

Juli
1938
7



Die schöne Ostmark. — Kitzbühel mit Kaisergebirge

DER MENSCHLICHE STERN

Es wird in Zukunft erst recht eine Aufgabe der national-sozialistischen Erziehung sein, allen unseren Volksgenossen ihren gegenseitigen Wert klarzumachen. Dem einen zu zeigen, wie unersetzbar der deutsche Arbeiter ist, den deutschen Arbeiter aber auch zu belehren, wie unersetzbar der Erfinder und der wirkliche Wirtschaftsführer sind.

Adolf Hitler



Aufruf des Reichsorganisationsleiters Dr. Ley an die gesamte deutsche Wirtschaft

Zum zweiten Leistungskampf der deutschen Betriebe, zu dem die Henschel & Sohn G.m.b.H., die Henschel Flugmotorenbau G.m.b.H., die Henschel Flugzeug-Werke A.G. und die Henschel Warenversorgung G.m.b.H. ihre Teilnahme erklärt haben, hat der Leiter der Deutschen Arbeitsfront, Reichsorganisationsleiter Dr. Ley einen Aufruf erlassen, den wir nachstehend zur Veröffentlichung bringen:

Der Führer spricht: „Unser Volk ist ein anderes Volk geworden, die Menschen sind andere Menschen geworden. Wer daran heute noch zweifelt, möge bedenken, daß diese Menschen, die sich heute freudig zum ‚Leistungskampf der deutschen Betriebe‘ bekennen, noch vor kaum fünf Jahren bereit waren, durch Wirtschaftskämpfe eine Minderung der Produktion herbeizuführen. Während in anderen Ländern ein Streik den anderen jagt, kann das nationalsozialistische Deutschland die Arbeiter und Unternehmer zu einem ‚Leistungskampf der deutschen Betriebe‘ aufrufen.“

Diese Worte des Führers bedeuten höchste Anerkennung und beste Bestätigung der Richtigkeit des Schaffens der deutschen Arbeitsfront. Der Gedanke des Wettkampfes, Tat geworden durch den Berufswettkampf aller Schaffenden und zur höchsten Vollkommenheit gesteigert durch den „Leistungskampf der deutschen Betriebe“ mit seinem Leistungsabzeichen für vorbildliche Berufserziehung, vorbildliche Sorge um die Volksgesundheit, vorbildliche Heimstätten und Wohnungen, vorbildliche Förderung von „Kraft durch Freude“, ist ein von der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei, in deren Auftrag die Deutsche Arbeitsfront handelt, eingeschlagener neuer Weg der sozialen Betreuung der schaffenden Menschen.

Dieser edle Wettstreit ist der praktische Ausdruck für die revolutionäre Auffassung von der gemeinsamen sozialen Ehre, welche erst- und einmalig im nationalsozialistischen Deutschland verwirklicht wurde und damit auch der ganzen Welt leuchtendes Vorbild geworden ist.

Folgende Erkenntnisse sind es, die den Nationalsozialisten bei seiner sozialen Arbeit leiten:

Im Mittelpunkt aller Gedanken und Taten steht der deutsche Mensch und damit das deutsche Volk. Alles und jedes hat dem Wohlergehen, der Gesunderhaltung und der Fortentwicklung des deutschen Menschen zu dienen. Alles, was dem Volke dient, ist recht und ehrenhaft, und alles, was ihm schadet, ist schlecht und unehrenhaft. Allein die Arbeit in der Gemeinschaft und für die Gemeinschaft führt zum Wohlstand und Glück des Einzelnen.

Wirtschaft und Sozialismus sind keine Gegensätze, sondern praktisch ein und dasselbe, das eine ist ohne das andere nicht denkbar. Unser Sozialismus ist Wirtschaft und umgekehrt muß der beste Wirtschaftler auch zugleich der beste Sozialist sein.

Der Nationalsozialismus lehrt einen männlichen Sozialismus. Wir versprechen kein bequemes Leben und maßen uns nicht an, das Paradies herbeizuzaubern, sondern wir wissen, daß alles, was der Mensch an Gütern gewinnen will, vorher durch ihn oder durch andere erarbeitet werden muß. Einem Volke wird nichts geschenkt, sein Lebenserfolg liegt einzig und allein in seiner mühsamen Arbeitsleistung. Daraus folgert der Grundsatz, daß — je höher ein Volk entwickelt ist — umso größer seine Ansprüche an das Leben sind — desto größer auch seine Leistungen sein müssen.

Aus all diesen grundsätzlichen Erkenntnissen proklamieren wir Nationalsozialisten den „Leistungskampf der deutschen Betriebe“. Die Meldung zur Teilnahme werten wir daher als Willensbekundung, sich in die deutsche Schicksals- und Leistungsgemeinschaft eingliedern zu wollen. Die Teilnahme bedeutet ein eindeutiges Bekenntnis zum Nationalsozialismus und zu unserem Führer Adolf Hitler!



Die Forderung auf Rückgabe unseres kolonialen Eigentums wird nach den Worten des Führers in der letzten Reichstagssitzung von Jahr zu Jahr stärker ertönen. Und sie muß es, denn „was immer wir auch durch eine Steigerung der deutschen Produktion erreichen, es kann die Unmöglichkeit der deutschen Raumzumesung dadurch nicht beseitigt werden“. Auch nach der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich sind wir mit 134 Menschen auf den Quadratkilometer das zusammengedrückteste Volk der Erde geblieben, und noch immer sind wir die einzige Großmacht ohne Kolonien. Aber das wird sich ändern, wenn unsere 75 Millionen es wollen.

Zur Zeit wird das ganze deutsche Volk immer stärker von dem lebensvollen Kolonialgedanken erfaßt, und immer bewußter wird es jedem Deutschen, wie das Leben der Nation, das Leben unserer Kinder von reichseigenem tropi-

chem Kolonialraum abhängt. Die große Leidenszeit unseres Volkes nach dem Kriege und die tausend Hindernisse, die die Welt unserem Wieder-

aufstieg entgegenstellt, — sie haben unser Volk auch in kolonialer Beziehung erwachen lassen und weiten ihm allmählich den Blick, den erbärmliche Verhältnisse eng und kleinlich gemacht hatten und unwürdig einer Nation, die das Recht hat, Weltgeltung zu beanspruchen.

In diesem Jahre nun sind es unsere beiden großen Hansestädte mit dem Schlüssel und dem Tor im Wappen — Bremen, der „Schlüssel zur Welt“, und Hamburg, das „Tor zur Welt“, aus deren Mauern der Ruf nach unseren Kolonien besonders laut ertönt. Die Hanseaten an der Küste des völkerverbindenden Meeres haben nie einen engen Blick gehabt. In Hamburg und Bremen verbinden sich aufs glücklichste echte deutsche Überlieferung und lebendige Gegenwart, ehemals und



Die Orgel der Michaeliskirche in Hamburg, eine Stiftung der Nachkommen Cesar Godeffroys, des „Schöpfers der Deutschen Südsee“

heute getragen von dem zähen Willen, Deutschland Weltgeltung zu erringen, zu erhalten und zu mehren. Und wenn der Hamburger Godeffroy als der Schöpfer der deutschen Südsee angesehen werden muß, so daß das Reich 1885 nur ein schon längst von Deutschen bewirtschaftetes Gebiet förmlich unter seinen Schutz zu stellen brauchte, so ist Bremen gleichsam die Wiege der kolonialen Betätigung des II. Reiches, da es der Bremer Luderitz war, der uns ein Jahr zuvor Deutsch-Südwest erwarb. Und wenn aus Hamburgs Welthafen heute wieder stolze deutsche Schiffe jener Reedereien nach Afrika ausfahren, die unauslöschlich mit dem Namen Woermann verknüpft sind, so besitzt Bremen wiederum das einzige und wirklich großartige Kolonial- und Übersee-Museum des Reiches und das einzige, sehr wuchtige Kolonialdenkmal auf deutschem Heimatboden. Vom Elbufer nimmt der Seefahrer einen erinnernden Blick mit von der Hochburg der deutschen Forschung für Tropenkrankheiten, und Bremens Mauern beherbergen den größten unserer kolonialen Helden des Weltkrieges, General v. Lettow-Vorbeck.

In diesem Jahre sind nun in den beiden Hansestädten zwei große Tagungen abgehalten worden, die der deutschen kolonialen Sache gewidmet waren: in Bremen die erste Reichstagung des jetzt mehr als eine Million Deutsche zusammenfassenden Reichs-Kolonialbundes — eine Demonstration geschlossenen Kolonialwillens vor der Welt —, und in Hamburg vor kleinerem Kreise die Jahrestagung des Wissenschaftlichen Vereins für Verkehrswesen, dessen Leiter Staatssekretär Kleinmann, der stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn ist.

Dieser Verein, der die Probleme der Verkehrswirtschaft und der Verkehrstechnik wissenschaftlich bearbeitet, betrachtet es mit Recht als seine Aufgabe, über die Erfordernisse der Gegenwart hinaus auch der künftigen Entwicklung den Weg zu bereiten. Und so stellte er seine diesjährige Tagung in vollem Umfang der verkehrswissenschaftlichen Erörterung des Kolonialproblems zur Verfügung. Diese Tagung, die in ihrem Vortragsteil als sehr interessant und in ihrem Beiprogramm als sehr unterhaltend bezeichnet werden muß, war naturgemäß auch

im Hinblick auf die Arbeitsgebiete unserer Firma als größtem Unternehmen Europas für die Belange des Verkehrs von besonderer Wichtigkeit. Die Teilnehmer haben übrigens am letzten Tage bei schönstem Wetter eine Ausflugsfahrt nach Lübeck—Travemünde mit jenen Doppeldeck-Stromlinienzügen der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn machen können, für die Henschel die Lokomotiven geliefert hat.

Auf die sehr aufschlußreichen Vorträge von Direktor Bohlen (Vorstandsmitglied der Deutschen Afrika-Linien) über die Schiffsverbindungen zwischen der Heimat und den Kolonien, von Professor Dr. Obst, Breslau, über koloniale Rohstoffe und von Professor Dr. Wolff, Halle, über den kolonialen Luftverkehr näher einzugehen, muß ich mir aus Raumgründen versagen. Kurz besprechen möchte ich jedoch die beiden weiteren Vorträge, da sie sich enger mit den traditionellen Tätigkeitsgebieten der Firma Henschel berühren, und zwar einmal den Vortrag über „Erfahrungen im Eisenbahnbau in den Kolonien“ von Reg.-Baumeister a. D. Semke, Direktor der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen, und zum zweiten den Vortrag des Präsidenten der Reichsbahndirektion Köln, Dr.-Ing. Remy, über „Allgemeine afrikanische Verkehrsprobleme“ (vgl. die beiden Karten).



Der Vortrag Semke verdient deshalb besondere Beachtung, weil er praktische Erfahrungen eines unserer kolonialen Ingenieurpioniere vermittelte, die in der technischen Literatur in dieser Form nicht festgehalten sind und durch ihre persönliche Note eine besondere Würze erhielten. Direktor Semke machte seine Ausführungen durch eine Reihe von Lichtbildern anschaulich, die zum größten Teil eigene Aufnahmen des Vortragenden darstellten, und auf denen er auch Lokomotiven zeigte, die seinerzeit den Weg ins deutsche Afrika von unserem Kasseler Stammwerk aus angetreten haben. Es ist an dieser Stelle von Interesse, sich den Anteil der Firma Henschel an den Lieferungen für unsere Kolonialbahnen zu vergegenwärtigen.

Unter den Lokomotiven, die vor dem Kriege für unsere Schutzgebiete gebaut worden sind, befindet sich eine beträchtliche Anzahl von Henschel-Lokomotiven. So z. B. verließen von 1905 bis 1909 insgesamt 21 für Deutsch-Ostafrika bestimmte Lokomotiven das Kasseler Werk, darunter 6 kleinere für die Firma Philipp Holzmann zum Bau der Tanganjikabahn, die übrigen für die Deutsch-Ostafrikanische Eisenbahn-Gesellschaft selbst. Während in Togo nur 2 Henschel-Lokomotiven seit 1904 in den Dienst der dortigen Küstenbahn gestellt wurden, war Henschel in Südwest stark an Lieferungen für die Otavi-Minenbahn beteiligt, und zwar von 1904 bis 1910 mit insgesamt 29 Lokomotiven, außerdem mit 8 Lokomotiven für andere Südwest Linien. Während nach dem Krieg die Lieferungen nach Deutsch-Ostafrika mit Ausnahme eines Auftrages auf Plantagen-Tenderlokomotiven aufhörten, sind seitens der Südafrikanischen Staatsbahnen (SAR) für das Südwest Bahnnetz von 1930 an Nachbestellungen erfolgt, und zwar auf 9 Stück einer 1 D 1-Heißdampf-Güterzug-Lokomotive, die erstmalig 1912 in einer Anzahl von 3 Stück abgeliefert worden war. Die SAR selbst haben im Unionsgebiet über 350 Henschel-Lokomotiven großer und größter Abmessungen, auch vom Modified Fairlie- und Garrat-Typ, auf ihrem Netz laufen. Im übrigen ist nach dem Kriege auch der sonstige afrikanische Markt der Henschel & Sohn G. m. b. H. nicht verlorengegangen. Nach Angola und besonders nach Mozambique sind seit 1922 laufend Henschel-Lokomotiven geliefert worden.

Zu den eigentlichen Henschel-Lieferungen für Afrika kommt dann noch eine beachtliche Zahl von Lokomotiven der Hanomag, deren Produktion und Erfahrungen seit 1931 ebenfalls auf Henschel übergegangen sind. Im ganzen ist also unser Anteil recht beträchtlich, wenn man bedenkt, daß bis 1914 in unseren afrikanischen Schutzgebieten insgesamt nur rund 4450 km e in gleisiger Bahnen, sämtlich in Schmalspur, in Betrieb ge-

nommen waren, deren geringe Verkehrsdichte mit den Verhältnissen unserer Heimat in keiner Weise verglichen werden kann (siehe Zahlentafel).

Der Vortrag Remy schließlich würde insofern eine besondere, ausführliche Besprechung an dieser Stelle rechtfertigen, als er eindringlich vor Augen stellte, wie Afrika als „südliche Fortsetzung Europas“ beinahe täglich an Bedeutung für uns gewinnt, wie die Schicksale beider Erdteile mit der Unerbittlichkeit geschichtlich notwendiger Entwicklungen immer enger miteinander verknüpft werden, so daß man geradezu sagen muß, daß Europas Zukunft in Afrika liegt. Die überaus interessanten Verkehrsunternehmungen und Planungen der großen Kolonialmächte, ihr Wettlauf um den Anteil an der Erschließung besonders wichtiger Rohstoffzentren, die von wehrtechnischen Gesichtspunkten diktierten oder im Blickfeld großer politischer oder wirtschaftlicher Ideen liegenden Verkehrswege („Kap—Kairo“, „Kap—Kongo“, „Transsahara“, Ost-Westverbindungen usw.) hier zu behandeln, führt jedoch zu weit. (Vgl. die beiden Karten.)

Durch alle Vorträge zog sich wie ein roter Faden die Erkenntnis, daß Kolonien aufzuschließen nur möglich ist mit den besten und modernsten Verkehrsmitteln der Welt, oder, wie

Bahn	Spurweite	1914 im Bau ¹⁾ km	1914 im Betrieb ²⁾ km	Seit 1914 ²⁾ km	Gesamt 1938 im Betrieb km
I. Togo (87 200 qkm)					
1. Küstenbahn: Lome—Anecho	1,00	—	44	—	
2. Inlandbahn: Lome—Palme	—	—	119	—	
3. Hinterlandbahn: Lome—Atakpame	—	—	164	—	
Atakpame—Blitta	—	—	327	+ 112	= 439
II. Kamerun (790 000 qkm)					
1. Manenguba- oder Kameruner Nordbahn	—	—	160	—	
2. Mittellandbahn: Duala—Bidjoka	—	—	150	—	
Bidjoka—Njom	—	133	—	142	
3. Viktoria-Pflanzungsbahn	0,60	—	66	—	
„	—	—	376	+ 442	= 818
III. Deutsch-Südwest-Afrika (835 100 qkm)	(0,60)				
1. Swakopmund—Jakobsfontein—Karibib	1,067	—	194	—	
2. Karibib—Windhuk (umgeb. in Kapspur)	—	—	191	—	
3. Otavibahn und Otavi—Grootfontein	0,60	—	671	—	
4. Khan—Oruben—Anschlußbahn	—	—	11	—	
5. Südbahn: Lüderitzbucht—Keetmanshoop Kalkfontein—Landesgrenze (—Uplington)	1,067	—	365	—	
6. Nord-Südbahn: Windhuk—Keetmanshoop	—	—	180	—	
7. Windhuk—Gobabis	—	—	506	—	
8. Swakopmund—Walvischbal	—	—	—	228	
9. Lüderitzbucht—Bogenfels	0,60	—	—	37	
10. Amboinlandbahn	—	265	—	130	
„ bis Outjo	—	—	—	74	
IV. Deutsch-Ostafrika (995 000 qkm) (jetzt Tanganyika)					
1. Usambarabahn: Tanga—Mombo—Moschi	1,00	—	352	—	
Moschi—Aruscha	—	86	—	—	
2. Tanganyikabahn: Darassalam—Tabora—Kigoma	—	—	1252	—	
3. Tabora—Muansa	—	—	—	261	
4. Manyoni—Singida—Kilangiri	—	—	—	150	
5. Lindi—Mansassl	—	—	—	116	
6. Sigiabahn	0,75	—	24	—	
7. Ruandabahn: Tabora—Kagera Knie	1,00	481	—	—	
8. Lukuleditalbahn	0,60	18	—	—	
I bis IV zusammen:			4449	+ 1820	= 6269

¹⁾ Nach Baltzer, Die Kolonialbahnen, Berlin 1916. ²⁾ Nach Remy in Nr. 38/39 der VTW 1937 S. 450 ff.

es ein Franzose einmal treffend ausgedrückt hat: „Coloniser, c'est transporter!“ Auch in der Zukunft aber wird der Schienenweg das Rückgrat für die Ausfuhr der kolonialen Güter und für die Einfuhr der Fertigerzeugnisse der Mutterländer bleiben, während der Lastwagen — hauptsächlich der 2½- bis 3-Tonner — als Zubringer die Eisenbahn ergänzen muß. Für den Kraftwagen wird also die Entwicklung weniger in der Schaffung transkontinentaler Autostraßen erblickt als vielmehr in fächerförmig von den Bahnstationen ins Hinterland ausstrahlenden Zufahrtswegen.

Auch Lastkraftwagen verschiedener Typen konnten von uns in die Mandatsgebiete und andere Teile Afrikas ausgeführt werden. Beim Kraftwagenbau ist es bemerkenswert, daß Henschel gründliche Erfahrungen im Bau geländefähiger und geländegängiger Kraftwagen besitzt, denen für noch zu erschließende koloniale Länder erhöhte Bedeutung zukommt. Das gleiche gilt für Straßenwalzen. So ist unsere Firma mit ihren reichen und langjährigen Erfahrungen im Bau von Lokomotiven, Lastkraftwagen, Omnibussen und Straßenbaumaschinen mit in vorderster Linie dazu berufen, sobald das Tor zum Deutschland in Übersee wieder offen stehen wird, den deutschen Kolonisatoren der Zukunft im buchstäblichen Wortsinne „die Wege zu ebnen“. Wir alle aber wollen, in Einheit stark, daran arbeiten, daß dieses Tor wieder geöffnet wird, denn:

Ost-West Straßen durch Afrika



„Zu unserm Volk, zu unserm Reich,
 Zu unsrer deutschen Wehr
 Gehörst auch Du, den andern gleich,
 Du Land dort überm Meer.

Wir bitten nicht, wir zagen nicht,
 Es geht um Brot und Ehr.
 Für Dich zu stehn ist heilige Pflicht,
 Du Land dort überm Meer!“

Links:

Das Kolonial-Ehrenmal in Bremen

Kreuz und quer durch den schwarzen Erdteil

S. J. Walter Hardebeck



Aufn. (12) Hardebeck

Oben: Nil-Landschaft im Herzen der Stadt Kairo. Links die typischen Segelfahrzeuge für Güterverkehr, mit winzigem Freibord und hoher leichter Takelage. Rechts luxuriöse Hausboote der reichen Ägypter und Europäer.

Mitte rechts: Eine der zahlreichen Moscheen, die mit ihren vielen Minaretts dem Stadtbild von Kairo das typische Gepräge verleihen.

Mitte links: Gizah, einst mitten in der Wüste gelegen, ist heute eine Vorstadt von Kairo mit Luxushotel. Das Hotel liegt neben der weltberühmten heiligen Stätte vergangener Jahrtausende. Steinerne Pyramiden und Sphinx beschäftigen seit jeher Forscher und Träumer. Das Bild zeigt vier der größten Pyramiden. Auf der mittleren Pyramide ist noch die glatte Decke zu erkennen, die früher alle Pyramiden



bekleidete. Rechts beginnt die berühmte Cheops-Pyramide, die höchste von allen. An ihr ist der Verfall und damit die Konstruktion der Pyramiden gut zu erkennen. Die Pyramiden waren Königsgräber, und ihre Höhe und Größe bewies der Nachwelt die Macht und Regierungsdauer des Herrschers, der mit Beginn seiner Herrschaft den Bau seiner Pyramide anordnete.

Unten links: Die Wahrzeichen Ägyptens: Die Sphinx und dahinter die Cheops-Pyramide. Noch vor zwanzig Jahren lag hier alles in natürlicher und unberührter Sandverwehung, und der Wanderer konnte ungestört in den Welten vergangener Jahrtausende träumen. Heute sind und werden mit kleinen Eisenbahnen Millionen von Kubikmetern des angewehten Wüstensandes hinweggeschafft. Die Forschung einer pietätlosen Nachwelt hat alles in ihrem heiligen Schlaf gestört. So ist heute der ganze untere Teil der Sphinx freigelegt, der sich mit seinen vierkantigen Bausteinen nur störend an den von ewigen Sandstürmen ausgeschliffenen romantischen Oberteil anfügt. Gewiß, jetzt sind der ganze Körper und die vier Beine der Sphinx sichtbar geworden. Aber ist das Geheimnis der Sphinx dadurch gelöst?



In der Nähe von Malindi liegen die mitten im Urwald versunkenen Ruinen von Gedi, deren Umfassungswall etwa 10km lang ist. Der Ursprung der Ruinen ist nicht bekannt, doch glaubt man, sie auf die Perser zurückführen zu können. Gräber, Palast und Moschee sind noch in vielen Einzelheiten erhalten (Bild in der Mitte).

Nairobi, dank einer Höhenlage von 1600 m ein ausgezeichnetes Klima genießend, trotzdem es nahezu am Äquator liegt, war ursprünglich nur Sitz der Eisenbahnverwaltung und ist heute Hauptstadt der Kenya-Kolonie geworden. Nahe Nairobi, umgeben von Kaffee- und Sisalfarmen, sind die Chania-

Malindi, am Indischen Ozean etwa 110 Kilometer nördlich von Mombassa gelegen, war einst die Hauptstadt von Portugiesisch-Ostafrika. Von hier unternahm im Jahre 1497 der kühne Seefahrer Vasco da Gama, nachdem er das Kap der Guten Hoffnung umschifft hatte, seine erste Reise nach Indien, geführt von einem arabischen Lotsen aus Malindi. Zur Erinnerung an dieses Ereignis errichtete Vasco da Gama einen etwa 6 m hohen Turm an dieser Stelle, der mitten im oberen Bilde im Hintergrunde zu erkennen ist.



Fälle, deren tropischer Charakter auf dem Foto gut erkennbar ist (Bild unten).

Der gesündeste Teil der Kenya-Kolonie ist das 2000 bis 3000 m hoch gelegene Uasin-Gishu-Plateau, dessen Hauptstadt Eldoret ist. Das Plateau sah als erste weiße Siedler Vortrekker-Buren, die von Transvaal aus mittels Ochsenwagen bis hier zum Äquator vorgestoßen sind: eine weitere romantische Pionierepisode Afrikas, deren Geschichte leider nicht überliefert worden ist. Der größte Teil des Plateaus ist heute von Weißen besiedelt, die hier mitten in den Tropen erfolgreich Getreidebau und Viehzucht treiben. Viele Ortsnamen und Farmhäuser zeigen holländischen Charakter, was auf die Vortrekker-Buren zurückzuführen ist.



Die südliche Hälfte des etwa 1100 m hoch gelegenen Victoria-Sees wird von dem Tanganjika-Gebiet, unserem alten Deutsch-Ostafrika, umklammert. Der Victoria-See ist den Arabern schon lange vor den Weißen als „Quelle des wundervollsten Flusses der Welt“ bekannt, gemeint ist damit der Weiße Nil, der nach Norden aus dem Victoria-See abfließt.

Während das Wahrzeichen der Kenya-Kolonie der etwa 5100 m hohe, unmittelbar am Äquator gelegene Mount Kenya ist, nimmt der Kilimandjaro mit etwa 6000 m Höhe für sich in Anspruch, nicht nur das Wahrzeichen des Tanganjika-Gebietes, sondern der höchste Berg Afrikas zu sein. Auf dem oberen Bild sind die beiden Gipfel des Kilimandjaro ersichtlich; links der niedrigere Mawenzi, der noch unbestiegen ist, und in der Mitte der runde glatte Kibo, das „Haus Gottes“ von den Eingeborenen genannt. Mount Kenya und Kilimandjaro sind uralte, verfallene Vulkane, deren ursprüngliche Höhe auf etwa 1000 m höher geschätzt wird. Der Mount Kenya ist erst zweimal bestiegen worden, während das Besteigen des Kibo bergsteigerisch ein Spaziergang ist, sofern man den drei Faktoren: Höhe, Sonne und Kälte gewachsen ist. Beide Aufnahmen (Bild oben und mitte) sind in einem Wildschutzgebiet nördlich des Kilimandjaro gemacht.

Um den Kilimandjaro herum ist die Masai-Reserve, ein Schutzgebiet für die Masais, die die Aristokratie der Eingeborenen Afrikas bilden. Die Masais sind besonders als Krieger gefürchtet, und sind wie edle wilde Tiere derart empfindlich, daß sie in der Gefangenschaft sehr schnell an seelischem Kummer zugrunde gehen. Es ist unmöglich, die Masais zum Siedeln zu veranlassen; sie kennen nur ein Glück, und das ist Nomadenleben mit möglichst vielem Rindvieh und Frauen — eine Frau kostet 16 Kühe oder Ochsen — und sie haben keinerlei Interesse an Geld. Das Rind gilt dem Masai als heiliges Tier, und er nährt sich von dessen Blut und Milch.

Bild links:

Einer der vielen Flüsse, die vom Gipfel des Kilimandjaro durch herrliche Landschaft inmitten üppigster Vegetation herabfließen und zahlreichen Kaffee- und Baumwollfarmen das notwendige Wasser liefern.

Nebensteheendes Bild zeigt einen Masai mit zwei seiner Frauen. Der typische Schmuck der Frauen an Ohren, Hals, Armen und Füßen ist gut ersichtlich. Die jüngere Frau ist ihrer Schönheit entsprechend reichlicher mit Schmuck bedacht als ihre ältere Nebenbuhlerin. Der Gesichtsausdruck bedeutet Verachtung dem Fotografen gegenüber; nur der Befehl des bestochenen Gatten konnte sie vor die Kamera zwingen.

Das **Uganda-Schutzgebiet** wurde vor erst 50 Jahren von England übernommen. Sitz der englischen Verwaltung ist Entebbe, während der König der Eingeborenen und seine Minister ihre Paläste und Hütten bei Kampala haben. Der Negerkönig zieht jedoch seine Hütten, in denen auch sein umfangreicher Harem untergebracht ist, seinem Palast vor. Beide Städte, Entebbe und Kampala, liegen am Nordufer des Victoria-Sees. Kampala wurde, wie Rom, auf sieben Hügeln erbaut.



Zwischen Entebbe und Kampala am Ufer des Victoria-Sees haust ein sagenumwobenes, 264 Jahre altes Krokodil. In der Sage spiegelt sich die ganze blutige Geschichte des Landes wider. Dieses Krokodil wurde, zusammen mit seiner Frau, von dem König der 300 Jahre alten Negerdynastie in einem Tümpel gehalten, in dem außerdem ein Pfahl angebracht war. In Fällen schwieriger Rechtsprechung wurde der angeklagte Neger auf Befehl des Königs an diesen Pfahl gebunden und dort bis zum nächsten Morgen gelassen. Hatten die Krokodile ihn nicht in der Nacht aufgefressen, so galt die Unschuld des Angeklagten für erwiesen. In den ersten Jahrzehnten nach dem Eindringen der Weißen ließ der König die beiden Krokodile außerdem mit Missionaren füttern. Eines Tages entschloß sich alsdann das männliche Krokodil,

seine Frau und den Tümpel zu verlassen, und ließ sich als heiliger Einsiedler, später entdeckt von seinem königlichen Wärter, am Ufer des Victoria-Sees nieder. Auf einen Ruf kommt das Krokodil aus dem See heraus ans Ufer und ist zahm und friedlich, solange es von dem königlichen Wärter genügend gefüttert wird. Bei den auf dem Bild sichtbaren Leinen handelt es sich um aus dem See mitgeschleppte Pflanzenteile. Hinter dem Krokodil sind Einbäume der Eingeborenen zu erkennen. Das Krokodil ist, wie zu Zeiten der Negerkönige, seitens der englischen Regierung unter Naturschutz gestellt. Übrigens wird die Zahl von Eingeborenen, die täglich im Gebiet des Victoria-Sees — etwa 1200 km Umfang — von Krokodilen ins Wasser gezogen und verzehrt werden, auf fünf bis sechs geschätzt.





Abb. 1. Auslaufwerk am Pfuhl

Entwässerung in Schönefeld

Walter Somrey

Wer heute durch die reinlichen und wohlgepflegten Straßen unseres Werkes Schönefeld geht und mit selbstverständlichem Behagen die Wohltat der sanitären Einrichtungen in unseren Werkanlagen genießt, kann sich nur schwer eine Vorstellung davon machen, daß noch im Herbst 1934 jeder Regenfall den größten Teil des damals unbebauten Rübenackers, auf dem das Werk Schönefeld errichtet wurde, in eine große Schmutz- und Schlammfläche verwandelte. Bei der heutigen Halle 4 lag eine Geländesenkung, durch welche ein Landweg vom Gut Schönefeld nach dem Acker, der heute den Privatflughafen bildet, führte. Bei Regenfällen stand in dieser Senkung das Wasser knietief, und die Wege wurden in große Schlammadern verwandelt. Diese Ansammlung von Regenwasser in Schönefeld ist damit zu begründen, daß unter der 30 cm starken, lehmhaltigen Humusschicht ein gewachsener Ton- und Lehm Boden bis zu 6—18 m Tiefe eingelagert ist. Dieser Lehm hat eine so starke Dichtigkeit, daß das Wasser nicht in die etwa bei 6 m oder tiefer liegende Grundwasserschicht sickern kann. Nur vereinzelte Sandadern bilden einen Sickerweg zum Grundwasser, doch sind diese für eine Entwässerung völlig unzureichend. Bei den früher unterhaltenen Ackerflächen wurde das anfallende Regenwasser durch die pflanzliche Bodenbedeckung aufgenommen, verteilt und verdunstet.

Bei der Projektierung des Werkes Schönefeld im Jahre 1934 durfte für die Entwässerung weder mit ausreichender Verdunstung noch mit der Wasserverteilung durch den Pflanzenwuchs oder mit Versickerung gerechnet werden. Das Problem hieß, die durch Hallendach- und Straßenflächen sowie Wasserförderung aus der Frisch-

wasserversorgung anfallenden Wassermengen abzuleiten und gleichzeitig die Senkung des Grundwasserspiegels zu vermeiden. Es war jedoch nicht möglich, in ein vorhandenes Kanalisationsnetz oder in einen Flußlauf zu entwässern. Bei dem vorgesehenen Umfang der Werkanlagen genügten rechnerisch vorerst die an der Waltersdorfer Chaussee belegenen Pfuhe für die Speicherung des Abwassers, wobei mit Pflanzenwuchs und der Verdunstung der etwa 4500 qm großen Wasseroberfläche am Fichten-Pfuhl und einer Versickerung im Pfuhl selbst gerechnet wurde.

Bei einer Entnahme von etwa 30 cbm/h Frischwasser für das Werk sollte das geklärte und gereinigte Abwasser möglichst dem Grundwasser wieder zugeführt werden.

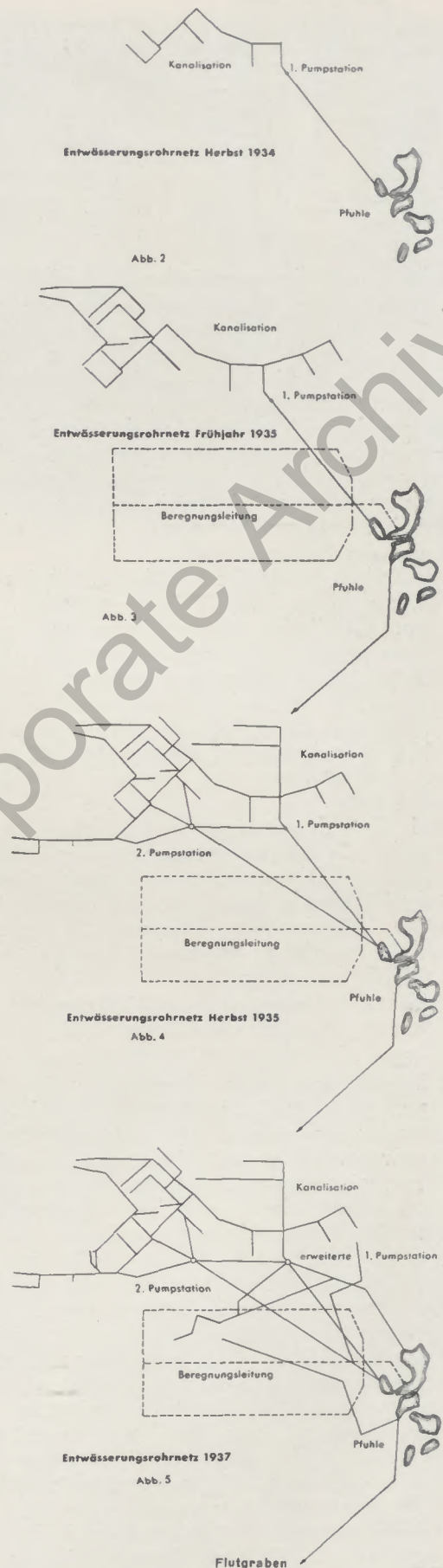
Auf Abb. 2 ist das gleich zu Baubeginn im Jahre 1934 zur Ausführung gebrachte Entwässerungssystem skizziert. Diesem wurden eine Bebauung von etwa 30000 qm und eine anteilmäßige Straßenfläche von etwa 15000 qm zugrunde gelegt, wobei der zu erwartende Wasseranfall etwa 390 cbm stündlich betrug. Da die Entwässerung des Werkes nicht mit einem natürlichen Gefälle zum Pfuhl geleitet werden konnte, mußte eine Druckrohrleitung zum Pfuhl verlegt werden. Es wurde für damalige Verhältnisse eine sehr großzügige Pumpstation mit Elektro-Schlammpumpe von 280 cbm/h Leistung eingebaut. Der Sammelbehälter hat eine Tiefe von etwa 9,50 m und konnte ohne Behinderung durch eindringendes Grundwasser in festen Lehm- und Tonschichten hergestellt werden. Die gesamte Pumpstation wurde gänzlich unter Flur gelegt. Zur Klärung und Reinigung des Schmutzwassers ist an der höchsten Stelle der Druckrohr-

leitung eine Dreikammer-Klärgrube zwischengeschaltet, so daß von hier das gereinigte Abwasser mittels Rohrleitung in den Fichten-Pfuhl abfließt.

Noch im November 1934 wurde die Planung der Werkanlagen erweitert und die damit notwendig gewordene Vergrößerung der Entwässerungsanlagen in Angriff genommen. Die zu entwässernden Dachflächen umfaßten jetzt ein Areal von 47000 qm und die Straßenflächen ein solches von 45000 qm, wobei der Werkwasserverbrauch von etwa 60 cbm/h unbeachtet blieb.

Die Erweiterung des Rohrnetzes veranschaulicht Abb. 3. Die Schlammumpfenleistung der Station war mit solcher Reserve ausgestattet, daß auch diese Erweiterungen des Rohrnetzes ohne Schwierigkeit aufgenommen werden konnten. Bereits im Sommer 1935 stellte sich jedoch heraus, daß Versickerung und Verdunstung des Wassers im Pfuhl in keinem Verhältnis zu den neu anfallenden Wassermengen standen. Es wurde festgestellt, daß der Wasserspiegel des Fichten-Pfuhles ständig stieg. Für die Abwasseraufnahme wurden die beiden neben dem Fichten-Pfuhl liegenden Bodensenkungen hinzugenommen, so daß die Wasseroberfläche auf 13500 qm vergrößert wurde. Während das Rohrleitungsnetz im Winter 1934/35 2640 lfd. m (Abb. 2) betrug, war die Entwässerungsröhrlänge im Frühjahr 1935 bereits auf 5780 lfd. m (Abb. 3) und im Sommer 1935 auf 10140 lfd. m (Abb. 4) angestiegen. Jetzt mußte mit Hilfe einer transportablen Pumpenanlage das Wasser des Fichten-Pfuhls ausgepumpt und auf dem neu angelegten Flugplatz verregnet werden. Diese vorläufige Verregnung wirkte sich für das Wachstum auf dem Flugfeld derart segensreich aus, daß eine stationär einzubauende Flugplatzberegungsanlage geplant wurde. Es wurde ein Damm geschüttet, um die steigenden Wassermassen zurückzuhalten, da in der Nähe des Pfuhls ein öffentlicher Weg führt und Privatgrundstücke liegen. Gleichzeitig wurde eine Notauslaßleitung von hier nach dem Selchower Flutgraben gebaut, welcher seinen Weg von Waßmannsdorf über Waltersdorf, Schulzendorf, Zeuthen nimmt und dort in den Zeuthener See mündet. Untersuchungen, welche am 16. September 1937 durch die Preußische Landesanstalt für Wasser-, Boden- und Lufthygiene stattfanden, haben ergeben, daß das Wasser in den 13500 qm großen Pfuhl genügende Absetz- und Faulmöglichkeiten hat, so daß es als einwandfrei bezeichnet werden kann. Es ist sogar erwiesen, daß sich in dem Pfuhl größere Mengen von Fischen entwickeln, und daß sich ohne weiteres eine Karpfenzucht anlegen ließe. Die Fischfauna ist von den im Stadtbild und in der Umgebung Berlins zahlreichen Wildenten durch Laichübertragung in die neuentstandenen Pfuhle eingeschleppt worden. Dieses so vorgeklärte und durch die Kleinlebe- und Fischwelt gereinigte Wasser kommt bei entsprechender Wasserhöhe durch die in Abb. 5 mit Pfeilrichtung versehene Abflußleitung zum Ablauf in den Selchower Flutgraben.

Die Vergrößerung der Speicherfläche an den Pfuhlen, die Verregnung und die Abflußleitung zum Selchower Flutgraben ergaben erst die befriedigende Beseitigung der Abwässer am Pfuhl. Im Herbst 1935 wurde dann auf Grund der praktischen Erfolge eine Beregnungsanlage für den Flugplatz (Abb. 3) eingebaut. Mit einer Elektropumpe von 150 cbm/h Leistung wird das abgeklärte Wasser durch eine 4100 m lange, unterirdische Verteilungs-



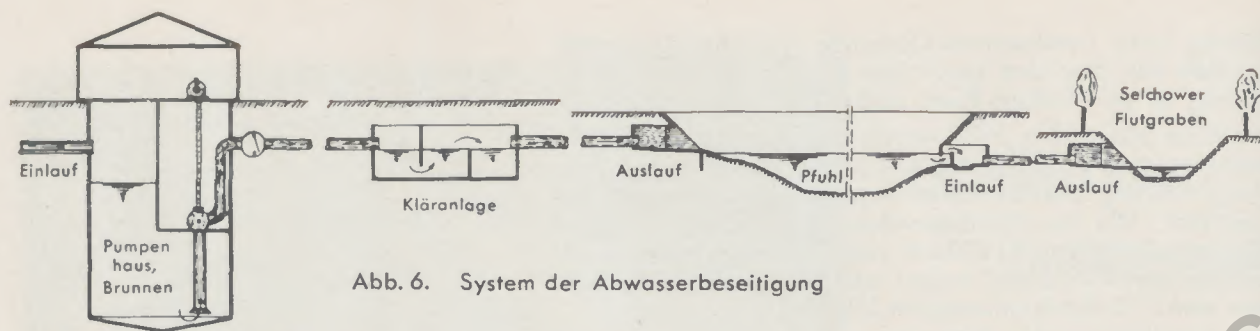


Abb. 6. System der Abwasserbeseitigung

leitung an die verschiedenen Auslaßöffnungen gedrückt. Die transportablen Regner können an beliebigen Stellen je nach der Verwendung des Platzes montiert werden und haben eine Wurfweite von 40 bis 45 m bei einer stündlichen Verregnung von etwa 50 cbm. Diese Verregnungsanlage hat sich so bewährt, daß zu wiederholten Malen ausgesprochener Wassermangel für die Beregnung eintrat. Der Überlauf nach dem Selchower Flutgraben ist tatsächlich nur ein Notauslaß bei Katastrophenregen oder bei damit verbundener Schneeschmelze.

Inzwischen wurde der Bauabschnitt II des Werkes Schönefeld im Jahre 1935/36 in Angriff genommen. Gebäude, Straßenflächen und das Entwässerungsrohrnetz wurden, wie aus Abb. 4 ersichtlich, ganz erheblich vergrößert. Die zu entwässernden Dach- und Straßenflächen betrugen 155000 qm, die Entwässerungsrohrlänge war auf 10140 m angestiegen. Diesen plötzlich veränderten Verhältnissen genügte die Pumpenstation nicht mehr.

Bei dem Erweiterungsprojekt der Pumpanlage wurde ein Regenwasseranfall von 6540 cbm/h errechnet. Die vorhandene Pumpenleistung betrug 560 cbm/h. Damit war die Pumpleistung um etwa 1000 cbm/h zu niedrig. Die neue Pumpanlage wurde im Herbst 1936 sofort vergeben und wie folgt ausgelegt:

1 Elektro-Schlammpumpe mit 100 cbm/h, 1 Elektro-Schlammpumpe mit 1000 cbm/h, 1 Elektro-Schlammpumpe mit 1800 cbm/h, insgesamt 2900 cbm/h.

Für den Fall einer Stromstörung ist als Notaggregat noch eine weitere Pumpe mit 2800 cbm eingebaut, welche durch einen Henschel-Dieselmotor betrieben wird. Es ist also eine 100 %ige Sicherheit vorgesehen. Außerdem ist es möglich, daß unter Ausschaltung der 100-cbm/h-Pumpe alle drei Pumpen laufen, und somit eine theoretische Gesamtleistung von 5600 cbm/h erzielt wird. Allerdings ist hier ein Leistungsabfall zu berücksichtigen, da bei diesen großen Wassermengen der Querschnitt der Stahldruckrohrleitung von 90 cm einen gewissen Widerstand bietet. Entlastungsleitungen wurden an den Stellen verlegt, die erfahrungsgemäß am meisten überschwemmt waren und geländemäßig so tief liegen, daß hier die stärksten Wasseransammlungen auftreten. Die Pumpstation selbst ist eine vollautomatische Anlage, und zwar läuft für den Werkschmutzwasseranfall dauernd eine Elektropumpe mit 100 cbm Stundenleistung. Diese

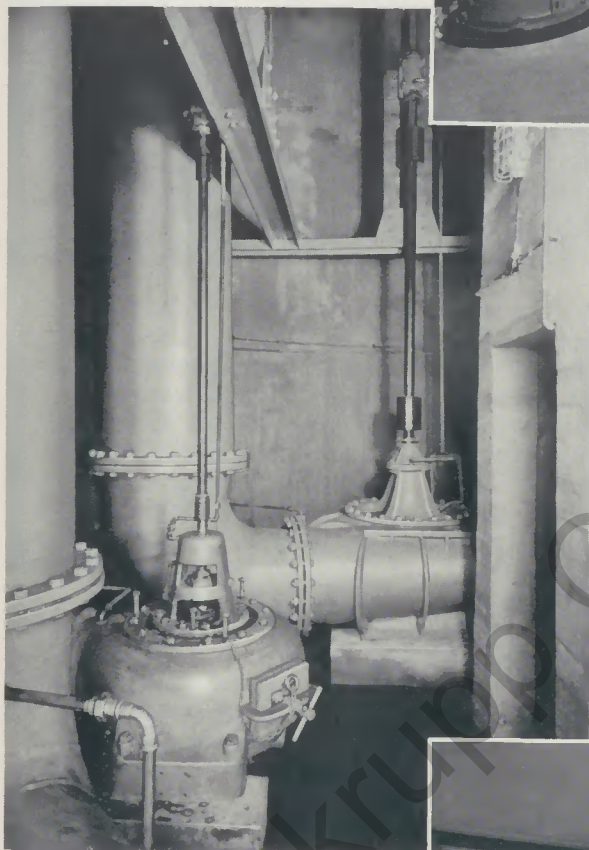
Pumpe ist an das alte Druckrohr angeschlossen. Die abfließenden Wassermengen werden über die Kläranlage dem Pfuhl zugeführt (Abb. 6). Bei Eintritt von Regenfällen schaltet sich die kleine 100 cbm/h starke Pumpe ab, und automatisch wird durch den erhöhten Wasserstand in der Pumpstation eine 1000 oder bei größeren Regenfällen eine weitere 1800 cbm starke Pumpe zugeschaltet. Diese beiden stärkeren Pumpen sind an eine besondere Stahldruckrohrleitung angeschlossen und drücken das Regenwasser direkt in den Pfuhl. Das Schmutzwasser des Werkes braucht hierbei nicht berücksichtigt zu werden, da bei solchen Regenfällen eine so große Verdünnung und Vermengung der Abwässer eintritt, daß eine Nachklärung nicht erforderlich wird. Setzt der Strom aus oder steigt der Wasseranfall in der Pumpstation weiter, so tritt eine Alarmanlage in Tätigkeit. Dann kann noch rechtzeitig der Dieselmotor angelassen werden, um mit 2800 cbm/h oder vereint mit den elektrischen Pumpen mit etwa 5600 cbm/h zu pumpen.

Bei der Ausführung dieser Pumpstation trat folgende Überraschung ein. Während bei den Frischwasseranlagen ein durchaus normaler Grundwasserstand angetroffen wurde, wurde bei diesem Bau eine Wasserader bei etwa 10 m Tiefe gefunden. Das bei etwa 6 m liegende Grundwasser mußte zwecks Durchführung der Bau- und Dichtungsarbeiten auf etwa 12 m abgesenkt werden. Hierzu war eine stündliche Pumpleistung von 480 cbm oder eine Wasserbeseitigung von 11520 cbm täglich erforderlich. Die im Jahre 1937 neu in Angriff genommene Erweiterung der Bodenbefestigungsanlagen um weitere 120000 qm mit den damit zu entwässernden seitlichen Rasenflächen von 60000 qm, also zusammen 180000 qm, ergaben eine anfallende Regenwassermenge, die eine weitere Vergrößerung des Entwässerungsrohrnetzes auf insgesamt **15650 lfd. m.** notwendig machte. Für diese neu anfallende Regenwassermenge wurde die im Jahre 1934 projektierte und bei Halle 5 errichtete Pumpstation mit der bisher vorhandenen Leistung von 560 cbm/h umgebaut. Die Lösung war hier verhältnismäßig einfach. Der bisherige Brunnen-schacht wurde als Sammel-schacht umgebaut, und für die Unterbringung der neuen Pumpanlage ein neuer Schacht hergestellt. Die beiden vorhandenen Pumpen mit je 280 cbm/h Förderleistung wurden wieder für Schmutzwasser-

förderung eingebaut, und für das anfallende Regenwasser wurde eine Elektropumpe mit 1800 cbm/h Leistung vorgesehen. Über eine neue 60 cm starke Druckrohrleitung wird das Wasser direkt in den Pfuhl gepumpt.

Die Gesamtpumpleistung beträgt z.Z. $5600 + 1800 + 560 =$ etwa 7900 cbm/h.

Die kleinere Pumpanlage ist ebenfalls mit einem Dieselmotor als Notaggregat ausgestattet, so daß die Pumpleistung auch bei Stromausfall gewährleistet ist. Die Schaltung dieser Pump-



Aufn. (4) HFW.

station ist die gleiche wie in der Hauptpumpstation.

Diese Entwicklung der Werkentwässerung in Schönefeld zeigt, mit welchen Zahlen die Bau-

Bild oben:

Pumpstation 2 mit Elektromotoren der unter Flur liegenden Pumpen

Bild mitte:

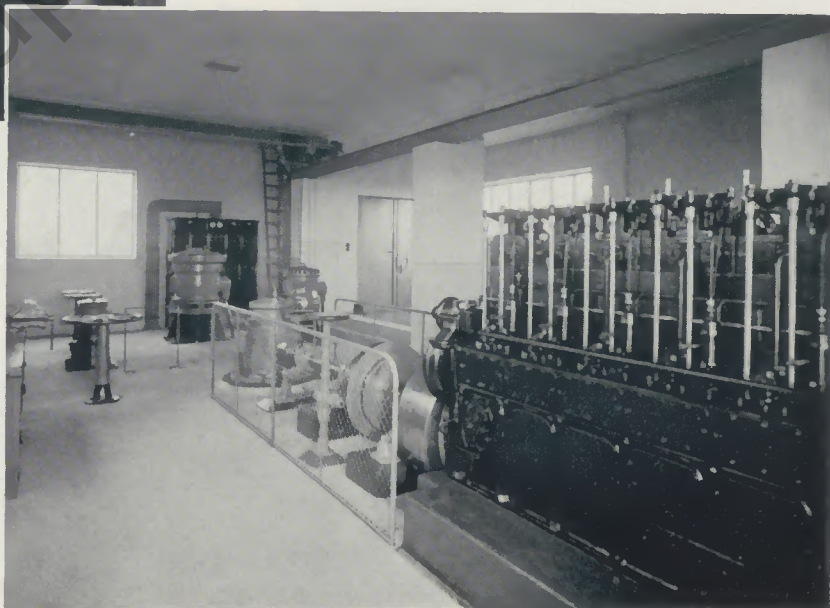
Der 9,5 m unter Flur führende Pumpenschacht mit einer 1000-cbm/h- und einer 2800-cbm/h-Pumpe

Bild unten:

Pumpstation 2 mit Henschel-Diesel

führung zu rechnen hatte, um die einmal ins Leben gerufenen Geister zu bannen. Jede Vergrößerung der baulichen Anlagen brachte in der Entwässerung ein neues Problem, dessen Lösung sich gerade deshalb so schwierig gestaltete, weil praktische Entwässerungserfahrungen für das Schönefelder Gelände nicht vorlagen, und rechnerisch wenig Anhaltspunkte bei den ungleichen und ungünstigen Bodenverhältnissen sowie dem entgegenstrebenden Nivellement gegeben waren. Der schnellen Entschlußkraft der Betriebsführung, Direktor Hormel, und dem taktisch bewährtem Einsatz der Bauleitung, Baudirektor Biskaborn, ist es zu verdanken, daß das junge Werk nicht buchstäblich absoff, und das Entwässerungsproblem für alle Zeiten gelöst wurde.

Wie in der großen Natur im Winter das Wasser gespeichert und im Sommer verregnet wird, so wirkt sich unsere Entwässerungsanlage für den Flugplatz und das Werk segensreich aus.





Habicht, Betriebssportwart



Um dem Gemeinschaftsgedanken in der Deutschen Arbeitsfront Ausdruck zu verleihen und ein Bild von der Arbeit der einzelnen Betriebssportgemeinschaften zu geben, hatte das Sportamt Kassel zum ersten Betriebssportfest in der Woche vom 3. bis 10. Juli aufgerufen. Nachdem am 3. und 4. Juli im Hallenbad die Schwimmwettkämpfe und am Sonnabend, dem 9., und Sonntag, dem 10. Juli, vormittags, die leichtathletischen Wettkämpfe durchgeführt worden waren, bewegte sich in den Mittagsstunden ein Werbeumzug durch die Stadt. Trotz des heftigen Gewitterregens wurde das Programm des Nachmittags wie vorgesehen durchgeführt. Gymnastische Übungen der Frauen, Volkstänze, Bodenturnen, Staffeln, Reckturnen, lebender Rasen und eine allgemeine Körperschule der Männer gaben ein Bild von der Breitenarbeit und der Leistungsfähigkeit der einzelnen Betriebe. Von den insgesamt 3000 Wett-



Bild oben: Einmarsch in die Hessenkampfbahn

Bild mitte: Ein Henschelaner beim Weitsprung

Bild unten: Beim lebenden Rasen



kämpfen hatte unsere Firma die größte Anzahl, nämlich 181, gemeldet, von denen 84 als Sieger hervorgingen. Helle errang im 50-m-Beliebig- und 50-m-Brustschwimmen den 1. Sieg, und Theo Schulze wurde im leichtathletischen Dreikampf für Lehrlinge von 17 bis 18 Jahren ebenfalls 1. Sieger. Von den jüngeren Lehrlingen erkämpfte sich Armbröster den 2. Rang, und Frl. Frunzke kam bei den Frauen auf den 2. Platz. In der 4 X 100-m-Staffel der Frauen fielen zwei gute Läuferinnen aus, weil sie am Handballspiel um die Gruppenmeisterschaft teilnehmen mußten, die Staffel kam dadurch nur auf den 4. Platz. Die übrigen Wettkämpfer belegten gute Plätze. An den Veranstaltungen des Haupttages in der Hessenkampfbahn haben wir uns somit in ansehnlicher Stärke beteiligt. Wenn im Herbst zum großen Sportappell der Betriebe aufgerufen wird, werden wir auch dort unsern Mann stehen.



Aufn. (6) Heinz Pauty



Bild oben: Allgemeine Körperschule

Bild mitte: Ein Henschelaner beim Kugelstoßen

Bild unten: Werbebezugung bei strömendem Regen

Unser Ausflug auf den Dörnberg



heinrich hoße

Am 29. Juni machten wir HFM.-Lehrlinge gemeinsam mit den H. & S.-Lehrlingen einen Ausflug auf den Dörnberg. Unser Treffpunkt war die Hessenschanze. Wir mußten hier um 7.15 Uhr antreten. Viele Arbeitskameraden wußten nicht, wo die Hessenschanze ist. Die meisten wohnen auf dem Lande und wissen in der Stadt nicht Bescheid. Wir aus Kassel trafen uns mit unseren Freunden von außerhalb an verabredeten Stellen der Vororte Kassels. Von hier aus setzten wir uns zur Hessenschanze in Marsch und trafen dann mit den letzten an der Hessenschanze ein. Wir mußten kurz nach unserer Ankunft gleich antreten. Es wurde schnell festgestellt, ob wir alle da waren. Schon wurde kommandiert: „Rechts um, im Gleichschritt marsch!“ Alle diejenigen, die Räder hatten, mußten sich an die Fußgänger anschließen. Unsere Kameraden aus Kassel hatten sogar eine Kapelle mitgebracht, und so setzte sich der große Zug mit Musik in Bewegung. Wir Radfahrer trennten uns von den Fußgängern und fuhren die Hauptstraße entlang. Hier machten wir schon die Bekanntschaft mit unseren Kameraden der H. & S.-Werke. Im Anfang waren wir uns noch fremd. Dieses eigentümliche Gefühl verließ uns ganz, als wir auf dem Dörnberg bei Sport und Spiel waren. Unter großen Anstrengungen, erschwert durch Hitze und Wind, kamen wir um 10 Uhr auf dem Dörnberg an. Bald begannen die sportlichen Wettkämpfe. Unsere Arbeitskameraden aus Kassel hatten Sportgeräte mitgebracht. So konnten wir in enger Kameradschaft mit ihnen unsere Kräfte messen. Als diese schönen Stunden verflossen waren, gab es Mittagsessen aus der

fahrbaren Henschel-Kantine. Nun begann ein schöner Schmaus, denn ein jeder hatte Hunger. Die Kochgeschirre wurden abgeschnallt und Essen geholt. Wir setzten uns an die Tische und verzehrten das köstliche Mahl: „Erbsen mit Speck“. Nach der Stärkung lockten uns die Felsen des Dörnbergs zu einer Kletterpartie. Wir meldeten uns ab und stiegen die Felsen hinauf. Es wurden eifrige Kletterpartien auf die einzelnen Berge unternommen. Trotzdem der scharfe Wind uns daran hindern wollte, erprobten wir unseren echten Jungenmut. Wir stiegen langsam wieder ab und gingen an unsere Stammplätze. Wir brauchten nicht lange zu warten, da gab es wieder eine Abwechslung. Die Vorarbeiter wurden in die Wirtschaft gerufen. Hier empfingen sie für jeden Kaffee und Kuchen. Als wir dieses sahen, stieg die Stimmung mächtig. Ein jeder holte sich seinen Teil. Kurz vor Ende des Tages gab es noch eine große Abwechslung. Wir HFM.-Lehrlinge machten ein Fußballspiel gegen unsere Kameraden aus Kassel. Es war ein schönes Spiel. Wir von Altenbauna gingen als Sieger hervor. Das Spiel stand für uns 2:1. Nun ging der Tag langsam zur Neige. Wir begaben uns gruppenweise auf den Heimweg. Mit unseren Gedanken waren wir noch bei dem Geschehen des Tages. Wir dankten aus tiefem Herzen dem nationalsozialistischen Staate mit seinem Führer und der Betriebsführung unseres Werkes. Durch Pflichtbewußtsein an der Werkbank wollen wir diesem Danke sichtbaren Ausdruck verleihen, denn in uns sieht der Führer Deutschlands Zukunft, und wir wollen ihn nicht enttäuschen.



Während sich die Jungen auf der Kuppe des Dörnbergs tummeln, berät das Lehrerkollegium über die bevorstehenden Ereignisse.

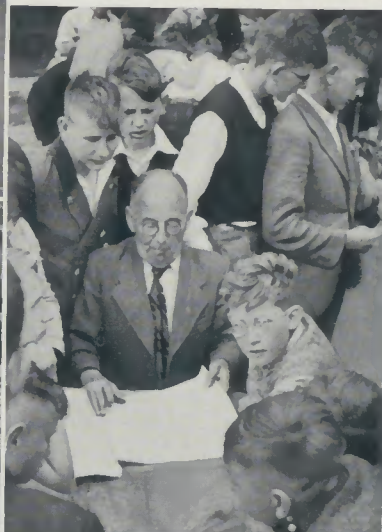
Bei dem flotten Takt der Knüppelmusik marschiert es sich noch mal so gut. Das Schifferklavier darf ebenfalls nicht fehlen, es lockt zum frohen Sang und sorgt für die nötige Abwechslung.

Gespannt verfolgt man den Start eines Flugzeugmodells, dessen flugtechnische Eigenschaften anschließend einer eingehenden Kritik unterworfen werden.



Das Preisgericht hat entschieden. Zufrieden sammeln sich die Preisträger um den 70jährigen Turnlehrer Bürger, der mit der Jugend jung geblieben ist und sich mit ihr der erzielten Erfolge freut.

Die Bewegung in der frischen Luft macht Hunger — das Signal zur Kaffeetafel wird daher bestimmt nicht überhört. Hier sind alle Teilnehmer beisammen, und die zur Verteilung kommenden Kuchenportionen sind ein guter Gradmesser für den Appetit der Jungen.





Sommerfahrt der Henschel NSKK-Männer



Die „Wilhelmshöhe“ erwartet ihre Gäste zur fröhlichen Fahrt durchs Fuldataal.

An Deck des schmucken Schiffes geht es dem Ziele entgegen. Die prächtigen Höhen des Tales ziehen an uns vorbei, und in munterer Unterhaltung vergeht die Zeit wie im Fluge.



Spickershausen erwartet uns als Gäste. Im schattigen Garten ist gedeckt — man sieht, daß Erbsen und Speck nicht nur ein kräftiges, sondern auch wohlschmeckendes Essen ergeben.



Herr Schwientek läßt es sich ebenfalls schmecken — ein Glas Bier mundet hierzu besonders gut.



Am Ziele angelangt, wird in feierlicher Form die Flagge des Dritten Reiches gehißt.

Obersturmführer Dietz wünscht guten Appetit und erkundigt sich, ob die Portionen gut und ausreichend sind.



Auch die Zaungäste brauchen nicht hungern. Mit zufriedenen Gesichtern löffeln sie ihr Mahl und sind für andere Dinge kaum zu sprechen.



Der Schießstand darf bei den NSKK.-Männern nicht fehlen. Bei Obersturmführer Dietz wird besonders scharf aufgepaßt.



Aufn. (6) Kurt W. L. Mueller

I. Internationale Luftfahrt-Ausstellung Belgrad 1938



Im Vordergrund rechts das Schwenkbein



Der Henschel-Flugzeug-Engangssockeln



v. Gluszewski

Im Vordergrund links die Vitrine mit Einzelteilen der Hs 126

Unter der Leitung des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrt-Industrie beteiligten sich die angeschlossenen Herstellerfirmen an der I. Internationalen Luftfahrt-Ausstellung in Belgrad, die vom 28. Mai bis zum 13. Juni 1938 in seinen Hallen die Vertreter der Luftfahrt-Industrien Deutschlands, Englands, Frankreichs, Italiens, Polens, der Tschechoslowakei und der Vereinigten Staaten versammelte und überzeugend das internationale Interesse am südosteuropäischen Markt klarlegte. Durch die Kollektivausstellung des Reichsverbandes war die Formgebung im Aufbau der einzelnen Stände und in der Propagierung der Erzeugnisse in einer Handschrift geschrieben. Die umfangreiche deutsche Schau stellte einen reichhaltigen Ausschnitt aus der gesamten Produktion der verschiedenen Zweige der jungen deutschen Luftfahrtindustrie dar und zeigte auf mehr als 3000 m² Ausstellungsraum Erzeugnisse des Flugzeugzellenbaues, des Flugmotorenbaues sowie Luftfahrtinstrumente und Zubehör neben den Leistungen der zugehörigen Rohstoffindustrie und des Segelflugsportes. Diese Gemeinschaftsleistung diente dem großen Ziel, die wirtschaftlichen Verbindungen zur jugoslawischen Luftfahrt zu stärken, darüber hinaus aber sich an die jugoslawische Jugend zu wenden und richtunggebend in der Förderung der weltverbindenden Luftfahrt zu sein.



S. M. König Peter II. von Jugoslawien besichtigt die Hs 126 auf dem Henschelstand. In der Mitte der Leiter der Ausstellungs-HFW., v. Gluszewski und links der Deutsche Luftfahrtattaché in Jugoslawien, Oberstleutnant v. Schönebeck

Aufn. (1) Fuchs-RDL.

Namen „Henschel“ als den der weltbekannten Lokomotivfabrik kannten, und damit sofort eine herzliche Verbindung zwischen uns und den Besuchern hergestellt war. Nach Beendigung der Ausstellung können wir sagen, daß das Interesse der prominenten Besucher wie auch der technisch geschulten Fliegeroffiziere vorwiegend der für die verschiedenen militärischen Verwendungszwecke gut ausgerüsteten Hs 126 galt, die neben einer italienischen Breda-Rekordmaschine und einem polnischen Bomber PZL 37 erstmalig in der Öffentlichkeit gezeigt wurde.

Während der Ausstellung besuchte das Lehrgeschwader Greifswald unter der Führung von Major Seidemann die Hauptstadt Jugoslawiens. Dieser deutsche Freundschaftsbeweis wurde von der gesamten Bevölkerung herzlich aufgenommen und verstärkte die guten Beziehungen, die die jugoslawische Luftwaffe mit der deutschen verbindet. Das Bild der Ausstellung wurde beherrscht von den bunten Trachten der eingeborenen Bauernbevölkerung, unter denen die mit Dolchen und Pistolen bewaffneten Montenegriner auffielen, deren Vorrecht Waffen zu tragen uns als Überlieferung eines freien und unverwechlichten Bergvolkes anmutet. Die weißen Uniformen der serbischen Offiziere mengten sich in das farbenfrohe Bild der Besucher, unter



Prinzregent Paul von Jugoslawien besichtigt die Hs 126. Von links nach rechts: von Gluszewski (HFW.), Prinzregent Paul, Oberstleutnant von Schönebeck, Gesandter von Heeren

Die Henschel Flugzeug-Werke gingen nach Belgrad mit einer Originalmaschine aus der Serie ihres Baumusters Hs 126, die in vollständiger kriegsmäßiger Ausrüstung ein modernes deutsches Mehrzweckflugzeug veranschaulichte, das vorwiegend als Nahauklärer in der Waffe verwendet wird. Für den interessierten Techniker und technisch geschulten Offizier waren das aus Elektromotoren hergestellte Schwenkbein und blechverformte Einzelteile der Hs 126 im Original ausgestellt.

Am Vortage der Eröffnung besichtigte der jugoslawische Ministerpräsident Stojadinović unter der Führung des deutschen Generalkonsuls Neuhausen die deutsche Ausstellung und trug sich als erster in das Gästebuch der Henschel Flugzeug-Werke ein. Während der Ausstellung besuchten der jugendliche König Peter II. und Prinzregent Paul mit großem Interesse den Henschelstand. Immer wieder mußten wir feststellen, daß die unseren Stand besuchenden Fachleute den

denen die Kadettenschüler mit ihren roten Hosen besonders auffielen. Das Messegelände lag bequem erreichbar im Stadtteil Zemun dicht an der Donau und war drei Wochen lang das Ausflugsziel der gesamten Bevölkerung. Belgrad selbst bot den verwöhnten Ansprüchen der Westeuropäer manche Überraschung. Schon die Lage der Stadt, von deren Festungsbauten man tief auf die Donau herablickt, erinnert an die heldische Geschichte der tapferen patriotischen Bevölkerung dieses Agrarlandes. Über alle Wirren der Nachkriegsjahre hinweg hängt die Bevölkerung in Verehrung an ihrem Königshause und hat sich bedingungslos der genialen und weisen Führung seines Ministerpräsidenten Stojadinović unterstellt, dessen Freundschaftsbesuch Anfang dieses Jahres in Deutschland durch die deutsche Teilnahme an der I. Internationalen Luftfahrt-Ausstellung in Belgrad um einen guten Beitrag für die engen Beziehungen der beiden Nationen ergänzt wurde.



Generalkonsul Neuhausen erklärt Ministerpräsident Stojadinović die Hs 126. V. l. n. r.: Ministerpräsident Stojadinović, Generalsekretär des RDLI. Cesar, Generalkonsul Neuhausen

Radwegebau eine soziale Notwendigkeit

Die kürzlich durchgeführte große Aufklärungsaktion des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda zur Verkehrsunfallverhütung hat sich auch der Radfahrer besonders angenommen, die — wie festgestellt wurde — mit einem sehr großen Prozentsatz an den Verkehrsunfällen beteiligt sind. Hier wiederum sind es aber vor allem die schaffenden Volksgenossen, die die große Mehrzahl der Fahrradbenutzer ausmachen und insbesondere auf dem Wege zum und vom Arbeitsplatz den Gefahren des Verkehrs besonders ausgesetzt sind. Die DAF. hat daher bereits seit langem die Anlage besonderer Wege oder Wegstreifen für den Radverkehr als dringende soziale Notwendigkeit erkannt und durch Errichtung der „Reichsgemeinschaft für den Radwegebau“ zu fördern gesucht. Im Zusammenhang mit einer Aktion „Sicherheit am Arbeitsweg“, die die DAF. im Anschluß an die Verkehrsunfallverhütungs-Woche durchgeführt hat, ist dieses Problem wieder akut geworden, weshalb im nachstehenden Artikel hierüber einiges gesagt werden soll.

Die in unserem Lande planmäßig vorwärtsgetriebene Motorisierung führt erfahrungsgemäß nicht nur zu einer Steigerung des Fernverkehrs, sondern auch des Nahverkehrs, besonders in den Industriezentren und den großen Städten. Das bedeutet ohne alle Frage eine zunehmende Gefahrenquelle für den Radfahrer. Gewiß soll zugegeben sein, daß die Ordnung und Disziplin und vor allem die Beachtung der Verkehrsvorschriften der beste Schutz gegen Verkehrsunfälle sind, aber das schließt nicht aus, daß gerade der wachsende Nahverkehr zwangsläufig eine steigende Gefährdung des Radfahrers mit sich bringt. Wenn daher im Interesse einer möglichst großen Verkehrssicherheit eine Aufgabe in der kommenden Zeit beschleunigt durchzuführen ist, dann ist es die Schaffung von ausreichenden und gefahrfreien Radwegen.

Man macht sich im allgemeinen keine richtige Vorstellung von der Verbreitung des Tretrades, das seiner Billigkeit wegen so volkstümlich geworden ist. Dazu ist es leicht zu transportieren, es ist jederzeit fahrbereit und braucht, was sehr wichtig ist, sehr wenig Platz. Weiterhin spart es Wegekosten ein, was der Lebenshaltung des

Betreffenden bzw. seiner Familie zugute kommt. Auch hat sich das Fahrrad durch die Benutzung schulpflichtiger Kinder für den Schulweg gerade für kinderreiche Familien als stark entlastend erwiesen. Rund 2 Millionen Schulkinder legen heute schon den Schulweg mit dem Tretrad zurück.

Wir haben heute bereits 18 Millionen radfahrende Volksgenossen gegen nur 8 Millionen im Jahre 1928. Von diesen 18 Millionen Radfahrern benutzen etwa 11 Millionen das Fahrrad auf dem Wege zur Arbeitsstätte. Diese Tatsache erfordert allein schon gebieterisch die Schaffung eigener Radwege, dies um so mehr, als Untersuchungen ergeben haben, daß die Unfallziffer etwa im Verhältnis 10 : 1 sinkt, wenn eine Trennung der Verkehrsarten im Straßenverkehr durchgeführt wird. Die Berechnung der gewerblichen Berufsgenossenschaften hat ergeben, daß leider jeder zwölfte Unfalltote ein Radfahrer auf dem Arbeitsweg ist. Wenn man bedenkt, daß beispielsweise im Jahre 1936 91 000 Radfahrer an Verkehrsunfällen beteiligt waren, darunter 2300 Radfahrer tödlich verunglückten, dann kann sich kein Einsichtiger mehr der Tatsache verschließen, daß die gesamte Frage der Berufswege zu einem dringenden Sozialproblem geworden ist, dessen baldige Lösung ein dringliches Gebot der Stunde ist.

Es darf daher nichts unversucht bleiben, um alle in Frage kommenden Stellen von der Dringlichkeit der Forderung eines ausreichenden Baues von Radwegen zu überzeugen. Gerade an den Ausfallstraßen der Großstädte, wo zumeist der stärkste Radfahrverkehr herrscht, sowie an den sonstigen Stadt- und Landstraßen mit großem Rad- und Kraftverkehr sollte man zu allererst an die Schaffung von Radwegen herangehen.

Was also für die nächste Zukunft unbedingt erreicht werden muß, das ist die Bereitstellung größerer Mittel für den Radwegebau! Wird dieser Weg in verstärktem Maße beschritten, so wird ohne allen Zweifel ein entscheidender Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet.



Feierabend in Werk Mittelfeld

Aufn. Bengelstorf

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Henschel-Betriebsausflug. Am Sonntag, 21. August d. J., findet ein großes Betriebsfest für alle Gefolgschaftsmitglieder unserer drei Kasseler Werke nebst ihren Familienangehörigen statt. Als Ort der Veranstaltung ist Park Schönfeld in Aussicht genommen.

Wegen der Größe des Betriebes ist es für die Organisation der Veranstaltung erforderlich, einen Überblick über die Teilnehmer am Betriebsfest zu erhalten. Es werden deshalb von den Mitgliedern des Vertrauensrates in den einzelnen Abteilungen und Werkstätten Einzeichnungslisten ausgelegt, in die sich die Gefolgschaftsmitglieder eintragen können.

Die Programmgestaltung und weitere Einzelheiten werden noch bekanntgegeben. Turnerische und sportliche Veranstaltungen sowie Volksbelustigungen aller Art werden für Unterhaltung und frohe Stimmung sorgen.

Wir hoffen, daß die Veranstaltung eines großen Betriebsfestes Anklang findet, und daß sich unsere Gefolgschaftsmitglieder nebst ihren Angehörigen möglichst geschlossen beteiligen.

Kassel, den 18. Juli 1938. Der stellv. Betriebsführer: Dr. Hinz.

Das Direktorium Kassel

Neueintritt. Mit dem 1. Mai d. J. ist Herr Generalleutnant a. D. Kühn in die Dienste der Firma Henschel & Sohn G.m.b.H. getreten und zu besonderer Verwendung dem Direktorium unmittelbar unterstellt.

Die Tätigkeit des Herrn General Kühn erstreckt sich insbesondere auf die Förderung und Ausweitung unseres Absatzes auf dem Kraftwagengebiet im Ausland.

Kassel, den 25. Juni 1938. gez. Dr. Hinz. gez. Dr. Rothe.

Normbüro. Zur Entlastung des Herrn Oberingenieur Lesemann übernimmt ab heute Herr Bünnecke (TB 1 R) die Leitung des Normbüros. Sämtliche Mitteilungen, Berichte usw. in Normenangelegenheiten sind in Zukunft Herrn Bünnecke (TB 1 R) zuzuleiten.

Die Aufgabe der Reichsbahn-Lokomotiven durch Herrn Bünnecke erfährt hierdurch keinerlei Änderung.

Mit obiger Anordnung untersteht das Normbüro im Rahmen der Gesamtorganisation der technischen Leitung des Dampflokmotivbaues, Herrn Oberingenieur Böhmig.

Kassel, den 15. Juli 1938. gez. Dr. Hinz. gez. ppa. Böhmig.

Allgemeines Rundschreiben an alle Betriebs- und Ortsobmänner der Kreisverwaltung Kassel.

Mit Rundschreiben Nr. 283/Kasse 75 hat der Gausachwalter, Pg. Christoffers, angeordnet, daß nur noch bis zum 1. August 1938 Rückstände aufgeholt werden können, bzw. daß den Mitgliedern, die sich bis zu diesem Zeitpunkt schriftlich bereit erklären, ihre Rückstände sofort aufzuholen, eine dreimonatige Frist eingeräumt wird, um in dieser Zeit die Rückstände begleichen zu können. Nach Ablauf dieses Termins ist eine Nachzahlung aller Beitragslücken nicht mehr zulässig. Da seitens der DAF. nur die in ununterbrochener Folge gezahlten Beiträge auf die Unterstützungsanwartschaften in Anrechnung gebracht werden, ist die vor der Beitragslücke bestandene Mitgliedschaft als erloschen anzusehen. Seitens der Gauverwaltung werden die vor der Beitragslücke liegenden und im Mitgliedsbuch enthaltenen Marken ungültig gemacht. Diese Anweisung ist von einschneidender Bedeutung und sofort in allen Betrieben mittels Anschlags der Gefolgschaft bekanntzugeben.

Den Empfang dieses Rundschreibens bitten wir wegen der Dringlichkeit bestätigen zu wollen.

Kassel, den 1. Juli 1938.

Heil Hitler!

gez. Breitsprecher, Kreissachwalter.

Vorstehendes Rundschreiben der Deutschen Arbeitsfront, Gauverwaltung Kurhessen, bringen wir hiermit zur Kenntnis der Gefolgschaft.

Kassel, den 20. Juli 1938.

gez. Dr. Hinz. gez. ppa. Dr. Albrecht.

Der Betriebsführer Berlin

Preßluftverbrauch. Alljährlich läßt sich mit Eintritt der wärmeren Jahreszeit in unserem Werk eine nicht unerhebliche Steigerung des Preßluftverbrauches feststellen. Ebenso greift die Unsitte des Abblasens der Feilbänke mit Preßluft wieder erheblich um sich. Die Ausblasearbeiten an den Werkstücken werden in vielen Fällen unvorschriftsmäßigerweise ohne Ausblasedüse vorgenommen, indem einfach der Hammer oder die Bohrmaschine vom Schlauch geschraubt wird. Ausblasedüsen sind in den Werkzeugausgaben erhältlich. Weiterhin ist beobachtet worden, daß Gefolgschaftsmitglieder für örtliche und sogar für Raumkühlung Preßluft benutzen. Wir bitten die Gefolgschaft dringend, mit Preßluft sparsam umzugehen, da die Erzeugung sehr teuer ist. Außerdem ist die Preßluftanlage voll belastet, so daß bei unnützem Preßluftverbrauch der für die Nietung nötige Druck nur sehr schwer gehalten werden kann. Wir nehmen an, daß dieser Hinweis genügt, um unsere Gefolgschaft zu veranlassen, mit Preßluft sparsam umzugehen.

Schönefeld, den 7. Juli 1938.

gez. Hormel.

Vorstand. Herr Betriebsdirektor Frydag ist mit dem heutigen Tage durch den Vorsitz der Aufsichtsrates, Herrn Oscar R. Henschel, zum stellvertretenden Vorstandsmitglied der Henschel Flugzeug-Werke A. G. bestellt worden.

Schönefeld, den 9. Juli 1938.

gez. Hormel.

Altpapierverwertung. Für die Verarbeitung des Altpapiers durch die Altpapierverwertungsmaschine ist es nötig, darauf zu achten, daß Kohle- und Blaupapier nicht mehr zwischen das andere Abfallpapier geworfen wird. Der Farbstoff des Kohle- und Blaupapiers färbt die ganze Papiermasse blau oder schwarz, und diese ist dann nicht mehr zu verwerten. Alle Büros müssen einen Papierkorb aufstellen, in den von der gesamten Abteilung das Kohle- und Blaupapier hineingetan wird. Die Feuerwehr ist angewiesen, diese Sonderpapierkörbe in einen besonderen Sammelbehälter zu entleeren. Es ist zweckmäßig, daß die einzelnen Abteilungen sich diesen Kohle- und Blaupapierkorb besonders zeichnen.

Weiterhin dürfen in die Hallenpapierkörbe keine Putzlappen und Putzwolle, Blechabfälle, Ölsardinenbüchsen, Bindfäden, Holzwolle und ausgelegter Müll hineingetan werden. Diese Unsitte muß nun endlich restlos aufhören. Putzlappen und Putzwolle gehören in die dazu aufgestellten Behälter, Blechabfälle in den Blechabfallkasten, Sardinenbüchsen, zerbrochene Gläser und Teller, ausgelegter Müll usw. in den Müllkasten.

Die Ausfeger sind angewiesen, darauf zu achten, daß die Papierkörbe der Abteilungen von diesen Fremdkörpern frei gehalten werden.

Wir bitten unsere Gefolgschaftsmitglieder, im Sinne des Vierjahresplanes dieses zu beachten und mitzuhelfen, wertvolle Rohstoffe zu erhalten.

Schönefeld, den 21. Juli 1938.

gez. i. V.: Frydag.

Familiennachrichten

H. & S., Kassel, Juni 1938

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Ditschler, Adolf, Werkstatt A, am 27. 6. 1938 — Eidam, Karl, Hammerschmiede, am 19. 6. 1938 — Kettelhake, Friedrich, Kesselschmiede, am 20. 6. 1938 — Siebert, Johannes, Werkstatt L, am 7. 6. 1938.

Vermählungen:

Affa, Heinrich, Bauabteilung, mit Gretl geb. Cillien, am 18. 6. 1938 — Biermann, Wilhelm, Kalkulation, Mittelfeld, mit Elise geb. Weymann, am 4. 6. 1938 — Döring, Ditmar, Lager 19, mit Anneliese geb. Sauerwein, am 4. 6. 1938 — Ernst, Josef, Werkstatt CS, mit Marie geb. Menne, am 18. 6. 1938 — Frank, Kurt, Werkstatt L, mit Anna Elisabeth geb. Zileh, am 25. 6. 1938 — Franke, Willy, TB III, mit Anne geb. Gauler, am 3. 6. 1938 — Fuhr, Karl, TB CS, mit Liselotte geb. Maier, am 4. 6. 1938 — Gerhold, Willi, Werkstatt G, mit Luise geb. Busch, am 29. 6. 1938 — Hecht, Herbert, Einkauf, mit Klothilde geb. Meyer, am 8. 6. 1938 — Hecknoth, Heinrich, Lohnverrechnung, mit Marie-Magdalene geb. Schwedes, am 15. 6. 1938 — Hempel, Karl, Werkstatt K, mit Irmgard geb. Langlotz, am 25. 6. 1938 — Herich, Willi, Werkstatt M 1, mit Elisabeth geb. Meyer, am 25. 6. 1938 — Hünold, Jonas, Werkstatt M 10, mit Marie-Sophie geb. Siebert, am 25. 6. 1938 — Jordan, Hans, TB 10, mit Elisabeth geb. Knauff, am 11. 6. 1938 — Krass, Heinrich, Werkstatt CS, mit Martha geb. Bergmann, am 25. 6. 1938 — Moser, Erwin, Patentbüro, mit Herta geb. Hülla, am 18. 6. 1938 — von Paczenski, Erich, Bauabteilung, mit Elise geb. Bonath, am 4. 6. 1938 — Rindermann, Emil, Werkstatt M 9, mit Anna geb. Wilhelm, am 15. 6. 1938 — Terjung, Kurt, Werkstatt M 10, mit Christine geb. Höhmann, am 25. 6. 1938 — Thierbach, Heinrich, Werkstatt M 9, mit Gertrud geb. Engelhardt, am 29. 6. 1938 — Utermann, Walter, TB 12, mit Elisabeth geb. Diening, am 4. 6. 1938 — Weifenbach, Karl, Werkstatt M 5, mit Anna Sophie geb. Guck, am 11. 6. 1938 — Zietz, Wilhelm, Werkstatt K, mit Anneliese geb. Kerner, am 25. 6. 1938.

(Nachtrag Mai 1938)

Dittel, Johannes, TB II, mit Elisabeth geb. Rothstein, am 25. 5. 1938 — Schmidt, Karl, Werkstatt M 6, mit Emmi Auguste geb. Schmidt, am 14. 5. 1938.

Geburten:

Ein Sohn:

Börger, Hermann, Werkstatt M 9, Gerhard, Jonas, am 17. 6. 1938 — Böttcher, Karl, Betriebsbuchhaltung, Klaus, am 29. 6. 1938 — Braun, Georg, Werkstatt M 6, Kurt Walter, am 3. 6. 1938 — Braun, Wilhelm, Werkstatt CS, Wolfgang, am 19. 6. 1938 — Eiffert, August, Werkstatt M 11, Georg, am 7. 6. 1938 — Figge, Emil, Eisengießerei, Wilfried, am 18. 6. 1938 — Guhrsch, Kurt, Werkstatt M 10, Eberhard, am 20. 6. 1938 — Hick, Thomas, HFM., Werner, am 19. 6. 1938 — Höhmann, Johannes, Bauabteilung, Günter, am 24. 6. 1938 — Hübner, Erhard, Abnahmestelle II, Günter, am 29. 6. 1938 — Jude, Ewald, Betriebsbuchhaltung, Horst-Dieter, am 26. 6. 1938 — Manß, Ernst, Metallgießerei, Bruno-Franz, am 16. 6. 1938 — Most, Ludwig-Heinrich, Werkstatt M 6, Ludwig, am 4. 6. 1938 — Müller, Ewald, Kesselschmiede, Hans, am 14. 6. 1938 — Ochs, Karl, HFM., Norbert, am 25. 6. 1938 — Pape, Heinrich, Kesselschmiede, Paul, am 26. 6. 1938 — Pape, Wilhelm, Abt. Autobau, Gerhard, am 25. 6. 1938 — Pfaff, Jakob, Metallgießerei, Karl-Heinz, am 25. 6. 1938 — Reitze, Martin, Werkstatt M 6, Gerhardt, am 22. 6. 1938 — Riken, Karl, Einkauf, Harald, am 12. 6. 1938 — Schad, Johann, Werkstatt CS, Rudi, am 14. 6. 1938 — Schmoll, Ernst, Bauabteilung, Wilhelm, am 30. 6. 1938 — Schönewald, Heinrich, Werkstatt WCS, Werner, am 6. 6. 1938 — Schüssler, Konrad, Werkstatt M 10, Adolf, am 19. 6. 1938 — Weinreich, Emil, Kesselschmiede, Werner, am 28. 6. 1938 — Wachenfeld, Adam, Hammerschmiede, Georg, am 23. 6. 1938.

(Nachtrag Mai 1938)

Balcke, Otto, Einkauf, Christian, am 31. 5. 1938 — Gertz, Joser, Werkstatt M 1, Heinrich, am 30. 5. 1938 — Koch, Heinrich, Werkstatt M 31, Werner, am 22. 5. 1938 — Kothe, Friedrich, Werkstatt M 5, Gerhard, am 13. 5. 1938.

Eine Tochter:

Dicke, Josef, HFM., Ingrid, am 21. 6. 1938 — Dräbing, Willi, Eisengießerei, Margret, am 2. 6. 1938 — Elges, Otto, Werkstatt M 9, Marliitt, am 5. 6. 1938 — Frölich, Ludwig, HFM., Waldtraud, am 22. 6. 1938 — Heinrich, Fritz, Werkstatt M 1, Helga, am 21. 6. 1938 — Hunkel, Georg, Bauabteilung, Isbde, am 4. 6. 1938 — Jacob, Martin, WA, Ursula, am 28. 6. 1938 — Jordan, David, HFM.,

Regine, am 1. 6. 1938 — Kirchof, Erich, Schreinerei, Anita, am 16. 6. 1938 — Kolodziej, Friedrich, Kraftwagen-Kundendienst, Ingeborg, am 13. 6. 1938 — Martin, Hans, Lok-Werk, Renate, am 13. 6. 1938 — Mittelstädt, Gustav, Werkstatt M 2, Anna, am 7. 6. 1938 — Opfermann, Adam, HFM., Helga, am 21. 6. 1938 — Pfannkuch, Jakob, HFM., Marianne, am 20. 6. 1938 — Reichardt, Heinrich, Kesselschmiede, Erna, am 3. 6. 1938 — Reinhardt, Willi, HFM., Karin, am 2. 6. 1938 — Reiß, Friedrich, Werkstatt L, Inge, am 23. 6. 1938 — Rose, Erich, BB 7, Magdalene, am 6. 6. 1938 — Schneider, Otto, Werkstatt CS, Ruthild, am 24. 6. 1938 — Schopnie, Alfons, HFM., Ellinora, am 27. 6. 1938 — Schwarz, Adolf, WA, Helga, am 30. 6. 1938 — Schweder, Karl, Blechbiegerei, Margret, am 15. 6. 1938 — Sonneborn, Heinrich, Eisengießerei, Liddy, am 2. 6. 1938 — Spitzer, Walter, Lok-Werk, Ingrid, am 27. 6. 1938 — Stang, Heinrich, Werkstatt M 2, Ingeborg, am 25. 6. 1938 — Strehlke, Emil, Verkauf, Inge, am 15. 6. 1938 — Strücker, Lamber, HFM., Helene, am 22. 6. 1938 — Thöne, Adolf, Werkstatt M 10, Emilie, am 4. 6. 1938 — Wachenfeld, Adam, Hammerschmiede, Anna, am 23. 6. 1938 — Waldeck, Heinrich, Werkstatt CS, Auguste, am 30. 6. 1938 — Warnke, Wilhelm, Kesselschmiede, Christa, am 13. 6. 1938.

(Nachtrag Mai 1938)

Josef, Friedrich, Werkstatt A, Helga, am 30. 5. 1938 — Kutzbach, Oskar, Gisela, am 20. 5. 1938 — Marx, Heinrich, Hammerschmiede, Renate, am 25. 5. 1938.

HFW., Berlin, Juni 1938

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Heimbach, Karl, Werkzeugbau, am 20. 6. 1938.

Familienmitglieder:

Dieter, Sohn des Meinhardt, Otto, Abt. 91, am 15. 6. 1938 — Gerhard, Sohn der Müller, Elsa, am 25. 6. 1938.

Vermählungen:

Bauer, Fritz, Abt. 5/25, mit Hedwig geb. Pawlowski, am 11. 6. 1938 — Czaplinski, Bernhard, Abt. 60/34, mit Maria geb. Kost, am 25. 6. 1938 — Domke, Kurt Alfred, Abt. 60/34, mit Gertrud geb. Corius, am 4. 6. 1938 — Duch, Erwin, Abt. 7/20, mit Elise geb. Seemann, am 15. 6. 1938 — Grahm, Elfriede geb. Zimmermann, TVS, mit Ernst Grahm, am 4. 6. 1938 — Großkopf, Walter, Feuerwehr, mit Herta geb. Falkenthal, am 4. 6. 1938 — Köhler, Otto, Abt. 7/20, mit Irmgard geb. Klötzer, am 6. 4. 1938 — Krupka, Leonhard, Abt. 5/37, mit Margot geb. Drewniok, am 4. 6. 1938 — Moser, Herbert, Abt. 4/34, mit Helene geb. Wadowsky, am 14. 6. 1938 — Pinz, Kurt, Abt. 4/27, mit Margarete geb. Schumann, am 25. 6. 1938 — Rochkisch, Ferdinand, Abt. 7/20, mit Elise geb. Hiller, am 4. 6. 1938 — Sahlberg, Rudolf, Abt. 2/14, mit Margarete geb. Diemann, am 17. 6. 1938 — Seelecke, Heinz, WBV, mit Gertrud geb. Bielecki, WBM, am 7. 6. 1938 — Siegerl, Alfred, Schlosserei, mit Charlotte geb. Ahlgrimm, am 4. 6. 1938 — Schwarz, Georg, TKF, mit Berta geb. Kirleis, am 14. 6. 1938 — Schwarz, Walter, Abt. 57/24, mit Frieda geb. Grell, am 18. 6. 1938 — Steffe, Walli, geb. Bluhm, S, mit Karl Steffe, am 11. 6. 1938 — Streich, Abt. 3/08, mit Gertrud geb. Trapp, am 4. 6. 1938 — Teuber, Fritz, KRN, mit Elise geb. Burkert, am 7. 6. 1938 — Werth, Heinrich, W, mit Gertrud geb. Waldeck, am 10. 6. 1938 — Zschoch, Hermann, Abt. 56/37, mit Maria geb. Krebs, am 29. 6. 1938.

Geburten:

Ein Sohn:

Arendt, Willi, Abt. 55/14, Helmut, am 9. 6. 1938 — Erler, Gotthard, Abt. 4/27, Klaus, am 23. 6. 1938 — Fiedler, Karl, TFW, Hans-Joachim, am 15. 6. 1938 — Fischer, Erich, Abt. 2/05, Dieter, am 5. 6. 1938 — Kaufmann, Fritz, Abt. 10/07, Peter, am 6. 6. 1938 — Laggies, Erich, Schweißerei, Bernd, am 9. 6. 1938 — Menk, Werner, Abt. Z/24, Klaus, am 11. 6. 1938 — Pauly, Walter, Abt. 2/24, Detlaf, am 13. 6. 1938 — Söhrig, Wilhelm, TFW, Wolfgang, am 13. 6. 1938 — Straßburg, Erich, Abt. 60/08, Klaus, am 27. 6. 1938 — Tappe, Felix, Abt. 60/34, Dieter, am 20. 6. 1938 — Vetter, Hans, Sattlerei, Manfred, am 2. 6. 1938 — Wormsbächer, Fritz, Abt. 59/54, Klaus-Jürgen, am 21. 6. 1938.

Eine Tochter:

Arndt, Paul, Abt. 9/46, Karin, am 28. 6. 1938 — Daniger, Fritz, WBK, Ruth, am 23. 6. 1938 — Feige, Theodor, TFW, Helga, am 10. 6. 1938 — Husmann, Wilhelm, WBM, Herta, am 21. 6. 1938 — Kiel, Reinhold, Klempnerei, Gisela, am 14. 6. 1938 — Krakor, Johannes, Diverse, Margarete, am 2. 6. 1938 — Meckelburg, Rudolf, WBK, Gundula, am 16. 6. 1938 — Pohl, Erich, Abt. 62/48, Waltraut, am 19. 6. 1938 — Pohl, Max, Abt. 55/14, Irene, am 24. 6. 1938 — Rudolf, Heinz, Abt. 59/34, Ingrid, am 9. 6. 1938 — Schulze, Hans, Abt. 7/24, Christel, am 4. 6. 1938.

Ermittlung des Lebensstandards deutscher Arbeiter

27 kurhessische Haushaltungen erhielten eine Prämie

Die Frage, wie der deutsche Arbeiter bei seinen gegenwärtigen Einkommensverhältnissen tatsächlich lebt, konnte durch eine nunmehr abgeschlossene Aktion der DAF. erstmalig mit ziemlich vollkommener Sicherheit beantwortet werden. In Zusammenarbeit zwischen dem Statistischen Reichsamt und der Statistischen Zentralstelle des Arbeitswissenschaftlichen Instituts der DAF. wurden im vergangenen Jahre hierüber Erhebungen angestellt, an denen sich rund 3000 deutsche Arbeiterfamilien aus allen Berufsgruppen und Gewerbearten freiwillig beteiligt haben. Und zwar galt es, auf Grund eines statistisch wohl durchdachten Verfahrens durch allmonatliche gewissenhafte Führung eines vom DAF.-Amt eigens für diesen Zweck herausgegebenen Haushaltsbuches alle Vorgänge in der Wirtschaftsführung eines Haushalts zu erfassen, die die tatsächliche Lebenshaltung dieser Familie ausmachen. Alle regelmäßigen und gelegentlichen Einnahmen wurden hierbei täglich genau so berücksichtigt, wie auf der anderen Seite jede geringste Ausgabe einschließlich der Steuern und Abgaben.

Während über die einzelnen Nachweisungen selbstverständlich in jedem Falle durch die Organisation des Verfahrens das Dienstgeheimnis sichergestellt wurde, war es Aufgabe eines Vertrauensmannes der Zentralstelle, für jeden Kreis die ordnungsmäßige Buchführung zu überwachen. Dadurch waren die Voraussetzungen dafür gegeben, daß man ein wirklich zutreffendes Bild über die tatsächliche Lebenshaltung der an dieser Aktion beteiligten Arbeiterfamilien erhalten konnte.

Auch im Gau Kurhessen haben sich 50 Arbeiterfamilien an dieser dankenswerten Aufgabe freiwillig beteiligt, von denen nunmehr 27 für die vorbildliche Führung dieses Haushaltsbuches eine Prämie in Höhe von RM 25,— erhalten konnten. Ihnen gebührt das Verdienst, an einem wichtigen Werk, das — in dieser Form erstmalig überhaupt durchgeführt — dringend notwendig gewesen ist, in freiwilligem Einsatz tätigen Anteil genommen zu haben.

Wandern mit KdF.

Jeder Volksgenosse ist willkommen

Wer möchte nicht gern des Sommertags, vielleicht an einem schönen Sonntag einmal hinauswandern, um köstliche Stunden des Frohsinns und körperlicher Erholung in den Wäldern unserer schönen Heimat zu erleben? Gewiß, viele Volksgenossen wandern gern, doch sie wandern deshalb nicht, weil ihnen dazu die Anregung, die Gesellschaft und die Führung fehlen. Das alles aber vermittelt ihnen „Kraft durch Freude“, und zwar für wirklich wenig Geld.

Es ist aber leider so, daß das „Kraft-durch-Freude“-Wandern noch viel zu wenig geübt wird, weil es einmal immer nur dieselben Menschen sind, die wirklich wandern, und weil zum anderen vielleicht noch Hemmungen zu überwinden sind, ehe man sich einer Sache anschließt, die man noch so wenig kennt. Das „KdF“-Wandern ist aber eine Angelegenheit der Volksgemeinschaft, d. h. daß es im Wesen der Wanderfreude liegt, wenn man sie gemeinsam teilt, und wenn sie die Menschen näherbringt, welche draußen die herrliche Welt unserer schönen Heimat erleben. Das geschieht immer da von selbst, wo offene und ehrliche Menschen beisammen sind. Da aber diese Wanderungen von Nationalsozialisten geführt werden, kann jeder, der offenen und ehrlichen Willens ist, mit „Kraft durch Freude“ wandern, mag er nun Gast oder Angehöriger einer Betriebswandergruppe sein.

In fast jedem Orte unseres Gau's besteht eine „KdF“-Wandergruppe, deren Wanderungen man sich nur anzuschließen braucht, um mit Gewißheit ein Stück schöner hessischer Heimat zu erleben. In diesem Jahre allein wurden außer zwei Skiwanderungen insgesamt 304 Wanderungen durchgeführt, an denen sich insgesamt

7780 Volksgenossen beteiligten. 113 Ortswanderwege sind vorhanden, zu denen noch außer einem Wanderweg für jeden Kreis 183 Betriebswanderwege kommen, die systematisch geschult werden. Es liegt an den Volksgenossen selbst, daß mehr gewandert wird. Darüber hinaus gibt es Lehrwanderungen, die geologischen und naturkundlichen Studien dienen. Auch die Pilzwanderungen erfreuen sich besonderer Beliebtheit. Schließlich sind das ganze Jahr hindurch etwa 13 Ferienwanderungen vorgesehen, die zum Teil in Verbindung mit den „KdF“-Fahrten außerhalb des Gau's in die landschaftlich schönsten Gebiete Deutschlands führen, z. B. in den Schwarzwald, in das Berchtesgadener Land, aber auch in die Rhön, ins Riesengebirge und in die Lüneburger Heide.

Wir sehen also, daß eine umfassende Organisation für das Wandern in unserem Gau vorhanden ist, die die zweckmäßigsten und billigsten Möglichkeiten bietet, um deutsche Heimat zu erleben und um Frohsinn und Volksgemeinschaft zu pflegen. Warten wir daher nicht immer nur auf die große Gelegenheit, um einmal mit dem Auto hinauszukommen oder an einer Gesellschaftspartie teilzunehmen, die vielleicht alle Jahre einmal vom Verein oder von der beruflichen Vereinigung durchgeführt wird, sondern vertrauen wir mehr auf unsere eigene Kraft, denn diese bringt uns der Natur am nächsten, die uns allein wahre Freude und Erholung spendet.

Jetzt schon 20% mehr KdF.-Fahrer als voriges Jahr

Noch stehen wir mitten im Urlaubsjahr 1938; das Fahrtenprogramm der NSG. „Kraft durch Freude“ im Gau Kurhessen ist erst zum geringen Teil durchgeführt, und schon ist der Erfolg wieder groß. Im vorigen Jahr fuhren mit den Winterurlaubern aus Kurhessen 15 052 Volksgenossen mit „KdF.“, und jetzt haben sich bis zum 10. Juli schon 18 151 Volksgenossen für „KdF.“-Reisen angemeldet. Das ist eine Leistungssteigerung von 20 Prozent. In den kommenden Monaten werden aber auch noch zahlreiche Urlaubszüge unseren Gau verlassen, und vor allem wird der Monat August noch ein Hauptreisemonat sein. In den vergangenen Jahren wurde noch stets Fühlung mit anderen Gauen genommen, um die Durchführung einzelner Züge zu sichern. In diesem Jahr wurde das Fahrtenprogramm restlos mit kurhessischen Urlaubern durchgeführt. Allein 1937 beteiligten sich aus benachbarten Gauen an kurhessischen „KdF.“-Sonderzügen noch 4366 Volksgenossen. Diese Tatsachen beweisen, daß das Reisen mit „Kraft durch Freude“ heute eine Selbstverständlichkeit ist und daß, dank der guten Organisation und der Reichhaltigkeit des Fahrtenprogramms, diese Beliebtheit von Jahr zu Jahr steigt.

Größten Anklang haben stets die Fahrten in die bayrischen Berge und an die See gefunden. Wenn auch in diesem Jahr die ersten Reisemonate nicht gerade schönes Urlaubswetter brachten, so tat das doch der Freude kaum Abbruch.

Ebenso wie die Zahl der Urlauber aus Kurhessen ist auch die Zahl der Aufnahmeurlauber in diesem Jahr noch gestiegen. Kurhessen wird als Aufnahmegau immer beliebter, vor allem die Täler der Fulda, Werra und der Eder sowie unsere Berggegenden, wie Rhön und Waldeck. Hierher kamen vor allem Züge aus Mittel- und Norddeutschland.

Im Jahre 1937 kamen 34 Urlaubszüge und 183 Wochenendzüge mit 46 668 Teilnehmern nach Kurhessen. Diese Urlauber brachten Kurhessen insgesamt allein an Verpflegungsgeldern 256 686 RM ein, die vor allem wirtschaftlich schwächer gestellten Kreisen zugute kamen.

Bis zum 30. Juni 1938 trafen schon 28 Urlaubszüge und 198 Wochenendzüge mit 27 000 Teilnehmern in Kurhessen ein. Der Umsatz belief sich schon auf 126 000 RM. Da noch zahlreiche Züge gemeldet sind, berechtigt dies uns zu der Hoffnung, daß auch die Urlaubsfahrten nach Kurhessen in diesem Jahr überboten werden, wie es bei den Wochenendfahrten schon der Fall ist.

Sicherheit am Arbeitsweg

Es ist festgestellt worden, daß die Zahl der Unfälle auf dem Wege von und zur Arbeitsstätte gegenüber den Unfällen im Betrieb immer stärker angestiegen ist. Auch sind die Wegeunfälle fast stets schwerer verlaufen und bringen stärkere Verletzungen als die wirklichen Betriebsunfälle. Besonders gefährdet aber sind die Arbeitskameraden, die den Weg von und zur Arbeitsstätte mit dem Fahrrad zurücklegen: jeder zwölfte Unfalltote war ein Radfahrer auf dem Arbeitsweg!

Diese Tatsachen machten eine Aufklärung der Gefolgschaft durch die Betriebsführer über die Verbesserung der Verkehrssicherheit von und zum Arbeitsplatz und an diesem selbst notwendig, die als ergänzende Aktion der DAF. im Anschluß an die vor kurzem durchgeführte große Verkehrsunfall-Verhütungsaktion alle Betriebe des Reiches umfaßt. Um der Gesamterwerbung in allen deutschen Betrieben eine gemeinsame Richtung zu geben, sind vom Sozialamt der DAF. Richtlinien für die Gestaltung dieser Aufklärungsarbeit aufgestellt worden, in deren Rahmen den besonderen örtlichen und betrieblichen Verhältnissen angepaßte Maßnahmen ergriffen wurden. Träger dieser Maßnahmen war jeweils der Betrieb, der unter Einsatz des gesamten Sozialwalterkorps durch Vortragsabende, Kurzvorträge in den Pausen, Betriebsbegehungen, Überprüfung der betrieblichen Verkehrsanlagen, Prämiensauszeichnungen für Verbesserungsvorschläge und schließlich durch Verteilung verschiedener Aufklärungsschriften sowie durch Einsatz der Werkscharen für eine wertvolle Ergänzung der allgemeinen Propaganda im Dienste der Verkehrsunfallverhütung gesorgt hat. Das besondere

Augenmerk war dabei auf die Werkswegen, die Zufahrtswege, die Personenbeförderungsmittel (Fahrräder), aber auch auf Sichtverhältnisse, Beleuchtung, Signale, Verständigungsmittel und schließlich auf die allgemeine Werkverkehrsordnung nach den auch in unserem Gau an die Betriebe ergangenen Anweisungen gerichtet.

So wurden z. B. im Kreis Kassel von der zuständigen DAF-Kreisverwaltung allein 61 größere und mittlere Betriebe im Zuge dieser Aktion aufgesucht, um das Arbeitsprogramm in allen Einzelheiten festzulegen. Überall haben Betriebsführer oder Betriebsobmann die neue Straßen- und Verkehrsordnung den Arbeitskameraden vorgelesen und erläutert, wobei Zahlenangaben über die bisherigen Wegunfälle ein eindringliches Bild von den Gefahren, denen die Werktätigen auf der Straße ausgesetzt sind, gegeben haben. Ein Heftchen: „Was jeder Radfahrer wissen muß“ und ein Sonderheft der Reichsgemeinschaft für Schadenverhütung „Kampf der Gefahr“ haben unter der Gefolgschaft weiteste Verbreitung gefunden.

So wurde entsprechend einem zu dieser Aktion eigens ergangenen Appell des Reichsorganisationsleiters Dr. Ley in diesen Tagen auch den schaffenden Männern und Frauen in den Betrieben noch einmal zum nachhaltigen Bewußtsein gebracht, daß „die Kameradschaft auf der Straße ebenso wichtig ist wie im Betrieb, da die Gemeinschaft nicht am Fabrikator endet“. Darüber hinaus aber bot diese Aktion der DAF. Veranlassung genug, um in bezug auf die Verkehrssicherheit auch innerhalb der Betriebe selbst in planmäßiger Arbeit wesentliche Verbesserungen zu schaffen. Ap.

BETRIEBSZELLE H. & S.

Werkfürsorge. Die Sprechstunden der Werkfürsorgerin finden in der nächsten Zeit nur zu folgenden Stunden statt:

Montag, Mittwoch, Freitag 9—11 Uhr,
Dienstag, Donnerstag 3—5 Uhr.

Betriebs-Sportgemeinschaft. In der Gründungsversammlung vom 15. Juni sind die Übungstage für die einzelnen Werke wie folgt festgelegt worden:

Montag: Frauen und Mädchen sämtlicher Werke,
Dienstag und Freitag: Werk Mittelfeld,
Mittwoch: Werk Kassel,
Donnerstag: Werk Rothenditmold,
Sonntag: Freier Übungsbetrieb sämtlicher Werke.

Die Übungsstunden finden auf dem Spielplatz in Rothenditmold an der Brandaustraße statt; sie beginnen um 17 Uhr und dauern bis Dunkelwerden, sonntags von 15 bis 19 Uhr.

Obleich das Ergebnis der bisherigen Anmeldungen zufriedenstellend ist, und sich in den einzelnen Werken ein Stamm gebildet hat, der regelmäßig die Übungsstunden besucht, ist die Zahl der Werkangehörigen, die noch abseits steht, zu groß. Die Jahressportkarte einschließlich der Beitragsmarke kostet nur 1,— RM. Diesen geringen Betrag kann jeder im Jahre aufbringen. Anmeldungen nehmen die DAF-Vertrauensleute entgegen oder die Beauftragten auf dem Sportplatz, wo auch die Sportkarte ausgehändigt wird.

Kleinkaliberschießen, Schwimmen und Boxen sollen ebenfalls im Übungsbetrieb mit aufgenommen werden. Anmeldungen hierfür ebenfalls wie oben.

Habicht,
Betriebsportwart.

BETRIEBSZELLE HFW.

Unterstützungen. Im Monat Mai 1938 wurden durch die Werkunterstützungskasse 1452,50 RM und im Monat April durch die DAF. 2461,65 RM ausgezahlt.

Im Monat Juni 1938 wurden durch die Werkunterstützungskasse 1405,— RM und im Monat Mai durch die DAF. 1735,65 RM ausgezahlt.

„Kraft durch Freude“. Im Monat Mai 1938 wurden 866 Theater- und Veranstaltungskarten im Betrage von 780,50 RM abgesetzt. Insgesamt betrug in diesem Monat der Umsatz für die Reise- und Sonntagsfahrten, Karten, Sparmarken und Programme 11 407,25 RM.

Im Monat Juni 1938 wurden 1048 Theater- und Veranstaltungskarten im Betrage von 913,95 RM abgesetzt. Insgesamt betrug in diesem Monat der Umsatz für Reise- und Sonntagsfahrten, Karten, Sparmarken und Programme 9 595,95 RM.

Betriebssportgemeinschaft. Im Monat Mai 1938 haben die Schwimmer auch die Halle verlassen. Im Sommer wird im „Deutschen Bad“ am Bahnhof Treptow geschwommen. Trotz der Kälte haben etwa 20 Schwimmer die Bedingungen im Schwimmen für das Reichssportabzeichen abgelegt. Die 100-m- und 300-m-Zeiten waren recht beachtlich.

Leichtathleten, Schwimmer, Handballer und Fußballer üben eifrig für das Sportabzeichen. Etwa 50 Männer und Frauen beteiligten sich daran und haben teilweise schon im Schwimmbad und auf dem Sportplatz Wuhlheide ihre Übungen abgelegt.

Die Tennisspieler konnten bisher — der Witterung zum Trotz — zwei Verbandsspiele austragen. Gegen AEG. Henningsdorf wurde verloren, gegen Mahlsdorf sicher gewonnen. Die Zahl der Anfänger, also der, die ganz neu sind für den Tennissport, nimmt von Woche zu Woche zu. Ein Zeichen dafür, daß die Verbilligung des Tennissports ihm neu Anhänger zuführt.

Die Abteilung Handball führte im Mai Trainingsspiele an Wochentagen durch. Die 1. Mannschaft schlug dabei die 1. Elf des Reichsbahn-Sportvereins Berlin. Die unteren Mannschaften spielten gegen die Mannschaften der Bewag und Berog. Die Frauenmannschaft beteiligte sich am Betriebssportfest der I.G.-Farben im Reichssportfeld. Die Schützen üben regelmäßig. Die Beteiligung ist stets gleichbleibend stark, und die Verbesserungen sind augenscheinlich.

Die unteren Fußballmannschaften trugen im Mai Freundschaftsspiele aus. Die 1. Mannschaft mußte in jeder Woche zweimal antreten. Der Stand in den Rundenspielen des Berliner Ostens ist günstig: 1. Bewag; 2. Union Oberschöneweide; 3. Henschel; 4. Sportfrde. Johannisthal.

Unsere Jubilare im Monat Juli 1938



12. Juli 1938
Adolf Koch
Schlosser, Werkstatt L
Kassel



22. Juli 1938
Heinrich Höpel
Hilfsarbeiter, Werkstatt D/M 2
Kassel



1. Juli 1938
Heinrich Fricke
Techniker, BBu
Kassel

Wir erfüllen eine Dankeschuld, wenn wir in jedem Monat unsere Jubilare auf die Ehrentafel der Gefolgschaft schreiben. Diese Verpflichtung tragen wir als Dankagung der gesamten Gefolgschaft des Hauses Henschel ab und befolgen damit einen Auftrag unseres Betriebsführers, Oscar R. Henschel. Wir wissen, daß diese Dankagung, die wir Hunderten von Arbeitskameraden in unserer Werkzeitung abstatteten, nicht das zu lohnen vermag, was unsere Jubilare in einem Menschenalter an Pflichtbewußtsein und Arbeitstreue aufbrachten. Zwei 40jährige Jubilare werken in diesem Monat mit dreizehn 25jährigen Jubilaren unter uns. In ihnen war die Freude der Feier gekrönt von dem Bewußtsein, eine große und schöne Lebensaufgabe erfüllt zu haben!



1. Juli 1938
Friedrich Wiegand
Betriebsleiter, Werkstatt K
Kassel



2. Juli 1938
Friedrich Ritterbusch
Schlosser, Werkstatt K
Kassel



5. Juli 1938
Heinrich Siebert
Lok-Führer
Kassel-Harleshausen



9. Juli 1938
Martin Albrand
 Werkmeister, Werkstatt M 2
 Kassel



9. Juli 1938
Karl Dietz
 Schlosser, Werkstatt K
 Kassel



9. Juli 1938
Friedrich Müller
 Kaufm. Angestellter
 Kassel



12. Juli 1938
Ernst Fasshauer
 Schmied, Werkstatt H
 Sandershausen



13. Juli 1938
Karl Hafer
 Dreher, Werkstatt M 5
 Kassel



20. Juli 1938
Dietrich Loose
 Werkmeister, Werkstatt LC
 Kassel



22. Juli 1938
Mathias Drexler
 Hilfsarbeiter, Werkstatt G
 Kassel



22. Juli 1938
Konrad Römer
 Vorarbeiter, Werkstatt JP
 Helsa



28. Juli 1938
Heinrich Sagel
 Schlosser, Werkstatt W
 Oberkaufungen

Inhalt

Aufruf des Organisationsleiters Dr. Ley
an die gesamte deutsche Wirtschaft

Schlüssel und Tor zur Welt und zum Deutschland
in Übersee Carl F. Ronsdorf

Kreuz und quer durch den
schwarzen Erdteil S. J. Walter Hardebeck

Entwässerung in Schönefeld Walter Somrey

1. Betriebs-Sportfest des Kreises Kassel der DAF. . . Habicht

Unser Ausflug auf den Dörnberg Heinrich Hose

Sommerfahrt der Henschel-NSKK.-Männer

I. Internationale Luftfahrt-Ausstellung Belgrad 1938
von Gluszewski

Radwegbau eine soziale Notwendigkeit

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Henschel-Betriebsausflug

Das Direktorium Kassel

Neueintritt

Normbüro

Allgemeines Rundschreiben an alle Betriebs-
und Ortsobmänner der Kreisverwaltung Kassel

Der Betriebsführer Berlin

Preßluftverbrauch

Vorstand

Altpapierverwertung

Familiennachrichten

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront

Ermittlungen des Lebensstandards deutscher Arbeiter

Wandern mit KdF.

Jetzt schon 20 % mehr KdF.-Fahrer als voriges Jahr

Sicherheit am Arbeitsweg

Betriebszelle H. & S.

Betriebszelle HFW.

Unsere Jubilare



Kampf dem Verderb!

... und deine Küchenabfälle dem Ernährungshilfswerk