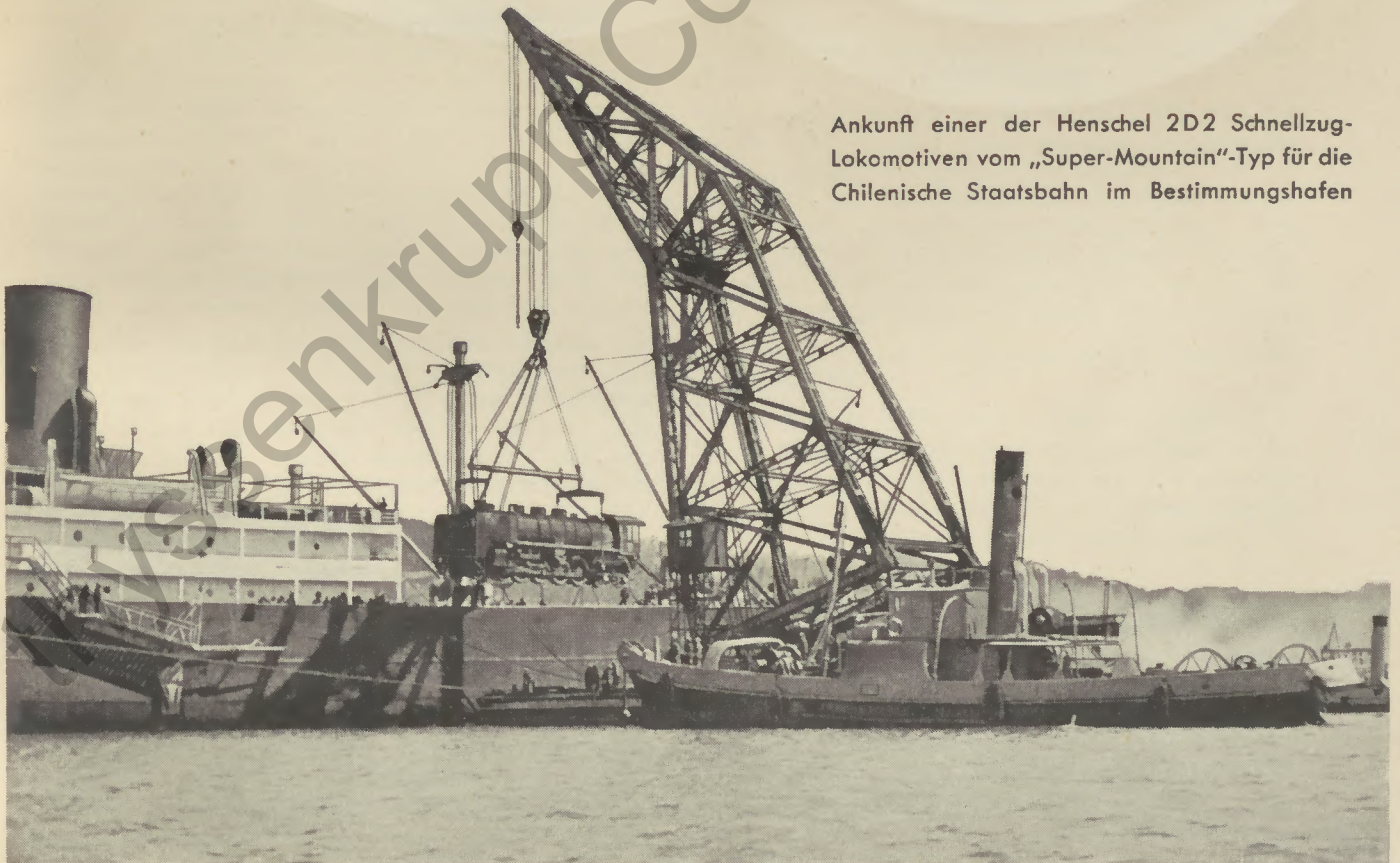


Februar
1938

2



Ankunft einer der Henschel 2D2 Schnellzug-
Lokomotiven vom „Super-Mountain“-Typ für die
Chilenische Staatsbahn im Bestimmungshafen



DER HENSCHELSTERN

Prüfe jeder jeden Tag, was er selbst tun kann,
was er beitragen kann zum Gelingen des Werkes.
Das soll unser Dank sein, unser Vertrauen zum
Führer, unser Glaube an ihn.

Ministerpräsident Göring



DER MENSCHLICHE STERN

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe
und deren Tochtergesellschaften



Band 2

Kassel — Berlin

Februar 1938

Alle machen mit!

M. A. Bengelstorff

Wenn wir, an der Schwelle des neuen Jahres, Rückschau hielten, so geschah es deshalb, um aus dem „Vergangenen“ zu lernen.

Trotz aller Erfolge, die uns der Rückblick des Januar-Heftes aufzeigte, stehen wir nicht an zu meinen, alles was wir taten, sei restlos gut. Nur glauben wir sagen zu können, daß bei stärkerer Unterstützung seitens der Arbeitskameraden noch größere Erfolge hätten erzielt werden können. So ergeben sich daraus die Folgerungen für das Jahr 1938, die heißen: besser machen und vervollkommen.

Wir bauen an unserer Betriebsgemeinschaft. — Wahrlich, eine schöne Aufgabe. Die Früchte dieser Arbeit aber fallen uns nicht in den Schoß, sondern sie müssen erkämpft werden. Jeder von uns ist ein Teil dieser Betriebsgemeinschaft. Jeder von uns hat das Recht und die Pflicht, an allem Geschehen in unseren Werken teilzunehmen.

Wir haben nicht nötig, nach neuen Aufgaben zu suchen, es sind derer genügend vorhanden. Jede gelöste Aufgabe ergibt neue Aufgaben. Nur anpacken müssen wir sie — und lösen. Deshalb wollen wir uns gemeinsam die Aufgabe stellen, unsere Werkzeitung noch vielseitiger zu gestalten, damit sie weiter eine Brücke zwischen unseren Werken bildet, die Gegensätze überwindet und so die Betriebsgemeinschaft fördert. Laßt uns auch auf diesem Gebiet Pionierarbeit leisten.

Wohl ist die Zahl der Mitarbeiter im letzten Jahr ständig gestiegen, und doch erwarten wir, daß sich diese Zahl im Jahre 1938 ganz beträchtlich erhöht, daß sich vor allem auch diejenigen, „die nie Zeit haben“, einmal aufschwingen und uns wenigstens eine Anregung zum weiteren Ausbau unserer Werkzeitung geben.

Die Kraft eines Schriftleiter-Tisches liegt darin, alles aufzunehmen und zu tragen, was auf ihm abgeladen wird. Ruhig und geduldig läßt er es über sich ergehen. Es ist nicht immer gut, was darauf zu liegen kommt, und oft biegt sich die Tischplatte vor innerlichem Kummer. Aber auch viel Freude erlebt so eine Platte. Kommt da letzts ein unscheinbares Zettelchen angefliegen und brachte darauf, ganz bescheiden, eine „Anregung“, die in Wirklichkeit eine große Idee ist.

In großen ungelenten Buchstaben standen sie da, die wenigen Worte, geschrieben von einem Arbeitskameraden aus der Kesselschmiede. Im Laufe der nächsten Ausgaben werden wir alle davon erfahren.

Ein Lächeln huschte über das ernste Gesicht der Schreibtischplatte, als dieses unscheinbare Blättchen sich, gleich einem ersten Schmetterling im Frühling, darauf niederließ. Und nun träumt sie davon, daß, angeregt durch diese Zeilen, bald Berichte und Anregungen, Artikel und schöne Photos auf ihr zur Bearbeitung kommen werden und somit auf Jahre hinaus Material für die Werkzeitung vorhanden ist.

Der Grundton in uns Menschen ist der, Freude zu geben und zu empfangen. Hat nicht jeder Mensch in seinem innersten Grund ein unbeschreibliches Verlangen nach Freude? Wir wollen Freude geben. Ist es da unbillig, wenn auch wir ein wenig Freude verlangen? Gebt sie uns, liebe Leser, durch eure Einsendungen.

Von einem Werk hörten wir einmal, daß, von den an die Gefolgschaft ausgegebenen Fragebogen, weit über 3000 ausgefüllt zurückgegeben wurden mit Wünschen, Anregungen und Berichten u. a. m. Sicher geht es auch ohne Fragebogen. Wie wäre es, wenn wir innerhalb unserer Gefolgschaft ein „Wunschzettelschreiben“ veranstalteten? Wenn uns jeder auf einem Zettel mitteilte:

1. Was er in der Werkzeitung gern behandelt wissen will;
2. worüber er selbst etwas bringen möchte.

Es ist nicht nötig, druckreif geschriebene Artikel einzureichen, es genügt schon so, wie es unser Arbeitskamerad aus der Kesselschmiede machte. Gebt die Mitteilungen ab bei der Hauspost, die wird sie weiterleiten.

Man verstehe uns aber nicht falsch, wir sind durchaus nicht verlegen um Stoff, nur um die Mitarbeit unserer Arbeitskameraden ist es uns zu tun. Bei der großen Zahl unserer Gefolgschaft sollte es eigentlich doch so sein, daß die Schriftleitung nicht wüßte, wohin mit den vielen Einsendungen. Und es gibt so viele Möglichkeiten mitzuwirken. Also Arbeitskameraden — helft alle mit!



Das Bild zeigt links Gesenke aus Elektron, mit denen bei HFW. gearbeitet wird

Aufl. (4) Fritz Carl

Um die bis heute vor allem im Flugzeug- und Fahrzeugbau gewonnenen Erfahrungen über die Anwendung der Magnesiumlegierungen auch anderen Industriezweigen zugänglich zu machen, veranstaltete der Verein Deutscher Ingenieure die Magnesium-Tagungen in Berlin und Frankfurt a.M. Gleichzeitig wurden auf einer Ausstellung Beispiele aus den bisherigen Anwendungsgebieten gezeigt, unter anderem eine ganze Reihe von in unserer Firma verwendeten bzw. hergestellten Flugzeugteilen, Vorrichtungen und Gesenken. Es war deutlich zu erkennen, daß HFW. besonders auf zwei Gebieten mit an der Spitze geht: das ist die Anwendung von Magnesiumlegierungen in Form von Sandgußteilen einerseits im Flugzeugzellenbau und andererseits im Vorrichtungsbau, insbesondere als Gesenke für Blechpreßteile.

Magnesium ist seit langem als Metall bekannt und kommt mit verschiedenen anderen Metallen, wie Zink, Mangan, Silizium und besonders Aluminium legiert unter dem Namen Elektron bzw. Magnewin in den Handel. Das reine Metall wird durch elektrochemische Verfahren aus Abraum-salzen gewonnen, die in sehr großen Mengen in Deutschland vorhanden sind. Aus diesem Grunde kann Magnesium als 100prozentiger deutscher Rohstoff angesehen werden.

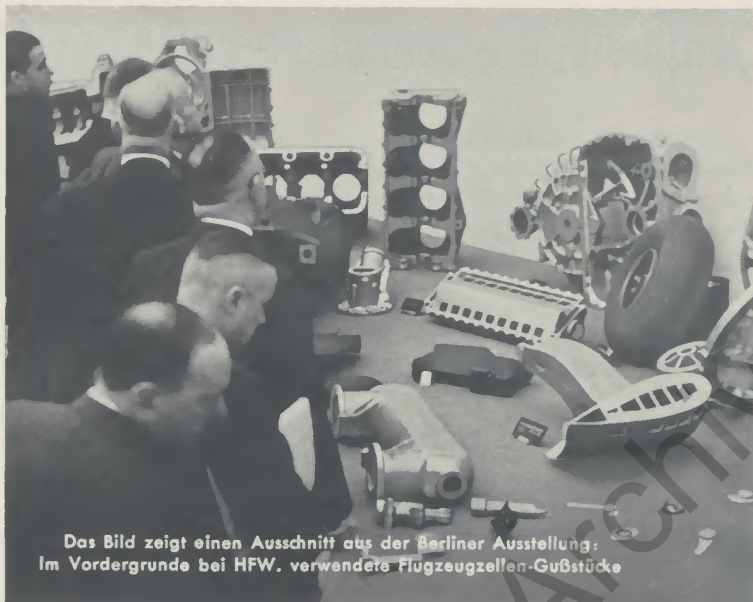
Mit einem Einheitsgewicht von nur 1,74 (legiert 1,8) ist Magnesium der leichteste metallische Baustoff. Die Festigkeit liegt zwischen 12 kg/mm² bei gewöhnlichem Sandguß und 30 kg/mm² bei hoch-

wertigen Walz- und Preßlegierungen. Fast alle Magnesiumlegierungen sind schweißbar. Die blanke Oberfläche erhält sich nicht lange, weil Magnesium mehr als andere Metalle das Bestreben hat, sich mit dem Sauerstoff der Luft zu verbinden und ein Oxyd zu bilden. Durch Beizen der Halbzeuge und Fertigfabrikate, wodurch diese das bekannte gelbe Aussehen erhalten, wird dieser unangenehme Eigenschaft erfolgreich begegnet. In feiner Verteilung (Späne) besteht eine gewisse Brandgefahr, jedoch nur dann, wenn die entsprechenden Schutzmaßnahmen außer Acht gelassen werden.

Bereits vor mehr als zehn Jahren wurde eine ganze Flugzeugzelle konstruiert und gebaut, deren tragende Teile alle aus Elektron waren. Damals kamen als Halbzeuge in erster Linie Bleche, Profile und Rohre zur Anwendung, die allerdings nur warm verformt werden können. Das erwähnte Versuchsflugzeug war bis vor kurzem im Flugbetrieb und es zeigte sich, daß gerade die Bedenken bezüglich Korrosion zum Teil unbegründet waren.

Im heutigen Flugzeugbau kommen bevorzugt Guß- und Preßteile zum Einbau, weil diese Halbzeuge auch in wirtschaftlicher Beziehung Vorteile bringen. Meistens ist es möglich, eine Vielzahl von Teilen durch ein einziges Guß- oder Preßstück zu ersetzen. Aus dem Bestreben, jeden Baustoff seinen Eigenschaften entsprechend zu verwenden, ergibt es sich, daß innerhalb eines Baumusters neben Stahl die verschiedensten Leichtmetalle an-

gewendet werden. Es ist daher der mengenmäßige Anteil ein gewisser Maßstab für die Verwendbarkeit eines Materials. Als Beispiel seien zwei ähnliche in unserem Werk hergestellte Baumuster verglichen. In der Hs 122, die im Jahre 1934 konstruiert worden ist, sind rund 200 Stück Guß- und Preßteile aus Magnesiumlegierung mit einem Gesamtgewicht von ungefähr 50 kg eingebaut, während die 1937 eingeflogene Hs 126 schon nahezu 400 Teile mit 200 kg Gewicht enthält. Durch zähe Arbeit und mühevollen Versuche ist es z. B. gelungen, Flugzeuge mit gegossenen Fahrwerksbeinen auszurüsten und Sternmotoren an gegossenen Tragringen zu befestigen. Das größte bei HFW.



Das Bild zeigt einen Ausschnitt aus der Berliner Ausstellung. Im Vordergrund bei HFW. verwendete Flugzeugzellen-Gußstücke



Auf der Frankfurter Ausstellung wurden HFW.-Gesenke zum Pressen für Flügelnenden gezeigt

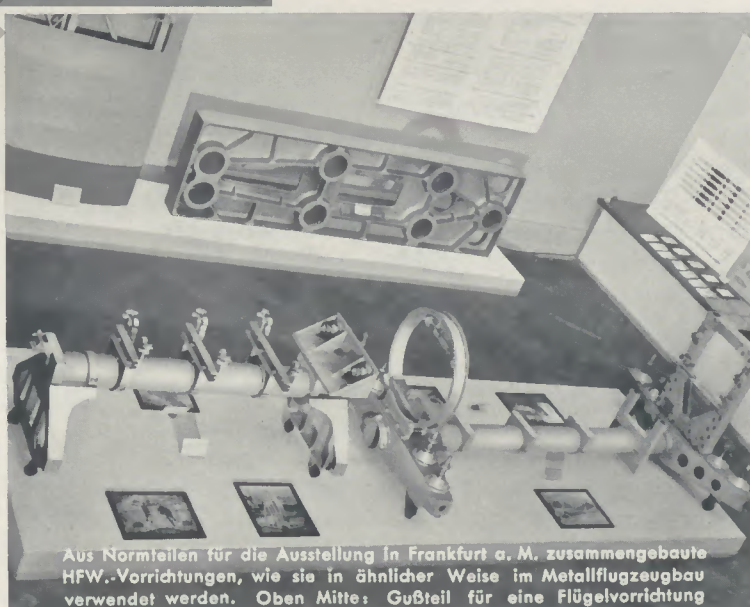
mung bei HFW. bis vor einem Jahr aus dem Spärmetall Zink gegossen worden sind. Diese verhältnismäßig großen Mengen Zink sind durch die Umstellung auf Elektron für andere Zwecke frei geworden. Trotz der etwas schwierigen Behandlung von Elektron beim Gießen ergeben sich durch die leichte Zerspanbarkeit beim Fertigbearbeiten und das geringe Gewicht (rund $\frac{1}{4}$ von Zink) beim Transport gegenüber Schwermetallen erhebliche Vorteile.

Die vielen Anwendungsmöglichkeiten zeigen, daß Magnesium bereits ein für den Flugzeugbau kaum entbehrlicher Werkstoff geworden ist.

E. Rolland

verwendete Elektronsandgußteil für den Zellenbau wiegt rund 50 kg. Für Konstruktionsteile, die in großen Stückzahlen benötigt werden, ist das Spritzgießen ein für die Massenfertigung sehr genaues Verfahren, von dem ebenfalls bei HFW. schon Gebrauch gemacht worden ist.

Besonders auf dem noch sehr jungen Anwendungsgebiet des Magnesiums, der Verwendung im Vorrichtungsbau, werden in unserer Firma große Fortschritte gemacht. Gesenke für Blechverformungen, Normteile für Großvorrichtungen, Teile für Austauschlehren bis zu einem Höchstgewicht von 450 kg kommen zur Anwendung (Bild 4). In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß alle Gesenke für die Blechverfor-



Aus Normteilen für die Ausstellung in Frankfurt a. M. zusammengebaute HFW.-Vorrichtungen, wie sie in ähnlicher Weise im Metallflugzeugbau verwendet werden. Oben Mitte: Gußteil für eine Flügelnormvorrichtung

Zeitstudie, die Grundlage einer wirtschaftlichen Preisgestaltung

Heinrich Betz

Nachstehende Abhandlung soll allen Gefolgschaftsmitgliedern die Notwendigkeit sowie Zweck und Art der Durchführung von Zeitstudien, besonders im Flugzeugbau, aufzeigen.

Ist doch gerade der deutsche Flugzeugbau einer unserer jüngsten Industriezweige. Erst nach der Machtübernahme 1933 und durch die Wiedererlangung der Wehrfreiheit wurde auch der deutsche Flugzeugbau in die Wiederaufbaudienste der deutschen Wehrmacht eingereiht.

Vorher, in der Systemzeit, hatten die deutschen Flugzeugfirmen einen schweren Existenzkampf zu führen, da wenig Verständnis für die Gesunderhaltung des Flugzeugbaues aufgebracht wurde. Auf Grund dieser Tatsachen mußte der deutsche Flugzeugbau nach der Machtübernahme eine enorme Aufbauarbeit leisten, die qualitativ wie auch quantitativ hohe Anforderungen an jeden einzelnen stellte. Bei den zu erstellenden Stückzahlen von Flugzeugen mußte natürlich die wirtschaftliche Fertigung einen immer weiteren Raum einnehmen. Letzteres gilt noch mehr als bisher für die Zukunft, da sich inzwischen auch die Notwendigkeit ergeben hat, auf dem Weltmarkt wieder in Konkurrenz zu treten.

Eine wirtschaftliche Fertigung setzt natürlich eine gründliche Arbeitsvorbereitung voraus, die schon im Konstruktionsbüro beginnt. Das Konstruktionsbüro arbeitet Hand in Hand mit dem Betrieb, um die Konstruktion den betrieblichen Fertigungsverfahren anzupassen; andererseits werden durch Versuche die günstigsten Herstellungsverfahren ermittelt. Nach erfolgter Konstruktion — teilweise parallel zu derselben — beginnt die betriebliche Arbeitsvorbereitung, in der alle Vorrichtungen, Werkzeuge und sonstige Hilfsmittel, sowie die entsprechenden Fertigungszeiten festgelegt werden. Diese Angaben werden dem Betrieb durch den Werkstattauftrag übermittelt. Die sich nun im Betrieb herausstellenden Unstimmigkeiten bei Vorrichtungen, Werkzeugen und Arbeitsvorgängen werden nach Möglichkeit bei den ersten Maschinen eines neuen Modells abgestellt.

Vollkommen ist dieses leider nicht möglich, da das Tempo, mit dem die Beschaffung vorgetrieben werden muß, oft nicht genügend Zeit läßt, alle konstruktiven Unterlagen zu bereinigen. Außerdem erfolgen während laufender Produktion Änderungen, deren Notwendigkeit sich erst später herausstellt.

Nach der Klarstellung vorerwähnter Unstimmigkeiten wird mit der Berichtigung und endgültigen

Zeitfestsetzung für diese Arbeitsvorgänge begonnen. Die Zeitfestsetzung wird im allgemeinen auf Grund von Erfahrungs- und Richtwerten, die durch Zeitstudie und Zeitaufnahme ermittelt werden, vorgenommen. Diese Erfahrungs- und Richtwerte sind in Form von Stückzeitkurven, Leitertafeln, Tabellen usw. zusammengestellt. Der größte Teil der Akkordzeiten wird jedoch, soweit es sich zeitlich ermöglichen läßt, jeweils durch Zeitaufnahme innerhalb des Betriebes ermittelt, da bis jetzt nicht sämtliche zu dem Bau eines Flugzeuges benötigten Arbeitszeiten in Form von Richtwerten zusammengestellt sind. Diese Zusammenstellung würde eine jahrelange Studienarbeit erfordern und ist vor allen Dingen von der Konstruktion abhängig. Die durch Zeitaufnahmen ermittelten Akkordzeiten sind für die Betriebsführung wie auch für die Gefolgschaft unbedingt die gerechteste Zeitbestimmung. Leider werden die Zeitstudien-Beamten noch zu oft als Antreiber angesehen. Es soll hier nun versucht werden, diese Auffassung zu beseitigen, indem die Arbeitsgebiete „Zeitstudien und Zeitaufnahmen“ etwas näher geschildert werden.

Die Zeitaufnahmen werden zum größten Teil nach dem bekannten Refa-System^{*)} durchgeführt. Dieses System ist das bis jetzt in fast allen Betrieben zur Anwendung kommende Zeitmessungsverfahren. Auch von der DAF. wurde dieses System anerkannt und bereits Ausbildungskurse für DAF.-Mitglieder eingerichtet.

Nun zu der Zeitstudie selbst.

Die Zeitstudie ist eine Messung der verbrauchten Zeit für einen eindeutig festgelegten Arbeitsvorgang bei gleichzeitiger Prüfung des Arbeitsverfahrens. Die Zeitstudie untersucht die Arbeitsvorgänge nach ihrer Art und nach der Zeit, die für ihre Durchführung notwendig sind.

Bei der Durchführung von Zeitstudien werden folgende Feststellungen getroffen:

1. Ob die bis jetzt durchgeführten Arbeitsvorgänge zweckmäßig und wirtschaftlich sind, ob die Arbeitsvorbereitung, Arbeitsplatz und Betriebsmittel einwandfrei sind,
2. wie weit durch Verbesserung der Betriebs- und Hilfsmittel eine Erhöhung der Arbeitsleistung oder eine Verkürzung der Arbeitszeit möglich ist,

^{*)} Reichsausschuß für Arbeitszeitermittlung.

wie weit Erleichterungen durch Ausschaltung vermeidbarer Ermüdungen geschaffen werden können,

wie weit kürzere Bearbeitungszeiten durch konstruktive Formänderungen erzielt werden können.

Sind alle in obigem Sinne erfolgten Feststellungen getroffen, und Verbesserungen und Richtigstellungen erfolgt, so wird mit der Ermittlung der tatsächlichen Zeiten, d. h. mit den Zeitaufnahmen, begonnen.

Die während der Zeitaufnahme ermittelten Zeitwerte werden in einem besonderen Beobachtungsbogen (siehe Abb.) festgehalten und entsprechend den gemachten Feststellungen ausgewertet. Weiter werden diese ermittelten Zeitwerte in Tabellenform gebracht, um für häufiger vorkommende Arbeitsgänge gleicher oder ähnlicher Art wieder als Zeitvorgabe zur Verrechnung zu kommen.

Die bei den Zeitstudien- und -aufnahmen benutzten Beobachtungsbogen dienen zur genauen Festhaltung und späteren Auswertung der gemessenen Zeitwerte.

Die Eintragungen der für die einzelnen Teilarbeiten gemessenen Zeitwerte werden nach der Fortschrittszeiten-Methode vorgenommen, d. h. die Stoppuhr läuft von Beginn bis Ende der Zeitaufnahme durch, und entsprechend der Teilarbeiten werden die einzelnen Zeitwerte abgelesen und in die Beobachtungsbogen unter „Fortschrittszeiten“ eingetragen.

Um die für die einzelnen Teilarbeiten angefallenen Einzelzeiten zu ermitteln, werden nach Beendigung der Zeitaufnahme je zwei aufeinanderfolgende Fortschrittszeiten subtrahiert und in die Einzelzeit-Zeile eingetragen.

Die unter Unterbrechung ermittelten und eingetragenen Zeiten werden „nur“ von Fall zu Fall abgegolten, d. h. sie werden bei Ermittlung der Grund- und Verlustzeiten mit in Rechnung gesetzt oder in Abzug gebracht. Der in der Abbildung gezeigte Beobachtungsbogen gibt ein Beispiel über von Fall zu Fall abzugeltende Unterbrechungszeiten.

Die Auswertung der Beobachtungsbogen wird nach der Mittelwert-Methode vorgenommen. Zur Bestimmung des Mittelwertes bildet man durch Zusammenzählen die Quersumme aller errechneten Einzelzeiten, nachdem auffällig abweichende Zeitwerte, soweit sie als falsch nachgewiesen werden können, vorher gestrichen sind. Diese Quersummen werden in das auf der rechten Seite

des Beobachtungsbogens befindliche Feld „Gesamtaufnahmen“ eingetragen.

Der Zeitmittelwert wird dann für jede Teilarbeit durch Division der Quersumme durch die Zahl der gültigen Zeitwerte bestimmt. Die so erhaltenen Mittelwerte werden dann in die auf der rechten Seite des Beobachtungsbogens befindliche Spalte „Mittelwert“ eingetragen. Dann wird der für jede Teilarbeit errechnete Mittelwert addiert und in das auf dem Beobachtungsbogen oben rechts befindliche Auswertungsfeld eingetragen.

Das gleiche gilt für die Einrichtezeit, bei der der Gesamtwert in den Beobachtungsbogen oben links eingetragen wird.

Die bei der Zeitaufnahme in Rechnung gesetzten Verlustzeitzuschläge sind durch Sonderaufnahmen ermittelt worden.

Für die Auswertung des Beobachtungsbogens ist die Leistungsgrad-Bestimmung, welche durch den Zeitstudien-Beamten festgesetzt wird, für die erhaltene Stück- bzw. Satzzeit von ausschlaggebender Bedeutung.

Für die Bestimmung des Leistungsgrades wird die Leistung eines Durchschnittsarbeiters normaler Leistungsfähigkeit zugrunde gelegt.

Nach Refa versteht man unter einem Durchschnittsarbeiter normaler Leistungsfähigkeit einen Arbeiter, welcher mit der ihm anvertrauten Werkzeugmaschine, den dazugehörigen Werkzeugen sowie mit den Betriebseinrichtungen und der Arbeitsmethode voll vertraut ist. Er soll genügend lange Zeit mit der Ausführung gleicher oder ähnlicher Arbeit beschäftigt gewesen sein. Der Leistungsgrad eines solchen Arbeiters wird mit 100 % bewertet.

Werden die Zeiten bei einem Arbeiter gemessen, dessen Leistungsgrad über oder unter dem des Durchschnittsarbeiters liegt, so wird bei der Auswertung ein Ausgleich, Leistungszuschlag oder -abschlag festgesetzt. Ein solcher Ausgleich kommt in der Regel fast nur für Handzeiten in Anwendung. Die Maschinenzeit, die durch eine Maschine bei zwangsläufigem Vorschub geleistet wird, bleibt vom Leistungsausgleich unbeeinträchtigt.

Zusammenfassend sei gesagt, Zeitstudien und Zeitaufnahmen haben den Zweck, für beide Teile, Betriebsführung und Gefolgschaft, der besten erreichbaren Form näherzukommen, d. h. mit dem geringsten Aufwand die größte Leistung zu erzielen und den Verdienst der Gefolgschaft gerecht aufzubauen.

Mit „Kraft durch Freude“ rund um Italien

KdF-Wart Kaiser



Venedig mit Dogenpalast und Markusturm

Aufn. (8) Friedrich Schmidt

Ein Traum wurde Wirklichkeit! Zehn Arbeitskameraden hielten das Gutscheinheft für die Italienfahrt mit dem „KdF“-Dampfer „Der Deutsche“ in der Hand. Zwei weitere Werkskameraden fanden sich ein, als wir uns in den Mittagsstunden des 24. November auf dem Kasseler Hauptbahnhof zur Abreise nach dem Süden trafen. Am 25. November trafen wir in München ein. Neue Gäste kamen in den Zug. Zollbeamte! Wir waren im Begriff, die Grenze zu überschreiten. Langsam dämmerte der Morgen, wir waren in den Voralpen. Ein dichter Schneesturm verhinderte die Aussicht. Vom deutschen Spätherbst waren wir in den Winter hinein gefahren. Die Berghänge lagen im dichten Schnee, aber noch hoben sich die schwarzen Tannen ab. Langsam fuhren wir über den Brenner: Grenzstation zwischen Österreich und Italien. In schneller Fahrt trug uns der Zug in die norditalienische Tiefebene. Als Vorbote des Südens brach warmer Sonnenschein durch die Wolken; schneefrei waren die mächtigen Berge. Ein rein südliches Landschaftsbild bot sich jetzt unserem Auge: weit auseinandergezogene Ortschaften, Felder mit der zweiten Ernte, fremdländische Bäume. Auf dem Bahnsteig in Verona, der ersten Stadt, empfing uns eine Abordnung Faschisten. Blumen und Kisten mit Obststüben waren für uns als Willkommgruß gedacht. — Endlich Venedig. Wunderbar und unfassbar zugleich. Überall Meer. Der Zug hielt. Die deutsche und italienische Nationalhymne, gespielt von einer Faschistenkapelle, erklangen. Neben den Uniformen des faschistischen Italiens stand der italienische Arbeiter; sie begrüßten uns als Kameraden mit einem Temperament, welchem wir im Augenblick noch nicht folgen konnten. Der Nachmittag verging mit Einrichten in der Kabine und Orientieren im Schiff. Am Abend versammelten wir uns auf Deck zum Begrüßungsappell.

Der erste Tag in Italien brach an mit: „Freut euch des Lebens“, dem allmorgendlichen Weckruf durch die Bordkapelle. Schnell Kaffeetrinken, Frühstücksbrötchen einstecken, und dann in die Motorboote, die schon bereit lagen. Langsam fuhren wir zur Stadt. Überall wurden wir von dem italienischen Arbeiter lebhaft und herzlich begrüßt. Hitler, Hitler — schallte es zu uns herüber, wofür wir mit Duce, Duce — dankten. Weiter ging die Fahrt vorbei an den Palästen der alten Patrizierfamilien, wuchtigen Renaissancebauten mitten im Wasser, weithin grüßte der Glockenturm des Markusplatzes. Wir erlebten das Wunder der Lagunenstadt, der Stadt der 480 Brücken. An der Rinaldobrücke war unsere Rundfahrt beendet. In Gruppen wurde nun die Stadt besichtigt. Zuerst ging es zum Markusplatz. Gotische und venezianische Baumeister ließen hier in jahrhundertelanger Arbeit einen genialen Plan Wirklichkeit werden, vor der wir heute noch im Banne dieses gewaltigen Eindruckes stehen. Ein Rundgang durch den Dogenpalast ließ uns einen Reichtum an Kunstschatzen sehen, den zu beschreiben fast eine Unmöglichkeit ist.

Zurück ging es an Bord. — Am Abend glitt „Der Deutsche“ hinaus auf die blaue Adria, vorbei am Markusplatz, wo Tausende Kopf an Kopf im roten und grünen Fackellicht standen. Wir schossen Leuchtkugeln ab, aus welchen sich, an Fallschirmen getragen, die italienische Flagge und die Hakenkreuzflagge herabsenkten. Die Nationallieder der beiden großen Nationen erklangen. Mit einem dreifachen Sieg-Heil auf



Venedig. Seufzerbrücke

das italienische Volk und seinen Duce verließen wir Venedig. Nun begann unsere Seereise.

Schon lange vor dem Weckruf waren wir an Deck. Ein herrlicher Sonnenaufgang belohnte unser Frühaufstehen. Bei spiegelglatter See fuhren wir in etwa 10 km Entfernung Backbord querab an der dalmatischen Küste entlang. Um 8 Uhr ist wie allmorgendlich Flaggenparade. Mit dem Deutschland- und dem Horst-Wessel-Lied wird am Heck die Hakenkreuzflagge gehißt.

Ein herrlicher Tag kam auf. Die Liegestühle waren bald vollständig belegt, alle ließen sich von der Sonne schmoren. So aalten wir uns, als plötzlich die Schiffssirene siebenmal kurz und einmal lang aufheulte: Notzeichen auf See. Ein Schieben und Drängen auf Treppen und Gängen, — mit Unterstützung der Stewards wurden die Schwimmwesten verpaßt und dann im Laufschrift auf Deck: ungerade Kabinennummern Steuerbord, gerade Kabinennummern auf Backbord. Der Käpten



„Der Deutsche“, Hinterdeck mit Dölle, Schmidt, Hohnstein selbst nahm die Übung ab und stellte fest, daß mit 8 Minuten, 12 Sekunden alles zur Stelle war. Es war Sonntagmorgen. Wir erlebten wieder einen Sonnenaufgang auf dem Meer; doch das gleichzeitig aufkommende Morgenrot ließ jedoch einen Wetterumschlag erkennen. Die See wurde bewegter. Wir fuhren in die Straße von Korfu ein, um dann die Stadt Korfu selbst zu passieren. Dichte Nebelschleier begannen die Aussicht zu versperren. Wir umfuhren die Südspitze der Insel Korfu und befanden uns im Jonischen Meer. Laut Tagesprogramm war für den Abend großes Kostümfest in allen Sälen angesetzt. Jeder mußte eigene Ideen entwickeln. Nichts einfacheres für uns. Wir machten Fullezissel im Mittelmeer mit Zisselhering und Zisselgarde. Nach vieler Mühe hatten wir die „Rohstoffe“ für unseren Hering ergattert, es wurde ein Bursche von etwa 2 m Länge. Das Bordfest war im vollen Gange. Aus der bewegten See wurde eine stürmische See und dann — fing unser Schiff an zu schaukeln. Das große Opfern begann. — Die Tanzsäle wurden fluchtartig verlassen. Wir Henschelaner hatten uns inzwischen auf unseren Hochstand „Die Laube“



„Zissel im Mittelmeer“,
Zisselhering wird Gott Neptun geopfert

zurückgezogen und beobachteten die entfesselten Naturgewalten. Unser Zisselhering, an einer Säule aufgehängt, machte die tollsten Ausschläge nach rechts und links. Der Wind heulte, wir hatten Windstärke 10. Aber auch diese Nacht ging vorüber.

Wir passierten das Kap Spartivento an der Südspitze der italienischen Halbinsel und fuhren in die Straße von Messina ein. Auf Backbordseite liegt Sizilien, die Kornkammer Italiens. Die Reste alter ostgotischer Festungswerke gaben uns Kunde, daß hier nordischer Geist gewirkt hatte. Am letzten Novembertag legte „Der Deutsche“ am Pier von Palermo an. War schon in Venedig die Begeisterung groß, so erlebten wir hier in Palermo eine Begrüßung, wie sie nur ein südländisches Temperament gestalten konnte. Nach der Ausschiffung ging es in bereitstehenden Militärkraftwagen durch die Stadt Palermo nach Monreale. Ganz Palermo stand Kopf. Die Jungen sprangen in ihrer Begeisterung auf die Trittbretter der Wagen. Landschaftlich erlebten wir hier den Süden in seiner ganzen Pracht. Palmen und Kakteen, Blumen und Blüten überall, und daneben Bäume mit reifenden Zitronen und Apfelsinen. Konnten wir schon in der Markuskirche von Venedig byzantinische Mosaikarbeiten be-



Palermo. Hatenviertel



Monreale. Platz vor der Kathedrale

wundern, so sahen wir in der Kathedrale zu Monreale Meisterwerke dieser Kunst von unbeschreiblicher Schönheit. In den Mittagsstunden verließen wir Palermo.

Am 1. Dezember erreichten wir den Hafeneingang von Neapel. In seltsamer Schönheit bot sich uns der Vesuv. In regelmäßigen Zeitabständen stieß der Krater gewaltige Rauchwolken aus.

Wir sahen Italiens drittgrößte Stadt: Neapel. Hier zeigt sich der Aufbauwille des neuen Italiens in seiner ganzen Größe. Monumentale Großbauten, ganz aus Marmor, sind erstanden. Wir sahen weiter den Golf von Neapel mit seiner vorgelagerten Insel Ischia, die im Dunst verschwindende Insel Capri und unter uns die Insel Nisida. Ein Rundgang durch das Nationalmuseum ließ uns die ausgegrabenen Kunstschatze der vom Vesuv vor fast 2000 Jahren vernichteten Städte Pompeji und Herculaneum erblicken. Am Nachmittag brachte uns ein Sonderzug nach Pompeji, in dessen Ruinen wir städtebauliche und architektonische Baukunst vergangener Baumeister bewundern konnten. Mit einem italienischen Sonderdampfer fuhren wir nach der Insel Capri, der grünen Perle Italiens. Tropischer Pflanzenwuchs und warmer Sonnenschein ließ uns hier erleben, was wir vom Süden erträumten.



Neapel. Blick zum Vesuv

Bei ziemlich grober See lagen wir am 3. Dezember vormittags auf der Höhe von Rom.

Der letzte Tag unserer Seefahrt brach an. Am Morgen liefen wir in den Hafen von Genua ein, und damit war die 2654 km lange Seereise rund um Italien beendet. Ein Bummel durch die Stadt ließ uns prunkvolle Höfe und Paläste sehen. Das Denkmal des großen Amerikaentdeckers Columbus erinnert hier in Genua an seine Wiege. Der Weg führte von der Via Balbi durch zwei Tunnels zur Straße des 20. September, der Hauptgeschäftsstraße Genuas. Am Grabe des unbekannten Soldaten gedachten wir der Gefallenen des Weltkrieges. Dann sahen wir den Strand von Genua, die italienische Riviera, das vielberühmte Paradies Italiens, von dem schon Goethe im Mignonlied sagt: „Kennst du das Land, wo die Zitronen blühen?“

Kurz war die letzte Nacht an Bord. Zeitig ertönte das vertraute „Freut euch des Lebens“. Nach einem schnellen Frühstück Ausschiffung, und dann fuhren wir im Sonderzug der Heimat entgegen.



Genua. Neubauten des faschistischen Italiens

Über Mailand ging die Heimfahrt durch die Schweiz. An Seen und Bergen vorüber erlebten wir ein prachtvolles und abwechslungsreiches Panorama der Schweizer Berglandschaft. Wir passierten den 15 km langen St. Gotthardtunnel, und vorbei am Vierwaldstätter See erreichten wir Basel. Mit einem kräftigen „Fullewasser hoi hoi“ trennten wir uns hier von den Kameraden des Gaves Magdeburg-Anhalt, und über Frankfurt kommend war am 6. Dezember unsere Italienreise in Kassel beendet.

Ein Traum wurde Wirklichkeit! Wenn ich diesen Satz meinem Reisebericht voranstellte, so möchte ich daran erinnern, daß es eine Zeit gab, wo man dem deutschen Arbeiter versprach, auf eigenen Schiffen fremde Länder und Meere zu bereisen. Es blieb ein Traum. Erst unser Führer ließ durch die Einrichtung der NSG. „Kraft durch Freude“ diesen Traum Wirklichkeit werden. Auf eigenen Schiffen haben wir fremde Meere befahren und dabei fremde Länder und Menschen kennengelernt. Wir durften den sonnigen Süden erleben, und mit uns Tausende deutscher Arbeiter.

Kameradschaftsabend der Werkfeuerwehr

Wir können uns in der Zeit der Anspannung aller Produktionsgüter im Zeichen des Vierjahresplanes nicht erlauben, daß wertvolles Volksvermögen den Flammen zum Opfer fällt



Verkauf. (2) H. & S.

Die Werkfeuerwehr der Henschelwerke in Kassel veranstaltete am 15. Januar 1938 wieder einen Kameradschaftsabend im Henschel-Festsaal in der Wolfshagerstraße.

Den musikalischen Teil hatte das Henschel-Orchester 1912 unter persönlicher Leitung des staatl. Musikdirektors Hiege übernommen. Der Abend wurde mit dem Henschel-Marsch von Hiege eröffnet, anschließend begrüßte der Leiter der Werkfeuerwehr, Treiber, die Anwesenden im Namen der Henschel-Feuerwehr und dankte den Gästen für das zahlreiche Erscheinen. Der Schluß der Ansprache klang aus in einem Appell an die Kameraden, auch in Zukunft für die Feuerwehr alles einzusetzen.

Nach der Ouvertüre „Flotte Burschen“ übermittelte Direktor Dr. Rothe die Grüße der Betriebsführung und sprach ausführlich über den

Sinn der Werkfeuerwehren, denen heute mit den Forderungen des Vierjahresplanes gänzlich neue und verantwortungsvolle Aufgaben erwachsen sind. Direktor Dr. Rothe betonte, daß nicht nur die Feuerwehr, sondern jeder Henschelaner verpflichtet ist, Feuerschaden zu verhüten, und erinnerte an den großen Förderer, Direktor Dr. Fichtner, dem der Ausbau und die Einrichtung der ständigen Feuerwachen zu danken ist. Zum Gedenken an Direktor Dr. Fichtner hatten sich die Teilnehmer von den Sitzen erhoben. Direktor Dr. Rothe beendete seine Ansprache mit einem Sieg-Heil auf den Führer.

Umrahmt von der flotten Musik des Henschel-Orchesters 1912 verlief der Abend als echter Kameradschaftsabend, an dem unter anderem der „Gymnastische Tanz“ der Henschel-Turnerinnen in höchster Vollendung vorgeführt wurde.

Die heiteren Vorträge waren bei Lizzie Bernhardt von Talent und bester Laune getragen, hier wollten die Lachsälven kein Ende nehmen. Ein Schwank und eine Posse in je einem Akt wurden von Kameraden der Henschel-Feuerwehr gut gespielt.

Den Abschluß bildete ein gemütlicher Tanz; wie schon öfter bei den Feuerwehr-Kameradschaftsabenden, konnte der Saal die frohen Menschen kaum fassen, fast allen Teilnehmern kam die Feierabendstunde auch diesmal viel zu früh. In dem Bewußtsein, einen Kameradschaftsabend im wahren Sinne des Wortes erlebt zu haben, trennte man sich.





Henschel-Lokomotiven gehen nach Argentinien

Ende Oktober 1937 brachte der deutsche Dampfer „Eifel“ als erste Teillieferung einer größeren Serie vier Henschel-Lokomotiven für die Argentinische Staatsbahn nach Buenos Aires.

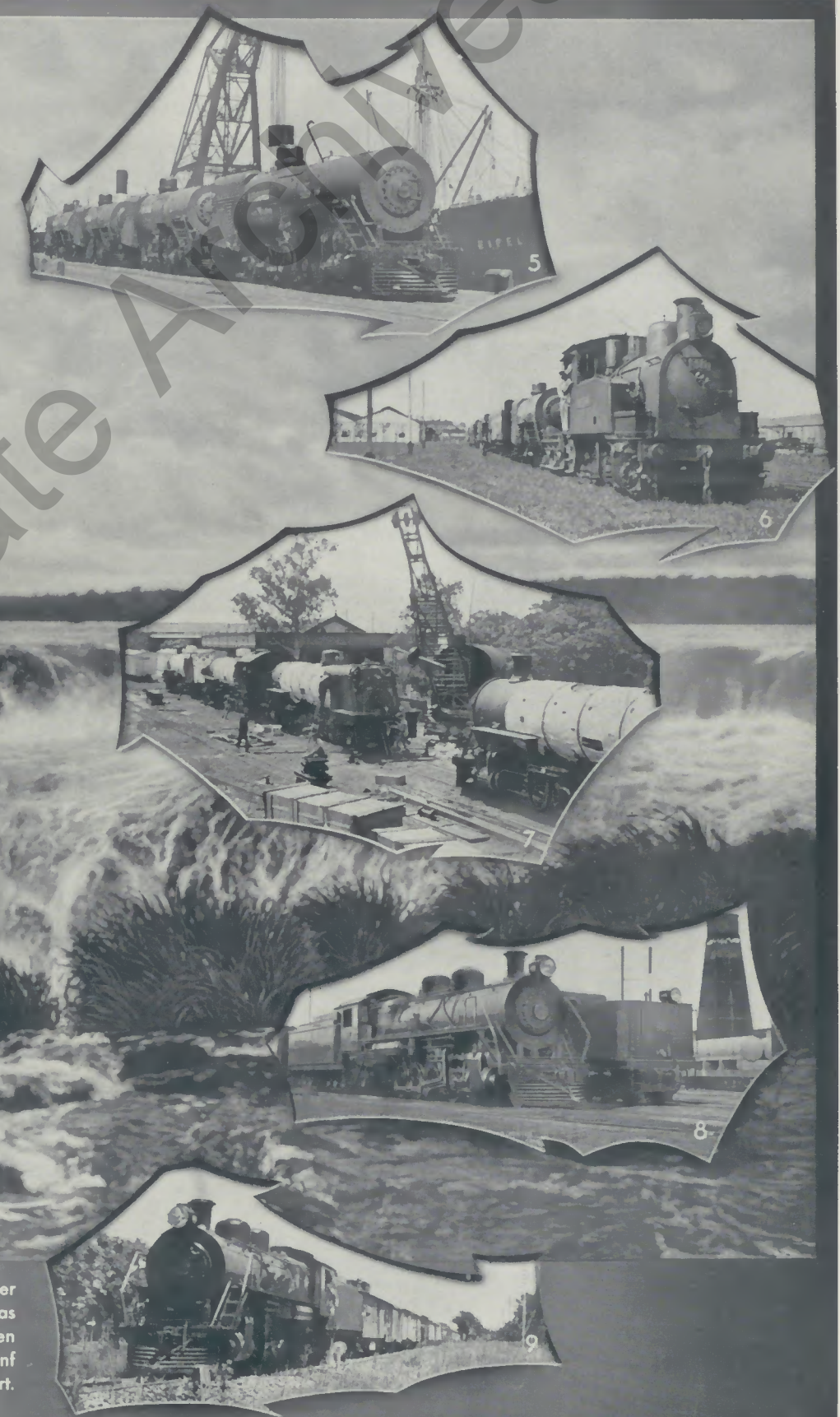
Nach einem Arbeitsbericht unseres Montageinspektors O. Leckert führen wir heute unserer Gefolgschaft vor Augen, welchen weiteren Weg diese Lokomotiven genommen haben. Die folgenden Seiten vermitteln ein anschauliches Bild des Löschens und Zusammensteckens im Hafen der argentinischen Hauptstadt, der Fertigmontage in Laguna Paiva und der Inbetriebnahme auf der interessanten Gebirgsstrecke Cordoba—Cruz del Eje durch die „Sierra de Cordoba“.

Die Iguazu-Fälle

An der Drei-Länder-Ecke, wo Argentinien, Brasilien und Paraguay zusammenstoßen, fließt der Iguazu in den Paraná. Kurz vor der Einmündung in den Fluß bildet er die weltberühmten Wasserfälle, die mit etwa 2 1/2 km Breite die Niagara- und Victoria-Fälle weit übertreffen. Auch in der Höhe übersteigen sie die Niagara-Fälle um etwa 12 m.

Der eindrucksvollste Teil der Iguazu-Fälle ist die Garganta del Diablo, die „Gurgel des Teufels“, ein ungeheurer tobender Kessel, nahe der brasilianischen Grenze. Mit unerhörter Geschwindigkeit durchstoßen schwalbenartige schwarze Vögel die herabstürzenden Wassermassen, um zu den hinter der Wassermasse in den Felsen befindlichen Nisthöhlen zu gelangen. Hunderte von kleinen gelben Papageien fliegen laut und häßlich schreiend von Ufer zu Ufer, wo eine unendliche Mannigfaltigkeit von Insekten und Schlangen für die „Unterhaltung“ des Wanders sorgt.

J. S. Walter Hardebeck



Lösen und Montage der Lokomotiven

- ① Das 40 t schwere Untergestell (13,5 m lang) wird durch einen Schwimmkran von Deck gehoben, zum Kai hinübergedreht und auf einerspur-Gleis gesetzt.
- ② Dann wird der 30 t schwere und 11,5 m lange Kessel aus der nur 7 m langen Luke schräg herausgehoben, geschwenkt, horizontal gelegt und vorsichtig auf das Untergestell aufgebracht.
- ③ Das Tender-Untergestell (19,5 t schwer, 9,5 m lang) wird ebenfalls steil schräg emporgebracht, gedreht und gerade auf das Gleis gesetzt.
- ④ Das Tender-Untergestell wird mit dem ca. 9 m langen und ca. 10 t schweren Tender-Aufbau.
- ⑤ Die vier Kessel sind mit ihren Untergestellen fertig zusammengesteckt.
- ⑥ Die vier Lokomotiven werden mit ihren Tendern und fünf Waggons Kisten (ca. 450 t) per Achse nach dem 500 km entfernten Laguna Paiva befördert.
- ⑦ In der Bahnwerkstatt von Laguna Paiva wird die Fertigmontage durchgeführt.
- ⑧ Die Probefahrt kann beginnen.
- ⑨ Die erste Lokomotive ist in den fahrplanmäßigen Güterzug-Dienst zwischen Laguna Paiva und Santa Fé eingestellt.

Fahrplanmäßiger Dienst in der Sierra de Cordoba

auf der Strecke Cordoba—Cruz del Eje



Auffahrt zum Tunnel bei San Roque
Ganz links der Tunnelmund

Diese Bilder wurden aufgenommen während einer Fahrt mit dem dreimal wöchentlich von Cordoba nach Cruz del Eje und weiter in die Anden verkehrenden Expreszug, der die Verbindung durch die „Sierra de Cordoba“ (Cordoba-Gebirge) vermittelt.

Die Bahn steigt von etwa 400 m Höhe bei Cordoba in zahlreichen Steigungen (bis zu 27 ‰ = 1:37) auf 1142 m in La Cumbre an, überschreitet diesen Höhepunkt nach ungefähr 75 km, um während weiterer 70 km wieder auf etwa 450 m Höhe bei Cruz del Eje abzufallen. Diese Strecke wird in rund 4 Stunden Fahrzeit bewältigt.

Die Anzahl der Dampfzüge, die das Cordoba-Gebirge durchfahren, ist an sich gering, da hier zumeist Triebwagen eingesetzt werden. Die neuen Henschel-Lokomotiven fahren jedoch alle verkehrenden Dampfzüge, die innen und außen mit Sorgfalt gepflegt werden und somit in dieser wildromantischen Gegend ein sehr schönes Bild bieten.



Bahnhof Dumesnil
Von hier ab bildet der Zug der Staatsbahn (Meterspur) die Fortsetzung des von Buenos Aires kommenden Schlafwagenzuges „El Aguila de Oro“ (Der Goldene Adler) der Privatbahn Ferrocarril Central Argentino (Breitspur)



Bahnhof Casa Bamba
Beim Wassernehmen



Unser Arbeitskamerad Dipl.-Ing. Beister, der einige Jahre für unsere Firma im fernen Osten tätig war und sich zur Zeit in der Heimat aufhält, stellt uns einen interessanten Aufsatz über Schanghai zur Verfügung. Sein Inhalt verdient besondere Aufmerksamkeit, weil er persönliche Eindrücke über diese im Brennpunkt des Geschehens stehende Metropole Ostasiens vermittelt.

Die Schriftwaltung

Durch die nun schon über ein halbes Jahr tobenden Kämpfe zwischen Japan und China auf chinesischem Gebiet ist der Ferne Osten und ganz besonders China in den engeren Bereich unseres Interesses gezogen worden. Die Kämpfe in und um Schanghai haben diesen Platz zum Mittelpunkt dieses Interesses gemacht.

Schanghai ist nicht nur die größte und bedeutendste Stadt Chinas, sondern nimmt unter den größten Städten der Welt ebenfalls eine

beachtliche Stellung ein. Mit einer Einwohnerzahl von etwa 31½ Millionen ist Schanghai die fünftgrößte Stadt der Welt nach London, New York, Tokio und Berlin.

Schanghai liegt am Whangpoo, einem Nebenfluß des Yangtsekiang, der mit einer Länge von etwa 5200 km der sechstgrößte Fluß der Erde ist. Die Stadt Schanghai zerfällt in drei Teile, nämlich die Internationale Niederlassung, die Französische Konzession und Groß-Schanghai.



Die „Nanking Road“ in Schanghai. Links das Warenhaus „Wing On“, rechts das Warenhaus „Sincere“, die beide durch Fliegerangriff zerstört worden sind. Im Hintergrund das Park Hotel



Alle drei Teile stehen unter getrennter Verwaltung. Groß-Schanghai ist durch Zusammenschluß einer Reihe von früher getrennten chinesischen Stadtteilen entstanden und ist auch heute noch das eigentliche chinesische Gebiet Schanghais.

Die Französische Konzession, die unter französischer Verwaltung steht, ist hauptsächlich Wohnviertel, während die einem internationalen Verwaltungsrat unterstehende Internationale Niederlassung, die in ihrer Ausdehnung etwa doppelt so groß ist wie die Französische Konzession, in der Hauptsache Geschäftsviertel ist. Hier befinden sich im östlichen Teil am Whangpoo die wichtigsten Hafenanlagen mit zahlreichen Warenspeichern, wo die größten Ozeandampfer anlegen, und wo auch der Besucher Schanghais in den meisten Fällen den Boden dieser Stadt zum ersten Male betritt.

Schöner und interessanter ist der westliche Teil der Internationalen Niederlassung, in dem sich auch das Hauptgeschäftszentrum befindet. Die Hauptstraßen sind der „Bund“ am Ufer des Whangpoo und die von Osten nach Westen verlaufende „Nanking Road“, deren Verlängerung den Namen „Bubbling Well Road“ führt.

Der „Bund“ ist die imposanteste Straße Schanghais, in der sich vor allem Banken, Hotels und große Bürohäuser aneinanderreihen. Die Straße endet im Norden mit der Gartenbrücke, die den Soochow-Kanal überquert, der für die Versorgung Schanghais mit Obst, Gemüse und Früchten aus den Provinzen eine beachtliche Rolle spielt. Im Hintergrund der Gartenbrücke erhebt sich das 17 Stockwerke hohe Gebäude der „Broadway Mansions“, das in der Hauptsache als Hotel eingerichtet ist.

Die am „Bund“ zwischen „Cathay“- und „Palace“-Hotel beginnende Nanking Road ist die Hauptverkehrsader und Hauptgeschäftsstraße Schanghais. Eine bunte Reihe europäischer und chinesischer Geschäfte gibt der Straße ihr besonderes Gepräge. Als markantes Wahrzeichen erhebt sich der erst kürzlich fertiggestellte Turm des „Wing On“-Warenhauses, das ebenso wie die beiden genannten Hotels und das gegenüberliegende Warenhaus „Sincere“ während der Kriegswirren durch Fliegerbomben zerstört worden ist. Diese Warenhäuser sind überaus modern eingerichtet, das neueste, der

① Blick vom Sportfeld (Rennbahn) auf die „Bubbling Well Road“. In der Mitte das schönste und modernste Hotel Schanghais, das „Park Hotel“. ② Die neuesten Nachrichten werden eifrigst studiert. ③ Straßenkreuzung in der Chinesenstadt. Links ist eine der vielen Gaststätten. Man erkennt deutlich die Feuerlöcher des Ofens. ④ Einer der wandernden Schuhmacher bei der Arbeit. Werkzeuge und Leder trägt er in seinem Korb. Die Öltonne hat er sich als Ofen zurechtgemacht. ⑤ Im Innern eines einfachen Gasthauses. ⑥ Das bekannteste Teehaus in der Chinesenstadt mitten in einem quadratischen Teich. Es ist über zwei gegenüberliegende Zick-Zack-Brücken zu erreichen. ⑦ Ein Bauernhaus in der Umgebung Schanghais. ⑧ Marmortisch an der Gruft eines wohlhabenden Chinesen. ⑨ Ein Teil des neuen Rathauses von „Groß-Schanghai“. Dieses Gebäude wirkt besonders durch



Sun Co. gehörende, ist mit Rolltreppen ausgestattet. Wehende Fahnen machen schon von weitem sichtbar Reklame.

Die „Nanking Road“ bewältigt einen starken Verkehr von fast ununterbrochenen Reihen von Automobilen und Rikschas neben zweistöckigen Omnibussen, Straßenbahnen und anderen Verkehrsmitteln. Am Ende der „Nanking Road“ liegt mitten im Weichbild der Stadt eine riesige Grünfläche, die als Sportfeld und Rennbahn besonders im Sommer Tausenden von Schanghaibewohnern reiche Möglichkeit für sportliche Betätigung bietet.

Am Rande dieses Sportfeldes liegen im Zuge der „Bubbling Well Road“ eine Reihe markanter Gebäude, von denen das „Park-Hotel“ als schönstes und modernstes Hotel Chinas und das „Grand Theater“ als schönstes Kino besonders erwähnenswert sind. Während der heißen Sommermonate sind die Lichtspieltheater und einige der größeren Hotels gekühlt und bieten damit eine willkommene Möglichkeit für angenehmen Aufenthalt.

Neben diesen absolut modernen Einrichtungen amerikanischen Stils und Ausmaßes finden sich innerhalb der Fremdenviertel auch mehr oder weniger typisch chinesische Stadtteile, die aber bei weitem nicht so interessant sind wie die alte „Chinesenstadt“, die einen Teil von „Groß-Schanghai“ darstellt. Hier finden sich enge und winklige Straßen mit offenen Läden und chinesischen Gasthäusern. Der Charakter dieser „Chinesenstadt“ gleicht dem anderer alter chinesischer Städte irgendwo im Innern des Landes. Innerhalb dieser Stadt ist ein Verkehr nur mit Rikschas, Schubkarren und Fahrrädern möglich. Jeder andere Verkehr muß um die Stadt herumgeleitet werden. Sie ist daher von einer breiten Ringstraße umgeben.

Südwestlich von der Chinesenstadt erstrecken sich eine Reihe von Flugplätzen, von denen die Fluglinien nach allen wichtigen Plätzen des Riesenlandes China ausgehen.

Fast unmittelbar neben den Flugplätzen liegt ein alter Tempel, dessen Pagode schon von weitem sichtbar ist. Dieser Tempel in „Lunghwa“ ist ein beliebter Ausflugsplatz für die Besucher Schanghais. Die Kriegswirren in China haben das Bild Schanghais stark geändert, sein Charakter wird aber auch weiterhin erhalten bleiben.

seine Farbenpracht. Weithin leuchtende grüne Dächer, rote Holzsäulen, die das Dach tragen, und wunderbare Fresken und Verzierungen an den Wänden. Vorn eine breite Marmortreppe und riesige Grünflächen. Das Rathaus ist während der Kriegswirren um Schanghai zerstört worden. ⑩ Die Schubkarre, eins der charakteristischen Transportmittel für Menschen und Lasten, mit großem eisenbeschlagenem Holzrad unter dem Schwerpunkt der Last. ⑪ Eine der seegängigen Dschunken, von denen man Hunderte bei einem Ausflug in die Umgebung Schanghais antrifft. ⑫ Das 17 Stockwerke hohe Gebäude „Broadway Mansions“, das vorwiegend als Hotel eingerichtet ist, in der Internationalen Niederlassung in Schanghai. Im Vordergrund die „Gartenbrücke“ über den Soochow-Kanal.



... und nun etwas humor

Dvorak und die Lokomotive

Der große böhmische Komponist Dvorak hatte ein eigenartiges Steckenpferd; er war nämlich ein leidenschaftlicher Verehrer der Eisenbahn. Wie sein Biograph erzählt, konnte er sich stundenlang auf Bahnhöfen herumtreiben; er kannte in Prag alle einzelnen Lokomotiven und hatte zu ihnen ein ganz persönliches Verhältnis. Stieß er bei anderen auf kein Verständnis für seine Vorliebe, so konnte er sehr ärgerlich werden. Der Bräutigam seiner Tochter kam einmal von einer Reise nach Wien zurück, und die erste Frage, die Dvorak an ihn richtete, war die, mit welcher Lokomotive er gefahren sei. Der junge Mann hatte natürlich keine Ahnung, und Dvorak brummte: „Ja, was hat denn dann die ganze Reise für einen Zweck gehabt?“ Bei seiner nächsten Fahrt legte nun die Braut dem künftigen Schwiegersohn dringend ans Herz, sich doch ja die Nummer der Lokomotive zu merken, da er sonst bei ihrem Vater ganz in Ungnade fallen würde. Der Verlobte versprach es, und als ihn Dvorak bei seiner Heimkehr sofort wieder nach der Lokomotive fragte, erklärte er mit einem Blick auf seine Manschette, wo er sich die Nummer aufgeschrieben hatte, stolz: „Ich bin mit Nr. 939 gefahren.“ Da aber geriet der Eisenbahnenthusiast erst recht in Zorn. „Was, 939?“ rief er entrüstet. „Du bist ein unverbesserlicher Trottel! 939 ist gar keine Lokomotive — das ist ein Tender.“

Die hölzerne Feuerkiste

An einer Lokomotive, die bei einer militärischen Behörde in Betrieb stand, brannte — was ja vorkommen kann — die kupferne Feuerkiste durch, worauf die entsprechende Neubeschaffung ordnungsgemäß im Jahresabschluß verrechnet wurde. Nach 1½ Jahren kam die Abrechnung rot angehakt vom Oberrechnungshof zurück mit der Bemerkung,

es sei dortseits nicht einzusehen, weshalb in dem angezogenen Falle eine Feuerkiste ganz aus Kupfer zu dem exorbitant hohen Preise von M 1500.— beschafft worden sei. Da eine Holzkiste mit Eisenblechbeschlag genau dieselben Dienste getan hätte, seien die Mehrkosten nachzuweisen und als nicht berechtigt von dem Truppenfonds zu tragen.

Der fehlende Kesselstein

Im Revisionsbefund eines nach Reparatur in innerer Untersuchung gewesenen Lokomotivkessels hieß es im Anschreiben an die Eigentümerin, eine staatliche Behörde, die sonst nicht viel mit Lokomotiven zu tun hatte, u. a.:

„Kesselstein fehlte“.

Nach acht Tagen kam der Brief unter „Eilt“ an den Betriebsingenieur zurück mit der Anmerkung:

„Das Fehlen des Kesselsteins ist zu begründen und derselbe umgehend nachzubeschaffen, wonach zu melden.“



„Sie ist doch labendig“

Der erste Zweifel an der elterlichen Allwissenheit und Aufrichtigkeit ergriff den dreijährigen Heinz, als er auf dem Bahnsteig mit Muße eine schnaubende Lokomotive beaugenscheinigte. Seine Frage: „Ist die Lokomotive labendig?“ wird ihm wahrheitsgetreu beantwortet. Da will es der Zufall, daß Wasser abgelassen wird, und triumphierend belehrt mich mein Sohn: „Und sie ist doch labendig!!“

Ungünstig

Bei der Einweihung einer bekannten kleinstaatlichen Nebenbahn in der Vorkriegszeit mußte eine Honoratiorentochter das langentbehrte Dampfroß mit einem Prolog begrüßen, der mit folgenden Worten begann:

„So bist du endlich uns erschienen, du langersehntes Riesenroß“

Leider schob sich beim Beginn dieser Anrede zwischen die Dame und die Lokomotive — der Herr Minister, der zur Feier gekommen war.

„Der tote Punkt“

Ein großes Fahrthindernis scheint der „tote Punkt“ zu sein. Die Meldung eines Fahrdienstleiters an die vorgesetzte Direktion bezeugt dies: „Der heutige Zug Nr. X wurde hier drei Minuten verspätet, weil der Lokomotivführer nicht gleich anfahren konnte. Um die Ursache befragt, gibt er an, auf dem toten Punkt gestanden zu sein. Dieser Punkt, welcher im Gleis 2 liegt, wurde einstweilen markiert; um dessen eheste Entfernung wird gebeten.“

Mädels unter sich

- Die 1. „Den ganzen Nachmittag bin ich in der Stadt herumgelaufen; aber einen Gürtel für meinen Pullover habe ich nicht gefunden.“
- Die 2. „Warum willst du denn einen fertig gekauften Gürtel zu deiner Handarbeit nehmen?“
- Die 1. „Warum denn nicht. Das tun doch alle.“
- Die 2. „Leider. Sieh mal, die Strickarbeit hast du doch von Anfang bis zu Ende allein gemacht, da ist doch jede Masche ein Stück deiner Arbeit, und nun willst du etwas ganz Fremdes dazutun.“
- Die 1. „Da hast du recht. Aber einen gestrickten Gürtel bekomme ich heute nicht mehr fertig, und ich will den Pullover doch morgen anziehen. Einen Kragen habe ich ja, weißt du, den seidenen von meiner Bluse.“
- Die 2. „Aber hör mal. Einen Seidenkragen willst du auf einen Wollpullover nähen? Das ist ja, als wolltest du Trachtenstrümpfe zu Tanzschuhen anziehen. Ein Pullover ist doch sportlich und ein Seidenkragen festlich.“
- Die 1. „Was soll ich aber nur machen?“
- Die 2. „Selbst arbeiten.“
- Die 1. „Du meinst, ich soll mir Leder kaufen und den Gürtel selber machen?“
- Die 2. „Du sollst auch gar nicht das Leder kaufen. Ihr habt sicher Lederreste im Hause. Deine Mutter sagte neulich, sie hätte sich eine neue Einkaufstasche gekauft. Da kannst du die alte sicher haben.“
- Die 1. „Die hat Mutter gewiß schon verbrannt.“
- Die 2. „Verbrannt?“ Gibt es denn noch Menschen, die etwas anderes als Kohlen verbrennen? Man kann doch einfach alles wieder verwenden!“
- Die 1. „Hier ist sie doch noch. — Und was willst du nun damit?“
- Die 2. „Dir deinen Gürtel und deinen Kragen arbeiten. Wir trennen das Futter heraus, von der Rückseite ist das Leder ganz sauber. Mit etwas Sandpapier aufgeraut sieht es wie Wildleder aus, und nun kann es losgehen.“
- Die 1. „Aber ich hab doch gar kein Handwerkszeug dazu.“
- Die 2. „Dein Vater hat doch sicher gebrauchte Rasierklingen? Hoffentlich hat er sie nicht fortgeworfen. Die brauchen wir zum Zuschneiden. Und dann ein Lineal, an dem wir entlang schneiden können.“
- Die 1. „Siehst du, das Leder ist für den Kragen nicht breit genug.“
- Die 2. „Dann setzen wir vorn Garnitureile an, das sieht besonders nett aus.“
- Die 1. „Wirklich? Aber wie willst du den Gürtel schneiden? Die Tasche ist ja nicht lang genug dafür.“
- Die 2. „Er wird aus einzelnen Teilen gearbeitet, die mit Lederbändchen verschnürt werden.“
- Die 1. „Lederbändchen haben wir doch nicht.“
- Die 2. „Hast du nicht ein Paar alte Handschuhe? Das Stück auf dem Handrücken ist immer noch gut und läßt sich gut zu Lederbändchen schneiden.“
- Die 1. „Nein, die habe ich nicht. Aber ich habe einen zerrissenen roten Gürtel.“ —
- Die 2. „Nun noch den Gürtelverschluß. Den Kragen binden wir mit Lederbändchen.“
- Die 1. „Wie gut, ich habe noch eine handgedrechselte Schnalle. Sonst wären wir heut auch nicht mehr fertig geworden, zum Kaufen ist es zu spät.“
- Die 2. „Sieh einmal den Verschluß an meinem Gürtel. Auf der einen Seite ist eine doppelte Lage Leder und dazwischen Weißblech von einer alten Konservendose, wie ein großer Haken geschnitten. Und auf der anderen Seite sind Knopflöcher. Das kann man alles selbst machen.“
- Die 1. „Fabelhaft! Mir gefällt unsere Garnitur auch besonders gut. Das kommt wohl, weil man viel mehr Freude an den Sachen hat, die man selber macht. Kann man nicht noch mehr aus Lederabfällen machen?“
- Die 2. „Alte Handtaschen ergeben Buchhüllen oder wieder Handtaschen, wenn sie umgedreht neu verarbeitet werden. Und aus ganz großen Taschen aus weichem Leder gibt es Handschuhe. Kleine Abfälle reichen für Leder- und Schlüsseltaschen oder zur Randverzierung selbst genähter Hauschuhe. Die Sohle ist aus einer alten Büchermappe. Sogar Photoalben kann man arbeiten.“
- Die 1. „Es ist doch schlimm, daß man von diesen Dingen so wenig weiß. Wieviel wird fortgeworfen, was noch zu verwenden ist. Vater würde auch froh sein, wenn wir für solche Kleinigkeiten nicht immer Geld brauchten. 3 Mark haben wir heute doch sicher gespart. Nun kann er das Geld in die Sparbüchse tun. Mein Bruder braucht sowieso einen Mantel. Wieviel könnten wir uns anschaffen, wenn wir nur unsere Sachen richtig verwerten und dadurch an der richtigen Stelle sparen. Man liest doch immer „Kampf dem Verderb“, aber ich glaube, jetzt fange ich erst richtig an zu begreifen, was damit gemeint ist.“

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

DAF.-Mitgliedsbücher. Durch die Kreisleitung der Deutschen Arbeitsfront soll eine Kontrolle der DAF.-Mitgliedsbücher unserer Gefolgschaft durchgeführt werden. Es werden zunächst die Mitgliedsbücher der Angestellten eingezogen. Die Abteilungsleiter und Werkstättenvorsteher tragen dafür Sorge, daß die Mitgliedsbücher der im Angestelltenverhältnis stehenden Gefolgschaftsmitglieder bis zum 18. Februar 1938 geschlossen bei der Personalabteilung abgeliefert werden. Ich bitte, die vorstehende Frist unbedingt einzuhalten.

Bezüglich der Mitgliedsbücher der übrigen Gefolgschaft ergeht demnächst weitere Anordnung.

Kassel, den 10. Februar 1938.

gez. Hinz,
stellv. Betriebsführer.

Das Direktorium Kassel

Rauchverbot. In Ergänzung zu unserem Verwaltungsrundschreiben Nr. 140 wird zur Vermeidung von Mißverständnissen darauf aufmerksam gemacht, daß das Rauchen in den Werkstätten-, Lagerbüros u. ä. nicht gestattet ist.

Für diese Räume gilt das in § 14 unserer Betriebsordnung vorgesehene gänzliche Rauchverbot.

Kassel, den 21. Januar 1938.

gez. Dr. Rothe. gez. Dr. Albrecht.

Badeeinrichtung. Vom 7. Februar 1938 ab wird die Badeeinrichtung in der Haushaltungsschule Ysenburgstraße unseren Gefolgschaftsmitgliedern und auch den Werkinvaliden wieder zugänglich gemacht.

Die Anstalt ist wochentags geöffnet, und zwar am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag von 13 bis 20 Uhr, Mittwoch und Sonnabend von 14 bis 20 Uhr. Badetage für Frauen sind Montag und Mittwoch, für Männer Dienstag, Donnerstag, Freitag und Sonnabend.

Es können in der Anstalt Brausebäder zum Preise von je 0,15 RM und Wannenbäder zum Preise von je 0,25 RM genommen werden.

Die Badezeit für ein Brausebad beträgt 20 Minuten, für ein Wannenbad 30 Minuten. Wäsche und Seife sind von den Badebenutzern mitzubringen.

Die Badekarten werden im Lohnbüro vom 3. Februar ab verkauft. Bei Betreten der Badeanstalt ist die Badekarte dem Badewärter vorzuzeigen und bei Betreten der Bade- bzw. Brausezelle an ihn abzuliefern.

Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, daß die Badeeinrichtungen nur für unsere Gefolgschaftsmitglieder und deren Angehörige bzw. für die Werkinvaliden bestimmt sind. Die Badekarten dürfen demgemäß nicht an solche Personen weitergegeben werden, die nicht zu den Badeberechtigten gehören. Wir bitten insbesondere auch, die vorgesehenen Badezeiten unbedingt einzuhalten, da sonst eine ordnungsmäßige Durchführung des Badebetriebes nicht möglich ist, und für die übrigen Badebenutzer unnötig lange Wartezeiten entstehen.

Kassel, den 31. Januar 1938.

gez. ppa. Cambeis. gez. ppa. Dr. Albrecht.

Betriebsleitung. Mit Wirkung vom 16. Februar d. J. ab ist Herrn Reg.-Baumeister Riemenschneider die selbständige Betriebsleitung der Werkstätten IP, IR, IL und IC (mechanische Abteilung), also aller Werkstätten, die über die Moritzstraße hinausliegen, übertragen worden.

Kassel, den 11. Februar 1938.

gez. Dr. Hinz. gez. ppa. Cambeis.

Organisationsänderung. Am 15. Februar 1938 tritt Herr Dr. Duesberg in unsere Dienste. Es werden ihm folgende Abteilungen unterstellt:

1. Werbeabteilung,
2. Photoabteilung,
3. Bücherei,
4. Literarische Abteilung,
5. Werkmuseum.

Vertreter des Herrn Dr. Duesberg ist Herr Ronsdorf, dem wie bisher die Leitung der LA- und KA-Werbeabteilung verbleibt.

Kassel, den 14. Februar 1938. gez. Dr. Rothe. gez. Hinz.

Badeeinrichtung Ysenburgstraße 2a. Mit Wirkung vom 20. Februar 1938 werden die Badekarten für die Benutzung der Badeeinrichtung in der Ysenburgstraße 2a nicht mehr im Lohnbüro, sondern in den Verkaufskantinen der Werke

Kassel, Rothenditmold und Mittelfeld abgegeben.

Es hat somit jedes Gefolgschaftsmitglied Gelegenheit, Badekarten unmittelbar in der Kantine seines Werkes zu erhalten.

Kassel, den 18. Februar 1938.

gez. ppa. Kolbe. gez. ppa. Dr. Albrecht.

Der Betriebsführer Berlin

Sicherheitsdienst, Feuerwehr, Werkluffschutz. Als Nachfolger von Herrn Horning hat mit dem heutigen Tage Herr Heuß die obigen Arbeitsgebiete übernommen.

Schönefeld, den 21. Januar 1938.

gez. Hormel.

Geheimhaltung. Ein Sonderfall gibt mir Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß in Privatbriefen Mitteilungen irgend welcher Art über Vorfälle innerhalb der Firma, wie Beschäftigungsänderungen, Räumeverlegungen, Organisations- und Personaländerungen usw., nicht gemacht werden dürfen. Solche Mitteilungen werden als Verstoß gegen die Geheimhaltungsvorschriften verfolgt werden. Ist aus irgendwelchen Gründen — z. B. nach dem Ausland — die Form des Privatbriefes zu wählen, so muß der Brief vor Abgang dem Betriebsführer oder in seiner Abwesenheit dem zuständigen Abteilungsleiter vorgelegt und ein Durchschlag an das Sekretariat gegeben werden. Zuwiderhandlungen werden mit fristloser Entlassung bestraft.

Schönefeld, den 19. Februar 1938.

gez. Hormel.

Familiennachrichten

H. & S., Kassel, Januar 1938

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Günther, Paul, Dreher, Werkstatt M 5 — Hordler, Heinrich, Arbeiter, Werkstatt M 10 — Müller, Wilhelm, Stoßer, Werkstatt H — Streckert, Konrad, Fräser, Mech. Werkstatt — Wiegand, Georg, Hilfsarbeiter, Werkstatt G 1 — Wilhelm, Karl, Zuschläger, Werkstatt G 1.

Familienmitglieder:

Ehefrau Gertrud des Besser, Konrad, Wächter — Ehefrau Elisabeth des Brand, Georg, Bohrer, Werkstatt M 1 — Tochter Maria des Burkhardt, Otto, Masch.-Arb., Werkstatt M 11 — Tochter Ingeborg des Frey, Karl, Dreher, Werkstatt L — Ehefrau Auguste des Göbel, Friedrich, Schlosser, Werkstatt L — Sohn Günther des Hoffmeister, Karl, Bohrer, Werkstatt A — Ehefrau Ernestine des Maack, Ernst, Former, Werkstatt G 1 — Sohn Helmut des Mihr, Heinrich, Schlosser, Werkstatt L — Tochter Hannelore des Wenderoth, Konrad, Dreher, HFM.

Vermählungen:

Buhle, Arnold, Presser, IP, mit Luise Karoline geb. Dröge — Görig, Gg., Werkzeugmacher, CS, mit Annemarie geb. Schöldh — Gundlach, Herbert, Abt. Maschinenbau, mit Elfriede geb. Hase, am 5. 1. 1938 — Hofmann, Daniel, Schmiedehelfer, H, mit Katharina geb. Riehl — Hofmann, Martin, Dreher, M 5, mit Anna Elisabeth geb. Boll — Kalb, Ernst, Presser, IP, mit Frieda Mathilde geb. Schreiber — Koch, Daniel, Masch.-Arb., CS, mit Anna Frieda geb. Richter — Köberich, Heinrich, Kontrolleur, A, mit Luise geb. Wicke — Lies, Friedrich, Kontrolleur, A, mit Babette Kunigunde geb. Werner — Milani, Josef, Dreher, CS, mit Franziska Anna geb. Glade — Seiler, Wilhelm, Dreher, K, mit Sophie geb. Altermann — Siegesmund, Wilhelm, Kranführer, K, mit Anna Katharina geb. Reitz — Steinhäuser, Christian, Schlosser, A, mit Anna Elisabeth geb. Wiederhold — Stephan, Hans-Joachim, Dipl.-Ing., mit Emmy geb. Lackemann, am 3. 1. 1938 — Suhsebach, Heinrich, Schlosser, M 10, mit Marie geb. Feldner, am 15. 1. 1938.

(Nachtrag Dezember 1937)

Schlickerider, Max, Autobau, mit Käthe geb. Andreas, am 22. 12. 1937.

Geburten:

Ein Sohn:

Beitenhausen, Heinrich, Dreher, Werkstatt CS, Heinz — Brandt, Wilhelm, Werkzeugmacher, HFM., Karl-Heinz — Ditzel, Heinrich, Schlosser, HFM., Horst — Ebbrecht, Hans, Ingenieur, TB 11, Hans Hermann — Eskuche, Heinrich, Former, Werkstatt G 1, Wilhelm — Große-Hovest, Bernhard, Konstrukteur, TB 11, Karl-Heinz — Heinemann, Ernst, Schlosser, Werkstatt L, Wilhelm — Heinemann, Heinrich, Dreher, Werkstatt M 11, Georg — Hesse, Fritz, Dreher, HFM., Heinz — Humburg, Heinrich, Hilfsarbeiter, Werkstatt G 1, Rudi — Kaiser, Heinrich, Hobler, Werkstatt A, Horst — Kesting, Hermann, Dreher, HFM., Kurt — Knoch, Fritz, kaufm. Angestellter, Betriebsbuchhaltung, Gustav — Mihr, Heinrich, Schlosser, Werkstatt L, Helmut — Mohr, Hans, Dreher, Werkstatt M 5, Edgar — Pfeiffer, Heinrich, Vorzeichner, P. Arm.-Dreher — Rosenberger, Hermann, Schlosser, Werkstatt L, Otto — Rühl, Jakob, Bohrer, Werkstatt M 32, Horst — Seifenfaden, Hans, Dreher, Werkstatt A, Peter — Stawicky, Eduard, Bohrer, Werkstatt M 6, Werner — Vogel, Ferdinand, Schmied, Werkstatt H, Fritz — Werner, Friedrich, Schlosser, Werkstatt A, Karl-Heinz — Werner, Johannes, Stemmer, Tenderbau, Heinz — Winning, Fritz, Schleifer, Bauabteilung, Georg.

(Nachtrag Dezember 1937)

Gottschalk, Edmund, Schlosser, Autoreparatur-Werkstatt, Helmut — Umbach, Ludwig, Dreher, HFM., Hans.

Eine Tochter:

Ahler, Karl, Schlosser, Werkstatt L, Elfriede — Bachmann, Artur, Schlosser, Kontrolle M 10, Hildegard — Burghardt, Otto, Masch.-Arb., Werkstatt M 11, Maria — Faubel, Franz, Schmied, Werkstatt H, Waltraud — Freund, Johannes, Schleifer, Werkstatt L, Ursula — Fülling, Georg, Lokomotivführer, Verb.-Bahn, Hildegard — Gräser, Karl, Hammersteuerer, Werkstatt H, Hedwig — Herbener, Friedrich, Dreher, HFM., Katharina — Hoppe, August, Schlosser, Werkstatt L, Elfriede — Kellermann, Karl, Schlosser, Werkstatt A, Reinhilde — Kornrumpf, Franz, Schlosser, Werkstatt L, Anni — Langmann, Georg, Bohrer, Werkstatt K, Ingrid — Leck, Josef, Hammersteuerer, Werkstatt H, Regina — Machwar, Walter, kaufm. Angestellter, Lager 8, Irmgard — Reuter, Ludwig, Kernmacher, Werkstatt G 1, Helga — Rothe, Heinrich, Dreher, HFM., Wanda — Semmler, Willi, Abt. Maschinenbau, am 21. 1. 1938, Engelgard — Siefer, Eugen, Fräser, HFM., Brigitte — Will, Wilhelm, kaufm. Angestellter, Lager 2, Ingrid-Elisabeth — Wille, Karl, Kranführer, Werkstatt A, Waltraud — Umbach, Heinrich, Dreher, Werkstatt M 9, Marie.

(Nachtrag Dezember 1937)

Schmidt, Peter, Dreher, Werkstatt A, Waltraud.

HFW., Berlin, Januar 1938

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Hildegard, Irmgard, KLA, am 28. 1. 1938 — Ungerling, Bruno, Modelleur, Blechbearbeitung, am 30. 1. 1938.

Familienmitglieder:

Schönke, Kurt, Flächenbau, am 8. 1. 1938, Sohn.

Vermählungen:

Blatter, Hans, Kupferschmiede, mit Anna geb. Pietsch, am 22. 1. 1938 — Ebers, Kurt, KRL, mit Klara geb. Mehlberg, am 17. 1. 1938 — Erler, Paul, Vorrichtungsbau, mit Elli geb. Gutsmuths, am 31. 1. 1938 — Lüders, Walter, WBK, mit Gertrud geb. Kunzl, am 22. 1. 1938 — Nakunzer, Otto, Montage, mit Irma geb. Korn, am 22. 1. 1938 — Rolsche, Werner, Flächenbau, mit Ilse geb. Körner, am 8. 1. 1938 — Schulz, Herbert, Flächenbau, mit Margarete geb. Niecke, am 22. 1. 1938 — Tix, Georg, BLW, mit Marianne geb. Fitzmann, am 27. 12. 1937.

Geburten:

Ein Sohn:

Bukowski, Ernst, TKP, am 17. 1. 1938 — Dinter, Max, Lager, am 10. 1. 1938 — Huth, Walter, Materialprüfung, Peter, am 31. 12. 1937 — Kasten, Hubert, Montage, Horst, am 7. 1. 1938 — Klingenberg, Friedrich, TKA, am 13. 1. 1938 — Kluwe, Artur, WBT, Adim, am 27. 1. 1938 — Kroll, Paul, Blechverformung, am 9. 1. 1938 — Kujażewski, Wladislaus, Vorrichtungsbau, Günter, am 28. 1. 1938 — Liebig, Gerhard, Teilklempnerei, Gerd, am 29. 1. 1938 — Müller II, Karl, WBV, am 17. 1. 1938 — Puschert, Paul, Einfliegerei, Jürgen, am 11. 1. 1938 — Rappsilber, Hans, Einfliegerei, Georg, am 17. 1. 1938 — Sasse, Kurt, Reparaturwerkstatt, Günther, am 8. 1. 1938 — Scheu, Willi, Bauschlosserei, am 4. 1. 1938 — Schreiber, Alfred, Hausschlosserei, Günter, am 31. 1. 1938 — Schulz, Otto, Bauabteilung, Gerhard, am 22. 1. 1938 — Sternagel, Georg, Teilklempnerei, am 2. 1. 1938 — Sukrow, Otto, Malerei, am 1. 1. 1938 — Wölfer, Heinz, Abt. Diverse, Herbert, am 26. 1. 1938.

Eine Tochter:

Andrzejewski, Lucian, Serienbau, am 1. 1. 1938 — Fröhse, Georg, BLS, am 19. 1. 1938 — Glatz, Heinrich, Dreherei, Gisela, am 12. 1. 1938 — Hildebrandt, Harry, Leitwerksbau, am 3. 1. 1938 — Nürnberg, Kurt, Einfliegerei, Brigitte, am 18. 1. 1938 — Prochnow, Albert, Flächenbau, Rosemarie, am 9. 1. 1938 — Romahn, Theodor, Vers.-Bau, Helene, am 21. 1. 1938 — Rotka, Alfons, Bauabtlg., Irene, am 30. 1. 1938 — Schönfeld, Hans, Vorrichtungsbau, Christa, am 14. 1. 1938 — Skrodzky, Otto, Lager, Helga, am 30. 1. 1938 — Wietschke, Erich, Dreherei, Brigitte, am 12. 1. 1938.

Praktische Wege zur Gesundheitsförderung

Die Betriebsuntersuchungen im Gau Kurhessen

Über den Stand der Betriebsuntersuchungen, die auf Anordnung Dr. Leys zunächst in vier Gauen des Reiches durchgeführt werden, sprach in Kassel der Leiter des Amtes für Volksgesundheit des Gaus Kurhessen, Dr. Reinhardt, zu den Schriftleitern der kurhessischen Presse, wobei er über Durchführung, Ergebnisse und Auswertung dieser Untersuchungen bedeutsame Ausführungen machte. Hiernach sind außer den Organen in den Verwaltungsstellen des Hauptamtes für Volksgesundheit in den Kreisen 300 Ärzte im Gau zugelassen, denen die Untersuchungen obliegen. Diese wurden in allen Fällen mit den technischen Arbeitsbedingungen der betrieblichen Praxis vertraut gemacht, um ihnen eine entsprechende Bewertung der Untersuchungsergebnisse zu ermöglichen. Bisher konnten im Gau Kurhessen 120 000 Volksgenossen auf ihren Gesundheitszustand überprüft werden, worunter allein 30 000 Betriebsuntersuchungen fallen. In den letzten drei Monaten konnten in 271 Betrieben die Untersuchungen bereits abgeschlossen werden, während diese in 146 Betrieben zur Zeit noch laufen. Die Betriebsführer haben den Nutzen dieser Einrichtung erkannt und stellen die erforderlichen Hilfsmittel bereitwillig zur Verfügung. Auch der Arbeiter hat Vertrauen zu dieser im Interesse der Volksgesundheit notwendigen Aktion, zumal die Untersuchung gründlich geschieht, und ihm der untersuchende Arzt in den meisten Fällen bekannt ist.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen seien nicht besonders erfreulich, so wurde betont, und machen sich insbesondere in Haltungsschwächen bei Jugendlichen, in Herz- und sonstigen nervösen Störungen bei Erwachsenen sowie in Zahnkrankheiten bemerkbar. Eine umfassende Pflege schon der Kinder in den Einrichtungen der NSV. wegen Englischer Krankheit sei bereits planmäßig im Gau in Angriff genommen, es sei aber auch eine umfassende Zahnsanierung vor allem bei der Jugend geplant. Bei Feststellung akuter Erkrankungen werden die Unter-

suchten sofort dem Arzt überwiesen, dessen weitere Behandlung sie wünschen. Für solche Zuweisungsfälle erhob Gauamtsleiter Dr. Reinhardt die dringende Forderung eines nicht kostenpflichtigen Krankenscheins, denn in diesen Fällen handele es sich ja um festgestellte Erkrankungen, deren sofortige Behebung im allgemeinen Interesse liege. Kurnotwendigkeiten werden dem vertrauensärztlichen Dienst der Landesversicherungsanstalt übergeben, und es seien eine Reihe von Heilkuren getätigt worden. In anderen Fällen greift die NSG. „Kraft durch Freude“ ein, mit der engstens zusammengearbeitet werde. Da ein Erholungsurlaub mit „KdF.“ als ein ärztliches Heilmittel anzusehen sei, sei es sehr zu wünschen, daß diese „KdF.“-Fahrten sowohl wie auch der Aufenthalt in den DAF.-Genesungsheimen zu den verbilligten Sätzen von der Sozialversicherung übernommen werden, während die NSV. oder der BDM. für die erforderliche Zeit die Hausbetreuung übernimmt. Dadurch sei es allein möglich, wirklich heilbedürftigen Arbeitern eine wirksame Gesundheitsförderung durch „KdF.“-Fahrten zuteil werden zu lassen. Verhandlungen in dieser Hinsicht lassen hoffen, daß ab 1. April bereits eine gesetzliche Regelung dieser Frage erfolgen wird.

Schließlich verwies der Redner auch auf die Tatsache, daß der Betriebssport das beste Heilmittel in den meisten Fällen sei, wenn er als vernünftiger Ausgleichssport als Gegenmittel zu den schädigenden Auswirkungen der Berufsarbeit betrieben werde. Hier aber sei eine entsprechende Schulung der Betriebssportwarte nach den Grundsätzen einer pfleglichen Gesundheitsführung unerlässlich. So sei die Gesundheitsförderung als ein Ergebnis der Betriebsuntersuchungen ein Werk der Mithilfe aller, um das große Ziel zu erreichen, nämlich den deutschen Arbeiter im Interesse dringender volkspolitischer Aufgaben und in seinem eigenen Interesse bis ins hohe Alter hinein gesund und leistungsfähig zu erhalten.

DAF. schafft vorbildliche Berufserziehungsstätten

Übungsstätte Kassel arbeitet bereits

Das Berufserziehungswerk der DAF. hat im Gau Kurhessen durch Einrichtung einer besonderen DAF.-Übungsstätte in Kassel einen erheblichen Aufschwung zu verzeichnen, der in engster Zusammenarbeit zwischen den Organen der Wirtschaft und der Abteilung für Berufserziehung und Betriebsführung der DAF. in allen die Berufserziehung des gewerblichen Nachwuchses betreffenden Fragen zum Ausdruck kommt. So ist z. B. im Hinblick auf die Tatsache, daß im Kraftfahrzeughandwerk eine grundlegende handwerkliche Ausbildung aus berufstechnischen Gründen und aus den Gegebenheiten der Marktorganisation nicht möglich ist, eine Vereinbarung getroffen worden, wonach alle Kraftfahrzeughandwerker des Gaus die Fachlehrgänge der DAF. für Schlosserei und Dreherei obligatorisch zu besuchen haben. Zur Zeit laufen insgesamt neun Tageslehrgänge für Kraftfahrzeughandwerk und -industrie, bei denen die Ausbildungsrichtlinien der DAF. „Eisen erzieht“ sowie in der zweiten

Stufe für mechanische Metallbearbeitung Anwendung finden. Darüber hinaus ist der Besuch der einschlägigen Lehrgänge auch für die jugendlichen Gefolgschaftsmitglieder aller Klein- und Mittelbetriebe im Metallgewerbe, die keine eigene Lehrlingsecke oder Lehrwerkstätte haben, nunmehr ebenfalls Pflicht. Dieser Grundsatz wird auch auf andere Gewerbearten, soweit erforderlich, ausgedehnt werden, weshalb der Ausbau der DAF.-Übungsstätte in Kassel einer dringlichen Notwendigkeit entsprach.

Gegenwärtig werden im Gau Kurhessen ungefähr 350 Lehrgänge der zusätzlichen Berufsschulung durchgeführt, davon 152 in Kassel. Von ihnen konnte etwa ein Viertel die noch im Ausbau befindliche DAF.-Übungsstätte aufnehmen, die im Hinblick auf die technische Ausrüstung wie auch bezüglich der allgemeinen Arbeitsplatzgestaltung mit das Beste darstellt, was man für die Ausbildung des gewerblichen Nachwuchses verlangen kann.

Wirtschaftskundliche Studienfahrten der DAF.

In immer größerem Maße wird in der Öffentlichkeit der Wert der Wirtschaftskundlichen Studienfahrten der Deutschen Arbeitsfront erkannt. Hatten sich im Jahre 1936 nur 150 Arbeitskameraden für die Fahrten des Gaves gemeldet, so konnte im Jahre 1937 bereits die erfreuliche Zahl von rund 1000 Teilnehmern und Teilnehmerinnen festgestellt werden.

Auf Grund dieses guten Ergebnisses hat der Gau Berlin, Amt für Berufserziehung und Betriebsführung, gemeinsam mit den Gaubetriebsgemeinschaften für das Jahr 1938 eine bedeutend größere Anzahl von Wirtschaftskundlichen Studienfahrten für fast alle Berufsgruppen ausgeschrieben.

Trotz der guten Beteiligung wollen wir aber auch hier noch einmal herausstellen, warum die DAF diese wichtige Einrichtung geschaffen hat und vor allem bestrebt ist, diese Fahrten in immer größerem Maße auszubauen.

Die Wirtschaftskundlichen Studienfahrten haben sich aus den Lehrgemeinschaften und Aufbaukameradschaften unserer Berufserziehungsstätten entwickelt. Werkbesichtigungen, Fachvorträge und Führungen auf gemeinsamer Fahrt sollen jedem einzelnen Teilnehmer die Möglichkeit geben, das in den Lehrgemeinschaften theoretisch Erlernte nunmehr im Betrieb an Hand von Arbeitsvorgängen praktisch zu vertiefen. Die Wirtschaftskundlichen Studienfahrten der DAF sind reine Arbeitsveranstaltungen, bei denen jeder Teilnehmer als Voraussetzung den Willen, seine berufliche Leistung zu steigern, mitbringen muß.

Wie ist nun der Verlauf einer solchen Studienfahrt? Im allgemeinen werden diese Fahrten in bequemen Reiseomnibussen durchgeführt. Unter sachkundiger Führung besichtigen die Teilnehmer die Betriebe. Sie haben hier Gelegenheit, den

Arbeiter und den Betriebsführer, den Kaufmann und den Techniker bei ihrer Arbeit zu sehen. Sie können Fragen stellen und haben die Möglichkeit, Erfahrungen untereinander auszutauschen. Sie lernen neue Betriebs- und Arbeitsformen kennen und erhalten so eine große Anzahl Anregungen für ihren eigenen Arbeitsplatz und können sich einen Überblick über die Zusammenhänge der einzelnen Wirtschaftsgebiete machen. Es wäre natürlich verfehlt, wenn eine Wirtschaftskundliche Studienfahrt lediglich von Betrieb zu Betrieb zöge und die landschaftlichen Schönheiten dabei unberücksichtigt blieben. Bei jeder Fahrt werden diese Gesichtspunkte berücksichtigt und finden je nach Eigenart des Gaves weitgehendst ihre Berücksichtigung.

Welchen Wert diese Studienfahrten für die Allgemeinheit haben, geht schon daraus hervor, daß ein großer Teil von Betriebsführern ihren bewährtesten Gefolgschaftsmitgliedern die Teilnahme an einer Fahrt durch einen Kostenzuschuß und durch Gewährung eines Sonderurlaubes ermöglichen. Nachstehender Auszug eines Teilnehmerberichtes aus dem Vorjahre zeigt, daß nicht zuviel versprochen wird:

„Ich bin wirklich froh, an dieser Fahrt teilgenommen zu haben. Das berufliche Wissen wurde bereichert, die Kenntnisse von Deutschlands schönen Erdflecken erweitert und das Wissen um Land und Leute vertieft.“

Die Fahrtenpläne des Gaves Berlin für das Jahr 1938 sind bereits gedruckt und werden in den nächsten Tagen über die Dienststellen der DAF an die Betriebe verteilt. Jeder an seiner Berufsbildung interessierte Arbeitskamerad überlege schon heute, ob er es nicht möglich machen kann, einmal an einer solchen Studienfahrt teilzunehmen. Sie wird für ihn ein immer bleibendes Erlebnis sein.

MITTEILUNGEN DER ORTSWALTUNG HFW. DER DAF

A. Brandt

Unterstützungen. Im Monat Januar 1938 wurden durch die Werkunterstützungskasse RM 1663,— ausgezahlt. — Durch das Treuwerk wurden vier Urlauber verschickt. — Die DAF-Unterstützungen im Dezember 1937 hatten eine Höhe von RM 1735,50.

„Kraft durch Freude“. Im Januar konnten 2729 Theater- und Veranstaltungskarten im Betrage von RM 2351,— abgesetzt werden. Insgesamt betrug der Umsatz in diesem Monat für Reisen und Sonntagsfahrten, Karten, Sparmarken und Programme RM 4867,60.

Betriebssportgemeinschaft. Der Januar brachte eine große Werbung zum Eintritt in die Betriebssportgemeinschaft. — Die Schwimmabende hatten Teilnehmerzahlen von 80 bis 90 Schwimmern je Abend. — Die Fußballspieler konnten mit ihrer ersten Mannschaft drei Siege erzielen. — Die Handballmannschaften, Kegler und Jugend-Fußballspieler übten lebhaft und konnten bei Wettkämpfen Erfolge verbuchen.

Heimstätten. Es werden nunmehr auch Bauten auf eigener Scholle über die DAF. finanziert. Nach Geneh-

migung des Bauvorhabens durch das Gauheimstättenamt und Vorlage der Unterlagen bei der DAF-Kreisverwaltung wird der Antrag an die Wohnungsbau-Kreditanstalt Berlin weitergeleitet. Die Finanzierung erfolgt mit vorhandenem Eigengeld und einer ersten Hypothek. Wenn es erforderlich ist, können noch eine zweite Hypothek mit Reichsbürgschaft und eine Hauszinssteuerhypothek aufgenommen werden. Diese Bedingungen gelten vorläufig aber nur für den Gau Groß-Berlin. Grundstücke, die außerhalb des Gemeindegebietes Berlin liegen, werden wie bisher von den zuständigen Kreissparkassen beliehen. Über alle weiteren Bedingungen und Möglichkeiten gibt der Heimstättenwalter in seinen Sprechstunden Auskunft. — Im Januar konnten bereits 52 Beratungen durchgeführt werden.

Volksbildungswerk. In Bildung begriffen sind in unserem Werk die Arbeitsgemeinschaften: ein gemischter Chor, eine Musik-, eine Photo- und eine Stenogemeinschaft. Sie sind dem allgemeinen Volksbildungswerk angeschlossen, genießen aber eine gewisse Selbständigkeit.

Unsere Jubilare im Februar 1938

An der zahlenmäßigen Größe der Gefolgschaft vermag man nicht die innere Stärke einer Betriebsgemeinschaft zu ermessen. Schon mit dem einzelnen gesehen kann das Arbeitsverhältnis zwischen Betriebsführer und Gefolgschaft durch wiederholtes Mißverstehen von beiden Seiten recht kurzfristig sein. Andererseits können nach außen hin Alltagsfreuden zufriedene Menschen vortäuschen, während die wirkliche Stimmung eine ganz andere ist. Allein an der Zeit gemessen, in der Gefolgschaftsmitglieder in einem Werk tätig sind, kann am besten und sichersten wirkliche Werkverbundenheit herausgelesen werden. So zeigt die Anzahl vieljährig in einem Werk schaffender Arbeitskameraden am besten den wahren Grad des Verstehens und der Zu-

sammenarbeit zwischen Führung und Gefolgschaft. Wenn bei der Firma Henschel & Sohn allein in einem Jahr 106 Gefolgschaftsmitglieder ihr 25jähriges Jubiläum begehen konnten und 31 % über zehn Jahre dem Haus Henschel angehören, dann ist das ein unleugbares Bekenntnis der Gefolgschaft zu ihrer Betriebsführung.

In diesem Monat feiern wir mit drei Werkkameraden deren 25jähriges Jubiläum und sind ihnen dankbar für die aufrichtige und durch ihre Tat erwiesene Treue. Diese Jubilare sind die Gefolgschaftsmitglieder, die immer auf ihrem Posten stehen, und denen ihr Betrieb höher steht als jede Alltagskrämerei. Das sind wahre Vorbilder deutscher Betriebsgemeinschaft.



12. Februar 1938
Christian Borchert
Angestellter, Gießerei
Kassel



14. Februar 1938
Friedrich Ende
Nieter, Lokomotivmontage
Kassel



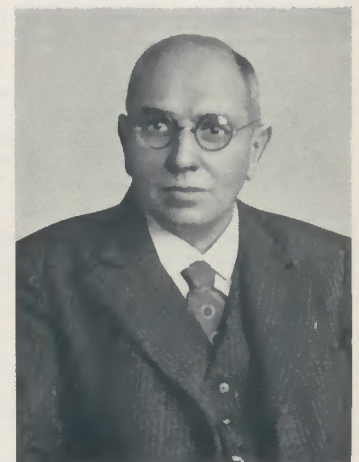
27. Februar 1938
Walter Pietzschke
Rep.-Schlosser, Werkstatt M 1
Kassel



1937
Erich Uebrig
Werkshullehrer
Kassel

Im Dienste des Ausbildungswesens bei Henschel & Sohn

Am 3. April 1938 besteht die Werkberufsschule 33 Jahre. Im vergangenen Schuljahre haben zwei der dort beschäftigten Lehrkräfte ihr 25jähriges Jubiläum als Lehrer an dieser Unterrichtsanstalt feiern können. Es sind dies die Ingenieure Erich Uebrig und Hermann Stroh. Beide haben in dieser langen Zeit ihr Können und Wissen weitergegeben an unsere jungen Henschelaner und mit dazu beigetragen, sie zu Qualitätsfacharbeitern zu machen.



1937
Hermann Stroh
Werkshullehrer
Kassel

Inhalt

Alle machen mit! M. A. Bengelstorff

Die Verwendung von Magnesium bei HFW. . . . E. Kolland

Zeitstudie, die Grundlage einer wirtschaftlichen
Preisgestaltung Heinrich Betz

Mit „Kraft durch Freude“ rund um Italien . . KdF.-Wart Kaiser

Kameradschaftsabend der Werkfeuerwehr . Wilhelm Treiber

Henschel-Lokomotiven gehen nach Argentinien

Schanghai Kurt Beister

. . . und nun etwas Humor

Für die Frau Charlotte Ristow
Mädels unter sich

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel
DAF.-Mitgliedsbücher

Das Direktorium Kassel
Rauchverbot
Badeeinrichtung
Betriebsleitung
Organisationsänderung
Badeeinrichtung Ysenburgstr. 2a

Der Betriebsführer Berlin
Sicherheitsdienst, Feuerwehr, Werklufschutz
Geheimhaltung

Familiennachrichten

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront

Praktische Wege zur Gesundheitsförderung
DAF. schafft vorbildliche Berufserziehungsstätten
Wirtschaftskundliche Studienfahrten der DAF.

Mitteilungen der Ortsverwaltung HFW. der DAF. . A. Brandt

Unsere Jubilare

