



Stromlinienzug der Deutschen Reichsbahn mit Henschel-Lokomotive, Geschwindigkeit 175 km/Std.
Verkehrt zwischen Berlin und Dresden

Aufn. Kreuzer

DER HENSCHELSTERN

MARCYAN

Als ich zur Macht kam, meine Volksgenossen, war Deutschland im Innern zerrissen und ohnmächtig, nach außen ein Spielball fremden Willens. Heute sind wir im Innern geordnet, unsere Wirtschaft blüht. Nach außen sind wir vielleicht nicht beliebt, aber respektiert und geachtet! Das ist das Entscheidende! Vor allem, wir haben Millionen unserer Volksgenossen das höchste Glück gegeben, das es für sie geben kann: Die Heimkehr in unser großes Deutsches Reich.

Wilhelmshaven, am 1. April 1939

Adolf Hitler



Der Führer Adolf Hitler 50 Jahre

Aufn. Presse-Hoffmann

Zu Des Führers 50. Geburtstag!

Claus Selzner, M.D.R.,
Reichshauptamtsleiter der NSDAP.

„Kollegen, mal herhören!“ Wie oft ist in all den Jahren nach dem Krieg dieser Satz gesprochen worden. Immer gab es etwas, was alle interessierte oder etwas, was einer wollte, daß es alle interessieren solle. Heute möchte ich jedem Schaffenden sagen: „Arbeitskamerad, hör zu, der Führer ist 50 Jahre alt. Unser erster Arbeitskamerad Adolf Hitler hat Geburtstag!“ Da freuen wir uns und wissen auch, warum wir uns freuen. Weißt du noch, wie sie sich alle einig waren, daß das, was der Hitler, Adolf nannten sie ihn ja wohl, will, Quatsch ist. Die Arbeitgeber nannten es Utopie und die Arbeitnehmer kurz Arbeiterverrat.

Nun haben alle längst eingesehen, daß sie mit ihren Bezeichnungen Unrecht hatten, und daß der Wille Adolf Hitlers weder utopisch noch arbeiterverräterisch war und ist. An den Wirkungen haben die sogenannten Arbeitgeber und Arbeitnehmer verspürt, daß ihre Grundstellung zur Bewertung des Willens des Führers falsch war, alt und falsch war, vielleicht, weil die Grundstellung des Führers neu, und wie sich heute allen klar zeigt, richtig war.

Wir wissen alle noch, daß sich die Nationalen und auch die Sozialen, also die Nationalisten und Sozialisten absolut einig darin waren, daß sich Nationalismus und Sozialismus zueinander verhielten wie Feuer und Wasser, also feindlich aufeinander reagieren mußten. Sie waren sich einig im Negativen, im Verneinen. Deshalb hielt der eine den Hitler für einen Utopisten und der andere ihn für einen Verräter.

Was war nun die Ursache, daß der eine und der andere Unrecht behielt, der Führer aber Recht? Die Ursache war der Jude. Der Jude hatte die Begriffe des Nationalismus und des Sozialismus so verfälscht, daß aus Nationalismus Liberalismus und aus Sozialismus Marxismus wurde.

Liberalismus und Marxismus sind also die jüdischen Vorstellungen von Nationalismus und Sozialismus.

Da der Jude nur materialistisch denken kann, deutete er auch die von ihm geprägten Begriffe des Liberalismus und des Marxismus nur materiell aus. Das Ergebnis war der Klassenkampf und der Standesdünkel. Der Jude schuf Parteien für jeden der beiden Begriffe, und von beiden splitterten wieder soviel Parteien und Richtungen ab, radikale oder weniger radikale, daß am Schluß soviel Verwirrung da war, daß man nur noch Wirkungen sah und die jüdische Ursache ganz vergaß, und damit war ein jüdisches

Meisterstück der betrügerischen Tarnung geschehen.

Was war nun die Ursache, daß dieser jüdische Betrug aufhörte?

Die klaren Begriffsbestimmungen durch den Führer. Der Führer sagte: Ever Liberalismus ist kein Nationalismus, und ever Marxismus ist kein Sozialismus. Er sagte, Nationalismus und Sozialismus sind keine Gegensätze, sondern menschliche Eigenschaften, die sich als Grundwerte in jedem Deutschen befinden und daher harmonisch höher entwickeln lassen. Wir hörten das mit Staunen und mußten allmählich feststellen, daß es richtig war. Denn wir merkten als Zeitgenossen, daß dort, wo nationale Not war, also im Grenzland der besetzten Gebiete, in den abgetretenen Gebieten, in den am Anschluß gehinderten Gebieten, auch die soziale Not am größten war.

Wir merkten, als Deutschland national zu erstarren begann, da begann auch der soziale Aufstieg.

Wir erkannten, daß uns der Platz an der Sonne nur sicher war, wenn die Nationalbetonten und die Sozialbetonten sich von ihren einseitigen Thesen hinweg und zur Synthese des Nationalsozialismus hinwandten.

Der Jude verwirrte!
Der Führer entwirrte!
Der Jude zersetzte!
Der Führer festigte!

In jedes einzelnen Brust trug er die Klarheit der Begriffe und damit in die Summe der einzelnen — in das ganze Volk.

Die 30 Millionen im linken Lager und die 30 Millionen im rechten Lager haben sich zu den 60 Millionen des nationalsozialistischen Lagers zusammengefunden und eine solche Kraft ausgestrahlt, daß es nun schon

80 Millionen

geworden sind.

80 Millionen, deren Zukunft durch die vom Führer geschenkte Klarheit in der eigenen Brust gesichert ist durch die daraus kommende einheitliche Auffassung über die Lebensfragen des Volkes.

Nun wurden wir durch den Führer vom Haufen Artgleicher zum bewußten Volk und zur großdeutschen Nation.

Das danken wir unserem Geburtstagskind, dem größten Arbeiter Deutschlands, unserem

Arbeitskameraden
Adolf Hitler!

Vor 50 Jahren schenkte uns das Schicksal den größten Deutschen aller Deutschen. Als einfacher Bürgerssohn wuchs er in der Ostmark des Reiches auf, um dann als einfacher Arbeiter unter Arbeitern seinen Weg zu gehen. Nie wollte er mehr sein, als er von jeher war. Alle Nöte des menschlichen Lebens — des deutschen Volkes — lernte er kennen. Und so behielt er stets den Kontakt zu seinem Volk. Er hat in seiner Demut auch späterhin niemals an sich selbst gedacht. Wäre dies der Fall gewesen, so hätte sein Handeln ganz anders in Erscheinung treten müssen.

Bei Ausbruch des Weltkrieges rückte er als unbekannter Soldat unter dem großen Heer der Kameraden in das Feld und tat hier an seinem Platze mehr als seine Pflicht.

So kam das Jahr 1918. Er erlebte fast erblindet im Lazarett von Pasewalk den Niederbruch des deutschen Volkes. Mit diesem Jahre begann seine große Mission, die eine höhere Vorsehung ihm aufgetragen hatte.

Adolf Hitler war dazu ausersehen, der Baumeister des großdeutschen Volkes zu werden. Wir alle kennen den schweren Weg, den der Führer 15 Jahre lang zu gehen hatte, um sein Ziel, die Zusammenfassung aller aufbauwilligen Kräfte des Volkes, zu erreichen.

Wenn wir heute am 50. Geburtstag unseres Führers 20 Jahre zurückblicken, mutet uns da sein Weg, den er ging, nicht wie ein Wunder an? Als siebenter kam er zur Bewegung, riß glaubensstark die kleine, bereits bestehende Gruppe mit sich, aus der fünfzig und hundert, dann Hunderte, Tausende, Hunderttausende und Millionen wurden. Er schuf, im ständigen Kampfe gegen Gleichgültigkeit und die Kräfte der Zersetzung, das großartige Instrument der Partei und mit ihr das große einigende deutsche Volk.

Was war es, was ihn hierzu befähigte und die fast wie ein Wunder anmutende Wandlung möglich machte? Am letzten Parteitag sagte der Führer es selbst: „Am Anfang dieses Wunders stand der Glaube Wenn ich damals als unbekannter Soldat des Weltkrieges jenen Weg einschlug, der mich an die Spitze der Nation und heute wieder vor Sie herführt, dann verdanke ich die Kühnheit eines so vermessenen Entschlusses auch selbst nur meinem eigenen Glauben an den Wert meines Volkes.“

Eines seiner größten Werke — was uns heute fast als eine Selbstverständlichkeit erscheinen mag — war, daß er diesen unbändigen Glauben durch die Bewegung auf das deutsche Volk übertrug. Daran ändern auch die ewig Letzten nichts, jene kleine Kaste, die über die eigenen Vorteile das Große des Zeitgeschehens vollkommen übersehen; für die eine ausreichende Versorgung mit Kaffee und anderen Genußmitteln wichtiger ist

als die Zukunft und der Bestand des Volkes. Sie haben aber auf die Geschicke keinen Einfluß und können so den Weg, der unserem Volke vorgezeichnet ist, nicht hemmen.

Am deutlichsten sprechen die Taten und Erfolge von der Größe Adolf Hitlers. Was war denn unser Deutsches Reich, als der Führer die Staatslenkung übernahm? Ein armes, ausgepowertes Volk, vom Schandvertrag von Versailles geknechtet, ohne Ehre, ohne Waffen. Ohnmächtig mußten wir der Willkürherrschaft unserer Gegner zusehen, die unserem Volke selbst die primitivsten Lebensrechte absprachen.

Aber erwachend, vertrauend und gläubigen Herzens fand das Volk den Weg zu seinem Führer. In wenigen Jahren zerriß der Führer Seite für Seite dieses Schanddiktats und schuf so die Voraussetzung für ein neues Blühen des Deutschen Reiches. Mit dem Tage der Machtübernahme begann der deutsche Aufstieg. Stände, Klassen und Parteien wurden überwunden. Dem Verfall der Wirtschaft wurde Einhalt geboten, sieben Millionen Arbeitslose fanden Arbeit und Brot.

1935 wird die Wehrpflicht eingeführt, die Proklamation der neuen deutschen Freiheit erfolgt. Das Rheinland wird im Jahre 1936 frei, 1937 beginnt sich der Vierjahresplan zu verwirklichen, ein gewaltiger Wirtschaftsaufbau, der im Leben aller Nationen ohne Beispiel ist, nimmt seinen Anfang. Das Jahr 1938 bringt die Erfüllung eines jahrhundertealten Wunsches, die Heimkehr der Ostmark ins Reich. Noch ganz frisch stehen die Erlebnisse dieses Jahres in unserer Erinnerung. Schon bringt das Jahr 1939 eine weitere Mehrung des Reiches, dessen Stärke und Macht seine Lande vor allen Angriffen zu schützen wissen wird.

Alles das vollbrachte der Führer durch seinen Berge versetzenden Glauben an das deutsche Volk. Sein Glaube war es, der durch tatkräftiges Handeln Großdeutschland schuf. Er hatte Glauben, und so konnte er Glauben geben. Auch der Glaube war es, der unsere Brüder in der Ostmark, im Sudetenland, in Böhmen und Mähren und im Memelland in Geduld warten ließ, bis der Führer sie in das neue, heilige Reich der deutschen Nation zurückführte.

Wenn wir darum unserem Führer zu seinem 50. Geburtstag danken wollen, so schenken wir ihm unseren unerschütterlichen Glauben, der ihn bei allen seinen Handlungen stärken soll, um das gewaltige Werk der Erneuerung des Deutschen Reiches zu Ende zu führen. Wenn die 86 Millionen unseres Volkes diesen starken Glauben aufbringen, dann wird auch das anscheinend Unmöglichste möglich werden. Das Deutsche Reich aber wird in alle Ewigkeit bestehen. Dies, meine Arbeitskameraden, sei unser Gelöbnis zu des Führers Ehrentag.



Der Leopoldsberg bei Wien

(1. Fortsetzung)

2. Bild: Germanen gegen Hunnen

Aus Innerasien drangen die mongolischen Hunnen immer weiter nach Europa hinein, und um 380 unterwarfen sie sich die Donau-Germanen. Ihr größter Herrscher mit dem gotischen Namen Attila (= Väterchen) formte um 450 eine Art germanischen Bundesstaat, dem Ostgoten, Gepiden, Thüringer, Heruler und andere Stämme angehörten. Mit der Schöpfung dieses Völkerbundes stand der Hunnenfürst in gewisser Parallele zu Armin, dem Befreier. Wie es kam, daß die im Donaauraum sitzenden Germanen so blitzartig rasch dem Ansturm der Asiaten erlagen, ist heute noch nicht geklärt. Wenn sie sich dann Attila anschlossen, so darf man hierbei nicht an eine brutale Gewaltherrschaft des Hunnen denken. Wirkte doch Attila durch seine überragende Persönlichkeit und seine unerhörten politischen Fähigkeiten weit stärker als durch nackte Gewalt. Jedenfalls darf man nur mit Einschränkungen von einem Kampf der Germanen gegen die Hunnen sprechen, solange Attila lebte.

In Ungarn, an der Theiß, unweit Tokay, hielt Attila einen Hof unerhörten Glanzes. Von dort aus drang er gegen Ostrom, aber auch gegen den Westen vor. Am bekanntesten ist sein Zug mit dem Halbmillionenheer über den Rhein und die Zerstörung von Metz, Trier und Arras. Dann gelang es dem „Weströmer“ Aëtius, ihn nach der vernichtenden Schlacht auf den katalaunischen Gefilden zurückzudrängen. Zwei Jahre später, 453, starb Attila in Pannonien, nachdem er mit der Burgunderin Ildico (Hildico, Hilde, Kriem-

hilde) Hochzeit gefeiert hatte, wahrscheinlich von der Hand seiner Gemahlin, die an ihm den Untergang der Burgunden rächen wollte¹⁾.

Diese Ereignisse wurden von der Sage frei umgebildet und fanden ihren Niederschlag im Nibelungenlied, in dem Noricum und Pannonien, besonders aber die Wachau, jenes wundervolle Donautal westlich Wien, mit einer Reihe von Ortsnamen dem Heldenepos eng verknüpft sind: Rüdeger von Bechelarn (Pöchlarn a. D.), Etzels angesehenster Gefolgsmann, wirbt für seinen Herrn am burgundischen Hofe um Kriemhild, und diese entschließt sich, die Gemahlin des Hunnenkönigs zu werden. Sie fährt mit Rüdeger über Passau nach Everdingen, überschreitet die Traun und nächtigt im Zeltlager bei Enns (östlich Linz). Weiter geht es über Medelike (Mölk, Melk) und Mautern zur Treisem, an deren rechtes Ufer der Ort Zeiselmayer²⁾ verlegt wird, wo das „Osterlant“, das Hunnenreich, beginnt und bis wohin Etzel seine Mannen entgegengeschickt hat. Auf dem weiteren Weg zu Etzels Residenz wird dann bei „Misenburg“ (Wieselburg) zwischen Preßburg und Komorn die Donau überschritten. —

Mit Attilas Tod zerriß das Band, das die Germanenstämme zusammengehalten hatte. Der alte

¹⁾ Wurde doch das mittelhochdeutsche, 411 von Guntahar gegründete Burgundenreich schon 437 zerschlagen, als der König gegen Aëtius und die damals noch als Hilfsvölker zu diesem stehenden Hunnen mit 20 000 seiner Mannen fiel.

²⁾ Heute liegt Zeiselmayer zwischen Tulln und Klosterneuburg, an der Treisem dagegen liegt Treismayer; die Straße aber von Treismayer nach Tulln heißt heute noch die Zeiselstraße.



Drang zur Zersplitterung erhielt wieder Oberwasser. So erkämpften die Stämme des Donauraums gegen Attilas Sohn Ellak bald ihre Selbständigkeit am Fluß Netad in Pannonien. Ge-

piden, Goten, Heruler, Sueven und Alanen standen hier gegen Ellak, der Krone und Leben verlor. Das geschah schon 454, ein Jahr nachdem der große Herrscher die Augen geschlossen hatte. Und kaum ein Menschenalter später kündete keine Spur mehr von dem gewaltigen Hunnenreich.

3. Bild: Germanen gegen Avarn

In den alten Wohnsitzen der Markomannen saßen jetzt die aus Pommern gekommenen Rugier, weiter östlich die Heruler. An ihrer Spitze überschritt 476 Odoaker (= Ottokar) die Donau, beendete dort die Römerherrschaft und zerschlug weiter das ganze weströmische Reich. Die Ostgoten rückten den Rugiern nach und nahmen Pannonien in Besitz, während die Heruler sich im heutigen Mähren niederließen. Das dacische (hunnische) Land östlich davon aber wurde das Reich der gotisch-vandalischen Gepiden. Nachdem dann ein halbes Jahrhundert lang (510—568) die Langobarden in Südmähren und Pannonien geherrscht hatten, waren die germanischen Stämme teils vernichtet, teils abgezogen, und das Land wurde nun erneut Opfer eines asiatischen Ansturms: des der mongolischen Avarn.

Unter ihrem Fürsten (Chagan = Khan) siedelten sich diese in Pannonien an und verbreiteten sich unter Baján über das ganze Donaugebiet von

Bild oben: Große Befreiungsfeier in Brunn

Bild unten: Der Hauptplatz der Stadt Brunn, der früher Großer Platz hieß, dann aber durch die Tschechen in Freiheitsplatz umbenannt wurde, erhielt nun den Namen des wahren Befreiers, Adolf Hitler



Aufn. [2] Scherl Bilderdienst

den Alpen zum Schwarzen Meer. Sie beherrschten 228 Jahre lang das Land bis zur Enns, das in Schutt und Wüste sank. Aber wo das Gebirge anfängt, wurde dem Untergang Einhalt geboten. Schon einmal, unter den Römern, war das so gewesen. Wieder zeigte sich die Bedeutung der Alpen und ihrer Ausläufer an der Donau bei Wien. Zu jener Zeit begann die Einsickerung slawischer Volksteile aus dem Osten und Südosten in die Alpenländer, während andere Stämme der Slawen in Böhmen und Mähren Fuß faßten.

Im Zuge der Ereignisse konnten sich dann einige slawische Stämme, die Tschechen (Böhmen) und die Moraver (Mähren) unter dem Franken Samo von den Avaren befreien, aber erst Karl dem Großen gelang es, deren Macht endgültig zu brechen. Er drang 791 bis Raab vor, und sein Sohn Pippin stürmte 796 ihre Hauptsitze zwischen Donau und Theiß. Der Chagan Tudun ließ sich in Aachen taufen. Der über die Theiß zurückgegangene Rest des Volkes verband sich mit den Bulgaren, der diesseitige verlor sich unter den Slawen.

Unter Karl dem Großen setzte gegen die Avaren eine planvolle deutsche Ostkolonisation ein. Karl gründete 803 zum Schutz des Reiches gegen die barbarischen Osthorden die avarische Ostmark und vereinigte sie mit dem Reich. Sie umfaßte das heutige Österreich bis zum Ostrand der Alpen und zur Drau, im wesentlichen also das alte römische Noricum. Ein starker Zug deutscher Kolonisten aus Bayern, Franken und Sachsen machte das verödete Land wieder fruchtbar³⁾. So ging hier das beste Menschengut des Reiches ans Werk, um ein Bollwerk guter bürgerlicher Kultur, aber auch des Schwertes gegen den Osten zu errichten.

4. Bild: Vordringen der Slawen

Die Ostkolonisation Karls des Großen verhütete jedoch noch ein Zweites: das Zerriebenwerden der im deutschen Gebiet ansässigen Germanen zwischen den Romanen im Westen und den von Osten her vordringenden Slawen. Wie seit wenigen Wochen wieder, so standen zu jener Zeit Böhmen und Mähren unter deutscher Oberhoheit, und es verdient bemerkt zu werden, daß sich die

³⁾ Wahrscheinlich wurden viele der zwangsweise bekehrten Niedersachsen in die Ostmark verpflanzt.

Bild rechts: Der ehemalige „Masarykplatz“ in Znaim (Süd-Mähren), benannt nach dem „Schöpfer“ der Tschechoslowakei, Masaryk, der anfänglich einer gebietlichen und staatsrechtlichen Scheidung von sudetendeutschem und tschechischem Volkstum das Wort geredet hatte, legte dadurch, daß er diesem richtigen Grundsatz untreu wurde, selbst den Keim des Todes in sein eigenes Volk

Germanen bei ihrer Kolonisation in den Ortsgebieten auch später im wesentlichen an die Grenzen hielten, die Karl der Große ihnen gesetzt hatte. Umgekehrt erreichten die Slawen ihre größte Ausdehnung nach Westen zwar erst in der Folgezeit (bis rund 1400), dies jedoch nur mit versprengten Volkssplintern, die zeitweise bis zur Linie Lübeck—Magdeburg, dann die Saale entlang und weiter südwärts sogar bis vor Bamberg gelangten.

Die wahrscheinliche Heimat des ursprünglichen slawischen Gesamtvolkes war bis zum 3. Jahrhundert n. Zw. das Land zwischen den Waldai-Höhen und den Alaunischen Bergen, das im Süden an die die pontische Steppe innehabenden Sarmaten grenzte, mithin also ein Teil des heutigen Rußlands.

Als die Germanen im 3. und 4. Jahrhundert nach Westen zogen, rückten die Slawen nach und teilten sich dabei in verschiedene Völker auf. Die Tschechen kamen um 400 anscheinend bereits bis zu den Sudeten und besetzten nach dem Verschwinden der Markomannen wohl in der zweiten Hälfte des 5. oder in der ersten Hälfte des 6. Jahrhunderts Böhmen und Mähren, während später die Slowenen — nach Abzug der Langobarden — von der Donau aus über Pannonien und Noricum nach Karnien südlich der Drau vordrangen und 595 mit den Bayern im Pustertal in Kampf gerieten.

Böhmen (Bojohaemum) hat seinen Namen von den keltischen Bojern, die vor den Markomannen dort ansässig waren. Die später einwandernden Tschechen wurden auch Beo-Winiden, d. h. böhmische Wenden genannt. Böhmen und namentlich Mähren waren damals stark von Deutschen durchdrungen; die mährische Hauptstadt Brunn⁴⁾ wies einen besonders hohen Prozentsatz an Deutschen auf.

⁴⁾ Brunn, altslawisch „brno“, d. h. Lehm, so genannt nach dem lehmigen Boden der dortigen Gegend. Noch heute heißt ein Teil Alt-Brünns „die Lehmstätte“. — 1890 war Brunn noch zu 70 Prozent deutsch.





Der Hradschin, die Burg Prags, mit dem zur Zeit Kaiser Karl IV. von dem schwäbischen Baumeister Peter Parler erbauten, großartigen St.-Veits-Dom. Prag, das seit Karl IV. etwa hundert Jahre lang die Hauptstadt des „Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation“ war, sah nach langer Zeit im März 1939 wieder die deutsche Flagge auf dem Hradschin wehen, als der Führer an der Spitze der deutschen Truppen in die alte Kaiserburg einzog

Unter Ludwig dem Deutschen, einem Enkel Karls des Großen, setzten dann jene Versuche ein, die sich von Zeit zu Zeit erfolglos wiederholten, bis sie, nach dem Weltkrieg krampfhaft fanatisch erneuert, vor unseren Augen wiederum zusammenbrachen: die Versuche, aus Böhmen und Mähren einen unabhängigen Slawenstaat zu machen. Bis heute offenbarte sich bei diesen Slawenstämmen dabei stets ein entscheidender Mangel an staatenbildender, staaterhaltender und kulturschaffender Kraft, so daß sie letztlich immer wieder Anlehnung suchten. Zur Zeit Ludwigs des Deutschen gingen die Loslösungsbestrebungen von Mähren aus, wo Mojmir I., der sich gegen den Kaiser auflehnte, seinem von Ludwig eingesetzten Neffen Rastislaw die Herrschaft überlassen mußte. Aber auch Rastislaw benutzte die Familienzwickigkeiten der Karolinger und machte sich vom Frankenreich unabhängig. Sein Neffe und Mitregent Swatopluk schwang sich zum Alleinherrscher auf und wurde 874 zu Forchheim vom Kaiser gegen Treueversprechen und Tribut als erblicher Herzog des mährischen Reiches anerkannt. Er unterwarf sich nun auch die böhmischen Tschechen unter Boriwoj I., die aber schon 895 wieder abfielen und sich dem Frankenreich erneut voll unterwarfen.

Das Jahr 906 wurde für Mähren von einschneidender Bedeutung: die Magyaren fielen ins Land ein und brachten den östlichen — heute slowakischen — Teil völlig unter ihre Botmäßigkeit, so daß er den Namen Mähren verlor. Bis zur

Gründung der „Tschechoslowakei“ blieb das einstige Ostmähren ungarisch, und erst jetzt steht die Slowakei als freier Staat unter Deutschlands Schutz. Das westliche Mähren aber wurde seit 906 von Böhmen aus in erhöhtem Maße tschechisch durchsetzt. 929 erkannte Wenzel, der Sohn Wratislavs I., die Oberhoheit Heinrichs I. an. Sein Bruder, Mörder und Nachfolger Boleslaw I., mußte 950 Otto I. den Huldigungseid leisten, nachdem sein Versuch, Böhmen vom deutschen Einfluß zu befreien und es selbständig zu machen, kläglich gescheitert war. Zeitweise (1003—1029) kam das Land an Polen, bis Bretislaw I. von Böhmen es zurückholte; und seitdem blieben Böhmen und Westmähren verbunden.

In diese Zeit fielen auch die böhmischen und ungarischen Kriege Heinrichs III. (1039—1056). Durch sie wurde das deutsche Ansehen im Osten so weit ausgedehnt wie nie zuvor, und einen dauernden Gewinn hatte davon die Ostmark, die damals im wesentlichen die noch heute gültigen Grenzen erhielt.

1041 sicherte der Friede zwischen Böhmen und dem Reich die weitere Entwicklung Böhmens und Mährens im engsten Anschluß an Deutschland. Und dieser Anschluß blieb bestehen, weil den natürlichen Gegebenheiten des Raumes entsprechend Böhmen und Mähren auf das Reich angewiesen sind. Erst Napoleon I. schlug 1806 die große Bresche in den Körper des Reiches, aber selbst nach ihm gehörte Böhmen wieder bis 1866 dem Deutschen Bund an.

Lokomotivbau in Österreich 1898 bis 1938



Der Bahnhof in Wien-West. D-Zug Wien–Berlin mit 1D2-S.L. Reihe 214

Aufn. [3] Kreutzer

Im Zuge der Eingliederung Österreichs in das Deutsche Reich am 13. März 1938 wurden auch die bisherigen Österreichischen Bundesbahnen durch die Deutsche Reichsbahn übernommen. Die Österreichischen Bundesbahnen umfaßten einschließlich der von ihnen betriebenen Privatbahnen eine Streckenlänge von etwa 5800 km. Da Österreich vorwiegend Gebirgsland ist, lagen von dem Gesamtnetz nur etwa 18 % in der Ebene und etwa 82 % in den Steigungs- bzw. Gefällstrecken. Etwa 22 %, d. h. über ein Fünftel aller Strecken wiesen Neigungen über 10 ‰ auf. Diese ungünstigen Betriebsverhältnisse erforderten vom Anfang der Eisenbahnen an besonders kräftige Lokomotiven. Schon in frühester Zeit hat man in Österreich Versuche gemacht, hohe Gebirge zu überwinden und mit Hilfe von Tunnels kürzere Verbindungen zu schaffen. So wurde bereits um 1850 der Semmering in einer Höhe von über 1000 m dem Eisenbahnbetrieb erschlossen. Man glaubte damals noch nicht daran, auf Steigungen von 25 ‰ den Lokomotivbetrieb einführen zu können, machte ihn dann aber durch besondere Konstruktionen von Lokomotiven doch möglich. Bald folgten die Überquerungen weiterer Pässe über den Brenner, den Arlberg und die Hohen Tauern, zuletzt noch die Anlage der Mittenwaldbahn, die kurz vor dem Krieg als erste elektrische Gebirgsbahn eröffnet wurde. Nach dem Krieg wurden dann auch die Brenner- und die Arlbergbahn auf elektrische Zugförderung umgestellt.

Aus diesen Verhältnissen heraus wurden der Entwicklung der Lokomotiven in Österreich eigene

Wege gewiesen. Als Pionier im Lokomotivbau gilt der Sektionschef Gölsdorf¹⁾, der viele Jahre — bis zu seinem Tode im Jahre 1916 — den Lokomotivbau maßgeblich beeinflusste. Seine Nachfolger waren Sektionschef Rihosek²⁾ und, in den letzten Jahren bis zur Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn, Zentralinspektor Lehner³⁾.

Die österreichischen Bahnen besitzen eine 100-jährige Geschichte. Schon 1837 wurde die erste Dampfeisenbahn eröffnet, und nur wenige Jahre später begann der Lokomotivbau im eigenen Lande. Nur wenige Lokomotiven wurden, im Gegensatz zu der Praxis in anderen Ländern, aus England bezogen.

Der Lokomotivpark der früheren Österreichischen Staatsbahn war nach Zahl und Bauart der Lokomotiven sehr umfangreich. Zudem bestanden in Österreich noch zahlreiche Privatbahnen, die ihre eigenen Bauarten in Dienst stellten. Im Jahre 1908 wurden die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, die Ferdinands-Nordbahn, die Nordwestbahn, die Süd-Norddeutsche-Verbindungsbahn und die Böhmisches Nordbahn von der Österreichischen Staatsbahn übernommen. Das auf diese Weise entstandene weiträumige Staatsbahnnetz bestand aber nur bis 1918, wo beträchtliche Teile an die

¹⁾ Dr.-Ing. h. c. Karl Gölsdorf (1861—1916), zuletzt Sektionschef im Österreichischen Eisenbahnministerium.

²⁾ Ing. Johann Rihosek, bis 1923 Sektionschef im Bundesministerium für Verkehr, heute Professor an der Techn. Hochschule Wien.

³⁾ Ing. Alexander Lehner, Zentralinspektor bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen.

Nachfolgestaaten fielen. Die nach dem Kriege auf österreichischem Gebiet verbleibenden Strecken der früheren Österreichischen Südbahn wurden dann 1922 eingegliedert.

Bei der Übernahme der Österreichischen Bundesbahnen durch die Deutsche Reichsbahn waren an Fahrzeugen vorhanden:

	Österreich Stückzahl	Deutsch- land Stückzahl	Verhältnis Österreichs zu Deutschland in %
Dampflokomotiven	2008	20187	rd. 10
Elektr. Lokomotiven	220	521	„ 40
Diesel- u. Benzin- Lokomotiven	15	1688	„ 7
Dampftriebwagen.	10		
Elektr. Triebwagen.	29		
Diesel-Triebwagen	36		
Benzin-Triebwagen	28	60339	„ 9,1
Personenwagen ...	5903		
Dienstwagen	1062		
Güterwagen	32815		
		595360	„ 5,1

Auch auf Fach- und Weltausstellungen war der österreichische Lokomotivbau gut vertreten und durfte manche Auszeichnungen für besondere Leistungen ernten. Die letzte Beschickung einer größeren Ausstellung erfolgte 1925 in München, wo die 2D-Schnellzug-Lokomotive, die 1F-Güterzug-Lokomotive und die F-Zahnrad-Tender-Lokomotive gezeigt wurden.

Österreich besaß bis 1918 sechs Lokomotivbauanstalten: Sigl in Wiener Neustadt, die Staatsbahnfabrik (Steg) in Wien, die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf bei Wien, die Linzer Zweigfabrik der Firma Krauss in München, die Böhmischo-mährische Lokomotivfabrik in Prag und die Firma Breittfeld, Danek & Co. in Prag. Die beiden letzteren begannen den Lokomotivbau 1900 bzw. 1912 und gehörten seit der Aufteilung Österreichs zur ehemaligen Tschechoslowakei. Von den vier Maschinenbauanstalten Österreichs sind drei

große Fabriken 1929/1930 der Ungunst der Zeit zum Opfer gefallen. Als einzige ist die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, die seit 1871 Lokomotiven herstellt, bestehen geblieben.

Die österreichische Lokomotivindustrie hat viele Jahrzehnte hindurch Auslandslieferungen ausgeführt, zum Teil in erheblichem Umfang. Absatzgebiete waren in den ersten Jahrzehnten der Eisenbahn besonders Rußland, Italien und Spanien. Von 1870 bis nach der Jahrhundertwende wurde der Balkan stark beliefert: Serbien, Bulgarien, Rumänien und die Türkei erhielten zahlreiche Lokomotiven, teilweise Neukonstruktionen aus Österreich. Vereinzelt wurden in den Jahren der Hochkonjunktur des vorigen Jahrhunderts Lokomotiven österreichischer Herkunft auch von Deutschland beschafft, so besonders nach dem Kriege 1870/71 von den Staatsbahnen in Preußen, Bayern, Sachsen und Elsaß-Lothringen, ferner von verschiedenen größeren Privatbahnen in Preußen. Österreichische Lokomotiven sind (1899/1900) auch nach Belgien und Ägypten gegangen. Nach dem Weltkrieg erfolgten größere Lieferungen nach Frankreich, Griechenland und allen Nachfolgestaaten, die bei der Aufteilung des Fahrparks nicht nur gebrauchte, sondern auch neue Lokomotiven zugewiesen erhielten. Bei dieser Gelegenheit wurden auch Polen, Jugoslawien, Italien und Rumänien beliefert. In den letzten zehn Jahren war der österreichische Lokomotivbau sehr mäßig beschäftigt: vom Ausland wurden keine, von den Bundesbahnen nur gelegentlich Aufträge erteilt. Erst jetzt ist es wieder möglich geworden, der einzig noch bestehenden Fabrik Floridsdorf eine bessere Beschäftigung zu gewährleisten.

Henschel führte besonders in den Jahren des Weltkrieges umfangreiche Lokomotivlieferungen nach Österreich aus. Die Gesamtzahl überstieg 350 Maschinen; unter ihnen befanden sich die Gattungen G7 und G10 in beträchtlicher Anzahl. Auch drei große Schneeschleudermaschinen für die Österreichischen Bundesbahnen verließen nach dem Weltkrieg das Kasseler Werk.



Der Bahnhof Linz an der Donau



Bahnhof Linz. D-Zug Wien – Passau – Frankfurt mit 2C2-H.T.L., Reihe 729, Baujahr 1936

Die Henschel- Stromlinien-Dampf- Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn

Bild nebenstehend:

Der Stromlinien-Dampfzug verläßt
Dresden



Im Jahre 1935 hat die Firma Henschel & Sohn unter Fabriknummer 22500 eine neue Stromlinien-Schnellfahr-Lokomotive für die Deutsche Reichsbahn zur Ablieferung gebracht, die in der Entwicklungsgeschichte der Dampflokomotive mit an erster Stelle steht. Die Lokomotive ist zur Beförderung eines eigens gebauten Vierwagenzuges für die Höchstgeschwindigkeit von 175 km in der Stunde gebaut. Nach zahlreichen Probefahrten, die durch verschiedene Gegenden des Reiches führten, wurde die Lokomotive zunächst auf der 100-Jahr-Ausstellung der Deutschen Reichsbahn im Sommer 1935 in Nürnberg gezeigt und bei der Parade der Fahrzeuge am 8. Dezember 1935 der Öffentlichkeit vorgeführt.

Im Jahre 1936 wurde die Lokomotive, die bei der Reichsbahn die Nummer 61001 trägt, auf der Strecke Berlin—Dresden in Dienst gestellt und ist unter dem Namen „Henschel-Wegmann-Zug“ bekannt geworden.

Der Zug befährt diese Strecke täglich viermal, d. h. zweimal hin und zurück mit einer Gesamtleistung von 720 km. In diesem fahrplanmäßigen Dienst zwischen Berlin und Dresden wird der einmalige Weg von 180 km in 100 Minuten zu-

rückgelegt, d. h. der Henschel-Wegmann-Zug hat mit dieser Leistung das in Amerika zum Schlagwort erhobene Ziel des „mile a minute train“ bereits praktisch übertroffen, da unser deutscher Stromlinienzug in der Minute 1,8 km oder 1,117 engl. Meilen zurücklegt. Im übrigen hat derselbe Zug zuvor auf der Berlin—Hamburger Strecke bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h erreicht, so daß die Henschel-Stromlinien-Lokomotive der Reihe 61 als die gegenwärtig schnellste Tender-Lokomotive der Welt bezeichnet werden muß.

Augenblicklich entwickelt Henschel eine noch leistungsfähigere, äußerlich sehr ähnliche Stromlinien-Tender-Lokomotive, die mit ihrer Achsanordnung 2C3 ihre Vorgängerin im Dienstgewicht um 15 t übertreffen und mit Dreizylinder-Triebwerk ausgestattet sein wird. Die Vorräte an Wasser und Kohle sind erhöht worden, von 17 cbm Wasser auf 21 cbm und für Kohle von 5 auf 6 Tonnen. Diese neue Maschine wird dann nicht allein die schnellste, sondern zugleich auch die schwerste Schnellzug-Tender-Lokomotive der Welt darstellen.

Der Dampf-Lokomotivbau hat bewiesen, daß die Zeit des Dampfbetriebes bei der Eisenbahn nicht

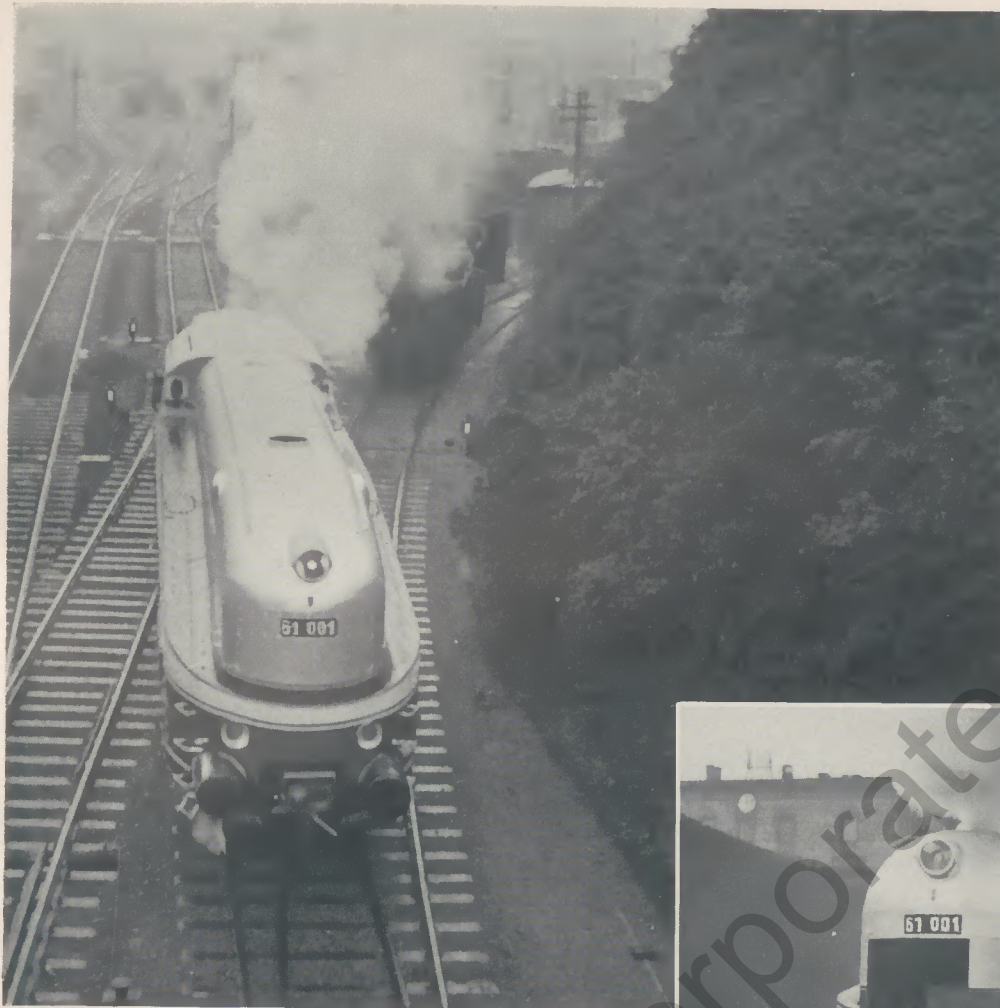


Bild oben:

Die erste Probefahrt der Henschel - Stromlinien - Lokomotive in Kassel

Bild Mitte:

Auf der Probefahrt in Würzburg. Die Maschine wird mit fachmännischen Augen geprüft

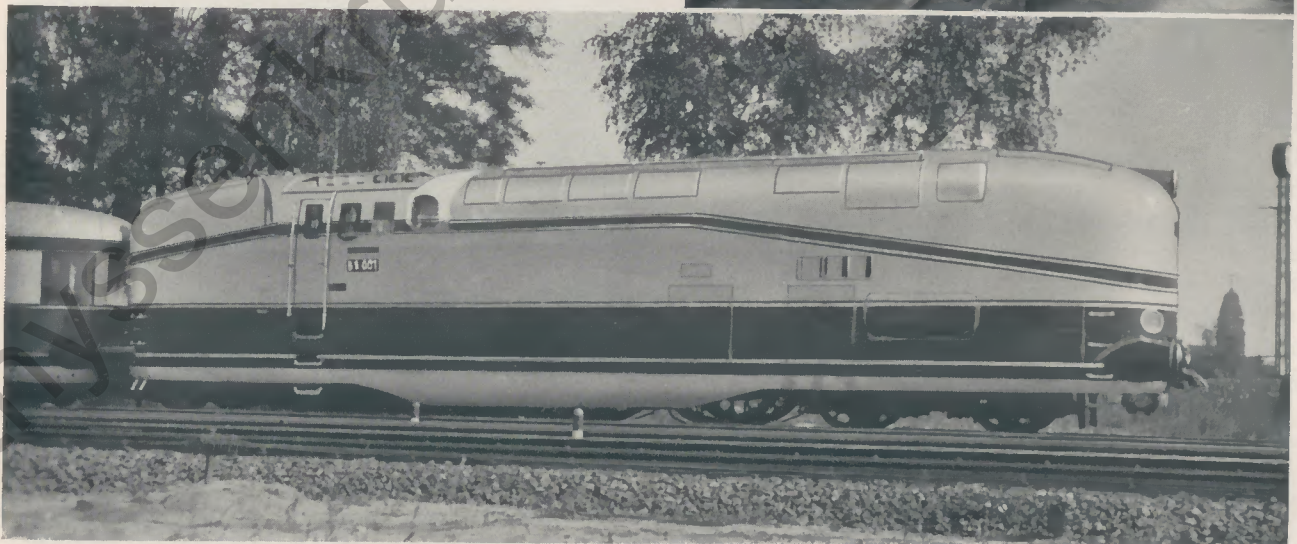
Bild unten:

Man sieht es der Maschine an, daß sie für hohe Geschwindigkeiten gebaut ist. Auch bei der Rückwärtsfahrt erreicht die Lokomotive eine Geschwindigkeit von 140 Stundenkilometern

Aufn. [4] Kreuzer



nur nicht vorbei, sondern im Gegenteil noch ausbaufähig ist und gesteigerte Leistung ermöglicht. Die Zukunft wird dies noch klarer hervortreten lassen, und die Firma Henschel wird, ihrer Überlieferung getreu, in vorderster Linie an der Lösung aller hierhergehörigen Aufgaben mitarbeiten.





„Aufklärer durch!“

H. Roehlike

Der Motor wird mit dem Preßluftgerät angelassen

Der wendige Jäger, der große Reichweiten anfliegende Kampfflieger, begeistern durch ihre Schnelligkeit und ihren Kampfeinsatz immer wieder die Herzen unserer Jugend, die von ihrer Soldatenzeit als Freiwillige der Luftwaffe träumen. Wenig hört und liest man von unseren Aufklärern, die als Auge der Front und der höheren Führung ihren aufgabenreichen und verantwortungsvollen Dienst verrichten.

Man kann den Aufklärer als Keimzelle der Militärliegerei betrachten. Als die zu Anfang des Weltkrieges noch unersetzliche Kavallerie und die späterhin eingesetzte Radfahrertruppe die immer entfernter liegenden Erkundungsziele nicht mehr erreichen konnten, wurde das Flugzeug in immer steigendem Maße zur Aufklärung herangezogen.

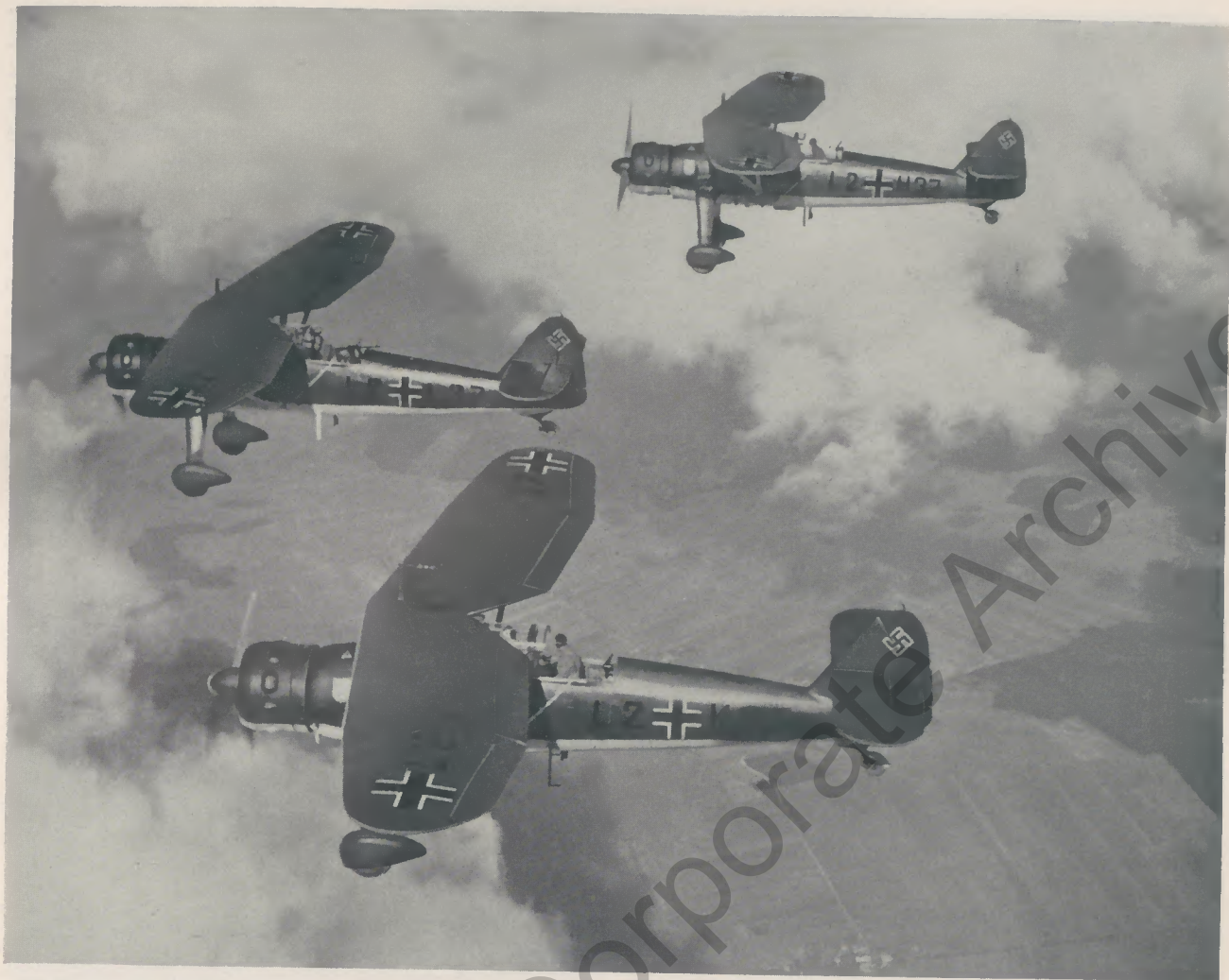
Die im modernen Kriege großen Entfernungen zwischen den gegnerischen Linien und zum feindlichen Hinterland lassen den Einsatz der Luftwaffe nicht mehr hinwegdenken. Soweit heute berittene Abteilungen und Panzerspähwagen Aufklärerdienste leisten, handelt es sich um Kampfaufgaben, die im Einsatzbereich dieser Einheiten liegen. Darüber hinaus stellt der moderne Krieg Aufgaben, die nur von der Luftaufklärung gelöst werden können. Neben der Fernerkundung, deren Ziele über Hunderte von Kilometern von den eigenen Stellungen entfernt sind, fallen dem Nahaufklärer als Beobachter

bestimmter Frontabschnitte die Erkundung feindlicher Bewegungen, feindlicher Reserve- und Bereitstellungen sowie Vorbereitungen in der Etappe des Feindes zu. Hinzu kommt als eine der wichtigsten Aufgaben die Schußbeobachtung der eigenen Artillerie, die im Weltkriege noch hauptsächlich von Fesselballonen geleitet wurde.

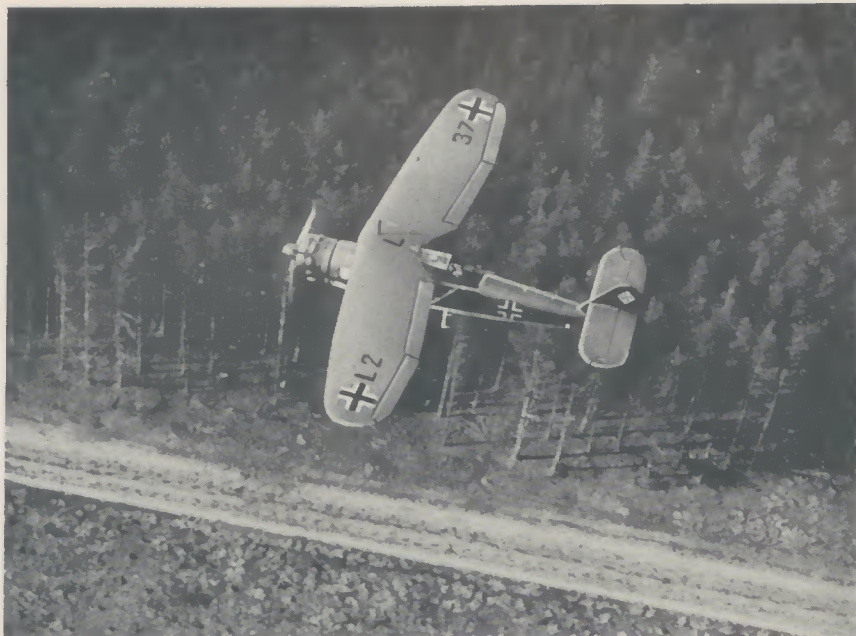


Aufn. (2) Roehlike

Letzte Vorbereitungen vor dem Start. Ein Unteroffizier vom Bodenpersonal beaufsichtigt das Anlassen des Motors



Aufklärer auf dem Marsch in Kettenfront. Bald löst sich die Kette auf und die Aufklärer streben in großer Höhe, vor der Erdsicht durch Wolken geschützt, einzeln ihrem Erkundungsziel zu

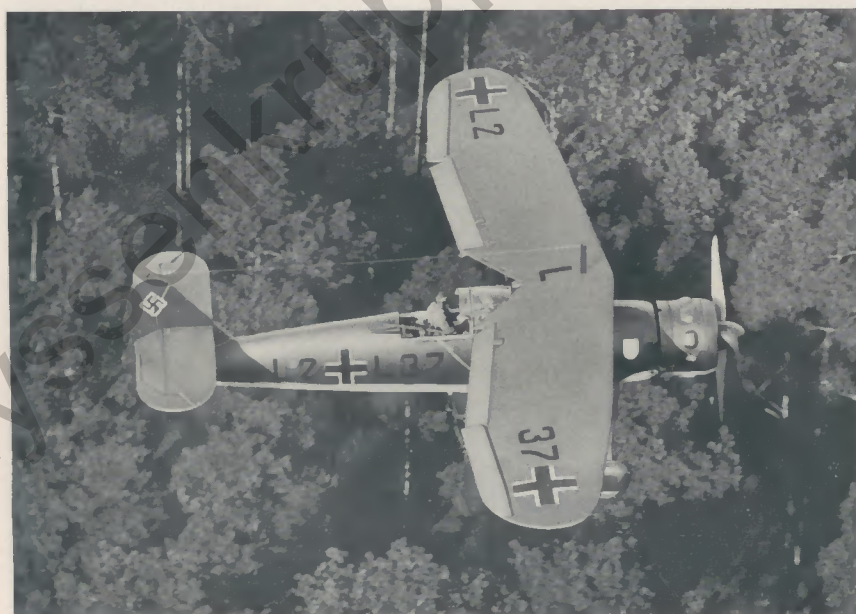


An den Konstrukteur stellt der Verwendungszweck eines Aufklärungsflugzeuges nicht unerhebliche Anforderungen. Gute Sicht des Beobachters und gute Verständigung zwischen Führer und Beobachter sind Grundvoraussetzungen eines Aufklärungsflugzeuges. Erreichen und Erkunden des befohlenen Zieles ist die Aufgabe der Besatzung: „Aufklärer durch!“ Der Aufklärer ist Kampfziel aller Jäger und der Bodenabwehr, denn ihn zu vernichten bedeutet Verhinderung der wertvollsten Nachrichten. Für die Abwehr ist der Beobachter mit einem beweglichen, auf einer Schwenkarm Lafette montierten, leichten MG. ausgerüstet. Die Naherkundung

Es mag sein, daß diese Aufgaben des Aufklärungsfliegers dem Schein nach weniger heroisch anmuten, und doch ist auch hier, wie immer im Leben, die unscheinbare Leistung mit um so größerem persönlichen Einsatz verbunden. Fernab von der eigenen schützenden Front, ohne Waffenhilfe eigener Jäger, weit im Rücken der feindlichen Linien, ist der Aufklärer nur auf sich selbst, auf die Leistungsfähigkeit seiner Maschine und auf seinen eigenen Mut und sein Selbstvertrauen angewiesen. Er trägt das Bewußtsein in sich, daß seine Meldungen entscheidend für die Führung der eigenen Front, oftmals entscheidend für das Leben von tausenden Kameraden auf der Erde und für die Sicherheit und den Sieg seines Vaterlandes sind.

zwingt den Aufklärer in den Feuerbereich feindlicher Infanterie, gegen die ein starres MG. des Flugzeugführers als Abwehrwaffe eingebaut ist. Die Erkundungsergebnisse werden durch Bordfunk, durch Meldebeutelabwurf und durch Auswertung des mit dem Reihenbildgerät und der Handkammer aufgenommenen Bildmaterials nach der Rückkehr der Truppenführung übermittelt.

Wie schon im Weltkrieg der Aufklärer zu weiteren Aufgaben herangezogen werden mußte, so verlangt eine moderne Luftwaffe auch von einem Aufklärer auf Grund der im Kriege gemachten Erfahrungen höchste Anpassungsfähigkeit für den Einsatz an der Front. So ist das von Henschel konstruierte Baumuster Hs 126 folgerichtig nicht nur als Aufklärer entwickelt worden,



Luftbilder Hans Schaller
Freigegeben RLM. Nr. 7402, 7414/39

Bild oben:

Über dem Erkundungsziel stößt der Aufklärer durch Wolkenlücken herab. Dicht am Waldrand entlang zieht der Flugzeugführer die Maschine. Hier zeigt sich die Flugfähigkeit der Hs 126 in hohem Maße

Bild unten:

Fast streift die Maschine die Wipfel der Bäume zur Erkundung feindlicher Tarn- und Bereitstellungen

sondern auch als leichter Bomber und als Nebelträger. Die Überlegungen hierzu lagen nicht fern. Wie auch der Spähtrupp vorgehender Infanterie kleinere Widerstände zu brechen hat, so fällt auch dem Luftaufklärer die Aufgabe zu, kleinere Widerstände des Feindes durch Bombenabwurf zu brechen und der feindlichen Luftabwehr empfindlichen Schaden zuzufügen. Beim Einsatz größerer Kampfverbände ist die Vernebelung gegen Sichtwirkung feindlicher Flak ein wertvoller Helfer. Kennzeichnend für die an ein



modernes Mehrzweckflugzeug gestellten Aufgaben ist die Möglichkeit einer schnellen Umrüstung der Hs 126, die in 30 Minuten vom Naherkunder auf Bomber umgerüstet werden kann. Zahlreiche Aufklärungsverbände dienen heute in der deutschen Luftwaffe der Verteidigung unseres Vaterlandes. Ihre Leistungen stehen in nichts den Leistungen anderer Luftwaffenteile nach. Im gleichen Schritt marschiert die Bodenorganisation mit ihren Nachrichten- und technischen Gruppen, die als vollmotorisierte Funktruppen eingesetzt werden und mit vollständiger phototechnischer Ausrüstung für die Entwicklung, Entzerrung und Auswertung der mit den schärfsten Reihenbildgeräten und Handkamern gemachten Aufnahmen versehen sind.

Unsere Aufnahmen zeigen das Henschel-Mehrzweck-Flugzeug Hs 126 beim Einsatz als Naherkunder in der deutschen Luftwaffe.

Luftbilder Hans Schaller
Freigegeben RLM. Nr. 7427, 7405, 7431/39

Bild oben:

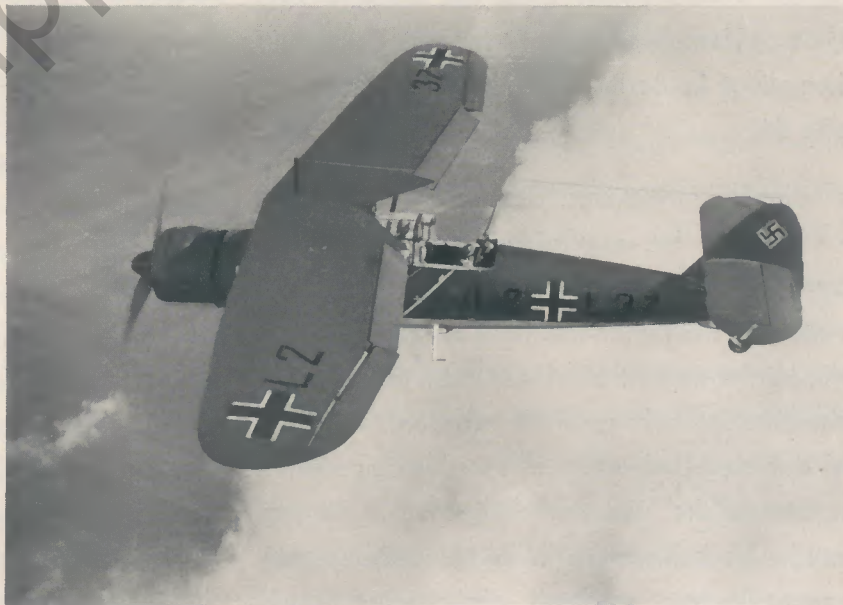
Das Photographieren des feindlichen Geländes mit der Handkammer ist eine der wichtigsten Aufgaben des Beobachters

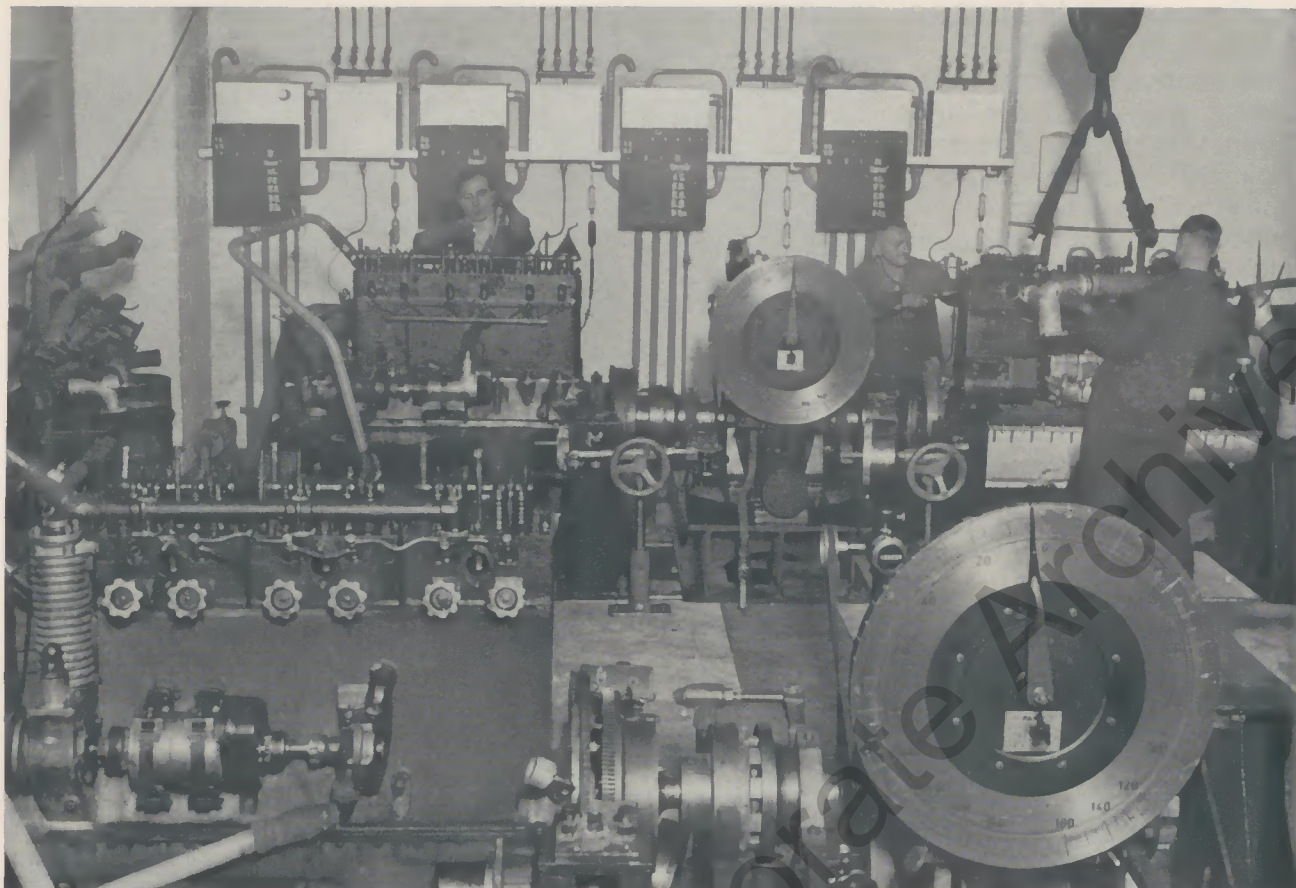
Bild Mitte:

Über die Bordwand gelehnt bedient der Beobachter die Handkammer. Ein Stehgurt sichert ihn vor dem Herausfallen aus dem Beobachterraum

Bild unten:

Angreifende Jäger wehrt der Beobachter mit einem beweglichen MG. ab





Motoren-Bremsstand

Das neue Kraftwagen-Ausbesserungswerk in Berlin

Karl Gippert

Um die Mitte des vergangenen Jahres wurde in der Reichshauptstadt ein neues Ausbesserungswerk für Henschel-Kraftwagen in Betrieb genommen. Dieses jüngste Glied der Einrichtungen, die dem Henschel-Kundenkreis zur Verfügung stehen, liegt in Berlin-Mariendorf, Großbeerensstraße 54.

Die schnelle Entwicklung des Kraftverkehrs und die dadurch hervorgerufene Steigerung der Wagenherstellung mußte auch eine stetige Fortentwicklung des Kundendienstes zur Folge haben. Berlin-Mariendorf ist als Platz für das Kraftwagenausbesserungswerk gewählt worden, weil die Zahl der Henschelwagen in Nordostdeutschland eine beachtliche Höhe gewonnen hat, und weil sämtliche Verkehrsadern in der Reichshauptstadt zusammenlaufen, wodurch ein starker Durch-

gangsverkehr entsteht. Daß der Entschluß richtig war, beweist die starke Inanspruchnahme des Berliner Werkes sowohl durch die Berliner Kundschaft als auch durch Besitzer von Henschelwagen aus dem gesamten Reiche. Mit Rücksicht auf den Durchgangsverkehr ergab es sich von selbst, daß das Werk an eine Ausfallstraße Berlins gelegt werden mußte. Die Wahl fiel auf die Reichsstraße 101, die in Berlin-Mariendorf die Bezeichnung Großbeerensstraße führt und in rund 17 km Entfernung in südlicher Richtung auf den Reichsautobahnring mündet. Damit ist der Besuch des Werkes für alle aus dem Westen, Süden und Osten des Reiches kommenden Fahrzeuge wesentlich vereinfacht, da sie im Bedarfsfalle eine Durchquerung Berlins vermeiden können. Als Vorbild für das Instandsetzungswerk wurde die Reparaturwerkstatt des Stammhauses ge-



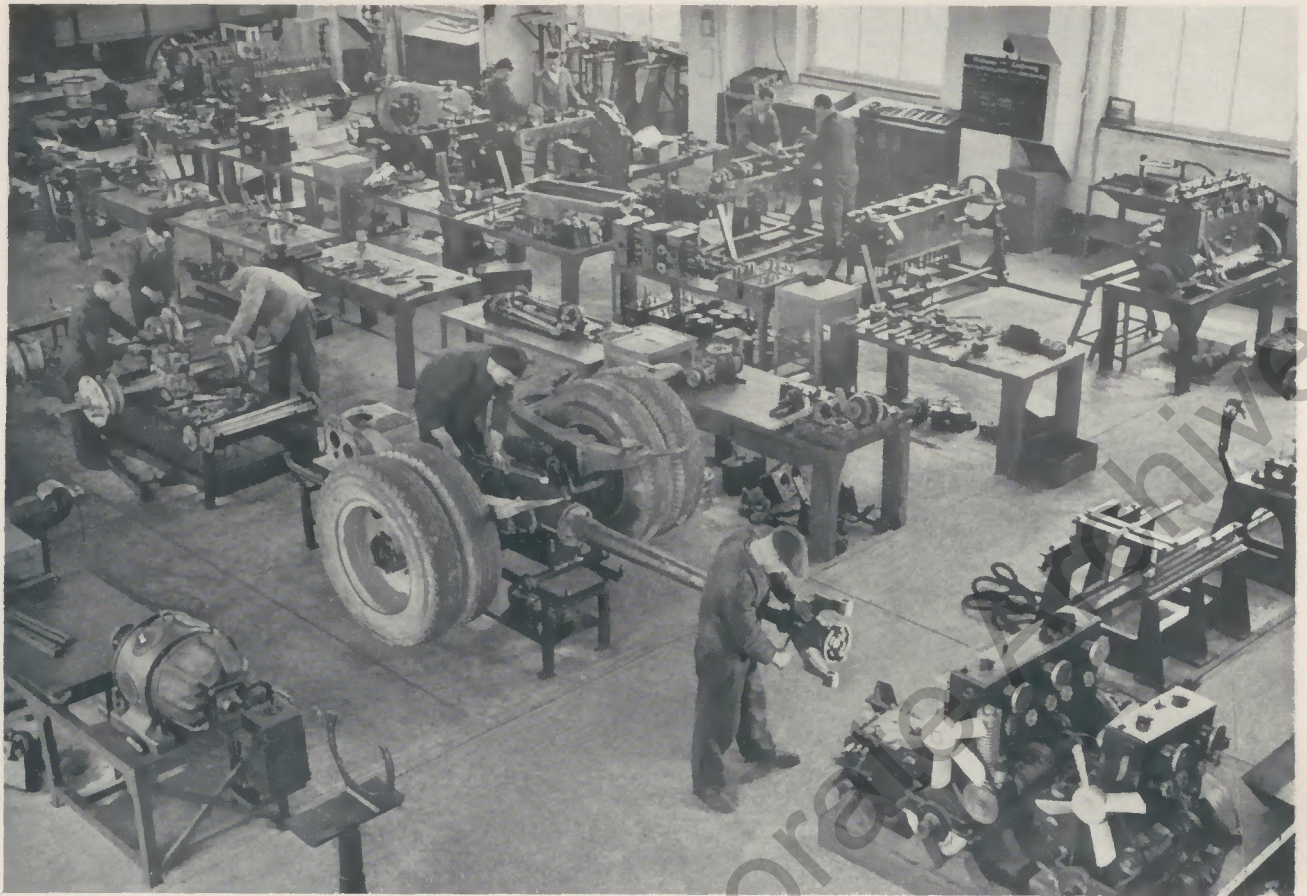
Pumpenprüfstand und Zündanlagenprüfstand

wählt, wobei in erster Linie auf Zweckmäßigkeit und Übersichtlichkeit geachtet wurde, denn diese Gesichtspunkte sind für die schnelle und reibungslose Durchführung von Instandsetzungsarbeiten ausschlaggebend. Einen kleinen Einblick gewähren die Abbildungen 1 bis 4.

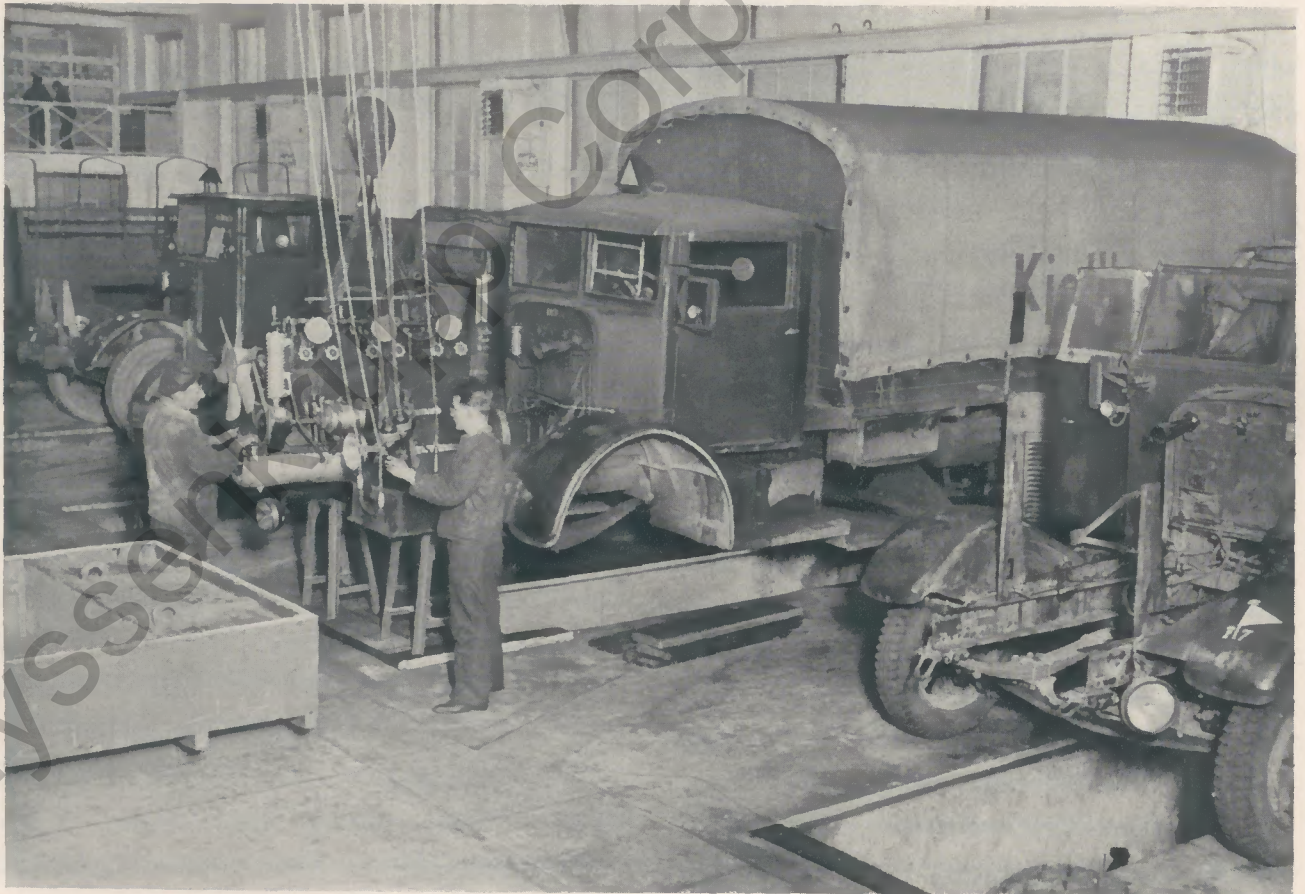
Das neue Kraftwagenausbesserungswerk umfaßt gleichzeitig das frühere Ersatzteillager in Berlin-Charlottenburg, Stülpnagelstraße, das jedoch eine ganz bedeutende Ausgestaltung erfahren hat. Fast alle Ersatzteilanforderungen der näheren und weiteren Umgebung Berlins können heute von Berlin-Mariendorf aus erledigt werden, was eine wesentliche Ersparnis an Zeit und Kosten für die Kunden mit sich bringt. Zum schnellen Liefern von Ersatzteilen steht dem Ausbesserungswerk ein $2\frac{1}{2}$ -t-Lieferwagen zur Verfügung. Ferner ist ein Abschleppwagen vorhanden, der sich besonders im Winter bereits als unentbehrlich erwiesen hat.

Durch Einrichtung eines Nachtdienstes ist dafür gesorgt, daß die Kunden in besonders dringenden Fällen auch außerhalb der Arbeitszeit ihre Wünsche vorbringen können. Die früher in Berlin W 62, Kurfürstenstraße 133, befindlichen Räume des Henschel-Kraftwagenverkaufsbüros sind ebenfalls nach Berlin-Mariendorf verlegt worden.

Eine wertvolle Ergänzung des Henschel-Kundendienstes in Berlin bedeutet der Einsatz eines Richtmeisters, der von Berlin aus Brandenburg und Pommern in bestimmten Zeitabständen regelmäßig betreut. Besonderer Wert wird darauf gelegt, daß nicht nur die fabrikneuen Fahrzeuge erfaßt werden, sondern daß der Richtmeister darüber hinaus auch bei Schwierigkeiten an älteren Wagen beratend zur Verfügung steht. Dadurch kann den Kunden in allen Fällen weitgehende Hilfe zuteil werden.



Blick in die Reparaturhalle in Berlin-Mariendorf



Ausbesserungsarbeiten über der Grube



Verkehrsmittel auf Briefmarken

Wolfgang Bartels

In zunehmendem Maße hat die Post aller Länder die Eisenbahn, das Schiff, den Kraftwagen und schließlich die Luftverkehrsmittel (Flugzeug und Luftschiff) in ihre Dienste gestellt. Kein Wunder, daß sich diese Entwicklung mehr und mehr auf den Briefmarken widerspiegelt. Jedem Briefmarkensammler sind die inzwischen durch ihre Seltenheit wertvoll gewordenen Marken des In- und Auslandes bekannt, auf denen Schienenfahrzeuge, Kraftfahrzeuge, Schiffe und Flugzeuge abgebildet sind.

Auch anlässlich der diesjährigen Automobilausstellung in Berlin gab die Reichspost eine Sonderfolge von drei Briefmarken heraus, die auf der Ausstellung mit einem besonderen Stempel entwertet wurden. Die drei Wertzeichen über 6 und 4 Pfennig, 12 und 8 Pfennig und 25 und 10 Pfennig versinnbildlichen den Aufstieg des deutschen Kraftfahrtwesens. Auf der 6-Pfennig-Marke (s. Abb. 1) ist im Vordergrund Karl Benz, einer der ersten Pioniere des Kraftfahrtwesens, gezeichnet. Man sieht ihn am Steuer seines historischen, dreirädrigen Motorwagens, mit dem er 1885 zum ersten Male über die Straßen Mannheims fuhr. Hinter dem badischen Erfinder ist der erste vier-rädrige Kraftwagen Gottlieb Daimlers zu sehen. Dieser Bahnbrecher des heutigen Kraftfahrzeuges, der unabhängig von Karl Benz seine Erfindung baute und sie 1886 vorführte, ist in seinem Wagen sitzend abgebildet. Das Steuer führt der Sohn Daimlers.

Die 12-Pfennig-Marke (Abb. 2) gibt den heutigen Stand deutscher autotechnischer Leistungsfähigkeit wieder. Die erprobten Rennwagen der Auto-Union und der Daimler-Benz rasen über den Nürburgring. Diese Abbildung ruft die Erinnerung an die Siege deutscher Rennwagen in aller Welt wach.

Ebenfalls wirkungsvoll und einprägsam ist die Zeichnung auf der dritten Marke der diesjährigen Verkehrsfolge der Reichspost (Abb. 3). Man sieht einen Volkswagen auf der Reichsautobahn. Die Briefmarke versinnbildlicht die Verbundenheit des deutschen Volkes mit dem Kraftverkehr. Das Auto, früher ein Luxusgegenstand der begüterten Schichten, ist heute zum Gemeingut aller schaffenden Volksgenossen geworden. So sind in

glücklicher Zusammenstellung Vergangenheit, Gegenwart und nahe Zukunft des deutschen Kraftfahrtwesens auf den Briefmarken festgehalten.

Nicht minder wertvolle Zeitdokumente finden sich auf früher herausgegebenen Briefmarken der Deutschen Reichspost. Anlässlich der 100-Jahrfeier der Deutschen Reichsbahn wurde eine Briefmarkenfolge aufgelegt, in der neben dem „Adler“, der ersten in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth verkehrenden Lokomotive (Abb. 4), auch eine neuzeitliche Lokomotive wiedergegeben war. Es handelt sich um die im Werke Henschel & Sohn gebaute Lokomotive aus der Reihe 01 (Abb. 5).

Diese 1935 herausgebrachte Lokomotivfolge der Reichspost nahm zwei Jahre später die damalige österreichische Postverwaltung anlässlich der 100-Jahrfeier der Eisenbahn in der Ostmark zum Vorbild für eine Folge, auf der Erzeugnisse des Lokomotivwerkes Floridsdorf zu sehen sind. Die Abb. 6 und 7 zeigen eine Stromlinien- und eine elektrische Lokomotive.

Im gleichen Jahre kam in Frankreich eine Briefmarkenfolge heraus, die dem 13. Internationalen Eisenbahnkongreß gewidmet war. Als Vorwurf dienten ebenfalls eine Stromlinien- und eine elektrische Lokomotive. Lokomotivbriefmarken brachten außerdem noch in früheren Jahren u. a. Belgien, USA., Brasilien und Uruguay heraus. Auf Vollständigkeit erhebt diese Aufzählung keinen Anspruch, da es den Rahmen dieses kleinen Beitrages bei weitem überschreiten hieße, wenn alle Marken mit abgebildeten Verkehrsmitteln aufgezählt werden sollten.

Anmerkung: In diesem Zusammenhang sei auf die Henschel-Sammlergemeinschaft im Werk Kassel hingewiesen, die unter der Leitung vom Arbeitskameraden Reif (TB 12) jedem Briefmarken sammelnden Henschelaner mit Rat und Tat gern zur Seite steht.





Betriebsgemeinschaften schwimmen für das WfW.

O. Muske

Im Hallenbad in Brandenburg

Zum ersten Male traten am Sonntag, dem 19. Februar 1939, in Brandenburg a. d. H. die Schwimmgruppen der Betriebsgemeinschaften mit einer größeren Veranstaltung an die Öffentlichkeit. Veranstalter war die NSG. „Kraft durch Freude“, Gausportamt Mark Brandenburg. Der Reinerlös der Veranstaltung von RM. 200,— wurde dem Winterhilfswerk überwiesen.

Die Anregung für dieses Fest gab die Schwimmabteilung HFW., die dafür mit der gesamten Planung und Durchführung betraut wurde. Am Schlußtag für die Abgabe der Meldungen konnte dem Gausportwart mitgeteilt werden, daß an der Veranstaltung 34 Gemeinschaften mit rund 150 Schwimmerinnen und 350 Schwimmern teilnehmen. Schon jetzt war der Erfolg sichergestellt. Um die Veranstaltung reibungslos durchzuführen, war es notwendig, um 10.30 Uhr die Vorkämpfe und um 15.00 Uhr die Hauptkämpfe der umfangreichen Wettkampffolge zu starten.

Am Sonntag, dem 19. Februar 1939, morgens 8.00 Uhr, starteten mit einem Reiseomnibus 25 aktive Teilnehmer und 10 Kampfrichter der HFW. vom Alexanderplatz. Mit dieser Teilnehmerzahl stellte HFW. die stärkste Gruppe. Pünktlich 10.30 Uhr ertönte in dem schönen Hallenbad das erste Startkommando; die Kämpfe hatten begonnen. In den Einzelkämpfen konnten sich alle Henschelaner durchsetzen. Sie hatten sich somit die Teilnahmeberechtigung für die Endkämpfe am Nachmittag gesichert. Vom Mannschaftszwei-

kampf der Frauen kam am Vormittag eine Lagenstaffel zur Entscheidung, in der unsere Frauen einen achtbaren 2. Platz belegten. Nach Schluß der Vorkämpfe trafen sich 400 Sportler zur gemeinsamen Mittagstafel im „Märkischen Haus“. Auf Grund einer gut durchdachten Organisation, der Disziplin und Einsatzbereitschaft jedes einzelnen war es möglich, schon 1/2 Stunde nach Schluß der Vorkämpfe die Ergebnisse bekanntzugeben. — Um 15.00 Uhr leitete Kreissportwart Schneider, Brandenburg, mit einer Ansprache den Hauptteil des Festes ein. Die Halle war bis auf den letzten Platz besetzt. Harte Kämpfe, lustige Einlagen und ein Schauspringen sorgten bald für die richtige Stimmung. In den Endläufen der Einzelwettbewerbe wurde erbittert um den Endsieg gerungen. Immer wieder feuerten die Gemeinschaften durch Sprechchöre ihre Kameraden an, das Letzte herzugeben. Im Frauenbrustschwimmen erkämpfte sich unsere Vertreterin den 2. Platz, im Männerbrustschwimmen für Anfänger kamen wir bei 72 Teilnehmern auf den 2. und 10. Platz. Das Männerkraulschwimmen über 100 m brachte uns den ersten Sieg und einen 6. Platz. Im Brustschwimmen für Männer über 32 Jahre konnte unser Vertreter nur Dritter werden; er hatte Pech; nach einem verunglückten Start, an dem er allerdings unschuldig war, schwamm er gut 40 m allein und mußte dann noch einmal starten. Ohne diesen Zwischenfall wäre der Kampf wahrscheinlich zu unserem Vorteil ausgefallen.

In der Bruststaffel gewannen unsere Frauen zwar überlegen ihren Lauf, konnten aber in der Gesamtwertung für den Mannschaftskampf nur den 3. Platz erreichen.

Den Mannschaftskampf der Männer für Betriebe ohne Wettkampfgruppe (je eine Brust-, Kraul- und Lagenstaffel) gewann die Norddeutsche Maschinenfabrik, Lükkenwalde. Im Hauptkampf der Veranstaltung, einem Mannschaftsdreikampf für Betriebe mit Wettkampfgruppe Schwimmen, konnten unsere Männer mit großer Überlegenheit alle drei Staffeln für sich entscheiden und damit den vom Betriebsführer der HFW. gestifteten Ehrenpreis gewinnen. Den Abschluß der Schwimmkämpfe bildete eine KdF.-Staffel, in der 100 Frauen und Männer von 5 Gemeinschaften sich dem Starter stellten. Unserer Mannschaft gelang es hier, mit über 50 m Vorsprung einen überlegenen Sieg herauszuschwimmen.

Zum Abschluß der großen Werbeveranstaltung trafen sich Opel und Henschel zu einem Wasserballspiel, aus dem die Henschelaner mit 12 : 2 als Sieger hervorgingen. Bei der stimmungsvollen Siegerehrung dankte der stellvertretende Gau-sportwart Scherer allen, die durch ihre Unterstützung zum Gelingen dieser ersten Werbeveranstaltung beigetragen haben. Sein besonderer Dank galt der Betriebssportgemeinschaft Henschel, die ihre gewiß nicht leichte Aufgabe zur Zufriedenheit aller Teilnehmer gelöst hatte. Nach Verteilung der Ehrenpreise und Urkunden stieg ein kameradschaftliches Beisammensein, das mit unserer Abfahrt um 21.30 Uhr für uns sein Ende erreichte. Nachstehend die Erfolge der Schwimmabteilung HFW.:

Frauenbrustschwimmen 50 m:
2. FrI. Schich, 51.0 Sekunden.

Männerbrustschwimmen 50 m:
2. Dabbert, 44.0 Sekunden; 10. Moldenhauer, 47.7 Sekunden.

Bild oben:

Die Kampfrichter

Bild unten:

Die Preisverteilung



Männerbrustschwimmen 50 m (1906 und älter):
3. Kaschke, 48.3 Sekunden.

Männerkraulschwimmen 100 m: 1. Radde, 1 : 28.8 Minuten; 6. Köhler, 1 : 50.4 Minuten.

Mannschaftskampf der Frauen (Bruststaffel 4 × 50; Lagenstaffel 3 × 50): 1. Heinkel, 49 Punkte; 2. Nordd. Maschinenfabrik, 47,5 Punkte; 3. Henschel, 47 Punkte.

Mannschaftsdreikampf der Männer (Betriebe mit Wettkampfgruppe): 1. Henschel, 1. Mannschaft, 12 Punkte; 2. Opel, 9 Punkte; 3. Heinkel, 4 Punkte; 4. Henschel, 2. Mannschaft, 3 Punkte.

Große KdF.-Staffel 20 × 50 m: 1. Henschel, 15 : 07.0 Minuten; 2. Orenstein & Koppel, 16 : 07.0 Minuten; 3. I. G. F. Premnitz, 16 : 43.3 Minuten; 4. Auer, 17 : 08.3 Minuten.

Wasserballspiel: Henschel gegen Opel 12 : 2.



12 Menschen hegen 12 Wünsche um einen Wagen

Da wundert sich die Straßenbahn und die Schwiegermutter freut sich!

Eine Wagenkolonne des KdF-Wagens ist auf großer Deutschlandreise unterwegs. Die Kolonne wird im Mai nach Kurhessen kommen. Dann sehen wir alle das Auto, über das hier ein Dutzend Wünsche vorgebracht werden.

Soviel Menschen, soviel Wünsche, soviel Wunschträume. Viele Wünsche unter einen Hut zu bringen, ist schon immer ein schwieriges Unternehmen gewesen. Ein typisches Beispiel dafür ist ein Auto. Vier Dutzend Typen und Hunderte von Modellen sind heute auf dem Markt, einfach deshalb, weil kein einziger Typ die Erfüllung der verschiedensten Wünsche in sich vereinigt, um eine beherrschende Stellung unter den Wagen einzunehmen.

Keinem Autokonstrukteur ist es bisher gelungen, es allen recht zu machen, und wenn man einmal herumhört, welche Vorstellungen die Leute von einem idealen Wagen haben, so bekommt man etwa folgende Antworten:

Der Arbeiter: Als alter Motorradhase wünsche ich mir schon lange einen billigen Wagen, der mich monatlich nicht viel mehr kosten darf als meine Maschine. Wenn erst die Kinder größer sind, ist es mit unseren Familienausflügen mit Sozius und Beiwagen vorbei. Natürlich würde ich das Fahrzeug selber pflegen und in Ordnung halten.

Der Mann im Büro: Da ich einen Wagen vor allen Dingen zur Erholung und Ausspannung brauche, darf er meinen Etat nicht zu sehr belasten. Es muß ein Universalwagen sein, der sich ebenso wohl fühlt auf der Autobahn wie in der Stadt oder auf den sandigen Wegen zu meinem Wochenendgrundstück. Er muß immer bereit sein, stets anspringen, auch wenn er nie ein Dach über sich hat und nachts unter der Laterne steht.

Der Geschäftsreisende: Wochentags brauche ich einen Wagen, um die Kunden zu besuchen. Da der größte Kofferraum für meinen Wagen nicht ausreicht, müßte ich die Sachen im Fond unterbringen können. Dazu wären herausnehmbare Sitze sehr praktisch. Manchmal nehme ich auch noch einen Kunden ein Stück mit, und da muß ich schon ein Auto haben, das auch nach einem Auto aussieht.

Der junge Sportler: Schnell und wendig muß er sein! Wie aus der Pistole geschossen muß er anziehen und die anderen stehenlassen. Hundert Sachen Autobahntempo muß er schon vertragen, ohne sauer zu werden. Aber da ich mir keinen Sportwagen leisten kann, darf er auch nicht teuer sein als ein gewöhnlicher Kleinwagen.

Der Familienvater: Platz und nochmal Platz müßte mein Wagen haben, denn außer meiner Frau und den drei Kindern will gelegentlich auch mal die Schwiegermutter mitgenommen werden. Die Sicherheit ist besonders wichtig, mit Sicherheitsglas, Stahlkarosserie, allerbesten Bremsen, guter Kurvenfestigkeit und so.

Die Frau: Im Sommer möchte ich das Dach öffnen können, um den Himmel zu sehen. Dann würde ich mir eine hübsche Farbe aussuchen, rostbraun wahrscheinlich. Wesentlich ist, daß er ohne große Kraftanstrengung zu bedienen ist, und daß Lenkung und Schaltung leicht gehen. Keinesfalls aber möchte ich die Blamage erleben, unterwegs steckenzubleiben und meinen Kollegen vom Steuer um Hilfe bitten zu müssen.

Der Bauer: In erster Linie muß mein Wagen, wenn ich mir mal einen anschaffe, allen Feldwegen bei mir auf

dem Dorfe gewachsen sein. Liegenbleiben darf's nicht geben. Dazu muß er einen Anhänger ziehen können. Wenn ich dann etwas zu fahren habe, spare ich gegen früher einen halben Weg.

Der Handwerker: Schon lange habe ich darüber nachgedacht, wie ich meinen Betrieb bei der augenblicklichen Fülle von Aufträgen intensiver gestalten könne. Da es an Arbeitskräften fehlt, hilft nur ein Wagen, der die Wege verkürzt und dadurch Zeit für Arbeit freimacht. Ich müßte ihn als Lieferwagen wie als Personenwagen benutzen können. Aber bisher hat mir stets das Anschaffungskapital gefehlt. Ich kann keine größere Summe auf den Tisch des Hauses legen, sondern müßte den Preis abstottern, und zwar so, daß man es nicht merkt.

Der blutige Laie: Wenn ich von meinen Bekannten höre, diesem ist sein Wagen eingefroren, jener hatte auf der Landstraße eine schwere Panne, ein anderer mußte eine teure Reparatur bezahlen, dann bin ich froh, daß ich kein Auto habe. Ich suche noch immer den Wagen, der nicht einfriert, der keine Panne hat und keine kostspieligen Reparaturen verursacht.

Der technisch Bewanderte: Mein Auto muß nach dem Grundsatz „Kleinsten Aufwand — größter Nutzen“ beschaffen sein. Dies erfordert technische Vollendung in höchstem Maße. An Erkenntnissen, wie ein solcher Idealwagen konstruiert sein müsse, fehlt es nicht. Aber noch fehlt es an dem Idealauto. Ich warte deshalb mit dem Kauf, bis das hundertprozentige Auto da ist.

Der Lange: Mein Freund, der Dicke, behauptet immer, wir hätten vergessen „Hier“ zu rufen, als die Segnungen der Zivilisation verteilt wurden. Auch mit den Autos geht es uns wie mit den Anzügen, Kinoplätzen und Omnibussitzen — sie sind uns alle zu klein. Wann kommt endlich der Wagen, in dem wir unsere Extremitäten bequem und ohne Murren der Mitreisenden unterbringen können?

Der Künstler: Ich habe zwar wenig Sinn für technische Dinge und verstehe auch nicht damit umzugehen. Um so mehr brauche ich aber einen narrensicheren Wagen, an dem man nichts falsch machen könne. Er darf nicht so empfindlich sein wie ein Instrument, das gleich falsche Töne von sich gibt, wenn man sich mal vertut. Doch muß er andererseits auf den kleinsten Fingerdruck reagieren und stets zuverlässig funktionieren!

Alle zwölf: Und die Hauptsache: billig muß er sein, unser Wagen! Man muß damit ebenso billig fahren können wie mit der Straßenbahn, wenn es geht noch billiger! Er darf keine unvorgesehenen Reparaturen kosten, er muß ganz anspruchslos sein, aber zuverlässig in jeder Lebenslage! Gibt's überhaupt so einen Wagen?

Ja, es gibt ihn. Bald wird er da sein! Der KdF-Wagen. Zum ersten Male bringt er die widersprechendsten Wünsche unter einen Hut. Denn er erfüllt alle Forderungen: er verbraucht auf einen Kilometer nur für $\frac{23}{4}$ Reichspfennig Benzin, also bei voller Besetzung nur $\frac{2}{3}$ Reichspfennig pro Person; er ist weder auf schlechten Wegen noch auf der Reichsautobahn kleinzukriegen; er braucht keine Garage; er kann nicht einfrieren, er kostet keine anormalen Reparaturen und viel weniger als ein gleich starkes Motorrad; er hat Platz genug für Gepäck und andere Lasten; er ist technisch vollendet; er ist ganz leicht zu bedienen; er ist mehr als geräumig, und das schönste: man erwirbt ihn durch Wochenraten von fünf Reichsmark! Er ist der erste hundertprozentige Wagen.

Ausbildungsleiter von Eisen und Metall

Eine Tagung in der Henschel-Lehrwerkstatt

Zu einer Arbeitstagung hatte die Gaufachabteilung Eisen und Metall die Leiter der kurhessischen Lehrwerkstätten und Lehrecken in Kassel zusammengerufen.

Die Arbeitstagung fand in der Lehrwerkstätte der Firma Henschel & Sohn statt. Die systematische Ausbildung des Formers in einer Lehrwerkstatt wurde durch den Film „Kern und Form“ gezeigt. Dieser Film räumte mit den vielerorts bestehenden Vorurteilen gegen den Beruf des Formers auf. Er zeigte, daß, wenn in einer Gießerei Licht, Luft, Ordnung und Sauberkeit herrschen, der Former kein „Dreck wühlender“ Arbeiter ist, zu dem der Minderbegabte herangezogen werden könne, sondern daß gerade die Erfüllung der hier geforderten Aufgaben großes persönliches Geschick verlangt.

In einem Referat behandelte Pg. Abisch, Berlin, die Ursache des Nachwuchsmangels in den Mangelberufen. Er stellte heraus, daß infolge vieler falscher Ansichten und ungenügender Kenntnis das starke Hervortreten der sogenannten Modeberufe gefördert wird. Dadurch werden die auch für die

heutige Eisen- und Metallindustrie wichtigen Berufe der Former, Kesselschmiede und Schmelzschweißer in den Hintergrund gedrängt. Es sei notwendig, dieser Entwicklung durch eine entsprechende Arbeitsplatzgestaltung und Aufklärung entgegenzutreten.

Der Gaufachabteilungswalter Christoph sprach abschließend über die Bedeutung der planmäßigen Berufslenkung und Aufklärung. Er kündigte Maßnahmen an, die unter Mitarbeit aller Ausbildungsleiter die Durchführung einer großzügig angelegten Aufklärungsaktion zur Folge haben. Unter Einsatz aller mit der Erziehung beteiligten Stellen müsse es möglich sein, Aufklärung über die Voraussetzungen für die einzelnen Metallberufe unserem in die Metallindustrie eintretenden Nachwuchs zu geben. Eine rege Aussprache über die in der Sondertagung angeschnittenen Probleme zeige auch hier, daß die Deutsche Arbeitsfront auf dem Gebiete der Berufserziehung durch ihre jahrelange, zielklare Ausrichtungsarbeit den Ausbildungsleitern bei Erfüllung ihrer Erziehungsaufgabe wertvolle Hilfe bietet.

177 Gausieger im kurhessischen Berufswettkampf

Feierliche Siegerverkündung in der Kasseler Stadthalle

Die Gausieger, die den Gau Kurhessen nunmehr im Reichsentscheid vertreten sollen, sind ermittelt. Tage härtester Arbeit liegen hinter den etwa 700 Arbeitskameraden und -kameradinnen, die als Beste aus den Ortswettkämpfen zum Gauentscheid in Kassel zusammentrafen, während etwa 300 außerhalb der Gaustadt gekämpft haben. Nachdem die sportlichen Wettkämpfe den Abschluß bildeten, besuchten die Teilnehmer eine Aufführung der Kurhessischen Landesbühne. Dieser Nachmittag paßte sich würdig in den Ablauf des Gauwettkampfes ein. Inzwischen waren die Wettkampfausschüsse tätig, um die endgültigen Gausieger, an Zahl bisher 177, zu ermitteln. Der feierliche Abschluß des Gauwettkampfes 1939 fand im Blauen Stadthallensaal statt. Die Bühne war würdig und schlicht ausgestattet. Grünschluck und Frühlingsblumen vervollständigten das eindrucksvolle Bild.

Zunächst sprach Bannführer Schultheis. Der Leiter des Gauwettkampfes, Walter Post, verlas dann

die Namen der Gausieger. Alle Kreise unseres Gaves waren mit Siegern vertreten. Mit Spannung wartete man auf die Augenblicke, da die Fachabteilung genannt wurde, der man selbst angehörte. Jetzt mußte der Name kommen, und tatsächlich: wie stolz waren sie dann, wenn ihr Name aufgerufen wurde. Wenn auch mit diesem Sieg ein noch größeres Erlebnis beim Reichsentscheid verbunden ist, so bestand die größte Freude doch darüber, daß man zu den Leistungsbesten gehört.

Als Vertreter der DAF. sprach Hauptarbeitsgebietswalter Dr. Kolb. Es sei ein erfreuliches Zeichen, daß die Teilnehmerzahl am RBWK. in diesem Jahr erneut gesteigert werden konnte. Gerade der Reichsberufswettkampf biete die Möglichkeit, die in jedem einzelnen wohnenden Kräfte zu zeigen und zum Nutzen der Gemeinschaft einzusetzen.

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Ernennungen. Herr Baurat Paul Mauck und Herr Fritz Nölle sind am 23. März 1939 als Vorstandsmitglieder der Wiener Lokomotivfabrik A. G., Wien, bestellt worden. Das Arbeitsgebiet des Herrn Mauck geht auf Herrn Betriebsdirektor Cambeis über.

Kassel, den 1. April 1939. gez. Oscar R. Henschel.

Ummeldung beim Wehrmeldeamt. Die Bestrafung eines Gefolgschaftsmitgliedes durch eine militärische

Dienststelle zu drei Tagen Haft wegen versäumter Ummeldung beim Wehrmeldeamt gibt Veranlassung darauf hinzuweisen, daß jeder Wehrpaßinhaber oder militärisch Erfasster beim Verzug von einem Wehrmeldebezirk in einen anderen seine Ab- bzw. Anmeldung beim Wehrmeldeamt vollziehen muß.

Desgleichen müssen Kraftfahrzeugbesitzer, die eine Kraftfahrzeugkriegsbeurteilung haben, die Bestimmungen auf der Rückseite der Kraftfahrzeugkriegsbeurteilung, besonders Absatz 3, genauestens beachten.

Kassel, den 25. März 1939.

gez. Dr. Hinz.

Betriebsunfälle

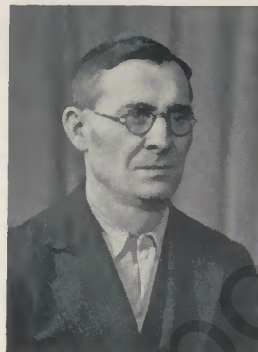
Die steigende Zahl der Betriebsunfälle hat uns veranlaßt, einige Gefolgschaftsmitglieder zu Unfallvertrauensmännern zu bestimmen.

Diese haben die Aufgabe, die hauptamtlich angestellten Kräfte bei Durchführung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zu unterstützen und bei der Untersuchung der Unfallursachen mitzuwirken. Die von der Werkstatt auszustellenden Unfallanzeigen sind jeweils dem zuständigen Vertrauensmann zur Kenntnisnahme vorzulegen.

Kassel, den 22. Februar 1939.

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

Unfallvertrauensmänner sind



Friedrich Bänisch
für Werkstatt H



Georg Dietz
f. Werkst. M11 u. Lager 4 u. 9



Heinrich Führer
für Werkstatt L



Wilhelm Gerke
für Werkstatt G



Karl Kanstein
für Werkstatt M 4, 6, 9 u. 10



Konrad Knatz
für Werkstatt K



Ludwig Meyer
für Auto-Reparaturwerkstatt
und Lackiererei



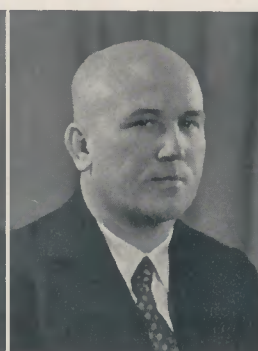
August Müller
für Werkstatt K



Reinhold Richter
für Werkstatt M1, 2, 3 u. D



J. Ringelberg
für Werkstatt A und CS



Richard Röth
für Werkstatt M 5



Paul Stengel
für Werkstatt JC und JP



Julius Thiele
für elektrische Zentrale
und Kesselhaus

Der Betriebsführer Berlin

Sicherstellung des Kräftebedarfs. Auf Grund der zweiten Durchführungsanordnung zur Verordnung zur Sicherstellung des Kräftebedarfs für Aufgaben von besonderer staatspolitischer Bedeutung (Beschränkung des Arbeitsplatzwechsels vom 10. März 1939) bedarf es mit Wirkung vom 15. März 1939 zu einer Lösung des Arbeitsverhältnisses sowohl durch den Betriebsführer als auch durch das Gefolgschaftsmitglied der Zustimmung des für den Sitz des Betriebes zuständigen Arbeitsamtes.

Für Werk I ist das Arbeitsamt Teltow zuständig, für Werk II das Arbeitsamt Berlin.

Eine ohne vorherige Zustimmung des zuständigen Arbeitsamtes erfolgte Kündigung ist rechtsunwirksam. Eine Kündigung, die schon ausgesprochen ist, aber erst nach dem 25. März 1939 wirksam wird, bedarf auch der Zustimmung des zuständigen Arbeitsamtes.

Sind sich Betriebsführung und Gefolgschaftsmitglied über die Lösung des Arbeitsverhältnisses einig, so ist die Zu-

stimmung des Arbeitsamtes nicht erforderlich. Einer Zustimmung bedarf es ferner nicht, wenn der Arbeiter oder Angestellte zur Probe oder Aushilfe eingestellt ist, und das Arbeitsverhältnis innerhalb eines Monats beendet wird.

Schönefeld, den 17. März 1939.

gez. Hormel.

Unterstützungen. Die Unterstützungskasse (Pfennigkasse) ist auf Vorschlag der DAF. mit Wirkung vom 1. März 1939 in eine KdF-Kasse umgewandelt worden. Es ist beabsichtigt, diese Kasse durch Erhebung eines freiwilligen Beitrags von den Gefolgschaftsmitgliedern auszubauen. Hierüber wird eine spätere Bekanntmachung Aufschluß geben.

Die bisher in Krankheitsfällen und Notlagen aus dieser Kasse gewährten Unterstützungszahlungen werden nunmehr vollkommen von der Henschel-Fugezeug-Werke A.G. übernommen. Die entsprechenden Anträge sind ab 1. April 1939 an die Abteilung A zu richten, die nach Prüfung und unter Mitarbeit der bisher betreuenden Organe die Entscheidung des Betriebsführers herbeiführt. Schönefeld, den 28. März 1939.

gez. Hormel.

Familiennachrichten

H. & S., Kassel, März 1939

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Schröder, Carl, Werkstatt M 32, am 15. 3. 1939.

Familienmitglieder:

Ehefrau „Elise“ des Hilgenberg, Jacob, Hammerschmiede, am 2. 3. 1939 — Sohn Karl-Heinz des Koch, Wilhelm, Lackiererei, am 17. 3. 1939 — Tochter Frieda des Rettberg, Karl, Werkstatt M 4, am 9. 3. 1939 — Tochter Waltraud des Seyfarth, Bruno, Werkstatt M 9, am 8. 3. 1939.

Vermählungen:

Bärthel, Konrad, Lager 9, mit Marie geb. Koch, am 3. 3. 1939 — Burkhardt, Franz, kaufmännische Abteilung, mit Henriette geb. Kniep, am 4. 3. 1939 — Daub, Johann, Werkstatt M 1, mit Elisabeth geb. Plettenberg, am 4. 3. 1939 — Dippoldsmann, Willi, Arm.-Dreherei, mit Ilse geb. Zitzmann, am 4. 3. 1939 — Döring, Karl, Werkstatt M 31, mit Anna geb. Rühling, am 10. 3. 1939 — Finke, Walter, Stangenfabrik, mit Katharina geb. Horst, am 4. 3. 1939 — Hahn, Heinrich, Werkstatt M 10, mit Dorothea geb. Landeck, am 15. 3. 1939 — Hübenthal, Rudolf, Werkstatt G, mit Helene geb. Jakob, am 22. 3. 1939 — Kredel, Georg, Werkstatt CS, mit Irmgard geb. Riemann, am 11. 3. 1939 — Ley, Hans, Stangenfabrik, mit Elisabeth geb. Hellmuth, am 1. 3. 1939 — Lischied, Jakob, Werkstatt M 6, mit Elise geb. König, am 4. 3. 1939 — Maurer, Gustav, Arm.-Abteilung, mit Elise geb. Brönnimann, am 2. 3. 1939 — Musick, Wilhelm, Werkstatt M 1, mit Elfriede geb. Menzel, am 15. 3. 1939 — Peters, Fritz, Werkstatt KSch, mit Anna geb. Rühl, am 3. 3. 1939 — Reckert, Heinrich, Werkstatt CS, mit Magdalene geb. Wagner, am 18. 3. 1939 — Schaaf, Karl, Werkstatt M 32, mit Hildegard geb. Schramm, am 8. 3. 1939 — Weigand, Friedrich, Werkstatt JL, mit Auguste geb. Schütze, am 3. 3. 1939 — Zaumseil, Wilhelm, Werkstatt M 10, mit Elisabeth geb. Esko, am 4. 3. 1939.

(Nachtrag Februar 1939)

Görg, Oswald, Werkstatt M 1, mit Gertrud geb. Klein, am 18. 2. 1939.

Geburten:

Zwillinge:

Schröder, Theodor, Werkstatt A, Hans und Frieda, am 4. 3. 1939.

Ein Sohn:

Aschenbrenner, Karl, Werkstatt M 6, Norbert Rolf, am 12. 3. 1939 — Brandt, Konstantin, Kesselschmiede, Gerhard, am 15. 3. 1939 — Dauth, Ernst, HFM., Hermann, am 10. 3. 1939 — Eicherdt, Rudolf, HFM., Helmut, am 8. 3. 1939 — Hempel, Heinrich, Werkstatt M 9, Hellmut, am 12. 3. 1939 — Hofmeister, Friedrich, Autobau, Gerhard, am 11. 3. 1939 — Naeser, Adolf, Werkstatt A, Herbert, am 19. 3. 1939 — Neumann, August, Werkstatt CS, Hans-Werner, am 5. 3. 1939 — Pranke, Erich, Werk Berlin, Dieter, am 11. 3. 1939 — Schmidt, Wilhelm, Werkstatt P 1, Werner, am 3. 3. 1939 — Schnitzer, Walter, Versand, Gerd, am 17. 3. 1939 — Schrader, Wilhelm, Werkstatt M 6, Friedrich Wilhelm, am 5. 3. 1939 — Schwarm, Jakob, HFM., Manfred, am 3. 3. 1939 — Weißenborn, Valentin, Dreherei, Karl, am 7. 3. 1939 — Werner, Ludwig, Werkstatt M 9, Hermann Karl, am 9. 3. 1939.

(Nachtrag Februar 1939)

Bellinger, Heinrich, HFM., Werner, am 28. 2. 1939 — Krah, Josef, Kesselschmiede, Werner, am 17. 2. 1939 — Riemenschneider, Konrad, Autoreparatur-Abteilung, Georg, am 25. 2. 1939.

Eine Tochter:

Becker, Adolf, Hammerschmiede, Renate Margarete, am 8. 3. 1939 — Dietrich, Emil, Hammerschmiede, Eveline Christa, am 22. 3. 1939 — Döring, Justus, Eisengießerei, Marta, am 16. 3. 1939 — Engelhardt, Christian, Werkstatt M 9, Gisela, am 15. 3. 1939 — Gerhold, Georg, HFM., Ingrid Marga Anna, am 4. 3. 1939 — Höhmann, August, Werkstatt A, Marlene, am 7. 3. 1939 — Hönig, Karl, Dreherei, Helga, am 9. 3. 1939 — Israel, Wilhelm, Hammerschmiede, Marianne, am 1. 3. 1939 — Ludolph, Bernhard, Werkstatt M 32, Christa, am 4. 3. 1939 — Meckel, Walter, Terminstelle, Anni Ursula, am 21. 3. 1939 — Redmann, Erich, Werkstatt A, Ursula, am 17. 3. 1939 — Schnauß, Kurt, Werkstatt M 9, Brigitte, am 14. 3. 1939 — Schröder, Carl, Autobau, Anna, am 9. 3. 1939 — Strube, Jakob, Lackiererei, Irmgard, am 13. 3. 1939 — Umbach, Heinrich, Werkstatt M 5, Frieda, am 12. 3. 1939 — Waas, Ludwig, Werkstatt M 1, Anneliese, am 10. 3. 1939.

(Nachtrag Februar 1939)

Hellmuth, Georg, Werkstatt L, Irmgard, am 28. 2. 1939 — Otto, Albert, HFM., Lina Maria, am 26. 2. 1939.

HFW., Berlin, März 1939

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Borgmann, Reinhold, Abt. 5/17, am 13. 3. 1939.

Familienmitglieder:

Ehefrau Lieschen des Krüger, Paul, am 6. 3. 1939.

Vermählungen:

Fritsch, Helmut, WVK, mit Melanie geb. Schubert, WB, am 11. 3. 1939 — Gimber, Willy, Abt. 4/48, mit Gertrud geb. Bruhn, am 4. 3. 1939 — Kamke, Heinz, Abt. 55/20, mit Edith geb. Siebenhaar, am 22. 3. 1939 — Klemen, Hildegard, Abt. 7/20, mit Eichholz, Alois, am 11. 3. 1939 — Meer, Erich, TFZ, mit Erna Prügel geb. Wilutski, am 4. 3. 1939 — Olejniczak, Kurt, Abt. 7/20, mit Erna geb. Zittlau, am 24. 3. 1939 — Ostendorf, Emil, TKA, mit Erna geb. Schütte, am 31. 3. 1939 — Purath, Friedrich, Abt. 2/20, mit Anna geb. Schultz, am 18. 3. 1939 — Thiede, Herbert, Abt. 5/25, mit Erna geb. Michalski, am 4. 3. 1939 — Tonn, Erwin, Abt. 59/34, mit Irmgard geb. Modrok, am 18. 3. 1939 — Tonn, Hans, Abt. 2/21, mit Liesbeth geb. Metzdröf, am 18. 3. 1939 — Wacker, Xaver, Abt. 7/21, mit Margot geb. Matzke, am 10. 3. 1939 — Werner, Hansjörg, KOR, mit Hildegard geb. Plamann, am 18. 3. 1939.

Geburten:

Ein Sohn:

Baumgärtel, Gerhard, Abt. 10/13, Claus Gerhard, am 15. 3. 1939 — Falke, Richard, Abt. 61/34, Siegfried, am 8. 3. 1939 — Meer, Erich, TFZ, am 23. 2. 1939 — Oehl, Kurt, WBA, Klaus, am 28. 3. 1939 — Schulze, Kurt, Abt. 57/24, Klaus, am 4. 3. 1939.

Eine Tochter:

Förster, Herbert, Abt. 6/38, Ilse, am 11. 3. 1939 — Löwe, Werner, Abt. 7/21, Karin, am 7. 3. 1939 — Pinsler, Kurt, Abt. 54/13, Heidi, am 14. 3. 1939 — Scheerz, Heinz, Abt. 59/34, Helga, am 1. 3. 1939 — Schröder, Fritz, Abt. 7/20, Irmhild, am 19. 3. 1939 — Schwieger, Bruno, Abt. 7/23, Ingrid, am 9. 3. 1939 — Stork, Franz, KVL/I Roswitha, am 19. 3. 1939 — Wolf, Willi, WBV, Inge, am 16. 3. 1939.



40 Jahre

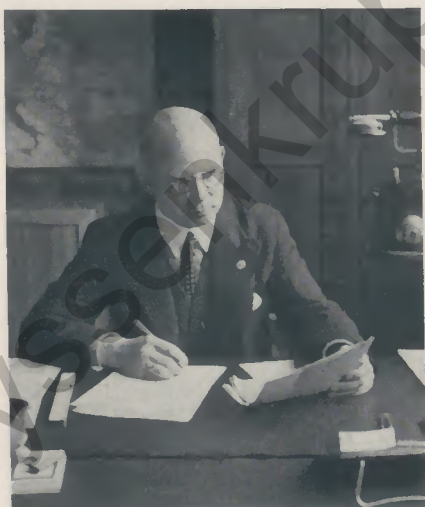
2. April 1939
Georg Hase
Schlosser, Werkstatt M 1
Immenhausen

11. April 1939
Gotthard Kriep
Werkmeister, Lokomotiv-Montage
Kassel



Unsere Jubilare im Monat April 1939

Jubiläum — Feier und Abschluß eines Lebensabschnittes. Beides liegt in diesem Wort: die Freude über das Errungene und die Wehmut des Abschieds. Das sind wohl auch die Gedanken, die unsere Jubilare bewegen, wenn sie im Freundeskreis, im Kreis ihrer mitschaffenden Werkkameraden an vergangene Tage gedenken, der Arbeit gedenken, der sie 25 Jahre ihres Lebens treublieben. Diese Arbeit will der „Henschelstern“ würdigen, wenn er von nun an unsere Jubilare an ihrem Arbeitsplatz im Bilde zeigt, so zeigt, wie sie ein Menschenalter in Treue und Pflichterfüllung werkten. Zwei Arbeitskameraden, Georg Hase und Gotthard Kriep, blicken an ihrem Festtag auf 40 Jahre der Arbeit im Hause Henschel zurück. Wie viele Werkteile mögen durch ihrer Hände Arbeit, mögen durch ihrer Obhut Verantwortung Gestalt und Bestimmung erfahren haben. Wieviel Lokomotiven mag der Werkmeister Kriep in der Erinnerung vor seinem Auge dahinfahren sehen,



1. April 1939
Anton Wolters
Leiter der LA-Auftragsabteilung
Kassel



2. April 1939
Karl Kirchhof
Schlosser, Werkstatt JL
Niedervellmar



10. April 1939
Karl Bothe
Bohrer, Werkstatt M 3
Kassel



11. April 1939
August Karlsen
Werkzeug-Ausgeber, Werkstatt M11
Kassel-R.



11. April 1939
Max Skutta
Werkzeug-Ausgeber, Werkstatt M11
Kassel



16. April 1939
Christoph Persch
Nieter, Kesselschmiede
Obervellmar

die heute noch wie er ihren Dienst eisern und fest verrichten. Mit ihnen feiern in diesem Monat neun andere Henschelaner ihr 25jähriges Jubiläum. Auch sie haben am Schreibtisch oder in der Werkstatt einen großen Entwicklungsabschnitt der Firma nicht nur miterleben, sondern auch miterarbeiten können. Tausende von Arbeitskameraden werden im Laufe der Jahre in ihren Gesichtskreis getreten sein, sind heute noch ihre Kameraden oder leisten auf fremdem Arbeitsplatz ihren Dienst für die deutsche Wirtschaft. Manche Erinnerung wird wach werden an diesen und jenen Arbeitskameraden, an diese und jene schwere und auch schöne Stunde. Und am Ende dieser 25 Jahre harter und schwerer Arbeit steht doch das schöne und große Bewußtsein der Pflichterfüllung. Dieses Bewußtsein ist gleich dem Inhalt unseres Dankes, mit dem wir unseren Jubilaren, deren Namen wir auf die Ehrentafel schrieben, die Gewißheit geben wollen, daß sie nicht umsonst wirkten und ihre Arbeit dereinst auch von uns zum Jubiläum ewiger Henschel-Arbeit getragen wird.



21. April 1939
August Bischoff
Lagerarbeiter, W-Versand
Kassel



23. April 1939
Emil Vogt
Schlosser, Lokomotiv-Montage
Kassel



30. April 1939
Kaspar Schulte
Fallhammerschmied, Hammerschmiede
Kassel-R.



Großdeutschland

Aus „Völkischer Beobachter“ vom 19. 3. 1939.

Durch Versailles war das Reich von 540 000 auf 471 000 Quadratkilometer verkleinert worden. Von dieser Fläche entfielen aber noch fast 2000 Quadratkilometer auf das Saargebiet, das auf 15 Jahre der deutschen Verwaltungshoheit entzogen war. Ferner lagen 55 000 Quadratkilometer im Bereich der „entmilitarisierten Zone“; in anderen Grenzstreifen war die Anlegung von Befestigungen verboten. Dieses verstümmelte Reich fand der Führer im Zeitpunkt der Machtergreifung vor. Die sichtliche Festigung Deutschlands in den ersten beiden Jahren der nationalistischen Aufbauarbeit sicherte die normale Durchführung der Saarabstimmung, die sonst vielleicht fraglich gewesen wäre. 800 000 Deutsche warfen damit das Joch einer international-deutschfeindlichen Zwangsverwaltung ab. Im März 1936 wurde die Wehrhoheit in der Rheinzone wieder hergestellt. Durch die Wiedervereinigung der Ostmark mit dem Reich stieg dessen Fläche auf 554 000 Quadratkilometer, die Volkszahl auf 75 Millionen. Im Herbst 1938 trat dann das befreite Sudetenland ins Reich ein — 29 000 Quadratkilometer mit 3,6 Millionen Einwohnern, und jetzt folgten Böhmen-Mähren und das Memelland, so daß sich der Reichsumfang heute auf etwa 635 000 Quadratkilometer beläuft (Frankreich 551 000, England 242 000), die Volkszahl auf über 86 Millionen (Frankreich 42 Millionen, England 47 Millionen).

Von Heinrich Ritter von Srbik.

DER HENSCHELSTERN

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe und deren Tochtergesellschaften

Nr. 4 / April 1939

Inhalt

Der Führer Adolf Hitler 50 Jahre

Zu des Führers 50. Geburtstag! . . . Claus Selzner, M.d.R.

Wir gratulieren unserem Führer . . . M. A. Bengelstorff

Ostland. Grenzlande — Kernlande . . . Carl F. Ronsdorf

Lokomotivbau in Österreich 1898 bis 1938 . Rudolf Kreutzer

Die Henschel-Stromlinien-Dampf-Lokomotiven
der Deutschen Reichsbahn

„Aufklärer durch!“ H. Roehlike

Das neue Kraftwagen-Ausbesserungswerk
in Berlin Karl Gippert

Verkehrsmittel auf Briefmarken Wolfgang Bartels

Betriebsgemeinschaften schwimmen
für das WHW. O. Wuske

12 Menschen hegen 12 Wünsche um einen Wagen

Ausbildungsleiter von Eisen und Metall
Eine Tagung in der Henschel-Lehrwerkstatt

177 Gausieger im kurhessischen Berufswettkampf
Feierliche Siegerverkündung in der Kasseler Stadthalle

Schwarzes Brett

Der Betriebsführer Kassel

Ernennungen

Ummeldung beim Wehrmeldeamt

Unfallvertrauensmänner

Der Betriebsführer Berlin

Sicherstellung des Kräftebedarfs

Unterstützungen

Familiennachrichten

Unsere Jubilare

Großdeutschland

