

August
1938
8



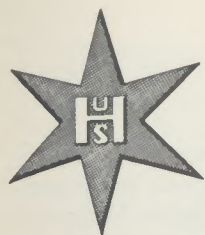
Hs 126 fertig zur Ablieferung

DER HENSELSTEIN

MARCYAN

Wir müssen die Erkenntnis in unserem Volke durchsetzen, daß auch die geringste Arbeit ehrenvoll ist, und man muß sie achten, weil sie für die Gesamtkultur notwendig ist.

Dr. Robert Sey



DER HENSCHELSTERN

Werkzeitschrift für alle Henschel-Betriebe
und deren Tochtergesellschaften



Nummer 8

Kassel — Berlin

August 1938

Erntesegen



Einbringen der Ernte auf dem Gut Schönefeld

Aufn. Bengelstorf

Als die 100. Lokomotive geliefert wurde

Es ist immer verheißungsvoll, vergilbte Archive zu durchsuchen oder in alten Tagebüchern zu blättern. So fand „Der Henschelstern“ bei dieser Tätigkeit Bilder und Aufzeichnungen sowie das Programm zur Geburtsfeier unserer 100. Lokomotive. Aus diesem Programm ersehen wir, daß man auch zur damaligen Zeit Feste zu feiern verstand.

Volle 73 Jahre sind inzwischen vergangen, seit diese Lokomotive fertiggestellt wurde. Über den Transport zum Bahnhof, der seinerzeit wohl „eine kleine Sensation“ gewesen sein dürfte, entnahmen wir dem Tagebuch von Frau Gertrude Atzert, die heute 86 Jahre alt ist, damals also 13 Lenze zählte, folgende interessante Aufzeichnung:

„Kassel, den 19. 8. 1865. Als ich heute morgen auf dem Schulweg war, hatte ich einen merkwürdigen Anblick, denn 82 Pferde bildeten eine lebende Kette, vom Königsplatz bis zum Bahnhof hinauf. Diese Pferde zogen eine neue Lokomotive, die aus der Fabrik Henschel & Sohn eben fertig geworden war; es war die hundertste Lokomotive und aus diesem Grunde war sie wunderbar geschmückt mit Girlanden und frischen Blumen. Trotz der vielen Pferde kam sie nur langsam vorwärts. Als ich nachmittags wieder vorbei kam, stand sie noch immer an fast derselben Stelle, trotzdem die Kutscher, die rechts und links daneben gingen, sie mit den Peitschen antrieben, damit sie ordentlich zögen. Wann sie dann den Bahnhof erreicht haben, ist mir nicht bekannt.“ —

Nun, der Transport muß gelungen sein, denn inzwischen haben tausende Lokomotiven unser Werk verlassen, und bereits im September-Heft 1936 konnten wir berichten, daß die 23 000. Henschel-Lokomotive für die Südafrikanischen Staatsbahnen vollendet wurde.

Die Lokomotive mit der Fabriknummer 100 war eine der ersten Schnellzuglokomotiven der Firma Henschel & Sohn und für die Bebra-Hanauer Eisenbahn bestimmt, die schon damals als Teilabschnitt der heutigen großen Durchgangslinie Berlin—Frankfurt a. M. einen starken Verkehr aufzuweisen hatte. Damals erhielt die Firma Henschel den ersten Auftrag dieser Bahn auf sechs Lokomotiven. Die anlässlich der Ablieferung der 100. Lokomotive abgehaltene Feier war ein Ereignis, das die ganze Stadt Kassel beherrschte. Schon am frühen Morgen des Festtages überbrachten auf dem Fabrikhof die Vertreter der Behörden, der Stadt und Eisenbahn, Herrn Oscar Henschel (1837—1894) ihre Glückwünsche.

Ihnen schloß sich die Bevölkerung an, die die Lokomotive an diesem Tage besichtigen durfte. Die Feier der Gefolgschaft mit ihren Familienangehörigen fand in der 10 km von der Stadt entfernten „Knallhütte“ statt. Für die Beförderung der 1400 angemeldeten Personen hatte die Bahn einen Sonderzug zur Verfügung gestellt, der in Würdigung des großen Tages von der ersten von Henschel im Jahre 1848 gebauten Lokomotive „Drache“ gezogen werden sollte. Es erschienen jedoch weit über 1800 Teilnehmer auf dem Bahnhof, so daß der Zug verlängert und eine zweite Lokomotive hinzugenommen werden mußte. Da damals die Stationen Oberzwehren und Rengershausen noch nicht bestanden, hielt der aus 33 Wagen bestehende Sonderzug an der Kreuzung der Frankfurter Straße auf freier Strecke. Die Beförderung von 1800 Personen in einem Zuge war damals die größte Eisenbahnleistung im Kurfürstentum Hessen. Ebenso dürfte die Feier im Garten der „Knallhütte“ mit 1800 Teilnehmern bis dahin als größte Veranstaltung einer Fabrik zu bezeichnen sein.

100.

Programm

zur Geburtsfeier unserer **hundertsten**

100.

100.

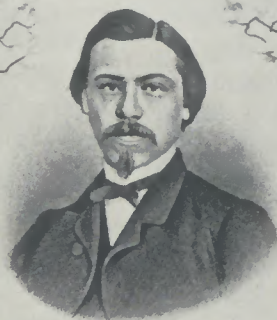
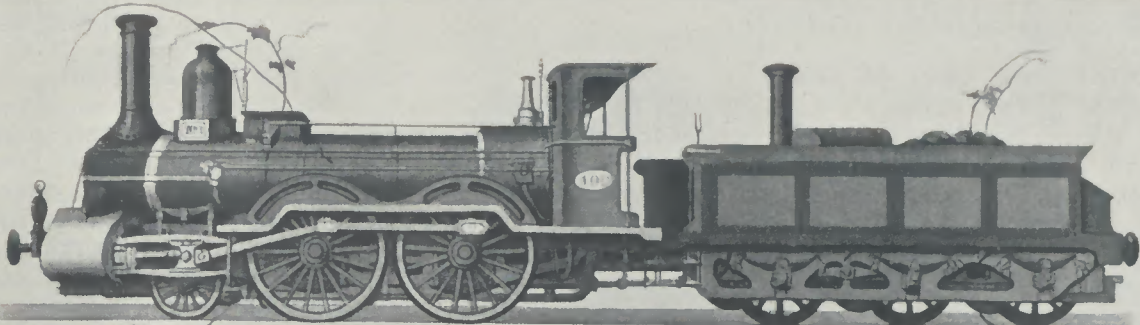
Cassel, den 19. August 1865.

- 1) Abfahrt mit Extrazug pünktlich um 1 Uhr.
- 2) Stärkung von den Strapazen des Extrazuges durch Kaffee u. s. w.
- 3) Festpolonaise.
- 4) Vesperbrod.
- 5) Festspiele, für welche billige Vorschläge alle Berücksichtigung finden.
- 6) Luftballon.
- 7) Illumination.
- 8) Feuerwerk.
- 9) Schluss und Abfahrt, jedoch wird auf gute Fußgänger gerechnet.

Henschel & Sohn.

100.

Die Lokomotive mit der Fabriknummer 100 war eine der ersten Schnellzuglokomotiven der Firma Henschel & Sohn und für die Bebra-Hanauer Eisenbahn bestimmt, die schon damals als Teilabschnitt der heutigen großen Durchgangslinie Berlin—Frankfurt a. M. einen starken Verkehr aufzuweisen hatte. Damals erhielt die Firma Henschel den ersten Auftrag dieser Bahn auf sechs Lokomotiven. Die anlässlich der Ablieferung der 100. Lokomotive abgehaltene Feier war ein Ereignis, das die ganze Stadt Kassel beherrschte. Schon am frühen Morgen des Festtages überbrachten auf dem Fabrikhof die Vertreter der Behörden, der Stadt und Eisenbahn, Herrn Oscar Henschel (1837—1894) ihre Glückwünsche. Ihnen schloß sich die Bevölkerung an, die die Lokomotive an diesem Tage besichtigen durfte. Die Feier der Gefolgschaft mit ihren Familienangehörigen fand in der 10 km von der Stadt entfernten „Knallhütte“ statt. Für die Beförderung der 1400 angemeldeten Personen hatte die Bahn einen Sonderzug zur Verfügung gestellt, der in Würdigung des großen Tages von der ersten von Henschel im Jahre 1848 gebauten Lokomotive „Drache“ gezogen werden sollte. Es erschienen jedoch weit über 1800 Teilnehmer auf dem Bahnhof, so daß der Zug verlängert und eine zweite Lokomotive hinzugenommen werden mußte. Da damals die Stationen Oberzwehren und Rengershausen noch nicht bestanden, hielt der aus 33 Wagen bestehende Sonderzug an der Kreuzung der Frankfurter Straße auf freier Strecke. Die Beförderung von 1800 Personen in einem Zuge war damals die größte Eisenbahnleistung im Kurfürstentum Hessen. Ebenso dürfte die Feier im Garten der „Knallhütte“ mit 1800 Teilnehmern bis dahin als größte Veranstaltung einer Fabrik zu bezeichnen sein.



Zur Feier der Locomotive
Nr. 100

dem verehrten Principale Herrn

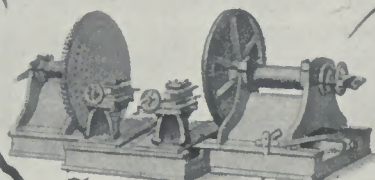
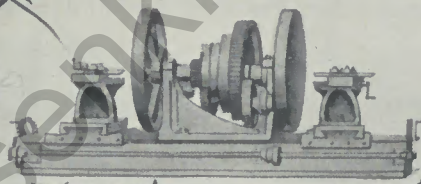
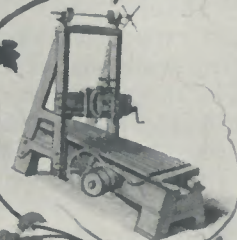
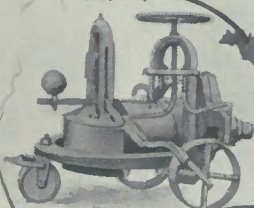
OSCAR HENSCHEL

gewidmet von seinen Arbeitern am 19. Aug. 1865

Sie steht geschmückt - ein prächtiger Coloss
Von Tausenden beschaut und bewundert.
Sie steht geschmückt - ein dampfflügeltes Ross.
Und an der Stirne steht geschrieben: Hundert!
Sie steht geschmückt ein Bild der neuen Zeit
Mit ihrem Streben, ihrem Schaffen, Regem,
Dem Geiste gleich der Blitzesschnur spielend,
Ruft sie ihr: Vorwärts! mächtig aus zu liegen.

O, der Verehrer, kann ein Sinnbild sein --
Denk nur der Zeit, die längststen sehen vorrauen
Die griffest in des Rades Speichen ein.
Die einst dein: grosser Ahn voll Muth begonnen
Und 'Vorwärts' ward die Loosung, Deiner Welt
Und unanfechtbar soget Du muthig weiter
Die Hämmer pfeifen, um Räum' Hundertausend
Recht aus dem Schlot der Dampf als Lohrer Streiter!

Herrn! Hier! Die an diesem Ehrenfest
Und Deinem Gedenken schaffen Glück und Segen!
Wie bringen Dir mit froher Heizen Schied
Verehrter, diese Wünsche heut entgegen!
Der Geizt der Gesatzgeber von Oben blickt
Er geh, dass auch auf Deinen Meeren Wehen
Der: Hundert, das wir heut in Lust geschwinkt
Nicht wog das 'Tausend' freudig aufzuheben!



Farbiges Kunstblatt, Oscar Henschel gewidmet von den Arbeitern des Werkes
zur Feier der Lokomotive Nr. 100 am 19. August 1865

Das ist Henschel-Arbeit!

Rudolf Kreuzer

Lokomotiven über 50 Jahre im Dienst

Der Wert einer Werkarbeit kennzeichnet sich vielfach nicht in dem Augenblick, wo sie fertiggestellt wird. Erst später, wenn die beabsichtigten Anforderungen an sie herantreten, wenn der Zahn der Zeit daran nagt und die tägliche Beanspruchung ihre Spuren hinterläßt, dann zeigt sich, was eigentlich die Arbeit wert war, die das Erzeugnis gestaltet hat. Vor solchen Erzeugnissen, die ihre übliche Lebenszeit überdauerten, muß man deshalb zugleich das Gefühl der Achtung und Anerkennung für die Männer empfinden, die sie einst nach dem höchsten technischen Stand ihrer Zeit formten und so viel Liebe und Sorgfalt in die Arbeit hineinlegten, daß das fertige Stück die Lebenszeit seines Schöpfers weit überdauerte. Mit dem Namen der Firma Henschel verbinden sich mehrfach solche langjährig bewährten Werkstücke. Denken wir an die 1818 von Henschel gegossene „Osanna“, die große Glocke im Turm zu Kassel, die noch heute ihre Stimme über das Land ertönen läßt, und an das Bonifatius-Denkmal in Fulda, von Henschel im Jahre 1838 gegossen, das seitdem Regen und Sonnenschein im Wechsel von Jahrzehnten überdauert hat.

Eine Feuerspritze, die Henschel im Jahre 1805 baute, ist über 125 Jahre in der Stadt Trendelburg im Dienst gewesen, bis sie dann 1935 in unserem Werkmuseum in Kassel einen Ehrenplatz erhielt. Lokomotiven, Henschels Haupterzeugnis, können naturgemäß nicht ein Jahrhundert überdauern, weil im Lokomotivbau nicht, wie etwa im Glockenguß, schon ein technischer Abschluß erreicht ist, sondern fast alljährlich Neuerungen herauskommen, die den noch ständig wachsenden Verkehrsaufgaben immer besser gerecht zu werden suchen. Was eben noch neu war und die Bewunderung der Zeitgenossen erregte, ist vielleicht schon in wenigen Jahren durch die starken Anforderungen des Verkehrs, durch die stets gesteigerten Schleppleistungen technisch überholt und damit ausmusterungsreif. Höchstens daß sich noch an anderen Plätzen, wo es gemächlicher zugeht, eine neue Verwendungsmöglichkeit für die alt gewordene Lokomotive findet, wo sie dann zeigen kann, was sie, von einer Fabrik mit Weltruf hergestellt, an Zähigkeit und Haltbarkeit in sich hat.

Allgemein kann man heute annehmen, daß eine moderne Lokomotive eine Lebensdauer zwischen 20 bis 25 Jahren erreichen wird. Vorher war die Betriebszeit der Lokomotiven etwa doppelt so lang, also 40 bis 50 Jahre, denn früher durchfuhren die Lokomotiven nur kleine Streckenabschnitte, die Züge waren

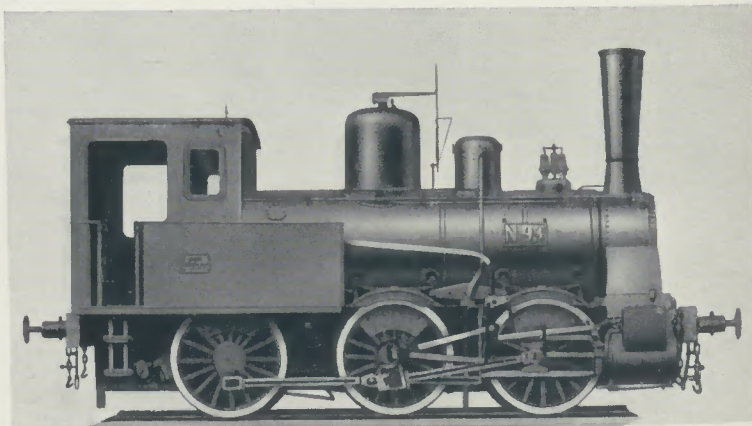
leichter und die Geschwindigkeiten geringer. Hierzu kam, daß die einzelnen Bahnverwaltungen innerhalb des Reiches oder der Länder keinen Lokomotivübergang über Landes- oder Direktionsgrenzen zuließen. Noch bis zum Jahre 1905 wurden zwischen Berlin und Dresden, in der Nähe der Landesgrenze, in Röderau, die Lokomotiven gewechselt, obwohl die von Berlin kommende Lokomotive in der Lage gewesen wäre, die etwa 50 km lange Strecke bis Dresden durchzufahren.

Unsere ersten Lokomotiven (Fabriknummern 1 bis 4) aus dem Jahre 1848 für die Hessische Friedrich-Wilhelms-Nordbahn befanden sich etwa 20 Jahre im Dienst. Die erste davon, der „Drache“, wurde 1868 ausgemustert, seine Geschwister „Pfeil“, „Cassel“ und „Nordstern“ schon ein bis zwei Jahre vorher.

Unsere 100ste Lokomotive für die Bebra-Hanauer Eisenbahn aus dem Jahre 1865 erreichte ein Lebensalter von 30 Jahren, denn alle sechs Lokomotiven dieses Auftrages sind in den Jahren 1894/95 aus dem Betrieb gezogen worden.

Die längste Betriebsdauer dürften die in den Jahren von 1870 bis 1880 für die Preußischen Staatsbahnen gebauten Normallokomotiven aufzuweisen haben; denn viele von ihnen sind noch 1905 und später im Verkehr gewesen. Hier sind Lokomotiven von 40 jähriger Verwendung schon keine Seltenheit. Einzelne Henschel-Lokomotiven stehen jedoch schon über 50 Jahre im Dienst und verrichten heute noch getreulich ihre Arbeit!

Die älteste dieser Henschel-Lokomotiven ist unsere Fabrik-Nr. 825 aus dem Jahre 1875. Sie ist also heute 63 Jahre alt. Ihre Lieferung erfolgte an die damaligen Thüringer Eisenbahnen, mit der Übernahme wurde sie Eigentum der Kgl. Preußischen Staatsbahnen. Später wurde sie dort ausgemustert und verkauft. Seit 1925 ist sie im Besitz der Grube „Eintracht“ in Niederwelzow (Nieder-

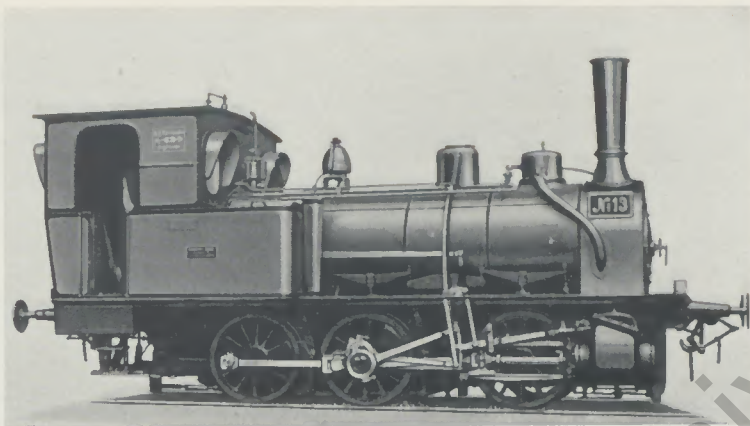


Baujahr 1875

Fabrik-Nr. 825

lausitz). Bild 1 zeigt die Lokomotive noch ohne die zusätzlichen Ausrüstungen, die sie erst auf ihrer letzten Verwendungsstelle erhalten hat, nämlich Funkenfänger-Schornstein und Luftdruckbremse. Dann besitzen wir Kenntnis von einer Henschel-Lokomotive aus dem Jahre 1881 mit der Fabrik-Nr. 1239. Auch hier handelt es sich um eine Staatsbahn-Lokomotive, die viele Jahre im Betriebe stand und nach ihrer dortigen Ausmusterung noch an anderer Stelle Dienst tut. Die Bestellung erfolgte damals für die Eisenbahn-Direktion Hannover; später wurden die Maschinen von der Eisenbahn-Direktion Frankfurt übernommen und für den Betrieb der Kassel-Waldkappeler Bahn bestimmt. Eine der fünf Lokomotiven ist nach ihrer Außerdienststellung ebenfalls in einen Bergwerksbetrieb gekommen und hat sich dort bis auf den heutigen Tag im Dienst erhalten. Diese nunmehr also 57 Jahre alte Lokomotive befindet sich im Besitz der Niederlausitzer Kohlenwerke auf dem Werk „Kraft“ bei Deutzen.

Einen weiteren „Henschel-Lokomotiv-Veteran“ haben wir in unserem eigenen Werk selbst im Betrieb. Im Werk Rothenditmold fährt eine Tender-Lokomotive mit der Betriebs-Nummer 13. Niemand wird beim Anblick dieser Lokomotive auf den Gedanken kommen, daß es sich hier um ein Fahrzeug handelt, das über 55 Jahre ununterbrochen im Betrieb ist. Erst im Vorjahr wurde die Lokomotive überholt und frisch gestrichen. Auch sie hat ihren Verwendungsbereich mehrfach geändert. Gebaut wurde sie auf Bestellung der Dortmunder Union in Dortmund, später kam sie in den Besitz der Henrichshütte in Hattingen (Ruhr) und von dort wieder nach Kassel zu ihren Erbauern zurück. Die Lokomotive gehört der T-3-Bauart an, einer Normalkonstruktion der Preußischen Staatsbahnen, die Henschel erst-



Baujahr 1883

Fabrik-Nr. 1622

malig herstellte. Sie besitzt heute noch den ersten Kessel, der also auch 55 Jahre ohne Erneuerung zur Zufriedenheit arbeitet. Ihre Fabrik-Nr. ist 1622 (Bild 2).

Bei der heutigen Deutschen Reichsbahn sind ebenfalls noch einige, in der Bauart gleiche T-3-Lokomotiven im Verkehr. Diese dürften die ältesten Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn überhaupt sein.

Von weiteren alten Henschel-Lokomotiven verdient eine Sonderbauart (ebenfalls aus dem Jahre 1883) genannt zu werden. Es handelt sich um eine kleine Tender-Lokomotive mit nur einer Treibachse für kurze Züge, die erstmalig als Verbund-Lokomotive auf Vorschlag der Eisenbahn-Direktion Hannover (v. Borries) in zehn Ausführungen bei Henschel in Bestellung gegeben wurde. Von diesen zehn Lokomotiven hat sich eine (unsere Fabrik-Nr. 1602) bis auf den heutigen Tag erhalten. Wie alle Lokomotiven mit kleinen Zugleistungen ist sie bald aus der Preußischen Staatsbahn ausgeschieden worden und hat noch viele Jahre in einer Fabrik in Süddeutschland Dienste getan. Als sie auch hier zu alt war, sollte sie zum alten Eisen wandern. Lokomotiv-

freunden, die sich für die Erhaltung dieser interessanten Lokomotive einsetzten, gelang es, sie vor dem Zusammenschlagen zu retten und ihr einen würdigen Ehrenplatz zu sichern. Die Lokomotive wurde 1937 wieder der Deutschen Reichsbahn zugewiesen und wird als einzige Vertreterin der Verbund-Bauart im Bau- und Verkehrsmuseum in Berlin aufgestellt werden (Bild 3).

Mögen diese alten Lokomotiven auch heute in ihrer äußeren Gestalt oft nicht mehr zeitgemäß erscheinen und dadurch unverständigen Leuten gelegentlich Anlaß zum Spott bieten — wir wissen, daß sie durch ihre lange Lebensdauer einen sichtbaren Beweis für die seit Jahrzehnten gleichgebliebene Wertarbeit der Firma Henschel & Sohn erbringen.



Baujahr 1883

Fabrik-Nr. 1611



Der Henschel Start- und Abrüstwagen

Theodor Feige

Zu einer einwandfreien Durchführung des Flugbetriebes sind auf dem Privatflughafen Schönefeld zahlreiche Vorkehrungen getroffen, die vorsorglich dazu dienen, Unfälle nach Möglichkeit auszuschalten und bei etwaigen Unglücken Hilfeleistung zu gewähren.

Zu den Sicherheitseinrichtungen gehören die Platzbegrenzungsmarkierungen, die rotweißen Blechreiter, die roten Warnlampen, der Windsack, der Rauchofen, das Landekreuz und andere Einrichtungen, die im „Henschelstern“ in der Julinummer 1937 beschrieben wurden.

Zum sofortigen Einsatz bei Unglücksfällen ist der Start- und Abrüstwagen bestimmt. Da die bisher verwendeten leichten Lastkraftwagen nicht mehr einem fortschrittlichen, modernen Flugbetrieb genügten, wurde auf Grund der gemachten Erfahrungen von HFW. ein Spezialfahrzeug entwickelt.

Im Gegensatz zu den gebräuchlichen Abrüstwagen wurde ein geländegängiges Fahrgestell mit 100-PS-Motor gewählt, um auch auf unwegsamem Gelände sofortige Hilfe leisten zu können. Das bei größeren Bränden benötigte Schaumlöschgerät wurde bisher als Anhänger an den Abrüstwagen gekuppelt. Diese Anordnung erwies sich als wenig vorteilhaft, denn der Anhänger machte nicht nur ein Rückwärtsfahren und schnelles Rangieren unmöglich, sondern zwang auch auf unebenen Wegen zum Langsamfahren. Die daraus begründete Forderung, das Schaumlöschgerät auf dem Fahrzeug unterzubringen, konnte in dem von HFW. entwickelten Abrüstwagen einwandfrei gelöst werden. Ein weiterer Nachteil der früheren Abrüstwagen bestand darin, daß die Wagen

zwar mit Tragbahnen ausgerüstet waren, ein Krankentransport jedoch aus Raummangel nicht möglich war, so daß stets auf ein Sanitätsauto gewartet werden mußte. Die nächste Forderung hieß deshalb: Transportmöglichkeit von zwei Verletzten. Neben diesen Hauptänderungen galt es Raum zu schaffen für ein sorgfältig auszuwählendes Hilfs- und Rettungsgerät.

In großen Zügen war damit dem Konstrukteur der Weg gewiesen. Gründlichkeit und sorgfältige Lösung der gestellten Forderungen waren die Grundlagen und sind die Kennzeichen des von HFW. entwickelten Abrüstwagens.

Der HFW.-Abrüstwagen ist auf einem geländegängigen Henschel-Drei-Achsfahrgestell mit einem 100-PS-6-Zylinder-Vergasermotor montiert. Tragfähigkeit 4500 kg. 6-Gang-Getriebe: 4 Vorwärtsgänge, 1 Gelände-Vorwärtsgang, 1 Gelände-Rückwärtsgang; Knorr-Luftdruckbremse; Spilleinrichtung; Hauptbrennstoffbehälter 120 Liter und zwei Reservebehälter; Doppelräder auf beiden Hinterachsen; Zughaken vorn und hinten.

Der Wagenaufbau besteht aus dem Führerabteil mit drei, notfalls vier Sitzplätzen, dem 2,10 m breiten Mannschaftsabteil mit vier, notfalls fünf Sitzplätzen und dem eigentlichen Wagenkasten. Letzterer ist in zahlreiche, bequem zugängliche Fächer eingeteilt, in denen der größte Teil der benötigten Geräte untergebracht ist. Die Türen dieser schrankartigen Fächer sind dem Inhalt entsprechend beschriftet, so daß ein schnelles Finden der gewünschten Geräte stets gewährleistet ist. Das restliche Werkzeug und Hilfsmaterial ist im Mannschaftsabteil und auf dem Wagendach befestigt.

Im Führerabteil

befinden sich, außer der für die Wagenbedienung nötigen Vorrichtungen und der Alarm-Klingelanlage für den Begleiter zwei Bücherbretter und ein klappbares Schreibpult, um bei Schlechtwetter die nötigen Eintragungen über Start und Landezeiten, Namen der Flugzeuge und Piloten usw. vornehmen zu können.

Im Mannschaftsabteil

sind mit Schnellverschlüssen diejenigen Werkzeuge und Hilfsmittel untergebracht, welche bei etwaigen Unfällen sofort benötigt werden, Hebelschere, Spaten, Beilpicken, Meißel, Vorschlaghammer. Unter der Sitzbank befinden sich die Asbestanzüge, die bei Brandgefahr schon während der Fahrt zur Unfallstelle angezogen werden müssen. An der Rückwand hängt die Ausrüstung für den Feuerwehrmann vom Dienst.

Auf dem Wagendach

liegen die 5 m langen Einreißhaken und ein 5 m hohes Dreibeingestell für 1000-kg-Flaschenzug.



Bild oben: Bergung eines Verletzten bei einer Übung mit der Tragbahre in das für den Krankentransport hergerichtete Begleiterabteil. **Bild unten:** Seitenansicht des HFW.-Abrüstwagen mit den geöffneten Abteilen



Das aufgebockte Dreibockgestell

Ausrüstung des Start- und Abrüstwagens

Die Löschanlage

besteht aus dem großen Schaumlöschgerät, zwölf großen und vier kleinen Handfeuerlöschern. Das in einem heizbaren Abteil untergebrachte Schaumlöschgerät mit einem Tankinhalt von 200 Litern ist von der Wagenrückseite aus zugänglich und wird zum Gebrauch auf einer herausklappbaren Rampe ausgefahren. Das Gerät ist auf Schlittenkufen und Rollen montiert und kann auch auf Wunsch aus dem Wagen herausgenommen werden. Der Schlauch hat mit Verlängerungsstücken eine Länge von 50 m. Die Handfeuerlöcher sind teils Schaumlöcher, teils Tetra- und Kohlensäurelöcher. Je nach Art des Brandes wird zweckmäßig die eine oder andere Type verwendet.

Abrüst- und Rettungsgeräte:

Dreibeingestell mit 1000-kg-Flaschenzug, 4 Einreißhaken, 4 Feuerwehrspaten, 2 Feuerwehrbeilpicken, Vorschlaghammer, Meißel, Hebel- und Blechscheren, Metall- und Holzsägen in verschiedenen Größen, Rohrzangen, 2 tragbare Deac-Scheinwerfer, 2 Tragbahnen mit Gummitüchern und Wäsche, 4 Asbestanzüge, Hanfseile, Drahtseile, Stehleiter, komplette Werkzeugkiste. Ein großer Sanitätskasten mit komplettem ärztlichen Operationsbesteck, Verbandzeug, Schienen, Gummihandschuhe, Spritzen, Arterienklemmen und Medikamente.

Besonderes Wagenzubehör:

Spillseil mit Haken, 2 Spillanker, 1 Satz vollständiges Wagenwerkzeug, Luftpumpe, Reservereifen und -Felgen, Wagenheber, Hilfspanken, Bremsklötze.

Das Hilfsggerät für Start und Landung

besteht u. a. aus: Fernglas, Leuchtpistole, Leuchtmunition rot, grün, weiß, Abschlußrohr für Signalbomben, Signalbomben rot, grün, Landelichter (Akkumulatorlampen) für Nachtlandungen, Taschenlampen, 2 Landekreuzen, Startflagge, Abwinkflagge, Absteckflaggen, 2 Preßluftflaschen zum Anlassen von Motoren, 2 Hochdruck-Panzerschläuchen (150 atü) mit Manometer.

Einrichtung zur Krankenförderung:

Hierfür sind zwei Tragbahnen im mittleren Wagenabteil, von der rückwärtigen Tür aus erreichbar, untergebracht. Die belegten Tragbahnen werden im Mannschaftsabteil in hierfür vorgesehene Schienen eingeschoben und befestigt. Schienen und Befestigung sind so angeordnet, daß sowohl die üblichen Krankenwagenbahnen als auch die Militärnormaltragen eingesetzt und befestigt werden können.

Bei Flugzeugunfällen ist sofortige Hilfe meist noch möglich. Die Hauptgefahr besteht in der leichten Entzündbarkeit des auslaufenden Benzins. Gelingt es durch schnelles Eingreifen mit Kohlensäure oder Schaum die gefährdeten Teile zu bedecken, so kann ein Brand und die damit bedingte Tankexplosion verhütet werden.

Die Hauptaufgabe der aus einem Feuerwehrmann, zwei Startposten und dem Fahrer bestehenden Besatzung ist die schnelle Bergung von Verunglückten und deren Abtransport zur nächsten Rettungsstelle.

Der von HFW. entwickelte Start- und Abrüstwagen ist ein Rettungsfahrzeug, das sich auf schnellstem Wege unter Überwindung von Gelände Hindernissen, die beispielsweise ein schweres, mit einem größeren Feuerlöschgerät ausgerüstetes Fahrzeug nicht nehmen kann, zur Unfallstelle begibt, um Menschenleben zu retten! In diesem Augenblick kommt es auf Flugzeug- und andere Schäden nicht an. Diese hochwertige Bedeutung eines leichten, schnellbeweglichen und reichhaltig mit Rettungsgeräten ausgestatteten Fahrzeuges ist wiederholt anerkannt worden.

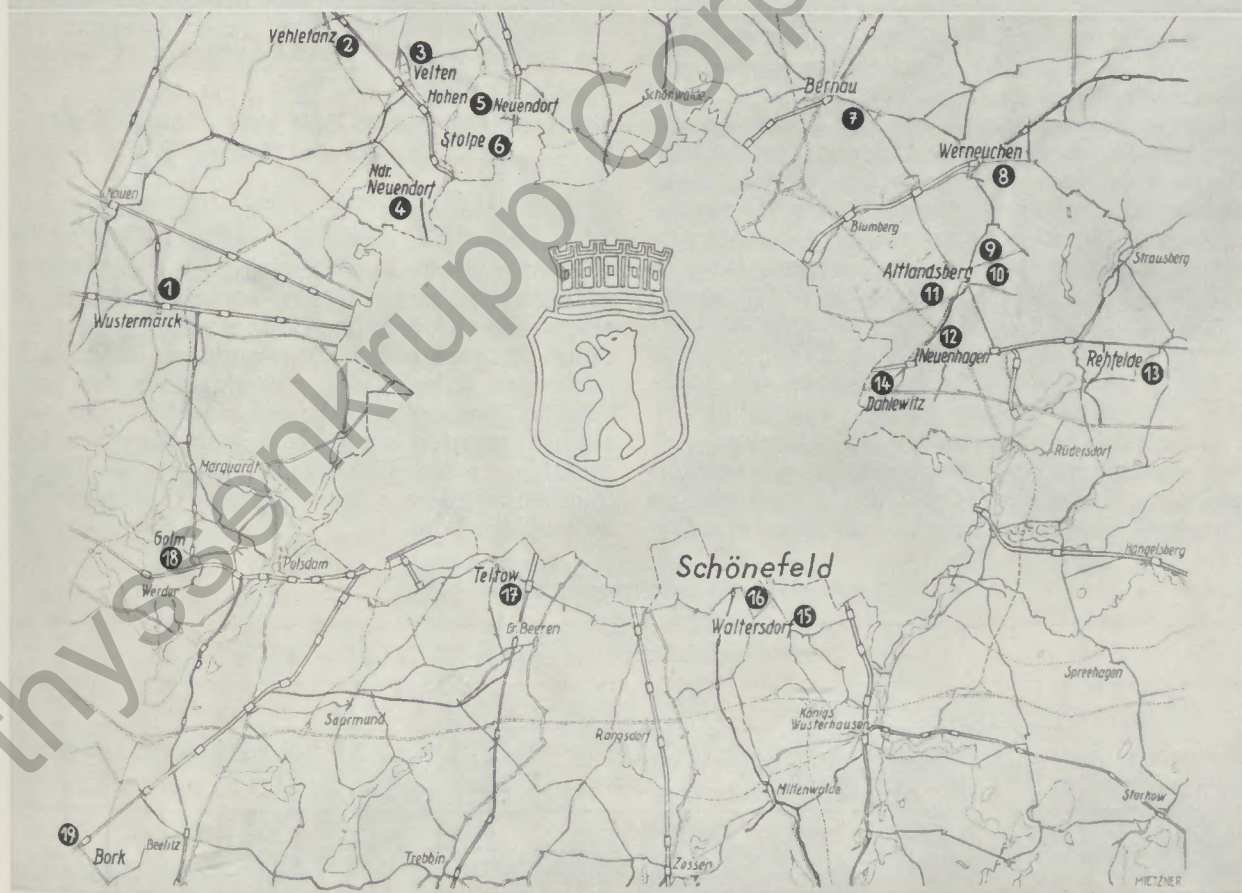


Werkaufn. (5) HFW.

Einsatz des Abrüstwagens bei einer Löschübung mit dem Schaumlöschgerät an einer Attrappe

Schönefeld vor 4 Jahren

Der am 24. April 1934 gefaßte Beschluß, ein weiteres großes Werk der Luftfahrt-industrie zu errichten, ist in der Geschichte der Henschel Flugzeug-Werke das beste Kennzeichen für die schnelle Aufwärtsentwicklung der jungen Firma. Zur Verwirklichung dieses Vorhabens mußte in der Umgebung von Groß-Berlin ein Gelände gefunden werden, das unter anderen Belangen die Loslösung der neuen Werkanlagen vom Weichbild der Stadt erstrebte, verkehrstechnisch jedoch die erforderliche Belegschaft aus dem damals großen Berliner Arbeitslosen-Reservoir sicherstellte. Nach Untersuchung von 19 Geländen wurde am 25. Juli 1934 Schönefeld im Südosten Berlins, auf kurmärkischem Boden gelegen, zur Anlage eines Flugzeugwerkes mit eigenem Flughafen bestimmt. Ein bereits zwei Wochen später fertiggestelltes Relief, das mit der Verteilung der Hallen im Gelände die Werkplanung veranschaulichte, wurde am 9. August 1934 von Herrn Oscar R. Henschel, Direktor Hormel und Dr. Jacob besichtigt. Am nächsten Tage wurde unter Baudirektor Biskaborn das Baubüro errichtet, das in wenigen Wochen die ersten Zeichnungen der Werk- und Hallenplanung fertigstellte. Am 31. August wurde der erste Auftrag auf Vermessen des Werkgeländes vergeben, und damit die Vorarbeiten für den eigentlichen Baubeginn eingeleitet.



Wie werden unsere Akkorde abgerechnet?

H. Betz

Nachdem wir in dem Artikel „Zeitstudie, die Grundlage einer wirtschaftlichen Preisgestaltung“ der Februar-Nummer des „Henschelstern“ gesehen haben, wie die Akkordzeiten durch Benutzung von Richtwerten oder Auswertung von Zeitaufnahmen entstehen, wollen wir heute unseren Arbeitskameraden der Henschel Flugzeug-Werke, insbesondere denen, die in der letzten Zeit erst zu uns gekommen sind, zeigen, wie die Akkorde verrechnet werden.

Bevor wir jedoch auf das Verrechnungssystem selbst eingehen, soll allen Gefolgschaftsmitgliedern gezeigt werden, welche Wege unsere Lohn- und Akkordscheine innerhalb der Betriebsorganisation laufen.

Wie schon im oben angeführten Artikel erwähnt, stellt die Vorkalkulation (WBV) für die Fertigung von Einzelteilen, Zusammenbauten und Montagen Fertigungskarten auf, in denen für die einzelnen Bauteile die Arbeitsgänge mit den dazugehörigen Fertigungszeiten nach Lohngruppen unterteilt (siehe Betriebsordnung) festgelegt werden. Diese Fertigungskarte dient dem Auftragsbüro (WBA) zur Ausschreibung der Werkstatt-Aufträge mit dazugehörigen Materialbezugs- und Arbeits-scheinen. Über das Terminbüro (WBT) gelangt der Auftrag an die Meister der einzelnen Abteilungen, von denen der Akkord- oder Lohn-schein an den einzelnen Arbeitsplatz weitergegeben wird. Jedes Gefolgschaftsmitglied ist nun verpflichtet, täglich und mit peinlichster Gewissenhaftigkeit die für die Erledigung der einzelnen Arbeitsscheine aufgewendete Zeit in Stunden bzw. Zehntelstunden auf der Rückseite einzutragen. In den Fällen, in denen die Arbeits-scheine über mehrere Tage laufen, werden diese allabendlich gesammelt und die am Tage geschriebenen Stunden abgelocht. Sind die Arbeits-scheine erledigt, so gelangen sie nach Gegenzeichnung durch den Meister und Bestätigung der Kontrolle, daß die Arbeit abgenommen ist, über Terminbüro (WBT) und Statistik (WBV) an das Lohnbüro (KRL) und von dort über die Loch-kartenstelle und Nachkalkulation zur Ablage.

Wie wir oben sahen, werden die Akkordscheine nach zwei Richtungen abgelocht, und zwar zuerst die Akkordabschläge, d. h. verbrauchte Stunden $\times$ Stundengrundlohn des einzelnen Ge-

folgschaftsmitgliedes und dann, nach Abschluß der Arbeit, die in der Lohnbuchhaltung errechneten Akkordreste bzw. Akkordabschläge.

Wir kommen damit auf unsere eigentliche Akkord-verrechnung zurück und zeigen an Hand einiger Beispiele, wie die Akkordreste bzw. Akkord-abschläge errechnet werden.

Beispiel 1: Auf einem Akkordschein sind 12 Std. Gruppe A vorgegeben

Diese Vorgabezeit ist durch Bestimmung der Betriebsordnung so bemessen, daß einem Arbeiter normaler Leistungsfähigkeit bei normalem Fleiß und unter den im Betrieb üblichen Bedingungen die Möglichkeit gewährleistet ist, einen Durchschnittsverdienst zu erzielen, der 15 % über dem tariflichen Stundenlohn liegt. Für die Umrechnung der vorgegebenen Zeit in Geld ergibt sich also ein Umrechnungsfaktor von:

$$\frac{\text{vorgegebene Zeit (Min.)} \times [\text{Grundl. (RM.)} + 15\%]}{60}$$

Auf unser Beispiel angewendet, ergibt sich:

$$\frac{720 \times (1,- + 15\%)}{60} = \text{RM. 13,80}$$

Diese RM. 13,80 stellen die Akkordvorgabe in Geld ausgedrückt dar und gelangen zur Auszahlung. Wird bei unserem Beispiel der Akkord von einem A-Arbeiter erledigt, so errechnet sich der Verdienst wie folgt:

$$\begin{array}{lcl} \text{Vorgabe 12 Std.} & = & \text{RM. 13,80} \\ \text{Verbrauch 11 Std.} \times 1,- & = & \text{„ 11,- Abschlag} \\ \text{Akkordrest} & & \text{RM. 2,80} \end{array}$$

Diese RM. 2,80 ergeben einen Überverdienst von 25 % bzw. einen Stundenverdienst von RM. 1,25.

Wie dieses Beispiel schon zeigt, ist unser Akkord-verrechnungssystem, wenn nur ein Arbeiter an einem Akkord arbeitet, sehr einfach, zumal die obige Rechnung durch Anwendung der in nachstehender Tabelle für die einzelnen Gruppen zusammengestellten Umrechnungsfaktoren vereinfacht werden kann. Zur Errechnung des Verdienstes ist lediglich die vorgegebene Zeit in Minuten mit dem entsprechenden Gruppenfaktor zu multiplizieren.

Umrechnungstabelle

Gruppe . . .	Umrechnungsfaktoren für Gruppe A, B, C, D, Cw, Dw *									
	A		B		C		D		Cw	Dw
Grundlohn .	RM. 1,-	RM. 0,88	RM. 0,95	RM. 0,83	RM. 0,89	RM. 0,78	RM. 0,75	RM. 0,65	RM. 0,62	RM. 0,53
Alter	üb. 21 J.	18 - 21 J.	üb. 21 J.	18 - 21 J.	üb. 21 J.	18 - 21 J.	üb. 21 J.	18 - 21 J.	weiblich	üb. 18 J.
Faktor	1,917	1,687	1,821	1,590	1,705	1,495	1,437	1,245	1,188	1,005
Abgerundet.	1,92	1,69	1,82	1,59	1,71	1,50	1,44	1,25	1,19	1,00

* Gruppen lt. Betriebsordnung

Beispiel 2: Vorgabe 78 Stunden C = 4680 Min.

Verbrauchte Zeit 89 Std. C-Arbeiter unter 21 J.
(Grundlohn RM. —,78 à Std.)
 Akkordpreis 4680 Min. $\times$ 1,50 = RM. 70,20
 Abschlag 89 Std. $\times$ RM. —,78 = " 69,42
 Akkordrest RM. —,78

Beispiel 3: Vorgabe 7,8 Stunden Dw = 468 Min.

Verbrauchte Zeit 6,5 Std. D-Arbeiterin
(Grundlohn RM. —,53 à Std.)
 Akkordpreis 468 Min. $\times$ 1,— = RM. 4,68
 Abschlag 6,5 Std. $\times$ RM. —,53 = " 3,45
 Akkordrest RM. 1,23

Als Abschluß der Errechnung der einfachen Akkorde ein Beispiel, in dem ein B-Akkord von einem A-Arbeiter erledigt wird.

Beispiel 4: Vorgabe 17,5 Stunden B = 1050 Min.

Verbrauchte Zeit 16 Std. A-Arbeiter
(Grundlohn RM. 1,— à Std.)
 Akkordpreis 1050 Min. $\times$ 1,82 = RM. 19,11
 Abschlag 16 Std. à RM. 1,— = " 16,—
 Akkordrest RM. 3,11

Wenn wir jetzt zum Gruppenakkord übergehen, wollen wir festhalten, daß die Errechnung des Akkordrestes genau wie beim einfachen Akkord durch Abziehen der gesamten gezahlten Abschlagzahlung von dem Akkordvorgabepreis geschieht, nur daß jetzt dieser Akkordrest auf die am Akkord beteiligten Gruppen aufgeteilt wird, und zwar errechnet sich der Anteil des einzelnen am Akkordrest nach dem Anteil seines Abschlagbetrages an der gesamten Abschlagssumme. Ist also

Beispiel 5: Vorgabe 75 Std. B = 4500 Min.

50 " C = 3000 "

Akkordpreis 4500 Min. $\times$ 1,82 = RM. 81,90
 3000 Min. $\times$ 1,71 = " 51,30

Gesamt-Akkordpreis RM. 133,20

und wurden gebraucht bzw. an Abschlag gezahlt:

1. 10 Std. à RM. 1,— RM. 10,— Gruppe A
 2. 45 " à " —,95 " 42,75 " B
 3. 20 " à " —,83 " 16,60 " B jug.
 4. 20 " à " —,89 " 17,80 " C
 5. 20 " à " —,89 " 17,80 " C

Gesamt-Abschlag RM. 104,95

dennach Akkordrest RM. 28,25

Dividiert man diese RM. 28,25 durch die Gesamt-Abschlagssumme RM. 104,95 = RM. 0,269, so erhält man den Teil des Akkordrestes, der für je RM. 1,— Abschlagbetrag ausbezahlt wird. Also

1. RM. 10,— $\times$ RM. 0,269 = RM. 2,70
 2. " 42,75 $\times$ " 0,269 = " 11,50
 3. " 16,60 $\times$ " 0,269 = " 4,47
 4. " 17,80 $\times$ " 0,269 = " 4,79
 5. " 17,80 $\times$ " 0,269 = " 4,79
 RM. 28,75

Beispiel 6: Vorgabe 50 Std. B = 3000 Min.

30 " Dw = 1800 "

Akkordpreis 3000 Min. $\times$ 1,82 = RM. 54,60

1800 Min. $\times$ 1,— = " 18,00

Gesamt-Akkordpreis RM. 72,60

An Abschlag wurden gezahlt:

1. 20 Std. à RM. —,95 = RM. 19,—
 2. 20 " à " —,95 = " 19,—
 3. 25 " à " —,53 = " 13,25 RM. 51,25
 Akkordrest RM. 21,35

Akkordrest je RM. 1,— Abschl. = $\frac{21,35}{51,25}$ = RM. 0,417
 also für

1. RM. 19,— $\times$ RM. 0,417 = RM. 7,92
 2. " 19,— $\times$ " 0,417 = " 7,92
 3. " 13,25 $\times$ " 0,417 = " 5,51
 RM. 21,35

Zum Abschluß wollen wir bei dieser Gelegenheit auf einen Punkt hinweisen, der im allgemeinen bei der Akkordgestaltung von besonderer Wichtigkeit ist.

Eine Arbeit, die zum erstenmal zur Ausführung kommt, mit Ausnahme von ganz einfachen Teilen und ganz eindeutigen Arbeitsvorgängen, kann nur von Facharbeitern der Gruppe A und B geschehen. Erst durch die Serien- und Fabrikationsreife der zu fertigenden Teile kann dazu übergegangen werden, diese Arbeiten von angelernten Leuten der Gruppe C oder gar von ungelernten Leuten der Gruppe D ausführen zu lassen. Diese Tatsache möge ein Beispiel erläutern:

Stellen wir uns den Zusammenbau irgendeines Bauteiles aus vielen verschiedenen Einzelteilen vor. Beim erstenmal müssen die Abmessungen der Einzelteile abgeglichen werden, hier paßt etwas nicht, dort ist der Strak nicht eingehalten, die Vorrichtungen stimmen noch nicht, kurz, es gibt an allen Ecken und Enden Schwierigkeiten, denen nur ein hochqualifizierter Facharbeiter gewachsen ist. Diese Schwierigkeiten werden nach kurzer Zeit beseitigt, so daß auch durchschnittliche Facharbeiter die Aufgabe bewältigen können, und allmählich schälen sich Teilaufgaben heraus, die auch an- oder ungelernte Arbeiter erledigen können. Zusätzliche Werkzeuge und Vorrichtungen helfen in dieser Richtung.

Es ist klar, daß dieser Vorgang nur schrittweise vor sich geht, und daß das verstärkte Heranziehen von Gefolgschaftsmitgliedern, die nicht Facharbeiter sind, unbedingt angestrebt und gefördert werden muß. Die Arbeitsvorgänge mit den zugehörigen Vorgaben, die beispielsweise für Facharbeiter aufgestellt waren, werden jetzt von anderen Gruppen teilweise oder ganz erledigt. Es ergibt sich aus diesem Grunde insbesondere bei Gruppenakkorden die Notwendigkeit, ständig die Arbeitsvorgänge und Vorgaben zu zergliedern und den jeweiligen Erfordernissen anzupassen.

Unter diesen Schwierigkeiten hat die übrige Industrie und speziell die spanabhebende Formung weniger zu leiden, da man hier die Arbeitsplanung viel weitsichtiger betreiben kann und somit Schwierigkeiten aus dem Wege geht, die wir im Flugzeugbau ähnlich dem Großmaschinenbau noch auf unabsehbare Zeit zu bewältigen haben.



Zum zweiten Mal Breslau – Berlin

Abmarsch in Kassel
zur Fahrt nach Breslau

Aufn. Kesting

Nach vielen trüben, regnerischen Tagen war der Sommer mit solcher Macht ins Land gezogen, als wolle er alles Versäumte nachholen. Das Kalenderblatt zeigte den 26. Juli, als der Sonderzug die Turner des „Gaves XII Hessen“ zum „Deutschen Turn- und Sportfest“ nach Breslau trug, wo im vergangenen Jahre der Henschelchor beim „Deutschen Sängerbundesfest“ so unvergeßliche Stunden verlebt hatte. Freude und gespannte Erwartung erfüllte 135 Henschelaner und Henschelanerinnen, die in Breslau als Turner und Sportler mit dem Henschelorchester zusammen die Betriebsgemeinschaft der Firma Henschel vertreten sollten, die in großzügiger Weise die Teilnahme ihrer Gefolgschaftsmitglieder unterstützte. Nach 13stündiger Fahrt in Breslau angekommen, waren bald alle Spuren von Müdigkeit und Anstrengungen verschwunden, als unsere Henschelaner unter den Klängen des eigenen Spielmannzuges und der Musikkapelle in die Straßen der Feststadt einziehen konnten. Die Unterkunft in den bereitgehaltenen Quartieren vollzog sich reibungslos, so daß sich jeder in der schönen,

prächtig geschmückten Stadt bei den gastfreundlichen Schlesiern bald heimisch fühlte.

Das „Turn- und Sportfest 1938“ erlebten alle deutschen Volksgenossen über die Grenzen des Großdeutschen Reiches, so weit die deutsche Zunge klingt. Es war ein gewaltiges Bekenntnis zu deutscher Art, zu deutscher Kraft, zu deutschem Volkstum und zu Deutschlands Führer!

Am Donnerstag, dem 28. Juli, beteiligten sich unsere Männer an den „Volkstümlichen Mehrkämpfen“, Einzel- und Mannschaftskämpfen. Am Freitag konnten sie bei den „Ausschnitten aus der Vereinsarbeit“, beim Turnen an drei Pferden (33 Mann), Zeugnis fleißiger und zielbewußter Arbeit ablegen. Die schriftliche Beurteilung lautete auf „sehr gut“ und „zweckmäßig“. Im 50-m-Brustschwimmen (über 40 Jahre) errang unter 20 Teilnehmern Fritz Helle (TB 4) den dritten und im 50-m-Kraulschwimmen unter 18 Teilnehmern den vierten Platz.

Der Festzug in Gegenwart des Führers und der Sonntagnachmittag auf der Friesenwiese, die „Deutsches Volk in Leibesübungen bei festlicher



Aufn. (2) Fromm

Aufmarsch der Turner auf der Friesenwiese



Unsere Turner beim Baden in der Freizeit

Arbeit" vereinigten, waren unvergeßliche Höhepunkte der Breslauer Tage. Und nun ging es in der Frühe des 1. August nach Berlin zum Besuch der Reichshauptstadt und der Tochterfirma des Stammhauses Henschel & Sohn, den Henschel Flugzeug-Werken. Am Bahnhof Friedrichstraße wurden sie von Standortmann Schmidt und Bauführer Laurisch empfangen und nach dem Weidenhof-Kasino geleitet, wo ein ausgezeichnetes Mittagessen und vorzügliches Bier Berlin bekömmlich machte. Nach einem Abend im „Wintergarten“, der für alle ein großer Genuß war, wurden am Dienstag, dem 2. August, vormittags, unsere Turner und Musiker aus den verschiedenen Hotels zu einer

Autobus-Rundfahrt abgeholt, die herrliche Eindrücke von dem durch den Willen des Führers neu erstehenden Berlin vermittelte. Um 12 Uhr trafen die Wagen in Schönefeld ein, wo Dr. Lutze im Namen der Betriebsführung die Kasseler Henschelaner begrüßte. Während der Mittagspause konzertierte das Henschelorchester unter der Leitung seines Dirigenten, Staatl. Musikdirektor Heinrich Hiege, und erntete für seine vorzüglichen Vorträge den lebhaften Beifall der Berliner Arbeitskameraden. Nach Besichtigung des gewaltigen Werkes fand man sich in der mustergültig geführten Kantine zu einem Mittagssmahle zusammen, das unsere Kasseler Henschelaner geradezu begeisterte. Auch der besonders bei den Frauen beliebte Kaffee mit dem dazugehörigen Kuchen fehlte nicht. Zu aller Freude erschien während des Essens der Betriebsführer, Direktor Hormel, der die Gäste mit herzlichen Worten begrüßte und — als geborener Kasseler — seine Heimatverbundenheit mit ihnen betonte. Der Führer des Henschel Turn- und Sportvereins, Fromm, dankte freudig und bewegt für alles, was den Kasseler Henschelanern in so großzügiger Weise geboten wurde.

Am Abend fand in dem gemütlichen Weidenhof-Kasino ein Kameradschaftsabend statt, der die Kasseler Henschel-Turner und -Musiker in enger, echt kameradschaftlicher Verbundenheit mit den Berliner Henschelanern vereinigte. Turnerische Darbietungen sowie Vorträge des Henschelorchesters und des



Berliner Henschelaner lauschen in der Mittagspause dem Konzert ihrer Kasseler Arbeitskameraden Werkauin, (2) HFW.

HFW.-Orchesters unter Leitung ihres Dirigenten Mikus sorgten für die nötige Unterhaltung. Der Holzhackertanz unserer Turnerinnen erhöhte die gemütliche und heitere Stimmung des Abends, an dem Dr. Lutze und Dr. Jacob vom Büro Berlin der Henschel & Sohn G. m. b. H. teilnahmen. Vergessen sei nicht die Werkschar der HFW., die mit kraftvollen Gesangsvorträgen reichen Beifall erntete. Als um 23 Uhr die Abschiedsstunde schlug, trennte man sich nur schwer von der Stätte vieler freudvoller Stunden. Die Kasseler Werkkameraden aber nahmen Erinnerungen in so reicher Zahl mit, die sie in erster Linie der Firma und denjenigen Gefolgschaftsmitgliedern verdanken, die durch stille, aber intensive Vorarbeit die Fahrt ermöglichen halfen: der Obmann des Vertrauensrates, Wilhelm Müller, der Führer des Turn- und Sportvereins, Fromm, und Heinrich Jahn, die da einsprangen, wo es zu helfen galt.



Das Henschel-Orchester spielt in Schönefeld

24 Jahre geht die Erinnerung zurück. August 1914! Ein Volk stand auf, die von zahllosen Feinden bedrohte Heimat zu schützen. Allen, die die jubelnde Begeisterung jener Tage miterlebten, wird die selbstverständliche Opferbereitschaft, die einsatzfreudige vaterländische Hingabe für immer unvergeßlich bleiben. Die Siegesmeldungen überstürzten sich. Lüttich, Brüssel, Namur genommen! Bald aber kamen auch die ersten Nachrichten in die Heimat, daß dieser und jener, den man eben noch lebensfrisch und mit leuchtenden Augen hatte hinausziehen sehen, draußen an der Front in Belgien oder Frankreich, in Ostpreußen oder Polen den Heldentod für das Vaterland gestorben sei. Der Vater, der Bruder, der Verlobte hatte im Kampf für eine große Sache sein Leben hingegeben. Kaum eine Familie, in der nicht die harte Hand des Krieges fühlbar wurde.

Je länger der Krieg sich hinzog, desto härter wurden die Gesichter. Die Soldaten, die als Ersatz an die Front rückten, sahen ernst aus, wenn sie durch die Straßen zogen; wohl schmückten noch Blumen ihre Gewehre, aber die Menschen, die am Straßenrand standen, winkten nur stumm und blickten ihnen nach. Manche nahmen den Hut ab... Als dann im November 1918 die Heere heimkamen, da waren es andere Männer als die, die

einst im August 1914 begeistert hinausgezogen waren. Ihr Gang war schwer geworden von dem Marschieren auf den endlosen Straßen, die unerhörten Anstrengungen dieser viereinhalb Jahre hatten ihre Spuren hinterlassen. Rings um Deutschland hatten diese Männer die Fronten gehalten: in Frankreich von der Küste Flanderns bis zur Schweiz, in Rußland vom Peipus-See bis zum Schwarzen Meer; nach Finnland und weit nach Asien hinein waren sie vorgedrungen, bis zum Kaukasus und in die Wüsten Arabiens. Auf See hatten sie in Wind und Wetter ihren Mann gestanden. Der lebendige Wall der Besten des Volkes hatte der Heimat selbst die Schrecken des Krieges ferngehalten.

Die Männer sprachen nicht von dem, was sie in diesen Jahren erlebt hatten. Zu Hause, wo unter volksfremden Einflüssen sich das Unterste zuoberst zu kehren schien, hätte man sie auch kaum verstanden. Manchen schien es, als paßten auch die Kriegssorden, die sie mit heimgebracht hatten, nicht in die so gänzlich anders gewordene Zeit. Das hat sich inzwischen gewandelt, wie so vieles, an das wir kaum noch erinnert sein mögen. Jetzt tragen die alten Soldaten wieder ihre Auszeichnungen. In dem Ehrenkreuz des Weltkrieges hat das neue Reich jedem, der am Kriege teilgenommen hat, ein sichtbares Zeichen seiner Dank-



In der Bereitschaftsstellung bei Ornes vor Verdun 1917.
Lt. Schmidt, Off.-Stellvertr. Brede, Lt. Bauroth vom Res.-Inf.-Regt. 83



Wilhelm Brede
an seinem Arbeitsplatz

barkeit verliehen. Wer Gelegenheit hatte, das Eiserne Kreuz zu erwerben, der trägt das schwarzweiße Band wieder — und die Jungen, die den Krieg nicht mehr miterlebten, können daran sehen: auch dieser war mit dabei in dem großen Ringen.

Jeder alte Soldat sagt es heute, daß nicht allein Mut und Tapferkeit dazu gehörten, um eine Auszeichnung zu erwerben, sondern daß sich ebenso eine Gelegenheit bieten mußte, sich vor den Kameraden hervorzutun. So meint es auch der eine Arbeitskamerad im Betriebe von Henschel & Sohn, der zu den beiden Eisernen Kreuzen die höchste Auszeichnung für Unteroffiziere und Mannschaften, das goldene Militärverdienstkreuz, erhalten hat.

Der Arbeitskamerad Wilhelm Brede, heute im Verwaltungsdienst in der Werkstatt CS tätig, war schon 34 Jahre alt, als der Krieg ausbrach. Er ist in Kassel geboren und hatte sechs Jahre als Soldat gedient. 1911 war er in die Firma Henschel & Sohn eingetreten. Da er als Soldat beim Turnen einen Unfall erlitten hatte, wurde er als Invalide entlassen, und wenn er es gewollt hätte, dann hätte man ihn wohl zurückgestellt. Aber er meldete sich und kam zum Ersatz-Bataillon des Infanterie-Regiments 83 in Kassel und zog mit dem Reserve-Regiment 83 ins Feld. Zunächst nach Rußland, dann nach Serbien, von dort nach Frankreich. Dort blieb das Regiment bis zum Schluß; bei den Kämpfen in den Argonnen und um Verdun war es dabei. Im zermürbenden Stellungskrieg der beiden letzten Jahre blieben viele, die einst bei Kriegsbeginn mit hinausgezogen waren.

Brede, um diese Zeit Vizefeldwebel der Landwehr, kam immer heil durch. Gewiß, ein paar leichte Verwundungen trug auch er davon, an den Händen, am Bein, aber es waren im Grunde,

wie er sagt, nur Ritzer von kleinen Granatsplintern gewesen. Auch das Gas tat ihm nichts, obgleich er einmal im schweren Artilleriefeuer einen Hang hinauf durch Gas laufen mußte und dabei die Gasmaske abnahm, um Luft zu bekommen.

1917 erhielt Brede das Eiserne Kreuz 1. Klasse. Das war damals die höchste Auszeichnung für einen Feldwebel. Ende 1917 wurde dann die Verleihung des Militärverdienstkreuzes in Gold wieder aufgenommen, eines Ordens, den König Wilhelm I. im Jahre 1864 für ganz besondere Kriegseleistungen gestiftet hatte. Von den insgesamt 13 Millionen Soldaten, die Deutschland im Weltkriege an den Fronten und in der Heimat unter den Waffen hatte, haben nur 1773 das Militärverdienstkreuz erhalten. Es war der „Pour le mérite für Unteroffiziere und Mannschaften“, wie man den hohen Orden heute vielfach nennt. Nur für eine ganz besondere Tat konnte der, der das Eiserne Kreuz 1. Klasse bereits besaß, den Orden erhalten. In den Satzungen des Ordens war besonders vorgeschrieben, daß die Kameraden des Vorgesetzten nach den Einzelheiten der Tat befragt werden mußten, damit der Orden bestimmt nur für wirkliches Kriegsverdienst verliehen wurde. Immer war auch Bedingung, daß die Tat irgendwie in größerem Rahmen eine Wendung gebracht hatte.

Bei den Rückzugskämpfen Ende September und Anfang Oktober 1918 hatte der Offizierstellvertreter Brede mit seiner arg zusammengeschmolzenen Kompanie die Fühlung mit dem Feind zu halten, während die Heeresgruppe bereits unaufhaltsam zurückgenommen werden mußte. In diesen Kämpfen mußte jeder das Letzte hergeben. Die Verpflegung war mangelhaft, trotz großer Märsche gab es keine Ruhe. Das gesamte Kampfgerät und die Munition mußten getragen werden, da die Kompanie keine Fahrzeuge mehr hatte. In der Nähe der Zuckerfabrik von Lesdines

hatte die 11. Kompanie, deren Führung Brede inzwischen übernommen hatte, den Befehl, einen Durchbruch des Gegners unter allen Umständen zu verhindern. Dabei war die Kompanie ganz auf sich angewiesen, da im unübersichtlichen Grabengewirr eine Verbindung mit den ebenfalls nur noch schwachen Nachbarkompanien nicht zu erreichen war.

Vom 1. bis 4. Oktober wiederholten sich die feindlichen Angriffe jeden Tag mehrmals, aber dank der Aufmerksamkeit und Tapferkeit der kleinen Schar konnte der Gegner immer wieder mit Verlusten zurückgewiesen werden. Ohne Schlaf, hungrig und durstig hielten die Leute aus, bis sie schließlich kaum mehr konnten und im Stehen einschliefen. Am 4. Oktober endlich gelang es dem Bataillonskommandeur nach vielen vergeblichen Versuchen, Ablösung für die Kompanie heranzubringen. Ihr Ausharren aber hatte Erfolg gehabt. Die Heeresgruppe hatte dadurch in Ruhe den Rückzug in die vorbereitete Aufnahmestellung vornehmen können. Ein Durchbruch der Franzosen gerade während dieser Umordnung hätte schwere Verluste und die Gefangennahme ganzer Abteilungen und damit eine verhängnisvolle Störung des Rückzugs mit sich gebracht.

Dem Offizierstellvertreter Brede als dem Kompanieführer wurde persönlich das Verdienst an dem Ausharren der Truppe beigemessen. Er wurde zur Auszeichnung durch das Militärverdienstkreuz eingegeben. Die Verleihungsurkunde ist am 3. November 1918 ausgefertigt worden, aber Brede erhielt den hohen Orden erst durch das Auflösungskommando des Regiments Ende November 1918, kurz ehe er als Leutnant der Landwehr entlassen wurde.

Weit liegt diese Zeit heute in der Erinnerung zurück. Der Schlachtenlärm ist verklungen, die Mühen und Leiden der vier schweren Jahre sind fast vergessen, während die freundlichen Augenblicke des Kriegslebens mehr in den Vordergrund treten. Die Inhaber des Goldenen Militärverdienstkreuzes als des höchsten Ordens für Unteroffiziere und Mannschaften werden heute als Ehrengäste zu den Veranstaltungen der neuen Wehrmacht hinzugezogen. Nach einer Verfügung aus dem Jahre 1864, die noch heute gilt, hat der Posten ihnen ebenso wie Offizieren die Ehrenbezeugung durch Präsentieren des Gewehrs zu erweisen. Beim Reichskriegertag pflegt sich die Kameradschaft der Inhaber des Ordens zu einer besonderen Feier zu versammeln. Wenn dann die alten Soldaten beieinander sitzen, dann lebt wohl das eine oder andere wieder auf, und sie fragen sich: „Weißt du noch, wie wir damals...?“ Dann wird auch das Bild der vielen Kameraden wieder lebendig, die einst blumengeschmückt mit hinauszogen und nun draußen in fremder Erde ausruhen von den Kämpfen und Siegen.

Mitten unter uns aber leben und arbeiten allenthalben diejenigen, die ein gütiges Geschick heimkommen ließ aus den Schrecken der Schlachten. Sie gehen still und unverdrossen ihrer Tätigkeit nach, treu und brav, wie es ihre Art ist. Der Geist, der sie einst beseelte, ist Allgemeingut des ganzen Volkes geworden. Für die Jungen aber, die die Zeit vor 24 Jahren noch nicht miterlebten, ist das unscheinbare kleine Band, das die alten Soldaten kennzeichnet, eine Mahnung, niemals die jetzt schon geschichtlichen Taten der Feldgrauen von einst zu vergessen.



Die Inhaber des goldenen Militärverdienstkreuzes mit englischen und französischen Abordnungen beim 1. Reichskriegertreffen in Kassel 1936

Henschel-Lehrlinge fahren an den Rhein



Heinrich Dörflinger

Frankfurt! Rrrraus! — 43 Henschel-Lehrlinge vom 3. Lehrjahr entstiegen mit ihren drei Begleitern am ersten Ziel ihrer sechstägigen Lehrfahrt dem Zug. Unsere Jungens waren in glänzender Laune: Sechs Tage fort vom Schraubstock, Drehbank und Formkasten, um Deutschlands Wunderwerke der Technik kennenzulernen und einen der schönsten Teile ihres Vaterlandes zu erleben.

Zunächst ging es nach einem kräftigen Mahl nach dem Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main, der an der Reichsautobahn Heidelberg—Frankfurt liegt. Schon die Luftschiffhalle, die zur Zeit das Luftschiff „Graf Zeppelin“ beherbergt, erregte durch ihre gewaltigen Ausmaße mit 51 m Höhe, 53 m Breite und 275 m Länge unsere Bewunderung. Und dann standen wir vor dem Luftriesen selbst. Staunend betrachteten wir das Wunderwerk deutschen Erfindergeistes.

Am Spätnachmittag brachte uns die Bahn nach Frankfurt zurück, wo der erste Tag in der Jugendherberge einen schönen Abschluß fand. Nach einem Lichtbildervortrag „Frankfurt ehemals und heute“ fanden sich deutsche und ausländische Jungens und Mädels zu fröhlichem Spiel und Tanz zusammen, an dem sich unsere Jungens nach Herzenslust beteiligten.

Der zweite Tag sah uns in dem schönen Weltkurort Wiesbaden, der Stadt der heißen Quellen, deren heilkräftige Wirkung bereits den Römern bekannt war. Gleich nach unserer Ankunft trafen wir hier alte Bekannte — Henschel-Omnibusse —, die die frühere Straßenbahn vollständig verdrängt haben. Nach etwa einstündigem Marsch kamen wir in der Jugendherberge an, die auf

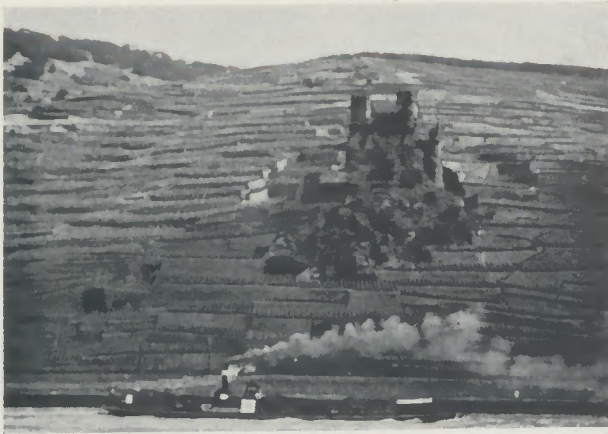
einer Höhe in unmittelbarer Nähe des Nero-Berges liegt.

„Was wird denn heute für ein Werk besichtigt?“ Diese Frage wurde mindestens 50mal gestellt, und jedesmal wurden darauf ausweichende Antworten gegeben, denn die Fahrtenleiter hatten diesmal Grund, etwas geheimnisvoll zu tun. Am Mittag ging es los, dem unbekannten Ziel entgegen. Es war bedauerlich, daß unsere mit Photoapparaten bewehrten Jungens den Augenblick nicht festgehalten haben, als wir vor der „Sektellerei Henckell“ standen. Die verblüfften Gesichter unserer Jungens waren sehenswert.

Die etwa 40 m unter der Erde liegenden, künstlerisch ausgeführten Kellerräume der Sektellerei machen allein schon eine Besichtigung lohnend. Einige Millionen gefüllter Sektflaschen sind dort gelagert. Diese waren für uns allerdings nur zum Ansehen da, und erst am Schluß der Führung wurde jedem von uns ein Glas dieses edlen Nasses gespendet.

Am anderen Morgen brachte uns ein Omnibus nach Biebrich, dem Ausgangspunkt unserer Rheinfahrt. Schwer und tief hingen die Wolken am Himmel, aber es regnete nicht, als wir gegen 8 Uhr den Rheindampfer bestiegen. Wir fuhren auf „Deutschlands Strom“, von dem unsere Jungens so viel gehört und gelesen hatten.

Vorbei rauscht das Schiff an lieblichen Städten, an steilaufstrebenden Weinbergen, an grünen, baumbewachsenen Inseln. An der Pforte zur Rheinprovinz, kurz bevor die Nahe in den Rhein mündet, weitet sich der Strom. Die Karte zeigt 523 m Breite. Rudesheim, Bingen und Bingerbrück,



Stahleck

wohlbekannte Orte, liegen hier. Vorbei ging es an dem sagenumwobenen Mäuseturm, der mitten im Strom liegt. Von der Höhe des Niederwaldes grüßte das Nationaldenkmal. Das Durchbruchstal des Rheins beginnt, das Strombett wird enger. Steil abfallende Felsen, gekrönt von Burgen und Burgruinen, Weinberge, die sich kulissenartig vor das Blickfeld des Rheinfahrers schieben, machen die Landschaft einzigartig reizvoll.

Aßmannshausen, Lorch und Bacharach mit der deutschen Jugendburg Stahleck zogen an uns vorüber. Die Pfalz von Caub erinnerte uns an Blüchers berühmten Rheinübergang im Jahre 1814. Der Loreleyfelsen wurde „glücklich umschifft“. Schmucke Personendampfer, fahngeschmückte KdF.-Dampfer begegneten uns. Schleppdampfer deutscher und ausländischer Nationen mit fünf oder sechs meist mit Holz oder Kohle schwerbeladenen Kähnen stampften kraftvoll stromaufwärts.

Gegen 15 Uhr erreichten wir Koblenz. Die Sonne hatte die Wolken durchbrochen. Im Sonnenglanz lagen die wie auf Fels gewachsenen Bastionen der Feste Ehrenbreitstein, die sich gegenüber der Moselmündung erhebt. Das Deutsche Eck, zwischen dem Rhein und der Moselmündung liegend, eröffnet hier den Eingang in das Moseltal. Unsere Fahrt ging weiter rheinabwärts, vorbei an Andernach, Linz und Remagen, vorbei an Rolandseck



Stolzenfels

mit dem bekannten Rolandsbogen. Als wir die Universitätsstadt Bonn hinter uns hatten, wurde die Landschaft flacher — der Mittelrhein wird hier zum Niederrhein. Am Spätnachmittag sighteten wir die himmelauftragenden Türme des Kölner Doms. Köln war das Endziel unserer Rheinfahrt, die für jeden von uns ein unvergeßliches Erlebnis bleiben wird. Der andere Tag sah uns bereits in den Morgenstunden wieder auf dem Rhein. Das Motorboot „Eifel“ der Ford-Werke brachte uns nach den in Köln-Niehl gelegenen Werkanlagen. Zweimal täglich bringt das werkeigene Motorboot der Ford-Werke die Besucher auf einer halbstündigen Rheinfahrt von Köln nach Köln-



Schloß Rheinstein



Ehrenfels

Niehl. Die Besucher erhalten hier ein Büchlein als „Kleiner Wegweiser“ ausgehändigt, das die Übersicht beim Gang durch das Werk erleichtert. Bilder von den sehenswertesten Bearbeitungsmaschinen, Werkstatteinrichtungen und der Fabrikationsgang am laufenden Band sind in diesem Büchlein enthalten. Im Werk wird der Besucher nach einem Filmvortrag, der ihm nochmals einen klaren Überblick über den Fabrikationsgang vermittelt, nach einem genau vorgeschriebenen Plan durch die Werkstätten geführt. Hier kann er nun die Entstehung des Ford-Wagens vom Rohling bis zur Fertigmontage am Schluß-Montageband ver-



Bei Sport und Spiel im Gemeinschaftslager in Wiesbaden

folgen. Nach der Besichtigung wurde das Motorboot wieder bestiegen, ein kleines Frühstück eingenommen und unter den Klängen fröhlicher Schifferklavier-Musik ging es zurück nach Köln.

Düsseldorf, die schöne Kunststadt im Westen, war das nächste Ziel unserer Fahrt. Schon in aller Frühe des nächsten Tages fuhren wir dorthin. Allerdings hielten wir uns zunächst nicht in Düsseldorf auf, denn es galt, erst einmal die Kaiserpfalz zu Kaiserswerth zu besichtigen. Als stummer Zeuge einer ruhmreichen und bewegten Vergangenheit erhebt sich hart am Ufer des Rheins die mächtige Ruine der Kaiserpfalz. Im Jahre 1933 wurde die Burgruine vom Reichsjugendführer Baldur von Schirach zur Gedenkstätte der HJ. bestimmt. Von dem Gemäuer hoch oben lodert in einer Bronzeschale die „Ewige Schlageterflamme“ als leuchtendes Fanal des Opfermutes deutscher Jugend. 21 Steine mit den Namen von 21 tapferen Hitlerjungen, die für ihren Glauben an Adolf Hitler ihr junges Leben hingaben, mahnen an der nach oben führenden Freitreppe.

Die Rückfahrt nach Düsseldorf wurde an der Golzheimer Heide unterbrochen. Wir besuchten das Ehrenmal Albert Leo Schlageters und gedachten in stummer Ehrfurcht des großen Helden



Die Kaiserpfalz zu Kaiserswerth

und aller derer, die im Ruhrkampf ihr Leben lassen mußten. Unsere Gedanken wanderten zurück in das Jahr 1923, als das Land, dessen Schönheit und Reichtum wir in den letzten Tagen kennengelernt hatten, von feindlicher Gewalt geknechtet, von deutschen Männern ohne jede Hilfe der November-Regierung im verzweifeltsten Abwehrkampf verteidigt wurde.

Wieder in Düsseldorf, besichtigten wir das im Ehrenhof gelegene Wirtschaftsmuseum. An Hand von Modellen wurde hier unseren Jungens die Verhüttung des Erzes und die Entstehung von



Auf Dampfer Rheingold



Marsch zum Flughafen Rhein-Main

Eisen und Stahl gezeigt. Den Abschluß bildete die Besichtigung der Hüttenanlagen des Dortmund-Hoerder-Hüttenvereins. Hier galt es das in der Schule gelernte zu festigen und mit eigenen Augen die Entstehung des Werkstoffes zu verfolgen, mit dem unsere Jungens jeden Tag zu tun haben.

Mittags traten wir dann unsere Heimreise an. Frohe und glückliche Menschen brachte der Zug wieder zurück, denn die sechstägige, so überaus erlebnisreiche Fahrt war „eine ganz große Sache“.



Als Cowboy im wilden Westen

E. Rütcher

Manche unserer Arbeitskameraden haben vor ihrem Eintritt in die Dienste der Firma Henschel wechselvolle Lebensschicksale durchgemacht. Wir geben heute einem Arbeitskameraden, der während des Krieges fern der Heimat in Kanada als Farmer lebte, das Wort zu einer Schilderung, die sicherlich die Beachtung unserer Leser finden wird.

Die Schriftwaltung.

Es war im Frühling 1915, nachdem ich bereits zweimal als verdächtiger Deutscher in Kanada verhaftet und wieder entlassen war, als uns Herr Bartsch, der Manager einer großen amerikanischen Viehgesellschaft, auf der Farm besuchte. Herr Bartsch kam im Auftrag des Roten Kreuzes, das die Deutschen in Kanada während des Krieges betreute. Wir wenigen Deutschen, die noch frei waren, hatten absolut nichts zu tun, denn unsere große Farm, an der auch ich beteiligt war, hatte man längst beschlagnahmt. Herr Bartsch, ein vor langen Jahren ausgewandeter Deutsch-Schweizer, fragte mich nun: „Uillst Du Cowboy werdden?“ — Ich sagte nicht gleich zu, ich wollte es mir überlegen. Die Cowboys sind, wie die Übersetzung dieses Wortes sagt, Kuhhirten, aber dieser Beruf erfordert besondere Neigung, da er zu Pferde ausgeübt wird. Viele Kuhhirten, die von klein auf im Sattel saßen, sind verwegene Reiter geworden und haben auch als „Cowboys“ in den Zirkussen Europas mit ihrer Reitkunst Aufsehen erregt. Die Aussicht, das Cowboyleben von Grund auf kennenzulernen, lockte mich. Einige Tage später mußte ich mich bei der 40 km entfernten Polizeistation in Gleichen melden, wo auch das Büro und das Schlachthaus der amerikanischen Gesellschaft war. Da wir noch glaubten, der Krieg würde nicht mehr lange

dauern und daß wir dann unsere Farm wiederbekämen, wollte ich die Gelegenheit benutzen, um die nach amerikanischem Muster betriebene Viehwirtschaft zu erlernen. Nachdem ich mich bei der Polizei gemeldet hatte, ging ich zu Bartsch, der mir einen offenen Brief an den Obercowboy der „North-Ranch“ gab, mit dem ich mich dort melden sollte. Ich bekam freie Station und 35 Dollar im Monat. Am anderen Tag ritt ich nun wieder nach Haus, und zwei Tage später fuhr mich ein mir bekannter Deutscher nach der Ranch, die von unserer Farm noch etwa 30 km entfernt war. Dort angekommen traf ich nur eine junge Frau, die ich nach Herrn Livingstone fragte. Sie sah mich etwas erstaunt an und sagte, er sei nicht da und käme gegen Abend wieder. Mein Deutscher fuhr nun gleich wieder nach Hause, und ich sah mich etwas um. Da war ein großer Pferdestall für 24 Pferde, ein kleines Holzhaus mit drei Räumen und ein etwas größeres Blockhaus. Auf dem Hof standen einige landwirtschaftliche Maschinen unter freiem Himmel, und dann war noch ein Kuhstall mit vier Milchkühen da. Anschließend waren riesige Koppeln und einige runde Umzäunungen, Korral genannt. Von Vieh war außer vier bis fünf scheinbar kranken Kühen in einer Koppel und einer Unmenge Hühner nichts zu sehen. —

Gegen Abend ritt ein baum langer, spindeldürrer und recht verwegen aussehender Kerl auf den Hof, der sich als Herr Livingstone entpuppte. Man sah ihm an den vorstehenden Backenknochen den Halbblutindianer an. Ich gab ihm meinen Brief und sagte ihm, daß mich Herr Bartsch schicke. Er nahm den Brief, stellte ihn

auf den Kopf und tat, als ob er lese und ging dann in das Haus. Nach einiger Zeit kam er wieder heraus und war jetzt im Bilde, denn die Frau hatte ihm den Brief vorgelesen. Dieser Mann hatte die Pflege und Verantwortung für etwa 6000 Stück Rindvieh. Er war ein äußerst tüchtiger und zäher Bursche, der in seinem „Geschäft“ nicht zu schreiben und lesen brauchte. Bald kamen nach und nach vier Cowboys nach Hause. Nachdem die Pferde versorgt waren, wuschen sie sich mit entblößtem Oberkörper so gründlich, als ob sie Kohlen getrimmt hätten. Nach der allgemeinen Vorstellung gab es ein vorzügliches Abendbrot. — In dem Blockhaus wurde mir im Zimmer des Obercowboys ein noch freies Bett zugewiesen, und ich ging an das Auspacken meines Koffers. Hierbei kam eine Flasche Whisky zum Vorschein, die ich, einer Eingebung folgend, in Gleichen gekauft hatte. Ich bot meinen neuen Kameraden einen „Drink“ an, und die Flasche ging von Mund zu Mund. Der Obercowboy sagte zwar, es dürfe auf der Ranch kein Alkohol getrunken werden, aber dies sei eine Ausnahme. Nach der ersten Runde fragten mich nun die Boys, wie ich mit Vornamen hieße, und das Eis war gebrochen. Livingstone war Old-Billy, dann kam Frank, Claude, Fred und Teddy. Ich wurde von da an nicht mehr „Mr. Kötzscher“, sondern Erny genannt, wir hatten also Brüderschaft getrunken. Es waren prächtige und saubere Burschen und sehr kameradschaftlich. — Am anderen Morgen ging es in den Stall, die Pferde wurden versorgt, und der Stall wurde gereinigt. Für Billy standen dort vier und für die übrigen Boys je zwei Pferde, die abwechselnd gebraucht wurden. Nach dem Frühstück holte einer der Boys zwei Pferde für mich von einer entfernten Koppel, wo noch etwa 50 bis 60 Pferde waren. Das Reiten ist für die Tiere so anstrengend, daß sie nach etwa vier Wochen auf die Koppel kommen und ausgewechselt werden.

Da nun in dem Brief stand, ich solle alles, was auf der Ranch vorkäme, lernen, wurde ich in den ersten Tagen auf dem Hof mit Aufräumen beschäftigt. Dann hatte Billy mir sein echt silbernes Zaumzeug zum Putzen gegeben, hierzu hatte er ein Putzmittel gekauft, mit dem er nicht recht fertig wurde. Ich sagte ihm nun, es stände eine Gebrauchsanweisung in englisch, französisch und sogar deutsch darauf, was ihm sehr imponierte, und er wunderte sich sehr, daß ich das alles lesen könne. — Nach einigen Tagen mußte ich Billy auf einem großen Ritt durch den ganzen Bezirk begleiten, er wollte wohl nur sehen, wie ich reiten konnte. Die Kühe und Rinder, die mit dem Zeichen des Besitzers gebrannt sind, laufen in kleineren und größeren Herden frei in der Prärie

umher. Die Aufgabe der Cowboys ist nun, zu kontrollieren, daß sich die Herden nicht zu weit entfernen, daß sie krankes Vieh heimtreiben oder andere aus Sümpfen ziehen, in die sie manchmal geraten.

Nach etwa zwei Wochen bekam ich den Auftrag, mit Claude etwa 700 Stück Jungvieh zu „herden“. Wir ritten morgens gleich nach dem Frühstück los zu einer entfernt liegenden Koppel, wo das Jungvieh über Nacht eingesperrt war. Wir ließen die Kälber, die sich schnell in der Prärie verteilten, heraus und hatten darauf zu achten, daß sich keins der kleinen Trupps verlor. Claude und ich postierten uns auf zwei entfernt voneinander liegenden Hügeln, jedoch so, daß wir uns noch Zeichen geben konnten. Schon nach etwa zwei Stunden hatte sich das Vieh auf einem Tausende von Morgen großen Raum verteilt, und wir hatten zu tun, daß sich nicht ein Trupp in einem Seitental selbständig machte. Gegen Mittag verzehrten wir unseren Lunch, bestehend aus sechs gut belegten Stullen und einer großen Flasche Milch. Schon zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags ging es an das Zusammenreiben. In der Nähe der Koppel angelangt, stellte sich Claude am Tor auf, und ich trieb die Tiere immer im Galopp in die Koppel. Es kam dann vor, daß mein Kamerad sagte, es fehlen noch etwa 15 Stück, und es ging auf die Suche, bis wir sie gefunden hatten. Claude hatte eine so große Übung, daß er gemerkt hätte, wenn zwei bis drei Stück gefehlt hätten. — Diese Arbeit mußte sonn- und wochentags verrichtet werden, trotzdem der Amerikaner den Feiertag sehr heiligt. Das Jungvieh wird so lange „geherdet“, bis alle gebrannt und etwa 1½ Jahre alt sind, erst dann läßt man sie frei in der Prärie umherlaufen. —

Nach einigen Wochen sagte Billy, daß „gedippt“ werden sollte. — Es gibt in Nordamerika zwar

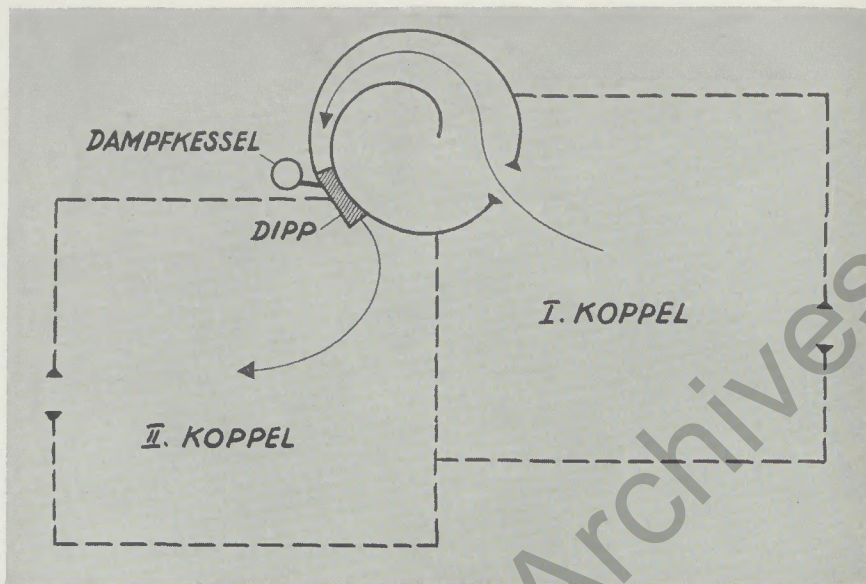


Der Verfasser auf dem Schimmel „Jack“

keine Tsetsefliegen, wenn auch unheimlich viele Moskitos. Aber eine andere üble Krankheit tritt dort auf. Es ist dies eine ganz kleine Milbe, die sich in die Haut der Tiere einfrisst und unheimlich vermehrt. Die Rinder scheuern sich an Zäunen oder Felsen, und andere Tiere, die etwa Moskitos oder Fliegen an so einem Zaun abwehren wollen, stecken sich prompt an. Wenn nichts hiergegen getan wird, fallen die Haare aus, und die Tiere gehen ein. Die Behandlung erkrankter Tiere erfolgt nun im „Dipp“.

Es ist dies ein etwa 40° C heißes Schwefelbad, durch das die Rinder gejagt werden. Am Ende einer Koppel, die in einem immer schmaler werdenden Gang ausläuft, ist eine tiefe betonierte Grube, in der das Schwefelwasser durch einen unter Dampf stehenden Kessel auf der nötigen Temperatur gehalten wird.

Die Tiere werden in den schmalen Gang eingetrieben und schieben sich selbst in die Grube, durch die sie 20 bis 30 Meter schwimmen müssen. Am anderen Ende steigen sie prustend und ganz gelb heraus und gelangen in eine zweite Koppel. Das Bad strengt die Tiere sehr an, so daß immer einige besonders kranke Rinder eingehen, aber das übrige Vieh ist gerettet. Der Vorgang geht natürlich mit einem ohrenbetäubenden Geschrei und Getöse vor sich. An diesen Tagen blieb jede andere Arbeit liegen, alle sechs Mann mußten mithelfen, und auch Herr Bartsch war gekommen, um den „Dipp“ zu beaufsichtigen.



Das Schwefelbad für die von Milben befallenen Rinder

Der Cowboy hat besonders im Winter ein schweres Leben, da er dann bei eisiger Kälte und gerade im Schneesturm raus muß. Liegt zu hoher Schnee, so muß gefüttert werden. Weit draußen bei den verschiedenen Herden wird ein Heuwagen nach dem anderen abgeladen, damit das Vieh nicht verhungert; und doch geht dann manches Stück ein, das die Präriewölfe schnell beseitigen.

Die Cowboyzeit war die schönste Zeit, die ich in Kanada verlebt habe, denn leider wurde ich Ende Juni zum dritten- und letztenmal verhaftet. Ich kam in ein Konzentrationslager, in dem bereits Hunderte von Deutschen seit Monaten waren, und erst im November 1919 wurde ich nach Deutschland abgeschoben.

Über die schwere Zeit in den kanadischen Gefangenennagern werde ich später berichten.



Die North-Ranch, eine der zahlreichen Viehformen im „Wilden Westen“

Aufn. Kutscher

Schwarzes Brett

Das Direktorium Kassel

Neuordnung des Kontingentierungswesens für Eisen und Stahl. In Ergänzung des Verwaltungs-rundschreibens Nr. 147 vom 26. Februar 1938 wird folgendes bekanntgegeben:

Um eine weitgehende Gewähr für die Durchführung der Kontingentierungsbestimmungen in unserem Unternehmen zu haben, wird folgende Organisation geschaffen:

- I. Eine Beratungsstelle in Kontingentfragen.
- II. Eine Kontingentabteilung.
- III. Ein Kontingentplanungsbüro.

Zu I. Die Beratungsstelle für Kontingentfragen, Herr Dr. Landeskroener, ist außer für die allgemeine Unterrichtung für die richtige Auslegung aller einschlägigen Vorschriften der Rohstoffbewirtschaftung verantwortlich.

Zu II. Die Kontingentabteilung, Herr Hillebrand, hat folgende Aufgaben:

- a) In enger Zusammenarbeit mit Beratungs- und Planungsstelle sich Kenntnis verschaffen von allen gesetzgeberischen Anordnungen auf diesen Gebieten.
- b) Weitergabe sämtlicher Vorschriften und des Schriftwechsels an die Beratungsstelle und an die Kontingentplanung (unter Umständen auch an die Sachbearbeiter).
- c) Erledigung des eingehenden und ausgehenden Schriftwechsels in allen Kontingentfragen.
- d) Die Kontingentbuchführung.
- e) Meldungsvorschriften, Kontingentsanträge, Verkehr mit den Wirtschaftsgruppen usw.
- f) Alle einschlägigen Arbeiten
 1. im Rahmen der Kontingentsplanung für den Einkauf,
 2. für die Materialverwaltung und die Läger,
 3. in Kontingentsfragen der nicht zur Produktion gehörenden Abteilungen, also Bauabteilung und ähnliche.

Die weiteren Aufgaben der Kontingentabteilung werden unter III. ersichtlich.

Zu III. Das Kontingentplanungsbüro, Herr Backhausen, ist angeschlossen an das zentrale Terminbüro des Betriebes. Ihm obliegt die Bearbeitung aller Kontingentfragen, die den Betrieb angehen, insbesondere:

- a) Die Kontingentplanung
 1. für die eigenen Betriebe (Gießerei, später auch Hammerschmiede),
 2. für Bestellungen nach auswärts.
- b) Aufteilung
 1. des MuKB-Kontingents für den Werksbedarf und für nichtkontingentierten privaten Inlandsbedarf,
 2. des FI-Kontingents für den Werksbedarf und für den nichtkontingentierten privaten Inlandsbedarf,
 3. des U-Kontingents für den Eigenbedarf unserer Gießereien,
 4. von Sonderkontingenten, die von der Überwachungsstelle, den zuständigen Wirtschaftsgruppen oder Vollkontingentsträgern zu fordern sind.
- c) Die Durchführung der erlassenen Vorschriften im Betrieb unter Ausschöpfung sämtlicher Möglichkeiten, die zur Verbesserung der Materiallage führen können (Richtigkeit der Gewichte, Herabsetzung der Gewichte, Herabsetzung der Bearbeitungszugaben, Herabsetzung des Materialbedarfes usw., also die gewichtersparenden Maßnahmen), und zwar

für den Lokomotivbau, für den Kraftwagenbau, für die Werkstätten A, B, CS (nur für H. & S. Vorwerkstätten),

entsprechend dem Bedarf für Lieferungsprogramm, Ersatzteile, Werkbedarf, Ausschußdeckung.

- d) Die vorschriftsmäßige Durchführung der Kontingentierungsmaßnahmen in der Eisengießerei, die als Fremdbetrieb in Kontingentierungsfragen eine Sonderstellung einnimmt.

Die Gußleistung ist — unabhängig von der Kontingentshöhe — durch die zur Verfügung stehende Roh-eisenmenge und Schrottverbrauchsquote begrenzt. Es wird notwendig sein, eine die zulässige Gießleistung etwa übersteigende Bedarfsmenge durch auswärtige Bestellungen zu decken. Die hieraus notwendig werdenden Bestellungen sind im Einvernehmen mit den technischen Büros rechtzeitig dem Einkauf (Herrn Hillebrand) durch das Planungsbüro bekanntzugeben. Als Prüfungsstelle wurde in der Gießerei bereits eine Kontingentschleuse eingerichtet, eine solche für die Hammerschmiede ist vorgesehen.

- e) Alle Maßnahmen der Kontingentplanung sind in engster gegenseitiger Fühlungnahme der verantwortlichen Kontingentstellen durchzuführen.

Sämtliche Anfragen, Anträge und Briefe in Kontingentfragen sind nicht den einzelnen Betriebsabteilungen, sondern dem Kontingentplanungsbüro zuzuleiten.

Eine weitere Anweisung, die Bewirtschaftung von unedlen Metallen und Halbfabrikaten betreffend, folgt.

Kassel, den 15. März 1938. gez. Hinz. gez. ppa. Cambeis.

Badeeinrichtung in der Ysenburgstraße. Mit Rücksicht auf den während der Sommermonate stets rückläufigen Besuch der Warmbadeanstalten bleibt unsere Badeeinrichtung in der Ysenburgstraße mit Wirkung vom 1. August bis auf weiteres an den ersten drei Tagen der Woche geschlossen.

An den danach verbleibenden Tagen ist die Badeanstalt wie bisher geöffnet, und zwar:

- | | | |
|---------------|---------------|----------------|
| am Donnerstag | von 13—20 Uhr | für Männer, |
| am Freitag | von 13—20 Uhr | für Frauen und |
| am Sonnabend | von 14—20 Uhr | für Männer. |

In allem übrigen verbleibt es bei der bisherigen Regelung. Kassel, den 27. Juli 1938. gez. Dr. Rothe. gez. Dr. Albrecht.

Sportappell der Betriebe. Unter Bezugnahme auf den Aufruf des Reichsorganisationsleiters Dr. Ley geben wir hiermit bekannt, daß wir zum Sportappell der Betriebe unsere Teilnahme erklärt haben.

Bei diesem „Sportappell“ soll sich möglichst jeder teilnahmefähige Gefolgschaftsangehörige aktiv an einer kleinen Leistungsprüfung, und zwar zunächst an dem „Wettbewerb des guten Willens“, beteiligen. Hierbei wird gefordert, daß jeder Teilnehmer nachstehende drei sportlichen Übungen ausführt:

1. Medizinballstoßen, 6,50 m mit 3-kg- bzw. 8,50 m mit 2-kg-Ball,
2. Weitspringen 2,80 m,
3. Dauerlauf 1000 m in 6 Minuten.

Sportkleidung ist erwünscht, aber nicht vorgeschrieben. Teilnahmefähig beim Sportappell 1938 ist jedes nicht körperlich behinderte männliche Gefolgschaftsmitglied im Alter von 18 bis 55 Jahren.

Der Sportappell soll mit dazu beitragen, jeden einmal in unmittelbare Beziehung zu den Fragen der Gesunderhaltung und körperlichen Ertüchtigung unseres Volkes zu bringen.

Wir fordern hiermit unsere Gefolgschaftsmitglieder auf, sich dieser kleinen Leistungsprüfung zu unterziehen. Jeder Betrieb wird nach der prozentualen Teilnahme der Werksangehörigen gewertet.

Nach den Anordnungen soll der Sportappell bis zum 1. Oktober 1938 außerhalb der Arbeitszeit in jedem Betrieb durchgeführt werden.

Alles Nähere ist durch die DAF-Amtswalter und den Betriebssportlehrer zu erfahren, die auch die Meldungen entgegennehmen.

Kassel, den 12. August 1938.

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

Der Betriebsführer Berlin

Werkluftschutz. Bis zur Fertigstellung der erweiterten Fliegeralarmanlage wird bei Fliegeralarm neben der Sirene auf Halle 4 das Pausenzeichen mit kurzen Unterbrechungen in einer Dauer von 2 Minuten gegeben. Im Verwaltungsgebäude wird der Fliegeralarm durch Hand-sirenen bekanntgegeben.

Auf das Zeichen „Fliegeralarm“ bezieht die Belegschaft in Ruhe und Ordnung die ihr bekannten Schutzräume.

Schönefeld, den 10. September 1938.

gez. Hormel.

Die f. & S.-Betriebskrankenkasse spricht Achtung für Urlauber!

Eine Krankheit oder ein Unfall während des Urlaubs ist sicherlich recht unangenehm. Trotzdem kann so etwas vorkommen, und es ist zweckmäßig, um Unannehmlichkeiten und unter Umständen Geldausgaben zu vermeiden, wenn von unseren Arbeitskameraden folgendes beachtet wird:

1. Es empfiehlt sich, den Krankenkassenausweis auf Reisen mitzunehmen.
2. Unsere Betriebskrankenkasse tritt auch dann mit ihren Leistungen ein, wenn ein Mitglied während des Urlaubs außerhalb seines Wohnortes erkrankt. Nur beim Aufenthalt im Ausland bestehen gegen die Kasse keine Ansprüche, solange das Mitglied nicht nach Deutschland zurückkehrt. Österreich ist jetzt nicht mehr Ausland, sondern durch die Tat unseres Führers Teil des Deutschen Reiches.
3. Ist ärztliche Behandlung notwendig, so muß der nächstwohnende Kassenarzt, Kassenzahnarzt oder Kassendentist aufgesucht werden. Nur in dringenden Fällen kann für die erste Hilfeleistung auch ein Nichtkassenarzt in Anspruch genommen werden. Die Weiterbehandlung erfolgt aber stets durch einen Kassenarzt.
4. Vor der Behandlung muß der Patient dem Arzt glaubhaft nachweisen, daß er Mitglied unserer Betriebskrankenkasse ist. Der Arzt darf dann von ihm keine Bezahlung verlangen. Der Arzt wird durch seine Organisation von der Kasse bezahlt.
5. Sofort nach der Inanspruchnahme des Arztes fordert man unter Beifügung von 25 Rpf. (Krankenscheingebühr) und 12 Rpf. (für Porto) in Briefmarken von unserer Betriebskrankenkasse einen Krankenschein ein. Dieser Schein ist dem Arzt, in dringenden Fällen auch dem Nichtkassenarzt, sofort nach Erhalt, spätestens in 8 Tagen nach Beginn der Behandlung, zu übergeben. Will man vorher die Reise fortsetzen, so ersucht man die Kasse unter Angabe der genauen Anschrift des Arztes, den Krankenschein unmittelbar an diesen zu senden.
6. Hat der Arzt das Mitglied arbeitsunfähig krank geschrieben, so muß dies sofort der Kasse gemeldet werden. Es besteht kein Anspruch auf Krankengeld, wenn die Arbeitsunfähigkeit nicht binnen einer Woche gemeldet worden ist.
7. Vom Arzt verschriebene Arzneien geben die Apotheken ab. Sie werden durch unsere Kasse bezahlt. Nur die gesetzlich vorgeschriebene Verordnungsgebühr von 25 Rpf. oder bei Familienangehörigen der Arzneikostenanteil in Höhe von 30 v. H. ist sogleich an die Apotheke zu entrichten. Verlangt der Apotheker für Familienangehörige die volle Bezahlung der Arzneien, so muß er den Empfang des verauslagten Betrages bescheinigen. Die Kasse ersetzt dann dem Mitglied ihren Kostenanteil.
8. Ist Krankenhausbehandlung erforderlich, so ist dies unter Angabe des Aufnahmetages und der Anschrift des Krankenhauses unserer Kasse mitzuteilen. Die Kasse kann nach den gesetzlichen Vorschriften nur die Kosten der niedrigsten Pflegeklasse übernehmen.
9. Liegt ein Unfall vor, den ein anderer verschuldet hat, so muß dies unter Schilderung des Unfallherganges der Kasse mitgeteilt werden. Hierbei darf die Anschrift des Schuldigen und die Benennung von etwaigen Zeugen nicht vergessen werden.
10. Kosten für badeärztliche Behandlung und für Kurmittel können von der Kasse nicht erstattet werden. Dies bezieht sich aber nicht auf diejenigen Krankheiten, die während einer Badekur plötzlich auftreten.

Befolgt diese 10 Punkte! Ihr dient damit Euch, Euren Angehörigen und auch der Betriebskrankenkasse, also der Betriebsgemeinschaft.

Der Leiter der Betriebskrankenkasse Henschel & Sohn
G. m. b. H., Kassel.

Hauptversammlung 1938 der Lilienthal-Gesellschaft

Die Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung hält ihre diesjährige Hauptversammlung gemeinsam mit der Deutschen Akademie der Luftfahrtforschung vom 12. bis 15. Oktober in Berlin ab. Bedeutende Persönlichkeiten der Luftfahrtwissenschaft und -technik des Auslandes haben ihre Teilnahme schon heute zugesagt. Die Ergebnisse

der in Deutschland im vergangenen Jahr durchgeführten Forschungsarbeiten werden wiederum von berufener Seite mitgeteilt und ihre Auswirkungen auf die Luftfahrttechnik gezeigt werden. Weißflug und Höhenflug sowie Blindflug und Blindlandung werden mit im Vordergrund der Betrachtung stehen.

Familiennachrichten

H. & S., Kassel, Juli 1938

Todesfälle:

Gefolgschaftsmitglieder:

Wendlandt, Gustav, HFM., am 21. 7. 1938.

Familienmitglieder:

Sohn Erich Hans-Dieter des **Lömker**, Friedrich, Werkstatt M 10, am 10. 7. 1938 — Tochter Frieda des **Kalb**, Ernst, am 21. 7. 1938 — Tochter Ingrid des **Kleine**, Karl, HFM., am 29. 6. 1938 — Sohn Herbert des **Schäfer**, Ludwig, Werkstatt M 2, am 20. 7. 1938 — Ehefrau Martha des **Weidhaas**, Ernst, Magazin, am 19. 7. 1938 — Sohn Dietmar des **Wendlandt**, Gustav, HFM., am 21. 7. 1938.

Vermählungen:

Becker, Helmut, Einkauf, mit Mathilde geb. Hammerstein, am 16. 7. 1938 — **Bischoff**, Heinrich, Werkstatt K, mit Anna geb. Kraft, am 9. 7. 1938 — **Doppler**, Kurt, Werkstatt A, mit Ernestine geb. Völker, am 23. 7. 1938 — **Grobecker**, Karl, Werkstatt G, mit Juliana geb. Handwerk, am 16. 7. 1938 — **Heinemann**, Alfred, Werkstatt IC, mit Marie geb. Gleim, am 23. 7. 1938 — **Kurbjuhn**, Fritz, Arbeitsvorbereitung, mit Wally geb. Schwarzschild, am 9. 7. 1938 — **Loch**, Jakob, Zeche Möncheberg, mit Amalie geb. Thome, am 9. 7. 1938 — **Lorenz**, Friedrich Louis, Zeche Möncheberg, mit Elisabeth geb. Krejei, am 13. 7. 1938 — **Ludolph**, Heinrich, Schreinerei, mit Else Berta geb. Richter, am 2. 7. 1938 — **Poerschke**, Karl, Einkauf, mit Hanni geb. Barsties, am 7. 7. 1938 — **Redemann**, Hermann, Werkstatt M 9, mit Martha geb. Buchwald, am 13. 7. 1938 — **Reinhardt**, Otto, Werkstatt E, mit Lina geb. Wacker, am 9. 7. 1938 — **Reißner**, Wilhelm, Werkstatt M 10, mit Anna geb. Wetzels, am 13. 7. 1938 — **Sauer**, Friedrich, Werkstatt K, mit Emma geb. Hilbert, am 2. 7. 1938 — **Schüler**, Karl, Bauabteilung, mit Dina geb. Witzel, am 2. 7. 1938 — **Vogt**, Ludwig, Werkstatt M 5, mit Amalie geb. Mülhhausen, am 9. 7. 1938 — **Warnke**, August, Werkstatt CS, mit Johanna geb. Mosebach, am 2. 7. 1938 — **Wilke**, Hermann, Ingenieur, Werkstatt M 10, mit Johanna geb. Hagemann, am 20. 7. 1938 — **Wolf**, Ludwig, Werkstatt K, mit Ella geb. Winkler, am 2. 7. 1938.

(Nachtrag Mai 1938)

Bringmann, Heinrich, Einkauf, mit Elisabeth geb. Grunewald, am 25. 5. 1938 — **Horstmann**, Otto, mit Ursula geb. Hecht, am 19. 5. 1938.

Geburten:

Zwillinge:

Sperber, Waldemar, Werkstatt WA, Egon Waldemar und Margitta Hulda, am 6. 7. 1938.

Ein Sohn:

Ahlborn, Wilhelm, Metallgießerei, Werner, am 30. 7. 1938 — **Aubel**, Heinrich, Werkstatt P I, Egon, am 23. 7. 1938 — **Baumbach**, August, Werkstatt M I, Günther, am 5. 7. 1938 — **Becker**, Friedrich, Wolfgang, am 5. 7. 1938 — **Behrend**, Erich, Werkstatt P, Werner, am 24. 7. 1938 — **Büntker**, Heinrich, HFM., Horst, am 9. 7. 1938 — **Gauk**, Wilhelm, Werkstatt M 10, Georg Herbert, am 11. 7. 1938 — **Gück**, Karl, Zahnradfabrik, Rolf, am 12. 7. 1938 — **Hahn**, Heinrich, HFM., Karl Heinz, am 1. 7. 1938 — **Kief**, Heinrich, Versand, Mittelfeld, Hilmar, am 4. 7. 1938 — **Lipp**, August, Werkstatt CS, Gerhard, am 24. 7. 1938 — **Meininghaus**, Werner, Laboratorium, Horst, am 27. 7. 1938 — **Müller**, Heinrich, Werkstatt M 6, Rudolf, am 1. 7. 1938 — **Mülot**, Heinrich, Werkstatt WA, Horst Otto, am 14. 7. 1938 — **Nitsche**, Adam, Zwischenlager M 10, Hans-August, am 15. 7. 1938 — **Peters**, Eduard, Zeche Möncheberg, Ewald, am 4. 8. 1938 — **Rech**, Philipp, HFM., Hans-Werner, am 22. 7. 1938 — **Reinhardt**, Heinrich, Werkzeugbau, Werner, am 17. 7. 1938 — **Ritzel**, Heinrich, Werkstatt CS, Wilfried, am 12. 7. 1938 — **Rohde**, Elias, Kesselschmiede, Wilhelm, am 29. 7. 1938 — **Ruetz**, Rudolf, HFM., Günther, am 7. 8. 1938 — **Sbresny**, Herbert, Kontrolle, Willi, am 20. 7. 1938 — **Schüler**, Arthur, Konstrukteur, TB 12, Günther, am 22. 7. 1938 — **Stähler**, Herbert, Werkstatt M I, Johannes-Jochen, am 2. 7. 1938 — **Staskuwitz**, Alfred, Dieter, am 3. 8. 1938 — **Stumpf**, Gerhard, Hammerschmiede, Walter, am 16. 7. 1938 — **Thomsen**, Dietrich, Bezirksrichtmeister, Gerhard, am 3. 7. 1938 — **Wagner**, Walter, Krankenkasse, Dieter, am 31. 7. 1938 — **Wattenbach**, Peter, Einfahrabteilung, Werner-Heinrich, am 22. 7. 1938 — **Werner**, Georg, Kesselschmied, Werkstatt K, Horst, am 14. 7. 1938 — **Wiedekind**, Heinrich, Motorenbau Mittelfeld, Edkar, am 14. 7. 1938 — **Wittwer**, Hermann, Schlosser, Schweißerei, Erich, am 9. 7. 1938 — **Württemberg**, Kurt, Zeichner, TB 2, Eberhard, am 11. 7. 1938.

(Nachtrag Juni 1938)

Figge, Emil, Gießerei, Wilfried, am 18. 6. 1938 — **Krug**, Wilhelm, Schlepper, Zeche Herkules, Ludwig Ernst, am 22. 6. 1938 — **Rubrecht**, Georg, Betriebsbuchhaltung, Heinz-Georg, am 20. 6. 1938.

Eine Tochter:

Bernhardt, Konrad, Metallgießerei, Renate, am 22. 7. 1938 — **Bonas**, Gustav, Zeche Möncheberg, Anita Ida, am 24. 7. 1938 — **Brenzel**, Walter, HFM., Waltraud, am 26. 7. 1938 — **Butt**, Reinhold, HFM., Luise, am 11. 7. 1938 — **Eckel**, Georg, Werkstatt G 3, Anita, am 5. 7. 1938 — **Frieß**, Kurt, Werkstatt A, Gisela, am 17. 7. 1938 — **Gerhold**, Georg, Hammerschmiede, Anneliese, am 19. 7. 1938 — **Gischler**, Heinrich, Allg. Dreherei, Ortrud, am 7. 5. 1938 — **Hoake**, Heinrich, HFM., Ursula, am 15. 7. 1938 — **Hagemann**, Adolf, Modellschreinerei, Helga, am 17. 7. 1938 — **Helle**, Karl, Schlosser, Werkstatt A, Brigitte, am 2. 7. 1938 — **Hildebrand**, Andreas, HFM., Elli, am 15. 7. 1938 — **Itter**, Herbert, Bauabteilung HFM., Emmi, am 14. 7. 1938 — **Knippschild**, Willi, Kesselschmiede, Marianne, am 20. 7. 1938 — **Kornumpf**, Konrad, Modellschreinerei, Waltraud, am 8. 7. 1938 — **Lindemann**, Karl, Schweißer, Gertrud, am 25. 7. 1938 — **Müller**, Wilhelm, TB 10, Lieselotte, am 9. 7. 1938 — **Schwindl**, Heinrich, HFM., Emmi, am 2. 7. 1938 — **Schäfer**, Karl, Rohlager M 10, Paula, am 25. 7. 1938 — **Schröder**, Eduard, Braunkohlenwerke Möncheberg, Ilse, am 23. 7. 1938 — **Seeger**, Karl, Werkstatt M 9, Ilse, am 20. 7. 1938 — **Szummiak**, Johann, Braunkohlenwerke Möncheberg, Brunhilde, am 26. 7. 1938 — **Thöne**, Friedrich, Hilfsarbeiter, Werkzeugbau, Annemarie, am 27. 7. 1938 — **Todenhöfer**, Adolf, Werkstatt M 5, Gisela, am 24. 7. 1938 — **Witzel**, Wilhelm, Hammerschmiede, Elvira, am 19. 7. 1938 — **Zilei**, Adam, Werkstatt M 9, Luzie, am 30. 7. 1938.

(Nachtrag Juni 1938)

Emde, Konrad, Werkstatt M 10, Ingeborg, am 31. 6. 1938 — **Schüßler**, Hermann, Herta, am 24. 6. 1938 — **Wiegand**, Alwin, Kesselschmiede, Marli, am 30. 6. 1938.

HFW., Berlin, Juli 1938

Todesfälle:

Familienmitglieder:

Ehefrau Maria des **Winkler**, Max, TFS, am 4. 7. 1938.

Vermählungen:

Hämmerling, Abt. 54/13, mit Ernestine geb. Fischbach, am 14. 7. 1938 — **Kfemes**, Fritz, Sattlerei, mit Charlotte geb. Braune, am 15. 7. 1938 — **Kutt**, Paul, Abt. 2/14, mit Gertrud geb. Maruschke, am 28. 7. 1938 — **Lehmann II**, Herbert, Abt. 1/10, mit Berta geb. Schlomann, am 16. 7. 1938 — **Liedfeldt**, Werner, Blechverformung, mit Martha geb. Lange, am 6. 7. 1938 — **Lindholz**, Otto, Abt. 2/14, mit Helene geb. Gliffe, am 30. 6. 1938 — **Matthäi**, Max, TKF, mit Erna geb. Matzen, am 9. 7. 1938 — **Oehl**, Kurt, WBA, mit Hildegard geb. Ilgenstein, am 9. 7. 1938 — **Sylla**, Günter, Abt. 5/60, mit Hildegard geb. Dubielzig, am 14. 7. 1938 — **Tönnies**, Fritz, Abt. 2/06, mit Elfriede geb. Frauenheim, am 16. 7. 1938 — **Weerth**, Robert, KEA, mit Hildegard geb. Berendes, am 12. 7. 1938 — **Wilczinski**, Hermann, Dreherei, mit Wally geb. Pahl, am 30. 7. 1938 — **Witte**, Herbert, Abt. 2/20, mit Helene geb. Niczecky, am 2. 7. 1938.

Geburten:

Ein Sohn:

Adamek, Georg, Flächenbau, Klaus-Dieter, am 24. 7. 1938 — **Gorny**, Johannes, Abt. 4/27, Ulrich, am 5. 7. 1938 — **Lange**, Gerhard, Kontrolle, Helmut, am 23. 7. 1938 — **Mende**, Gerhard, Abt. 8/07, Herbert, am 15. 7. 1938 — **Neubauer**, Erich, Montage, Dietmar, am 14. 7. 1938 — **Pinetzler**, Alfred, Abt. 7/21, Alfred, am 1. 7. 1938 — **Seifert**, Willi, Diverse, Kurt, am 29. 7. 1938 — **Silberstein**, Walter, Abt. 5/37, Manfred, am 22. 7. 1938 — **Scheel**, Gustav, Werkzeugbau, Eberhard, am 8. 7. 1938 — **Schmidt**, Willy, Abt. 6/38, Wolfgang, am 24. 7. 1938.

Eine Tochter:

Bordert, Leo, Abt. 7/21, Christel, am 14. 7. 1938 — **Bolombowski**, Georg, Abt. TFS, Felicitas, am 27. 7. 1938 — **Buttler**, Otto, Abt. 2/14, Edith, am 16. 7. 1938 — **Glasse**, Werner, Abt. 2/14, Marlene, am 20. 7. 1938 — **Kraatz**, Fritz, Leitwerkbau, Ingrid, am 5. 7. 1938 — **Linde**, Kurt, WVK, Gisela, am 30. 7. 1938 — **Lipertowitz**, Max, Abt. 4/18, Ruth, am 7. 7. 1938 — **Neugebauer**, Gustav, Abt. 7/24, Irmgard, am 8. 7. 1938 — **Nothnick**, Fritz, KEM, Ute, am 8. 7. 1938 — **Radke**, Helmut, Abt. 7/24, Irmgard, am 19. 7. 1938 — **Schilling**, Erwin, Abt. 6/38, Renate, am 17. 7. 1938 — **Uhlrich**, Willi, KV, Börbel, am 1. 7. 1938 — **Wetzel**, Heinz, Abt. 7/20, Helga, am 16. 7. 1938 — **Winter**, Kurt, Abt. 7/20, Erika, am 20. 7. 1938.

Kunst der Ostmark Malerei — Graphik — Plastik

Gauverwaltung Berlin

Vom 24. August bis zum 25. September 1938 veranstaltet die Ausstellungsleitung Berlin e. V., unter Prof. Schweitzer-Mjölner, dem Reichsbeauftragten für künstlerische Formgebung, in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Volksbildungswerk, im „Haus der Kunst“, Berlin NW 40, Am Königsplatz 4, eine Ausstellung von Werken der in unserer Ostmark lebenden Künstler.

Diese Ausstellung wird einen repräsentativen Ausdruck erhalten. Zugleich soll sie den Charakter eines Hilfswerkes für die bildende Kunst der Ostmark haben.

Die Ausstellungsleitung Berlin e. V. gibt im Zuge ihrer Aufgabe auch mit dieser Ausstellung der breitesten Öffentlichkeit wieder Gelegenheit, sich mit der bildenden Kunst,

so wie sie vom Führer als richtunggebend bezeichnet wurde, weiter vertraut zu machen.

Es ergeht daher der Ruf an alle Gefolgschaftsmitglieder, diese Ausstellung zugunsten der Kameraden der Ostmark zu besuchen.

Die Ausstellung ist wochentags von 10 bis 19 Uhr und sonntags von 10 bis 18 Uhr geöffnet.

Der Eintrittspreis ist, um allen Arbeitskameraden in den Berliner Betrieben die Möglichkeit zum Besuch der Ausstellung zu geben, auf 0,15 RM. für DAF-Mitglieder festgesetzt worden.

Karten für die Ausstellung sind sowohl bei den KdF- als auch bei den Volksbildungswarten zu haben.

Arbeitskreise für Laienschaffen in Groß-Berlin

Wir bringen nachstehend einen Auszug des Veranstaltungsplanes des Deutschen Volksbildungswerkes in der NSG. „Kraft durch Freude“, da wir glauben, daß sich ein Großteil unserer Arbeitskameraden gern an den Arbeitskreisen beteiligen möchten.

Zu folgenden Arbeitskreisen können sich alle Volksgenossen jederzeit melden:

Modellbau und Modellieren

Handwerkliches Können an Modellen interessanter Großbauten des Dritten Reiches wird unter Berücksichtigung der Pläne namhafter Architekten unter Leitung eines Kursleiters vertieft und gefördert.

Eigene Entwürfe von Modellen jeglicher Art werden in enger Zusammenarbeit mit dem Leiter ausgeführt. Modellieren nach Modellen und freien Entwürfen ausgeführt in Plastilin, Ton und Keramikton. An jedem Freitag um 20 Uhr in den Räumen der Gaudienststelle, Berlin SO 16, Engeldamm 62, können interessierte Volksgenossen teilnehmen. — Eintritt jederzeit. Preis für 8 Stunden RM. 2,50. — Anmeldung bei dem Kursleiter: Franz E. Gehrig, Telefon 80 64 14.

Plastisches Gestalten

Unterricht im Modellieren nach Modellen und freien Entwürfen; ausgeführt in Plastilin, Ton und Keramikton. Übungsabende ab 5. August 1938 jeden Freitag 20 Uhr im Arbeitsraum der 18. Volksschule, Friedenau, Albe-

straße 30/31, rechter Flügel, Erdgeschoß. (Veranstaltung der Volksbildungsstätte Friedenau.) — Eintritt jederzeit. Preis für 8 Abende RM. 4,—. Anmeldung bei der Kursleiterin: Frau Hilde Plate, Telefon 51 43 75.

Malen und Zeichnen

Wahlfach: Schrift, Mode, Reklame usw. Jeden Dienstag um 20 Uhr in der Mädchen-Mittelschule, Wilmersdorf, Gieselerstraße 1—7. (Veranstaltung der Volksbildungsstätte Wilmersdorf.) Beginn: 9. August 1938. Eintritt jederzeit. Preis für 8 Doppelstunden RM. 3,—. Anmeldung durch Postkarte oder am Abend selbst. Leiter: F. E. Gehrig, Telefon 80 64 14.

Aktzeichnen — Porträtzeichnen (nach lebenden Modellen).

Jeden Donnerstag um 20 Uhr in der Mädchen-Mittelschule, Wilmersdorf, Gieselerstraße 1—7. (Veranstaltung der Volksbildungsstätte Wilmersdorf.) Beginn: 11. August 1938. Eintritt jederzeit. Preis für 8 Doppelstunden RM. 3,—. Anmeldung durch Postkarte oder am Abend selbst. Leiter: F. E. Gehrig, Telefon 80 64 14.

Weben und Textilentwurf

Jeden Dienstag um 20 Uhr in den Räumen der Gaudienststelle, Berlin SO 16, Engeldamm 62. Beginn: 9. August 1938. Eintritt jederzeit. Preis für 8 Doppelstunden RM. 3,—. Anmeldung: Bei der Kursleiterin Frl. Rank, Telefon 24 63 07.

Weitere Auskünfte erteilen die Kursleiter.

BETRIEBSZELLE HFW.

Unterstützungen. Im Monat Juli 1938 wurden durch die Werkunterstützungskasse RM. 1148,— und im Monat Juni durch die Deutsche Arbeitsfront RM. 1444,50 ausbezahlt.

„Kraft durch Freude“. Im Monat Juli 1938 wurden 2244 Theater- und Veranstaltungskarten im Betrage von RM. 1930,40 abgesetzt.

Insgesamt betrug in diesem Monat der Umsatz für Reise- und Sonntagsfahrten, Karten, Sparmarken und Programme RM. 8952,40.

Betriebssportgemeinschaft.

Schwimmabteilung: Von Woche zu Woche stieg die Zahl der Teilnehmer an den Schwimmabenden im „Deutschen Bad“ am Bahnhof Treptow. 70 bis 100 Kameraden und Kameradinnen kommen regelmäßig, um entweder das Schwimmen zu erlernen oder ihre Leistung in den Schwimmarten (Brust, Kraul, Rücken) zu verbessern. **Fußballabteilung:** Die Spielzeit 1937/38 wurde mit einem 3. Platz — hinter der Bewag und Union-Ob., aber vor der AEG-, Reichsbahn, Treptow-Süd u. a. — in den „Rundenspielen des Ostens“ abgeschlossen.

Im Juli begann die Vorbereitung für die neue Spielzeit. Das Training findet gemeinsam mit den Handballern und Leichtathleten am Dienstag im Stadion Wuhlheide statt. Die Beteiligung ist gut. Voll Zuversicht gehen alle Mannschaften in die Kämpfe der 1. Kreisklasse. Zu erwähnen ist noch, daß sechs Spieler der 1. Mannschaft zu Auswahlspielen herangezogen wurden.

Handballabteilung: Auch die 1. Handballmannschaft will in ihrer neuen Klasse — der 1. Kreisklasse — viel erreichen. Die unteren Mannschaften müssen versuchen, in der bisherigen Klasse weiter als beim letzten Anlauf zu kommen.

Die Trainingsbeteiligung läßt immer noch zu wünschen übrig.

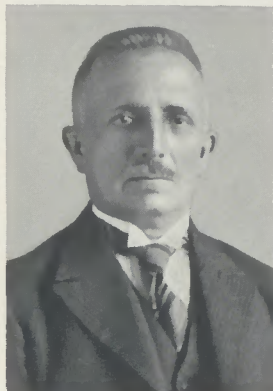
Schießabteilung: Ein Ehrenscheibenschießen belebte den Übungsbetrieb. Die Beteiligung ist stets gleichbleibend: 40 Kameraden durchschnittlich an jedem Übungstag. Die Leistungen sind gestiegen.

Tennisabteilung: 80 Mitglieder der Abteilung sind regelmäßig in jeder Woche auf den Plätzen. In den Verbandsspielen wurde der 2. Platz belegt. AEG-Heringsdorf war zu stark.

Kegelabteilung: Ob Sommer oder Winter — regelmäßig schiebt jeder seine 100 Kugeln.

Unsere Jubilare im Monat August 1938

6. August 1938
Adolf Fleck



Former, Gießerei
Kassel

Für uns sind Arbeitsjubiläen unserer Werkkameraden keine seltenen Ereignisse. Wir sind uns dessen bewußt, daß diese Jubiläen nicht nur äußere Festlichkeit bedeuten, sondern daß ihr tiefer Sinn für uns alle nur der sein kann, unsere Jubilare in unseren

Reihen als Vorbilder für Gefolgschaftstreue und Werkverbundenheit zu achten. Ihre Tat soll durch unsere Tat bedankt werden über den Glückwunsch hinaus, den Betriebsführer und Gefolgschaft ihnen heute zurufen: Eurem Ehrentag gilt unser Dank!



1. August 1938
Paul Michel

Werkmeister, Werkstatt M31/32
Kassel

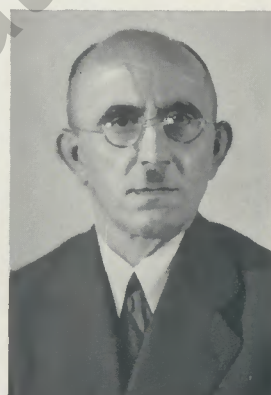


3. August 1938
Karl Becker

Schlosser, Lokomotivmontage
Kassel-K.



3. August 1938
Gustav Lünemann
Ingenieur, TB 3
Kassel



7. August 1938
August Methe
Schlosser, Lokomotivmontage
Kassel



9. August 1938
Karl Bachmann
Ingenieur, TB 3
Kassel



11. August 1938
Georg Reinbold
Vorzeichner, Werkstatt CS
Kassel



12. August 1938
Wilhelm Speck
Automaten-Einricht., Werkst. M5
Heiligenrode



14. August 1938
Karl Schäfer
Kfm. Betriebs-Angestellter
Hammerschmiede, Kassel



15. August 1938
Konrad Krug
Schmied, Kesselschmiede
Rengershausen



20. August 1938
Wilhelm Schumacher
Bohrer, Kesselschmiede
Kassel



20. August 1938
Heinrich Wendel
Schlosser, Werkstatt W
Kassel



22. August 1938
Karl Hahn
Werkmeister, Werkstatt JL
Immenhausen



23. August 1938
Friedrich Linge
Säger, Werkstatt JP
Oberkaufungen



29. August 1938
Friedrich Hartmann
Schmied, Hammerschmiede
Kassel



29. August 1938
Karl Schmidt
Bote, Versand
Kassel



31. August 1938
Adam Heinzemann
Schweißer, Werkstatt M 3
Kassel-Harleshausen

Inhalt

Erntesege

Als die 100. Lokomotive geliefert wurde

Das ist Henschel-Arbeit! Rudolf Kreutzer

Der Henschel-Start- und Abrüstwagen . . . Theodor Feige

Schönefeld vor 4 Jahren

Wie werden unsere Akkorde abgerechnet? Heinrich Betz

Zum zweiten Mal Breslau—Berlin

Wir denken daran! Dr. Gerd Düesberg

Henschel-Lehrlinge fahren an den Rhein . Heinrich Pörschke

Als Cowboy im wilden Westen E. Kutscher

Schwarzes Brett

Das Direktorium Kassel

Neuordnung des Kontingentierungswesens für Eisen und Stahl

Badeeinrichtung in der Ysenburgstraße

Sportappell der Betriebe

Der Betriebsführer Berlin

Werkluftschutz

Unsere Betriebskrankenkasse spricht

Hauptversammlung 1938 der Lilienthal-Gesellschaft

Familiennachrichten

Mitteilungen der Deutschen Arbeitsfront

Gauverwaltung Berlin

Kunst der Ostmark

Arbeitskreise für Laienschaffen in Groß-Berlin

Betriebszelle HFW.

Unsere Jubilare

5. Jahrgang

Preis 20 Pfg.



Der Schulungsbrief

Sonderfolge 8 u. 9; (64 Seiten stark)

Ausbruch und Kampf der Partei

Auflage über 3,5 Millionen

Bezug nur durch die
Ortsgruppen der Partei

Zentralverlag
der NSDAP, Franz Eher Nachf., Berlin

Herausgeber: Der Reichsorganisationsleiter der NSDAP.