

WERKS-ZEITUNG

der Ruhrstahl Aktien-Gesellschaft

für die Werke

Witten, Hattingen, Gelsenkirchen, Oberkassel, Annen, Brackwede

HH



13. Jahrgang

Die „Werks-Zeitung“ erscheint jeden 2. Freitag. Nachdruck nur mit Quellenangabe und Genehmigung der Hauptschriftleitung gestattet

10. Juni 1938

Zuschriften sind zu richten an: Ruhrstahl Akt.-Ges., Heinrichshütte, Hattingen, Abt. Leitung Schriftleitung der Werks-Zeitung

Nummer 12

Herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Arbeitspädagogik im Einvernehmen mit der Deutschen Arbeitsfront

Der „KdF.“-Wagen

Am 26. Mai hat der Führer die Grundsteinlegung der Volkswagenfabrik in Fallersleben mit den Worten vollzogen: „Das Werk soll entstehen aus der Kraft des ganzen deutschen Volkes und soll dienen der Freude des deutschen Volkes.“ Daher soll auch der neue Wagen der „Kraft durch Freude“-Wagen heißen.

Der geniale Plan des Führers, der deutschen Motorisierung durch Schaffung des Volkswagens einen entscheidenden Impuls zu geben, steht jetzt unmittelbar vor seiner Verwirklichung. Allen Einwänden und Zweifeln zum Trotz wurde unbeirrbar an der Erreichung des vom Führer bereits kurz nach der Machtergreifung verkündeten Zieles gearbeitet, ein Fahrzeug zu schaffen, das in viel größerem Umfange als bisher der breiten Masse des Volkes zugänglich sein soll. Im Mai 1937 wurde die „Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagen“ gegründet. Die Fabrikationsvorbereitungen und die Planungen wurden weiter fortgesetzt und zugleich mit der Auswahl des Geländes und der Vergabung der Bauarbeiten begonnen. Die Planierung ist jetzt beendet, und die Aushebungsarbeiten sind nun so weit fortgeschritten, daß bereits mit der Betonierung begonnen werden konnte.

Das Gelände des Volkswagenwerkes bei Fallersleben, das rund 230 000 Quadratmeter umfaßt, zieht sich in einer zwei Kilometer langen Front nördlich des Mittelkanals entlang. Es beginnt im Osten, unmittelbar hinter dem Dorf Sandkamp, und erstreckt sich fast bis nach Vorsfelde, während es im Norden in etwa einem Kilometer Tiefe von der Zufahrtsstraße aus Richtung Hamburg zur Reichsautobahn begrenzt wird.

Ein eigener Hafen wird das Werk auf dem Wasserwege mit dem ganzen Reich verbinden. Im Westen werden die eigentlichen Industrieanlagen, die Werk- und Motorenhallen in einer in der Welt bisher nicht

erreichten Größe erstehen; allein die Halle für den Karosseriebau weist eine Fläche von 72 000 Quadratmeter auf. Daran schließt sich das Verwaltungsgebäude mit dem etwa 80 Meter hohen Turmbau an und in der Richtung auf das Dorf Sandkamp die Anlagen, die der Betreuung der in diesem Werk schaffenden Volksgenossen dienen, während landeinwärts ein Hotel für die Käufer des Volkswagens, die Wagenlagerhallen mit eigenem Versandbahnhof und weiteren Lagern, eine große Einfahrbahn und ein werks-eigenes Krankenhaus entstehen. Um dieses Werk herum aber endlich wird die neue Stadt wachsen, in deren Siedlungsgebiet 28 Gemeinden einbezogen werden.

Sensers des Kanals ist bereits das Vorwerk zum Volkswagenwerk in Angriff genommen. In diesem Werk erhalten die Arbeiter des Volkswagenwerkes ihre fachliche Ausbildung, so daß, wenn das Werk fertiggestellt ist, zugleich auch die hochqualifizierten Facharbeiter zur Verfügung stehen. Zugleich wird im Vorwerk die Ausbildung der Lehrlinge vorgenommen. Zwischen dem Vorwerk und der Fabrik wird auf dem Gut Mörse ein landwirtschaftliches Mustergut für die Volkswagenfabrik geschaffen.

Damit ist eine Planung wahrhaft gigantischen Ausmaßes in die Tat umgesetzt worden, wie sie bisher ohne Beispiel ist. In seiner Rede, die der Führer Adolf Hitler bei der Grundsteinlegung am 26. Mai hielt, kennzeichnete er vor allem die wirtschaftliche und soziale Bedeutung des neuen Werkes. Unsere Gefolgs-

schaftsmitglieder haben diese Rede durch den Rundfunk gehört.

Technisch gesehen ist der „KdF.“-Wagen in zweifacher Hinsicht bemerkenswert, nämlich durch die Anwendung eines Hebmotors einerseits und der Luftkühlung andererseits. Damit ist er der erste im Großserienbau hergestellte Wagen, der diese beiden konstruktiven Merkmale in sich vereinigt. Die Wahl des Hebmotors dürfte zunächst aus



Das Gesicht der Arbeit
Stahlwerker

Aufn.: H. Liebetrau

Gründen einer Vereinfachung der Fertigung erfolgt sein, da sich bei dieser Motorenanordnung ein in sich geschlossenes Triebaggregat ergibt, das außerdem auch leichter und damit billiger gehalten werden kann. Der Sechsmotor hat aber neben anderen auch den Vorteil der Unterbringungsmöglichkeit der Wagenitze zwischen den beiden Achsen, also an der Stelle der größten Fahrbequemlichkeit. Die Luftkühlung bringt neben einer gewissen Gewichtserparnis den Wegfall pflegebedürftiger Teile, so daß das Fahrzeug hierdurch in weitem Umfange unempfindlich gegen große Kälte und Hitze wird. Bekanntlich haben sich luftgekühlte Motoren auch in Lastkraftwagen gerade unter den ungünstigsten klimatischen Verhältnissen und bei ungenügender Pflegemöglichkeit glänzend bewährt. Zweifellos hat mit der Schaffung eines Großserienwagens, in dem Sechsmotor und Luftkühlung vereinigt sind, die deutsche Schule erneut ihre Pioniertätigkeit unter Beweis gestellt.

In seinen äußeren Maßen entspricht der „KdF“-Wagen mit 4,20 Meter Länge und je 1,55 Meter Breite und Höhe annähernd dem 1,7-Liter-Mercedes-Benz-Sechswagen, dessen Maße 4,20 bzw. 1,58 bzw. 1,60 Meter betragen. Man kann von ihm also eine Geräumigkeit erwarten, wie sie bei Wagen dieser Klasse bisher kaum zu finden war. Auch das Gewicht, das mit 650 Kilogramm angegeben wird, liegt um etwa 100 Kilogramm niedriger als bei den üblichen Wagen dieser Motorleistung. Der Kraftstoffverbrauch von 6 bis 7 Liter bei einer Motorleistung von 24 PS zeigt, daß auch am Motor erhebliche konstruktive Arbeit geleistet sein muß, wenn auch das niedrige Gewicht hierauf nicht ohne Einfluß ist. Die Dauergeschwindigkeit von 100 Stundenkilometer auf der Autobahn, die heute noch von keinem anderen Wagen dieser Klasse erreicht wird, bedingt nicht nur eine Bewertung der neuesten Forschungsergebnisse auf diesem Gebiete, sondern auch die Verwendung hochwertiger Werkstoffe, und es steht zu erwarten, daß gerade im „KdF“-Wagen eine Reihe deutscher Werkstoffe ihre praktische Reife unter Beweis stellen werden.

Der „KdF“-Wagen hat eine überraschende Leistungsfähigkeit bewiesen. Bei einer Dauergeschwindigkeit von etwa 100 Kilometer ist er autobahnfest und in allem ein kleines technisches Wunder, sogar ein Preiswunder, er wird nämlich nur 990 Reichsmark kosten. Dieser unglaublich niedrige Preis wird es auch vielen unserer Gefolgschaftsmitglieder gestatten, sich einen solchen Wagen zu kaufen, zumal die Unterhaltungskosten erheblich gesenkt werden sollen. Um den Kauf darüber hinaus noch zu erleichtern, wird zu Beginn der zweiten Jahreshälfte ein neuartiges Spar- und Versicherungssystem eröffnet, dessen Einzelheiten noch bekanntgegeben werden. Die Mindestrate wird fünf Reichsmark wöchentlich betragen. Die Versicherung — und zwar Kasko und Haftpflicht — etwa eine Reichsmark wöchentlich. Diese Sicherstellung des Absatzes für die Riesenproduktion darf den Wagen nicht verteuern und stellt damit eine der eigenartigsten und schwersten Aufgaben dar, die nur von der Deutschen Arbeitsfront durchgeführt werden kann.

Die Grundsteinlegung des „KdF“-Wagen-Werkes bedeutet eine Zeitenwende im Automobilwesen. Als das Automobil um die Jahrhundertwende auf der Landstraße erschien, da war es das Vorrecht nur weniger mit Glücksgütern Gesegneter. Gegen diese „Kapitalisten“ richtete sich der Haß der Massen, und die margitischen Volksverheer taten alles, um diese Einstellung zu fördern. Das Auto in seiner damaligen unvollkommenen Form war auch ein Schrecken für die Fußgänger; mit seinem Lärm und Staub störte es das Sonntagsvergnügen der ausliegenden Großstadtbevölkerung empfindlich. Damals entstand der Schüttelreim:

„Was schiert mich Drossel, Fint und Star,
Ich nehm' mein Auto — stink' und fahr!“

Sehr rasch wurde die Technik jedoch dieser anfänglichen Mißstände Herr. Die Verkehrsregelung und zum Schluß der Bau von Autobahnen

taten ein übriges. Der Kraftwagen wurde für immer weitere Schichten erschwinglich, bis die Wirtschaftskrisis diese Entwicklung unterbrach. Die gefühlsmäßige Feindschaft der Massen blieb stehen, zumal es an jeder erzieherischen Einwirkung fehlte.

Wie sehr in Wirklichkeit der Gebrauch des Kraftwagens in breiter Front und überhaupt die Motorisierung dem Wohl des Volkes in seiner Gesamtheit zu dienen bestimmt war, das konnte den Massen nicht besser vor Augen geführt werden als durch die Rolle, die ihr nach der großen Wende für die Arbeitsbeschaffung zugewiesen wurde. Der neue Staat betonte offen, daß er der Motorisierung freundlich gegenüberstehe, ja sie als nationale Notwendigkeit ersten Ranges betrachte. Er sorgte für Aufklärung und ergriff praktische Maßnahmen, um ihr die Bahn freizumachen. So konnte er Millionen von Arbeitslosen Brot geben. Deutschland war in der Krisenzeit auf dem Gebiet des Kraftverkehrs im Vergleich zu den anderen Ländern zurückgeblieben, nun wurde alles darangesetzt, um den Abstand zu verringern und das Reich auf die Höhe des technischen Fortschritts zu bringen.



Aufst.: Schirmer

Auf dem Festplatz waren die ersten fertiggestellten „KdF“-Wagen aufgestellt



Atlantic-Photo

Der Führer besichtigt den „KdF“-Wagen; neben dem Führer (von links): Reichsleiter Dr. Len, Dr. Forsche, der Konstrukteur des „KdF“-Wagens, Gruppenführer Schaub, Stabschef Luze, Obergruppenführer Bormann, Korpsführer Hühnlein, Reichsleiter Rosenberg

Es ist aber klar, daß eines Tages ein Zustand eintreten muß, in dem unsere heute schon vorhandene Automobilproduktion den möglichen Bedürfnissen restlos genügt und eine Steigerung nur dann denkbar wäre, wenn eine ganz neue, ziffernmäßig viel breitere, einkommensmäßig aber auch viel niedriger liegende Käufer-schicht erschlossen wird. Diesem Zeitpunkt nähern wir uns, und daher wird nunmehr mit dem Bau der gewaltigen deutschen Volkswagenfabrik begonnen werden.

Im deutschen Volk ist, so erklärte der Führer jetzt in Faltersleben, der Bedarf nicht für 200 000 bis 300 000, sondern für 6 bis 7 Millionen Kraftwagen vorhanden. Bei anderer Gelegenheit sprach er davon, daß der Autoverkehr sich versechsfachen werde. Unter diesen Umständen muß die Auffassung des Autos als Luxusartikel geradezu unvernünftig wirken.

Mit der Grundsteinlegung der „KdF“-Wagen-Fabrik in Faltersleben ist also ein weiterer Schritt auf dem Wege getan, dem deutschen Arbeiter der Faust und des Kopfes neue Wege zur Lebensfreude zu eröffnen, um seine Kraft zu stählen zum weiteren Aufbau unseres geliebten Vaterlandes.

Schon aber zeigte sich ein neues Ziel: Das Auto, einst ein ausgesprochener Luxusgegenstand, soll als Volkswagen auch solchen Schichten der Bevölkerung zur Verfügung stehen, die noch vor wenigen Jahren nicht einmal im Traum daran hätten denken können; das ist die endgültige Ausöhnung der Massen mit dem Kraftwagen. Wie bemerkenswert, daß die Volkswagenfabrik in Faltersleben eine Angelegenheit der Deutschen Arbeitsfront ist. Der Wandel der Dinge konnte nicht besser getan werden als durch diese Tatsache. Das schaffende Volk betrachtet das Auto als seine ureigenste Angelegenheit. „Es ist kein Zweifel, daß die Sehnsucht nach der Maschine und besonders nach dem Motor bei vielen Millionen von Volksgenossen vorhanden ist“, so stellte der Führer bereits im Jahre 1936 fest, als er den Beginn des Baues der Volkswagenfabrik ankündigte.

Schon rein wirtschaftlich war der Schritt zum Volkswagen unabweislich. „Es war selbst bei höchster Steigerung unserer nationalen Automobilproduktionsfähigkeit erst nach Jahren zu erwarten, daß die an sich vorhandene mögliche Kaufkraft unseres Volkes auf diesem Gebiet vollkommen befriedigt werden könnte, d. h. wir haben bisher noch Käufer-schichten gehabt, die von unserer normalen Automobilproduktion erst gesättigt werden mußten. Mehr zu produzieren, als diese Käufer-schichten abzu kaufen in der Lage waren, erschien aus vielerlei Gründen, die mit der Schwierigkeit der Ankurbelung solcher Produktionen in maschineller und personeller Hinsicht zusammenhängen, unmöglich. Tatsächlich konnte auch die bisherige, auf das höchste gesteigerte Produktion an Automobilen der vorhandenen Werke den schon jetzt geforderten Ansprüchen kaum gerecht werden.“

An unsere Gefolgschaftsmitglieder in Heer und Arbeitsdienst!

Als Angehörige meiner Gefolgschaft erhaltet Ihr von nun ab die Werks-Zeitung regelmäßig zugestellt. Wir wollen das Zugehörigkeitsgefühl zu unserer Werksgemeinschaft in der Zeit wachhalten, in der Ihr als Soldat oder Arbeitsmann dem Vaterlande in Treue dient und damit dem Betriebsgeschehen an sich fernsteht. Die Zeitung soll Euch einen Gruß Eurer Werksheimat bringen, Euch vom Geschehen im Betriebe und den Ereignissen in der Werksfamilie Kunde geben.

Sie soll Euch aber auch Gelegenheit bieten, an Hand der Ausführungen in der Werks-Zeitung Euren Kameraden eindrucksvolle Bilder vom Schaffen in Eurer Heimat zu entwerfen und damit Euren schönen Beruf und Eure Betriebsstätte näherzubringen.

Ich entbiete Euch meine herzlichsten Grüße und guten Wünsche für die Zeit Eurer Abwesenheit vom Werk und hoffe, Euch alle nach Ableistung Eures Ehrendienstes wieder als treue Arbeitskameraden in unserm Betriebe begrüßen zu können.

Glückauf und Heil Hitler!

Der Führer des Betriebes

„Ewige Infanterie“

Von Hauptmann (E) Ritgen, Oberkommando der Wehrmacht

Infanterie oder technische Truppen? — Unter diesem Schlagtruf ist in der Nachkriegszeit mit ihrer stürmischen technischen Entwicklung unter den militärischen Sachverständigen aller Länder ein Streit entstanden, in dem die ausschlaggebenden Männer bei aller Würdigung der technischen Waffen immer wieder für die Infanterie als die entscheidende Truppe Partei ergriffen haben. Sie gilt auch heute noch als Königin der Waffen. —

Infanterie oder technische Truppe — diese Frage beschäftigt auch nicht minder heftig die Gemüter der jungen Männer, die ihrer Soldatenzeit entgegensehen. Wenn es dann so weit ist, daß bei der Musterung die Frage gestellt wird, zu welcher Waffengattung der künftige Krieger gern möchte, dann sind es erfahrungsgemäß heute nicht allzu viele, die sich zur Infanterie melden. Die Mehrzahl strebt zu technischen und motorisierten Truppen. Warum wohl? — Natürlich spielt hierbei das starke Interesse mit, das die heutige Jugend allen Dingen der Technik entgegenbringt. Der eine baut Segelflugmodelle, der andere bastelt Radio und ein dritter steckt jede freie Minute in der Garage. Daß sie gern zur Kraftfahrtruppe, zu den „Nachrichtern“ oder zur Fliegerei wollen, ist verständlich. Andere wieder wollen gern zu technischen Truppen, weil sie schon in einem Berufe stehen, dessen Kenntnisse sie im Dienst hoffen verwerten zu können. Aber es hat wohl doch noch einen tieferen Grund, daß die Infanterie nicht so begehrt ist. Wer möchte gern nur „Fußlatscher“ sein? Stoppelhopper — wie eine weniger drastische Zeit die Infanteristen getauft hatte? Die Infanterie gilt in den Augen der Jungen oft nicht soviel wie andere Waffen — das ist der springende Punkt! Nun — die Infanterie stellt heute immer noch den allergrößten Teil des Heeres, und von den vielen Wünschen, die bei der Musterung laut werden, können nur wenige erfüllt werden. Viele von den „künftigen“

Fliegern und Kanoniere tragen einige Monate später die Uniform der Infanterie. Und — sie tragen sie bald gerne. Sage mal einem modernen Infanteristen, er sei nur Infanterist! Er wird ihn beiseite nehmen, um ihm den Star zu stechen; er wird ihm voll Stolz davon erzählen, daß der Dienst bei seiner Waffe freilich nicht leicht ist. Daß das aber auch nicht anders sein kann bei einer Waffe, die heute wie von jeher

die Hauptlast des Kampfes zu tragen hat. Er wird ihm erklären, daß eine Truppe, die in der entscheidenden Minute fest in der Hand ihres Führers sein muß, nicht auf die Erziehung zu einer unbedingten Disziplin verzichten kann, wie sie der Soldat nur im strammen Exerzieren lernt, das überdies keineswegs im Mittelpunkt der Ausbildung steht. Er wird von dem Hochgefühl des Stolzes sprechen, den eine Truppe empfindet, die unter Einsatz ihrer ganzen Kräfte große Marschleistungen vollbracht hat. Kommt es bei den anderen darauf an, daß der Motor durchhält, hier darf der Mann nicht versagen; sein Wille muß es schaffen. Das ist das Geheimnis des Stolzes, den alle alten Infanteristen teilen.

Wer ist es denn schließlich, der die Technik zwingt, immer neuere, immer kompliziertere Waffen zu konstruieren? Wer zwingt die feindliche Führung zum Einsatz von Geschützen, Panzerwagen und Flie-

gern? — Immer ist es der zähe Widerstand des unbeugsamen, oft auf sich gestellten und nie verzagenden Infanteristen, der nicht vom Platz weicht! Aufgabe der anderen Waffen ist es, der Infanterie, wie bei der Verteidigung so auch beim Angriff zu helfen. Auch hier muß sie das schwerste Stück Arbeit allein bewältigen.

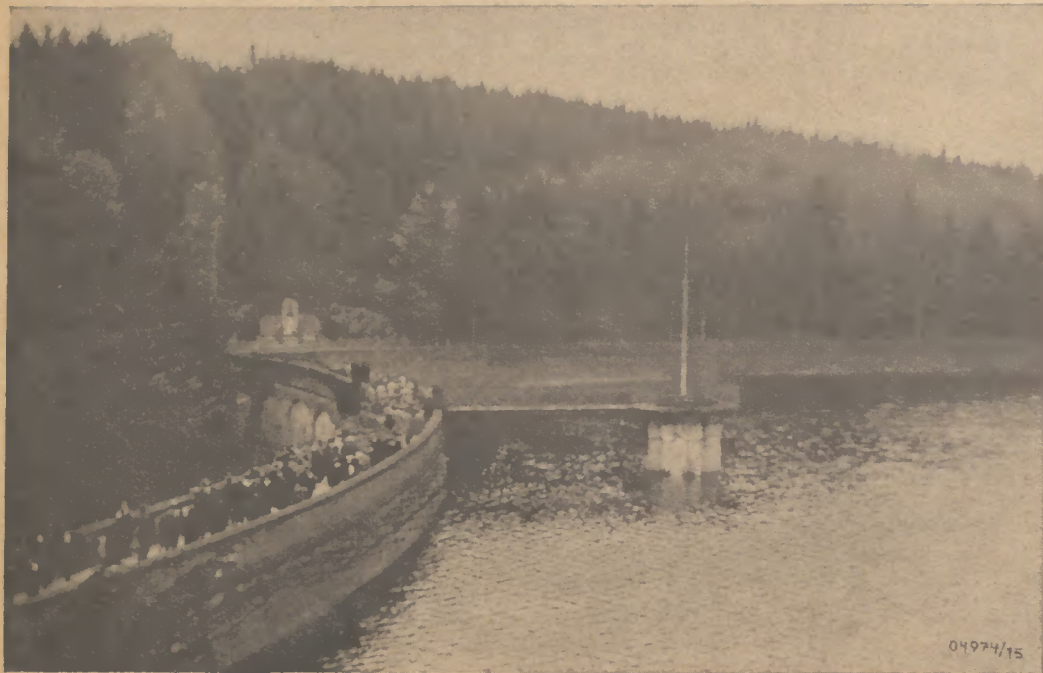
Gute Infanteristen müssen fürwahr ganze Kerle sein! Darum auch werden sie immer stolz sein auf ihre Uniform und lächeln, wenn sie später einmal an die Zeit denken, als sie noch sagten: „Nur Infanterie?“



Jetzt geht's ins Quartier!

WuM.: Adolf Gebauer

Betriebsfahrt des Maschinenbetriebes der Heinrichshütte



Anstatt der üblichen alljährlichen Maifeier im Saale machte der Maschinenbetrieb der Heinrichshütte am Sonntag, dem 22. Mai 1938, eine Gemeinschaftsfahrt ins Bergische Land. Schon lange vorher wurde die Fahrt vorbereitet; endlich brach der Tag an, der den Gefolgschaftsmitgliedern einen frohen Tag bringen sollte. Der Wettergott war ja nicht besonderer Laune, aber er konnte den Frohsinn nicht unterdrücken. Pünktlich um 1/9 Uhr ließen die Omnibusse, es waren acht an der Zahl, auf dem Adolf-Hitler-Platz ein. Eine kurze Begrüßung von seiten des Chefs und der Werkskapelle, dann suchte alles seinen Platz in den Wagen auf. Nun konnte die Fahrt vorstatten gehen. Es war ein schönes Bild, die großen Reiseomnibusse zu sehen, wie sie hintereinander abfuhren. Der Reiseweg führte zunächst in Richtung Wuppertal-Elberfeld. Schon bald machte sich in den Wagen eine gemütliche und lebhaftige Stimmung bemerkbar. Hell und klar drang der Gesang der langeschneidigen Stimmen aus den Wagen und zog manchen Blick der Vorübergehenden auf sich.

Der Weg führte durch dunkle Wälder, tiefe Schluchten, luftige Höhen, vorbei an saftig-grünen Wiesen und Weiden, an verträumt liegenden Bauernhöfen durch die Stadt Wuppertal, die Stadt der Schwebebahn. Weiter ging es in Richtung Remscheid, Remscheider Tal-sperre. Hier war der erste Haltepunkt. Alles stieg aus den Wagen. Wir stellten uns in einem Zuge zusammen, die Kapelle voran, und dann ging es mit Musik und leichtem Schritt zur Tal-sperre. Klar und freudig klangen die Töne der Blaskapelle durch die Waldesstille. Es war ein schönes Bild der Betriebsgemeinschaft, wie alle Gefolgschaftsmitglieder mit den Angehörigen zusammen marschierten. Bald waren wir an der Tal-sperre. Gebührend wurde der mitten im Wald gelegene See bewundert. Nur zu schnell ging die Zeit um. Bald rief wieder das Horn zur Abfahrt. Schnell waren die Wagen wieder besetzt, und die Fahrt konnte wieder vorstatten gehen. Es ging nun in Richtung Schloß und Ortschaft Burg. Dort sollte das Mittagessen eingenommen

werden. Mehrere Hotels wurden aufgesucht und zu Mittag gegessen. Es gab ein schmackhaftes Essen. Nachdem nun jeder seinen Hunger gestillt hatte, ging es weiter zur Besichtigung von Schloß Burg. Eingehend wurden die alten Rittersäle, Weinstuben, Waffen und anderes mehr betrachtet. Herrlich war der Rundblick von dem Turm der Burg aus. Weit konnte der Blick über das Bergische Land schweifen. Nach kurzem Aufenthalt auf der Burg ging es weiter zur Ortschaft Burg. Das nächste Ziel war die Müngstener Brücke. Immer wieder tauchte während der Fahrt ein schönes Landschaftsbild auf, das aller Blicke an sich zog. Bald war das Ziel erreicht. Die Wagen wurden verlassen, und wir gingen zu Fuß weiter, um uns die Brücke aus der Nähe anzusehen. Groß und wichtig tauchte sie auf. Alle standen staunend und bewundernd vor dem Wunderwerke deutscher Technik.

Aber die Zeit drängte. Die Fahrt führte nun zum Itter-tal. Hier sollte der gemütliche Teil zu seinem Rechte kommen. Schnell waren wir da. Die Wagen wurden verlassen, und bald saß alles plaudernd und lachend an den Tischen oder machte einen Spaziergang in den Märchen-

wald oder freute sich sonst seines Lebens. Aber gerade bei solcher Stimmung geht die Zeit doppelt so schnell um. Schon ging der Uhrzeiger auf acht Uhr abends. Wieder ging es in die Omnibusse, die nun schon in Richtung Heimat fuhren. Noch einmal wurde haltgemacht, und zwar in Langenberg. Hier gab es noch einige gemütliche Stunden. Die bewährte Werkskapelle brachte alles in eine frohe Stimmung. Die Zeit drängte zur Heimfahrt. Mit einem leisen „Schade“ füllte alles wieder die Omnibusse, die nun nach Hattingen fuhren. Hier sprach der Betriebschef Hölling noch einige Worte und brachte



den frohen Tag mit einem dreifachen Hoch auf den Führer zu Ende. Ein jeder war erfüllt von der Freude und dem Frohsinn, den der Tag gebracht hat, und alle werden noch lange davon zehren.

Wlred Ziolkowski, Allgemeine Reparaturwerkstatt, Heinrichshütte

Der 1. Mai beim Annener Gußstahlwerk



Die Gefolgschaftsmitglieder haben sich auf dem Werkshof versammelt

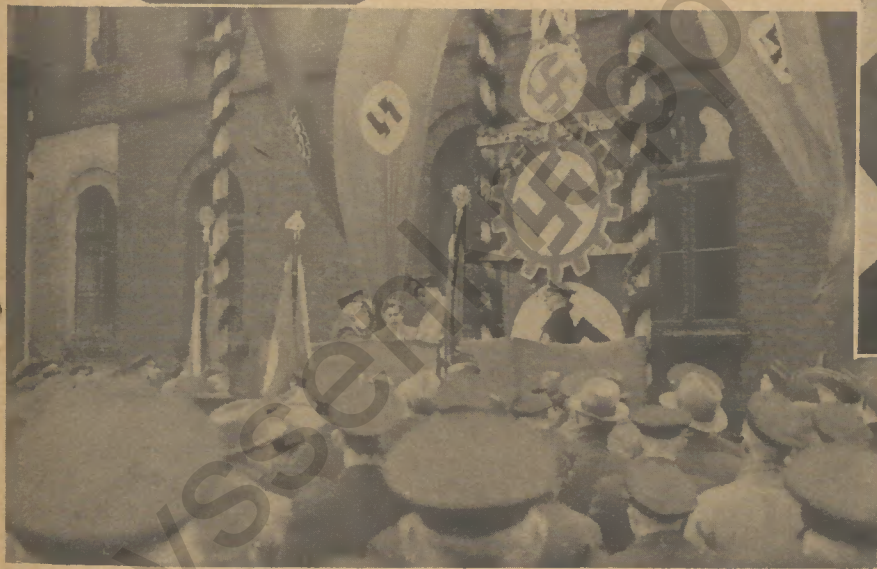


Einzug der Neueingetretenen

Bild rechts:
Der Werksleiter bei der Ansprache

Bild links:
Der Obmann Brähler bei seiner Ansprache

Bild rechts:
Drei Jubilaren konnte am 1. Mai das Diplom der Arbeitsfront überreicht werden: Karl Schneider, Instandsetzungswerkstatt, Aug. Köster, Martinwerk, Albert Ehle, Stahlformgießerei I



Der Werksleiter überreicht den besten Lehrlingen eine Erinnerungsgabe

Bild unten links:
Der Obmann Brähler nimmt die Jubilarehrung vor



Der Ortsgruppenleiter Lever nimmt den Vorbeimarsch ab
Im Hintergrund das zukünftige Verwaltungsgebäude des Annener Gußstahlwerkes



Fortschritte im Volks- wohnungsbau bei der Henrichshütte Hattingen

Aufnahmen: H. Liebetrau



Die Rheinisch-Westfälische Wohnstätten A.G., die für unsere Gefolgschaft tätig ist, erstellte im Bauabschnitt 1937 eine recht stattliche Anzahl von Wohnungen und fügte ihnen im laufenden Bauabschnitt auch weitere hinzu.

Der Erlass des Reichsarbeitsministers vom 4. August 1937 zur Verbesserung der Volkswohnungsbauabschnitte hat nämlich allenthalben zu einer erheblichen Steigerung der Bauvorhaben geführt, und auch die Förderungsleistung der Industrie hat sich im gesamten Reich gehoben. So liegt zum Beispiel für den Treuhänderbezirk Westfalen eine Erhöhung von 8,5 Millionen Reichsmark 1936 auf 23,5 Millionen Reichsmark 1937 vor.

Es ist aber nicht nur die größere Zahl der Wohnungseinheiten, die erstellt worden ist, sondern auch der Umstand bemerkenswert, daß man von den zweiräumigen doch nun dazu gekommen ist, vornehmlich dreiräumige Wohnungen zu errichten und in beschränktem Umfange auch solche von vier Zimmern. Es ist gelungen, die früher irrtümlicherweise oft als Normalgröße der Volkswohnung angesehene Wohnfläche von 34 bis 42 Quadratmeter wesentlich zu überschreiten. Auch qualitative Verbesserungen werden durch die

Förderungsbestimmungen möglich. Wir wollen an Hand beistehender Bilder betrachten, was in dieser Beziehung für unsere Gefolgschaft in der letzten Zeit geschehen ist.

Bild 1 zeigt in den Häusern im Heggerfeld 1—15 32 abgeschlossene Zweizimmerwohnungen mit normaler Ausstattung. In den Küchen eingebaute Vorrats- und Abstellräume. Die Wohnfläche beträgt etwa 38 Quadratmeter. Im Kellerraum finden wir ein Bad zu gemeinsamer Benutzung. — Die Miete beläuft sich auf 23,50 Reichsmark.

Bild 2 zeigt die Häuser Bismarckstraße 79—85. Sie enthalten 24 abgeschlossene Dreizimmerwohnungen mit normaler Ausstattung von je etwa 45 Quadratmeter Wohnfläche. Zu jeder Wohnung gehört ein Nutzgarten. Die Miete beläuft sich auf 29 bis 30 Reichsmark.

Bild 3 — Stollbergstraße 9—15 — zeigt uns 16 abgeschlossene Dreizimmerwohnungen mit normaler Ausstattung; Wohnfläche je Wohnung etwa 45 Quadratmeter. Miete 30 Reichsmark.

Bild 4 — Neubauten an der verlängerten Stollbergstraße — zeigt die im Bau befindlichen 32 Dreizimmerwohnungen mit Bad. Sie besitzen 45,5 Quadratmeter Wohnfläche, sind sehr solide ausgestattet und kosten 32 Reichsmark Miete.

Es werden außerdem dort acht Zweizimmerwohnungen zu je 39 Quadratmeter Wohnfläche und 22,50 Reichsmark Miete eingebaut werden.

Bild 5 — Welperstraße 22—26. Hier sehen wir vier Dreizimmerwohnungen und elf Zweizimmerwohnungen, alle abgeschlossen und in normaler Ausstattung. Die einen besitzen 42 Quadratmeter Wohnfläche und kosten 28 Reichsmark Miete, die anderen 37 Quadratmeter Wohnfläche und 23 Reichsmark Miete, die im Dachgeschoss gelegenen, aber mit gleichgroßer Wohnfläche, nur 18 Reichsmark.

Bild 6 — Neubauten im Heggerfeld 17—31 —, sie werden im Herbst bezugsfertig. Es entstehen dort 8 Vierzimmerwohnungen mit Bad, diese haben 55,5 Quadratmeter Wohnfläche und kosten 37 Reichsmark; 24 Dreizimmerwohnungen ebenfalls mit Bad. Diese weisen eine Wohnfläche von 46 Quadratmeter auf und kosten 32,50 Reichsmark. Ferner 8 Zweizimmerwohnungen in den Dachgeschossen, sie kosten bei der gleichen Wohnfläche von 46 Quadratmeter nur 20 Reichsmark.

Bild 7 und 8 — Moltkestraße 20 und Bismarckstraße 44 —. Diese hervorragend schönen Wohnungen, vier an der Zahl in jedem der beiden Häuser, enthalten vier Räume mit Bad, Flächenheizung und Warmwasserbereiter, außerdem eine ausgebauten Dachkammer und ein Stück Gartenland. Sie besitzen 75 Quadratmeter Wohnfläche und kosten 58 Reichsmark monatlich.

Erwähnt sei noch die im vorigen Jahr am Drosselweg erstellte Eigenheimfiedlung, über die wir bereits berichtet haben. Sie gedeiht und wird mit dem Heranwachsen des Baumbestandes in den Siedlergärten von Jahr zu Jahr schöner werden.

Unsere Direktion legt, wie bekannt, den größten Wert auf den Bau zahlreicher gesunder, bequemer, schöngelegener und billiger Wohnungen für ihre Gefolgschaft.

Was ist und was will das Berufserziehungswerk?

Der Vierjahresplan hat die deutsche Industrie vor umfassende Aufgaben gestellt. Standen noch vor der Machtübernahme 7½ Millionen Volksgenossen außerhalb jeder Arbeitsgemeinschaft, so fand schon der zweite Vierjahresplan nicht nur eine gewaltige Verringerung dieser Zahl vor, sondern zur Bewältigung der gestellten Aufgaben reichten die vorhandenen Arbeitskräfte nicht einmal aus. Diese Aufgaben aber wachsen von Jahr zu Jahr, das heißt mit anderen Worten: die heute von jedem Schaffenden geleistete Arbeit bedeutet nur die Hälfte oder gar nur ein Drittel von der in wenigen Jahren zu bewältigenden Arbeitsmenge. Dieses aber wird nur möglich sein bei der bestmöglichen Besetzung jedes Arbeitsplatzes und der Heranziehung aller menschlichen Kräfte, dem erhöhten Einsatz des Willens, der Intelligenz und der Erfahrung.

Aus der Erkenntnis dieser Dinge aber erwachsen vor allem dem deutschen Arbeiter neue Pflichten. Es genügt nicht, einmal erworbene Kenntnisse zu erhalten und weiterzugeben; den kommenden Aufgaben werden wir nur gerecht, wenn jeder an sich weiterarbeitet, vorwärtstreibt.

Es ist keine Frage, daß nach Abschluß der Lehr- und Berufsschulzeit noch eine Fülle von beruflichem Wissen durch den einzelnen erarbeitet werden muß, daß ihm weder während der Lehre und der Anlernung noch während der Berufsschulzeit vermittelt werden kann. Das „Sammeln der Erfahrungen“, das Weiterentwickeln durch Lernen und Ueben wird immer die Verpflichtung des Schaffenden bleiben.

Und hierbei wollen wir, Arbeitskamerad, die Arbeitsgemeinschaften des Berufserziehungswerkes der DAF in der Betriebsgemeinschaft „Henrichshütte“ helfen. Dieses Erziehungswerk aber soll nicht nur dazu dienen, den einzelnen in seinem Sonderfach weiterzubilden, sondern vermitteln, über die Grenzen hinausschauen zu lernen.

In „Lehrgemeinschaften“, in „Arbeitskameradschaften“, die mit dem Einfachen beginnen, soll nicht durch Lehrer ein trockener Stoff behandelt werden. Eine solche Kameradschaft, geführt durch einen Betriebspraktiker, soll selbst imstande sein, schwierigere Aufgaben zu lösen.

Ein in Arbeitsplänen festgelegtes Pensum soll in etwa zwanzig aufeinanderfolgenden Doppelstunden zum Abschluß gebracht werden. Ausschlaggebend für die Durchführung sind jedoch die Wünsche der Teilnehmer. Die Gebühren für die gesamten Stunden in Höhe von etwa 3 bis 5 RM. werden erforderlichenfalls in Raten einbehalten. Die Lehrgemeinschaften werden so abgehalten werden, daß Versäumnis infolge Arbeit vermieden wird, auch mit Rücksicht auf den Schichtwechsel.

Neben dem aufbauenden Arbeitsplan für „Rechnen“, der u. a. über die Wiederholung des allgemeinen Rechnens die Grundbegriffe des Buchstabenrechnens, auch Tabellen- und Rechenschieberrechnen vorsieht, läuft ebenfalls als Grundlehrgang das „Zeichnen“. Ueber diesen Rahmen hinaus ist aber auch die „Arbeitskunde“, d. h. Metall- und Rohstoffkunde, sowie die Arbeitsverfahren in die Ausbildung einbezogen. Auch für die kaufmännischen Angestellten wird eine Vortragsreihe ausgearbeitet werden, die neben der „Theorie“ der technischen Vorgänge jeweils durch Befähigung das Verständnis des Kaufmannes für die Arbeitsgebiete seiner Werkskameraden zu fördern sucht. Berufskundliche Fachvorträge werden den Rahmen der erwähnten Lehrgemeinschaften erweitern, deren Beginn für den Herbst 1938 vorgesehen ist.

Und nun, Arbeitskamerad, liegt es an dir! Anmeldungen und Fragen sind an das Ausbildungswesen der Henrichshütte zu richten.

Richtiges Uben und Lernen für Praktiker

Von Dipl.-Kaufmann G. Messarius, Berlin

Ein Leben ohne Arbeit kann sich ein Deutscher, sei er jung oder alt, nicht vorstellen. Er schafft sich durch die Tagesarbeit erst seine innere und äußere Lebensordnung. Uns allen ist es in der Zeit der Arbeitslosigkeit zum Bewußtsein gekommen, was es heißt, monatelang, ja, jahrelang, ohne Arbeit zu sein. Damals verfügten Millionen von Menschen in Deutschland ja nicht nur über eine schmale Geldbörse und litten Not, sondern die innere Lebensordnung der Menschen zerfiel durch erzwungenes Nichtstun. Gerade in dieser Zeit, also zwischen 1919 und 1933, haben wir an dem praktischen Beispiel der Arbeitslosigkeit gespürt, daß unsere Tagesarbeit, ganz gleich welcher Art, nicht nur eine Angelegenheit zum Geldverdienen ist, sondern sehr viel mehr: **Unsere tägliche Arbeit setzt diejenigen Kräfte in uns in Bewegung, die uns als Erbe durch unsere Geburt mit auf den Lebensweg gegeben worden sind.** Diese Anlagen, Fähigkeiten und Arbeitseigenschaften würden brach liegen, wenn sie nicht durch unsere tägliche Arbeit bewegt und geübt würden.

Bei dieser Betrachtung wird es schon klar, weshalb die Frage, ob Tagesarbeit und Berufserziehung zusammenhängen, verhältnismäßig leicht zu beantworten ist. Wenn unsere Arbeit Lebensordnung schafft, wenn sie ferner die im Menschen liegenden Anlagen und Fähigkeiten zum Ausdruck und zum Einsatz bringen hilft, muß diese Arbeit auch zu besonderer Qualität geführt und entwickelt werden.

Wer als Praktiker im Betrieb steht, hat sehr häufig, wenn er von Berufserziehung hört, die Vorstellung, als handele es sich dabei um Maßnahmen der Schule und des schulisch geordneten Unterrichts. Viele denken in diesem Zusammenhang sofort an ihre eigene Schulzeit zurück; mehr oder minder fröhliche und auch weniger erregliche Erinnerungen verbinden sich mit dieser Schulzeit, so daß in bezug auf die Berufserziehung oftmals eine ganz falsche Anschauung Platz greift. **Daß die Berufserziehung in erster Linie eine Aufgabe des Betriebes ist und damit der praktischen Tagesarbeit, lernen wir erst in unserer Gegenwart mehr und mehr verstehen.** Der Nationalsozialismus hat den Klassenkampf innerhalb und außerhalb der Betriebe beseitigt und die Betriebsgemeinschaft geschaffen. Damit hat der Betrieb aufgehört, lediglich eine Stätte der Rentabilität zu sein. Die Betriebsgemeinschaft verlangt nicht nur ein Zusammenstehen von Betriebsführer und Gefolgschaft, sondern ist auf die Dauer nur als eine Leistungsgemeinschaft möglich. Wenn der Reichsorganisationsleiter Dr. Robert Ley immer wieder erneut darauf hinweist, daß neben der Familie der Betrieb die natürliche Gemeinschaft der schaffenden Arbeitsmenschen sei, dann wird allmählich auch dem letzten Volksgenossen damit klargemacht, daß die Qualität der Arbeitsleistung nur im Betrieb die letzte Ausrichtung erfahren kann. Aber auch die erste Ausrichtung der Arbeitsleistung erfolgt innerhalb dieser Betriebsgemeinschaft. Sowohl der Jugendliche als auch der Erwachsene sind in dieser Leistungsgemeinschaft des Betriebes zusammengeführt worden, und es wäre ein Irrtum, zu glauben, daß nur der Jugendliche innerhalb seiner betrieblichen Grundausbildung sich der Berufserziehung zu widmen habe.

Die berufliche Grundausbildung des Jugendlichen ist in der Vergangenheit unvollkommen geblieben. Gerade in der entscheidenden Zeit der Reife des Jugendlichen, also um das siebzehnte oder achtzehnte Lebensjahr herum, blieb der Jugendliche, ohne Führung und Ausrichtung seiner Arbeitsleistung. Die natürlichen Anlagen und Fähigkeiten, die jeder schaffende Mensch durch den Erbgang vermittelt erhielt, wurden nicht ausgeschöpft und lagen also zum großen Teil brach. Wenn nun heute die Berufserziehungsarbeit auch auf die Erwachsenen ausgedehnt wird, dann handelt es sich dabei weniger um eine schulische Maßnahme des Lernens und Lehrens als vielmehr um eine praktische Uebungsarbeit, die den Erwachsenen in die Lage versetzt, im An-

schluß an seine betriebliche Grundausbildung, zu einer meisterlichen Beherrschung seines Fachgebietes zu gelangen. **Wo aber könnte das besser geschehen als an jener Stätte, an der die Arbeit des Tages geleistet wird, also im Betrieb?**

Eine weitere Ueberlegung kommt hinzu: Wir machen so häufig die Erfahrung, daß es nicht nur bequeme und träge Männer sind, die es im Beruf und im Leben zu wenig bringen, sondern daß auch dem Fleißigen und Strebsamen oft kein Erfolg beschieden ist. „Das muß doch einen Grund haben“, sagen solche dann und suchen danach in langen, zwecklosen Debatten; inzwischen haben andere aber gehandelt und Tatsachen geschaffen. Wie machen solche sogenannten Erfolgsmenschen das? Benutzen sie irgendein Geheimmittel, eine Erfolgsmethode, oder fällt ihnen das Glück einfach in den Schoß? Das Glück günstiger Umstände ist sicherlich dabei nicht zu unterschätzen, und dennoch, täuschen wir uns nicht, besteht doch jede Lebensleistung zu 99,9 v. H. aus Arbeit. Nur die Arbeit erschließt uns den Weg zu innerem Reichtum, der mit jeder echten Arbeits- und Lebensleistung verbunden ist. Aber keine falsche Bescheidenheit! Der junge Kerl ist grenzenlos in seinen Wünschen und Zielen. Erst das abgeklärte Alter, die Reife des Erlebten im Gesicht, sieht das Glück in der Begrenzung und in der Bescheidenheit. **Der gesunde junge Kerl will vorwärtstreiben; er muß sich deshalb Nahziele setzen, die erreichbar sind, um Fernziele im Laufe der Jahre erreichen zu können.**

Ich habe in meiner Schrift: „Leistung steigern — aber wie?“ Richtlinien für richtiges Lernen und Ueben der Praktiker gegeben. (2. Auflage, Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg, 1937) und dabei zum Ausdruck gebracht, daß die meisten Männer und Frauen in Deutschland um das fünfundschwanzigste und dreißigste Lebensjahr überhaupt aufhören, an ihrer persönlichen Leistungssteigerung zu arbeiten. Diese Männer und Frauen verlieren dabei nicht die Anlagen und Fähigkeiten, die dem einzelnen von Natur aus mit auf den Lebensweg gegeben worden sind, sondern sie verlieren lediglich an Spannkraft und Willenskraft, die nötig sind, um die gegebenen und in der Lehrzeit ausgebildeten Fähigkeiten und Anlagen zur letzten Reife und Meisterschaft zu bringen.

Wenn wir deshalb die Frage, „Warum gehören Tagesarbeit und Berufserziehung zusammen?“ beantworten wollen, dann müssen wir an diese Tatsache anknüpfen. Tagesarbeit und praktische Leistungssteigerung im Betriebe gehören deshalb zusammen, weil verhindert werden muß, daß in der Betriebsgemeinschaft die schaffenden Männer und Frauen an Spannkraft und Willenskraft zum Einsatz ihrer Arbeitsfähigkeiten verlieren. **Eine echte Betriebsgemeinschaft addiert nicht nur die Kräfte der Gefolgschaft, sondern multipliziert sie.** Aus diesen Ueberlegungen ergibt sich auch die Notwendigkeit der Einrichtung und Weiterführung des betriebsgebundenen Berufserziehungswerkes.

Dieses Berufserziehungswerk ist keine Schule, sondern eine praktische Uebungsstätte, in der schwierige und schwer zu übersehende Arbeitszusammenhänge des betreffenden Werkes den Teilnehmern durch praktische Lehrkräfte, Meister, Ausbildungsleiter und Abteilungsleiter, nahegebracht werden. Die Deutsche Arbeitsfront, die dieses betriebsgebundene Berufserziehungswerk ins Leben rief, hat damit einen neuen Weg der Berufserziehungsarbeit und der Leistungssteigerung beschritten. Im Vordergrund steht also nicht mehr der berufliche Schulunterricht, der für Jugendliche neben der betrieblichen Grundausbildung sicherlich erforderlich ist, sondern die Freude am praktischen Ueben derjenigen Arbeiten, die sonst innerhalb des Betriebes häufig keine Erklärung und Meisterung finden können.

Bildbericht von der Henrichshütte:

Eine Sichtgasleitung von 1200 mm lichter Weite wird gebaut!

Gewinne warten auf ihre Gewinner!

Wie war es denn eigentlich bisher mit unserer „Werks-Zeitung“? „Mit unserer?“ fragt ihr? — worauf ihr, meine Arbeitskameraden, ja nur eine Antwort bekommen könnt, nämlich ein vielfaches „Ja“ aus kräftigen Arbeiterkehlen. Und doch, so laut brauchen wir gar nicht unsere Zustimmung bekunden! Denn in Wirklichkeit nahmen wir das Geschenk unserer Betriebsführung mit einem verlegenen Dank entgegen, was uns selbst nicht befriedigte. Vor allem deshalb nicht zufriedenstellte, weil wir anscheinend nichts Vollwertiges wieder-schenken konnten. Hier wollen wir mal einhaken. Haben wir wirklich nichts gegenüberzustellen?

Da ist erst einmal das Wichtigste: unsere Arbeitskraft. Durch unsere „Werks-Zeitung“ erhalten wir so manche Anregung, die unsere Leistungen beflügelt. Aber — und das ist wesentlich — woher kommen diese Anregungen? Wir langweilen uns nun nicht mit einer tiefgründigen Nachforschung nach dem Woher. Nur eines: Unser Kamerad Müller am Schraubstock nebenan hat eine Möglichkeit gefunden und erprobt, die den Arbeitsprozeß wesentlich vereinfacht. Was nützt es aber dem Kameraden Maier, der in einer anderen Werkstatt arbeitet, wenn das nur Müller weiß?! Und was dem Betrieb, dem Vierjahresplan, dem Volk?!

Das also ist der erste Gewinn:

Durch Mitteilung von Arbeitsverbesserungen an unsere „Werks-Zeitung“, es brauchen ja nur kurze Hinweise und keineswegs exakt ausgearbeitete Aufsätze sein, stattdessen wir dem Führer unseres Betriebes unseren Dank ab für die kostenlose Lieferung unserer „Werks-Zeitung“, und gleichzeitig liefern wir einen wertvollen Beitrag zur Leistungssteigerung, an der wir dann selbst wieder Anteil nehmen können, und gewannen ein Gefecht in der großen Arbeitsschlacht zur Freimachung Deutschlands vom Ausland.

Der 1. Mai, das Fest der Volksgemeinschaft, liegt hinter uns. Konnten wir diesmal nicht selbst feststellen, daß die Idee der nationalsozialistischen Volksgemeinschaft schon weitgehend verwirklicht ist?! Viele unter uns hätten das vor kurzem noch für unmöglich gehalten. Und dabei das Große: Es ist in unsere Hand gegeben, diese Idee noch mehr vorwärts zu treiben. Dazu ist es aber notwendig, daß wir uns erst einmal kennenlernen.

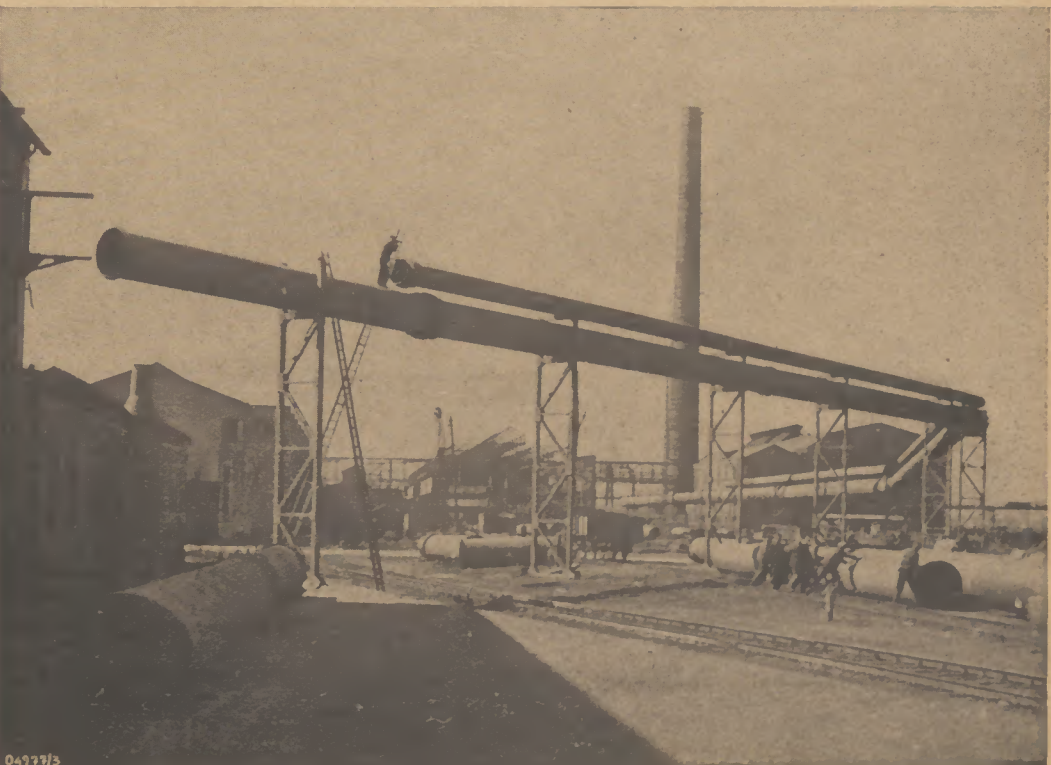
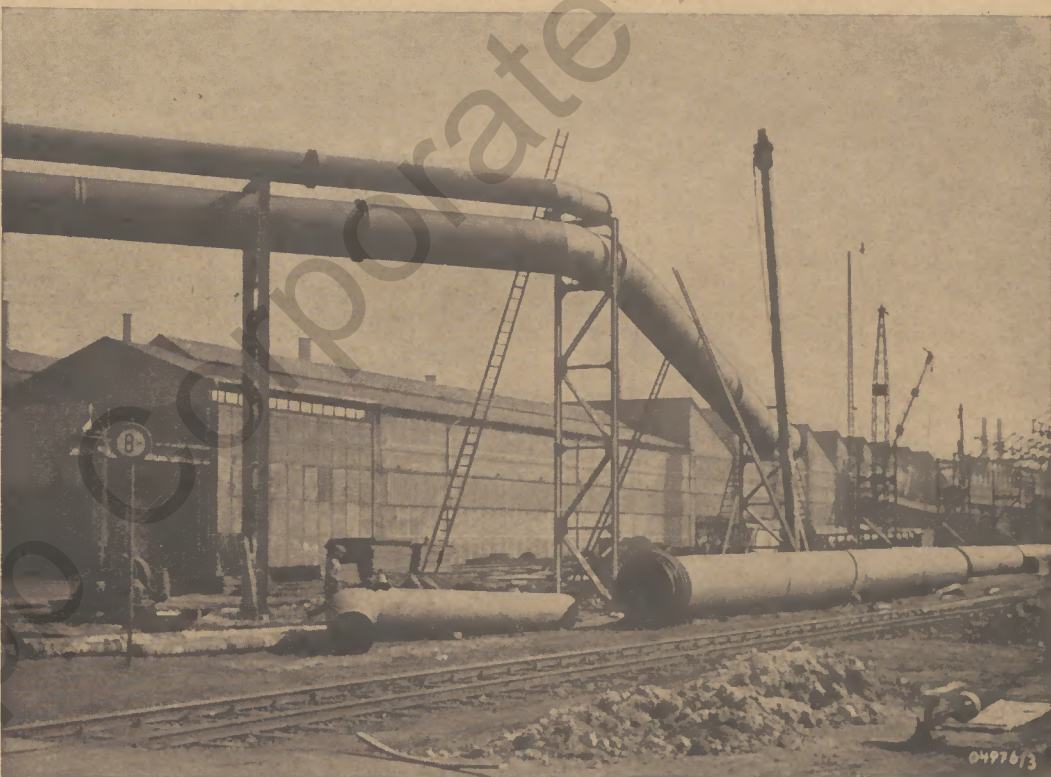
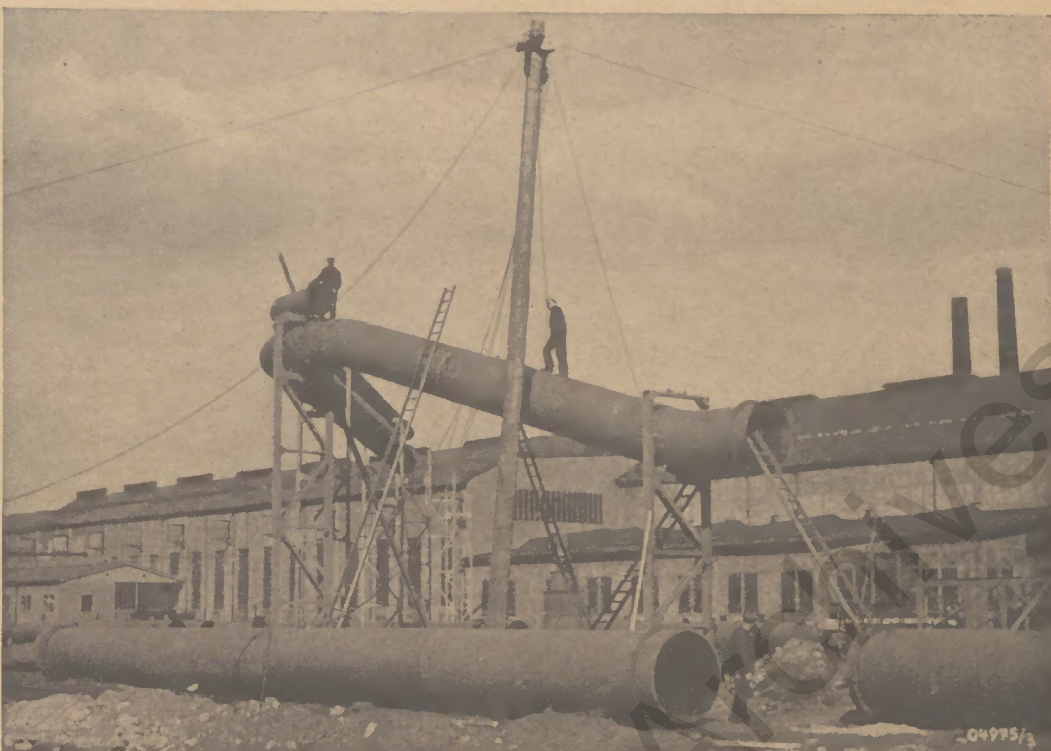
Und das ist der zweite Gewinn:

Wenn wir unserer „Werks-Zeitung“ unsere Arbeitsergebnisse am Schraubstock, am Gießofen und in der Gießgrube, an der Hobelbank, an Zeichenbrett oder Schreibtisch usw. ausplaudern, dann lernen wir im anderen den Kameraden der Arbeit kennen und achten. Und wenn wir uns erst gegenseitig kennen und achten, dann verstehen wir uns auch. Deshalb sich nicht zieren und Müdigkeit vor-schützen! Mit unserem Beitrag, und sei er noch so klein, den wir unserer „Werks-Zeitung“ zuschicken, arbeiten wir an der Betriebsgemeinschaft — und das sind wir selbst.

Es verbleiben noch eine Reihe Gewinne in unserem Gewinnrade, sie zu entdecken, überlassen wir aber unseren Kameraden, die bisher in der Etappe standen. An der Front des großen Völkerringens hieß der Ruf: „Freiwillige vor!“ An der Front täglicher Arbeit heißt es nicht anders:

Freiwillige vor!

Wer an unserer „Werks-Zeitung“ mitarbeitet, hilft mit am Vierjahresplan und an der Verwirklichung der Betriebsgemeinschaft — und das ist jeden Einsatz wert!



Gespräch an der Bohrmaschine

Du, Karl, hör mal, ich kann mir das gar nicht erklären, ich habe da kürzlich einen Bohrer noch abgebrochen, als die Bohrung bereits durch war. Kannst du dir das erklären?

Das glaube ich! Weißt du, mein lieber Fritz, wenn man schon jahrelang auf dem Fach arbeitet, wäre es ganz schlimm, wenn man auf so 'ne Frage keine Antwort geben könnte. Nebenbei gesagt, ging mir das früher genau so mit dem Bohrerabreißen, bis ich dahinter kam, daß meine Spindel toten Gang in axialer Richtung hatte, beim Durchbohren daher durchsackte und dabei den Bohrer spaltete, oder aber abbrach wegen Einhängens des Spans.

Du hast recht, Karl, das ist es. Sag mal, kannst du mir nicht auch raten, wie ich Paßbohrungen sauber, glatt und rasch fertigbringe? Ich verlaboriere immer eine ganze Menge Zeit, und hernach sind die Bohrungen meist doch noch rissig.

Wenn du mit einem Spiralbohrer je nach dem Paß 2 bis 3 Millimeter kleiner vorbohrst, einem drei- oder vierschneidigen Aufbohrer oder Aufstecksenter mit 0,2 bei höchstens 0,3 Untermas aufbohrst und dann mit der Reibahle nachreibst, muß die Bohrung sauber sein. Bei ganz besonders genauen Bohrungen reibe ich mit einer abgenützten Reibahle vor und mit einer verstellbaren nach.

So habe ich es doch auch gemacht, hast du noch einen besonderen Vorteil dabei?

Ich mache es immer so: Beim Anbohren mit dem Spiralbohrer bohre ich mit Handvorschub an und schalte erst dann den Vorschub ein. So schone ich den Bohrer und kann lange damit arbeiten, ohne ihn schleifen zu lassen. Schleifst du denn nicht deine Bohrer selbst?

Früher tat ich das auch, bis ich dann herausfand, daß ich die Bohrer immer etwas einseitig schleif, und deshalb die Spitze bald wieder stumpf war. Besonders das Anspitzen des Bohrerfiskus war nicht leicht auf unserem Schleifbock auszuführen. Ich hatte immer viel Ärger und Zeitverlust dadurch.

Ja, aber es schleifen doch viele ihre Bohrer selbst.

Die werden alle noch durch Schaden klug, ich dachte früher auch anders. Heute fasse ich alle meine Bohrer in der Werkzeugausgabe und gebe besonders darauf acht, daß der Kern richtig angeschliffen und die Bohrerfise scharf ist. Ist diese abgenützt, was vom Außermittelschleifen von Hand kommt, so zwingt der Bohrer, wird warm oder pfeift und ist bald stumpf. In diesem Falle schleifen unsere Kollegen den Bohrer noch mehr aus dem Mittel, was aber direkt verkehrt ist, denn dann werden die Löcher größer als der Bohrerdurchmesser und unsauber. Der Bohrer wird auch rascher stumpf.

Das ist mir neu, Karl, da will ich in Zukunft beim Holen des Bohrers doch auch darauf achten; ich hole lieber gleich zwei Bohrer zum

Wechseln und laß das Schleifen sein, dann spare ich Zeit.

Auch das rasche Laufenlassen ist nicht gut; ich rechne mir immer die Umdrehungszahl des Bohrers aus, z. B. bei 40 $\times$ 6000:40 = 150 Umdr. in der Minute. Bei hartem Material und bei ganz großen Durchmessern gehe ich mit der Drehzahl bis zur Hälfte herunter, während ich bei weichem Material oft noch höher schalte.

Die 6000 will ich mir auch merken; die Drehzahltafel ist ja auch an meiner Maschine dran. Uebrigens habe ich beim Aufbohren die gleichen Umdrehungen genommen und den gleichen Schub, war das richtig?

Nein, das war nicht richtig, da werden die Löcher oft nicht glatt. Beim Aufbohren nehme ich die halbe Drehzahl, oder noch weniger als beim Bohren, dagegen den doppelten bis dreifachen Vorschub, so daß ich immer noch rascher fertig werde. Beim Bohren nehme ich 0,15 bis 0,3, beim Aufbohren 0,5 bis 0,6 Vorschub, je nach Durchmesser. Doch darfst du beim Bohren genau fluchtender Löcher den Vorschub nicht so groß wählen, weil der Bohrer leicht verläuft, der Aufbohrer und die Reibahle dem Loch nachlaufen und die Bohrungen dann schief werden können.

Das will ich mir alles merken. Hast du beim Reiben auch noch besondere Vorteile?

Beim Reiben lasse ich ganz langsam laufen, z. B. bei 40 $\times$ 1400:40 = 35 Umdr. in der Minute, dagegen transportierte ich von Hand mit großem Vorschub bis 1 Millimeter und noch mehr. Du wirst das noch nicht fertigbringen, dazu gehört Geschick und Übung, aber wenn du den größten Vorschub deiner Maschine, meistens 0,6 Millimeter, schalten läßt, so wird das Loch tadellos glatt. Beim Holen des Werkzeuges mußt du dem Ausgeber das betreffende Material nennen, dann gibt er dir die passende Reibahle; Reibahlen für weiches Material, das lange Späne gibt, wie z. B. Flußstahl, haben runden Anschnitt und kleinen Hinterschleifwinkel, Reibahlen für bröckliches Material, wie G. E., haben kegeligen Anschnitt und größeren Hinterschleifwinkel, sind also geiziger geschliffen.

So mußt ich mir also 6000 und 1400 merken, das ist ja sehr einfach.



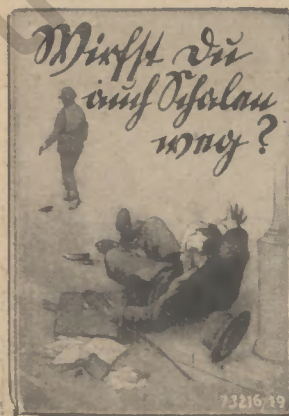
UNFALLVERHÜTUNG

Arbeitskameraden!

Täglich seid ihr Unfallgefahren ausgesetzt; bestehende Bilder zeigen einige Beispiele.

Ihr müßt daher stets auf **Anfallverhütung** bedacht sein!

Deshalb: Zuerst die Sicherheit!





Kleintierzucht

Unsere Hühner müssen mehr legen!

Heute noch beträgt die Leistung unserer Hühner im Jahresdurchschnitt nur 90 Eier. Auf jeden Einwohner in Deutschland kommt rund eine Legehennen und jeder Deutsche verzehrt jährlich durchschnittlich 115 Eier, die fehlenden 25 Eier je Henne müssen aus dem Auslande bezogen werden. Es mußten z. B. im Jahre 1936 noch 1,22 Milliarde Stück Eier eingeführt werden.

Diese fehlenden Eier könnten nun einfach durch Erhöhung des Tierbestandes erzeugt werden. Hiermit wäre aber gleichzeitig ein Mehrverbrauch an Futter notwendig. Die Richtlinien im Vierjahresplan für den Hühnerhalter gehen dahin, den Eierbedarf ohne Erhöhung des Tierbestandes zu decken, d. h. die Leistung bei den Tieren zu steigern. Es ist erwiesen, daß die schlechten Leger in den Beständen der unorganisierten Geflügelhalter zu finden sind, während in den Betrieben der organisierten Geflügelzüchter und -halter die durchschnittliche Jahresleistung je Henne etwa 160 Eier beträgt. Bei den noch rückständigen Geflügelhaltungen wird eine jährliche Durchschnittsleistung von etwa 140 Eiern angestrebt.

Ursache der schlechten Leistung der Hühner in hunderttausenden von Kleinhaltungen sind das Tiermaterial, die Unterkunftsräume, Fütterung und Pflege. Alles Punkte, die sich bei gutem Willen leicht abstellen lassen. Hierzu ist jedoch eine umfassende Aufklärung nötig. Aus diesem Grunde hat der dem Reichsnährstand angegliederte Reichsverband Deutscher Kleintierzüchter e. V. die Mitglieder der örtlichen Geflügelzuchtvereine beauftragt, unverzüglich die unorganisierten Geflügelkleinhalter in allen Orten Deutschlands zu beraten. Hierdurch sollen die Mängel abgestellt und die Leistungen der Tiere gesteigert werden.

Unterstützt wird diese Beratungstätigkeit wesentlich durch Beihilfen des Reiches für die Beschaffung von gutem Tiermaterial, für den Um- und Neubau von Geflügelställen sowie für die Anschaffung von künstlichen Gluckern. Zumeist wird in diesen Geflügelhaltungen noch ein Gemisch raffeloser, zum Teil stark überalterter Tiere gehalten, die auch bei ordnungsgemäßer Fütterung und Unterbringung keine 140 Eier im Jahre legen. Diese Tiere sollen nach und nach durch Tiere aus Leistungszüchten ersetzt werden.

Mit der sprichwörtlich gewordenen Hühnerleiter muß aufgeräumt und den Tieren ein heller und luftiger Stall gebaut werden, in dem sie sich auch wohlfühlen. Für den Umbau von Ställen gewährt das Reich einen Zuschuß von 1,50 RM. je Quadratmeter Stallbodenfläche und bei Neubauten 3 RM. je Quadratmeter Bodenfläche.

Allein mit der Beschaffung eines guten Tierbestandes und dem Bau eines zweckentsprechenden Hühnerstalles ist es noch nicht getan. Selbst die best durchgezüchtete Henne ist nicht in der Lage Eier zu legen, wenn ihr die nötigen Stoffe zur Bildung von Eiern vorenthalten werden. Es genügt nicht, das Hühnerfutter allein aus Kartoffelschalen, Kleie und Körnern bestehen zu lassen. Die einseitige Körnerfütterung muß beseitigt werden. Nicht nur deshalb, weil Körnerfutter teuer und knapp ist, sondern vor allem, weil die Hennen verfatzen und dann keine Eier legen. Es genügen je Huhn und Tag 35 Gramm Körner, wenn nebenher Hausabfälle verfüttert werden, die mit Kleie, Schrot und tierischem Eiweiß angemengt werden.

Sehr wichtig ist es, daß jeder Geflügelhalter die Legeleistung kontrolliert. Zu diesem Zweck hat der Reichsverband Deutscher Kleintierzüchter Veggelisten herausgegeben. Der Zweck dieser Veggelisten ist, den Geflügelhaltern eine Übersicht über die Legeleistung ihrer Hühner zu geben. Den Geflügelkleinhaltern erwachsen durch diese Beratung keinerlei Kosten, im Gegenteil, der Beratungshelfer kommt als Freund zu ihnen und erwirkt auch durch seinen Vereinsvorsitzenden die nötigen Beihilfen. Aus diesem Grunde kann man nur wünschen, daß seine Arbeit von Erfolg gekrönt ist, d. h. daß alle Geflügelkleinhalter nach seinen Richtlinien und Anweisungen arbeiten. Wir werden dann auch auf dem Gebiet der Geflügelzucht das Ziel des zweiten Vierjahresplanes, den Bedarf an Eiern im Lande selbst zu erzeugen, erreichen.



Schachzettel

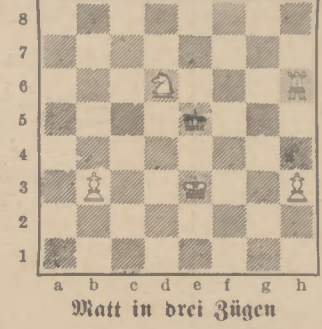
Schwarz rettet sich im letzten Moment

Diese Partie ist am 14. November 1937 um die Bochumer Stadtmeisterschaft von Lies, dem bekannten Bochumer Problemkomponisten (Weiß) und Dr. Kumpmann, Blankenstein (Schwarz), gespielt worden.

1. e2 — e4 e7 — e6
2. d2 — d4 d7 — d5
3. Sb1 — c3 (Französische Eröffnung)
3. Lb4
- (Fesselung des Springers)
4. Ld2 (Weiß hebt die Fesselung auf)
4. c7 — c5
5. d4 × c5 L × c5
6. e4 × d5 e6 × d5
7. Lf4 Sf6
8. L × Sb8 (durch diesen Abtausch, nimmt Weiß Schwarz die Möglichkeit, die lange Rochade zu machen).
8. T × Sb8
9. Lb5 + Ld7
10. De2 + Le7
11. 0—0! (in dieser Stellung kann Weiß zum Angriff übergehen).
11. 0—0??
- (dadurch verliert Schwarz eine Figur).
12. S × d5 Te8
13. S × S+ L × S
14. Td1 × Ld7 (dadurch hat Schwarz eine Figur weniger, außerdem eine katastrophale Stellung).

14. L × b2 + (!)
- (Der König kann den Käufer nicht schlagen, da sonst für Weiß Damenverlust droht. K × Lb2; Df6 + nebst T × De2).
15. Kb1 Da5
16. De4 Da3
17. D × f7 + Kh8
18. Sf3 (neue Truppen für den Angriff).
18. Lf6
19. Db3 Da5
20. Td5 (der schwarze Turm ist in Gefahr).
20. Te8 — c8
21. Ld7 Te8 — c5
22. c2 — c4 a7 — a6
23. Th1 — d1 De7
24. T × T D × T
25. Td2 (deckt den Buben f2).
- b7 — b5
26. c4 × b5 a6 × b5
27. Te2 Dd6
28. L × b5 h7 — h6
29. Td2 De5
- (Es ist jetzt interessant, zu beobachten, wie Schwarz durch einige geschickte Züge, die schon fast verloren gegebene Partie noch rettet).
30. a2 — a4 Df5 +
31. De2 Dg4
32. De7 Db4 +
33. Ka2 De3

Aufgabe 5



Matt in drei Zügen

34. Ld3 (Weiß hat die Gefahr erkannt).
34. Da1 +
35. Kb3 De3 +
36. Ka2 Da1 +
- (Schwarz hielt Schach durch ewiges Remis).
- Eine interessante Partie, die für Schwarz jedoch noch Gewinnchancen hatte: Da1+; Kb3; Te3+; Kb4 usw.

Lösung der Aufgabe 4

- Db3 — c3 f6 — f5
- De3 — e5++



Werkstättenleiter

Unsere Jubilare

Presswerke Brackwede

Fünfundzwanzig- jähriges Dienstjubiläum

Revisionschlosser Wilh. Berleger,
Betrieb II, eingetr. 21. Mai 1913



Henrichs- hütte

Auf eine fünf-
undzwanzig-
jährige Tätigkeit
konnten zurück-
blicken:

Karl
Kempkes
Hobler
Mechan.-
Werkstatt I
am 21. 5. 38



Georg
Reiderling
Kran-
führer
Stahlwerk
am 26. 5. 38



Ferdinand
Flügge
Maschinen-
betrieb
am 28. 5. 38



Wilhelm
Bachhaus
Gießgruben-
arbeiter
Stahlwerk
am 28. 5. 38



Otto
Grunert
Schlosser
Mechan.-
Werkstatt I
am 30. 5. 38



August
Gräwingholt
Vorarbeiter
Mechan.
Werkstatt I
am 30. 5. 38

Den Jubilaren
unsere herzlichsten
Glückwünsche.

Familiennachrichten

Henrichshütte

Eheschließungen:

Heinrich Bress, Stahlformgießerei, am 21. 5. 38; Paul Lappe, Hochofen, am 19. 5. 38; Wladislaus Szymanski, Stahlwerk, am 21. 5. 38; Wilhelm Losch, Stahlwerk, am 19. 5. 38; Albert Brust, Stahlwerk, am 20. 5. 38; Moisius Klein, Stahlformgießerei, am 21. 5. 38; Karl Gale, Hochofen, am 20. 5. 38; Gustav Sommerfeld, Hochofen, am 25. 5. 38; Ewald Dolling, Stahlwerk Rep.-Werkstatt, am 28. 5. 38.

Ein Sohn:

Max Kiefe, Hammerwerk, am 20. 5. 38 — Max; Johann Berthold, Hochofen, am 23. 5. 38 — Hans Günter; Fritz Lebrecht, Stahlwerk, am 11. 5. 38 — Friedrich; Wilhelm Wiesner, Verwaltung, am 27. 5. 38 — Rolf; Emil Winter, Stahlgießerei, am 19. 5. 38 — Kurt; Franz Sanke, Konstruktionswerkstatt, am 31. 5. 38 — Franz Udo; Theodor Menn, Walzwerk I, am 31. 5. 38 — Hans Dieter.

3 willinge:

Josef Berger, Stahlwerk, am 26. 5. 38 — Hans Dieter und Karl Heinz.

Eine Tochter:

Ferdinand Stoffel, Gießerei, am 2. 5. 38 — Ingrid; Erich Bingenfeld, Stahlwerk, am 23. 5. 38 — Gerda; Anton Linnenbaum, Elektrowerkstatt, am 28. 5. 38 — Walburga; Leo Pisters, Mech. Werkstatt II, am 28. 5. 38 — Maria Magdalena; Josef Schnaase, Kumpelbau, am 2. 6. 38 — Walburga.

Stahlwerk Krieger

Eheschließungen:

Wilhelm Henden, Instandsetzungswerkstatt, am 14. 5. 38; Hermann Schmitz, Bearbeitungswerkstatt, am 21. 5. 38.

Eine Tochter:

Matthias Gallas, Bearbeitungswerkstatt, am 19. 5. 38 — Anna Barbara.

Sterbefälle:

Gesellschaftsmitglied Ludwig Böntgen, Stahlwerk, am 26. 5. 38.

Gelsenkirchener Gussstahlwerke

Eheschließungen:

Otto Meise, Mechanische Werkstatt, am 17. 4. 38; Hubert Buschmeier, Radfabrikbetrieb, am 18. 5. 38; Hermann Kammann, Radfabrikbetrieb, am 19. 5. 38.

Verlag: Gesellschaft für Arbeitspädagogik m. b. H., Düsseldorf. Hauptabteilung: P. Rud. Fischer, Vereinigte Werkszeitungen, Hütte und Schacht, Düsseldorf, Schleifweg 728. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: i. V.: Georg Fischer, Düsseldorf. Druck: Droste Verlag und Druckerei KG, Düsseldorf, Pressehaus.

Geburten:

Ein Sohn:

Friedrich Melang, Schlosserei, am 7. 5. 38 — Friedrich.

Eine Tochter:

Wilhelm Gütebier, Puherei I, am 6. 5. 38 — Ursula; Helmut Dschewski, Formerei II, am 16. 5. 38 — Edeltraut; Erich Bartsch, Reparaturschlosserei, am 21. 5. 38 — Hannelore.

Sterbefälle:

Heinrich Riegel, Puherei, Kind Edith, am 23. 5. 38.

Nachruf

Am 24. Mai 1938 verschied nach schwerer Krankheit unser Gesellschaftsmitglied

Herr Otto Döring

Der Verstorbene war mit Unterbrechungen über sieben Jahre bei uns tätig und war uns stets ein fleißiger und pflichtbewußter Arbeitskamerad, dessen Andenken wir in Ehren halten werden.

Führer des Betriebes und Gefolgschaft der
Ruhrstahl Aktiengesellschaft, Henrichshütte

Nachruf

Nach schwerer Krankheit verschied am 18. Mai 1938 unser Gesellschaftsmitglied

Herr Otto Bölling

Der Verstorbene war über dreizehn Jahre in unserer Modellschreinerei tätig und war uns stets ein braver, fleißiger und pflichtbewußter Arbeitskamerad, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden.

Führer des Betriebes und Gefolgschaft der
Ruhrstahl Aktiengesellschaft, Henrichshütte

Nachruf

Am 8. Mai 1938 verschied nach kurzer, schwerer Krankheit unser Gesellschaftsmitglied

Herr Otto Stollmann

Wir verlieren in dem Verstorbenen einen treuen und pflichtbewußten Arbeitskameraden, der über neunzehn Jahre in unseren Diensten stand.

Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Führer des Betriebes und Gefolgschaft der
Ruhrstahl Aktiengesellschaft, Henrichshütte

Nachruf

Am 26. Mai 1938 verstarb nach langem, schwerem Leiden unser Gesellschaftsmitglied

Herr Ludwig Böntgen

im Alter von beinahe achtundvierzig Jahren. Der Entschlafene war seit dem Jahre 1932 bei uns beschäftigt und hat sich stets als ein bewährter Mitarbeiter und guter Arbeitskamerad erwiesen, der immer in treuer Pflichterfüllung zu unserem Werk stand. Wir werden dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Betriebsführer und die Gefolgschaft der
Ruhrstahl Aktiengesellschaft, Stahlwerk Krieger

Gutes Herrenrad

mit Boschbeleuchtung und neuer Bereifung, alles in tadellosem Zustand, für 30 Mark zu verkaufen.
Hüttenstraße 23, erste Schelle links

Gut erhaltene

Flurgarderobe
billig zu verkaufen.
Zu erfragen:
Hattungen, Bismarckstraße 63