

Der HENSCHEL-Stern



WERKZEITSCHRIFT DER HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

5 1961





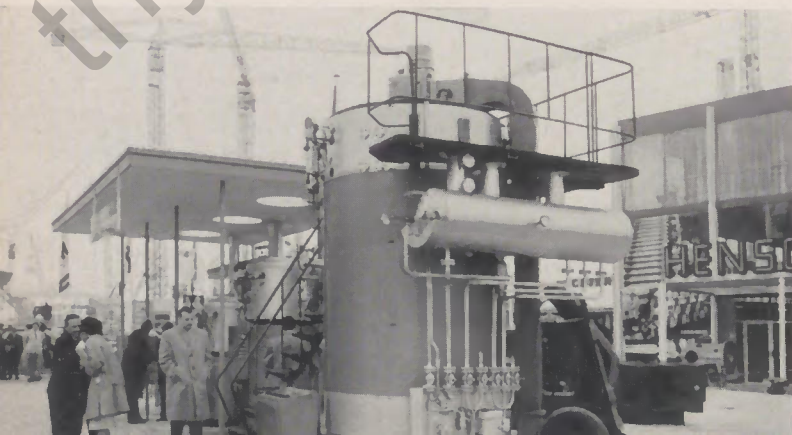
Blick auf die vielbeachtete Gruppe der Henschel-Lokomotiven



Der sudanische Handelsminister, S. E. Irwa (Mitte), besuchte mit einer Wirtschaftsdelegation seines Landes den Henschel-Stand. Ganz links der sudanische Botschafter in Bonn, S. E. Hamid.



Liberianische Gäste: der Generalkonsul der Republik Liberia in Hamburg, King, und Mr. Dweh Brownell vom Departement of Public Works in Liberia.
Großes Interesse fanden die Henschel-Dampferzeuger, insbesondere der HK 3000.



Dr. Fritz Aurel Goergen mit Herrn Ernst Oetker auf dem Henschel-Stand.

Hannover 1961:

Viel Betrieb bei Henschel

Die Deutsche Industrie-Messe in Hannover war für die Henschel-Werke ein außerordentlich großer Erfolg. In- und ausländische Käufer zeigten besonderes Interesse für unsere vollautomatischen Schnelldampferzeuger, für schwere Baufahrzeuge und Baumaschinen sowie für unsere Plastic-Maschinen. Eine große Zahl von Abschlüssen konnte während der 10tägigen Messe getätigt werden. Die intensiven Verkaufsgespräche lassen erwarten, daß in der nächsten Zeit umfangreiche Aufträge für fast alle Produktionsgebiete des Unternehmens aufgegeben werden. Der Erfolg der Messe war für die Henschel-Werke größer als im Vorjahr, wobei der anhaltende Investitionsbedarf der deutschen Industrie eine nicht unerhebliche Rolle spielte.

Der attraktive Stand der Henschel-Werke im Freigelände, der von einem Fachmann als der Messe-architektonisch fortschrittlichste, zweckmäßigste und schönste auf der Hannover-Messe bezeichnet wurde, war auch in diesem Jahr das Ziel tausender von Messebesuchern, die besonders durch die großen Lokomotiven und die schweren Baufahrzeuge angelockt wurden. Auch ging niemand an den anschaulichen Entwicklungs-Darstellungen der Henschel-Fertigungen vorüber, die in der Halle des Pavillons gezeigt wurden.

Delegationen aus über 20 europäischen und überseeischen Ländern suchten den Henschel-Stand auf und zeigten lebhaftes Interesse für unser umfangreiches Produktions-Programm. Fast 200 in- und ausländische Pressevertreter und Fachjournalisten ließen sich über die Henschel-Werke informieren. Rundfunk, Fernsehen und Wochenschauen blendeten in ihre Sendungen den Henschel-Stand ein, wobei im Vordergrund die imponierenden Lokomotiven standen.

Zum Abschluß der Messe fand sich das gesamte Standpersonal, das 10 Tage lang meist bei kaltem, stürmischem und regnerischem Wetter seinen Dienst versah, zu einer kleinen Schlußfeier zusammen, auf der Direktor Peter Angelkort im Namen von Dr. Fritz-Aurel Goergen allen Henschelanern, die zu dem Messe-Erfolg beigetragen hatten, seinen Dank aussprach.

Hannover 1961:

Hinter den Kulissen

Es ist wie beim fahrenden Volk. Zum Teil auf der Schiene, aber auch auf der Landstraße wird die Ausstattung zum Schauplatz gebracht. Hier wird von fleißigen Händen, oft bis spät in die Nacht, die „Arena“ aufgebaut und schließlich kommen die Akteure. Die Vorstellung beginnt –

Hinter den Kulissen im Schatten der Scheinwerfer wirken die Unbekannten. Die Telefonverbindungen gehen hinaus in alle Welt; die Tasten der Fernschreiber lassen das Spiel der Finger über sich ergehen. In den Küchen wird im härtesten Einsatz geschafft, literweise Bohnenkaffee gekocht und ausgegeben, flinke Hände servieren Getränke, Gebäck und Tabakwaren. Die Damen, die so vorbildlich für unsere Gäste sorgen, legen an jedem Tage so manchen ungezählten Kilometer zurück.

Es gäbe einen großen Berg, würde man das bei einer Messe gespülte Geschirr einmal stapeln. Nicht minder groß allerdings wären die Stapel der verteilten Prospekte über unsere Erzeugnisse.

Nichts darf fehlen! Vom Werbegeschenk über den Sanitätskasten bis zum Fleckenwasser muß im Pavillon alles greifbar sein – und ist's. Das fünfte Mal saß Konrad Schiebe als Messeverwaltungschef hinter dem Stahlschreibtisch und hielt mit stählernen Nerven (die muß man dabei haben) alle Fäden zusammen. Er und die umsichtigen Mitarbeiter der Auf- und Abbaukolonnen sind es auch, die als letzte wieder das Messegelände verlassen haben, nachdem die Hauptakteure schon längst weg waren.



Frau Bohlen, Frau Genz und Frau Ziegler (von links nach rechts) sorgen dafür, daß niemand verdurstete.



Stets beschäftigt: die Standleitung. Rechts Herr Schiebe, links Herr Gude.

Wenn auch während der Messe ein ständiges Kommen und Wegfahren herrschte, fanden unsere Fahrer doch hin und wieder ein paar Minuten Zeit zum zünftigen Kartenspiel. Von links nach rechts die Fahrer Hille, Gliem, Schnichels und Schwarz. Mit dem Rücken zur Kamera: Monteur Leifheit.



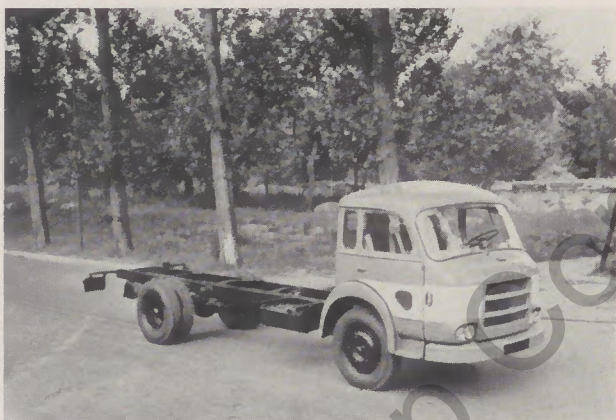
Frl. Heine und Frau Wappler vermittelten Telefongespräche und Fernschreiben in alle Himmelsrichtungen. Rechts Karl Müller von der Schwachstromabteilung, der dafür sorgte, daß alle Leitungen vorbildlich in Ordnung waren.



HENSCHEL und SAVIEM

Zwei große europäische Firmen werden Partner

Die Vereinbarung zur Zusammenarbeit der Henschel-Werke und der Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Équipements Mécaniques SAVIEM in Suresnes bei Paris ist in den letzten Wochen durch die gesamte Wirtschafts-, Fach- und Tagespresse gegangen. Nicht nur die Zeitungen Deutschlands und Frankreichs berichteten über die geplante Zusammenarbeit der beiden großen Firmen, auch die Blätter anderer europäischer Länder und der Vereinigten Staaten griffen die Meldung auf. Allen, die die Entwicklung des wirtschaftlichen Zusammenschlusses Europas mit



SAVIEM - JL 21 mit 11 t Gesamtgewicht.

Interesse beobachten, mußte diese Neuigkeit bedeutsam erscheinen.

Denn gerade im Zeichen der durch die EWG und die EFTA neugeschaffenen Aufgaben haben sich die beiden Firmen entschlossen, auf dem Nutzfahrzeugsektor zusammenzuarbeiten. Ihr Zusammengehen erstreckt sich auf die Gebiete der Entwicklung und der Konstruktion, des Einkaufs, der Fertigung und des Vertriebs. Ein gemeinsames und vollständiges Fertigungsprogramm an Lastkraftwagen und Omnibussen ist geplant. Die Vereinbarung gilt zunächst für 25 Jahre. Die Möglichkeit einer Verlängerung ist vorgesehen.

Wer ist SAVIEM, wer ist dieser neue, wichtige Partner der Henschel-Werke? SAVIEM ist 1955 aus dem Zusammenschluß einer Reihe der bekanntesten französischen Automobilwerke entstanden, aus den Firmen SOMUA, LATIL und dem Lastwagensektor der Régie Nationale des Usines Renault; 1960 kam auch die Omnibusfertigung der Firma Chausson hinzu. Die Aktien des Unternehmens, das über ein Kapital von 27 775 000 NF verfügt, sind im wesentlichen im Besitz der Firma Renault und der Schneider-Gruppe.

SAVIEM beschäftigt 6000 Mitarbeiter. Die wichtigsten Produktionsstätten sind in St. Ouen bei Paris (Motoren und Getriebe), Suresnes bei Paris (Achsen, Sonderfahrzeuge),



Zugmaschine „Pousse-Waggons“ mit Allradantrieb.

in Blainville bei Caen in der Normandie (Fahrgestelle, Lkw-Fahrerhäuser, Kumpelteile, Lkw-Montage) und in Annonay südlich von Lyon (Omnibusse). Die Gesamtfläche dieser Werke erstreckt sich über 1 500 000 qm. Mit Renault arbeitet SAVIEM eng zusammen. Das weltweite Vertriebsnetz dieser Firma steht SAVIEM zur Verfügung.

Zum Produktionsprogramm der SAVIEM gehören Nutzfahrzeuge und Zugmaschinen mit Gesamtgewichten zwischen 11 und 35 Tonnen, Linienbusse, Reisebusse, Zugmaschinen für die Forstwirtschaft, Spezialanfertigungen für die Industrie und für den Straßenbau sowie Sahara-Fahrzeuge. Das Unternehmen hatte 1960 einen Umsatz von 33 Milliarden Altfracs, das sind über 300 Millionen Mark. 1960 wurden 5020 Fahrzeuge gebaut, gegenüber 4252 in 1959. Mit 18,4 Prozent ist diese Produktionszunahme die stärkste, die im Jahre 1960 in der französischen Nutzfahrzeugindustrie zu verzeichnen war.

SAVIEM ist der größte Omnibus-Produzent Frankreichs und der zweite auf dem Lastkraftwagensektor. Das Werk beliefert den französischen Markt für Omnibusse zu zwei Dritteln und hat mehr als 60 Prozent des französischen Omnibus-Exports in der Hand. Wer in Paris war und dort mit einem städtischen Omnibus gefahren ist, hat mit großer Wahrscheinlichkeit ein SAVIEM-Chausson-Fahrzeug benutzt. Mehr als 1500 davon sind allein in Paris als Linienbusse im Dienst.

Anfang 1961 wurde zwischen der Gruppe RENAULT-SAVIEM und der tunesischen Regierung ein Vertrag abgeschlossen, wonach in Tunesien ein Werk errichtet wird, in dem Reisebusse, SAVIEM-Nutzfahrzeuge und RENAULT-Lkws von 1,4 und 2,5 t montiert werden sollen.

Henschel und SAVIEM versprechen sich von ihrer nun begonnenen Zusammenarbeit sehr viel. Enger Erfahrungsaustausch und gemeinsames Bemühen um wirtschaftlichste Fertigung werden die Produktions- und Wettbewerbsfähigkeit beider Unternehmen stärken.



SAVIEM-Chausson-Reisebus mit 45 Sitzplätzen.

Jeder Henschel-Angestellte hat jetzt ein Konto

Alle Henschel-Angestellten, die bislang noch kein Gehaltskonto hatten, sind in den letzten Wochen aufgefordert worden, der Firma mitzuteilen, bei welchem Geldinstitut sie ein solches Konto einrichten werden. Mit Wirkung vom 1. Mai ist in unserem Werk die seit langem geplante bargeldlose Gehaltszahlung verwirklicht worden. Dies war der erste Schritt einer wichtigen Rationalisierungsmaßnahme; in absehbarer Zeit wird als zweiter Schritt die Einführung der bargeldlosen Lohnzahlung folgen.

Daß unser Werk bestrebt ist, auf allen Gebieten zu rationalisieren, empfinden die meisten Betriebsangehörigen längst als selbstverständlich; und man beobachtet, daß die Bereitschaft, in dieser Richtung mitzuwirken, ständig größer wird. Nur durch rationelles Arbeiten ist es dem Unternehmen möglich, auf dem Gebiet des Sozialwesens so wesentliche Vergünstigungen zu gewähren, wie die kürzlich beschlossenen.

Mit der bargeldlosen Gehaltszahlung folgt Henschel dem Beispiel zahlreicher großer und kleiner Firmen im Ruhrgebiet, in Nord- und Süddeutschland. Bei vielen von ihnen sind Gehalts- und Lohnzahlungen längst mit bestem Erfolg auf das bargeldlose System umgestellt worden. In Kassel ist es unter anderem die Stadtverwaltung, die seit einiger Zeit sämtliche Bezüge – die des besoldeten Stadtrats ebenso wie die der städtischen Raumpflegerin – auf Konten zahlt. Bei Henschel sind von der jetzt fälligen Umstellung verhältnismäßig wenige Betriebsangehörige betroffen. Mehr als zwei Drittel aller Angestellten hatten bereits ein Gehaltskonto. Von den übrigen hatten viele die Absicht geäußert, sich ohnehin ein solches einrichten zu wollen.

Der Kundendienst der Sparkassen ist jetzt noch mehr ausgebaut worden. Die Stadtparkasse mit ihren zwölf Zweigstellen im Stadtgebiet, die Kreissparkasse mit ihrem weitgestreuten Netz von Filialen und die Spar- und Kreditkasse Bettenhausen halten ihre Schalter freitags bis 18 Uhr (bei Bedarf auch länger) geöffnet. Darüber hinaus hat die Kreissparkasse bei ihren Hauptzweigstellen an „geschlossenen“ Samstagen einen Notdienst eingerichtet. Die Stadtparkasse wird die Vergrößerung und die Neueröffnung von Filialen in den „Henschel-Vierteln“ beschleunigen.

Die Bewohner des Landkreises können ebenfalls ohne Schwierigkeit eine Bankverbindung aufnehmen. In den 39 Gemeinden des Landkreises Kassel z. B. gibt es 34 Hauptstellen oder Filialen der Kreissparkasse. Gleichartige Verhältnisse wie im Landkreis Kassel liegen im gesamten Einzugsgebiet der Henschel-Belegschaft vor.

Der Kasseler Einzelhandel steht der neuen Entwicklung aufgeschlossen gegenüber. Das Scheckgeschäft hat von Monat zu Monat an Bedeutung gewonnen. Wie der stellvertretende Geschäftsführer des Einzelhandelsverbandes, Dr. Fichtner, mitteilte, wird der Verband seine Mitglieder von der neuen Maßnahme der Henschel-Werke unterrichten und sie bitten, sich noch mehr als bisher auf das Scheckgeschäft einzustellen. – Die Einzelhandelsgeschäfte sind zur Zusammenarbeit um so lieber bereit, als die Erfahrung gezeigt hat, daß parallel zur Einführung bargeldloser Gehalts- und Lohnzahlung die Fälle von Scheckbetrug keineswegs zugenommen haben.

„Bargeldlos“, „Gehaltskonto“, „Zahlung durch Scheck“ – dies alles klingt für den, der noch nicht oder nur wenig mit Banken und Sparkassen zu tun hatte, zunächst unvertraut, so etwa nach höherem Kapitalismus oder sonst einer Geheimwissenschaft. Dabei ist alles weit weniger kompliziert, als ein Moped zu reparieren, eine teilelektrifizierte Küche zu bedienen, eine umständliche Zugverbindung nach einem entlegenen Ort auszuknobeln oder einen Teilzahlungsvertrag auszufüllen. Derartige Dinge aber traut sich heute fast jeder zu. – Selbstverständlich werden die Geldinstitute ihre neuen Kunden ganz besonders aufmerksam beraten und ihnen in allen Zweifelsfragen Auskunft geben.

Begleiten wir doch einmal Herrn Grinzelhuber, der sich ein Gehaltskonto einrichten läßt, auf seinem ersten Weg zur Sparkasse. Sein neues Konto ist gleichzeitig ein Spargirokonto. Als neugebackener Kontoinhaber erhält er zunächst ein Scheckheft und ein Heft oder einen Block mit Girokarten und wird darüber belehrt, daß er über das Guthaben auf seinem Konto entweder durch

Barabhebung,
Überweisung,
Scheck oder
Dauerauftrag

verfügen kann.

Herr Grinzelhuber war übrigens einer von denen, die von der bargeldlosen Gehaltszahlung anfangs überhaupt nichts wissen wollten. Der Weg zur Sparkasse kostete ihn Zeit und Mühe, hat er gesagt. Jetzt stellt er aber schon fest,



Man zahlt heute mit Scheck!



Selbst ausgesprochen schüchterne Hausfrauen verlieren bald ihre Scheu vor dem Bankschalter



"WAS!
Bei 87 Pfennig für Radieschen wollen
Sie keinen Scheck annehmen?"

Zeichnungen: Benno Spliet

daß er durch Einschaltung der Kasse bei allen seinen Zahlungen sehr viel Zeit spart.

Barabhebungen am Schalter kann außer Herrn Grinzelhuber selbst nur eine bei Kontoeröffnung dazu ermächtigte Person vornehmen. Grinzelhuber oder sein Bevollmächtigter müssen bei der Abhebung jedes Mal ihre Unterschrift leisten. Grinzelhuber hat seiner Frau eine entsprechende Vollmacht erteilt. Sein Kollege Kinzelbusch, der die Gattin keinesfalls wissen lassen will, was er verdient (das ist übrigens wenig schön von ihm!), hat seiner Frau keine Vollmacht gegeben. Sie kann aber trotzdem Geld für ihn abheben, wenn er ihr einen Scheck mitgibt.

Grinzelhuber und Kinzelbusch können es sich jetzt leisten, den Bargeldbestand zu Hause auf ein Mindestmaß zu beschränken. Risiken vieler Art – Schäden durch Verlust, Vernichtung, Diebstahl, Falschgeld, Zahlungsversehen – werden dadurch vermindert.

Überweisungen auf Spargirokarten füllt Herr Grinzelhuber in aller Ruhe zu Hause aus. Er stellt bald fest, daß dies die beste und bequemste Art ist, bargeldlos Rechnungen zu begleichen, Miete, Beiträge und Gebühren zu überweisen, sofern er nicht schon einen Dauerauftrag dafür erteilt hat. Giroanweisungen sind leicht zu handhabende Durchschreibebblätter, bei denen in einem Arbeitsgang drei gleichlautende Formulare ausgefüllt werden. Das dritte Blatt muß die rechtsgültige Unterschrift des Ausstellers tragen. Erstes und drittes Blatt gehen an das Geldinstitut, das zweite behält man als Beleg für die eigene „Buchführung“. So hat man einen einwandfreien Nachweis über alle Zahlungen! – Übrigens ist es nicht erforderlich, die ausgefüllten Girokarten während der Geschäftsstunden am Schalter abzugeben. Die meisten Geldinstitute haben besondere Briefkästen, in die man jederzeit, sei es sonntags oder mitten in der Nacht, die ausgefüllten Formulare einwerfen kann.

Der Scheck leistet Herrn Grinzelhuber bei zahllosen Gelegenheiten ausgezeichnete Dienste. Da er nun weniger Geld im Haus hat, kann es vorkommen, daß er einen Lieferanten nicht bar bezahlen kann. Oder er will einen größeren Gegenstand kaufen und hat nicht genügend Geld bei sich. Oder er braucht Geld vom Konto und will jemand bei der Sparkasse vorbeischieken, der keine Vollmacht hat. In allen diesen Fällen füllt er einen Scheck aus – mit Betrag, Name des Empfängers, Ort und Datum und vor allem mit seiner Unterschrift. Ohne Unterschrift ist kein Scheck gültig. – Die Kreissparkasse hat übrigens seit einiger Zeit

auch für die Barabhebung das Schecksystem eingeführt. Wenn der Kontoinhaber statt des Barauszahlungsscheins einen Scheck abgibt, geht es besonders schnell: er erhält sein Geld ohne vorherige Nachprüfung des Kontos. Beim Einkaufen holt Herr Grinzelhuber als vernünftiger Mensch sein Scheckbuch allerdings nur heraus, wenn es sich um etwas größere Beträge handelt. Die Zeitung zu 20 Pfennig und die Zigaretten zu einer Mark bezahlt er weiter in bar.

Der Dauerauftrag schließlich ist noch ein echter Schritt zur Rationalisierung innerhalb Herrn Grinzelhubers privaten Finanzwesens. Er kann dadurch auf eine einmalige Formalität hin gleichbleibende Zahlungen wie Miete, Schulgeld, Bausparkassen- und Versicherungsbeiträge laufend durch die Bank erledigen lassen. Sogar betragsmäßig wechselnde Verpflichtungen wie Strom-, Gas- und Wasserrechnungen können durch Dauerauftrag geregelt werden. Das erspart Herrn Grinzelhuber viel Mühe und verhindert, daß er eine wichtige Zahlung vergißt.

Eines weiß Herr Grinzelhuber als redlicher Mensch natürlich von vornherein: er kann nicht über mehr Geld verfügen, als er auf dem Konto hat. Über seinen Kontostand unterrichten ihn die Kontoauszüge. Die Kreissparkasse schickt diese allwöchentlich kostenlos ihren Kunden ins Haus. Bei anderen Kassen kann man sie entweder regelmäßig abholen oder sie sich täglich bzw. wöchentlich gegen einen Unkostenbeitrag schicken lassen.

Ist das Guthaben aufgebraucht, darf also Grinzelhuber so ohne weiteres vor der nächsten Gehaltsüberweisung weder Schecks noch Überweisungen ausschreiben und auch kein Bargeld abheben. Jedoch kann er jederzeit bei seiner Sparkasse einen Kredit in Anspruch nehmen. Den Inhabern von Gehalts- und Lohnkonten werden solche Kredite ohne große Formalitäten und zu äußerst günstigem Zinssatz eingeräumt. Der Zinssatz ist vorteilhafter als der einer Teilzahlungsbank oder bei einem Abzahlungsgeschäft. Sparkassen und Banken, die Gehalts- und Lohnkonten einrichten, stehen einer Ausdehnung des Kleinkreditgeschäfts (bis DM 2000.–) sehr aufgeschlossen gegenüber.

Viele Möglichkeiten stehen Herrn Grinzelhuber, dem Kontoinhaber, plötzlich offen! Grinzelhuber, der erst so Skeptische, muß zugeben, daß ihm das Scheckbuch in der Tasche ein stolzes Gefühl verleiht. Er fühlt sich sicherer (vor Diebstahl und Verlust), unabhängiger (bei plötzlichen Kaufentschlüssen) und betrachtet sich – mit Recht – als ein modernen denkender Mann.

Wa.

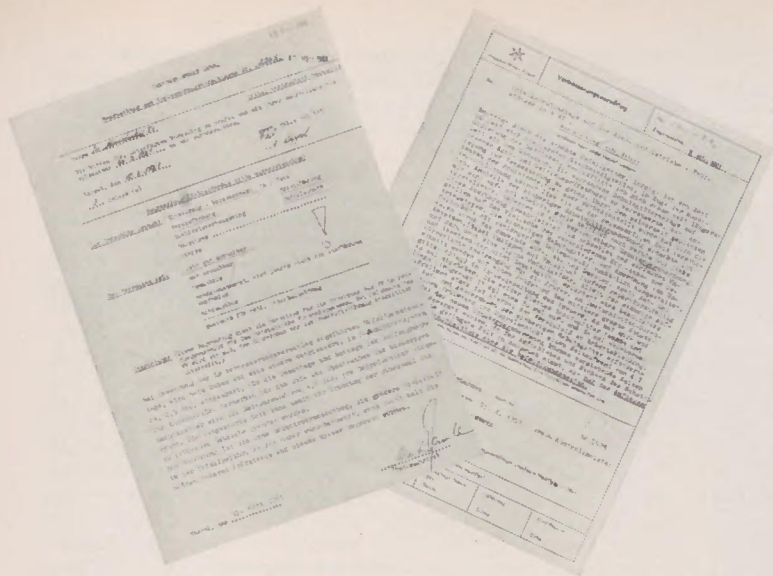
Neues Henschel - Fahrzeug für die Kasseler Feuerwehr

Ein nagelneues Fahrzeug mit Henschel-Fahrgestell vom Typ HS 100 und mit einer auf 30 m Länge vollautomatisch ausfahrbaren Leiter der Firma Metz, Ulm, ist von der städtischen Feuerwehr in Betrieb genommen worden. Die alte Feuerwehrleiter der Stadt wurde nach 26 Jahre langen treuen Diensten in Pension geschickt. In einer Feierstunde übergab Oberbürgermeister Dr. Lauritz Lauritzen den Schlüssel des neuen Wagens an den Leiter des Dezernats für das Feuerlöschwesen, Stadtrat Willi Goethe. Willi Goethe sagte, man habe sich auch diesmal wieder für ein Henschel-Fahrgestell entschieden – nicht aus Lokalpatriotismus, sondern weil man sich in den vergangenen Jahren von der erstklassigen Leistung dieser Fahrzeuge überzeugt habe. Die städtische Feuerwehr hat nunmehr fünf Henschel-Wagen in ihrem Wagenpark. Zur „Begrüßung“ des neuen Fahrzeuges waren sie alle auf dem Hof der Feuerwache aufgeföhren. – Bei der Übergabe waren für die Henschel-Werke Obering. Stein als Leiter der Werkfeuerwehr und Herr Sauvage zugegen.



Unser Bild oben zeigt das neue Henschel-Fahrzeug mit der Metz-Leiter, die nicht nur in die Höhe, sondern auch waagrecht ausgefahren werden kann. Links: Sämtliche Henschel-Fahrzeuge aus dem Wagenpark der Kasseler Feuerwehr.





Gute Ideen machen sich bezahlt

Einmal in jeder Woche tritt der Prüfungsausschuß für Verbesserungsvorschläge aus dem Kraftwagenbau zusammen. Aus diesem Bereich kommen, bedingt durch die dort übliche Fertigung großer Stückzahlen, weitaus die meisten Vorschläge. Dem Ausschuß gehören der Leiter des Betriebs Kraftwagenbau, ein Konstrukteur, ein Kalkulator, der Leiter des Büros Fertigungstechnik, der zuständige Betriebsrat und zwei Herren vom betrieblichen Vorschlagswesen an. In etwas größeren Abständen tagt der zweite Prüfungsausschuß, der für Vorschläge aus allen übrigen Abteilungen zuständig ist.

Bis zu 20 und 30 Verbesserungsvorschläge müssen in jeder der mehrstündigen Sitzungen besprochen werden. Über jeden soll möglichst die endgültige Entscheidung getroffen werden. Dabei kann man weder routinemäßig noch schematisch verfahren, denn gerade im Vorschlagswesen sind neben den technischen und kostenrechnerischen Gesichtspunkten auch die menschlichen nicht zu vernachlässigen. Obwohl jeder Vorschlag, der in den Prüfungsausschuß kommt, zuvor schon nach einem genau festgelegten Plan bearbeitet und begutachtet wurde, entspinnt sich um viele „VV“ nochmals eine lebhafte Diskussion, in dem Bestreben, eine wirklich gerechte und für Einsender und Firma in gleicher Weise zufriedenstellende Entscheidung zu treffen. – Übrigens fällt in der Ausschußsitzung der Name des Einsenders nicht.

Die Vorschläge werden vom Ausschuß entweder

- prämiert, d. h. sie werden auch ausgeführt;
- anerkannt, d. h. es handelt sich um gute Ideen, die momentan nicht verwirklicht werden können. Oder ein Gedanke war von der zuständigen Stelle schon aufgegriffen, ein Vorschlag bringt aber einen beschleunigten Abschluß der Angelegenheit;
- oder abgelehnt, d. h. sie sind gar nicht durchführbar.

Bringt ein Vorschlag theoretisch eine hohe jährliche Einsparung und ist zur Verwirklichung angenommen, so bekommt der Vorschlagseinsender eine Vorprämie, d. h. einen Teil der errechneten, ihm zustehenden Prämie. Erst wenn eindeutig zu sehen ist, daß sich der Vorschlag bewährt, wird die Restprämie ausgezahlt. Erst dann ist der Vorschlag abgeschlossen.

In einer Prüfungsausschuß-Sitzung im Kraftwagenbau kamen unter vielen anderen folgende Fälle zur Sprache:

Ein Vorschlag nimmt zur Konservierung von Blankteilen Stellung. Der Einsender greift ein Problem auf, das seit langer Zeit in der Luft liegt, dem man aber noch nicht durchgreifend zu Leibe gegangen ist. Obwohl der Einsender keine näheren Einzelheiten darüber ausgearbeitet hat, wie man bei einer Änderung vorgehen soll, hat er einwandfrei den Anstoß zu einer Verbesserung gegeben. Ihm wird in Anbetracht der Bedeutung des Problems nicht nur eine Anerkennung, sondern eine Prämie gezahlt.

Eine Reihe von anderen Einsendungen zu verschiedenen Fertigungsproblemen sind technisch gut, doch sind inzwischen Konstruktionsänderungen vorgenommen worden, die diese Vorschläge unbrauchbar oder überflüssig machen.

Trotzdem werden Anerkennungen gezahlt – für gute Ideen und als Ansporn zu weiterer Mitarbeit.

Nicht jeder Vorschlag kann prämiert oder anerkannt werden.

Ein Einsender möchte zum Beispiel ein bestimmtes Teil umgestalten. Er schlägt ein Herstellungsverfahren vor, von dem er sich Gewichtsersparnis und geringere Kosten verspricht. Eine Nachprüfung ergibt, daß dies nicht zutrifft. Der Vorschlag muß abgelehnt werden.

„Einem Einsender die gerechtfertigte Ablehnung seines Vorschlags plausibel zu machen, gehört zu unseren schwierigsten und undankbarsten Aufgaben“, sagt der Leiter des Vorschlagswesens, Schaper. „Es macht uns mehr Freude, jemand mitzuteilen, daß er für seinen Vorschlag tausend Mark erhalten wird!“ Jedes Ablehnungsschreiben enthält eine ausführliche Begründung, die oft sehr weit ins technische Detail geht. „Natürlich machen wir uns immer Sorge darum, ob wir durch eine Ablehnung einen Teilnehmer entmutigen und sein Interesse an unserer Arbeit verlieren. Darum können wir es gar nicht oft genug betonen: eine Ablehnung, auch mehrfache Ablehnungen gegenüber dem gleichen Teilnehmer, bedeuten doch niemals, daß wir auf seine Mitarbeit verzichten wollen!“

Wie gesagt, bevor ein Vorschlag in die Prüfungskommission kommt, ist bereits allerhand mit ihm geschehen. Aus den Vorschlagsbriefkästen oder durch die Werkspost wandern die „VV“ zum Büro des betrieblichen Vorschlagswesens. Zwei Damen prüfen jeden Vorschlag zunächst

Unser Bild unten wurde bei einer Prüfungsausschußsitzung aufgenommen, an der als Gast auch der Einsender eines Vorschlags teilnahm (ganz rechts). Mit ihm unterhalten sich (von rechts nach links) Herr Schöppe von TIKS, Herr Schaper und Herr Schade vom Vorschlagswesen.



darauf, ob er auch ordnungsgemäß ausgefüllt ist. Fehlt die Beantwortung der Frage: „Sind Sie der alleinige Urheber des VV?“, so muß sie durch Rückfragen beim Einsender unter allen Umständen geklärt sein. Besonders ärgerlich ist es, wenn dann auch noch die Telefonnummer fehlt, die auch für andere Rückfragen wichtig sein kann und leider allzuoft vergessen wird! Fehlen Personalangaben, so müssen die Personalabteilungen L und G mit Auskünften helfen.

Für jeden Verbesserungsvorschlag wird eine Karteikarte angelegt. Betrifft der Vorschlag ein Teil mit einer Zeichnungs-Nummer, so wird diese in die Sachkartei eingetragen.



Helga Herlitze und Gisela Dippel vermerken in der Kartei, welche Vorschläge abgeschlossen sind.

gen. Hierbei hat das Vorschlagswesen sofort eine Kontrolle, ob ein gleichlautender Vorschlag schon einmal eingereicht wurde.

Der Einsender erhält dann eine Bestätigung des Eingangs in verschlossenem Briefumschlag und mit dem Stempel „persönlich“.

Die neuen Vorschlagsformulare sind mit drei Durchschlägen versehen. Hat jemand noch ein altes Formular oder einen neutralen Briefbogen benutzt, so muß der Vorschlag nochmals mit drei Durchschlägen abgeschrieben werden, wobei der Name des Einsenders nicht auf den Durchschlägen erscheint. Ohne Namensnennung also wird ein Durchschlag zusammen mit dem „Vorschlagsbewertungsbogen“ der Stelle oder den Stellen zugeleitet, die dazu Stellung nehmen können. Es wird eine Beantwortungsfrist von vierzehn Tagen gestellt. Leider wird diese Frist zuweilen erheblich überschritten.

Herr Schaper und seine Mitarbeiter halten solche Verzögerungen für außerordentlich ungünstig: „Dadurch werden die Einsender verärgert, und das Vertrauen zum Vorschlagswesen leidet.“ – Manchmal kommt es auch vor, daß die Stellungnahmen nicht so klar sind wie sie sein sollten. Das erfordert Rückfragen, schriftlich oder mündlich.

Wenn die Konstruktion mitteilt, daß ein Vorschlag angenommen ist, muß die Kalkulation eine Erfolgsrechnung vornehmen. In einigen Fällen erstellt das Vorschlagswesen diese Rechnung selbst. Mit Stellungnahme und Erfolgsrechnung versehen, gelangen die Vorschläge in den Prüfungsausschuß. Dessen Entscheidung wird dem Einsender in einem Abschlußschreiben mitgeteilt, das von der Geschäftsführung unterschrieben ist.

Ist ein Einsender mit dem Abschlußergebnis nicht zufrieden, so tritt ein fünfköpfiger Beschwerdeausschuß zusammen. Den Vorsitz führt Abteilungsleiter Henneken. In Anwesenheit des Einsenders wird der Vorschlag nochmals durchgesprochen und nach allen Seiten eingehend geprüft. – Eine Einrichtung, die sehr begrüßt wird, sind die Zusammenkünfte der Vorschlagseinsender, die seit einiger Zeit regelmäßig anberaunt werden.

Gegenwärtig werden neue Richtlinien für das Vorschlagswesen ausgearbeitet. Auch nach den bisherigen Grundsätzen war alles darauf ausgerichtet, daß leichtfertige und

oberflächliche Entscheidungen so weit wie möglich ausgeschlossen werden. Daß dieses Ziel noch nicht erreicht ist, liegt daran, daß manche gutachtende Stelle noch nicht mit genügend Aufmerksamkeit und Unvoreingenommenheit auf die Vorschläge eingeht.

Eine gute Idee zu einem Verbesserungsvorschlag kann eigentlich jedem Betriebsangehörigen kommen. In den Richtlinien für Behandlung und Bewertung von Verbesserungsvorschlägen heißt es unter anderem: „Als Verbesserungsvorschlag betrachten wir jeden Vorschlag, der Anlaß zu Verbesserungen gibt, die ohne diese Anregung nicht durchgeführt worden wären.“ Diese Bestimmung gibt einen sehr weiten Spielraum. Trotzdem haben Verbesserungsvorschläge auf bestimmten Gebieten ganz besonders viel Aussicht auf Erfolg. Beachtung verdienen unter diesem Gesichtspunkt alle die Teile, die in großen Stückzahlen zur Fertigung vorliegen oder Dinge, die in großen Mengen verbraucht werden. Die ersteren kommen fast in allen Fertigungszweigen der Firma vor, wenn auch nirgends so häufig wie im Autobau, wo die ausgeprägteste Serienfertigung des Hauses ist. Hilfsmittel aller Art, auch Energie wie Strom, Dampf und Preßluft werden in allen Abteilungen des Hauses verbraucht – und ihr Verbrauch kann Gegenstand von Verbesserungsvorschlägen sein. Tatsächlich wurden schon aufgrund entsprechender Vorschläge Einsparungen erzielt. – Von großem Wert, gerade auch im Hinblick auf die große Zahl neuer Mitarbeiter in unserem Werk, sind Verbesserungsvorschläge, die sich mit dem Unfallschutz beschäftigen. Hier ist auch in rein menschlicher Hinsicht ein reiches Betätigungsfeld für das Vorschlagswesen.

Wie bei kleinsten und – im einzelnen – „geringwertigen“ Teilen ein Verbesserungsvorschlag großen Nutzen bringen kann, beweist folgendes Beispiel: einer der höchstprämiierten Vorschläge eines einzelnen Einsenders betraf Mutttern. Mutttern werden in allen Fertigungszweigen des Hauses verbraucht. Aber, wird man fragen, Mutttern? Was ist daran schon zu verbessern! Der Einsender schlug jedoch eine Vereinheitlichung der Qualität für verschiedene Fertigungszweige vor, mit all ihren Vorteilen, wie z. B. vereinfachte Lagerhaltung, größere Bestellmengen und dadurch günstiger Einkauf, keine Materialverwechslung usw. Eine Schwierigkeit lag in der Forderung eines großen Kunden auf eine besondere Materialgüteklasse. Der Einsender hat es sich jedoch nicht verdrießen lassen, die verschiedensten Widerstände aus dem Weg zu räumen.

Technisch besonders interessant war folgender Vorschlag: Bei der Herstellung von Ziehteilen für den Lkw-Bau ergaben sich lange Zeit Schwierigkeiten durch Reißen des Materials während des Ziehvorgangs. Dadurch gab es erheblichen Ausschuß. Ein Mitarbeiter kam auf den Gedanken, nach Einleitung des Ziehvorgangs, kurz bevor das Material zu reißen begann, ein Messer so wirken zu lassen, daß mit dem Fortlaufen des Arbeitsvorgangs ein Einschnitt zustandekam. Dadurch vermied er das Reißen des Materials und verringerte den Ausschuß ganz erheblich. Auf diesen Verbesserungsvorschlag wurde ein Schutzrecht erteilt, das dem Einsender neben der Prämie noch zusätzlich eine erhebliche Einnahme verschaffte.

Immer daran denken:

Haben Sie nicht auch eine bessere Idee?

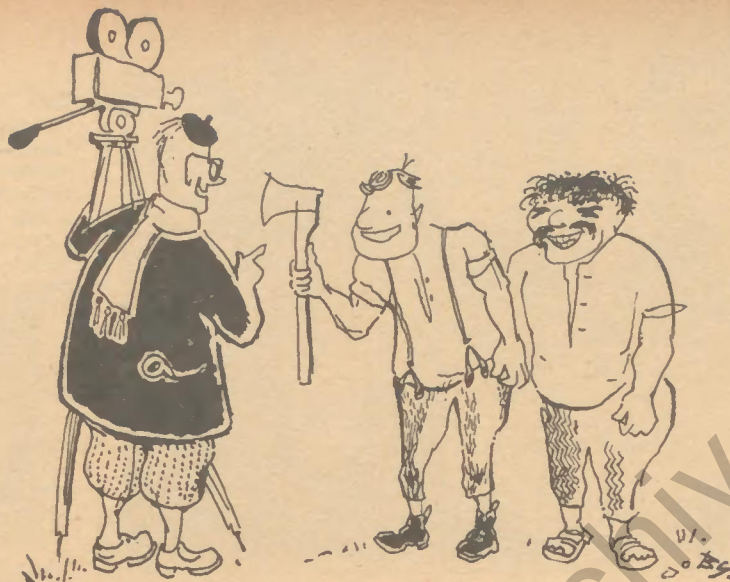
Aber nicht nur rein technische Dinge können Gegenstand lukrativer Verbesserungsvorschläge sein. Vor einigen Jahren schlug eine Mitarbeiterin vor, ein Formular, das bisher auf Karton gedruckt war, aus normalem Papier herzustellen. Diesem Vorschlag wurde zunächst keine Bedeutung beigemessen. Als er dann aber doch in die Tat umgesetzt wurde, stellte man nach einem Jahr fest, daß etwa 300 000 dieser Formulare gedruckt werden mußten und die Umstellung auf einfaches Papier eine ganz erhebliche Ersparnis bedeutete. Die „kleine“ Idee mit den Kartons brachte der Einsenderin DM 155,—. Andererseits sind Vorschläge, die dem Urheber tausend Mark und mehr bringen, bei uns keine Seltenheit...

H. Herlitze/Wa.

Die Familienaxt

Heitere Skizze

von Hans Breiteneichner



Zeichnung: Benno Splieth

„Ihr müßt mehr Familienstolz aufbringen!“ ermahnte der Gemeindevorsteher die Brüder Max und Michael. Die beiden Brüder waren Holzfäller und hatten noch nie darüber nachgedacht, was Familienstolz ist.

„Paßt einmal auf!“ fuhr der Gemeindevorsteher fort. „Euer Vater war doch Holzfäller, und auch schon euer Großvater war Holzfäller. Stimmt's?“

Max und Michael nickten zustimmend. „Und auch schon unser Urgroßvater hat Bäume gefällt!“

„Wißt ihr das genau?“

„Dort lehnt die Axt, mit der schon unser Urgroßvater gearbeitet hat!“

Der Gemeindevorsteher rang nach Luft. „Und das sagt ihr so leicht hin, ohne jeden Respekt? Ihr wißt tatsächlich nicht, was es bedeutet, eine lückenlose Reihe von Ahnen zu besitzen, die dem gleichen Beruf nachging. Wißt nicht, daß ihr eine wahre Holzfällerdynastie seid. Daß diese Axt vor euch, ererbt von euren Vätern, sozusagen als Familienaxt hoch in Ehren gehalten werden muß. Aber wartet nur, ihr werdet schon noch selbst erkennen, was ihr daran habt.“

Und der Gemeindevorsteher, der ein sehr tüchtiger Gemeindevorsteher war, schickte einen ausführlichen Bericht an die übergeordnete Behörde.

Der Erfolg blieb nicht aus. Bald erschienen die zuständigen Amtsvertreter, nahmen Protokolle auf, und beglückwünschten im Namen des Staates die beiden Holzfäller als Mitglieder einer ihrem Stand durch Generationen treu gebliebenen Familie.

Die Zeitungen brachten Artikel über Max und Michael und zeigten die Familienaxt im Bilde, die nun schon in fünfter Geschlechterfolge jeweils vom Vater dem ältesten Sohne übergeben worden war.

Auch das Fernsehen kam zum Max und Michael in die Holzfällerrhütte, um ein Interview mit den Besitzern der Familienaxt zu übertragen. Der Fernsehvertreter fragte zuerst Max: „Wie lange befindet sich also die Axt schon im Besitze Ihrer Familie?“

„Ungefähr zweihundert Jahre!“ antwortete Max.

„Und es wurde diese ganze Zeit über damit gearbeitet?“ wandte sich der Fernsehinterviewer jetzt an Michael.

Michael bestätigte es. „An jedem Arbeitstag wurde diese Axt gebraucht!“

Der Fernsehsprecher holte tief Atem. „Meine Damen und Herren! Sie haben selbst gehört, wie alt diese Axt ist und können sich leicht vorstellen, wie viele Tausende und Aber-tausende von Bäumen unter ihren wuchtigen Hieben gefallen sind. Sehen wir uns aber nun einmal diese Axt an, die vor uns liegt, so fällt uns vor allem auf, wie gut erhalten sie noch ist. Wir staunen, wie sie glänzt; blitzblank ist ihre Schneide. Das kommt sicher davon, daß die Axt auch jetzt noch fleißig benützt und liebevoll gepflegt wird.“

Max und Michael nickten zustimmend, und Max sagte: „Freilich muß die Axt, damit sie immer in Schuß ist, behandelt werden. Man muß das Messer der Axt alle fünf Jahre erneuern.“

„Und ungefähr alle zwei Jahre braucht die Axt einen neuen Stiel“, ergänzte Michael.

Und beide Brüder beteuerten: „So hat es schon unser Urgroßvater gemacht, unser Großvater, unser Vater, und so haben wir es bisher mit der Familienaxt gehalten: alle fünf Jahre ein frisches Messer, alle zwei Jahre ein neuer Stiel!“

Die Namensänderung / Von G. W. Borth

Da sitze ich neulich in einer Kneipe und trinke Bier. Kommt ein Mann an meinen Tisch, grüßt, setzt sich hin, bestellt. Sagt zu mir: „Entschuldigen Sie, falls ich noch nüchtern sein sollte, aber das wird sich gleich ändern, denn ich bin gewillt, mich restlos zu betrinken.“

Ich sage: „Bitte, ganz wie es Ihnen beliebt.“ Er sagt: „Sehr liebenswürdig. Sie müssen wissen, es ist ein großes Leid in meinem Leben, und ich ertrage es nicht länger.“

„Ja“, sage ich, „wenn man natürlich unglücklich verheiratet ist.“ Erwidert er: „Das ist es nicht, noch bin ich Junggeselle. Aber ich heiße Meier.“

„Sehr angenehm“, sage ich. „Nein“, sagt er, „das ist nicht sehr angenehm. Neulich war ich geschäftlich in Düsseldorf. Fragt mich der Hotelportier: ‚Wie soll ich Meier schreiben — mit weichem oder hartem Ei?‘ Der Mann war nämlich aus Sachsen.“

„Ja, dann —“, sage ich. Sagt er: „Mir ist in Düsseldorf noch mehr passiert. Ich sitze in der Hotelhalle. Kommt ein Boy und ruft: ‚Herr Meier ans Telefon, bitte!‘ Stehen zwölf Mann auf.“

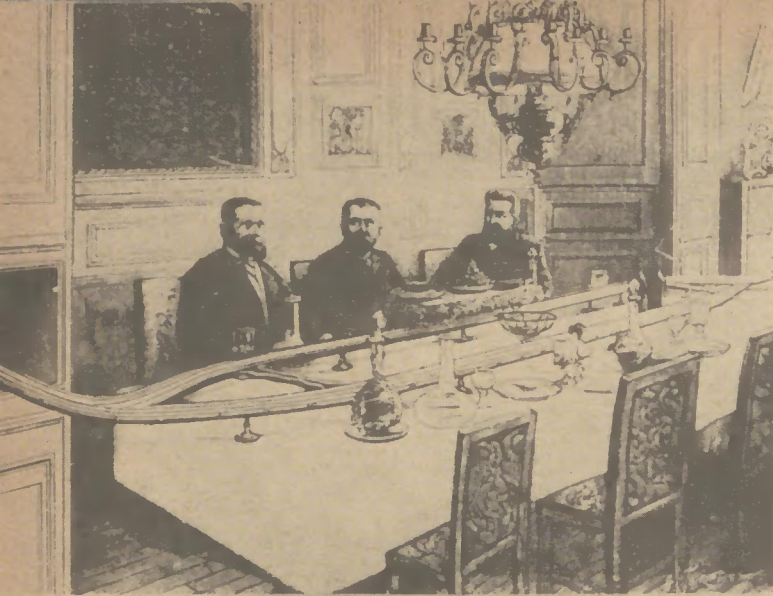
Er ist unverkennbar deprimiert. „Sie müssen eben“, sage ich, „Sinn für Humor haben. Schließlich heißt Conrad Ferdinand Meyer auch Meyer.“

„Wer ist das?“ fragt er mißtrauisch. „So ein kleiner Dicker?“ Ich antworte: „Das ist der, welcher die vielen Bücher geschrieben hat.“

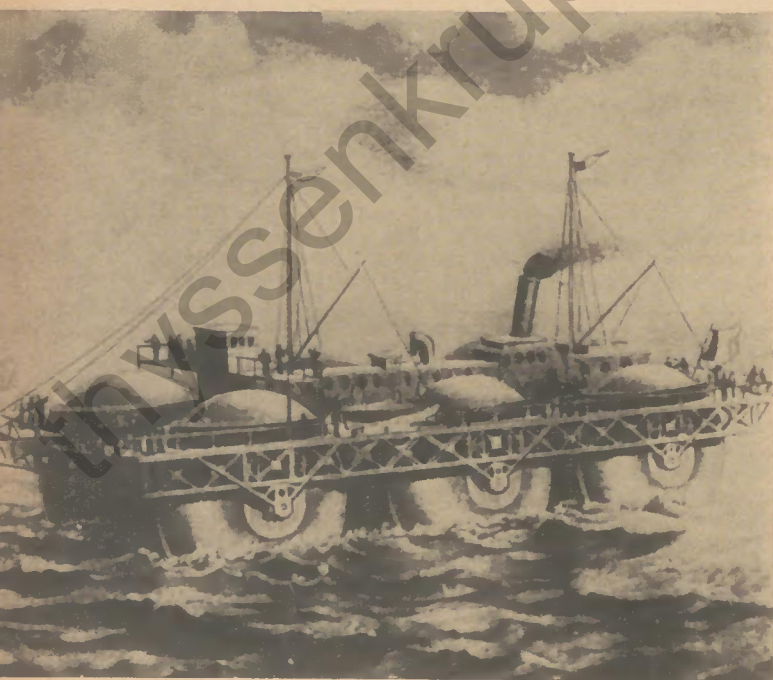
„Hieß dieser Meyer nicht Brockhaus?“ fragt er zurück. „Na egal. Ich jedenfalls will nicht länger Meier heißen. Neulich habe ich ein wunderschönes Mädchen kennengelernt. Ich wollte sie heiraten. Da erklärte sie mir, Meier heiße sie auch so schon. Wenn sie schon heiratet, möchte sie wenigstens Müller heißen.“

„Nun“, sage ich dem Gramgebeugten, „wenn Ihnen der wunderschöne und berühmte Namen Meier so zuwider ist, dann machen Sie doch eine Eingabe an den Herrn Bundesinnenminister um Namensänderung. Vielleicht wird Ihrem Ersuchen stattgegeben. Wie möchten Sie denn gern heißen?“

„V o n Meier“, haucht er und strahlt dabei hoffnungsvoll wie neunundneunzig Neonröhren.

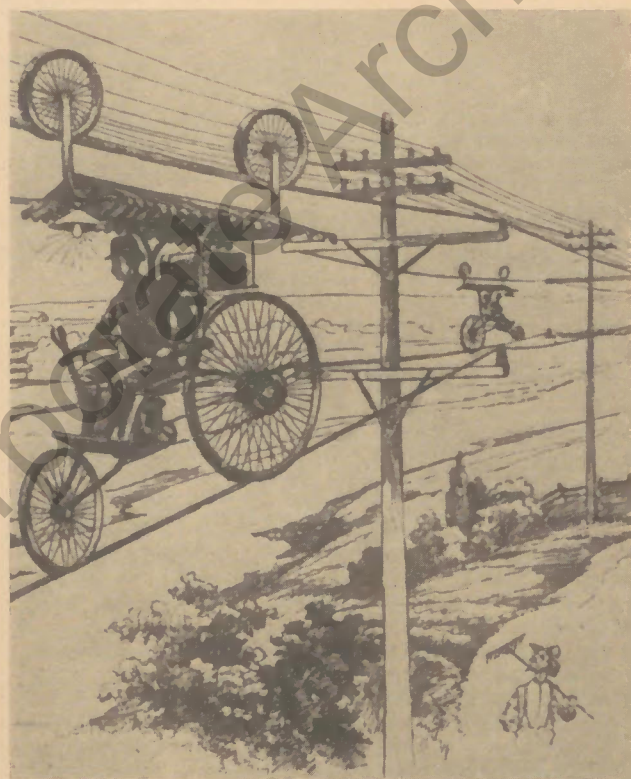


TECHNIK AUF DEM HOLZWEG



Als die erste Eisenbahn in Deutschland — zwischen Nürnberg und Fürth — in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts in Betrieb genommen werden sollte, wurde in wissenschaftlichen Gutachten die Befürchtung geäußert, die geplante rasante Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde würde bei den Passagieren Schwindelerscheinungen hervorrufen und die Gesundheit schädigen; außerdem sei es erforderlich, die Eisenbahnstrecke rechts und links durch hohe Bretterzäune abzuschirmen, damit nicht das weidende Vieh durch das feuerspeiende Ungeheuer erschreckt werde.

Im Laufe der folgenden Jahrzehnte hat sich diese Einstellung zur technischen Entwicklung völlig geändert. Man hielt die seltsamsten Errungenschaften nicht nur für möglich, sondern sogar für zweckmäßig und wirtschaftlich. Wenn man die Irrwege der Technik in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts heute rückblickend betrachtet, ist auffällig, wie sehr vor allem der Verkehr die Phantasie der Erfinder beschäftigte.



Noch etwas in der erwähnten Mentalität der 30er Jahre steckt der Vorschlag des Amerikaners Matheson, der da glaubte, mit Dampf betriebene Straßenlokomotiven (die Vorläufer unserer Straßenbahnen) würden die Pferde dann weniger erschrecken, wenn sie selbst wie Pferde aussähen. So fuhren durch die Straßen von Boston im Jahre 1867 Ungetüme, halb Pferd, halb Straßenbahn. Da aber die echten Pferde jetzt erst recht scheu wurden, verzichtete man bald auf diese geniale Idee.

Um dieselbe Zeit konstruierte der Ingenieur Rammel eine pneumatische Eisenbahn, die nach Art der Rohrpost durch einen 500 Meter langen Tunnel von Holborn nach Easton Squarz „geblasen“ wurde. Geschwindigkeit 35 Stundenkilometer. Leider war die Sache völlig unrentabel. Dasselbe galt schon zehn Jahre früher für eine mit komprimierter Luft betriebene Eisenbahn, die über eine Strecke von 15 km bei Lyon lief.

Ein „Eisenbahnunglück“ beendete die Karriere der Tisch-eisenbahn, die der Franzose Henri Marchand erfunden hatte: die Speisen bei Tisch wurden auf einem Schienenstrang von Gast zu Gast befördert (Bild oben links). Sogar im Weißen Haus in Washington bediente man sich dieser genialen Einrichtung. Leider entgleiste 1889 der Saucenwagen so unglücklich, daß die Gattin des Präsidenten Harrison die „Hauptbetroffene“ war.

Eine der drolligsten Ideen, die wirklich ausgeführt worden sind, aber war sicher das Luftfahrrad des Mr. G. P. Hach-



berger. Als in den 70er Jahren überall Telegrafmasten aufgetaucht, war er als praktischer und einfallsreicher Bewohner von Texas der Meinung, man müsse diese Masten besser ausnutzen. Er spannte über eine Strecke von 30 Kilometern ein Doppelkabel über die Masten, zwischen denen die Luftfahräder hingen — mit einem kleinen Dach zum Schutz gegen die Unbilden der Witterung versehen. Schade eigentlich, daß sich diese Erfindung nicht durchgesetzt hat: es wäre doch nicht nur eine „luftige“, sondern auch ganz lustige Angelegenheit gewesen (Bild linke Seite Mitte).

Besonders ausschweifend war die Phantasie der Erfinder auch auf dem Gebiet des Seeverkehrs. Angefangen von dem unsinkbaren Schiff des Kapitäns Cowper Coles, das dann beim ersten Sturm im September 1869 doch sank, über das „Schiff ohne Seekrankheit“ des berühmten englischen Industriellen Sir Henry Bessemer (alle Aufenthaltsräume für Passagiere waren kartesianisch aufgehängt, aber die Menschen wurden doch seekrank) und über das Schlittendampfschiff des Amerikaners Henry Wiard (1854), mit dem man

ebenso über Schnee und Eis wie über Wasser fahren konnte, bis zu dem Walzenschiff des französischen Schiffbauers Ernest Bazin (1869), das gewissermaßen auf riesigen Rädern über das Wasser laufen sollte — und auch tatsächlich lief. Es war nur unrentabel, weil die Walzen zu häufig repariert werden mußten (Bild linke Seite unten).

Ein ganzes Buch könnte man schreiben über all die phantastischen Vorschläge zur Überwindung des Kanals zwischen England und Frankreich. Keines dieser Projekte ist über das Stadium der Planung hinausgekommen — bis auf den Tunnel, dessen Eingang man noch heute in der Nähe von Dover bewundern kann.

Auch die seltsamen mechanischen Musikinstrumente, die mit Dampf betriebene Orgel zum Beispiel, die 1859 in London vorgeführt wurde oder der „singende Kronleuchter“ (auf Leuchtgasbasis) des Franzosen Frédérik Kastner sollen nur am Rand erwähnt werden.

Ausgesprochen amüsant aber ist eine Erfindung des berühmten Edison: die durch die menschliche Stimme betriebene Nähmaschine oder — technisch ausgedrückt — der Phonomotor. Der große amerikanische Erfinder war der Meinung, daß die Tonenergie der menschlichen Stimme imstande sein müßte, einen kleinen Motor anzutreiben, der wiederum irgendeine nützliche Maschine kleineren Umfangs, zum Beispiel eine Nähmaschine in Bewegung setzen sollte. Hierfür war es nötig, in einen Tontrichter mit einem Diaphragma zu sprechen; die hier durch entstehende Kraft drehte dann über eine Kette ein kleines Zahnrad, das mit dem Mechanismus der Nähmaschine in Verbindung stand (Bild links).

Man kann nicht sagen, daß sich Edison nun in der Theorie geirrt hatte, bestimmt aber in der Praxis. Denn man stelle sich eine Näherin vor, die ohne Unterbrechung sprechen muß. Vielleicht hätte sie zwar zur Abwechslung auch Gedichte deklamieren oder ein nettes Lied singen können. Aber man denke nur an die bedauernde Umgehung einer solch fleißigen Dame an der Nähmaschine. Denn etwas durfte sie nicht: nämlich schweigen.

Wir haben es heute leicht, über die technischen Irrwege unserer Vorfahren zu lächeln. Wer aber garantiert uns dafür, daß unsere Nachfahren nicht über uns lächeln werden: vielleicht über die Mondrakete?

Bewundern wir lieber die unerschöpfliche Kraft der menschlichen Phantasie!

Betriebliches - vorwiegend heiter

Eine Londoner Bank hat festgestellt, daß von 100 000 Büroklammern

5 434 als Zahnstocher Verwendung fanden,
14 163 beim Telefonieren zerbrochen wurden
und 19 413 als Einsatz beim Kartenspiel dienten.

Nur 12 500 Büroklammern dienten tatsächlich ihrem be-
rufenen Zweck.

✱

In der Werkskantine eines kleineren Werkes verschwanden täglich mehrere Salzstreuer. Schließlich wußte man sich keinen Rat mehr und hängte folgendes Schild an die Kantinentür:

Auf völlig rätselhafter Weise gingen in unserem Speiseraum 679 Salzstreuer verloren. Da im letzten Jahr weder Entlassungen noch Einstellungen erfolgten, dürften jetzt alle Mitarbeiter mit einem Salzstreuer versorgt sein.

✱

Walter S. in Düsseldorf bewarb sich bei einer Industriefirma um die Stellung eines Betriebsassistenten. Er erhielt einen Fragebogen zum Ausfüllen. In die Rubrik „Allgemeine Bemerkungen“ schrieb er: Scheußlicher Nebel draußen!

✱

In Birmingham machte ein Chef mit seinen Angestellten einen Betriebsausflug. Die Damen mußten alle mit dem gleichen Lippenstift erscheinen, während den männlichen An-

gestellten für diesen Tag die gleiche Haarfarbe vorgeschrieben war.

Es handelte sich um einen Kosmetikbetrieb.

Aus: Ist das eine Wirtschaft!
Von Michael Schiff und Chlodwig Poth



„Also, schreiben Sie, Fräulein: Der Schulausflug!“

Neues für den Büchertisch

Hanns Voith: Im Gang der Zeiten. Rainer Wunderlich Verlag, Hermann Leins, Tübingen.

Dies ist mehr als das Selbstportrait eines Unternehmers und die Geschichte einer Weltfirma. Geistvoll und mit scharfem Blick für das Wesentliche berichtet Hanns Voith von Begegnungen mit Menschen, Ländern und Geistesströmungen. Sein Buch ist das Fazit eines reichen, von vielfältigen Ereignissen erfüllten Daseins, der unaufdringliche und niemals selbstherrliche Bericht eines Mannes, der neben der Technik und der Wirtschaft namentlich der Kunst und der Philosophie einen bedeutsamen Platz in seinem Leben zugewiesen hat.

J. Daniel Chamier: Als Deutschland mächtig schien. Argon-Verlag, Berlin. Wer an Geschichte und Politik auch nur ein Quentchen interessiert ist, den läßt dieses Buch bis zur letzten Seite nicht mehr los, sobald er es einmal angefangen hat. Chamier, ein Engländer, gibt mit einer durch Distanz gefestigten Objektivität ein Bild Wilhelms II. und seiner Ära. Mit tiefeschürfender Kenntnis der Ereignisse im damaligen Deutschland hat er Detail an Detail gereiht. Es entsteht für die meisten von uns ein völlig neues Bild des letzten deutschen Kaisers: unverzerrt und unverklärt. Zugleich liest man einen geradezu fesselnden Bericht aus einer Zeit, in der Fehler gemacht worden sind (nicht nur von Wilhelm allein!), die zu einem Teil die Ursache für spätere unglückliche Entwicklungen gewesen sind. Hervorragend und ungewöhnlich auch das Bildmaterial. Mit Fotografien von dokumentarischem Wert gewinnt auch der Bericht des Diplomaten **Werner Freiherr von Rheinbaben: „Viermal Deutschland“**. (Ebenfalls Argon-Verlag, Berlin). Sonst sind diese teils persönlichen, teils politischen Erinnerungen recht subjektiv

und nur für einen kleinen Leserkreis interessant. Der Verfasser wendet eine Art Bilderbuchstil an und schreibt z. B. an einer Stelle: „An der Spitze stand der noch immer jugendliche Kaiser. Die bekannte Hupe seines Autos — „Tatütata!“ — tönte bald hier, bald da.“

Im **Argon-Verlag, Berlin**, sind ebenfalls zwei ausgezeichnete Bücher erschienen, die uns durch 75 Jahre Theatergeschichte führen. **Stan Czech** rollt in seinem Buch „**Schön ist die Welt**“ Franz Lehárs Leben und Werk auf. 75 Jahre Operettengeschichte sind mit diesem großen Namen verbunden, die der Autor in diese Biographie geschickt eingearbeitet hat. — Die einst weltberühmte Opernsängerin **Frieda Hempel** hat ihre Erinnerungen unter dem Titel „**Mein Leben dem Gesang**“ veröffentlicht. Die vor kurzem verstorbene Künstlerin läßt kaleidoskopartig fast ein Jahrhundert internationaler Operngeschichte wieder lebendig werden. Zwei aufschlußreiche, dazu gut geschriebene Bücher für Theater- und Musikfreunde.

Robert Gilbert: Frischer Wind aus der Mottenkiste. Verlag Lothar Blanvalet, Berlin. Eine erfrischende Sammlung Berliner Gedichte mit hochdeutschen Zwischenrufen. Für jeden, der die alte Reichshauptstadt liebt, eine wohlthuende Fundgrube.

C. P. Snow: Zeit der Hoffnung. Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart. Snow, hierzulande wenig gelesen, gehört zu den bekanntesten englischen Schriftstellern. Jetzt liegt von ihm in deutscher Sprache dieser Familienroman vor, der in seiner epischen Breite und der liebevoll-ironischen Weise der Menschendarstellung typisch englisch wirkt. Ein Buch für geruhsame Mußestunden.

Pierre Montet: So lebten die Ägypter vor 3000 Jahren. Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart. Der französische Archäologe Montet hat aus der steinernen Vergangenheit die Wirklichkeit des ägyptischen Alltags gelöst, indem er die Menschen aus den Bildwänden ihrer Monumente hervortreten ließ. Behutsam zeichnet er die Lebensgewohnheiten einer glanzvollen Epoche der ägyptischen Geschichte nach. Eine für den Laien hochinteressante und aufschlußreiche Lektüre.

Ursula Guttman: Pferde unter sich. Daheim bei den schönen Hannoveranern. **Albert-Müller-Verlag, Rüschlikon-Zürich.** Dieses neue Werk Ursula Guttman wird alle Pferdefreunde, alle Tier- und Naturfreunde und alle Schönheitssücher begeistern. Niemand wird sich dem Zauber, der diesen Bildern entströmt, entziehen können. Ein begeisterter Text begleitet die meisterhaften Fotografien von der natürlichen Gemeinschaft der Pferde unter sich.

Arthur Holman: Mein Freund Rex. **Albert-Müller-Verlag, Rüschlikon-Zürich.** Das ist die faszinierende Geschichte des berühmtesten englischen Polizeihundes Rex III. Der Leser wird mitgerissen von der Fülle des Interessanten, das hier auf Grund der Tatsachen ohne Schönfärberei berichtet wird. Das Buch über das Leben dieses einzigartigen Hundes an der Seite seines verständnisvollen Herrn vermehrt die vielen Beispiele von der sprichwörtlichen Hundetreue um ein schönes Kapitel.

Knäurs lachende Welt. **Droemersch Verlagsanstalt, München.** 800 der besten internationalen Witzzeichnungen werden hier vorgestellt. Das Buch gilt als die größte internationale Sammlung gezeichneten Witzes und gepinselten Lachens. Ein prächtiges Geschenkbuch.

Raten Sie mit ...

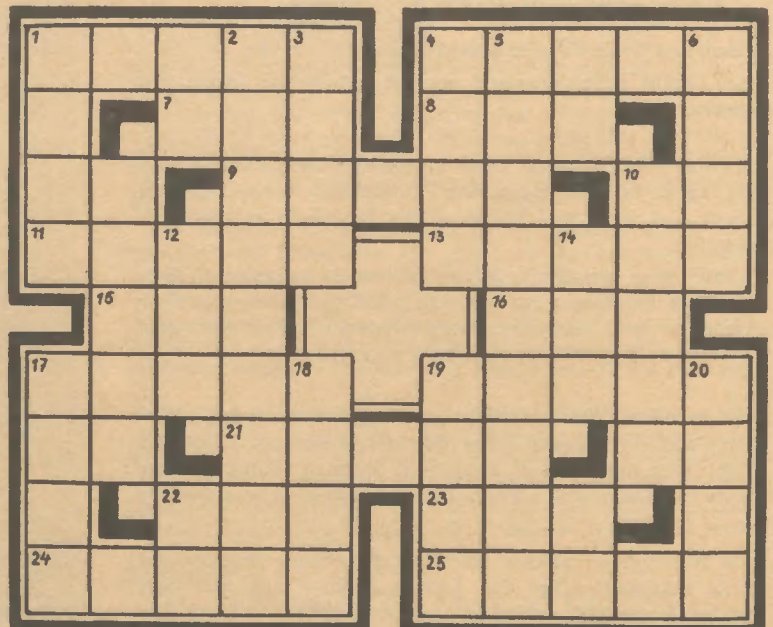
Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. deutscher Physiker (1857 bis 1894), 4. männlicher Vorname, 7. Gewässer, 8. nordische Hirschart, 9. chem. Element, 11. Anstrengung, 13. Tabelle mit Zeichen, Zahlen oder Buchstaben, 15. alkoholisches Getränk, 16. lat. „für“, 17. Schreibfederart, 19. Schlingpflanze, 21. künstliche Wasserstraße, 22. flüssiges Fett, 23. Abkürzung für motorisiert, 24. Monat, 25. Stadt in Griechenland.

Senkrecht: 1. westfälische Industriestadt, 2. Beruf, 3. Teil des Fußes, 4. Liebesgott, 5. Beruf, 6. Star, geometrischer Begriff, 10. Haarfarbe, 12. Schwur, 14. Papageienart, 17. Sahne, 18. Gewürz, 19. kamelähnliches Tier, 20. ehem. britischer Premierminister.

Eingesandt von Hans Joachim Koch
(Fertigungswirtschaft Lokbau)

Auflösung des Rätsels an anderer Stelle
des Heftes



Lebendiges Berlin: Kaffeeterrasse am Bahnhof Zoo.



Junge Kaufleute fahren nach Berlin

Die Abschlußprüfungen lagen hinter uns. Bald sollte „der Ernst des Lebens“ beginnen; wir sollten als kaufmännische Angestellte übernommen werden. Die wenigen Tage bis dahin wollten wir nutzen, um mit unseren Berufsschulklassen eine Abschlußfahrt zu unternehmen. So fuhren sechs unserer kaufmännischen Lehrlinge, die in diesem Frühjahr die Prüfungen vor der Industrie- und Handelskammer ablegten, mit nach Berlin.

Doch warum wählten wir uns als Reiseziel Berlin? Die Antwort auf diese Frage wird wohl keinem von uns schwer fallen. Wir, die wir in Westdeutschland groß wurden, befassen uns zwar mit den politischen Problemen unserer Zeit, wir setzen uns mit den westlichen und östlichen Ideologien, mit den widerstreitenden Anschauungen auseinander. Ber-

lin aber ist der einzige für uns erreichbare Ort, an dem sich diese beiden Weltanschauungen so kraß begegnen. Nur hier sind wir in der Lage, einen Blick in den Osten zu werfen.

So fuhren wir also Ende März mit einem Bus zur deutschen Hauptstadt. Jeder von uns mag eine Vorstellung von Berlin gehabt haben, doch ich glaube, all diese Vorstellungen wurden erst durch unser Sehen und Erleben richtiggestellt. Wir sahen Fotografien vom zerstörten Berlin und konnten kaum glauben, daß die Fassaden, die herrlichen Straßen von den Berlinern in Notzeiten wieder aus den Trümmern aufgebaut wurden.

Berlins Industrie war demontiert. Wir aber sahen nur rauchende Schornsteine. Welche andere Stadt hätte wohl vermocht, von der Umwelt abgeschlossen, einen solchen Wiederaufbau zustande zu bringen?

Wir lernten Berliner kennen, wir hörten sie sprechen, und wir verstanden bald, daß diese Berliner mit ihrem sprichwörtlichen Optimismus eine fast ans Wunderbare grenzende Leistung vollbrachten. Die Berliner sind es wert, von der ganzen Welt unterstützt zu werden. Sie verdienen das Vertrauen, das man in sie setzt. Wir sahen es ihnen und ihrer Stadt an. Ist aber das Berlin, von dem ich eben sprach, unsere Hauptstadt Berlin? – Es ist leider nur ein Teil, eben Westberlin. Der von den Russen besetzte Teil Berlins dagegen durfte den einzigartigen Wiederaufbau nicht miterleben. In Ostberlin wohnen die gleichen Menschen wie in Westberlin, doch das östliche Regime gab ihrer Schaffenskraft keine Chance. Wir alle haben uns wohl kaum einen solch krassen Unterschied zwischen Westen und Osten, und zwischen Westberlin und Ostberlin vorgestellt. Als wir in Helmstedt an die Zonengrenze kamen, als wir von Deutschland nach Deutschland durch Deutschland fahren sollten, empfanden wir nur eine schüchterne Neugierde.

Bald aber wurde uns klar, was diese Grenze eigentlich bedeutet. Jeder ging seinen Gedanken nach. Wir konnten einfach nicht begreifen, daß dieser paradoxe Zustand tatsächlich besteht und nachdrücklich verlangt, ernst genommen zu werden. Sollte das immer so sein? Wird man sich nie wieder mit Landsleuten aus der jetzigen Sowjetzone frei unterhalten können? Ist der Osten tatsächlich so sehr nach außen hin abgeriegelt? Es scheint fast so!

Neu aufgebautes Berlin: Hansaviertel.





Modernes Berlin: Plastik im Hansaviertel.

Wir waren erfreut und ein wenig erleichtert, als wir dann später bei einem Empfang im Ministerium für Gesamtdeutsche Fragen, es war am letzten Tag unseres Berlin-Aufenthalts, aus berufenem Munde hörten, daß heute der sogenannte Eiserne Vorhang nicht mehr so eisern ist, wie er es zu Stalins Zeiten war. Er hat Löcher, durch die viele Flüchtlinge dem östlichen Zwang entkommen können. Berlin ist die Hauptstadt der sowjetisch besetzten Zone. Mit welcher Erklärung aber sollte die Regierung dieses Gebietes der Bevölkerung verständlich machen, daß sie ihre Hauptstadt nicht besuchen dürfen? Die Grenze nach Westdeutschland ist zwar scharf bewacht, doch in Berlin ist sie offen.

Wir hörten in diesem Referat, daß ein Großteil der Flüchtlinge Jugendliche sind. Vielleicht dürfen wir das als ein Zeichen dafür nehmen, daß die massive Propaganda nicht die Wirkung hat, die man sich in der sowjetisch besetzten Zone davon verspricht? So erschreckend wir die Situation bei unseren Besuchen in Ostberlin empfanden, so zuversichtlich sprachen viele Westberliner mit uns über das Problem. Es wird schwer sein, den Kommunismus aus Ostberlin und dem gesamten Deutschland zu vertreiben. Doch nachdem wir in Berlin waren, nachdem wir diese Insel inmitten der Zone kennenlernten, glauben wir daran, daß es eine Wiedervereinigung in Freiheit geben wird. Und nachdem wir selbst erlebt haben, wie die Menschen in Ostberlin

Ostberlin



leben und wie versucht wird, ihnen ein Leben aufzudrängen, das wohl den wenigsten angenehm ist, nachdem wir all das mit eigenen Augen gesehen haben, sind wir fest davon überzeugt, daß von unserer Seite her, vom Westen also, noch mehr für Berlin und damit für die Freiheit des gesamten Deutschlands getan werden muß.

In den vier Tagen unseres Berliner Aufenthaltes beschäftigten wir uns aber nicht nur mit Politik. Wir besuchten selbstverständlich die bekannten Sehenswürdigkeiten dieser Weltstadt, wir bummelten über den berühmten Kudamm, wir tranken unsere Tasse Kaffee im Kranzler-Eck. Eine Gruppe von uns sah im Ostberliner Maxim-Gorki-Theater das ausgezeichnet gespielte Stück „Nachtasyl“, die anderen besuchten in der Volksbühne Ostberlins „Moral“ von Ludwig Thoma.

Am Samstag wurde uns beim Senator für Wirtschaft und Kredit ein sehr interessanter Film und anschließend ein ebenso lehrreicher Lichtbildervortrag über Westberlin gezeigt. Später besuchten wir das Schöneberger Rathaus mit der bekannten Freiheitsglocke. 17 Millionen Amerikaner spendeten für diese Glocke. In einer Gedenkstätte im Turm des Rathauses werden ihre Unterschriften aufbewahrt. „Möge diese Welt mit Gottes Hilfe eine Wiedergeburt der



Geteiltes Berlin: das Reichstagsgebäude an der Zonengrenze.

Freiheit erleben“. — Abends besuchten wir ein politisches Quiz im Sender „Freies Berlin“.

Natürlich besichtigten wir das Museum Dahlem, die Kongreßhalle, das Hansaviertel und das Olympiastadion. Wir waren beim Ministerium für Gesamtdeutsche Fragen. Im großen Sitzungssaal des Bundeskartellamtes sahen wir ostdeutsche Propagandafilme und hörten anschließend einen sehr aufschlußreichen Vortrag über diese Filme und im Zusammenhang damit über das Ost-West-Problem.

In den vielen freien Stunden unternahmen wir in kleinen Gruppen Streifzüge durch Berlin. Wir sahen und erlebten sehr viel. „Berlin ist eine Reise wert“ ist nicht nur ein Werbespruch.

Wir möchten nicht versäumen, all denen zu danken, die uns diese Berlinfahrt ermöglicht haben, unserer Geschäftsführung, dem Land Hessen und nicht zuletzt unserer Klassenlehrerin. Wir glauben, daß jeder junge Westdeutsche diese Stadt besuchen muß, um sich Klarheit über die Verhältnisse in dem geteilten Deutschland zu verschaffen. Nur hier in Berlin kann er begreifen, unter welchem Druck die Menschen in der sowjetisch besetzten Zone leben, denn er kann es sich nicht vorstellen, er muß es selbst sehen und erleben!

Wir werden diese Fahrt nie vergessen.

Gerhard Dieck (KVEA)

An alle Mitglieder der Betriebskrankenkasse!

Innerhalb kurzer Zeit war es gelungen, die Betriebskrankenkasse aus ihrer schwierigen finanziellen Lage der Jahre 1956, 1957 und 1958 zu befreien. Wenn auch die im Gesetz vorgeschriebene Rücklage bei weitem noch nicht erreicht werden konnte, haben die Organe der Betriebskrankenkasse sich bereits im Vorjahr zur Einführung wesentlicher Leistungsverbesserungen, insbesondere zur Erhöhung des Krankengeldes, nach dem Grundsatz entschlossen:

„Dem wirklich Kranken die höchstmöglichen Leistungen.“

So wie sich die ersten Monate des Jahres 1961 entwickelt haben, drohen jedoch die erzielten Erfolge zerstört zu werden. Obwohl sich in diesem Jahr keine Krankheitswelle (Grippeepidemie) ausgebreitet hat, ist der Krankenstand viel zu hoch und liegt weit über dem der gleichen Zeit der Vorjahre und dem Bundesdurchschnitt.

Dieser Krankenstand kann nicht normal sein!

Die finanziellen Auswirkungen dieses unnatürlich hohen Krankenstandes können von der Betriebskrankenkasse nicht mehr lange verkraftet werden. Im Durchschnitt wurden im Jahre 1960 pro Monat rd. **DM 207 000,-** an Krankengeld gezahlt. In den ersten drei Monaten des Jahres 1961 stieg dieser Ausgabeposten um ca. 50%, und zwar betrug er

DM 320 000,- im Januar
DM 290 000,- im Februar
DM 300 000,- im März.

Der hierdurch erlittene Verlust kann so schnell nicht wieder aufgeholt werden, denn neben den höheren Aufwendungen infolge der Leistungsverbesserungen steigen die Krankenhauspflegesätze, die Zahnarztgebühren, Arzneikosten usw. Darüber hinaus wird damit gerechnet, daß in Kürze ein Gesetz zur weiteren Verbesserung der wirtschaftlichen Sicherung der Arbeiter im Krankheitsfall ergeht. Dieses Gesetz bringt für die Betriebskrankenkasse eine weitere nicht unwesentliche Ausgabensteigerung, ohne jedoch gleichzeitig einen finanziellen Ausgleich durch Erschließung neuer Einnahmequellen zu schaffen.

Wenn der Krankenstand nicht schnellstens auf ein erträgliches Maß gesenkt werden kann, ist in dieser Situation eine Beitragserhöhung nicht zu umgehen. Dieses würde jeden einzelnen treffen!

Es muß immer wieder festgestellt werden, daß es viele Kassenmitglieder gibt, die unberechtigt und länger als notwendig die Leistungen der Betriebskrankenkasse in Anspruch nehmen, ja sogar während ihrer Arbeitsunfähigkeit Arbeiten verrichten oder in anderer Art die Krankenordnung übertreten. Ferner werden häufig für Familienangehörige von Mitgliedern Leistungen beansprucht, obwohl diese Personen selbst in einer anderen Krankenkasse versichert sind und dort einen eigenen Anspruch auf Kassenleistungen haben. Bei der Betriebskrankenkasse besteht in diesen Fällen grundsätzlich kein Anspruch, da die Eigenversicherung vorgeht. Wer den-

noch den Antrag bei der Betriebskrankenkasse stellt, handelt gegen die gesetzlichen Bestimmungen und ist zum Ersatz evtl. gewährter Leistungen verpflichtet. All diese Vorfälle beweisen, daß mindestens ein Teil unserer Mitglieder nicht die richtige Einstellung zu ihrer eigenen sozialen Einrichtung, der Betriebskrankenkasse, hat.

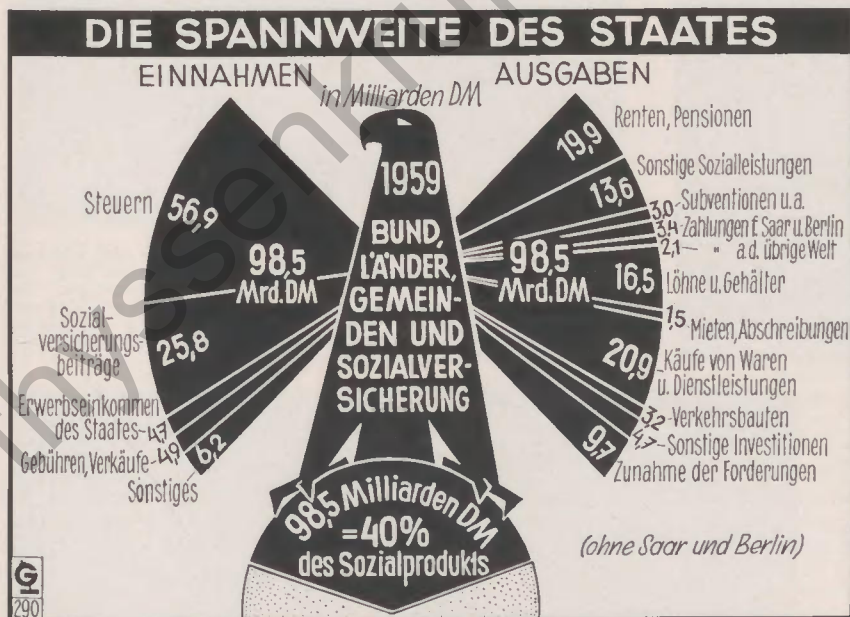
Die Betriebskrankenkasse sind wir alle!

Sie hilft mit den von allen Mitgliedern und dem Betrieb aufgebracht Beiträgen, wo es notwendig und erforderlich ist. Ihre Leistungsfähigkeit wird aber zum Schaden jedes einzelnen gelähmt, wenn es Mitglieder gibt, die sich an ihr bereichern wollen und sie ausnutzen.

Wer widerrechtlich Kassenleistungen bezieht, schädigt die Gemeinschaft aller Versicherten!

Wir wissen es und sind froh darüber, daß der größte Teil unserer Mitglieder eine vernünftige Einstellung zeigt. Wer aber diese Einstellung nicht hat, muß zur Ordnung gerufen werden. Ein jeder sollte mithelfen, diese Kassenmitglieder, die auf Kosten der Gemeinschaft leben wollen, zu erziehen. Das ist wirkungsvoller als jede abschreckende Maßnahme in Einzelfällen, und so kann erreicht werden, daß das mühsam Aufgebaute nicht wieder zerstört wird.

Vorstand und Geschäftsführung
der Betriebskrankenkasse
der Henschel-Werke GmbH.



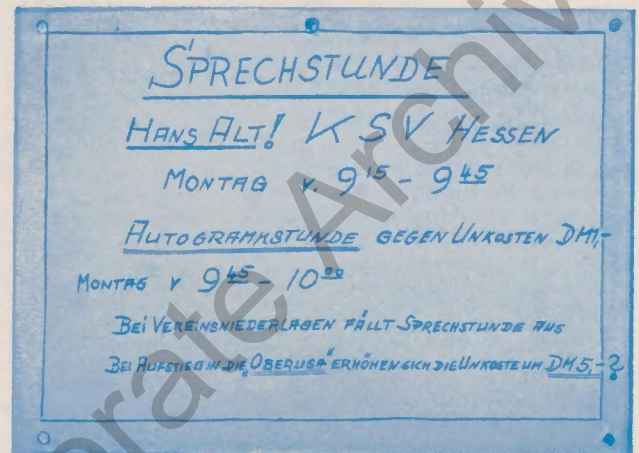
Bund, Länder, Gemeinden und Sozialversicherung – die Partner des Mammutunternehmens Staat – verfügten 1959 zusammen über rund 98,5 Milliarden DM; das entsprach zwei Fünfteln des Sozialprodukts. Freilich, nur 56,5 Milliarden davon dienten den eigentlichen Staatszwecken: Die Verwaltung und die Bundeswehr brauchten Waren, Dienstleistungen und Rüstungsgüter; Beamte, Soldaten, Angestellte und Arbeiter mußten bezahlt werden, und schließlich kostete der Bau von Straßen, Schulen, Krankenhäusern und Kasernen Milliarden. Für die übrigen 42 Milliarden DM war der Staat nur Durchgangsstation; er griff regulierend in den Strom der Einkommen ein und verteilte ihn neu nach sozialen, wirtschaftlichen und politischen Gesichtspunkten, nahm also nur, um geben zu können. Renten, sonstige Sozialleistungen, Pensionen und Subventionen gehören zu diesem Sektor der Umverteilung.



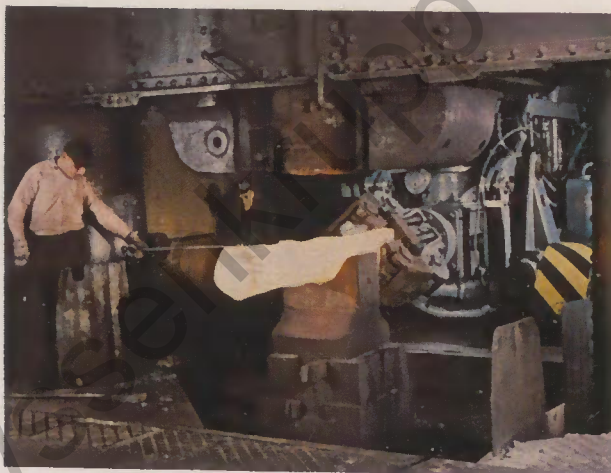
„Burg Haunack“ in Oberstoppel in der Rhön ist eines der Erholungsheime, in denen besonders erholungsbedürftigen Mitgliedern der Betriebskrankenkasse ein dreiwöchiger Kuraufenthalt ermöglicht wird. Christel Möller, Konrad Wolfart, Peter Großmann, Michel Lerner, Rolf Überscher, Erwin Heinrich und Jakob Bläsing (von links nach rechts auf unserem Bild, das während der Mittagsruhe aufgenommen wurde), gehörten zu einer zehnköpfigen „Erholungsmannschaft“, die kürzlich ausgeruht und vom schönen Aufenthalt begeistert aus Oberstoppel zurückkehrte. Ausflüge durch die Wälder, zu Schlössern und interessanten Burgruinen, Lesen, Schach und andere Spiele sorgten für viel Abwechslung. Eine nette Begegnung hatten die Zehn beim Besuch des Ausflugslokals „Sennhütte“. Der Wirt war, wie sich bald herausstellte, ein ehemaliger Henschelaner.



Esther Odoi aus Ghana arbeitet zur Zeit als Sekretärin im Büro des Besucherdienstes bei Dr. Junk. Miß Odoi war bisher bei der Ghana High Commission in London tätig und geht in einigen Wochen zur Botschaft von Ghana in Bonn. In der Zwischenzeit wurde ein Austausch zwischen ihr und Marianne Meister (links) vereinbart, die nach London flög, um dort sechs Wochen lang bei der Ghana High Commission zu arbeiten. Esther Odoi hat bei einem früheren Aufenthalt in Deutschland in Heidelberg und Arolsen deutsch gelernt.



Hans Alt, Läufer beim KSV Hessen, arbeitet bei Henschel als Kontrolleur in der Lokmontage M 43. Montags ist Hans ein besonders gesuchter Gesprächspartner. Jeder Fußballfreund möchte gern die Meinung des Aktiven über Gründe und Hintergründe von Sieg und Niederlage hören. Eines Tages verfertigte Unbekannte das oben abgebildete Schild und hing es Hans über den Mittagstisch. Meinte einer der Lokbau-Männer: „Das waren bestimmt welche vom CSC 03!“



In der Freiformschmiede in Rothenditmold wird jetzt zum Schmieden von Lokachsen, größerer Wellen und ähnlicher schwerer Teile ein Manipulator eingesetzt. Mit seiner Hilfe werden jetzt die Schmiedestücke unter dem Hammer maschinell bewegt anstatt — wie bisher — durch Muskelkraft. Der Manipulator bringt eine wesentliche Arbeitserleichterung mit sich, er ermöglicht schnelleres Schmieden und die Einsparung von Arbeitskräften. Auf unseren Bildern oben und rechts arbeiten Schmied Heinrich Neusüß und Schmiedehelfer Dollé mit dem neuen Gerät.



Dieser schwere Walzenständer, der 105 t wiegt, war das schwerste Werkstück, das in Rothenditmold jemals an den Kränen hing. Der Ständer kam als Rohteil auf einem 35 m langen Spezialwaggon der Bundesbahn aus Dortmund und soll bei Henschel fertigbearbeitet und montagegemäß ausgerüstet werden. Inzwischen ist noch ein zweiter Ständer dieser Art eingetroffen. Beide sind für ein Quarto-Dressier-Walzwerk der Bliss-Henschel-Fertigung bestimmt.





Organisationsplan und Telefonbuch

Fast gleichzeitig sind ein neuer Organisationsplan und das langerwartete neue Telefonbuch herausgekommen. Beides ist personell auf den neuesten Stand gebracht worden. Der Aufbau des Organisationsplans ist im wesentlichen unverändert geblieben. – Das Telefonbuch ist um ein sehr praktisches Sachregister ergänzt worden. Im Namensverzeichnis steht nur noch der Nachname, das Abteilungs-kurzzeichen und die Rufnummer – man hat sich kurz gefaßt, so wie es auch die Fernsprechteilnehmer sollten.

Neues Henschel-Lokomotiv-Taschenbuch

Eine neue Veröffentlichung unserer Firma ist das HENSCHEL-Lokomotiv-Taschenbuch, Ausgabe 1960 (herausgegeben von der Firma Henschel-Werke GmbH., Kassel, bearbeitet von Dr.-Ing. Kurt Ewald, 516 Seiten, 423 Bilder und 91 Zahlentafeln). Diese Neubearbeitung des in weiten Kreisen geschätzten Taschenbuches gibt über die Eigenwerbung der Firma hinaus einen Querschnitt durch den heutigen Stand des Baues von Schienenfahrzeugen. Sie berücksichtigt den Wandel in der Zugbeförderungstechnik, der sich mit der Ablösung

der Dampflokomotive durch den elektrischen Betrieb und die Motorisierung ergibt. Das Buch, das jetzt auch in englischer Sprache erschienen ist, kann zum Preise von DM 16,40 über jede Buchhandlung oder vom VDI-Verlag GmbH., Düsseldorf 10, bezogen werden.

Viele Sprachkundige

Das Übersetzungsbüro, das im letzten Henschel-Stern einen Aufruf an alle Sprachkundigen unseres Werkes richtete, bedankt sich für eine Vielzahl von zum Teil sehr interessanten Meldungen. Das Übersetzungsbüro erhielt die ersten Anrufe schon wenige Stunden nach dem Erscheinen des Henschel-Sterns.

Im Gästebuch

notiert im April/Mai: M. Virinque, Presse-referent der Fa. Renault, und Assistent M. Bonamy; S. Excellenz S. Kayembe, Finanz-minister der Kongo-Provinz Kasai; M. M' Bassa, Kabinettsmit-glied und M. Mally, Cameroun; Mr. Terrell, Vizepräsident, Mr. Brownell, Managing Director, und Mr. Newcomer, Dir. der Overseas Organ. von General Motors, La-grange bei Chicago; Mr. Watanabe u. Mr. Kurihara, Direktoren der Nissan Diesel Ko-gyo k. k., Japan; Mr. Soeroodjo, Konsul v. Indonesien in Ham-burg, mit Gattin.

Mischer nach Japan

Nach umfangreichen Versuchen mit japanischem Kunststoffmaterial in Anwesenheit japanischer Fachleute konnte die Abteilung Plastik-Maschinen der Henschel-Werke wieder einen größeren Auftrag buchen. Drei Fluid-Mischer des Typs FM 500 werden im August 1961 zur Auslieferung und in einem großen Werk der japanischen Kunststoff-industrie zur Aufbereitung von Polyäthylen zum Einsatz kommen. Ein zweites japanisches Werk hat kürzlich eine Bestellung über eine Fluid-mischer-Kombination FM 500 B/h – FM B/k erteilt, die für Polypropylen Verwendung findet. Eine Anzahl weiterer japanischer Firmen hat in unserer Versuchswerkstätte Mischteste gefahren. Das Japan-Geschäft zeigt für die Zukunft beste Aussichten.

Zur Nachahmung empfohlen

Werkpolizist August Schaub (64), ein Henschelaner mit mehr als 40 Dienstjahren, hat einen Entschluß gefaßt, der allen Lobes würdig ist. Nachdem er von dem tödlichen Unfall gelesen hatte, den ein 69-jähriger Kraftfahrer kürzlich an der Fuldabrücke verursachte, sandte er dem Polizeipräsidenten seinen Führerschein zu und schrieb: „Ich glaube, daß es besser ist, wenn man in meinem Alter nicht mehr Auto fährt. Vielleicht werden sich andere ältere Henschelaner meiner Ansicht anschließen.“ August Schaub hat seinen Führerschein II seit dem Jahre 1943, blickt also auf eine langjährige unfallfreie Fahrpraxis zurück. Geraume Zeit fuhr er den Wagen der Werkfeuerwehr und den Sanitätswagen.

„Auch jetzt fühle ich mich durchaus noch fahrtüchtig,“ sagt August Schaub. „Aber trotzdem – ich bin nicht mehr der Jüngste. Schließlich ist es nachgewiesen, daß das Reaktionsvermögen bei älteren Menschen nachläßt. Bruchteile von Sekunden können oft darüber entscheiden, ob ein

Menschenleben vernichtet, eine Familie ins Unglück gestürzt und man selbst als Fahrer für immer mit einer furchtbaren Schuld belastet wird!“ Der Leiter des Sicherheitswesens, Stein, meint: „Wenn alle Kraftfahrer so verantwortungsbewußt dächten wie Schaub, dann hätten wir weniger Sorgen mit den vielen Wegeunfällen!“

Spanische Sportgruppe

Unsere sportbegeisterten spanischen Mitarbeiter (aus Anlaß des Barcelona-Fußball-Sieges schmückten sie die Fassade ihres Wohnheims mit einem großen Transparent) hatten seit langem den Wunsch, einen eigenen Sportverein zu gründen. Das erwies sich wegen der hier geltenden Bestimmungen für Sportverbände als nicht möglich. Die Personalabteilung der Henschel-Werke setzte sich jedoch beim Sportverein Hermannia 06 e. V. dafür ein, daß die Spanier im Rahmen dieses Vereins eine „Betriebssportgemeinschaft“ bilden können. Etwa 40 Spanier haben sich bereits zur Teilnahme gemeldet. Sie werden Fußball, Volleyball und Tischtennis spielen und Leichtathletik betreiben. Alle sind gespannt auf die ersten Zeichen sportlicher Aktivität der Männer aus dem Lande der di Stefanos und Kubalas.

Amsel nistete in der AA 12

Henschel-Lokomotiven gelten offenbar auch in der Vogelwelt als besonders zuverlässige und sichere Transportmittel. Eine Amsel baute kürzlich ihr Nest zwischen den Verstrebungen im Rahmen einer AA 12, die einige Zeit im Freien stand. Das Nest mit mehreren Eiern wurde von unserem Lokbau-Personal erst im Anschluß an eine Probefahrt entdeckt, auf der große Geschwindigkeiten gefahren worden waren. Das Gelege hatte diese Fahrt ohne die geringste Beschädigung überstanden – nur hatte die Amselmutter das Nest verlassen.

Die Lok mußte anschließend an einem anderen Platz abgestellt werden. Tierfreunde wollen beobachtet haben, daß eine Amsel tagelang zwischen den Lokomotiven herumflog, offenbar auf der Suche nach ihrem Nest. Anscheinend ist eine Lokomotive trotz sicherster Transportbedingungen doch nicht die ideale Vogelbehausung...



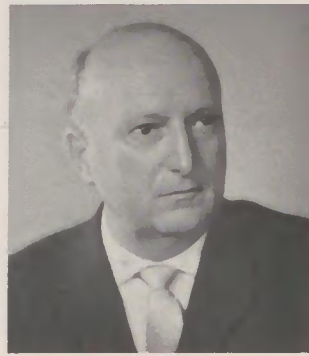
Jubiläum feiern ist immer schön – auch in Südafrika. Dieser Schnappschuß entstand beim vierzigjährigen Jubiläum von Werkmeister Martin Augustin, der seit Jahren mit einer Reihe von Kollegen aus dem Kraftwagenbau bei der Henschel Diesel Truck Ltd. in Johannesburg tätig ist. Die Kasselner (v. links nach rechts) Klinge, Eull, Glintzer, Schübler, Hettfleisch (in der Mitte der Jubilar selbst), Glauch, Knothe, Boller und Kittner grüßen die Kollegen in der alten Heimat recht herzlich.

Unsere Jubilare im Mai 1961

Vierzig Jahre im Betrieb



Wilhelm Backhaus
Schlosser



Lothar Hüther
Werkzeugmacher



August Rohde
Schlosser

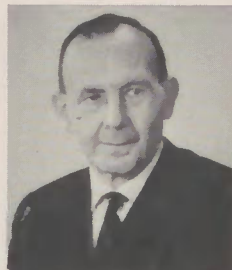
Fünfundzwanzig Jahre im Betrieb



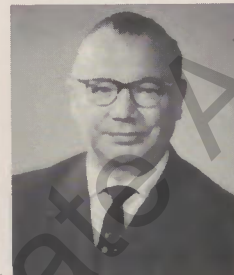
Wilhelm Annacker
Gruppenleiter



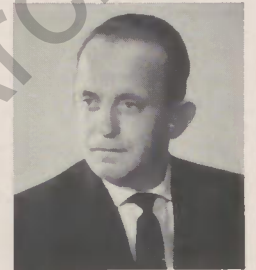
Wilhelm Berninger
Planungsingenieur



Friedrich Bisiorek
Registrator



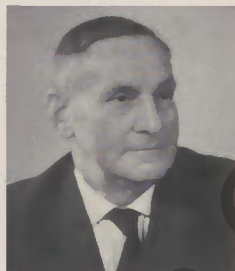
Heinrich Bonn
Abteilungsleiter



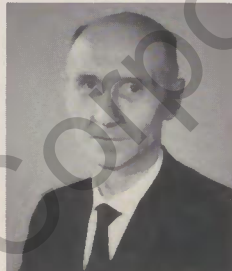
Heinrich Bode
Karteiführer



Alfred Dietrich
Gruppenleiter



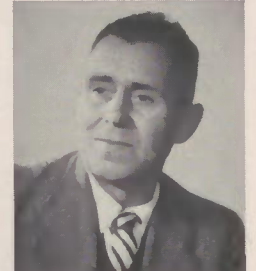
Wilhelm Dippel
Schlosser



Josef Günther
Maschinenformer



Hans Gundlach
kaufm. Sachbearbeiter



Ludwig Hartung
Schweißer



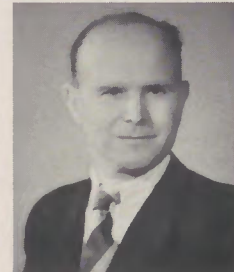
Karl Hellmuth
Lackierer



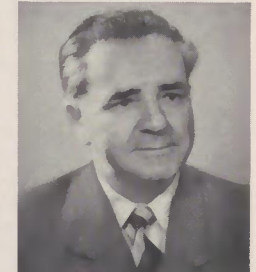
Christian Hobein
Materialbereitsteller



August Jordan
Schlosser/Gr.-Führer



Fritz Jungk
Lackierer



Robert Krug
Kontrolleur



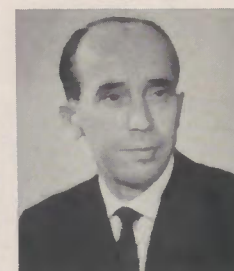
Hermann Löwe
Bürogehilfe



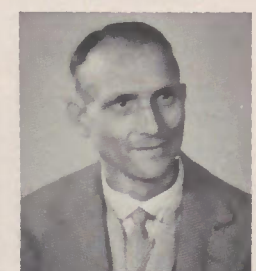
Wilhelm Müller
Stoßer



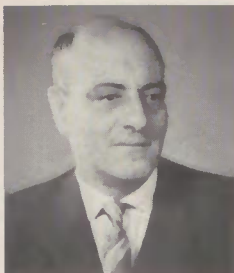
Heinrich Römer
Schlosser



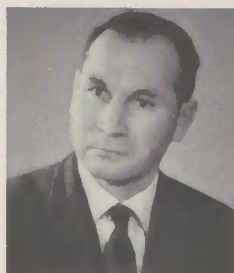
Heinrich Schaub
Klempner



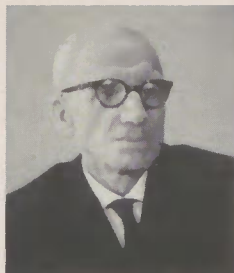
Nikolaus Schaub
Transportarbeiter



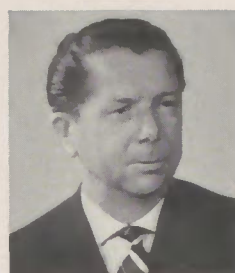
Fritz Siegel
Dreher



Josef Springer
Kranfahrer



Karl Terasa
Kernmacher



Georg Walter
Lackierer

Dr.-Ing. habil. Erwin Aders 80 Jahre alt

Am 7. Mai hat Dr.-Ing. habil. Erwin Aders seinen 80. Geburtstag gefeiert. Dr. Aders, der an der Technischen Hochschule Aachen studierte und sich später dort als Privatdozent habilitierte, ist als schöpferischer Konstrukteur über 50 Jahre lang im Kraftfahrzeugbau und im Bau von Räder- und Gleiskettenfahrzeugen tätig gewesen. An vielen bedeutsamen technischen Entwicklungen war Dr. Aders beteiligt, so hat er zum Beispiel an erfolgreichen motorelektrischen Konstruktionen für Kraftfahrzeuge vor dem ersten Weltkrieg mitgewirkt und ist auch später maßgeblich auf dem Gebiet der Raupenfahrzeuge hervorgetreten.

Von 1936 bis 1959 gehörte er den Henschel-Werken als Chef-Konstrukteur im Sonderfahrzeug- und Straßenwalzenbau an und war mit Sonderaufgaben betraut. Erst mit 78 Jahren zog er sich aus dem Berufsleben zurück, steht aber nach wie vor mit seinen Kollegen in enger Verbindung und in ständigem Erfahrungsaustausch. — Dr. Aders gehört dem Vorstand des Nordhessischen Bezirksvereins des VDI an. Seit 1910 ist er Mitglied des VDI, 1956 erhielt er in Anerkennung besonderer Leistungen anlässlich des 100jährigen Bestehens des Vereins das VDI-Ehrenzeichen.

Dr. Aders war von jeher der unermüdliche Mentor junger Ingenieure. Dank seiner liebenswürdigen, vornehmen Persönlichkeit neben seinem hohen fachlichen Können gilt er jüngeren Menschen als Vorbild und seinen ehemaligen Mitarbeitern als Freund.

Dr. Scheibe 65 Jahre alt

Am 16. Mai ist Dr.-Ing. Alfred Scheibe, der Leiter der Versuchsanstalt der Henschel-Werke, 65 Jahre alt geworden. Dr. Scheibe wurde 1896 in Hinterhermsdorf im Kreis Pirna in Sachsen geboren. Er studierte an der Technischen Hochschule in Dresden bis zur Diplom-Hauptprüfung im Jahre 1923, ging dann als Konstrukteur und Versuchsingenieur zu Blohm und Voß nach Hamburg und war von 1926 bis 1928 als Assistent an der Technischen Hochschule Karlsruhe tätig. Dort promovierte er 1928 zum Dr.-Ing. Während seiner Tätigkeit in der Motorenversuchsanstalt der Fa. Junkers in Dessau von 1928 bis 1945 — zuletzt als Stellvertreter von Prof. Maders — wurden stationäre Dieselmotoren und die Flugdiesel Jumo 204 und 205 gebaut und entstanden die Benzin-Flugmotoren Jumo 211 und 213. 1945 wurde Dr. Scheibe von der UdSSR zusammen mit anderen Junkers-Wissenschaftlern und Technikern als deren Chefkonstrukteur nach Kuybischew gebracht. 1954 kehrte er in die Bundesrepublik zurück und kam 1955 zu Henschel. Seit 1959 leitet Dr. Scheibe die Versuchsanstalt. Als hervorragender Fachmann auf dem Gebiet der Strömungstechnik ist Dr. Scheibe durch zahlreiche Veröffentlichungen und Patente besonders bekannt geworden.

Wir gratulieren

... zum 60. Geburtstag:

am 2. Mai Schlosser Wilhelm Brehm,
am 6. Mai Reparaturdreher Jonas Germeroth,
am 13. Mai Abteilungsleiter Ernst Seeger,
am 23. Mai Kranfahrer Valentin Herbst.

Auflösung des Rätsels von Seite 8

Kreuzworträtsel. Waagrecht: 1. Hertz, 4. Ewald, 7. See, 8. Ren, 9. Chlor, 11. Muehe, 13. Skala, 15. Gin, 16. Pro, 17. Redis, 19. Liane, 21. Kanal, 22. Oel, 23. mot., 24. Maerz, 25. Athen. — Senkrecht: 1. Hamm, 2. Techniker, 3. Zehe, 4. Eros, 5. Werkpilot, 6. Diva, Kugel, 10. blond, 12. Eid, 14. Ara, 17. Rahm, 18. Salz, 19. Lama, 20. Eden.

Vorschau auf die Jubiläen im Juni

40 Jahre: Rölke (B/17132), 1. 6., Kaufholz (36469/20364), 15. 6., Bollbach (B/12009), 17. 6. Traut (B/24400), 24. 6., Krug (35352/25021), 30. 6.; 25 Jahre: Grammel (B/17150), 1. 6., Mander (B/21970), 3. 6., Poerschke (B/11740), 4. 6., Setzekorn (42820/34340), 7. 6., Hentrich (B/18330), 8. 6., Wenderoth (43611/21642), 8. 6., Umbach (B/18330), 10. 6., Schmidtke (35240/15561), 11. 6., Kanstein (35513/24021), 12. 6., Hauss (35668/24330), 16. 6., Schmidt (37897/16410), 17. 6., Hoppe (37589/16531), 17. 6., Werner (35891/24355), 17. 6., Holzapfel (37209/16340), 23. 6., Burghard (B/18360), 24. 6., Siebrecht (40670/16411), 25. 6., Petersen (35896/20331), 26. 6., Lapp (35495/21360), 27. 6., Wieprecht (B/11653), 29. 6., Nägel (38046/16533), 29. 6., Stiebing (35300/25340), 30. 6.

Sie haben geheiratet

Wir gratulieren zur Vermählung: Stefan Binder, Christa Bornemann, geb. Brede, Herbert Brasse, Günther Brenn, Siegfried Bühlmann, Eva Büttner, geb. Warga, Wolf-Dieter Deussen, Brigitte Dilcher, geb. Philippent, Klaus Eisfeld, Mariano Esteban-Velez, Antonio Fernandes de Larubia, Wilfried Fiege, Ernst Franke, Rodrigo Gonzales-Prieto, Ursula Haase, geb. Kühne, Karola Heyser, geb. Hüther, Ewald Keuch, Erhardt Kreuch, Walter Mayerosch, Edelgard Meister, geb. Kemper, Erhard Müller, Walter Pfurr, Manfred Riemer, Ursula Rudolph, geb. Rommeis, Heinrich Schäfer, Gisela Schlien, geb. Schaaf, Georg Schübl, Karl-Heinz Schröder und Frau Gudrun, geb. Rossel, Josef Simon, Günther Sinsel, Eduard Sperl, Otto Treutner, Edwin Uthof, Günther Wenzel, Werner Wieners.

Nicht mehr unter uns

Schweißer Konrad Rühl, geb. 26. Januar 1902, gestorben 21. April 1961.
Prüfer Johannes Scheler, geb. 16. Juni 1927, gestorben 23. April 1961.
Rentner Wilhelm Gorschkowsky, geb. 2. März 1881, gestorben 15. April 1961.
Rentner Wilhelm Hucker, geb. 27. September 1882, gestorben 21. April 1961.
Rentner Martin Grebe, geb. 17. April 1881, gestorben 21. April 1961.
Rentner Emil Vogt, geb. 21. September 1882, gestorben 24. April 1961.
Rentner Adolf Tripp, geb. 24. Juni 1907, gestorben 26. April 1961.
Rentner Gustav Klenke, geb. 5. Juni 1904, gestorben 6. Mai 1961.

Unser Titelbild zeigt ein Tankfahrzeug vom Typ HS 165 TIS im Einsatz auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel. — Das Bild auf der Rückseite ist eine Teilansicht des Henschel-Stands mit Pavillon auf der Deutschen Industrie-Messe in Hannover 1961.

Herausgeber: Henschel-Werke GmbH., Kassel, Henschelstraße 2.
Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Curt Leps und Agnes Wahl.
Hausapparate 657, 347, 887.

Druck: Druck- und Verlagshaus Thiele & Schwarz, Kassel-Wilhelmshöhe.

Ausgabe Mai 1961 (3. Jahrgang).

