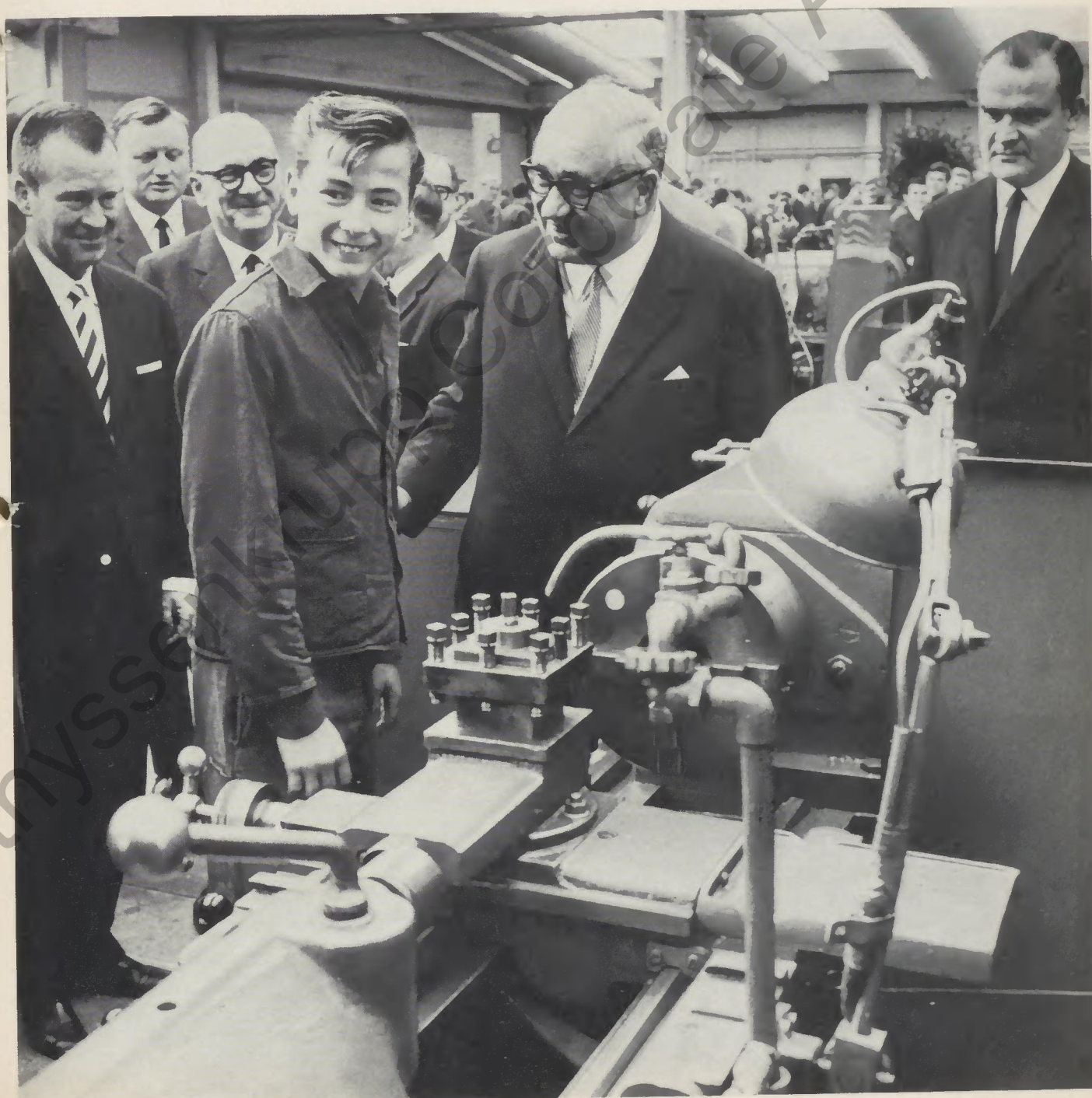


Werkzeitschrift der Rheinstahl Henschel AG Kassel

Ausgabe 2/1966



Glückauf für 1967

Wir wünschen allen Mitarbeitern und ihren Angehörigen ein frohes Weihnachtsfest und ein Glückauf für 1967.

Mit unseren Wünschen verbinden wir unseren Dank für die gute Arbeit, die im zu Ende gehenden Jahr 1966 geleistet worden ist.

Vorstand und Betriebsrat der Rheinstahl Henschel AG

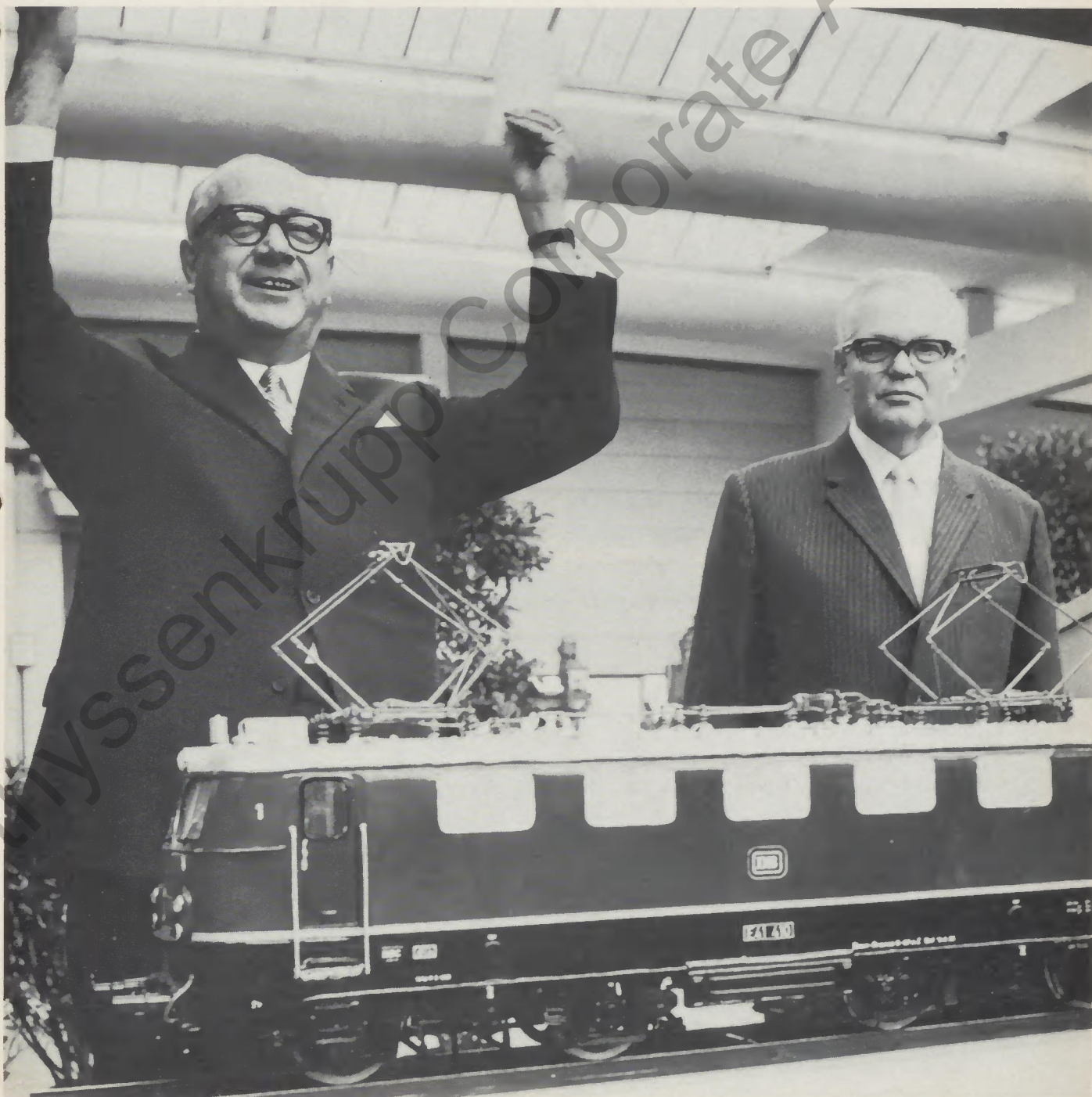


Neue Lehrwerkstatt eingeweiht

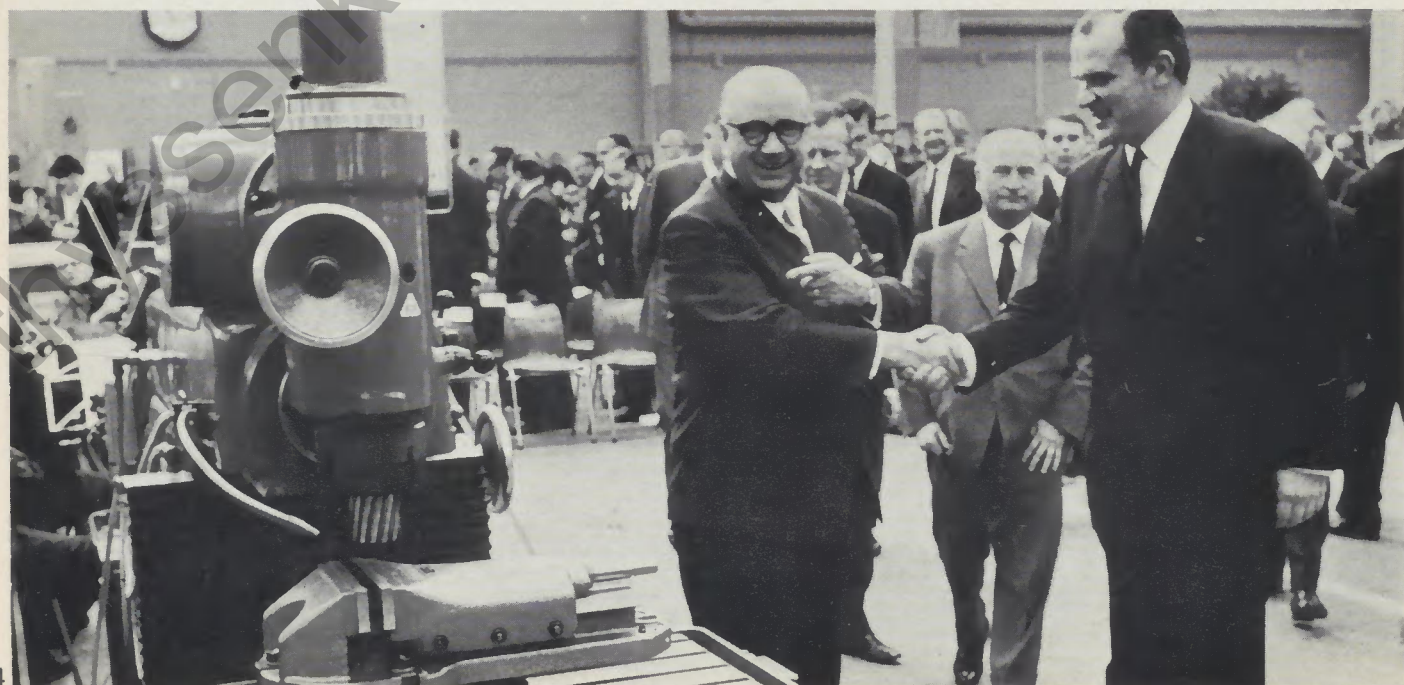
Im Beisein von Rheinstahl-Generaldirektor Werner Söhngen, von Regierungspräsident Alfred Schneider sowie Vertretern der Behörden, Wirtschaftsverbände und der Gewerkschaften wurde in Mittelfeld die neue Henschel-Lehrwerkstatt, Nordhessens größtes industrielles Ausbildungs-Zentrum, eingeweiht. Die neue Lehrwerkstatt, die auf einer Fläche von ca. 4000 Quadratmetern entstand, ist mit allen maschinellen und technischen Einrichtungen ausgerüstet, die zu einer vielseitigen Ausbildung der Lehrlinge notwendig sind. 280 Ausbildungsplätze für Lehrlinge und Praktikanten sind vorhanden. Auch Sozial- und Unterweisungsräume sind in dem neuen Gebäude untergebracht. Rheinstahl hat für die neue Lehrwerkstatt 2,8 Millionen DM bereitgestellt.

Nach Begrüßungsworten vom Vorsitzenden des Henschel-Vorstandes, Wolfgang Schulze Buxloh, erklärte Rheinstahl-Generaldirektor Werner Söhngen, daß es für ein Unternehmen von lebenswichtiger Bedeutung sei, talentierte Nachwuchskräfte aus den eigenen Reihen zu gewinnen. „Um Jahr für Jahr junge Facharbeiter einstellen zu können, muß ihnen von den Werken eine Ausbildung geboten werden, die sie anspricht, die ihnen das beruflich notwendige

Generaldirektor Söhngen bedankt sich für das E-Lok-Modell, das von den Henschel-Lehrlingen gefertigt wurde.



Rüstzeug vermittelt und zugleich ihre Freude an der Arbeit weckt.“ Natürlich wolle Henschel durch die gute Ausbildung der Lehrlinge tüchtige Männer für das Werk gewinnen. „Aber“, so sagte Generaldirektor Söhngen zu den Lehrlingen, „es geht uns auch darum, dazu beizutragen, daß die deutsche Wertarbeit wieder zu einem Begriff wird, der uns in Deutschland sowie in der ganzen Welt die Gewähr für den Absatz unserer Produkte bietet und damit jedem einzelnen von Ihnen einen gesicherten Arbeitsplatz für die Zukunft gibt. Wir sind froh, eine so moderne Stätte der Nachwuchsförderung für die Zukunft zur Verfügung zu haben, die eine dem technischen und wirtschaftlichen Fortschritt angepaßte Ausbildung ermöglicht.“ Generaldirektor Söhngen befaßte sich auch mit der Entwicklung bei Henschel und betonte, daß Rheinstahl ganz konkrete Vorstellungen über den weiteren Ausbau der Henschel-Werke habe. Henschel erwarte für das Geschäftsjahr 1966 trotz der Schwierigkeiten im Nutzfahrzeug- und Lokomotivgeschäft eine Umsatzsteigerung. Dies sei insbesondere im Maschinenbau (Werkzeug-, Kunststoffverarbeitungs- und Schwermaschinen), der Dampfkesselfertigung sowie dem Kunststoff- und Chemiesektor zu verdanken. Die aus-



Unsere Fotos, linke Seite:

Der Leiter der Lehrwerkstatt, Willy Warnke, erhält vom Präsidenten der Handwerkskammer Kassel, Richard Wurbs, das Goldene Handwerksabzeichen.

Unsere Gäste bei der Einweihungs-Feier

Generaldirektor Söhngen übergibt die von Rheinstahl gestiftete Universal-Fräsmaschine dem Vorsitzenden des Henschel-Vorstandes, Wolfgang Schulze Buxloh.

Unsere Fotos, rechte Seite:

Die neue Lehrwerkstatt.

Blick in die neue Lehrwerkstatt.

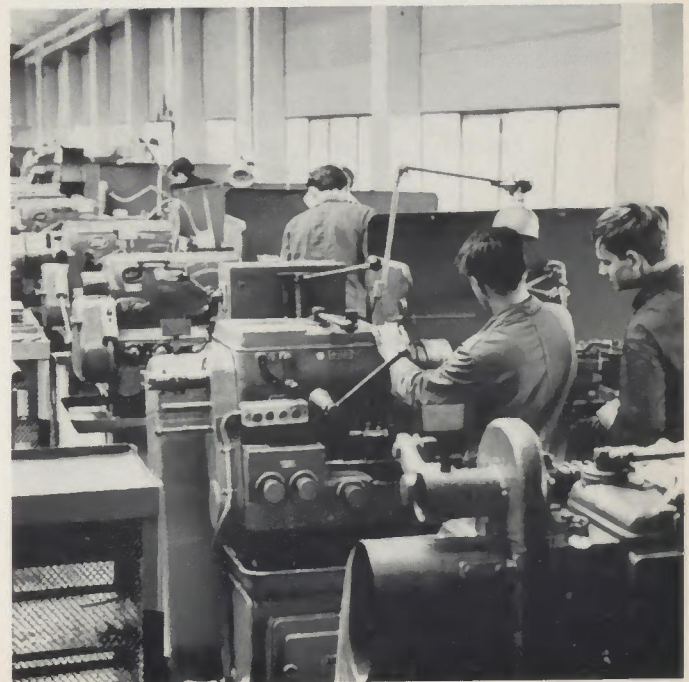
gezeichneten Betriebsanlagen und die hervorragenden Mitarbeiter stellten für den Konzern einen echten Wertfaktor dar.

Generaldirektor Söhngen übergab dann eine Universal-Fräsmaschine als Geschenk der Rheinischen Stahlwerke an die Henschel-Lehrlinge. Die Lehrlinge überreichten Generaldirektor Söhngen als Gegen Geschenk das selbst hergestellte Modell einer Henschel-E-Lok, die in der Rheinstahl-Hauptverwaltung in Essen aufgestellt werden wird.

Der Kasseler Oberbürgermeister Dr. Karl Branner machte den Henschel-Werken das Kompliment, schon seit Jahrzehnten Pionierarbeit in der Lehrlingsausbildung geleistet zu haben. Die glückliche Verbindung der Lehrwerkstatt und einer werkseigenen Berufsschule, in denen sich die jungen Menschen Wissen und Können erwerben könnten, berechtige zu der Hoffnung, daß aus ihnen tüchtige Rheinstahl-Henschelaner und genauso tüchtige Bürger der Region Kassel kommen würden.

Dem Leiter der Lehrwerkstatt, Willy Warnke, überreichte dann der Präsident der Handwerkskammer Kassel, Richard Wurbs, das ihm vom Präsidenten des Zentralverbandes des Deutschen Handwerks verliehene Goldene Handwerks-Abzeichen. In seine Glückwunschadresse flocht der Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Kassel, Dr. Walter Vigener, die lobende Bemerkung ein, daß die praxisnahe Ausbildung in den Henschel-Betrieben sich gut bewährt habe.

Betriebsrats-Vorsitzender Kurt Fischer sprach den Rheinischen Stahlwerken den Dank der Belegschaft für den Bau der Lehrwerkstatt aus. Vorstands-Vorsitzender Wolfgang Schulze Buxloh übergab dann den Schlüssel zur neuen Lehrwerkstatt ihrem Leiter Willy Warnke. Ein Rundgang der Gäste durch die neuen Räume beschloß die Einweihungsfeier, die von Musik des Henschel-Werksorchesters umrahmt wurde. Fernsehen, Rundfunk und Presse berichteten in Wort und Bild über die Feier.



Rege Diskussion bei Betriebsversammlungen

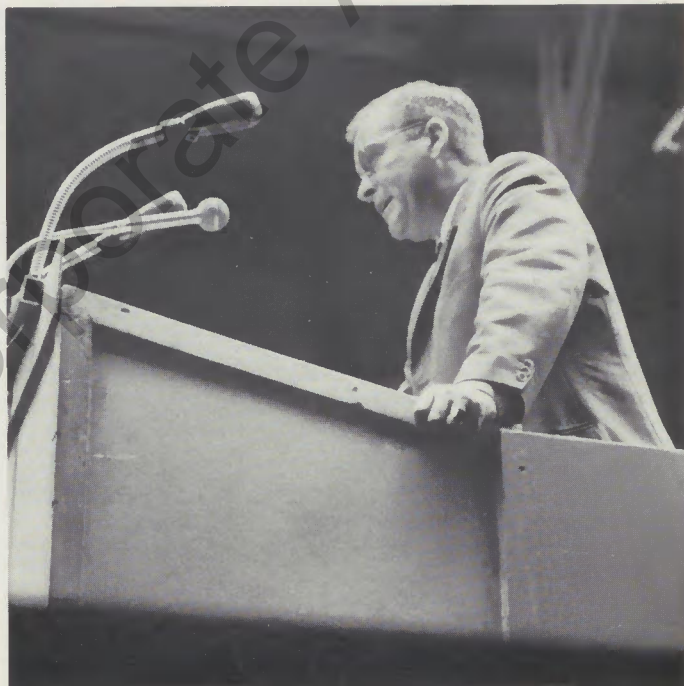


Auf Betriebsversammlungen, die in den Werken Kassel, Mittelfeld und Rothenditmold stattfanden, befaßte sich Vorstands-Vorsitzender Wolfgang Schulze Buxloh auch mit der schwierigen Kosten- und Erlösfrage. Er erklärte, daß die Rentabilität bei Henschel erhalten bleiben müsse, um die Arbeitsplätze zu sichern. In diesem Zusammenhang appellierte er an alle, Verständnis für notwendige Sparmaßnahmen zu haben. Zur Integration Henschel-Hanomag stellte der Vorstandsvorsitzende fest, daß der Kraftwagenbau in Kassel bleiben werde und daß er vom Programm her noch ausgeweitet werden solle.

Der Betriebsrats-Vorsitzende Kurt Fischer gab einen umfangreichen Tätigkeitsbericht des Betriebsrates und seiner Kommissionen ab. Er befaßte sich auch mit der Situation in den einzelnen Produktionszweigen.

Das Vorstandsmitglied der Rheinischen Stahlwerke, Arbeitsdirektor Dr. Fritz Poth, überbrachte der Belegschaft die Grüße des Rheinstahl-Vorstandes, insbesondere von Generaldirektor Werner Söhngen. Er wies auf die Bedeutung der Integration der Henschel-Werke in den Konzern der Rheinischen Stahlwerke hin und befaßte sich mit den Rationalisierungsmaßnahmen und Konzentrationsmaßnahmen im Konzern.

In allen drei Werken fanden rege Diskussionen statt.



Es sprechen ...

Vorstands-Vorsitzender Wolfgang Schulze Buxloh
Arbeitsdirektor Dr. Fritz Poth
6 Betriebsrats-Vorsitzender Kurt Fischer

Henschel-Loks bei Henkel

Unsere Fotos:

Eine der Henschel-Diesel-Loks bei der Firma Henkel

Henschel-Monteur Horst Hagenow (rechts) weist den Lokführer ein.



Der „Henkel-Palette“, Werkszeitschrift der Henkel-Werke in Düsseldorf, entnehmen wir folgenden Bericht:

Eine neue, die sechste Lok, fährt seit kurzem auf den über 30 Kilometern Gleisen im Werk. Eine DHG 500, eine Diesellok, die erste Diesellok bei Henkel überhaupt. In den Farben unterscheidet sie sich nicht von den alten fünf Dampfloks: grün der Aufbau, schwarz das Gestell und rot die Räder. Unter der Haube aber sieht es anders aus: ein Zwölf-Zylinder-Motor, der 500 PS entwickelt, doppelt soviel wie die stärkste der fünf Dampfloks.

Sie ist die modernste ihrer Art, eine Pionierarbeit. Ein ausgeklügeltes Explosionsschutzsystem wurde speziell für diese Lok entwickelt.

Im Werk könnte an verschiedenen Stellen schon ein kleiner Funke gefährliche Explosionen auslösen. Auch in diesen Gebieten muß die Lok fahren können, deshalb wurde sie mit einer — wie die Fachleute sagen — „Ex-Schutz-Einrichtung“ versehen. Zwei Beispiele: Die Bremsklötze bestehen nicht mehr aus Metall, sondern aus Kunststoff, und im Auspuff sitzt ein Temperaturfühler, der die Maschine bei 160 Grad automatisch abschaltet.

Wesentlicher Vorteil aber ist die weit höhere Leistung, mit der die neue Lok auf Strecke geht. Sie muß nicht mehr, wie eine der alten Dampfloks, nach spätestens zweieinhalb Stunden wieder zum Kesselhaus zurückkommen, um 25 Minuten lang ihren Kessel wieder aufzufüllen. Mit einer Tankfüllung Dieselöl, 1100 Liter, kann sie eine ganze Woche lang fahren. Beinahe spielend zieht sie über 40 vollbeladene Güterwagen. Die stärkste der alten Loks bewegt nur die Hälfte, und auch das nur, wenn sie frisch aufgetankt ist. Eine Woche lang blieb Monteur Horst Hagenow von der Herstellerfirma Rheinstahl Henschel im Werk. Er hatte die Maschine über Bundesbahngleise nach einem besonderen Fahrplan in sechs Stunden von Kassel nach Düsseldorf überführt. Gründlich wies er die Henkel-Fahrer auf der neuen Lok ein. Einige Tage nach der Ankunft machten Dr. K. Henkel und Herren der Henkel-Geschäftsleitung eine Probefahrt mit der Lok durchs Werk. Einhellige Meinung: Sehr zufrieden. So zufrieden, daß schon bald eine zweite Lok eintreffen wird.

Wieder LKW-Fahrer-Wettbewerb in Berlin

Auch in diesem Jahre veranstaltete der ADAC, Gau Berlin, gemeinsam mit der Fuhrgewerbe-Innung auf dem großen Platz vor dem Olympia-Stadion einen LKW-Fahrer-Wettbewerb, der eine außergewöhnlich große Beteiligung aufwies. Die Veranstaltung wurde in diesem Jahr zum 6. Mal durchgeführt und ist für die Berliner Bevölkerung zu einer Art Volksfest geworden.

Die Berliner Bevölkerung weiß, daß ihre Versorgung mit lebenswichtigen Gütern und wichtigen Rohstoffen von den „Kapitänen der Landstraße“ und ihren Fahrzeugen abhängig ist. So darf die große Zuschauerzahl als Sympathiekundgebung für den Berufskraftfahrer gewertet werden. Die von Jahr zu Jahr sich steigende Zahl der Nennungen beweist auch, daß ein solcher Wettbewerb bei den Fahrern starken Anklang findet, zumal außer den Gold-, Silber- und Bronzeplaketten wertvolle Ehrenpreise den Gewinnern in den einzelnen Klassen zur Verfügung stehen. Auch die Berliner Niederlassung der Rheinstahl Henschel AG hatte einen wertvollen Ehrenpreis gestiftet.



Ein Henschel HS 19 beim Durchfahren einer Slalomstrecke im Rückwärtsgang. Die Fenster mußten geschlossen bleiben und nur der Rückspiegel diente zur Orientierung.

Diese Berliner Veranstaltung unterscheidet sich von ähnlichen in Westdeutschland dadurch, daß alle Fabrikate zugelassen werden, d. h. vom Eintonner bis zum 16-Tonner bzw. bis zum 38 t Sattelzug. In der Klasse 7, Nutzfahrzeuge über 14,5 t, waren auch Henschel-Fahrzeuge der Typen HS 16 und HS 19 vertreten. Auch Hanomag-Fahrzeuge nahmen an dem Wettbewerb teil. Die von den Fahrern zu bewältigenden Aufgaben waren dem täglichen Verkehrsablauf entnommen. Nach Beendigung dieser Aufgaben mußte jeder Teilnehmer noch eine Art theoretische Prüfung ablegen.

Auch der 6. Berliner Lastkraftwagen-Fahrer-Wettbewerb war wieder ein voller Erfolg. J. Cl-s

Neuartiges Katastrophenfahrzeug für die Henschel Flugzeug-Werke

Um den behördlichen Auflagen beim Betrieb des werkseigenen Hubschrauber-Landeplatzes in Mittelfeld zu genügen, mußten die Henschel Flugzeug-Werke kürzlich ein Katastrophen-Bereitschaftsfahrzeug beschaffen. Dieses Spezialfahrzeug ist nunmehr als schnelles, geländegängiges Feuerlösch- und Bergungsfahrzeug und auch als Krankentransportwagen einsatzbereit. Die Ausrüstung des Fahrzeugs wurde nach den letzten Erkenntnissen des Flugsicherheitsdienstes vorgenommen, so daß es auch für andere Flugplätze interessant sein dürfte.

Nach Ausbildung mehrerer Mitarbeiter der Henschel-Flugzeugwerke in der Bekämpfung von Kraftstoffbränden und „Erster Hilfe“ fand vor einiger Zeit auf dem Hubschrauber-Landeplatz eine Rettungsübung statt, bei der davon ausgegangen wurde, daß nach der harten Landung eines Hubschraubers ausgelaufener Kraftstoff in Brand geraten und die Besatzung vom Feuer eingeschlossen war.

Die Übung zeigte, daß das Spezialfahrzeug allen Erfordernissen der Brandbekämpfung und Bergung gerecht wird. Auch die eingesetzten Mitarbeiter erledigten ihre Aufgaben zur vollen Zufriedenheit der anwesenden Sachverständigen.

Unsere Fotos zeigen den Katastrophenwagen und den Feuerlöschtrupp beim Bahnen einer Gasse für den mit modernsten Flammenschutzanzügen ausgerüsteten Bergungstrupp.



Geschichten aus dem Sudan

Nachstehenden Bericht haben wir den „Voith-Mitteilungen“ entnommen, in dem ein Mitarbeiter der Firma Voith neben seinen Sudan-Erlebnissen auch vom Einsatz von Henschel-Lokomotiven erzählt. Wir veröffentlichen einen Auszug aus dieser Reportage:

Ich war wieder einmal auf einer Geschäftsreise in Afrika, und zwar diesmal im Sudan. Den Anlaß hierzu bot der Einsatz einer 1500-PS-Henschel-Lokomotive, Typ DHG 1500 mit Voith-Getriebe und Voith-Kühlanlage, die dort erstmalig vorgeführt werden sollte. Daß ich auch auf dieser Reise, die mich zur Erledigung meines Auftrages nun einmal mitten in die trostlose Wüste Afrikas mit ihrer geradezu unbarmherzig sengenden Hitze führte, wieder viel erlebte, läßt sich wohl denken. Einiges davon will ich hier erzählen. Mein Reiseziel im Sudan war die etwa 320 km nord-östlich von Karthoum am Nil gelegene Stadt Atbara, in der sich die Hauptwerkstätten der sudanesischen Eisenbahn befinden.

Eine Bahnfahrt im Sudan ist stets ein ganz besonderes Erlebnis, das man nicht so leicht vergißt. Als ich mich



an einem Sonntagmorgen schon in aller Frühe auf dem Bahnhofsgelände einfand, da fiel mir auf, daß überhaupt keine Vorkehrungen zur Abfahrt eines Zuges getroffen wurden. Ich hatte Pech gehabt: Man erklärte den wartenden Menschen, daß heute kein Zug fahren würde. Ein Grund wurde nicht genannt. Erst mit einem Tag Verspätung war der Zug bereit und setzte sich auch glücklich langsam in Bewegung. Alle dreißig Minuten mußte die scheinbar mit Asthma behaftete Dampflokomotive eine Pause einlegen, und so kam es, daß ich schließlich mit 12stündiger Verspätung, halb verhungert, von Fliegen gepiesackt und mit Sand garniert, in Atbara ankam. Inmitten dieser gegensätzlichen Stadtteile liegen die Werkstätten und Lokomotivhallen der sudanesischen Eisenbahn. Von hier aus kommen die Lokomotiven in Richtung Karthoum bzw. Port Sudan zum Einsatz. Allein 75 diesel-elektrische Maschinen englischer, belgischer und japanischer Herkunft sind hier in Betrieb und bilden eine recht internationale Schau. ... Nun ist es also soweit und unsere Wüstenfahrt mit der Henschel-1500-PS-Vorführ-Lokomotive kann beginnen. Jetzt steht die Maschine vor dem Abfahrtsignal. So eine Jungfernfahrt ist stets aufregend, da

men die Sudanesen herbeigelaufen und bewundern unter Händeklatschen unsere rote Lokomotive. Einmal taucht eine Anzahl grüner Spitzzelte auf. Sollte das ein großes Zeltlager sein? Nein, es sind die Wohnstätten der Bahnarbeiter, die weitab von jeglicher Zivilisation ihre schwere Arbeit verrichten. Ohne Schwierigkeit zieht die Henschel-Lok ihre Last durch die brütende Hitze. Trotz einer Außentemperatur von etwa 45 Grad Celsius ist die Kühlung ausreichend. Auf der eingleisigen Strecke gibt es gar manchen unfreiwilligen Aufenthalt, dessen Ursachen Sandstürme, Wolkenbrüche in der Regenzeit oder heißgelaufene Lager der Eisenbahnwagen sind. Nach 400 km Fahrt erreichen wir den Militär-Stützpunkt Haya. Auf den restlichen 100 km bis nach Port Sudan erwartet uns ein Gefälle von 1000 Metern. Kaum hat der Zug den Bahnhof von Haya verlassen, da hören wir vom Maschinenraum aus einen singenden Ton. Der Lokführer hat auf „Bremse“ geschaltet. Gezügelt durch die Bremse geht es jetzt mit einer Geschwindigkeit von 30 km pro Stunde in Richtung Port Sudan. Durch Schluchten und Täler der kalten Berge schlängelt sich der Zug in vielen Kurven hinunter. Kein Lebewesen ist hier zu sehen, überall



man doch nie ganz genau weiß, ob auch alles klappt. Jetzt heißt es: Klar zur Abfahrt! Vom Schaltpult her hört man das Knacken der Steuerimpulse, das Getriebe bekommt Öl, der Zug setzt sich in Bewegung. Mit 1000 Tonnen Anhängelast ist die 500 km lange Strecke nach Port Sudan am Roten Meer zurückzulegen. Nach kurzer Zeit ist im zweiten Gang die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km in der Stunde erreicht. Der Blick vom Führerstand geht weit hinaus in das Land. Das Gelände ist eben wie ein unendlicher Teller. Wohin man auch blickt — Sand und wieder Sand, einige von der Sonne gebleichte Grasbüschel am Bahndamm, ab und zu einmal ein kleiner, durrer Busch — das ist alles, das ist die Wüste. Kein Nil ist zu sehen mit seinen breiten grünen Rändern wie in der Gegend von Karthoum und Atbara.

Ziemlich geradlinig verläuft die Bahnlinie durch die Wüste. Mangels Fernmeldeanlagen muß der Zug bei jeder Blockstelle seine Fahrt auf etwa 10 bis 15 km Geschwindigkeit pro Stunde mäßigen, um Befehle entgegenzunehmen. Manchmal muß auch angehalten werden, um die Bremse zu kontrollieren. Dann kom-



nur totes, unfruchtbares Land. An den Blockstellen grüßen die Lehmhütten des Bahnpersonals mit ihren spitzen Dächern. Bald sind die Berge hinter uns, und in der Ferne sieht man das dunkelblaue Wasser des Roten Meeres. Nach 18 Stunden erreichen wir ohne Schwierigkeiten, aber grau von Staub und mit einem unbändigen Durst, unser Ziel Port Sudan.

Unser Foto, linke Seite:

Henschel-Diesel-Lokomotive DHG 1500 im Sudan

Unsere Fotos, rechte Seite:

Henschel-Rangier-Lok in Port Sudan

Wohnungen von Eisenbahnpersonal in der Nähe eines sudanesischen Bahnhofs

Südlich des Rio-Grande

Unser Foto, linke Seite:
Henschel-HS 12 an der Grenze von Salvador
nach Honduras

Unser Foto, rechte Seite:
Henschel-Sattelzugmaschine in Panama

Wir begleiten unseren ehemaligen Mitarbeiter Klaus Ackermann und seinen Freund Peter Zöller auf eine interessante Reise durch Mittel- und Südamerika. Die Berichte werden in Fortsetzungen erscheinen.

Ein Wort vorweg:

Mein Freund Peter und ich gehören zu jener Sorte Menschen, die vom großen Fernweh gepackt werden, wenn immer sie salzige Seeluft auf den Lippen schmecken, rußige Bahnhofsluft atmen oder auf einem internationalen Flughafen den Start einer Düsenmaschine verfolgen. Aber wem geht es nicht so? Und darum möchten wir gern, daß Sie uns auf unserer Reise begleiten. Wir werden mit einem kleinen Campingbus von New York durch die Vereinigten Staaten nach Süden fahren, den Rio Grande – den Grenzfluß zwischen Nord- und Lateinamerika – überqueren und interessante Plätze Mittel- und Südamerikas besuchen.

Like new – excellent runner

„Wie neu – ein ausgezeichnete Renner“, preist sich in New York mit großen Lettern auf der Windschutzscheibe ein Kombibus an. Peter und ich fixieren ihn prüfend von allen Seiten. Wir verstehen nicht viel von Autos und sind unsicher. Aber was wir sehr gut wissen, ist, daß es in Amerika Gebrauchtwagenhändler gibt, die aus einem alten Ackergaul ein olympiareifes Turnierpferd machen. Einen Stammbaum, d. h. einen Kraftfahrzeugbrief, kennt man hier auch nicht. So rütteln wir etwas an den Rädern, machen ein paar Liegestützen unter den Wagen und schauen ziemlich hilflos in den Motorraum. Mit anderen Worten – wir beruhigen uns. Es folgt eine Probefahrt um die vier Ecken. Er läuft, und wir hoffen inständig, daß es die nächsten 30 000 km so bleiben wird.

Durch die Vereinigten Staaten

Endlich ist es soweit. Aus einem einfachen Kombi-
wagen ist ein kleiner Campingbus geworden. Mit
bunten Vorhängen, einer bequemen Schlaf-
liege, einem Küchenschrank und einer Kühltruhe. Im Do-it-
Yourself zusammengena-
gelt, -geleimt und -geschraubt.



Wir fahren dann durch die Staaten in Richtung Süden und berühren Washington, Louisiana, New Orleans, fahren durch Texas und kommen an die mexikanische Grenze.

Bienvenidos a Mexico

„Willkommen in Mexiko“ begrüßt uns freundlich ein Schild auf der mexikanischen Seite des Rio Grande, und obwohl in ihrer Siesta gestört, grinst es breit unter den Schnauzbärten der beiden beleibten Zöllner. Zu unserem Empfang gesellt sich noch ein fettes schwarzes Schwein hinzu.

Natürlich müssen wir alles genau zeigen. Doch das geschieht wohl mehr aus persönlicher Neugier als aus amtlicher Pflichterfüllung. Auch das Schwein bekundet sein Interesse an unserem Wagen, und wie ein heftiges Schnüffeln vermuten läßt, scheint es an unserem rechten Hinterrad eine fremde, aufregende Duftnote entdeckt zu haben.

Wir tauschen noch Zigaretten aus. Eine Ami gegen eine mexikanische Schwarze. Dann geht es weiter. 1964 haben 1,5 Millionen Amerikaner die Reise über den Rio Grande nach Süden gemacht. Nicht viele von ihnen werden sich wie wir verfahren und so zufällig dieses Grenzdill entdeckt haben.

Unsere erste Nacht in Mexiko verbringen wir auf einer Anhöhe vor Monterrey. Eine dichte Dunstglocke liegt über der Stadt und erinnert uns daran, daß hier 75 % der mexikanischen Stahl- und Eisenproduktion konzentriert sind.

„Peso – Peso“

Gleich hinter Monterrey führt die Straße steil bergan auf das Hochplateau der Sierra Madre. Das Klima ist rau und der Boden karg. Hin und wieder taucht ein Dorf auf, schmutziggelbe Lehmhütten, Frauen mit einem großen Krug oder Bündel Holz auf dem Kopf, auf dem Rücken in einem Wickeltuch das Neugeborene.

Ich will eine Aufnahme machen. Sofort bin ich von einer Schar bettelnder Kinder umlagert. „Peso – Peso“. Ihre Finger krallen mir die paar Centavo-Stücke gierig aus der Hand. Es kommt nicht oft vor, daß hier ein Wagen haltmacht. Meistens rauscht der Reichtum auf der gut asphaltierten Straße an ihnen vorbei.



Es allerdings bei dieser Schilderung zu belassen hieße, nur die traurige Seite des Peso zu betrachten. Was für unsere Begriffe einem primitiven Leben gleichkommt, ist mit mexikanischen Augen gesehen eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Schicksal seiner Vorfahren. Die Revolution machte ihn frei und gab dem Bauern ein Stück – wenn auch oft karges – Land. Seine und die Stimme seiner Frau zählen jetzt. Die Regierung baut Schulen, damit seine Kinder lesen und schreiben lernen. In der jungen Industrie verzeichnet man jährlich steigende Zuwachsraten. Drehen wir also den Peso auf die andere Seite, so sehen wir, daß Mexiko zu den fortschrittlichsten Ländern Lateinamerikas zählt.

Henschel-Dampf in Aguascalientes

Wörtlich übersetzt bedeutet der Name dieser Stadt nördlich von Mexiko City „heißes Wasser“, abgeleitet von den vielen heißen Mineralquellen, die hier entspringen. Aber Aguascalientes hat noch eine weitere „heiße Quelle“ – einen Henschel-Dampfkessel HK 1000. In der Bandweberei und Färberei Hermanos Aguilera wird er zum Erhitzen der Farblösung und zum Trocknen des eingefärbten Fadens eingesetzt. Mit einem Empfehlungsschreiben von Kassel in der Tasche bitten wir den Inhaber Señor Aguilera um ein Gespräch. Er meint:

„Um die einheimische Industrie zu schützen, bekommt man für Mexiko entweder überhaupt keine Einfuhrlicenzen, oder muß utopische Zölle zahlen, oder (und dabei macht er eine bedeutungsvolle Geste durch die Luft) der Importeur kann hieb- und stichfest nachweisen, daß nur dieses Produkt mit seinen konstruktiven Vorteilen verwendet werden kann.“ Señor Aguilera und seinem Techniker ist das letztere gelungen. Diesem Kompliment an die Konstrukteure in Kassel ist noch hinzuzufügen, daß man mit der Betriebsleistung und Zuverlässigkeit des Kessels sehr zufrieden ist.

Markttag in Chichicastenango

Chichicastenango in Guatemala bedeutet soviel wie „Ort der Pflanze mit den kitzelnden Blättern“. Und weil es eine nicht minder kitzlige Sache ist, diesen Namen richtig auszusprechen, sagen wir einfach wie der waschechte Gualtemateke „Tschì-Tschì“. (Gualtemateken nennt man die Bewohner Guatemalas).

Von unserem Lagerplatz am landschaftlich sehr schön gelegenen Lago de Atitlán in Guatemala machen wir einen Ausflug nach „Tschì-Tschì“. Es ist Markttag, und unter den Eucalyptus- und Jacaranta-Bäumen herrscht ein reges Treiben. Zwischen einem Gewirr von Verkaufsständen mit farbenfrohen Handwebereien, fremd duftenden Gewürzen, appetitlich aufgestapelten Gemüsen und Früchten schlendern wir hinüber zur Kirche Santo Thomas.

Unseren Augen bietet sich ein faszinierender Anblick. Auf den Treppenstufen zum Hauptportal zelebrieren Indianer ein auf das Gebet in der Kirche vorbereitendes Ritual. In den Händen schwenken sie heftig-qualmende Weihrauchkessel. Langsam, Schritt für Schritt, oft verhaltend auf den Stufen, erreichen sie das Portal. Dort werden sie von ihren Familien erwartet. Jede Kerze in den Händen ihrer Frauen ist für einen Vorfahren bestimmt.

Ein kleiner Indianerjunge – ein reiner Sproß der Maya-Quichés – zupft mich am Ärmel. Für einen Quetzal dürfe ich ihn fotografieren, bedeutet er mir. Fast scheint es, daß er die bessere Antwort auf die Frage nach dem täglichen Brot gefunden hat als sein Vater, der noch seine Bitte mit dem aufsteigenden Rauch zu den indianischen Göttern schickt.

In Panama

Hinter uns liegen viele staubige und heiße Kilometer. Nach San José in Costa Rica verwandelte sich das Asphaltband des Panamerican-Highway in eine holprige Schotterpiste. Selten kamen wir über den zweiten Gang hinaus. Oft stieg die Temperatur im Wagen auf über 40 Grad an. Manchmal gaben wir es einfach auf, den vielen Schlaglochfallen auszuweichen. Aber nach einem erfrischenden Bad sieht das alles schon wieder ganz anders aus. Leise summt in unserem Hotelzimmer ein großer Ventilator. Von der Straße klingen die ausgelassenen Rhythmen des Karnevals von Panama City zu uns herauf. An Bord der „Rossini“ verlassen wir Panama. Allerdings nicht, ohne vorher noch einmal mit Langfingern aneinandergeraten zu sein. Diesmal wollte man mir am helllichten Tage mitten auf der Hauptstraße von Colon die Taschen ausrauben...

Auf internationalen Messen

In Hannover

Zum erstenmal war Henschel 1966 auf der Deutschen Industriemesse in Hannover auf dem Rheinstahl-Gemeinschaftsstand mit Lokomotiven, Baufahrzeugen und Schmiedeteilen vertreten. Weiter zeigte Henschel auf einigen Hallenständen Kunststoff-Maschinen, Dampfkessel, Dieselmotoren sowie Getriebe und Achsen. Bundespräsident Lübke und prominente Gäste aus dem In- und Ausland statteten dem imposanten Rheinstahl-Stand ihren Besuch ab. Unsere Fotos zeigen: 1. Der Bundespräsident mit Generaldirektor Werner Söhnngen auf dem Rheinstahl-Stand. 2. Blick auf den Rheinstahl-Stand, Mitte und links Henschel-Baufahrzeuge.



In Berlin

Auf dem Hanomag-Henschel-Gemeinschaftsstand der Deutschen Industrie-Ausstellung in Berlin zeigte Henschel einige markante Typen aus dem Nutzfahrzeug-Programm, die allseitiges Interesse hervorriefen.

In Budapest

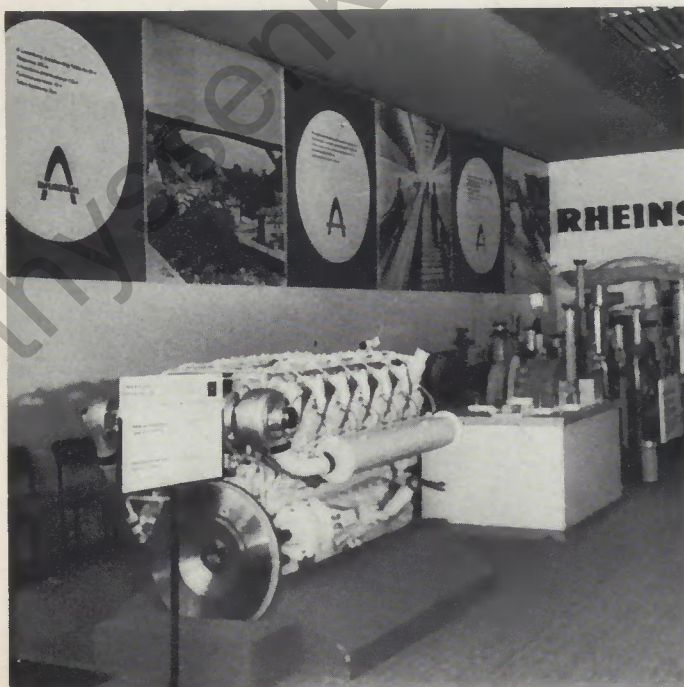
Auf dem Rheinstahl-Gemeinschaftsstand der Internationalen Messe Budapest präsentierte Henschel eine Sattelzugmaschine, Dieselmotoren, Dampfkessel und Fluidmischer. Sieben Tochtergesellschaften des Konzerns gaben einen repräsentativen Überblick über ihr vielseitiges Erzeugnisprogramm. Unser Foto zeigt einen Teil des Standes mit einem Henschel-Motor.

In Posen

Auf der Internationalen Messe in Posen, einem der wichtigsten Messezentren Osteuropas, zeigte Henschel auf dem Rheinstahl-Gemeinschaftsstand Dampfkessel, Fluidmischer und Dieselmotoren. Unser Foto vermittelt einen Blick in den Rheinstahl-Stand, auf dem Henschel-Motoren und -Dampfkessel zu erkennen sind.

In Plovdiv

Auf der Internationalen Muster-Messe in Plovdiv (Bulgarien) stellte Henschel in Anpassung an den Bedarf in Bulgarien in großem Umfang aus. Auf dem Freigelände zeigte Henschel zwei Schmalspur-Lokomotiven und eine Sattelzugmaschine. Auf dem Stand wurden Kunststoff-Maschinen, Dampfkessel und Dieselmotoren präsentiert. Vorstandsmitglied Carl J. Bäckmann begrüßte auf unserem Stand u. a. den bulgarischen Ministerpräsidenten Schiwkoff (unser Foto).



In Amsterdam

Auf der 51. Internationalen Automobilausstellung RAI in Amsterdam war Henschel auch dieses Mal durch die drei Generalimporteure vertreten. Auf einem repräsentativen, von den Importeuren selbst ausgerichteten Stand wurde eine attraktive Auswahl aus dem Henschel-Nutzfahrzeugprogramm gezeigt.

In Paris

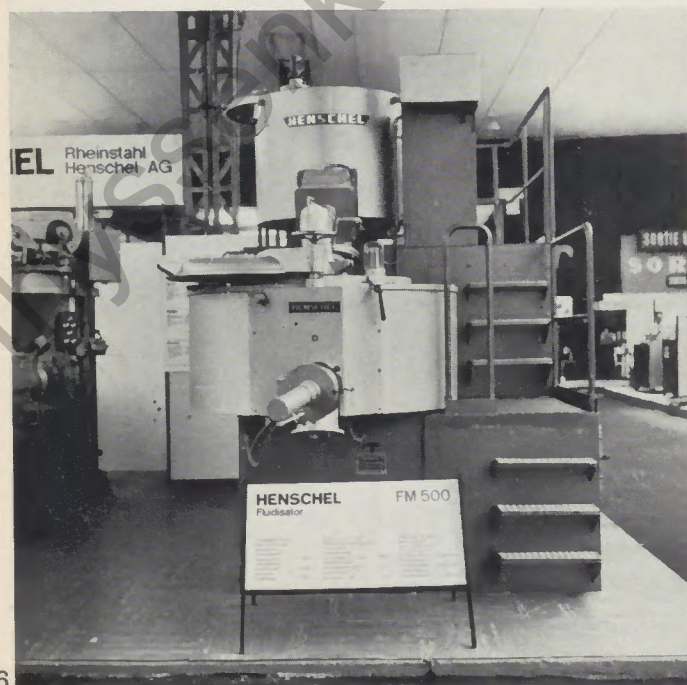
Auf der Europlastique in Paris demonstrierte Henschel einen Ausschnitt aus dem Fertigungsprogramm von kunststoffverarbeitenden Maschinen und Dampfkesseln. Gezeigt wurden Fluidmischer, Kontinuuum, Extruder und der Dampfkessel Typ HK 1000. Der attraktive Stand war der Anziehungspunkt vieler Interessenten.

... und wieder in Paris

Der Henschel-Stand auf dem Internationalen Automobil-Salon in Paris ragte durch seine Gediegenheit in der Nutzfahrzeug-Halle heraus. Ein breiter Ausschnitt aus dem Henschel-Nutzfahrzeug-Programm vermittelte Interessenten und Schaulustigen ein eindrucksvolles Bild von der Leistungsfähigkeit des Henschel-Nutzfahrzeugbaues.

In Madrid

Zehn Unternehmen der Rheinstahl-Gruppe beteiligten sich mit einem Gemeinschaftsstand an der Deutschen Industrie-Ausstellung in Madrid. Henschel zeigte Kipper aus dem Nutzfahrzeug-Programm und Dieselmotoren. Unser Foto zeigt rechts einen Henschel-Kipper auf dem Freigelände.



In Genf

Auf dem Internationalen Automobil-Salon in Genf zeigten die Henschel-Werke durch ihre Schweizer Generalvertretung Vallet und Steulet Nah- und Fernverkehrs-Fahrzeuge sowie schwere Kipper mit den ansprechenden Schweizer Aufbauten.

In Hamburg

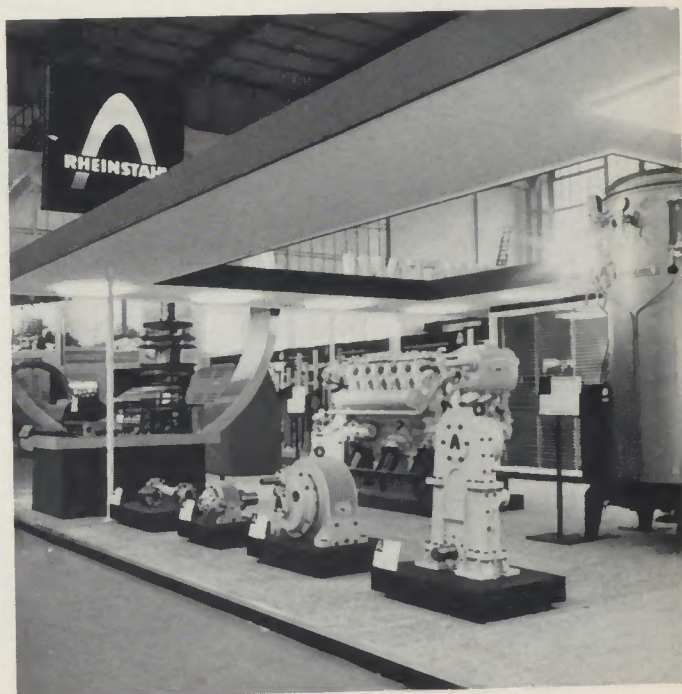
Auf der Deutschen Boots-Ausstellung in Hamburg präsentierte Henschel einen Ausschnitt aus dem Schiffsmotoren-Programm. Namhafte Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik besuchten den Henschel-Stand. Sie wurden vom Vorstandsmitglied Carl J. Bäckmann begrüßt.

In Oslo

Henschel-Dampfkessel wurden auf der Internationalen Schiffs-Ausstellung in Oslo gezeigt. Auf unserem Foto begrüßt der König von Norwegen unseren Generalvertreter in Norwegen.

In Leipzig

Auf dem Rheinstahl-Gemeinschaftsstand der Leipziger Messe zeigte Henschel einen Ausschnitt aus dem Produktionsprogramm. Auf unserem Foto sind Dampfkessel und Motoren zu erkennen. Eine Goldmedaille der Messe erhielt das ausgestellte Henschel-Kontinuum, eine Weiterentwicklung des Fluidmischers.



Henschel-Kipper bei Tempel-Verlagerung

Wie berichtet, werden zwei antike monumentale Bauwerke in Ägypten „verpflanzt“, um sie vor den vom Assuan-Damm gestauten Wassermassen zu retten. Zwei Pharaonen-Tempel mit riesigen Königsfiguren, die über 3000 Jahre alt sind, müssen ihren Standort wechseln. Die antiken Monumental-Bauten von Abu Simbel, 250 km von Assuan entfernt, werden zersägt und in ihrer ursprünglichen Form in 200 Meter Entfernung vom jetzigen Stand und über 80 m höher als bisher wieder aufgebaut. Die Arbeiten sind in vollem Gange.

Eine große Anzahl schwerer Henschel-Muldenkipper leistet bei diesen Aktionen Hilfsdienste. Sie befördern die schweren Steinteile an ihren neuen Standort. Unser Foto zeigt die Verladung eines Tempel-Teils auf einen Henschel-Muldenkipper. Diese Fahrzeuge haben sich bereits in ähnlichen Großeinsätzen bewährt.



Rheinstahl-Brücken

„Rond Point“, einem Verkehrsschwerpunkt der Stadt Luxemburg, mit dem Kirchbergplateau liegt in der Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr. Die Brücke schließt die Stadt außerdem direkt an zwei Europastraßen an.

An der Einweihungsfeier nahmen u. a. Generaldirektor Werner Söhngen, Vorsitzender des Vorstandes der Rheinischen Stahlwerke, Bergwerksdirektor R. Stöter-Tillmann, Aufsichtsratsvorsitzender der Rheinstahl Union Brückenbau, und Prof. Dipl.-Ing. H. Schmalfeld, Vorstandsmitglied der gleichen Gesellschaft, teil.

In 75 Meter Höhe überspannt die „Großherzogin-Charlotte-Brücke“ das Alzette-Tal und verbindet die Stadt Luxemburg mit zwei wichtigen Europastraßen.

Stahlhochstraße in München

In München errichtete die Rheinstahl Union Brückenbau AG eine 300 Meter lange Stahlhochstraße. Da die Verkehrsausbauten, vor allem die U-Bahn-Bauten, in der Innenstadt immer mehr an Umfang zunehmen, war der Bau dieser Hochstraße im Zuge der Von-der-Tann-Straße/Oskar-von-Miller-Ring quer über die Ludwigstraße notwendig. Die Montage der Brücke im Gewicht von ca. 750 t hatte nur 16 Stunden in Anspruch genommen.



Stahlbrücke in Luxemburg

In einem feierlichen Staatsakt in Anwesenheit des Großherzoglichen Hofes, der Regierung sowie anderer hochgestellter Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens und der Industrie wurde die in ihrer Art und Größe einmalige Stahlbrücke „Pont-Grande-Duchesse-Charlotte“ in Luxemburg dem Verkehr übergeben. Das Band wurde von der Altgroßherzogin Charlotte durchschnitten.

Die Brücke, die von der Rheinstahl Union Brückenbau AG, Dortmund, entworfen und als Generalunternehmer gebaut wurde, überspannt das Alzette-Tal in einer Höhe von rund 75 m. Die Konstruktion des 355 m langen Stahlbauwerkes paßt sich in idealer Weise dem Landschaftsbild an. Sie führt in einer eleganten, von keinem Zwischenpfeiler unterbrochenen Linie von einer Anhöhe zur anderen und wird nur von zwei dünnen, an den Talhängen gelagerten Schrägstützen gehalten. Das Gesamtgewicht der Konstruktion, die in 500 Arbeitstagen von 70 Monteuren errichtet wurde, beträgt einschließlich der stählernen Gehwege und Leiteinrichtungen 4800 t. Die Bedeutung der neuen Verbindungen zwischen dem Limpertsberger

Brücke über den Rhein

Am 22. November wurde eine weitere Rheinstahl-Brücke dem Verkehr übergeben. Es handelt sich um die Zoo-Brücke über den Rhein bei Köln, die ebenfalls von der Rheinstahl Union Brückenbau AG entworfen und innerhalb einer Arbeitsgemeinschaft errichtet wurde.

... und Ruhrtalbrücke

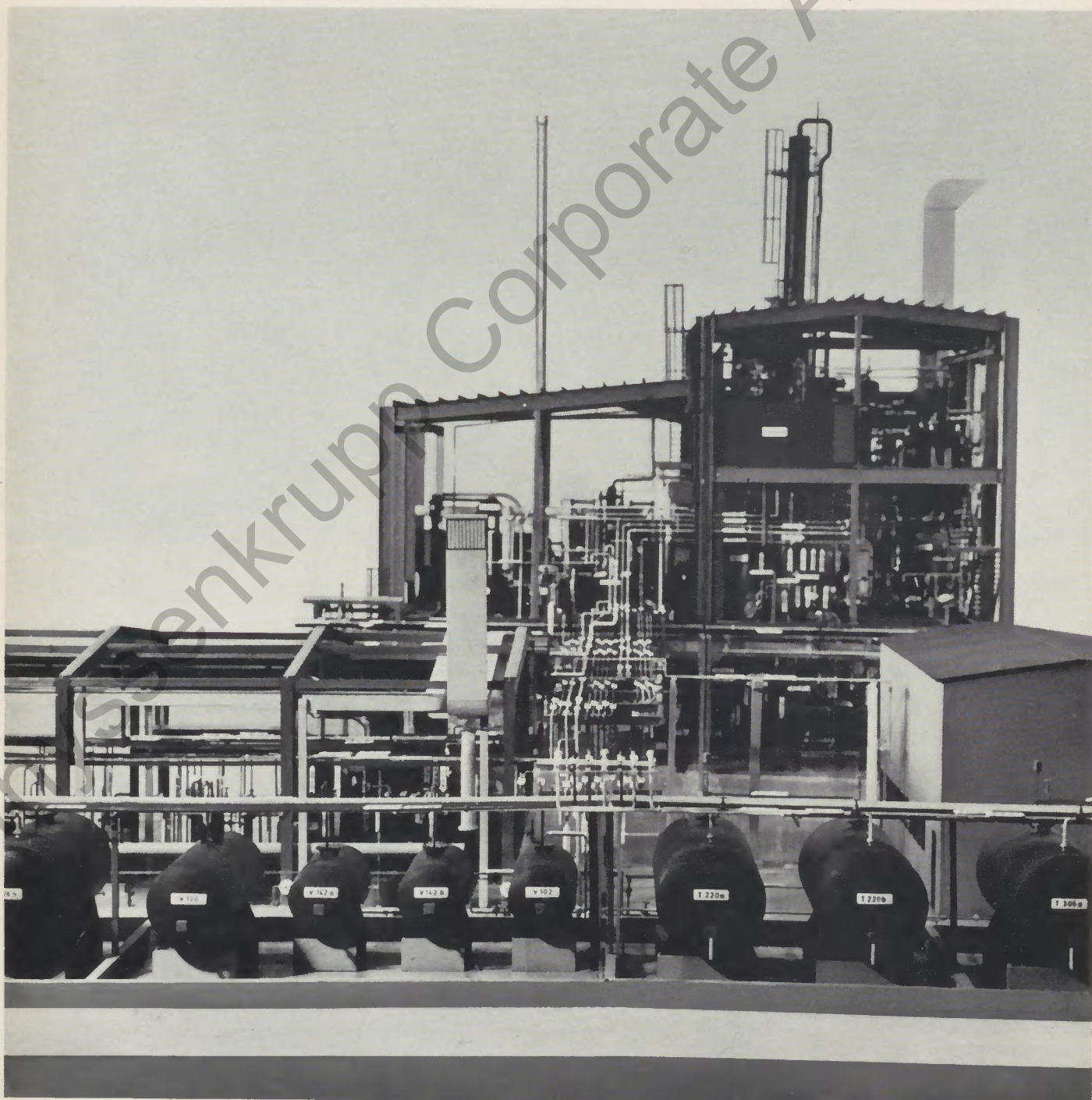
Die neue Ruhrtalbrücke Mintard zwischen Kettwig und Mülheim/Ruhr wurde am 5. Dezember dem Verkehr übergeben. Diese Brücke wurde von der Rheinstahl Eggers-Kehrhahn GmbH in Arbeitsgemeinschaft mit zwei anderen Stahlbauunternehmen gefertigt. Mit einer Länge von 1800 m ist sie zur Zeit die längste Straßenbrücke in Deutschland. Sie gibt der Schnellstraße zwischen Essen und Düsseldorf einen besonderen Akzent.

Wir werden in einem weiteren Bericht in unserer nächsten Ausgabe auf den Rheinstahl-Brückenbau ausführlich zurückkommen.

Henschel-Chemiegroß- anlage im Entstehen

Der Henschel-Chemieanlagenbau erstellt zur Zeit eine Großanlage zur Gewinnung von Herbiciden für das Synthesewerk Schwarzheide. (Herbicide sind chemische Mittel zur Schädlingsbekämpfung.) An der Fertigung der maschinellen Einrichtungen waren unser Werk und weitere Produktionsstätten des Rheinstahl-Konzerns beteiligt. Die Arbeiten auf der Großbaustelle in Schwarzheide sind in vollem Gange. Henschel-Fachleute arbeiten hier mit Technikern des Synthesewerkes eng zusammen. Die Abwicklung erfolgt mit den modernsten Mitteln der Netzplantechnik. Die Inbetriebnahme der Anlage soll Anfang 1967 erfolgen.

Unser Foto zeigt das Modell der Anlage.



Erhöhung der Prämien für Verbesserungsvorschläge

Wie Sie sicher wissen, sind bisher bei der Prämienberechnung für Verbesserungsvorschläge keine Fertigungsgemeinkostenanteile berücksichtigt worden. Der Vorstand hat sich nach Ablauf von Untersuchungen nunmehr entschlossen, zukünftig bei Verbesserungsvorschlägen 50 % der Fertigungsgemeinkosten in die Basis der Prämienberechnung einbeziehen zu lassen. Damit soll insbesondere den Werksangehörigen, die sich bisher am Vorschlagswesen rege beteiligt haben, Anreiz zur verstärkten Beteiligung gegeben werden.

Nachstehend geben wir einige Zahlen bekannt, die alle Werksangehörigen anregen sollten, dem Unternehmen und sich selbst eine zusätzliche Einnahme über das Betriebliche Vorschlagswesen zu verschaffen. Im Jahre 1965 beliefen sich die ausgezahlten Prämien auf 147 000 DM. Die drei Höchstprämien betrugen 9660 DM, 7890 DM und 7100 DM. Wenn auch nicht jeder einen solchen Volltreffer bei der Einreichung eines Verbesserungsvorschlages erzielt, so werden diese und die nachfolgenden Zahlen einen Anreiz bieten, sich am Verbesserungsvorschlagswesen zu beteiligen.

In drei Quartalen des Jahres 1966 gingen 381 Verbesserungsvorschläge ein. Davon wurden 223 mit insgesamt 69 725 DM prämiert. Anerkannt wurden 43 Verbesserungsvorschläge mit insgesamt 1450 DM. Für 11 Nachprämiierungen wurden 19 095 DM gezahlt. Höchstprämien waren in diesem Zeitraum ein Vorschlag zum Ersatzteil-Verkauf mit 10 000 DM, ein Vorschlag über Nacharbeit wiederverwendungsfähiger Teile mit 9840 DM und ein Vorschlag über eine Konstruktionsänderung mit 5775 DM.

Es dürfte in diesem Zusammenhang interessant sein zu erfahren, mit welchen Fachthemen sich in der letzten Zeit Verbesserungsvorschläge befaßt haben: Wiederverwendung nicht mehr gängiger Teile, Änderung einer Motor-Entlüftung, Konstruktive Änderung eines Schaltkastens, Erstellung eines Prüfgerätes, Änderung einer Maschine in der Sandaufbereitung, Fortfall eines Zubehörteiles, Änderung eines Fahrerkorbes an einem Hebezeug, Konstruktive Änderung einer Gitterverkleidung, Konstruktive Umstellung einer Schaltwelle, Einsparung von Energie, Blecheinsparung,

Umbau von Spannvorrichtungen, Einsparung von Werkzeugkosten, Verbesserung von Richtwerkzeugen, Einsparung von Transportkosten, Arbeitszeit-Einsparung, Bessere Material-Ausnutzung, Montage-Erleichterung, Arbeitsvereinfachung.

Henschel- Jugendlager 1966

Unsere Fotos:

St. Martin — das Feriendorf

Bei schlechtem Wetter vertreibt man sich die Zeit auch mit Schachspielen.



dann schlägt das Wetter wieder um, es regnet. Man vertreibt sich die Zeit mit Tischtennisspielen, Lesen, Schach und anderen Unterhaltungsspielen. Da ist die Fahrt nach Werfen eine willkommene Abwechslung, zumal endlich wieder die Sonne scheint. Nachdem wir nach der eineinhalbstündigen Führung durch die größte Eishöhle der Welt durchgefroren ins Freie treten, ist es herrlich, sich in der Sonne wieder aufzuwärmen. Trotzdem war es ein Erlebnis, durch diese imposante Eiswelt zu gehen.

Aber auch in den folgenden Tagen ist das Wetter wieder sehr launenhaft. Sportliche Wettkämpfe, wie Kugelstoßen, Schwimmen und Tischtennis, werden durchgeführt.

Die nächste Fahrt geht zum Großglockner. Bei drei Grad und leichtem Sprühregen besichtigen wir den Pasterzengletscher, bis wir durchgefroren wieder den Bus besteigen. Doch in Zell am See scheint schon wieder die Sonne und das schlechte Wetter ist schnell vergessen.

Die letzte Fahrt geht nach Salzburg. Nach einer Stadtrundfahrt mit dem Bus hat jeder Zeit, sich diese herrliche Stadt anzusehen.



Der nachstehende Bericht wurde uns von einem Henschel-Lehrling, der an dem Jugendlager teilnahm, zur Verfügung gestellt.

Kassel-Hauptbahnhof, 6.00 Uhr. Es ist Sonntag und endlich soweit. Das Ferienlager kann beginnen. Vor uns liegen aber noch gut 800 km Bahnfahrt bis zu unserem Ferienort St. Martin am Rande des Tennengebirges in Österreich.

Es gibt noch einige Aufregung, bis auch der Letzte einen Platz hat. Doch schon bald kommt Stimmung auf. Das Akkordeon stimmt ein Lied an und es wird fleißig mitgesungen. Bald ist München erreicht und nach kurzem Aufenthalt geht es weiter nach Salzburg und durch das herrliche Salzachtal nach Bischofshofen. Nachdem die Koffer verladen sind, geht es zur letzten Etappe mit Postbussen weiter. Wir werden noch einmal gehörig durchgeschaukelt und sind endlich in St. Martin. Der Ort liegt ca. 900 m hoch und das Heim etwa 1100 m.

Die ersten Tage werden mit Spaziergängen in die nähere Umgebung genutzt. Es sind die einzigen Tage mit wirklich schönem Wetter. Die Buttermilchalm hat sich bald als beliebtes Ziel herumgesprochen. Doch

Einen Höhepunkt bildet noch einmal das Abschlußfest. Die improvisierte Kapelle spielt, es wird gesungen und getanzt, und ein paar Gesellschaftsspiele bringen eine großartige Stimmung auf. Um Mitternacht ist jeder der Meinung, daß es ein gelungener Abschluß war.

Wegen starken Unwetters in der Nacht vor unserer Rückreise mußte die Bahnstrecke stellenweise gesperrt werden. So haben wir schließlich eine Verspätung von über einer Stunde. Der Anschlußzug in München ist weg, und wir haben zwei Stunden Zeit, uns München anzusehen. Auch hier gibt es sehr viel zu sehen, und die Zeit ist viel zu kurz. Nach einer langen Fahrt über Bebra sind wir am anderen Morgen endlich wieder in Kassel. Ein herrlicher Urlaub ist zu Ende gegangen.

An dieser Stelle gilt unser Dank allen, die uns diese Freizeit ermöglicht haben.

Was ist Marketing?

Seit einiger Zeit besteht bei der Rheinstahl Henschel AG eine Stabsabteilung Marketing. Um allen Mitarbeitern verständlich zu machen, was man unter dem Begriff Marketing versteht und welche Funktionen mit ihm verbunden sind, veröffentlichen wir nachstehenden Aufsatz.

Offenbar hängt Marketing mit Markt zusammen. Aber warum verwenden wir ein amerikanisches Lehnwort, das dem deutschen Wort verwandt ist? Oft hat man Marketing zu übersetzen versucht. Es ist bislang jedoch nicht gelungen, ein deutsches Wort zu finden, das den Inhalt richtig und vollständig beschreibt, den es im angelsächsischen Sprachgebrauch hat. Das hat auch einen Grund: Marketing ist kein Zustand, keine Tätigkeit, es ist vielmehr eine Haltung oder eine Verhaltensweise. Am Beispiel der amerikanischen Wirtschaftsentwicklung ist am besten zu erkennen, was mit Marketing gemeint ist. In den Jahren des mächtigen wirtschaftlichen Aufstieges des amerikanischen Volkes vom Ende des vergangenen Jahrhunderts bis in die Mitte der zwanziger Jahre vermochte die Industrie dem sprunghaft steigenden Bedarf auf allen Gebieten kaum zu entsprechen. Ausbau der Kapazitäten, Übergang zur Massenfertigung, Rationalisierung und Automatisierung standen im Vordergrund der Bemühungen. Nach dem Umschwung im Jahre 1929 mußte man sich Gedanken über Absatz, Bedarf, Abnehmerwünsche und Marktsituation machen. Das Ergebnis dieser gründlichen Überlegungen und Untersuchungen war das Marketing, die Umstellung des ganzen Unternehmens auf die Markterfordernisse. Nicht mehr die ständige Steigerung der Produktion, sondern die Ausrichtung auf die besten Absatzmöglichkeiten beherrschten fortan die Geschäftspolitik. Durch Jahrzehnte hindurch wurde das Instrument des Marketing wissenschaftlich untersucht und praktisch erprobt. Aus der Marketingkonzeption ergibt sich die Aufgabe der Zusammenfassung aller Maßnahmen zur Durchleuchtung der Absatzmärkte, zur Anpassung der Erzeugnisse an die Bedürfnisse des Marktes sowie zur Steigerung des Umsatzes und des Marktanteiles der eigenen Erzeugnisse.

Innerhalb des Marketing gibt es Teilaufgaben und Hilfsmittel, die zur Erfüllung der vorher genannten Aufgaben dienen. Wichtigstes Instrument des Marketing ist die Marktforschung, die in den letzten beiden Jahrzehnten nach dem Vorbild Amerikas auch in Deutschland zur Wissenschaft entwickelt wurde. Sie beschäftigt sich einmal mit der laufenden Beobachtung der Absatzmärkte unter Verwendung aller erreichbaren statistischen Unterlagen und ermittelt die Stellung der eigenen Erzeugnisse gegenüber der Konkurrenz und den Marktanforderungen.

Andererseits erarbeitet sie Unterlagen über die Marktfähigkeit neuer Erzeugnisse und gibt entsprechende Empfehlungen an den Vertrieb. Gleichfalls im Rahmen des Marketing stellt die Technische Produktforschung die technische Wettbewerbsfähigkeit der eigenen Erzeugnisse auf dem Markt fest. Sie überprüft laufend das Fertigungsprogramm auf technischen Stand, Vollständigkeit und Erfüllung der technischen Anforderungen des Marktes. Hinzu kommt als wichtige Aufgabe die sogenannte Diversifikation. Damit ist die systematische Suche nach neuen, zur Ausnutzung der vorhandenen Fertigungsanlagen geeigneten Erzeugnissen gemeint, für die auf dem Markt ein Bedarf vorliegt. Über den Rahmen der täglichen Arbeit des Verkaufes der Erzeugnisse hinaus sind oft Sonderaktionen und Schwerpunktmaßnahmen erforderlich, die sich aus den Schwankungen des Absatzes und aus den rasch wechselnden Marktverhältnissen ergeben. Hier setzt die Zentrale Verkaufsförderung ein, die mit ihren Empfehlungen und Hilfeleistungen die Vertriebsarbeit unterstützt. Eine Sonderaufgabe der Zentralen Verkaufsförderung ergibt sich aus der besonderen Absatzsituation in den Staatshandelsländern (Ostblock). Zur Schaffung und Pflege der Kontakte zu den Beschaffungsstellen, zur Anbahnung der Geschäfte und zur Hilfeleistung bei Verkaufsverhandlungen steht eine auf diese besonderen Erfordernisse eingestellte und eingearbeitete Gruppe von Ostfachleuten den Vertriebsabteilungen zur Verfügung. Gleichfalls im Rahmen des Marketing ist die Koordination aller mittelbar und unmittelbar am Verkauf beteiligten Stellen (Repräsentanten, Delegierte, Behörden, Fach- und Wirtschaftsverbände, wissenschaftliche Institute) wichtig, damit alle diese Stellen und Institutionen auf das gemeinsame Ziel, die Steigerung des Absatzes, laufend ausgerichtet werden bzw. ihre Mitarbeit dafür ausgenutzt werden kann, damit ist zugleich ein wichtiges Instrument des Marketing ausgesprochen, die Information. Je besser und vollständiger diese in bezug auf Marktentwicklung, Konkurrenzverhalten und Entwicklungstendenzen der inländischen und der Weltwirtschaft ist, desto leichter kann die Absatzpolitik beweglich auf diese Faktoren eingestellt werden. Auch die Werbung ist Bestandteil der Marketingkonzeption, von der sie die schwerpunktmäßige Ausrichtung und Anregungen für die Gestaltung erhält. Nimmt man noch die Pflege der engen Beziehungen des Unternehmens zur Wirtschafts- und Fachpresse und die Betreuung der Besucher bei Werksbesichtigungen hinzu, dann sind die Aufgaben des Marketing im Unternehmen umrissen. Das Marketing-Denken fand nur zögernd Eingang bei der deutschen Industrie. Das ist auch verständlich, da der große Nachholbedarf in den letzten beiden Jahrzehnten das Interesse der Unternehmen zunächst vornehmlich auf den Ausbau der Fertigungsanlagen lenkte. Das ist aber inzwischen durch die Marktverhältnisse anders geworden. Der Wettbewerb wird ständig härter, der Kampf um den Abnehmer, um die Erhaltung der Marktposition und die Erschließung neuer Märkte beherrscht in der ganzen Welt das wirtschaftliche Geschehen. Um so mehr müssen die Hilfsmittel, die das Marketing bietet, systematisch eingesetzt werden. Das Marketing mit seinen vielfältigen Funktionen führt durch klare Ausrichtung auf die Forderungen der Absatzmärkte zur wirtschaftlichen Stärkung des Unternehmens sowie zur Erhaltung und Erweiterung seiner Marktposition.

Dr.-Ing. Günter Goos

Rheinstahl Eggers-Kehrhahn

Wir setzen unsere Berichte über die Rheinstahl-Tochtergesellschaften mit einer Reportage über die Rheinstahl Eggers-Kehrhahn GmbH in Hamburg fort, die kürzlich ihr 100jähriges Bestehen feiern konnte. Der Weg des Unternehmens begann in einer kleinen Schlosserei und führte über eine Geldschrankfabrik zu einem leistungsfähigen Industriebetrieb des Stahl- und Maschinenbaues, der seit Jahren in den großen Konzernrahmen der Rheinischen Stahlwerke als Tochtergesellschaft eingefügt ist.

1865 eröffnete der Schlossermeister Heinrich Conrad Ernst Eggers in der Hamburger Altstadt eine Werkstatt. Zunächst stellte er für die Nähmaschinen-Industrie eiserne Untergestelle her. Bald danach ging er zur Fabrikation von Geldschränken über. Schnell erwarb er sich durch die Qualität seiner Erzeugnisse einen guten Ruf, der um den ganzen Erdball reichte.

Der fortschrittliche Mann erkannte dann den einsetzenden Bedarf im Eisenhochbau. Er errichtete eine neue Fertigungsstätte, in der leichte Konstruktionen für das In- und Ausland entstanden.

Die schnelle Entwicklung des bis dahin als Einzelunternehmen betriebenen Geschäftes brachte im Jahre 1904 die Umwandlung der Firma in eine GmbH, die H. C. E. Eggers und Co. In die neue Gesellschaft trat Dr. Rudolf Eggers als Geschäftsführer ein, dem bis 1934 die Leitung des Werkes oblag. Die Gesellschaft errichtete 1908 in Schiffbeck, damals vor den Toren Hamburgs, dem heutigen Hamburg-Billstedt, ein modernes Werk für Eisenhoch- und Brückenbau. Es ist dies die gleiche Stelle, an der sich das Unternehmen heute noch befindet, bzw. weiterentwickelt hat.

Der Krieg unterbrach 1914 die Entwicklung. Der Firmengründer verstarb 1915. Auch das Ende des ersten Weltkrieges brachte dem Unternehmen schwere Zeiten. Erst 1926, bei der Gründung der Vereinigte Stahlwerke AG in Düsseldorf, in die auch die Rheinischen Stahlwerke alle Produktions- und Handelsgesellschaften außer den Zechen einbrachten, übernahm eine Tochtergesellschaft dieses Konzerns eine maßgebliche Beteiligung an Eggers. Es erfolgte eine Konzentration auf das Werk in Schiffbeck (Billstedt). Damit begann wieder eine aufsteigende Entwicklung. Das Unternehmen weitete seine Stellung im

Die Dag-Hammarskjöld-Brücke spannt sich mit mehreren Abzweigungen über die verkehrsreiche Dammtorstraße in Hamburg.



Entscheidend für die Betriebsentwicklung zum heutigen Ausmaß und der heutigen Bedeutung wurde nach dem zweiten Weltkrieg der Anschluß an den Rheinstahl-Konzern. 1952 fand die Gründung der Rheinstahl Union-Maschinen- und Stahlbau AG in Düsseldorf statt, der auch Stahlbau Eggers angegliedert wurde. Bei Fusion mit den Rheinischen Stahlwerken im Jahre 1957 wurde das Unternehmen dann unmittelbare Rheinstahl-Tochtergesellschaft. Seit 1964 trägt das Unternehmen den Namen Rheinstahl Eggers-Kehrhahn GmbH. Dieser neue Name zeigte zugleich die Aufnahme eines neuen Fertigungsprogrammes. Die Firma Kehrhahn war ein altes Hamburger Aufzugs-Unternehmen. Die beiden Firmen traten 1956 gemeinsam ihren neuen Weg bei Rheinstahl an. Es werden heute auf dem Stahlbausektor Brücken und Hochbauten gefertigt, auf dem Maschinenbausektor Fahrtreppen, Fahrsteige und Aufzüge. Tausende von Anlagen in allen Teilen der Welt zeugen von der Leistungsfähigkeit dieses Rheinstahl-Unternehmens, das Deutschlands größter Fahrtreppen-Hersteller ist.

Auf dem englischen Rennplatz York erreicht man seinen Tribünenplatz über 10 Rheinstahl-Treppen.



Henschel im Bild

Ministerpräsident Zinn bei Henschel
Vor einiger Zeit stattete der hessische Ministerpräsident Dr. Georg August Zinn den Henschel-Werken einen Besuch ab. Es war der erste Besuch des hessischen Regierungschefs nach Eingliederung des Unternehmens in den Verbund der Rheinischen Stahlwerke. Dr. Zinn und seine Begleitung wurden von Generaldirektor Werner Söhngen, vom Henschel-Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Schulze Buxloh und weiteren Henschel-Vorstandsmitgliedern sowie vom Vorsitzenden des Betriebsrates begrüßt. Ministerpräsident Dr. Zinn und seine Begleiter erhielten einen Überblick über die Entwicklung unseres Unternehmens seit der Übernahme durch den Rheinstahl-Konzern. Durch eine Werksbesichtigung erhielten die Gäste einen Einblick in die laufende Produktion. Betriebsratsvorsitzender Kurt Fischer dankte Dr. Zinn für seine langjährigen Bemühungen um das Unternehmen.

Unsere Fotos zeigen den Ministerpräsidenten mit Generaldirektor Söhngen, mit dem Vorstandsvorsitzenden Schulze Buxloh, mit dem Betriebsratsvorsitzenden Kurt Fischer und weiteren Gästen in der Lok-Montage.



Landesbischof Vellmer bei Henschel
Bischof Dr. Erich Vellmer, Bischof der Evangelischen Landeskirche von Kurhessen-Waldeck, stattete in Begleitung von Vizepräsident Arnim Füllkrug, Prälat Walther Roth und Landessozialpfarrer Dr. Hans Storck sowie einer Gruppe von juristischen und theologischen Referenten im Landeskirchenamt Henschel einen Besuch ab. Der Bischof und seine Begleitung wurden von Generaldirektor Werner Söhngen und vom Henschel-Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Schulze Buxloh begrüßt. Die Vertreter der Evangelischen Landeskirche ließen sich über die Entwicklung bei Henschel informieren und erhielten bei einer Werksbesichtigung einen Einblick in die Produktionsgebiete des Unternehmens. Unser Foto zeigt Landesbischof Dr. Vellmer (Mitte) mit Generaldirektor Söhngen und Vorstandsvorsitzendem Schulze Buxloh.



Hohe katholische Geistliche bei Henschel
18 Erzbischöfe, Bischöfe und hohe Geistliche der Katholischen Kirche aus Südafrika, Tanzania, den Philippinen, West-Pakistan, Indien, Syrien, Chile, Brasilien, Peru, Puerto Rico, Australien und Italien statteten der Rheinstahl Henschel AG einen Besuch ab. Die hohen katholischen Geistlichen hielten sich auf Einladung der Bundesregierung in der Bundesrepublik auf. Sie wurden bei Henschel vom Vorstandsmitglied Carl J. Bäckmann begrüßt. An dem Empfang nahmen auch Regierungspräsident Alfred Schneider, Oberbürgermeister Dr. Karl Branner und Monsignore Rumpf, der führende katholische Geistliche in Kassel, teil. Im Werk Mittelfeld erhielten die kirchlichen Würdenträger einen Einblick in die Henschel-Produktion. Unser Foto zeigt die Bischöfe mit Direktor Bäckmann im Werk Mittelfeld.

Wieder Henschel-Loks für Liberia
Die Lamco in Liberia erhielt vor einiger Zeit wieder drei Henschel-Lokomotiven von je 2000 PS Leistung. Sie werden zum Transport von Eisenerzen eingesetzt. Unser Foto zeigt die Verladung einer dieser schweren Loks im Hamburger Hafen.

Minister aus Nigeria bei Henschel
Eine Regierungsdelegation aus der Republik Nigeria stattete Henschel einen Besuch ab. Die Gäste — der Minister für das Eisenbahnwesen, Abdul Razaq, und der Minister für Wirtschaft und Entwicklung, Waziri Ebrahim — wurden vom Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Schulze Buxloh begrüßt (Foto). Bei einer Werksbesichtigung informierten sich die Minister über das Produktions-Programm des Unternehmens.



Afrikanische Gewerkschafts-Führer bei Henschel
Leitende Funktionäre von Angestellten-Gewerkschaften aus westafrikanischen Ländern statteten Henschel einen Besuch ab. Der Leiter des Besucherdienstes, Dr. Werner Junk, begrüßte die Gäste im Werk Mittelfeld. Durch eine Werksbesichtigung informierten sich die Gewerkschafts-Führer über die Henschel-Produktion.

Wieder Reihen-Röntgen-Untersuchungen
In allen drei Werken wurden wieder Reihen-Röntgen-Untersuchungen durchgeführt. Eine große Anzahl von Werksangehörigen beteiligte sich an dieser Aktion. Unser Foto zeigt den Untersuchungs-Wagen im Werk Kassel.

Neuer Speiseraum in Rothenditmold
Im Werk Rothenditmold wurde ein neuer Speiseraum eingerichtet, in dem die Mitarbeiter aus diesem Werksteil die warmen Mahlzeiten einnehmen können.



Mit deutschen Fernfahrern

Das Straßenverkehrsgewerbe leistet aktive Entwicklungshilfe. Gäste aus Afrika sind im „Haus des Straßenverkehrs“ in Frankfurt (Main)-Hausen keine Seltenheit. Hier unterhält sich Saadou Touré aus Guinea auf dem Autohof West mit deutschen Fernfahrern über die Probleme des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik. Touré wird nach Abschluß seiner Studien in Europa einen leitenden Posten im Transportministerium von Guinea übernehmen. Auf unserem Foto links ein Henschel, der das besondere Interesse des Afrikaners fand.

LKW-Tester will hoch hinaus

Der bekannte LKW-Tester und Chefredakteur der Fachzeitschrift „Das Nutzfahrzeug“, T. D. Domina, bestieg nach einer Testfahrt mit einem Henschel-Fahrzeug die höchste Leiter unserer Werks-Feuerwehr, um von oben Aufnahmen von einer aufgestellten LKW-Kolonne zu machen. Auf unserem Foto beginnt Herr Domina mit dem Aufstieg.

Henschel LKW am Hubschrauber

Bei Vorführungen des sowjetischen Hubschraubers „Mi 6“ auf dem Flughafen Wien-Schwechat entstand dieses Foto. Der Riesen-Hubschrauber trug auch einen schweren Henschel-LKW durch die Luft.



Henschel-Nachrichten

Personelles

Mit Zustimmung des Aufsichtsrates hat der Vorstand Dr. Martin Burgdorf und Werner F. Zinss den Titel „Direktor der Rheinstahl Henschel AG“ verliehen. Der Aufsichtsrat hat außerdem die Erteilung der Prokura an folgende Betriebsangehörige genehmigt: Dr. Martin Burgdorf, Siegfried Kademann, Wilhelm Knödler, Ekkehard Kockrow, Walter W. Dopfer, Dietrich Langhoff, Dr. Karl Werner Mahler, Ewald Schomers und Werner F. Zinss.

Wahl der Jugendvertreter

Zu neuen Jugendvertretern im Betriebsrat wurden gewählt: Ilona Grabowski, Harald Fritz, Hans Gerth, Brigitte Schellenberger und Arno Homberger.

Stadtmeister der Berufsschulen

Die Henschel-Lehrlings-Fußballmannschaft errang in einem Turnier der Kasseler Berufs- und Oberschulen, das vom Stadtschulamt veranstaltet wurde, den Titel des Stadtmeisters der Berufsschulen. Ein schöner Erfolg nach dem erst einjährigen Bestehen dieser Fußballmannschaft.

Rekordflug auf dem Dörnberg

Der Segelflieger Emmerich Stern vom Luftsportverein Henschel Flugzeug-Werke AG stellte mit einer K 8 einen Nachkriegsrekord auf dem Dörnberg auf. Stern erreichte in einem Dauerflug die beachtliche Zeit von 9 Stunden 54 Minuten. Diese sportliche Leistung ist besonders beachtenswert, da sie trotz widriger Wetterverhältnisse zustande kam.

Wer hat Interesse?

Unser Besucherdienst wird bei Führungen durch die Werke auch von alten Henschelanern unterstützt, die bereits pensioniert worden sind. Da weiteres Personal für diese Führungen dringend benötigt wird, bittet der Besucherdienst interessierte Pensionäre und Rentner um Unterstützung. Wer glaubt, bei Führungen durch die Werke mithelfen zu können, wende sich an Herrn Dr. Junk, Hausapparat 28 54.

Polen baut Henschel-Motoren

Die Rheinstahl Henschel AG hat mit dem polnischen Außenhandelsunternehmen Motoimport einen Vertrag abgeschlossen, der der polnischen Industrie den Lizenzbau einer Henschel-Dieselmotorenreihe mit Leistungen von 165 bis 635 PS ermöglicht. Die Motoren finden vor allem als Antriebe für Lokomotiven, Schiffe und als stationäre Motoren Verwendung. Mit diesem Vertrag erfahren die zwischen Rheinstahl und der polnischen Industrie seit langem bestehenden guten Beziehungen eine weitere Vertiefung.

Henschel-Transferstraßen für Spanien

Im Zuge der Zusammenarbeit zwischen Henschel und dem spanischen Automobil-Werk Barreiros-Diesel SA, Madrid, hat das Unternehmen einen Auftrag zur 30 Lieferung von zwei großen Transferstraßen erhalten.

Sie dienen zur Bearbeitung von Zylinderköpfen und Motorblöcken für den 4 Zylinder-PKW-Motor, den Barreiros-Diesel in den Simca 1000 einbaut, der von dem spanischen Automobil-Werk in Lizenz gefertigt wird. Der Wert der beiden Transferstraßen beläuft sich auf ca. 8 Millionen DM. Barreiros-Diesel hat bereits 20 Henschel-Sondermaschinen für ihre Motorenfertigung im Einsatz.

Goldmedaille für Henschel in Plovdiv

Auf der 22. Internationalen Mustermesse in Plovdiv (Bulgarien) erhielt Henschel für die auf dieser Messe ausgestellte Sattelzugmaschine HS 19 TS eine Goldmedaille. An die 2000 ausländischen Aussteller aus 46 Ländern wurden in Plovdiv 20 Goldmedaillen vergeben. An Aussteller aus der Bundesrepublik kamen zwei Goldmedaillen, davon eine an Henschel.

Über 2000 Henschel in den Niederlanden

Vor einiger Zeit wurde der 2000. Henschel-LKW in die Niederlande geliefert. Nach der Schweiz ist Holland damit unser größter Nutzfahrzeug-Abnehmer.

LKW-Leistungsschau in Belgien

In einer ersten gemeinsamen Leistungsschau im Ausland veranstaltete die Henschel Engineering S.A., Wilrijk — Antwerpen, eine Vorführung von Baumaschinen der Rheinstahl Hanomag AG und von Baustellenfahrzeugen der Rheinstahl Henschel AG, die auch vom belgischen Fernsehen übertragen wurde.

Entwicklungshilfe beginnt im Werk

Um den im Werk beschäftigten ausländischen Praktikanten die Möglichkeit des gegenseitigen Kennenlernens und das Gefühl der internationalen Verbundenheit auch im Rahmen des Firmenbereiches zu geben, wurde eine Sondervorführung des neuen Henschel-Films veranstaltet. Die Verbundenheit wurde durch die Anwesenheit des Leiters des Ausbildungswesens sowie der mit der Ausbildung betrauten Meister unterstrichen.

Kegelsport

Es gibt im Werk verschiedene Keglergruppen. Aus diesem Grund wurde die Anregung gemacht, ein betriebsinternes Turnier auszuschreiben. Vorher müssen jedoch erst alle Teilnehmergruppen erfaßt werden, um einen Überblick zu bekommen. Alle interessierten Kegler und Kegler-Gruppen werden gebeten, entsprechende Angaben, wie Anzahl der Teilnehmer sowie Trainingsort und -zeit, der Redaktion von „Henschel heute“ bekanntzugeben.

Großauftrag für Henschel Export

Die Henschel Export GmbH, Düsseldorf, erhielt aus der Sowjetunion einen Auftrag im Gesamtwert von 23,3 Millionen DM. Er umfaßt die Lieferung von vier Kalisalz-Granulieranlagen für die Düngemittelindustrie. Jede von ihnen wird eine Stundenleistung von 70 Tonnen Kalisalz-Granulat haben.

Henschel-Erzeugnisse ausgezeichnet

Auf der Deutschen Industriemesse 1966 in Hannover hat die Jury „Gute Industrieform“ den Henschel-Kompakt-Dampfkessel der Type KD unter zahlreichen Bewerbern für ihre Sonderschau vorbildlich gestalteter Industrie-Erzeugnisse ausgewählt. Diese Auszeichnung bedeutet für Henschel eine Anerkennung der formgestalterischen Bemühungen an einer Erzeugnis-Gruppe, die sich durch ihre technische Qualität eine Spitzenstellung auf dem internationalen Markt geschaffen hat. Mit der Gründung einer Spezialabteilung Industrial Design hat Henschel als eine der ersten Firmen der Bundesrepublik begonnen, das Erscheinungsbild schwerer Investitionsgüter systematisch nach zweckästhetischen Gesichtspunkten zu gestalten.

gebaut. Der Antrieb besteht aus zwei Henschel-Motoren von je 480 PS und zwei Schottelnavigatoren.

Kooperation Rheinstahl—Ungarn

Im Rahmen der zwischen Rheinstahl und der ungarischen Wirtschaft vereinbarten Kooperation wurde der erste in Ungarn hergestellte stählerne Grubensattel in Budapest feierlich übergeben. Mit der Übergabe fand die seit 1958 zwischen der Rheinstahl-Tochtergesellschaft Hermann Schwarz KG, Wattenscheid, und den ungarischen Partnern bestehende Zusammenarbeit einen vorläufigen Höhepunkt.

Rheinstahl errichtet Industrieanlagen

In Bucaramanga, der Hauptstadt des Departements Santander in Kolumbien, wurde eine neu errichtete Gesenkschmiede in Betrieb genommen, der eine Bearbeitungswerkstatt angeschlossen ist. Die Gesenkschmiede ist das erste größere Werk seiner Art in Kolumbien. Das Werk, an dem mehrere Rheinstahl-Tochtergesellschaften mit Lieferungen und Leistungen beteiligt waren, wurde von der früheren Rheinstahl Industrie-Planung GmbH errichtet, die seit einiger Zeit mit der HABAG Export und Import GmbH zur neuen Rheinstahl-Exportorganisation, der Rheinstahl Export und Industrieanlagen GmbH, vereinigt ist.

Längster Druckbehälter verladen

Das längste Einzelstück, das bisher über den Hamburger Hafen verladen worden ist, wurde nach Fernost verschifft. Es handelte sich um einen Druckbehälter mit einer Länge von fast 51 m, der von der Rheinstahl Union Brückenbau AG geliefert wurde. Die 53 t wiegende Kolonne ist für eine chemische Großanlage bestimmt.

Zementmahanlage für Suriname

Der Rheinstahl Export und Industrieanlagen GmbH wurde der Auftrag auf eine komplette Zementmahanlage in Paramaribo (Suriname) erteilt. In dieser Anlage wird aus Venezuela importierter Klinker zu Portland-Zement verarbeitet. Der Auftrag umfaßt neben der kompletten maschinellen Einrichtung die Stahlkonstruktion der Gebäude, die gesamte elektrische Ausrüstung sowie die Bauplanung. Die Anlage wird den gesamten Zementbedarf des Landes Suriname (früher Niederländisch-Guayana) decken.

Personelles

Staatssekretär a. D. Professor Dr. Alfred Müller-Armack wurde erneut zum Vorsitzenden und Georg Reuter erneut zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Rheinischen Stahlwerke gewählt. Dr. jur. Karl Blankenagel, kaufmännisches Vorstandsmitglied der Edelstahlwerk Witten AG, wurde in den Vorstand der Rheinischen Stahlwerke berufen. Gleichzeitig erfolgte seine Berufung in den Vorstand der Rheinstahl Hüttenwerke AG. Dort wurde er zum Vorsitzenden des Vorstandes bestellt. —

Hüttendirektor Dipl.-Kfm. Alexander Wiedenhoff, Vorstandsmitglied der Rheinischen Stahlwerke, ist mit der Erreichung der Altersgrenze nach mehr als 40jähriger Berufstätigkeit im Ruhrgebiet aus dem aktiven Dienst bei Rheinstahl ausgeschieden. — Direktor Hans Ludwig Kneipp, Vorsitzender der Geschäftsführung der Rheinstahl Eggers-Kehrhahn GmbH, Hamburg, ist im 64. Lebensjahr gestorben.

Zehn Jahre Gebr. Anger

Die Kunststoffwerke Gebr. Anger GmbH und Co, München, konnte auf ihr zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Die 1956 gegründete Firma nahm damals als erste Gesellschaft die Produktion von Druckrohren aus Hart-PVC nach einem neuen, von den Gebrüdern Anger entwickelten Verfahren auf. Das Unternehmen, seit 1962 im Konzernverbund der Rheinischen Stahlwerke, fertigt in vier Produktionsstätten Kunststoffrohre und Formstücke für die allgemeine Be- und Entwässerung, die Kanalisation sowie für verschiedene Spezialzwecke.

Rheinstahl verstärkt Exportorganisation

Der wachsende Umfang und die zunehmende Bedeutung des Auslandsgeschäftes haben die Rheinischen Stahlwerke veranlaßt, ihre Exportorganisation zu verstärken und auszubauen. Diese Aufgaben wurden der Rheinstahl Export und Industrieanlagen GmbH mit Sitz in Essen (Rheinstahlhaus) übertragen.

„Rheinstahl 108“ mit Henschel-Motoren

Die Rheinstahl Handel GmbH, Duisburg stellte ihr neues Motorgüterschiff M/S „Rheinstahl 108“ in Dienst. Das Schiff wurde nach den neuesten Erkenntnissen der Schiffbautechnik speziell für die Erzfahrt auf dem Rhein und auf den westdeutschen Kanälen

Aus dem Inhalt

Titelbild: Rheinstahl-Generaldirektor Werner Söhngen
im Gespräch mit einem Henschel-Lehrling nach der
Einweihung der neuen Lehrwerkstatt in Mittelfeld.
Glückauf für 1967!
Neue Lehrwerkstatt eingeweiht
Rege Diskussion bei Betriebsversammlungen
Henschel-Loks bei Henkel
Wieder LKW-Fahrer-Wettbewerb in Berlin
Neuartiges Katastrophen-Fahrzeug für HFW
Geschichten aus dem Sudan
Südlich des Rio Grande
Auf internationalen Messen
Henschel-Kipper bei Tempel-Verlagerung
Rheinstahl-Brücken
Die ersten Henschel-E-Loks
Erhöhung der Prämien für Verbesserungsvorschläge
Henschel-Jugendlager 1966
Was ist Marketing?
Rheinstahl Eggers-Kehrhahn GmbH
Henschel im Bild
Henschel-Nachrichten
Rheinstahl-Nachrichten
Personalien

Herausgeber: Rheinstahl Henschel AG
35 Kassel, Henschelstraße 2
Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Curt Leps
(Hausapparat 2657)

Druck: Buchdruckerei Schanze o. H. G., Kassel
Ausgabe 2/1966 (8. Jahrgang)
„Henschel heute“ wird kostenlos an die Werks-
angehörigen ausgegeben.
Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion

Die Lehrzeit ist aus . . .

Vorstandsmitglied Direktor Erhard Linz überreichte in einer Feierstunde 26 Henschel-Lehrlinge, die ihre Prüfung mit besonders guten Noten bestanden hatten, als Anerkennung Buchprämien.

. . . und neue Lehrlinge kamen

Personalchef Dr. Fromen begrüßte eine große Anzahl junger Menschen, die ihre Lehrzeit bei Henschel absolvieren wollen, als neue Mitarbeiter.





Generaldirektor Söhngen 60 Jahre alt

Generaldirektor Dipl.-Kfm. Werner Söhngen, Vorsitzender des Vorstandes der Rheinischen Stahlwerke und Vorsitzender des Aufsichtsrates der Rheinstahl Henschel AG, vollendete sein 60. Lebensjahr. Werner Söhngen zählt zu den profilierten deutschen Unternehmerpersönlichkeiten. Er gehört zu den Männern, die nach dem Kriege die Montanindustrie an Rhein und Ruhr wiederaufgebaut und ihr neues Gesicht entscheidend geprägt haben. Mit Umsicht und Geschick entwickelte er die Rheinischen Stahlwerke zu einem fest fundierten Konzernverbund und führte das Unternehmen in die Spitzengruppe der deutschen und europäischen Industrie. Vom Beginn der Neuordnung an galten seine intensiven Bemühungen der Verstärkung der Betätigung in der Verarbeitung, wie sie heute für den Rheinstahl-Konzern charakteristisch ist. Den jüngsten Schritt in die Weiterverarbeitung hat Rheinstahl im Jahre 1964 mit der Übernahme der Henschel-Werke in Kassel getan.

Werner Söhngen ist, in Essen geboren, ein Kind des Ruhr-Reviers. Nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre in Freiburg und in Köln begann er seine Berufslaufbahn mit einer Vertrauensaufgabe für eine bedeutende Familiengesellschaft in Thüringen. Sein weiterer Weg führte ihn bald zum Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat, das ihn im Kriege mit bedeutsamen zentralen Versorgungsaufgaben betraute. Am 1. 9. 1945 wurde Söhngen in den Vorstand der Rheinischen Stahlwerke berufen. Den Vorsitz im Vorstand hat er dort seit über 12 Jahren inne.

Strenges Pflichtgefühl und nüchterne Abwägung der unternehmerischen Chancen und Risiken sind Grundzüge seiner kraftvollen Persönlichkeit. Seinen Mitarbeitern darin Vorbild, wird er als Mensch mit ausgeprägtem sozialem Gewissen und christlichem Verantwortungsbewußtsein hoch geachtet. Seine Liebe gehört der Familie, seine künstlerische Neigung der Musik, sein literarisches Interesse dem zeitgeschichtlichen Buch, seine Passion der Natur und dem Wandern.



Dr. Willy Eggemann 60 Jahre alt
Direktor Dipl. Kfm. Dr. Willy Eggemann, Essen, vollendete sein 60. Lebensjahr. Als Mitglied des Vorstandes der Rheinischen Stahlwerke, in dem er das Ressort Finanz- und Rechnungswesen betreut, ist er an der Ruhr eine bekannte und geachtete Persönlichkeit. Dr. Eggemann gehört auch dem Aufsichtsrat der Rheinstahl Henschel AG an.

Willy Eggemann übernahm 1951 die Leitung des Finanz- und Rechnungswesens bei den Rheinischen Stahlwerken. Damit gehörte er zu dem Führungsteam, das sich die Neuordnung des Unternehmens zur Aufgabe gemacht hatte. Seit 1955 ordentliches Vorstandsmitglied hat Dr. Eggemann die finanziellen Grundlagen des Rheinstahl-Konzerns in seiner heutigen Größe und Struktur an verantwortlicher Stelle mitgeschaffen. Zahlreiche Unternehmen, deren Aufsichtsräten und Beiräten er angehört, schätzen seinen klugen Rat und seine reichen Erfahrungen. Strenges Pflichtgefühl, stete Einsatzbereitschaft und bescheidene Lebensführung sind Grundzüge seiner Persönlichkeit.

Prof. Dr. Roosen 65 Jahre alt

Prof. Dr.-Ing. Richard Roosen, Direktor der Rheinstahl Henschel AG, beging seinen 65. Geburtstag. Seine Laufbahn ist seit dem Eintritt 1925 in die damalige Studienabteilung der Firma Henschel eng mit der Lokomotivtechnik verbunden, an deren Entwicklung er maßgebenden Anteil hatte. Sein Name wurde durch zahlreiche Veröffentlichungen in der Fachwelt bekannt.

Prof. Roosen hat an der Technischen Hochschule in Dresden studiert, wo er 1936 promovierte. 1929 übernahm er bei Henschel die Leitung der Studienabteilung, und 1938 wurde er Direktor der Entwicklungsabteilung. Seine vielseitigen Aufgaben führten ihn auf zahlreiche Auslandsreisen. Auch außerhalb der Eisenbahntechnik, die er maßgeblich beeinflusste, entstanden unter seiner Leitung viele Neuerungen.

Als Ingenieur und Wissenschaftler hat Prof. Roosen im In- und Ausland weite Anerkennung gefunden. 1950 erhielt er einen Lehrauftrag für Eisenbahnbau an der Technischen Hochschule Darmstadt, dem 1957 die Ernennung zum Honorarprofessor folgte. 1960 wurde ihm in London der „Award of the Institution of Locomotive Engineers“ verliehen.

Oberingenieur Baumann 80 Jahre alt

Oberingenieur Richard Baumann vollendete sein 80. Lebensjahr. Als Direktor und Oberingenieur hatte er lange Jahre die Energiebetriebe, Instandhaltungsbetriebe, das Werksverkehrswesen, die Werksfeuerwehr und die Werkspolizei der Henschel-Werke geleitet. Im Jahre 1952 trat Richard Baumann nach vierzigjähriger ereignisreicher und erfolgreicher Dienstzeit in den Ruhestand.

Dr.-Ing. Fritz Hinz 70 Jahre alt

Der langjährige Geschäftsführer der früheren Henschel & Sohn GmbH und heutige Ehrenpräsident der Vereinigung Deutscher Lokomotivfabriken, Dr.-Ing., Dr.-Ing. e. h. Fritz Hinz, feierte seinen 70. Geburtstag. Dr. Hinz hatte maßgeblichen Anteil am Aufbau der Weltgeltung der Henschel-Werke und an der Entwicklung der deutschen Lokomotivindustrie. In Anerkennung seiner Verdienste um den deutschen Lokomotivbau verlieh die Technische Hochschule Darmstadt Dr. Hinz 1955 die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber.

Nicht mehr unter uns

Wir betrauern das Ableben folgender Werksangehöriger und Rentner:

Friedrich Steinmetz, Rev. Dreher. Richard Harges, Rentner. Wilhelm Rommeis, Rentner. Wilhelm Rommeis, Lackierer. Justus Langmann, Rentner. Adam Neumann, Rentner. Albert Eberhardt, Rentner. Heinrich Ackermann, Rentner. Karl Greyn, Rentner. Hans Borowski, Techn. Angestellter. Paul Hofmann, Schlosser und Prüfer. Heinrich Brede, Rentner. Andreas Vogel, Rentner. Wilhelm Thiele, Rentner. Ludwig Schaub, Rentner. Johann-Heinrich Dippel, Rentner. Philipp Deichmann, Rentner. Karl Fromholz, Rentner. Ludwig Schwedes, Rentner. Georg Zieße, Rentner. Jakob Günther, Rentner. Emil Fengler, Rentner. Alexander Kratzenberg, Rentner. Otto Heerd, Rentner. Alfred Ernst, Konstrukteur. Adam Ziegler, Rentner. Mohamed Taha Jehia, H.-Schlosser. Heinrich Schlarbaum, Lagerarbeiter. Hermann Kuhberg, Rentner. Friedrich Macke, Rentner. Jakob Ickler, Schlosser. Karl Strube, Rentner. Helmut Leipnitz, Prüfer. Oskar Dietrich, Rentner. Johannes Plettenberg, Rentner. Georg Gast, Kfm.-techn. Sachbearbeiter. Wilhelm Lange, Rentner. Gustav Bresilge, H.-Schlosser. Otto Schreiber, Rentner. Friedrich Marschner, Schlosser und Schweißer. Heinrich Böttcher, Rentner. Helmut Hartung, Schlosser. Hermann Nemmert, Rentner. Johannes Wächtler, selbst. Konstrukteur. Heinrich Bindemann, Rentner. Ernst Warneke, Rentner. Ludwig Brede, Rep.-Schlosser. Johannes Jacob, Rentner. Heinrich Peter, Rentner. Paul Krüger, Rentner. Karl Döring, Rentner. Johannes Schade, Konstrukteur. Karl Käse, Rentner. Martin Gunkel, Rentner. Adolf Kraye, Rentner. Wilhelm Kleemann, Rentner. Heinrich Degethof, H.-Schlosser und Kranfahrer. Heinrich Braunroth, Rentner. Georg Oswald, techn. Sachbearbeiter. Franz Schütte, Rentner. Gustav Gorisch, Rentner. Wilhelm Gellert, Rentner. Philipp Schüler, Rentner. Andreas Brocke, Rentner. Adam Gießler, Rentner. Wilhelm Schlüter, Rentner. Gustav Sauer, Masch.-Arbeiter. Philipp Heine, Rentner. Georg Martin, Rentner. Heinrich Griesel, Rentner. Wilhelm Peter, Rentner. Franz Ott, Masch.-Arbeiter. Ludwig Hübel, Rentner. Heinrich Brückmann, Rentner. Heinrich Grimm, Schmied. Wilhelm Seitz, Rentner. Heinrich Schmidt, Rentner. Gustav Galle,

Rentner. Karl Horn, Rentner. Wilhelm Schmidt, techn. Gruppenführer. Konrad Schade, Rentner. Johannes Speck, Rentner. Paul Goebel, Rentner. Karl Schreiber, Rentner. Fritz Dippmann, Rentner. Wilhelm Sypnetzky, Rentner. Heinrich Beume, Rentner. Robert Krug, Rentner. Rudolf Sieber, Verkaufsleiter. Johann Mütze, Transportarbeiter. Karl Balthasar, Gabelstaplerfahrer. Philipp Jacob, Rentner. Wilhelm Schotte, Schmied. Ferdinand Becker, Rentner. Konrad Sidon, Schlosser und Lagerarbeiter. Bruno Krück, Kontrollmeister. Ernst Lamsbach, Rentner. Fritz Bunk, Rentner. Hermann Löwe, Rentner. Martha Mischau, Sekretärin. Ernst Kieselbach, Rentner. Ludwig Armbröster, Prüfer. Kurt Thümer, Werkzeugschlosser. Karl Hofmeister, Rentner. Heinrich Geule, Rentner. Wilhelm Döring, Rentner. Franz Zwitschke, Lehrling. Erwin Zwitschke, Lehrling. Ernst Konietzny, Blechschlosser. Wilhelm Weisheit, Rentner. Heinrich Siebert, Rentner. Christian Pohlmann, Rentner. Franz Laacke, Rentner. Peter Müller, Rentner. Konrad Weinreich, Rentner. Edmund Lehmann, Kranfahrer. Heinrich Schade, Rentner. Heinrich Marschallek, Rentner. Paul Müller, Transportarbeiter. Georg Böhm, Rentner. Wilhelm Clobes, Rentner. Kurt Rüger, Materialdisponent. Karl Weinmeister, Rentner. August Brandt, Rentner. Artur Brede, Rentner. Engelbert Türmer, Schlosser. Wilhelm Nickel, Rentner. Ferdinand Markert, Rentner. Adolf Albrecht, Rentner. Heinrich Egbers, Rentner. Wilhelm Pieper, Rentner. Emil Wittich, Rentner. Georg Schützeberg, Rentner. Jakob Maifahrt, Rentner. Heinrich Horch, Rentner. Heinrich Pfannkuch, Rentner. Jakob Hofmann, Rentner. Marie Luise Kurth, Rentnerin. Karl Herold, Rentner. Ludwig Aßmann, Rentner. Philipp Siebert, Terminalsachbearbeiter. Georg Siebert, Rentner. Wilhelm Enzeroth, Rentner. Wilhelm Kräuslich, Rentner. Arno Schmidt, Rentner. Heinrich Dann, Rentner. Reinhold Fischer, Schlosser. Ernst Rölke, Rentner. Konrad Bretthauer, Rentner. Karl Kirchner, Rentner. Theodor Sommer, Rentner. Walter Folz, Maschinenarbeiter. Heinrich Gellert, Rentner. Georg Salzmann, Terminalsachbearbeiter. Konrad Papritz, Schlosser. Willy Maaß, Vorstandsfahrer. Gottfried Sander, Rentner. Rudolf Riese, Rentner. Heinrich Grau, Rentner. Robert Drubel, Rentner. Karl Pfützenreuter, Rentner. Otto Baumgärtner, Rentner. Erasmus Rudolph, Rentner. Heinrich Semmelroth, Rentner.

Wir gratulieren...

... zum 65. Geburtstag: Jean Pairan, Georg Schmidtke, Georg Koch, Alfred Moser, Karl Sturm, Karl Emelius, Fritz Finis, Ferdinand Henrichs, Georg Möller, Karl Holzapfel.

... und zum 60. Geburtstag: Wilhelm Jost, August Gück, Hubert Reinbold, Heinrich Maifarh, Jakob Jestadt, Konrad Giese, Karl Florin, Wilhelm Gossman, Karl Grobecker, Martin Dumeier.

Sie haben geheiratet

Wir gratulieren folgenden Werksangehörigen zur Vermählung:

Angelika Fontana geb. Gartelmann, Ruth Hochhaus-Alheit gesch. Hellmuth, Gisela Schade geb. Hofmann, Helmi Teitge geb. Heyen, Elke Zimmer geb. Güthe, Veronika Gagalic geb. Schmidt, Karin Berndt geb. Wiegand, Gisela Pittich geb. Kuntscher, Waltraud Köberich geb. Krupanszky, Ursula Emde geb. Hein, Heidem. Schmidt geb. Heine, Ingeborg Hartmann geb. Becker, Renate Tunk geb. Ehle, Gisela Wickert geb. Roth, Gisela Hauff geb. Bockskopf, Monika Ruckel geb. Schmidt, Ingrid Kilian geb. Kühn, Ingrid Eberhardt geb. Austein, Ilona Molitor geb. Maruth, Heidemarie Gerke geb. Schulz, Johanna Oswald geb. Nelle, Herta Donis geb. Reinmold, Ursula Krollpfeiffer geb. Steinmetz, Auguste Faber geb. Croll, Ulrike Hilgenberg geb. Schmidt, Annemarie Dürl geb. Vogel, Helmut Naul, Gudrun Teichmann geb. Hempel, Helga Dietz geb. Holm, Hannelore Ullrich geb. Herpel, Norbert Ochs, Rudolf Jordan, Eckhardt Balke, Elke Gebel geb. Fricke, Winfried Erkel, Helga Holzhauer geb. Poeppel, Berthold Kramps, Ingeborg Oppermann geb. Molnär, Christa Vesper geb. Jamrozinski, Doris Freudenthaler gesch. Kindermann, Ferdinand Scheffer, Horst Kuhlmeier, Ilse Timmermann geb. Genthe, Edda Rosche geb. Böhle, Elke Heyn geb. Schnell, Waltraud Erbeck geb. Maminski, Werner Timmermann, Heidemarie Schilling geb. Freudenstein, Gudrun Böhnert geb. Schrader, Manfred Rode, Horst Weißenborn, Renate Homuth geb. Koch, Helga Triller geb. Hartmann, Ursula Boßhammer geb. Goslar, Irmgard Ulrich geb. Haupt, Wilfried Homuth, Christa Grunewald geb. Heinemann, Gerhard Ikenstein, Olga Beckmann geb. Schellhase, Ingrid Wöhleke geb. Pottharst, Karin Bakran geb. Schulz, Heinz Grunewald, Johannes Nikolai, Ina Schmidt geb. Maslowski, Helga Lieser geb. Kothe, Maximilian Hasenhündl, Georg Steinbach, Emmi Wildhagen geb. Liedtke, Ursula Fischer geb. Schich, Ute Richter geb. Ewald, Brigitte Joseph geb. Niesner, Waltraud Müller geb. Giesler, Renate Spiegler geb. Brehme, Rainer Buchhaupt, Willi Gebauer, Wilhelm Schmeller, Elisabeth Kirsten geb. Schäfer, Gisela Pothhof geb. Dziomba, Wilfried Bein, Marianne Meckelein geb. Janson, Ina Schulz geb. Berno, Paula Walter geb. Amlung, Bärbel König geb. Döll, Edeltraud Gude geb. Nöse, Ursula Westermann geb. Nau.

Sie traten in den Ruhestand

Wegen Erreichens der Altersgrenze traten folgende Werksangehörige in den Ruhestand:

Gustav Feustel, Wilhelm Neuschäfer-Rube, Wilhelm Thomas, Franz Dudeck, Otto-Ludwig Balke, Rudolf Feikert, Erna Heckmann, Friedrich Hofmann, Albert Wölky, Josef Schäfer, Eduard Hoffmann, Heinrich Jacob, Ludwig Hildebrandt, Robert Stuhl, Karl Ries, Emil Grebe, Philipp Heine, Richard Scholl, Georg Duthe, Johann Gück, Wilhelm Ullrich, Karl Pape, Adolf Ippert, Wilhelm Göbel, Georg Sippel, Wilhelm Schade, Jakob Besserer, Ferdinand Vockeroth, Georg Methe, August Wollenhaupt, Otto Kaufmann, August Böttcher, Theodor Bossdorf, Christoph Vogel, Karl Bringmann, Konrad Kerz, Christian Ullrich, Adolf Hartmann, Jonas Rehbein, Karl Krieger, Jakob Engel, August Beisswenger, Friedrich Tiede, Julius Schulz, Erich Wenzel, Willi Griesel, Gustav Schubert, Heinrich Döring, Peter Neidhardt, Karl Weil, Wilhelm Kögler, Hans Staats, Josef Huber, Hans Trieschmann, Kurt Kubich, Heinrich Becker, Andreas Schade, Walter Liebergeld, Luise Hildebrand, Karl Giese, Heinrich Washausen, Arthur Brede, Ludwig Schuwirth, Otto Bergen, Henni Krämer, Dr. Alfred Schütte, Walter Klein, Wilhelm Hauptreif, Gustav Hesse, Karl Vollweiler, Heinrich Heinemann, Konrad Geisser, Elisabeth Siebert, Meta Langguth, Friedrich Lohmann, Gustav Maass, Albert Seeger, Georg Schröder, Fritz Oschmann, August Icke, Ludwig Herbordt, Hans Messerschmidt, Martin Weltner, Otto Kretschmer, Fritz Bretting, Otto Windberg, Heinrich Kramer, Karl Willhardt, Josef Gerber, Martin Wedler, Richard Drath, Karl Gatzemeier, Gerda Derx, Else Möller, Friedrich Humburg, Karl Thommen, Wilhelm Heck, Andreas Struthwolf, Heinrich Siebert, Georg Sidon, Karl Sturm, Johannes Paulik, Karl Appel, Heinrich Zufall, Heinrich Landgrebe, Friedrich Spahr, Konrad Besser, Ernst Behnke, Johannes Riemenschneider, Ferdinand Henrichs, Fritz Finis, Ernst Gerwien, Adam Martin, Hans-Joachim Düring, Heinrich Koch, Heinrich Knobel, Heinrich Range, Heinz Goldmann, August May, Hans Bachmann, Georg Möller, Wilhelm Brehm, Friedrich Mell, Jonas Germeroth, Karl Krug, Walter Wille, Richard Ernst, Hans Berninger, Wilhelm Backhaus, Bruno Pieper, Wilhelm Ahlborn, Georg Nöding, Margarete Dörner, Emanuel Schumann, Albert Schwender, Heinrich Berninger, Johann Fritsche, Margarete Kirbitz, Franz Hofmann, Erich Schrage, Heinz Erd-

mann, Hans Röth, Richard Boklum, Heinrich Frey, Adalbert Kleinsteuber, Heinrich Mihr, Artur Neumann, Karl Pfeiffer, Heinrich Maennig, Karl Krug, Walter Wille, Heinrich Hüter, Friedrich Koch, Willi Schulze, Ernst Appel, Josef Schauf, Heinrich Pressler, Richard Mosebach, Otto Knipping, Franz Fischer, Heinrich Benke, Andreas Pippert, Jakob Schäfer, Christian Müller, Wilhelm Fütterer, Otto Schützenmeister, Jean Pairan, Albin Waldmann, Christian Eberhardt, Georg Reitze, Konrad Diemer, Willi Wick, Fritz Rumpf, Christoph Hold, Ignatz Stepka, Friedrich Schäfer, Ernst Jentsch, Hermann Kreuzig, Wilhelm Völke, Adam Hofmann, Karl Salzmann, Karl Wagner, Otto Groschupp, Ernst Rumpf, Georg Koch.

Wir wünschen den ausgeschiedenen Henschelanern noch viele geruhsame Jahre bei guter Gesundheit.



Heinrich Schade
Techn. Sachbearbeiter



Heinrich Weber
Dreher

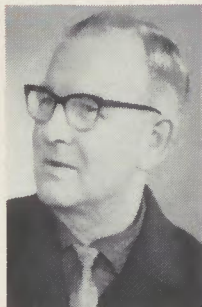
40 Jahre bei uns



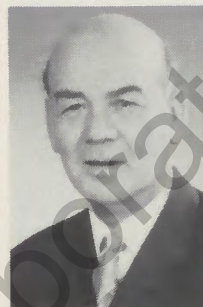
Konrad Besser
Schlosser



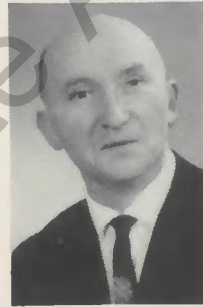
Jakob Hofmeister
Schmied



Ludwig Dittmann
M.-Schreiner



Gustav Bickel
Techn. Sachbearbeiter



Wilhelm Ammann
Schlosser



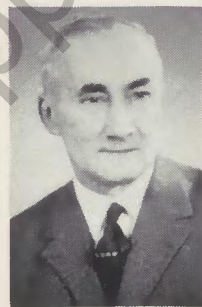
Otto Becher
Schlosser



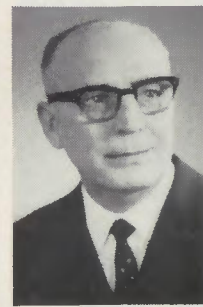
Heinrich Damm
Rohrschlosser



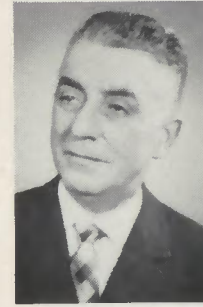
Heinrich Pörschke
Abt.-Leiter



Karl Krapp
Schlosser



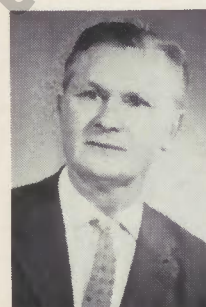
Robert Albrand
Schlosser



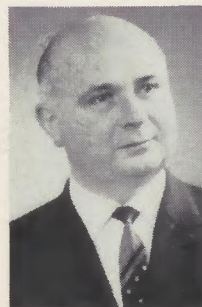
August Gillich
Techn. Sachbearbeiter



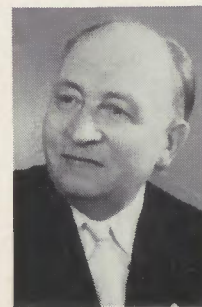
Fritz Ziegler
Vorarbeiter



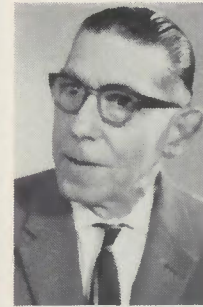
Heinrich Hornung
Selbst. Konstrukteur



Karl Kuffel
Abt.-Leiter



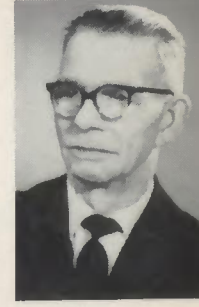
Walter Sauer
Schlosser



Heinrich Bauch
Rohrschlosser



Adolf Czermak
Selbst. techn.
Sachbearbeiter



Adolf Bäumner
Werkzeugausgeber



Ludwig Lohrbach
H.-Arbeiter



Heinrich Schäfer
Prüfer



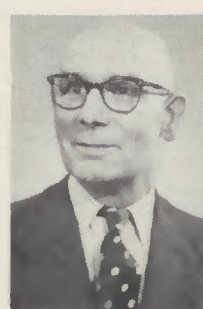
Alfons Rhode
Mat.-Bereitsteller



Konrad Beck
Vorzeichner



Wilhelm Brübach
Schlosser



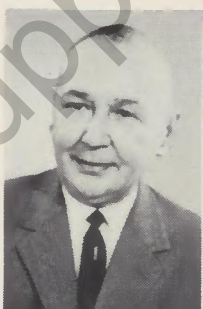
Christian Dittmann
Schreiner



Karl Baus
Kundendienst-Sachb.



August Butterweck
Vorzeichner



Wilhelm Helbing
Dreher



Konrad Kramer
Abt.-Leiter



Adam Knoth
Prüfer



Heinrich Grebe
Schlosser



Heinrich Rudolph
Gruppenführer



Heinrich Brede
Schlosser



Fritz Krieger
Dreher



Werner Säuberlich
Modellschlosser



Christoph Hochhuth
Prüfer



Konrad Seitz
Prüfmeister

25 Jahre bei uns



August Neumann
El.-Monteur



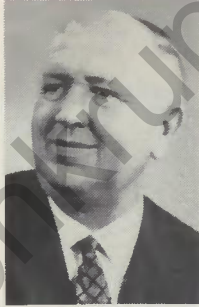
Heinrich Meier
Vorarbeiter



Richard Hofmann
Modellschreiner



Hermann Guthof
Dreher



Georg Meyer
Werkpolizist



Liselotte Gebhardt
Verkäuferin



Reinhold Hübler
Rationalisierungs-Ing.



Willi Stehl
Konstrukteur



Karl Schubert
Vorarbeiter



Herbert Gessner
Stosser



Karl Meermann
Schlosser



Karl Bäumner
Schmiedemeister



Theodor Grimm
Säger



Hans Rödiger
Elektriker



Karl Metz
Prüfer



Heinrich Brede
Werkzeugmacher



Wilhelm Hilgenberg
Termin-Sachbearbeiter



Wilh. Schweinebraten
Werkmeister



August Gude
Röntgenhelfer



Ilse Königsstein
Sekretärin



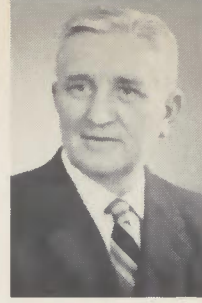
Karl Rosenkranz
Kranfahrer



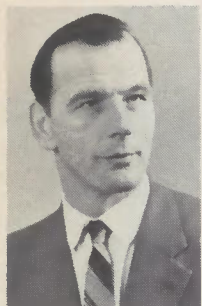
Willi Sticklies
Zeichn.-Ausgeber



Heinz Weilert
Unterabt.-Leiter



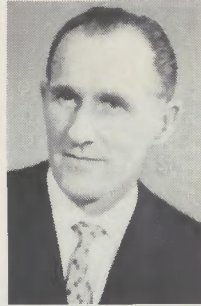
Adolf Heckmann
Dreher



Kurt Giese
Werkmeister



Gerhard Reichert
Fräser



Richard Rüttger
Bohrwerksdreher



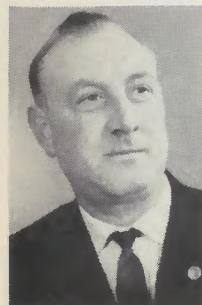
Willi Werner
Dreher



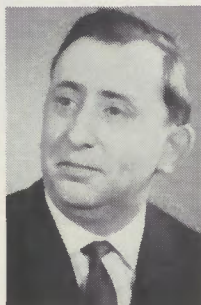
Willi Buchenau
Bohrer



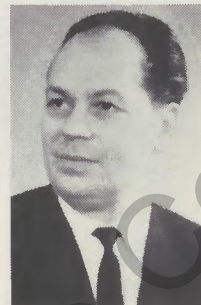
Kurt Bläsing
Fertigungstechniker



Hans Hauptreif
Schlosser



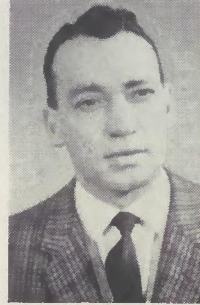
Joachim Dux
Vorarbeiter



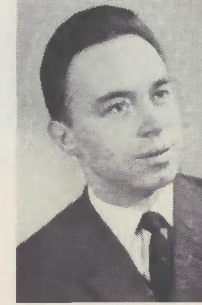
Helmuth Klein
selbst. Konstrukteur



Ernst Krug
Betr.-Assistent



Kurt Weinmeister
Sp.-Dreher



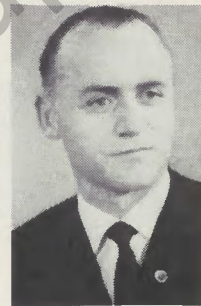
Herbert Muster
Schlosser



Willi Hartmann
Schlosser



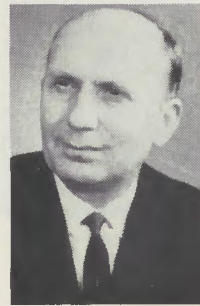
Ludwig Guthardt
Modellschlosser



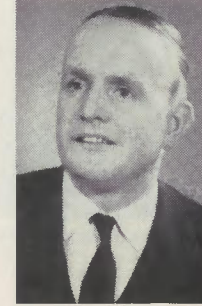
Willy Scholz
Kesselwärter



Heinz Franke
Betreuungsmeister



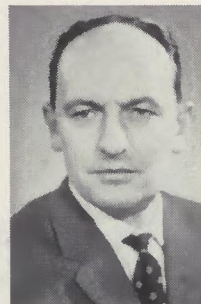
Richard Hofacker
Dreher



Karl-Heinz Klöckener
Sachbearbeiter



Fritz Liese
Selbst. Konstrukteur



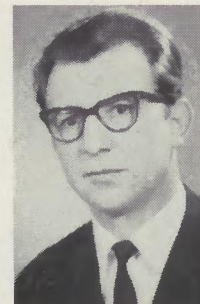
Walter Hauptreif
Werkmeister



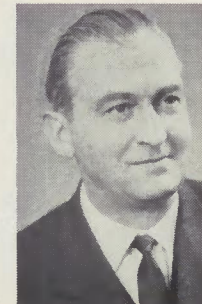
Konrad Werner
Werkmeister



Karl-Heinz Tomke
Normentechn.



Erwin Homberger
stellv. Abt.-Leiter



Heinrich Leimbach
Bohrer



Karl Flöther
Montagemeister



Konrad Rudolph
Schlosser



Peter Mingeback
Rohrschlosser



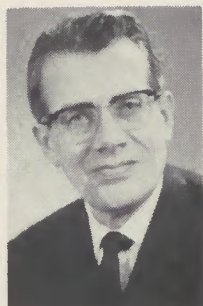
Karl-Heinz Brückner
Maschinist-Gruppenf.



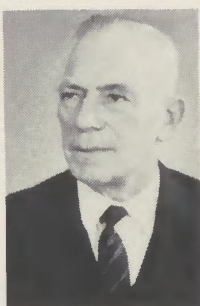
Erich Albrand
Vorarbeiter



Martin Ehrhardt
Elektriker



August Lautze
Kfm. Sachbearbeiter



Wilhelm Lecke
Bote



Karl Pötter
Bote



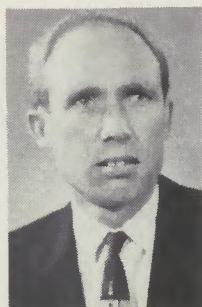
Friedrich Mogge
Kundendienst-
Ausbilder



Albert Bolz
Bote



Fritz Mäusezahl
Materialbewerter



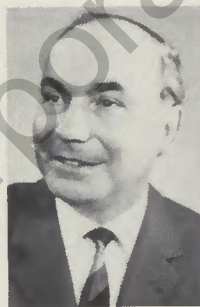
Heinrich Reul
H.-Härter



August Rausch
Elektriker



Hermann Schubert
Kfm. Gruppenleiter



Johannes Wilhelm
Karrenfahrer



Karl Essler
Techn. Sachbearbeiter



Konrad Schiebe
Prokurist



Karl Weissenstein
Hilfsdreher



Hermann Meischke
Bereitsteller



Georg Germeroth
Schlosser



Wilhelm Süss
Schlosser



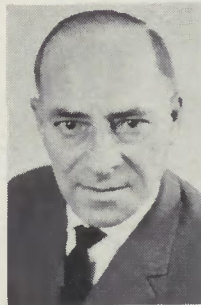
Wilhelm Schmidt
Prüfer



Heinrich Weigand
Techn. Sachbearbeiter



Kurt Croll
Schleifer



Josef Schoenberger
Räumer



Kurt Mernitz
Dreher



Wilhelm Elbert
Schleifer



Albert Schwabe
H.-Schlosser



Jakob Jestadt
Maschinenwärter

Greiner: Mitten auf dem Platz. Verlag S. Fischer, Frankfurt/Main. Ein ideenreicher, spannender Roman aus unserer jüngsten Vergangenheit und Gegenwart. Das Buch ist das Dokument einer Generation, die sich bewußt ist, gescheitert zu sein. Es sollte von vielen gelesen werden.

Fürstenberg: Erinnerungen. Rheinische Verlagsanstalt Wiesbaden. Der Sohn des berühmten Bankiers Carl Fürstenberg hat jetzt die Geschichte seines eigenen Lebens geschrieben, nachdem er die Biographie über seinen Vater veröffentlicht hatte. Ein tätiges Fürstenberg-Leben, das in seiner bewundernswerten Aktivität und seiner Leistung nicht hinter dem Carl Fürstenbergs zurücksteht, strömt auch aus diesem Buch. Ein Buch, das auch ein gutes Stück Berliner Geschichte erzählt.

Dumitriu: Fernwest. Verlag S. Fischer, Frankfurt. Der Roman ist die Beschreibung einer „künstlichen“ Landschaft, eine Welt, die es nicht gibt. Es ist die Schilderung der modernsten und problematischsten Aspekte des Westens. Ein außergewöhnliches Buch der zeitgenössischen Literatur.

Arnothy: Der gefangene Kardinal. Verlag Blanvalet, Berlin. Ein aufrüttelnder Roman der französischen Autorin, ein Zukunftsroman, ein Buch mit Atmosphäre und zugleich eine psychologische Studie. Ein Buch für anspruchsvolle Leser.

Jean-Charles: Die Knilche von der letzten Bank. Verlag Blanvalet, Berlin. Man biegt sich vor Lachen beim Lesen dieses reizenden Buches. Die Geistesblitze der Knilche sind das Köstlichste, was in dieser Art je geschrieben wurde.

Fraenkel und Manvell: Himmeler. Verlag Ullstein, Berlin. Wie bei ihren anderen politischen Untersuchungen sind die Autoren darum bemüht, eine sachliche und profunde Darstellung zu geben. Klarstellung von Fakten, der Zusammenhänge und psychologischen Hintergründe sind das Hauptziel der Analyse, die sie auf Grund umfangreichen Quellenstudiums vornahmen. Ein Buch, das Antwort auf viele Fragen gibt, die die Vergangenheit aufgeworfen hat.

Von Salomon: Die schöne Wilhelmine. Rowohlt-Verlag, Hamburg. Dies ist der Roman einer vielbewunderten und vielgeschmähten Frau, die Lebensgeschichte der schönen Wilhelmine Encke aus Berlin. Ihr Schicksal steht für eine Epoche. Ein ausgezeichnete Roman, der auch ein Stück Berliner Geschichte aufrollt.

Le Clezio: Das Protokoll. Verlag Piper, München. Der französische Autor beschreibt in diesem Roman einen menschlichen Daseinszustand, der in seiner strengen Konsequenz und seinem großartigen Entwurf die meisten vergleichbaren Bücher hinter sich läßt. Ein außergewöhnlicher Roman für anspruchsvolle Leser.

Riess: Gustaf Gründgens. Verlag Hoffmann und Campe, Hamburg. Für diese ausgezeichnete Biographie stand zum ersten Mal der Nachlaß von GG zur Verfügung. Curt Riess, der langjährige Freund, konnte so in reichem Maße auf bisher Unbekanntes zurückgreifen. Entstanden ist ein faszinierender, aufregender Bericht, der den Alltag des verstorbenen Künstlers ebenso mit einbezieht wie die großen Stunden des Erfolges auf der Bühne. Dem Buch ist ein umfangreicher Bildteil beigegeben.

Wildt: Deutschland, deine Sachsen. Verlag Hoffmann und Campe, Hamburg. Dieses reizende Buch informiert ironisch und heiter über das Sachsen von gestern, die Sachsen von heute, die Sachsen in Ost und West, über sächsische Leistung, den sächsischen Charakter und den sächsischen Sex. Ironisch und heiter sind auch die zahlreichen Illustrationen. Das Buch ist eine Liebeserklärung an Sachsen: eine respektlose Liebeserklärung.

Wickert: Der Purpur. Verlag Goverts, Stuttgart. Der wenig bekannte, römische Kaiser Quintillus wurde für Wickert der Anlaß zu einem erstaunlichen „historischen“ Roman. Geschichte und Phantasie gehen ineinander über. Der Autor findet oder erfindet Dokumente, die Glück und Unglück, Schuld und Einsamkeit des Kaisers vor dem Hintergrund des späten Roms darstellen. Wickert will, obwohl er sich an die geschichtlichen Möglichkeiten jener Epoche hält, kein historisches Sittenbild geben, sondern der Geschichte eine neue poetische Wirklichkeit verleihen.

Lanaux: Wenn das Meer zurückweicht. Hoffmann und Campe-Verlag, Hamburg. 16 Jahre nach der Invasion sieht ein ehemaliger kanadischer Soldat die Normandie wieder. Aus den Erinnerungen ergibt sich eine Konfrontation mit dem verwandelten Europa. Ein Roman, der von vielen gelesen werden sollte.

Benzoni: Unbezwingliche Cathérine. Verlag Blanvalet, Berlin. Der Glücks- und Leidensweg einer um die Erfüllung ihrer Liebe kämpfenden Frau inmitten des Prunks und der Gewalttätigkeit eines sittenlosen Jahrhunderts wird hier zu neuen Höhepunkten geführt. Ein Roman, der das Ausnahmeschicksal einer tapferen, schönen Frau mit der präzisen, lebendigen Schilderung einer mit ihrem Glanz und Elend versunkenen Zeit vereint.

Kodolanyi: Und er führte sie aus Ägypten. Verlag Steingrüben, Stuttgart. Der Autor zeichnet in diesem Moses-Roman eine vielschichtige, faszinierende Persönlichkeit, der ehrwürdig-religiösen Schablone entkleidet, die Priester, Prophet und Revolutionär zugleich ist. Er gestaltet die Geschichte Mose zu einem großen historischen Roman, der ein plastisches Bild dieser Epoche entwirft und ihre Geschichte, Kultur und Lebensform mit historischer Authentizität schildert.