

Der HENSEHEL-Stern

WERKZEITSCHRIFT DER HENSEHEL-WERKE GMBH KASSEL



5 1960





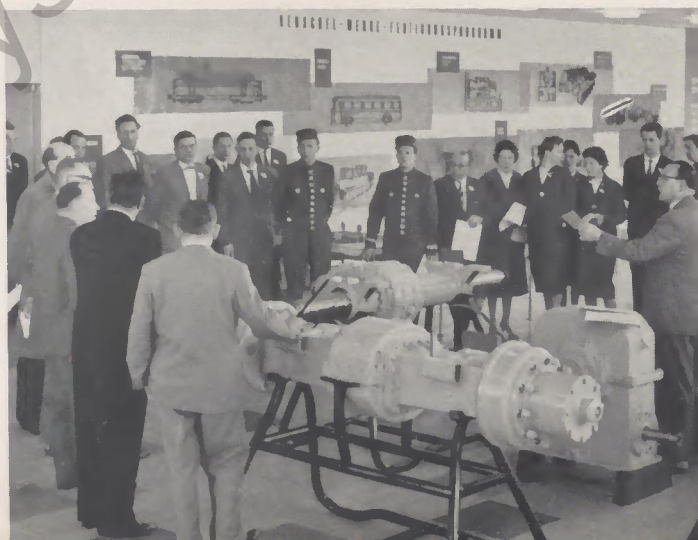
Bundeswirtschaftsminister Professor Erhard nach der Eröffnung der Deutschen Industrie-Messe in Hannover auf dem Henschel-Stand mit Dr. Fritz-Aurel Goergen. Ganz links Dir. Angelkort



Die Pressekonferenz der Henschel-Werke am Eröffnungstag war die größte der Hannover-Messe. — Rechts Direktor Angelkort bei seiner Ansprache.



Der jordanische Wirtschaftsminister Khulussi-Kheiry, der mit einer Wirtschaftsdelegation den Henschel-Stand besuchte, trägt sich in das Gästebuch ein (links). — Rechts der Informationsstand mit Fräulein Rosenhagen und Fräulein Steinbusch.



Letzte Lagebesprechung des Standpersonals bevor sich die Messtöre öffnen (links). — Im Schreibzimmer (von links nach rechts) Fräulein Habermann, Fräulein Bourdon und Fräulein Beller.



Gesamtansicht von Henschel-Pavillon und Freigelände auf der Hannoverischen Messe.



Dr. Fritz-Aurel Goergen und sein Bruder Willi Goergen, der als Repräsentant für die Henschel-Werke tätig ist, überzeugen sich, daß der Aufbau des Freigeländes gut gelungen ist.



Botschaftsrat Krestow von der Botschaft der Sowjetunion in Bonn und Minister Timoschenko, Mitglied des wissenschaftlichen Ministerrates der Sowjetunion im Gespräch mit Herrn Sauvage (von links nach rechts). Im Hintergrund Dr. Leps und Herr von Swiewkowsky.

Fotos: Wegener (3), Hammerich (1), Sauvage (3), Hill (1), Schwinge (2.)



Im Nilexpreß nach Grebenstein

Erster Höhepunkt im Leben einer Lokomotive: die Probefahrt

Kurz vor acht Uhr morgens. Am Gleisanschluß nördlich von M 43 herrscht Premierenstimmung. Die erste AA 16, die erste Lok einer neuen Serie, die erste von 108 GM dieselelektrischen Henschel-Lokomotiven für die ägyptischen Staatsbahnen, steht zur Probefahrt bereit!

Sie sieht prachtvoll aus. 21½ Meter lang, sechsachsig, in elegantem Stromliniengehäuse und nilgrünem Lack. 1950 PS stecken in ihr, zu 120 Stundenkilometern soll sie fähig sein. Gleich wird sie Gelegenheit bekommen, zu beweisen, was sie kann.

Bevor die Reise losgeht, werfen wir noch einen Blick in die Lokmontage in M 43, in der auch diese Lok in langer, sorgfältiger Arbeit entstanden ist. Bei einer Lokomotive dieser Größe vergehen vom Konstruktionsbeginn bis zur Auslieferung etwa drei Viertel Jahr!

Die Halle M 43 ist bis zum letzten Platz mit Lokomotiven in allen Stadien der Fertigstellung besetzt.

Stahlleichtbauweise im Lokbau

Beim Gang durch die 200 Meter langen Montagestraßen sieht man erste Andeutungen von vollelektrischen Bundesbahnlokomotiven, Stahlgerüste, denen man ihre spätere Bestimmung noch kaum ansieht, Brückenträger, die in riesigen Schwenkvorrich-



Blick in die Montagestraße der diesel-elektrischen Lokomotiven. — Bild oben: ein Ausschnitt aus unserer Lok-Produktion stellt sich vor der Lokmontage vor. Von links nach rechts: AA 16, DH 850, V 60, DH 700, DH 500, DH 240.

tungen gedreht werden, damit Bremsanlagen und Rohre auf der Unterseite montiert werden können, schließlich die nahezu fertigen, noch unlackierten Maschinen.

Bei der dieselelektrischen AA 16 werden als erstes Stahlbleche zu Seiten-, Vor- und Rückwänden geformt und mit dem Brückenträger in einer Schweißkonstruktion verbunden. Auch hier haben wir es mit der Stahlleichtbauweise zu tun, die man heute im Lokbau bevorzugt und mit der man der Forderung „große Leistung — niedriges Gewicht“ am nächsten kommen kann.

Einige Meter weiter: Ägyptenlokomotiven, deren Aufbau schon ganz deutliche Stromliniengestalt angenommen hat, denen das Dach jedoch noch fehlt. Der Motor wird von oben in das Gehäuse hineingehoben. Das Dach wird später daraufgesetzt. Es ist bei diesem Typ so konstruiert, daß man es abnehmen kann, wenn dies zur Wartung oder zum Ausbau des Motors notwendig sein sollte.

Auf Montagegestellen mit Rädern, die sich im Vergleich zu den riesigen Lokomotiv-Rümpfen geradezu winzig ausnehmen, rollen die AA 16 von Arbeitsgang zu Arbeitsgang. Mit dem Drehgestell kommen sie erst gegen Ende ihrer Entstehung zusammen, denn dieses wird ganz unabhängig vom Aufbau gefertigt. Die geschmiedeten Achsen liefert die Hammerschmiede in Rothenditmold, der Zusammenbau des Drehgestells erfolgt im südlichen Teil der Halle M 43.

Zwei Kräne, die schwersten unseres Werkes, bewältigen schließlich gemeinsam die schwierige Arbeit des Aufsetzens des Aufbaus auf das Drehgestell. Danach vergeht im allgemeinen nur noch eine Woche bis zur ersten Ausfahrt der fertigen Lok auf dem Werksgelände. Wenig später kann dann die Probefahrt anberaumt werden.

Für die AA 16 ist also der große Augenblick gekommen. Als „Fahrgäste“ haben sich eingefunden: die ägyptischen Abnahmebeamten Mr. Mohamed El Morsy und Mr. Maher Khalil Ibrahim mit dem Leiter der Werksabnahme für den Lokbau, Ing. Pörschke, Dipl.-Ing. Mittmann, Ing. Weiler und Arend von der Konstruktion, Elektriker Siebert, Kontrolleur Baumgart, Monteur Böttcher und Werkfotograf Koch.

Meister Lange fährt die Maschine. Zunächst bis zum Verschiebebahnhof. Die Fahrt bis dorthin geht glatt und schnell vonstatten, die Weiterfahrt soll um 9.15 Uhr beginnen. Andreas Lange meint jedoch: „Wir mußten so

zeitig abfahren, denn nicht immer kommt man ganz ohne Aufenthalt durch!“

Die eigentliche Probefahrt soll nach Grebenstein gehen. Diese Strecke ist für Probefahrten besonders beliebt, weil sie über verschiedene Steigungen führt, bei denen die mitfahrenden Techniker aus dem Verhalten der Lok sehr viel über die Fahreigenschaften erfahren können. Auf gerader Strecke wird die Leistung der Maschine bei verschiedenen Geschwindigkeiten beobachtet und außerdem wird geprüft, wie die Bremsen arbeiten.

Kurz vor 9.15 steigt Lokführer Petri von der Bundesbahn in den Führerstand. Er ist einer der drei Kasseler Lokomotivführer, die eine Fahrerlaubnis für dieselelektrische Lokomotiven dieser Art haben. Da die Bundesbahn selbst keine dieselelektrischen Loks fährt, haben die meisten Lokomotivführer diese Lizenz nicht. Wäre an diesem Morgen allerdings keiner der drei DE-Experten frei gewesen, so hätte ein anderer Lokführer als „Lotse“ mitfahren müssen und Meister Lange hätte das Steuerrad in der Hand behalten. Beim Fahren „mit geteilter Verantwortung“ hätte die Bundesbahn allerdings verlangt, daß die Geschwindigkeit von 60 Stundenkilometern nicht überschritten wird.

Jetzt, mit dem Bundesbahnbeamten am Steuer, darf der Geschwindigkeitsmesser der AA 16 zwischen Obervellmar und Mönchhof auf 120 km klettern. Elegant gleitet die leuchtend grüne Maschine dahin, die Geräusche sind gleichmäßig und gedämpft, so, wie es jeder Sachverständige gern hört! Der Motor ist ständig umlagert, man prüft die Temperaturen an allen entscheidenden Punkten und atmet auf, weil alles so ist, wie es sein soll.

Kleine Lektion in Arabisch

Viele Züge kommen der Ägyptenlok entgegen. Kinder drücken ihre Nasen an den Scheiben platt und fragen ihre Eltern, was das für eine seltene Lok sei. Und die Eltern staunen und wissen es meistens auch nicht ganz genau.

Grebenstein! Der kleine, ruhige Bahnhof hat schon öfter Besuch von stattlichen Henschel-Lokomotiven gehabt, die später in ferne Länder hinausgingen und anderen, die nachher im Inland nur noch auf den großen D-Zug-Stationen zu halten geruhten.

Kurze Ruhepause für die Lokomotive, erster Erfahrungsaustausch der Mitfahrenden, kleines Privatkolleg in Ägypten



Brückenträger einer dieselelektrischen Lokomotive (TT 12, Ghana-Lok), von unten gesehen.

tisch für ein paar Neugierige. Die Lok hat die Nummer 3201, wie das in ägyptisch aussieht, erkennt man auf der Abbildung unten.

٣٢٠١

Keine große Ähnlichkeit mit unserer Schreibweise! Zwischenfrage: man spricht doch bei unseren Ziffern von arabischen Zahlen, die Ziffern der Ägypter sind doch ohne Zweifel auch arabisch, warum sehen sie also anders aus?

Antwort der Ägyptenkenner: „arabisch“ bezieht sich darauf, daß man mit unseren Ziffern nach demselben System rechnen kann wie mit den „echten“ arabischen, d. h. man kann sie zum Addieren und Subtrahieren untereinander schreiben etc. — im Gegensatz zu den römischen Zahlen, mit denen man das nicht tun kann.

Die Ägypter, die sonst alles von rechts nach links schreiben, machen bei den Zahlen eine Ausnahme und schreiben z. B. auch eine vier- oder sechsstellige Zahl von links nach rechts, weil sie in ihr einen geschlossenen Begriff sehen.

Das Armaturenbrett der Lok ist übrigens zweisprachig, in zweierlei Schriftzeichen, einmal englisch, einmal arabisch. Auch die arabischen Schilder sind bei Henschel, in der Modellschlosserei, hergestellt worden. Die Schablonen dafür entstanden nach Zeichnungen unserer Konstrukteure,

die sich in diesem Fall, von den ägyptischen Ingenieuren beraten, auch als Orientalisten bewährt haben.

Zufriedene Mienen

Unser Bundesbahn-Lokführer schaut auf die Uhr. Zeit für die Rückfahrt! Der Fahrplan muß genau eingehalten werden. Noch einmal über Steigungen und abschüssige Strecken, noch einmal Höchstgeschwindigkeit zwischen Mönchhof und Obervellmar.

In Mittelfeld warten Betriebsleiter Schneider und Betriebsassistent Schilling schon gespannt auf die zurückkehrende Lok und ihre Besatzung. Sie sehen in zufriedene, gutgelaunte Gesichter. Die Premiere war ein Erfolg!

Nicht immer lassen sich die Probefahrten ausländischer Lokomotiven so reibungslos in nächster Umgebung veranstalten. Die Ghana-Lokomotiven konnten seinerzeit nur einige hundert Meter innerhalb des Werkgeländes hin- und herfahren, weil ihre Spurweite von der hieszulande üblichen abweicht und man nur auf dem Werksgelände die passenden Gleise vorfindet. Die eigentlichen Probefahrten konnten daher erst in Ghana selbst stattfinden.

Die nilgrüne AA 16 jedoch ist gut vierzehn Tage nach ihrer Probefahrt kurz hinter einem fahrplanmäßigen D-Zug mit eigener Kraft nach Hannover gefahren, wo sie eine der attraktivsten Sehenswürdigkeiten der Deutschen Industrie-Messe wurde. Inzwischen hat die Maschine, zusammen mit der zweiten ihrer Serie, die Reise nach Holland angetreten, von wo aus sie an Bord des Dampfers Kybfels nach Ägypten gebracht wird. Sie trifft Mitte Juni in Alexandria ein.

Wa.

Henschel-Berichte aus aller Welt



Philippinische Unternehmer besuchen D. M. G.-Henschel-Stand

Der Henschel-Ausstellungsstand bei der Tagung der Philippinischen Unternehmer-Vereinigung im Manila-Hotel in Manila zog das Interesse von zahlreichen Industriellen, Geschäftsleuten und anderen Repräsentanten des kommunalen Lebens auf sich. Mitglieder der Tagungsleitung stellten sich während der Besichtigung der Ausstellung am Henschel-Stand dem Fotografen. Von links nach rechts: Modesta C. Ventura, Vorsitzender des PCA-Ausstellungskomitees; Mrs. Eduardo Escobar; Mrs. Gil Puyat; Mrs. Petro Valdez; Aniceto M. Guevara, Vizepräsident der D. M. G. Inc., der Fernost-Vertretung der Henschel-Werke GmbH; Pedro Valdez, PCA-Tagungsleiter; Eduardo Escobar, bisheriger PCA-Präsident. Mrs. Puyat und die vier Herren tragen die festliche philippinische Nationaltracht.

Am heißesten Ende der Welt

Die mit Kasseler Henschel-Personal (von Henschel Diesel Truck, South Africa) besetzte Werkstatt in Scanin bei Letaba (Nordtransvaal) ist wahrscheinlich die einsamste Henschel-Service-Station der Welt. Das Klima ist mörderisch. Im „Winter“ herrschen Temperaturen von 40 Grad im Schatten, der „Sommer“ ist noch um einiges heißer. In Letaba lebt man völlig abgeschlossen von der Welt. Einer der Mitarbeiter der Werkstatt fährt an jedem Wochenende 600 Meilen durch die Wildnis, um seine Familie zu sehen. Die Strapazen der Fahrt nimmt er dafür gern auf sich. Die Männer in Scanin werden etwa jedes Vierteljahr von Johannesburg aus abgelöst, weil man niemand zumuten kann, längere Zeit in einer solchen Gegend auszuharren.

(Foto: Schubert)



Die „Olga“ mit dem Henschel-Herz

Lastkahn wurde motorisiert und vom Schleppgeleit unabhängig

Vierzehn Tage war der Schipper Fritz Mießbach früher mit seinem Lastkahn von der Ruhr bis nach Berlin unterwegs. Seit er seiner „Olga“ — so heißt das Schiff — einen Henschel-Motor einbauen ließ und somit vom Schleppgeleit unabhängig geworden ist, schafft er dieselbe Strecke in fünf Tagen. Die Folge ist, daß Fritz Mießbach die Ladung viel öfter umschlagen kann, seine Ladekapazität besser ausnutzt und — im Enderfolg — höhere Gewinne erzielt.

Eigentlich waren Fritz Mießbachs Söhne daran schuld, daß er sich im letzten Winter zum Umbau seines mit 360 000 Mark versicherten Kahns entschloß. „Meine Jungen, die sind mit der Technik verheiratet!“ meint Vater Mießbach. Beide Söhne haben Schiffsführer-Patente. Einer von ihnen ließ sich im Kasseler Henschel-Werk auf seine zukünftige Aufgabe als Maschinist vorbereiten.

Die 12-Zylinder-Maschine, die der „Olga“ als „Herz“ eingebaut wurde, hat 430 PS. Dieser Motor vom Typ 12V 1416A wird von Henschel seit dem Jahre 1952 auch in Diesel-Lokomotiven eingebaut. Er hat in der Minute 1600 Umdrehungen, die beim Schiff durch ein Untersetzgetriebe auf die Schraube im Verhältnis 3:1 verringert werden. Er ist ein sogenannter „Schnellläufer“, der im Gegensatz zum früheren „Langsamläufer“ im Kahn keine Vibration hervorruft, weil er elastisch gelagert ist.

Beim fröhlichen Umtrunk anlässlich der ersten Ausfahrt der frischmotorisierten Olga wurde das so erklärt: „Früher war es unmöglich, ein Glas auf die Tischkante zu stellen. Durch das Vibrieren des Schiffes, ausgelöst durch die Maschine, fiel es totsicher herunter. Jetzt sehen Sie mal den Unterschied!“ Der Schiffseigentümer stellt sein Glas an den Rand des Tisches und es steht mäuschenstill.

Der Umbau des Schiffes ist während der ruhigen Wintersaison in Minden bei der „Weserwerft“ Schiffs- und Maschinenbau-GmbH. innerhalb eines Vierteljahres vorgenommen worden. Die Werftarbeiter machten das Schiff gemütlich und wohnlich, Monteure der Henschel-Werke bauten das Kraftzentrum ein.

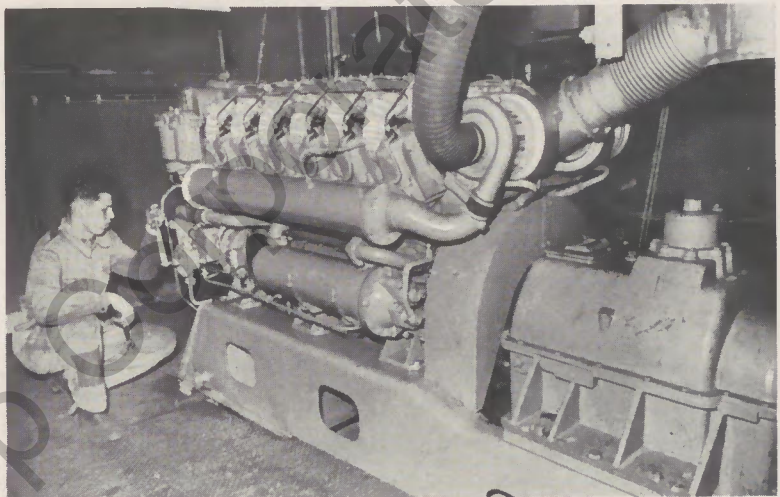
Der schnelllaufende 12V 1416A war leichter einzubauen, als es einer der Langsamläufer gewesen wäre. Sein Gewicht ist geringer und er wurde so aufgestellt, daß man von allen Seiten herankommen kann. Das ist für die Wartung besonders wichtig.

Fritz Mießbach und seine beiden Jungen, alle drei auf dem Wasser groß geworden und auf allen Wasserstraßen Deutschlands zu Hause, freuen sich, daß sie zur diesjährigen Frühjahrssaison motorisiert sind. Sie werden dieselben Strecken befahren wie bisher, nur eben entsprechend schneller.

Gern würden sie auch einmal in Kassel vor Anker gehen. Aber das ist mit ihrem 65 m langen und 8 m breiten Kahn nicht möglich. „Vorläufig ist in Hannoversch-Münden Schluß für uns“, meint Fritz Mießbach. „Ja — wenn Ihr die Fulda mal kanalisieren würdet? Manche schöne Fracht könnten wir dann bis nach Kassel bringen!“



Die „Olga“ auf der Weser bei Minden.



Das „Herz“ der „Olga“, ein starker Zwölfzylinder-Motor.



Die Familie Mießbach — Eltern, Söhne, Schwiegertochter und Enkel — bei frohem Umtrunk anlässlich der Jungfernfahrt.
Fotos: Lengemann

Arbeitgeber haftet nicht für Parkplatz-Schrammen

Ist der Arbeitgeber verpflichtet, zum Schutz der Arbeitnehmer-Fahrzeuge einen Parkplatzwächter einzusetzen? Mit dieser grundsätzlichen Frage mußte sich vor kurzem der Zweite Senat des Bundesarbeitsgerichtes in Kassel befassen. Er kam zu dem Ergebnis, daß die Fürsorgepflicht des Unternehmens nicht so weit geht. Die Arbeiter und Angestellten, die ihre Fahrzeuge auf einem betriebseigenen Parkplatz abstellen, müssen das Risiko einer möglichen Beschädigung ihrer Autos und Motorräder also selbst tragen. (2 AZR 290/57.)

Herr M., ein Beinamputierter aus R., ist bei einem dortigen Großunternehmen beschäftigt. Als er an einem Abend nach Hause fahren wollte, mußte er zu seinem Entsetzen feststellen, daß sein Klein-Pkw, den er auf dem zum Betrieb gehörenden Parkplatz abgestellt hatte, beschädigt worden war. Da der Täter, der offensichtlich beim Herausfahren mit dem Wagen zusammengestoßen war, nicht zu finden war, mußte Herr Schneider den Schaden aus der eigenen Tasche bezahlen: 61,60 DM kostete die Reparatur. Da der Wagen auf dem betriebs-eigenen Parkplatz abgestellt worden war, meinte der Arbeiter, der Betrieb müsse ihm auch die Reparaturkosten ersetzen. Er reichte deshalb die Rechnung ein, bekam sie aber mit dem Vermerk zurück, daß die Firma zu einer Regulierung nicht verpflichtet sei. Zur großen Enttäuschung des Arbeiters verlor er den daraufhin angestregten Prozeß sowohl vor dem Landesarbeitsgericht Düsseldorf als auch vor dem Bundesarbeitsgericht.

Das Bundesarbeitsgericht lehnte den Anspruch des Arbeiters schon deswegen ab, weil sich nicht feststellen ließ, ob die Beschädigung etwa durch die zu starke Belegung des Parkplatzes herbeigeführt worden war. Erfahrungsgemäß würden auf zu eng belegten Parkplätzen öfters Fahrzeuge beschädigt. Man dürfe aber auch nicht eine andere Erkenntnis der Praxis übersehen: Es gäbe leider noch immer zu viele rücksichtslose, unachtsame und unsichere Fahrer, durch deren Verhalten Schäden verursacht würden, die absolut nichts mit der Enge auf Parkplätzen zu tun hätten. Wollte man vom Arbeitgeber verlangen, daß er zur Bewachung der Arbeitnehmerfahrzeuge ständig jemanden beschäftigt, so wäre das eine Überspannung seiner Fürsorgepflicht.

Nach Ansicht des Bundesarbeitsgerichtes muß auch ein schwerkriegsbeschädigter Arbeitnehmer, der für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte einen Wagen braucht, das Risiko einer möglichen Beschädigung seines Fahrzeuges auf dem betriebseigenen Parkplatz selbst tragen. Der Aufwand, den der Arbeitgeber mit der Einstellung eines Parkplatzwächters tragen müßte, stünde nach Meinung der Bundesrichter in keinem Verhältnis zur zu erwartenden Leistung.

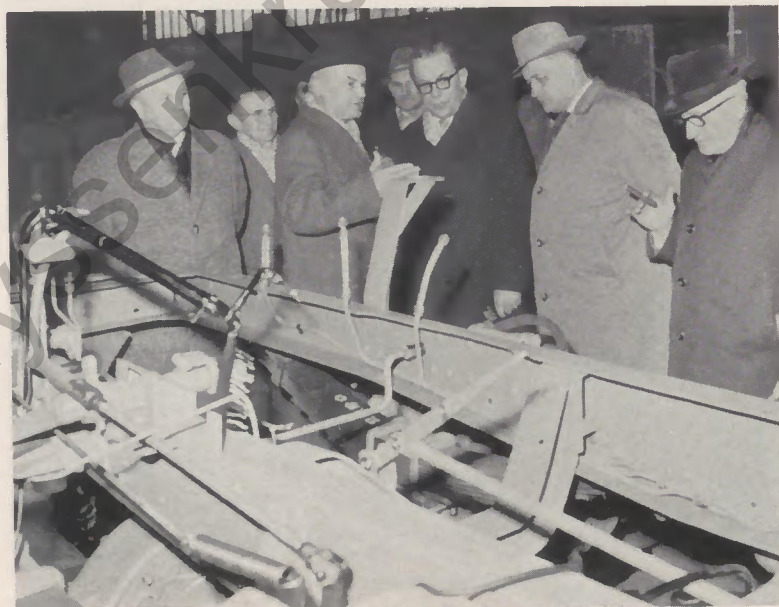
Das Bundesarbeitsgericht hat übrigens vor Jahresfrist in einem ähnlichen Prozeß (2AZR 268/56) entschieden, daß es immer auf die Einzelumstände im betreffenden Betrieb ankomme, ob der Arbeitgeber verpflichtet sei, seinen motorisierten Beschäftigten Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Die wesentlichen Punkte der Entscheidung: Es muß berücksichtigt werden, ob die finanzielle Belastung des Arbeitgebers durch den Bau von Parkplätzen (oder Garagen) einigermmaßen vertretbar ist. Außerdem kommt es darauf an, in welchem Ausmaß die Belegschaft motorisiert ist. Wenn in der Nähe der Fabrik ausreichende öffentliche, allgemein benutzbare Parkplätze vorhanden sind, können die Arbeitnehmer auf diese verwiesen werden. Dr. Siegfried Löffler

✱

Bei den Henschel-Werken stehen den Arbeitnehmern an allen drei Werken werkseigene Parkplätze zur Verfügung. Erweiterungen dieser Plätze und die Schaffung neuer Parkmöglichkeiten sind geplant. Für Schäden, die an den parkenden Fahrzeugen oder beim Ein- und Ausfahren entstehen, haftet jedoch auch unsere Firma nicht.

Wieder ein „Henschel-Millionär“

Der Fahrer Heinrich Holst in Eutin, der einen im Jahre 1950 gebauten Henschel-Lastkraftwagen vom Typ HS 6 der Firma C. F. Janus, Holz-, Kohlen- und Baumaterialhandlung in Eutin, fährt, beging am 14. Mai 1950 sein zehnjähriges Jubiläum als Fahrer dieses Henschel-Fahrzeugs und legte mit ihm bisher über eine Million Kilometer zurück. Herzlichen Glückwunsch und weiterhin gute Fahrt!



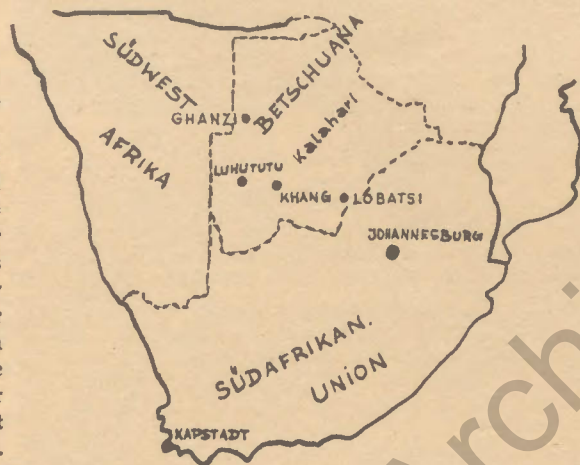
Anerkennung für den Krafffahrzeugbau

Bei einem Besuch der Henschel-Werke GmbH. zeigte der Ministerpräsident von Schleswig-Holstein, Kai-Uwe von Hassel, besonderes Interesse für den Krafffahrzeugbau. Unser Bild zeigt Ministerpräsident von Hassel (Mitte) im Gespräch mit Direktor Fiedler. Rechts Stadtrat Dr. Fay, Frankfurt, links Oberingenieur Wilke.

Abenteuerliche Kalahari

Mit einem Henschel auf großer Expedition im Gebiet der Buschmänner

Jürgen Kuhnert, Sohn des Direktors von Henschel-Diesel-Truck, South Africa, hat vor einiger Zeit an einer wissenschaftlichen Expedition der Witwatersrand Universität Johannesburg in die Kalahari teilgenommen und dem Henschel-Stern seinen abenteuerlichen Expeditionsbericht zur Verfügung gestellt. Unter Führung von Professor Tobias unternahmen es acht Männer und zwei Frauen, Näheres über das Leben der Buschmänner zu erfahren, jener Zwergmenschen, die noch mit Steinwerkzeugen arbeiten und auf einer Kulturstufe leben wie die Höhlenbewohner in Europa vor ungefähr 10 000 Jahren. Ein HENSCHEL-HS 95 war mit von der Partie und lief 2500 Meilen fehlerlos.



Punkt 12 Uhr verließen wir mit einem Henschel und einem Volkswagen-Kombi die Universität in Johannesburg und fuhren nach siebeneinhalb Stunden in Botschuanaland über die Grenze in Richtung Lobatsi. Von dort stießen wir in die eigentliche Kalahari vor.

Unser erstes Ziel war Khang, ein kleines Dorf, das nur aus Eingeborenen-Hütten besteht und einem Laden, den ein Inder innehat. Die Straße dahin war ein von einem Pflug gezogener Strich, der in der riesigen Wüste ein wenig hoffnungslos wirkte. Die Vegetation zu beiden Seiten des Weges wechselte von flachem Gras zu Dornenwäldern und niedrigen Dornbüschen, auf vereinzelte Kameldornbäume folgten ausgetrocknete Salzpfannen. Einmal sahen wir in einer Mulde fünf- bis sechshundert Springböcke grasen —

ein großartiges Bild. Adler und Geier bewegten sich in großen, gleichmäßigen Kreisen über uns.

35 Meilen vor Khang schlugen wir unser Lager auf, denn Sonnenuntergang und Dunkelheit sind hier nur drei Minuten auseinander. Wir hatten es gerade richtig ausgerechnet. Ein großes Lagerfeuer ist hier eine absolute Notwendigkeit, wenn man nicht gerade lebensmüde ist, und da an Holz kein Mangel war, machten wir ein besonders großes Feuer. Die erste Nacht im Freien! Vor dem Einschlafen erzählten wir uns schauerliche Geschichten von Löwen und Leoparden.

Erste Begegnung mit Buschmännern

Am nächsten Tag kamen wir nach Khang, wir hatten dort Mittag, der Henschel seinen ersten Ölwechsel. Dann ging



es weiter in Richtung Ghanzi. Nach einer Stunde Fahrt ertönte zum ersten Mal der Ruf „bushmanhuts!“ (Buschmänner-Hütten).

Natürlich wurde sofort gestoppt, wir inspizierten! Wir fanden geröstete Schildkröten, ausgetrocknete Wassermelonen, die man als Gefäße benutzt hatte, ich entdeckte einen angefangenen Köcher und einige Knochen. Angefeuert durch dieses erste Zeichen, ununterbrochen nach Buschmännern ausschauend, fuhrn wir weiter. Und schon nach einer weiteren Stunde Fahrt zupfte mich der Professor am Ärmel und sagte ziemlich aufgeregt, immer in eine Richtung zeigend: „Our first bushmen!“

Im Nu war ich hellwach und dann sah auch ich sie, über die Steppe rannten sie, uns schon von weitem Zeichen gebend. Wir hielten an, da kamen sie: kleine, friedlich aussehende Menschen, ungefähr 1,50 m groß im Durchschnitt, manche hatten Tausende und Abertausende von Runzeln, sie sahen aus, als wären sie mindestens 200 Jahre alt.

Wasser wollten sie von uns, denn in diesem Jahre hatte die Murama, eine Erdnuß, keine Früchte getragen und so waren sie alle sehr durstig und hungrig. Bis zu unserem nächsten Lagerplatz Lone Tree hatten wir noch eine halbe Stunde zu fahren und so sagten wir ihnen, daß sie dort zu uns kommen sollten.

Als wir in Lone Tree ankamen (der ganze Ort bestand nur aus einer Pumpe und einem Wassertank) waren sie zu unserem Staunen schon alle da und um ein Feuer versammelt. Wir gaben ihnen einige Zigaretten, die sie mit Hochgenuß rauchten. Sie brannten immer eine zur Zeit an, und ließen sie dann in der Runde herumgehen. Nach jedem Zug wurde einmal kräftig ausgespuckt — das ist höflich.

Die nächste Pumpe sollte in Takaswane sein, 58 Meilen von Lone Tree. Einige ziemlich hohe Sanddünen waren auf dem Weg dorthin zu überwinden. In Takaswane nahmen

wir Wasser mit, über Hannahei kamen wir gegen Mittag nach Ghanzi.

Ghanzi ist nun wirklich eine Bushcity, es hat ein Café, einen District Commissioner, eine Garage und eine Radiostation und eine Post. Alle vierzehn Tage soll in Ghanzi ein Flugzeug landen, manchmal kommt es auch nur einmal im Monat.

Als wir nach zwei Tagen von Ghanzi wieder abfuhrn, mußten wir unsere Essensvorräte teilen, denn die Expedition sollte sich nun trennen. Der Professor übernahm die eine Gruppe, Dr. Reuning die andere.

Wir trennen uns

Zum Frühstück gab es an diesem Tage zur Abwechslung Hafersuppe und Tomatensalat, nachdem wir an den vorausgehenden fünf Tagen jedesmal Tomatensuppe gehabt hatten. Der Professor blieb zunächst in Ghanzi zurück, weil er nach „El“ gucken wollte, das ist die erste Generation von Mischlingen von Bushmen und Weißen, sehr selten und für die Wissenschaft sehr interessant.

Wir fuhrn zu dritt los im Henschel (die Gruppe von Dr. Reuning benutzte von Ghanzi aus einen anderen Geländewagen) und nach einigem Pfadfindertum fanden wir auch die Hauptstraße, die zu unserem nächsten Camp führen sollte. Die Straße wurde immer schlechter, die Dornbäume standen sich genau gegenüber, wir mußten oft aussteigen, um Äste oder ganze Bäume umzuhacken, um überhaupt mit dem Henschel durchzukommen. Die Plane fing langsam an, sich in kleine Teile aufzulösen, die dann wie Wegweiser an den Dornen hängen blieben und uns höhnisch nachwinkten.

Nach sieben Stunden erreichten wir unseren Bestimmungsort, in dessen Nähe wir an einer Kreuzung von zwei Auto Spuren den Professor erwarten sollten. Wir schlugen ein Lager auf und wollten einmal so richtig schlemmen, ehe der Professor kam, der immer so sehr auf die Küchenvorräte aufpaßte. Aber als wir gerade alle möglichen Leckerbissen aus dem Henschel angeln wollten, hörten wir Motorengeräusche, die Leckerbissen verschwanden wieder. Wir begannen, die übliche Kost zuzubereiten: Haferflocken und Brot. Der Professor brachte im Kombi noch einen Gast mit und sagte ganz lässig: „Na, Kinder, habt Ihr denn nichts Besseres, macht uns doch mal ein paar Eier mit Schinken...“

Am nächsten Tag und im nächsten Camp trafen wir dann auch Buschmänner. Noch am späten Abend besuchte uns ein Buschmann, der sich ohne ein Wort zu sagen am Feuer niederließ. Wir haben ihn mit einem „Tschamo“ (guten Tag) begrüßt, das hatten wir schon gelernt, dann fing er an, mit seiner seltsamen Sprache, bestehend aus 50 verschiedenen „Klicks“ auf uns einzuklicken, wir verstanden kein Wort, aber wir sagten immer, wie wir von den Buschmännern gelernt hatten, langgezogen: „Ehhhh“ — das bedeutet so viel wie „ja“.

Am nächsten Morgen kamen etwa 30 Buschmänner in unser Lager, wir waren gerade beschäftigt, die Zelte aufzustellen, was sie als ein absolutes Wunder ansahen: wie man aus einem Sack ein Haus machen kann! — Wir nahmen Kontakt mit ihnen auf und dann begann unsere eigentliche Aufgabe: zu betrachten. Wir wollten sie ja messen, wiegen, Fingerabdrücke nehmen, scopen, skinfolden, Hautreflexe beurteilen etc.

Es war schwer, einem Buschmann beizubringen, daß er gerade zu stehen hat, gar nicht zu reden von den Dingen, die schon etwas Geist verlangen. Eins muß ich sagen, jeder Buschmann ist individuell in der Art, etwas verkehrt zu machen, eine tolle Begabung! Sie wollen helfen — man zeigt ihnen, daß sie die Beine gerademachen müssen, sie konzentrieren sich so auf ihre Beine, daß der gesamte andere Körper dabei schief wird, dann sagt man ihnen, der Körper muß auch gerade, und dann sind es plötzlich wieder die Beine, die nicht mehr gerade sind; es ist ja auch wirklich ziemlich schwer, alles auf einmal zu machen.

Geschichten am Lagerfeuer

In diesen Tagen bekamen wir auch Besuch von einem weißen Farmer mit seiner ganzen Familie. Der eigentliche Grund ihres Besuches: ihre verschiedenen Krankheiten. Sie hatten ein Kind, das mit vier Jahren nur 30 Pfund wog, dann hatten sie ein anderes Kind von vier Jahren mitgebracht, um zu zeigen, wie ein Kind mit vier normalerweise aussehen sollte.



Das Auto schien unerschöpflich, Hunderte von Kindern schienen herauszuströmen, und wir wunderten uns, wie sie alle da hineingekommen waren. Wir untersuchten sie alle, gaben ihnen Tropfen und Pillen und luden die Familie zum Abendessen ein. Nach dem Essen holten wir eine Flasche Wein und unser Besuch erzählte uns einige sehr interessante Sachen über die Buschmänner: z. B., daß sie, wenn einer von ihnen stirbt, keinerlei Trauergefühl zeigen.

Man sagt sogar, daß ein Buschmann den anderen ohne weiteres im Stich läßt. Zwei bushmen haben z. B. einmal in der trockenen Zeit, wo sie seit langem nichts mehr zu essen hatten, einen Busch gefunden, unter dem sie einige eßbare Wurzeln vermuteten. Einer fing an zu graben, wurde dann zu schwach, um aus dem Loch wieder heraus zu kommen, der andere ging weg, ohne sich weiter um ihn zu kümmern und erwähnte auch im Dorf, wo sie in ihren armseligen Strohütten wohnen, nichts davon. Dies zeigt deutlich, daß sie vor dem Tod keine Angst haben und ihn als etwas hinnehmen, über das man kein Wort zu verlieren braucht. Die Beerdigungszeremonie ist sehr kurz, mit Steinschaufeln wird ein Loch gescharrt, in das man den Toten mit ein paar Habseligkeiten legt.

Dann erzählte der Farmer eine andere interessante Geschichte von einem Buschmann, der mit seiner Familie herumzog, um etwas zu essen zu finden — sie hatten schon seit Wochen nichts mehr zu essen bekommen. Zwischenfrage von uns: „Wochen“ wäre doch wohl etwas übertrieben; darauf sagte uns unser Gast, er wisse von einem Buschmann, der $2\frac{1}{2}$ Monate nichts zu essen gehabt habe. Dem sei es gelungen, einen Bock zu schießen, den er in zwei Tagen völlig aufaß, das Blut trank er wie Wasser. Aber das nur zwischen-durch. — Die Buschmannfamilie, erzählte der Farmer, zog also herum, plötzlich sah der Alte eine Giraffe, wußte aber, daß er zu schwach war, sie zu jagen. Die Buschmänner schießen mit vergifteten Pfeilen und das Pfeilgift wirkt lähmend, bei großen Tieren aber erst nach Tagen. So sagte der Alte seiner Familie, er werde sich jetzt in einen Löwen verwandeln und die Giraffe schlagen.

Und nach einer Weile kam er zurück und sagte, die Familie solle kommen und essen, und tatsächlich, die Giraffe lag da, von einem Löwen geschlagen.

Und der Farmer erzählte noch mehr: Jemand hatte einen Buschmann als Viehjungen, aber er behandelte ihn nicht gut, und die Bachalahari-boys (andere Eingeborene) warnen den Farmer und sagten, wenn er ihn nicht besser behandle, gebe es ein Unglück.

Und eine Woche lang schlug ein Leopard Nacht für Nacht zwei Kühe aus des Farmers Herde und der Buschmann war in dieser Zeit verschwunden. Der Farmer war verzweifelt, endlich stellte er eines Abends ein Gewehr auf, das mit dem Kadaver einer Kuh so verbunden war, daß, wenn jemand den Kadaver anfaßte, sich der Schuß löste.

In den frühen Morgenstunden hörte man einen Schuß, alle sprangen aus den Betten und liefen in den Kraal. Der Schuß war nicht tödlich gewesen, hatte das Raubtier aber verletzt, denn eine deutliche Blutspur führte aus dem Kraal. Drei Stunden lang liefen sie der Spur nach und fanden nichts. Am Abend war der vermißte Buschmann wieder auf der Farm, er hatte eine Schußwunde am linken Bein.

Als er, so sagte unser Besucher, den Farmer dann gefragt habe, was er davon halte, habe dieser gesagt: „You know, I don't believe it, but it makes a man think!“

Eine Kuh für einen Tanz

Unser Gast versprach uns zum Dank für die Behandlung eine Kuh, wir sollten sie in den nächsten Tagen mit dem Henschel abholen. Wir freuten uns sehr, eine Kuh bedeutete für uns frisches Fleisch und einen echten Buschmann-Tanz, unseren ersten!

Als wir nach einer anstrengenden Tagesfahrt — vier Stunden hin, vier Stunden zurück — mit der frischgeschlachteten Kuh ankamen, kriegten die Buschmänner vor Staunen den Mund fast nicht mehr zu. Einer lief gleich los und bald hatten wir über 80 von ihnen im Lager. An diesem Tage



hatten wir mit unseren Untersuchungen und Messungen besonders viel zu tun, denn viele von denen, die nur des Fleisches wegen kamen, waren nie zuvor bei uns gewesen und würden wohl auch nicht wiederkommen.

Als es dunkel geworden war, machten die Frauen ein kleines Feuer und setzten sich im Kreis darum herum. Sie fingen an zu singen, wenn man das so nennen kann, denn sie gebrauchten keine Worte, nur Töne, dazu klatschten sie in die Hände. So laut, daß wir erst dachten, sie schlugen Holzstücke aneinander.

Dann fingen die Männer an zu tanzen, zuerst die jungen, dann die älteren, besseren Tänzer. Sie tanzten in gebückter Haltung, viele hatten Ratteln um die Füße gebunden. Diese bestehen aus Schmetterlingskokons, die mit Splintern von Straußeneiern bis zu einem Drittel gefüllt sind und mit einer harzähnlichen Masse wieder zugeklebt wurden.

Schließlich kam auch der Mediziner und tanzte nicht wie die anderen außen herum, sondern in den Kreis, wo das Feuer war. Dabei schwang er seinen Doktorenstab und einen Gamsbockschweif. Plötzlich blieb er vor einer Frau stehen, tanzte nicht mehr vorwärts, sondern vor dieser Frau auf der Stelle. Er hielt die Frau für krank und der Tanz sollte sie heilen. Der Tanz wurde immer schneller, der Gesang höher und das Klatschen härter.

Der Mediziner fand nacheinander etwa vier bis fünf kranke Frauen, vor denen er tanzte und so den bösen Geist aus ihnen heraus und in sich hineinzog. Als er etwa fünf Krankheiten in sich aufgenommen hatte, fiel er in eine Art Trance, sprang ins Feuer, wälzte sich in den glühenden Kohlen und mußte vom Mediziner-Lehrling aus dem Kreis geführt werden.

Der Zauberdoktor wälzte sich am Boden und schien zwischen Leben und Tod zu kämpfen und wurde schließlich von einem anderen mit einem grünen, aus einer entsetzlich stinkenden Wurzel gewonnenen Saft behandelt und so für's Leben zurückgewonnen.

Der Tanz ging immer weiter, als wenn nichts gewesen wäre. Dieses Bild ist einfach nicht zu beschreiben, der Mond hoch am Himmel, das kleine Feuer, um das sich 30 bis 40 Frauen versammelt hatten, deren Gesichter sich in der Glut widerspiegelten, im Hintergrund die schattenhaften, gebückten Figuren, in deren Händen die Tanzstöcke schimmerten, dazu die hohen, schreienden Stimmen, ver-

mischt mit den geheimnisvoll klingenden Ratteln, die ihre Musik von langen, dünnen, unwahrscheinlich rhythmischen Beinen erhalten. Wenn man nicht sehr aufpaßt, wird man erfaßt und fällt wie die Buschmänner in Trance, man weiß überhaupt nicht mehr, wo man ist, man saugt nur dieses Bild und die Musik in sich hinein und weiß, daß man es nie wieder vergessen wird.

Erst gegen vier Uhr morgens, als der Mond verschwand, verstummte allmählich das Singen, das Essen setzte ein, d.h. viele nahmen einfach, was sie bekamen, spießten es auf ihren Wanderstab und gingen nach Hause.

Henschel kontra Ameisenbären und Muramas

Der Professor nahm mich mit nach Sonopkoppies, wir wollten feststellen, ob wir da unser nächstes Camp aufschlagen konnten, ob genügend Buschmänner vorhanden seien. Es sollte etwa 80 Meilen entfernt sein. Der Henschel war fahrbereit, wir zogen los, unser Buschmann-Dolmetscher Arimeque begleitete uns. Die ersten 14 Meilen führten über eine Hauptstraße (alte Autospur), alles ging glatt. Der Buschmann deutete querfeldein nach Osten, wir hielten an. Wir mußten von der Straße herunter, was jetzt kam, war wirkliches Afrika.

Die nächsten ... zig Meilen vor uns gab es keinen Tropfen Wasser, es ging ohne jede Straße, ohne Kompaß, in den Busch hinein. Das einzige, wonach wir uns richten konnten, waren die Sonne und unser Buschmann. Was vor uns lag, konnte absoluter Tod sein, das wußten wir. Dort, wo der Kühler unseres Henschel hinzeigte, waren Sand und Dornbüsche. Unser Buschmann lief voraus, mit neun Meilen pro Stunde, ohne sich einmal umzudrehen oder langsamer zu werden.

Seine Beine arbeiteten wie ein Uhrwerk, es war imponierend. Er lief immer im gleichen Tempo, ohne zu trinken oder zu essen, ab und zu zeigte er mit der Hand einen Bogen und wir wußten, daß da ein Loch vor uns war.

Es gibt unzählige Löcher, die von außen klein aussehen, aber wenn man reinfährt, sind sie groß wie ein Rad. Es ist nicht gerade angenehm, sieben Stunden in der Hitze zu wühlen, um den Wagen wieder flott zu machen. Selbst ein Henschel, für den wir vorher keine gut genug klingenden Ausdrücke finden konnten, verwandelt sich da in eine Sch...kiste und noch was ganz anderes.

Die Ameisenbären sind die Hauptverbrecher, die graben eine Höhle von ca. dreiviertel Meter Durchmesser, buddeln sich dann unter der Erde weiter, die Schicht über der Höhle ist ca. 3 bis 4 Zentimeter dick. Wenn fünf Tonnen darüberfahren, bricht sie ein. Wenn man Pech und ein weniger stabiles Fahrzeug als einen Henschel hat, kann eine Achse brechen.

Eine andere gefährliche Sache ist die Murama, eine Erdnuß, die wie eine Kastanie aussieht, aber wie eine Kartoffel wächst. Die Wurzeln drücken die Erde bis zu einem Meter hoch, so daß ein richtiger Hügel entsteht.

Freundschaft mit Laphai

Gerädet kamen wir in Sonopkoppies an. Wir fanden dort vier Bachalahari-Hütten, einen alten Mann mit Namen Laphai und vielen Kindern. Er besaß ca. 50 Ziegen und ein halb blindes Pferd. Als wir ankamen, rannten erst mal alle weg, bis auf Laphai, der uns ziemlich mißtrauisch ansah.

Wir begrüßten ihn, erklärten, was wir wollten, versäumten nicht, ihn mit einigen Zigaretten zutraulich zu machen. Langsam fing er an, Gesprächig zu werden und er erzählte uns auch, daß die Bushmen auf dem Wege zu ihm seien, denn sie hätten schon seit Monaten kein Wasser mehr gehabt. Nach einer halben Stunde kamen die ersten an, die aber sofort wieder verschwanden, als sie uns sahen.

Die Buschmänner müssen nämlich pro Jahr ein Pfund Steuern bezahlen, bei Nichtzahlung kommen sie drei Monate ins Gefängnis, und wann immer sie ein Auto sehen oder hören, glauben sie, die Polizei kommt sie holen und laufen fort. Laphai schickte einen seiner vielen Söhne, um die Flüchtlinge wieder zutraulich zu machen.

Sichtlich erleichtert kamen sie bei uns an. Wir hatten drei Gallonen Wasser und Orangensaft mit, das wir ihnen zu trinken gaben. In fünf Minuten war alles verschwun-



den. Sie waren begeistert — wir auch, denn nun hatten wir ihre Herzen gewonnen, wir konnten Messungen vornehmen und alle anderen Arbeiten, die man ohne Geräte machen kann.

Als wir aufbrechen wollten, brachte uns Laphai eine seiner Ziegen. Unser Buschmann erklärte uns, daß Laphai jedem Besucher eine Ziege als Geschenk gibt, und daß man das Geschenk in irgendeiner Form zu erwidern hätte. Für uns war guter Rat teuer, wir hatten nicht einmal genug Tabak mit. Da entschloß ich mich, mich von meinem schönen Messer zu trennen, das Laphai schon lange mit begehrliehen Blicken betrachtet hatte. Schweren Herzens schnallte ich es ab, legte es auf meine beiden Hände und streckte es Laphai entgegen. Einen Augenblick lang schien er einen bösen Traum verwischen zu wollen, dann stürzte er plötzlich vor, riß das Messer an sich und hielt es fest wie einen kostbaren Schatz. Dann stürzte er auf mich und umarmte mich.

Und nun kommt das, was so erstaunlich ist, worüber schon verschiedene Geschichten in Umlauf sind, die aber nie bestätigt wurden. Laphai blies mir in die Augen, Nase, Ohren und Mund. Jetzt wußten wir, daß diese alte Legende wahr war und daß wir die ersten Weißen waren, die so etwas erlebten: die Buschmänner und Bachalahari küssen nicht, sie blasen. Laphai war überglücklich, wir auch, denn nun wußten wir wieder eine wirkliche Wahrheit mehr.

Von Geiern umkreist

Zwischenzeitlich hatten unsere beiden Gruppen wieder ein gemeinsames Camp gemacht. Ich sollte später mit Dr. Reuning in ein anderes Lager überwechseln. Den Henschel ließen wir beim Professor und seinen Leuten.

Mit dem Kombi und dem anderen schwerbeladenen Fahrzeug, das wesentlich langsamer als der Henschel war, fuhrten wir los, um in Hannahai nach Buschmännern zu suchen. Ich fuhr den Kombi, denn Dr. Reuning hatte sich am Finger schwer verletzt und hatte schmerzliche Schmerzen, die auf einer Infektion beruhten.

Wir fuhrten zu viert im Kombi voraus. Ich sagte mir noch, da hast du ja die richtige Ladung an Bord, zwei Mädchen und einen kranken Mann, wenn jetzt was passiert, bist du aufgeschmissen. Aber auf der Fahrt passierte nichts.

Wir schickten nach der Ankunft Tamai, unseren Dolmetscher, sofort los, um seine Stammesgenossen zu suchen. Dr. Reunings Frau Marianne und ich machten den Schlafplatz

frei von Skorpionen und Dornen, Simone spielte Krankenschwester und wusch Dr. Reunings Wunde und verband sie neu.

Den Rest des Tages verbrachten wir wartend auf den Proviantwagen, der leider nicht ankam. Als er am Abend immer noch nicht da war, wurden wir vorsichtig, wir hatten nur noch drei Liter Wasser, eine Tafel Schokolade und den Rest eines Kuchens. Ohne Abendessen gingen wir schlafen.

Als der Wagen am nächsten Morgen noch immer nicht da war, fingen wir an, etwas unruhig zu werden. Um die Sache noch schlimmer zu machen, merkten wir, daß wir nur noch für 60 Meilen Sprit im Tank hatten, wir konnten ihm also auch nicht entgegenfahren.

Ja, da saßen wir nun, in der Mitte der Wüste, mit einer Tafel Schokolade, drei Liter Wasser, ein bißchen Kuchen und für 60 Meilen Sprit im Tank, dazu einen kranken Expeditionsleiter. Das einzige, was wir tun konnten, war, warten und uns nicht aus dem Gleichgewicht bringen lassen.

Wasser bekamen wir nur eine Tasse voll am Tage, dazu zwei Würfelchen Schokolade. Tamai brachte uns einige Engerlinge und Harz. Wir, ja selbst die Mädchen verspeisten das.

So ging der zweite Tag vorbei, der Hunger fing an, sich bemerkbar zu machen, es herrschte eine ziemlich geladene Stimmung. Wir gingen schon vor Sonnenuntergang schlafen, machten aber ein großes Feuer, falls der Wagen doch noch kommen sollte. Aber er kam nicht.

Der dritte dieser schlimmen Tage brach wie immer mit diesem fantastisch schnellen Sonnenaufgang an, den es nur in der Wüste gibt. Heute aber erschien uns diese Sonne unerträglich, es war, als ob sie heißer, stechender und quälender wäre als jemals zuvor.

Kurz nach der Frühstückszeit (es gab natürlich kein Frühstück) schaute Simone zum Himmel hinauf und fing gleich darauf an zu jammern. Was sie sah, machte auch uns ein wenig schaudern, ungefähr 50 bis 70 Geier zogen ihre Kreise gleichmäßig über uns, Hunderte von anderen schienen von allen Seiten herbeizukommen.

Am frühen Nachmittag landeten viele auf den umliegenden Bäumen, während die anderen in immer gleichbleibenden Kreisen ohne einen Flügelschlag über uns schwebten. In dieser Nacht konnten wir keinen Schlaf finden.

Unser Buschmann blieb von allem unberührt. Er saß reglos da, am Tage ging er zu seinen Freunden, um zu jagen und zu essen.

Wir beschlossen: wenn das Fahrzeug auch am vierten Tage nicht kommt, würden wir anfangen unseren letzten Willen und Briefe zu schreiben. Es war ein komisches Gefühl zu wissen, daß man vielleicht 30 Prozent Chancen hat, durchzukommen, und 70 Prozent, zu sterben.

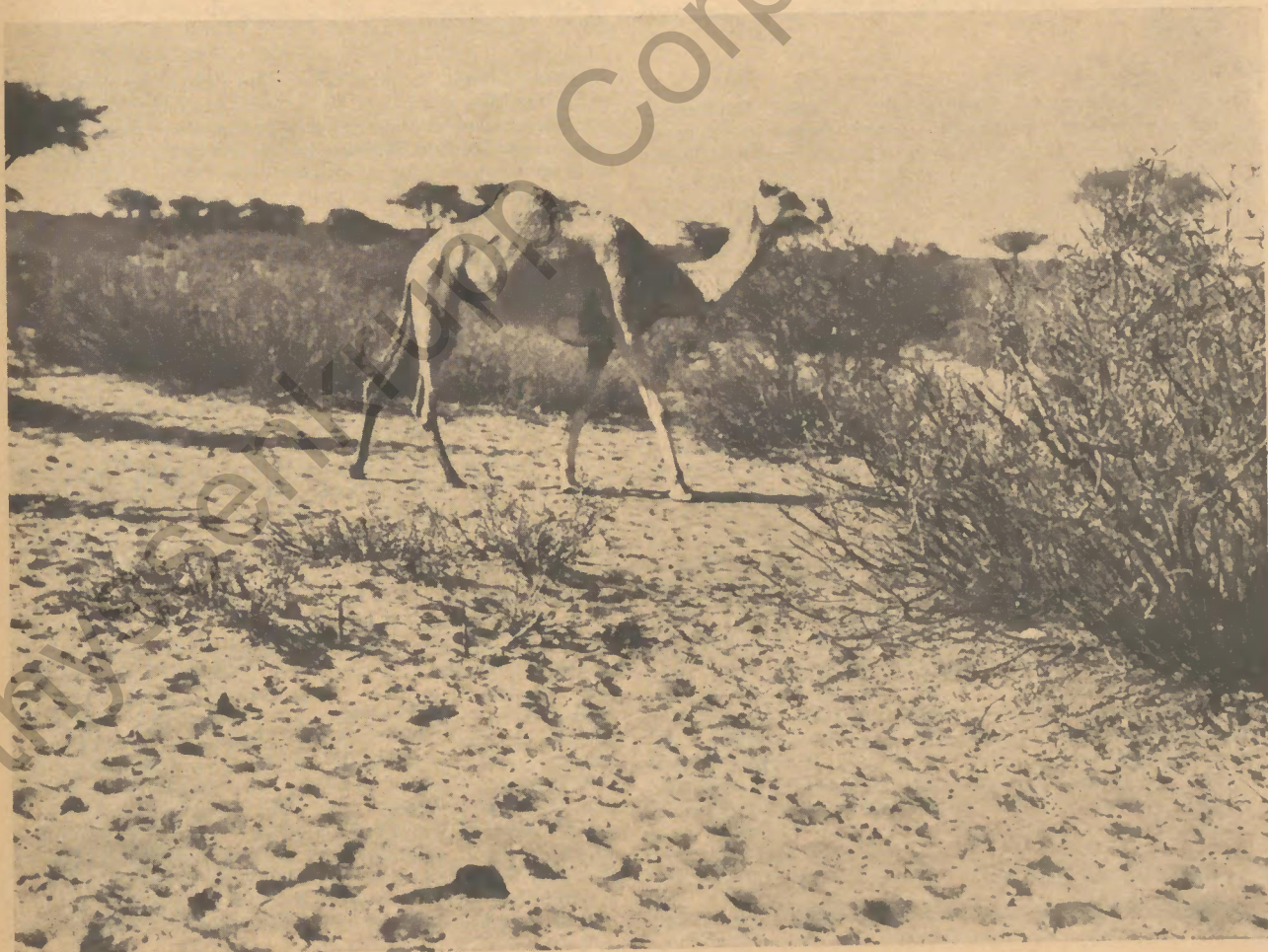
Der vierte Tag brach an, immer noch kein Motorengeräusch, wir alle fingen schon im Schlaf an zu sprechen, Dinge wie „Eiskaffee, Ananas, Schwimmen“. Immer der, der gerade wach war, bekam einen Wutanfall.

Später setzte so etwas wie verzweifelter Humor ein, wir fingen an, unsere Tonbänder mit Tanzmusik und Rock 'n' Roll zu spielen und waren zu müde, um irgendwelche Anstrengungen zu machen. Um uns besonders zu beherrschen, warfen wir uns in den Sand, lachten und fluchten auf die Geier. Wenn ein normaler Mensch da gewesen wäre, hätte er uns sofort in die schwere Abteilung der Geisteskranken geschickt.

Nach dem Essen, das jetzt nur aus Engerlingen und Harz bestand, saßen wir da und stierten bei 45 Grad im Schatten vor uns hin. Gegen Abend forderte uns Dr. Reuning auf, zu schreiben. Kurze, unzusammenhängende Sätze wurden geschrieben. Marianne schrieb an ihren Mann, Dr. Reuning, der ja mit uns am Verhungern war, Simone schrieb an den Professor, ob er nicht die Geier wegscheuchen könnte, die uns fressen wollten.

Ich ging los, um Feuerholz zu suchen, Tamai half mir. Durch Zufall fanden wir eine Zwiebelart, die ich gleich, ohne den anderen etwas zu sagen, roh verspeiste. Ich sagte mir, ich bin jung, ich muß noch wachsen, ich hole das Holz ... völliger Blödsinn.

Als ich zurückkam, erfuhr ich, daß der Doktor Fieber bekommen hatte, die Hand war ein häßlicher Klumpen, der



Finger nicht mehr zu erkennen. Als wir uns diese Nacht schlafen legten, wußten wir, daß morgen der letzte Tag sein würde, entweder mußte der Wagen kommen oder wir, zumindest Dr. Reuning, würden nicht durchkommen.

Am nächsten Tag gegen Abend sagte unser Buschmann: „I hear engine!“ Wir hörten nichts, endlich, nach ca. fünf Minuten vernahmen auch wir Motorengeräusche.

Wir schütteten Benzin ins Feuer, stellten die großen Lichter an und hielten die Hand auf der Hupe. Es war eine wahnsinnige Aufregung, Simone lief los in der Richtung des Geräusches. Wir hatten Angst, das Fahrzeug könnte uns nicht finden.

Unsere Angst war unbegründet, der Wagen kam in Richtung auf unsere Schlafstelle, aber es war nicht der, den wir erwarteten, welch eine Enttäuschung! Aber als Marianne plötzlich unseren Preßpappetisch an der Seite sah, wußten wir, es mußte unserem Wagen etwas zugestoßen sein und diese Lorry brachte unser Zeug und Wasser. Der Fahrer war der Besitzer des Cafés in Ghanzi, er war entsetzt, als er uns so sah.

Rettung und Rückfahrt

Er war ein echter Kalahari-Mann, geboren und aufgewachsen im Kampf ums Essen oder gegessen zu werden. Er hatte das Herz auf dem rechten Fleck. Wir bekamen Wasser und etwas Leichtes zu essen, Fleisch hätte uns geschadet. Als wir einigermaßen wieder bei Kräften waren, erzählte er, daß unser Wagen mit einem Loch in der Treibstoff-Leitung steckengeblieben sei, er mußte vier Tage warten, bis ein Fahrzeug vorbei kam, das den Kaffeehausbesitzer verständigte. Er kam sofort, um uns zu helfen.

Unser Retter aus Ghanzi blieb noch drei Tage bei uns, bis das von uns so lange erwartete Fahrzeug endlich kam, dann fuhr er zurück.

Wir reisten dann wieder nach Lone Tree und das übliche Lagerleben fing wieder an: Messungen, Tests, Intelligenzprüfungen. Dr. Reuning kannte schon einige dieser Busch-

männer. Er war im vergangenen Jahr schon hier gewesen. Die bushmen, die schon wußten, worum es ging, erklärten es etwas großspurig ihren „dummen“ Mitmenschen. Wir hatten viel Freude bei der Arbeit, aber auch hier gab es einen Abschied. Wir fuhren in das andere Lager nach Lehututu, um dort wieder den Professor zu treffen.

Die Fahrt dorthin dauerte mehrere Tage. Der Volkswagen-Kombi machte seine Sache brav, aber auf den Wagen, der uns schon einmal im Stich gelassen hatte, mußten wir alle drei Stunden eine Stunde warten.

Als wir in Lehututu ankamen, erkannte uns der Professor kaum wieder, so schlecht sahen wir aus. Wir freuten uns alle über das Wiedersehen, auch über das Wiedersehen mit „unserem“ Henschel, dessen Plane ein einziger Fetzen war und dessen Lack unzählige Kratzer abbekommen hatte, der aber kein einziges Mal während der ganzen Zeit versagte. Und wir wußten ja jetzt mehr denn je, was es bedeutet, wenn man sich in der Wüste auf seinen Wagen verlassen kann.

In Lehututu mußten wir Besuche machen beim König der Hottentotten, der ein sehr gebildeter Mann war, und dem District Commissioner.

Dann kam für uns alle die letzte Nacht in der Wüste. Wir schliefen sehr unruhig. Einmal wachten wir von einem komischen Geräusch auf: eine Patrouille kam zurück. Die Patrouillen reiten hier auf Kamelen. Ich mußte unwillkürlich an Karl May denken.

Sechs Wochen waren wir in dieser Einsamkeit, sechs Wochen lang hatten wir versucht, das Leben der Farmer, der Buschmänner und der Tiere zu studieren. Es wurde uns klar, daß ein Leben nicht ausreicht, um wirkliche Erfahrungen zu sammeln.

Ein wenig traurig machten wir uns auf den Heimweg nach Johannesburg, denn irgendwie war uns diese stachelige und unfreundliche, auf den ersten Blick angstmachende Weite ans Herz gewachsen.

Büchertisch und Plattenschränk

Das sollten Sie lesen:

Rudolf Hagelstange: „Spielball der Götter“, Hoffmann und Campe-Verlag, Hamburg. Einen lyrischen Roman könnte man diese „Aufzeichnungen eines trojanischen Prinzen“ nennen, in denen Rudolf Hagelstange den ironischen Prinzen Paris über Menschen, Götter und Episoden am Rande eines grausamen und im Grunde unendlich dummen Krieges plaudern läßt. Man sollte sich dieses geistvolle Buch für eine wirklich ruhige Stunde aufheben, um all seine gelassene Heiterkeit und den zwischen den Zeilen versteckten Ernst mit Muße zu erleben.

„Menschen in Rom“, Fotos von Nico Jesse, Vorwort von Hermann Kesten, Sigbert-Mohn-Verlag, Gütersloh. Die ewige Stadt einmal anders gesehen. Nicht durch ihre Bauwerke und Kunstschätze, sondern durch ihre Menschen charakterisiert. Prominente und Unbekannte, Schönheiten und Originale, rührende und verwegene Gesichter: alle in ihrer ganzen Vitalität auf den Film gebannt. Dazu ein temperamentvoller, antisant geschriebener Text.

Charles Reinert „Wir vom Film“ (Herder-Verlag, Freiburg). Dieses Taschenbuch, das jetzt in der Herder-Bücherei erschienen ist, bietet eine große Revue der internationalen Filmwelt. 1300 prominente Filmleute aus aller Welt — Darsteller, Regisseure, Produzenten, Filmautoren, Kameramänner, Komponisten und Architekten stellen sich hier dem Filmfreund vor. Er erfährt Herkunft, Geburtsdatum, Ausbildung und die wichtigsten Lebensdaten sowie die Filme — insgesamt rund 10 000 Titel — an denen sie mitwirkten und die sie bekanntmachten. „Wir vom Film“, das umfangreiche und zuverlässige Taschenbuch, gibt jedem Filmfreund die Auskunft, die er sucht und ist obendrein eine interessante Lektüre.

Das sollten Sie hören:

„Parade der Nationen“ heißt eine **Philips-Langspielplatte**, auf der Nationalhymnen von Europa, Australien, Brasilien,

Ägypten, Israel, Japan, Türkei, den USA, der Sowjetunion und Südafrika erklingen. Es ist aufschlußreich und zugleich ein Ohrenschauspiel, einmal die Nationalhymnen der wichtigsten Länder der Erde zu hören. Es spielt die große Kapelle der australischen Luftwaffe (Best.-Nr. 680 800 TL). — Philips brachte weiter eine Langspielplatte „Internationale Tanzfavoriten“ heraus, die eine ausgezeichnete Auswahl moderner Tanzschlager zu Gehör bringt (Best.-Nr. 08409 L). — Wenn auch der Karneval lange vorüber ist, so hört man doch immer wieder gern die lebensfrohen Lieder vom Rhein. „Lachender Karneval“ betitelt sich eine weitere Philips-Platte, auf der man neue Karnevalslieder hört, die nie in Vergessenheit geraten werden (Best.-Nr. 10247 R). — Den rheinischen Sänger Kurt Adolf Thelen hören wir auf einer neuen Philips-Platte „Stimmung im Stammlokal“ — eine köstliche Begleitmusik bei fidelen Abenden (Best.-Nr. 423 316 PE).

Auf einer **Ariola-Platte** hören wir die bekanntesten Melodien von Peter Kreuder „Mit Peter Kreuder am Kammin“ heißt diese nette Zusammenstellung immer wieder gern gehörter Chansons (Best.-Nr. 36 067 C). — Original-Aufnahmen aus dem Film „Ohne Dich kann ich nicht leben“ bringt die Ariola-Platte „Vergiß mein nicht“, ein bunter Kranz reizender Lieder (Best.-Nr. 36 661 C). — „Zum festlichen Tage“ nennt sich eine Folge von Liedern und Charakterstücken, die den Rahmen für besinnliche Stunden geben können. Unvergessene Melodien tönen auf, die auch die Jugend noch ansprechen (Best.-Nr. Ariola 36 201 C und 36 204 C). — Auf einer 20th Fox-Langspielplatte stellt sich George Gershwin vor. Von der „Rhapsodie in Blue“ bis zu „Strike up the band“ spielt Gershwin auf dem Klavier in Vollendung melodiose amerikanische Jazzmusik, untermalt mit dezentem Gesang. Titel der ausgezeichneten Platte „Gershwin at the piano“ (Best.-Nr. Ariola 71 011 K). — „Sozusagen herzerquicklich“ heißt eine Ariola-Sprechplatte, auf der Paul Henckels und Thea Groditzinsky aus Wilhelm Buschs „Max und Moritz“, „Tobias Knopp“ und aus der „Kritik des Herzens“ lesen. Eine reizende Platte für jung und alt (Best.-Nr. 53 108 G).

Flohjagd in Savoyen



Von Cosmus Flam

Die Republik Venedig beauftragte gegen Ende des 17. Jahrhunderts den alterfahrenden Kurier Bertholomeo Simone, ein äußerst wichtiges diplomatisches Aktenstück nach Paris zu schaffen, ein Papier, von dem Krieg oder Frieden, Heil oder Unheil abhing, und für dessen Überbringung man in der Lagunenstadt keinen besseren Boten wußte, als eben diesen Simone, dessen Vater schon Kurier des Dogen war, und dessen Sohn wiederum denselben gefährlichen Beruf gewählt hatte.

Simone, der weder Geld noch falsche Pässe zu sparen brauchte, verkleidete sich derart, daß ihn selbst seine eigene Mutter nicht erkannt hätte, und gab sich als der ungarische Baron von Gulya aus, der von Venedig nach Paris reiste.

Das bewußte Papier hatte er in dem Schafte seines rechten Stiefels verborgen, so daß er es stets bei sich trug. Und da er auch in den Nachtquartieren mit den Stiefeln zu Bette ging, was er als ungarische Sitte ausgab, so konnte er auch hier schwerlich bestohlen werden.

Nun war damals das Reisen keineswegs so bequem wie heute, da man in eine Eisenbahn oder ein Flugzeug steigt. Schwerfällige Postkutschen ratterten in endlos langen Tagen durchs Land, und man konnte schon froh sein, wenn nicht ein Radbruch, ein betrunkenener Kutscher oder ein störrisches Pferd die Reise noch länger machte, als sie sowieso war.

Gulya war auf solche Weise über die eisigen Alpenpässe ins Savoyische gekommen, als der tückische Zufall es fügte, daß mitten im Hochgebirge die Wagendeichsel brach und man bis zum andern Tage in einem Dorfgasthause bleiben mußte, einer dunklen Spelunke, die wenig einladend aussah, und die zudem so wenig Zimmer hatte, daß immer mehrere der Reisegesellschaft in einer Stube nächtigen mußten.

Der Baron bekam als Zimmergenossen einen Kaufmann aus Mailand, der nach Lyon unterwegs war, einen unförmig dicken Mann, der am Tage wie ein Schwein schnaufte und in der Nacht wie eine altersschwache Orgel schnarchte, so daß Gulya lange nicht einschlafen konnte. Zudem ist das Schlafen in Stiefeln kein sonderliches Vergnügen.

Das Entsetzlichste an dem Unglück aber war, daß die savoyische Spelunke von Flöhen wimmelte, so daß sich der Baron bald hie und bald da kratzen und am Ende auch seine Stiefel ausziehen mußte, zum ersten Male auf seiner

Reise, weil er es nicht länger aushielt. Auch der Mailänder Kaufmann erwachte von den Stichen der kleinen blutgierigen Bestien, und vereint fluchten die beiden vornehmen Herren gotteslästerlich auf Savoyen und sein Ungeziefer.

Zu allem Überfluß stürzte der dicke Mailänder bei der Flohjad auch die einzige Kerze um, daß es in der Stube stockdunkel war und die beiden eine geraume Zeit, bis aufs Blut gepeinigt, im Finstern herumtapsen, bis endlich der Wirt eine neue Kerze brachte...

Erlöst betrachteten die Reisenden durch die kleinen schmutzigen Fenster das erste Morgenrot, und noch lange sprachen sie auf der Weiterreise von der Flohjad.

In Lyon stieg der Mailänder Kaufmann aus, der Baron reiste nach Paris weiter, kam auch ohne fernere Unannehmlichkeiten an, nahm in einem vornehmen Hotel Quartier, schnitt sich sogleich den rechten Stiefelschaft auf und... fand ihn leer. Das Staatspapier war fort.

Man wird sich vorstellen können, wie er zu einer Salzsäule erstarrte und im ersten Augenblick nicht wußte, ob er wachte oder träumte. Da klopfte es an die Tür, der Mailänder Kaufmann trat ein und sprach zu Gulyas Erstaunen:

„Ich glaube, Vater, am besten wäre es, du setztest dich zur Ruhe und gäbst mir deinen Posten.“

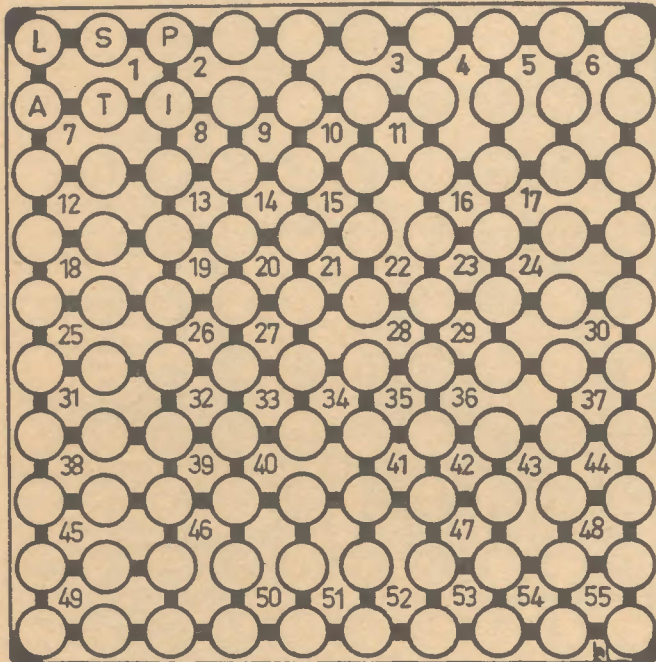
Er warf seine Verkleidung ab und stand als der junge Simone vor seinem verdutzten Vater.

„Hier ist der richtige Stiefel“, sprach er, „den ich dir in der Flohbude im Finstern mit dem falschen vertauscht habe. Der Deichselbruch war genau so mein Werk wie die vielen Flöhe, die ich sorgsam in Kapseln aus Mailand mitgebracht habe. Bin ich dein Sohn oder nicht?“

„Du bist es“, sprach der Alte, „und wenn wir wieder in Venedig sind, will ich dich dem hohen Rate als meinen Nachfolger vorschlagen. Aber von dieser Sache zu niemandem ein Sterbenswort, hörst du, sonst ist mein Ruhm als Meisterkurier hin!“

Raten Sie mit ...

Wörterbaukasten



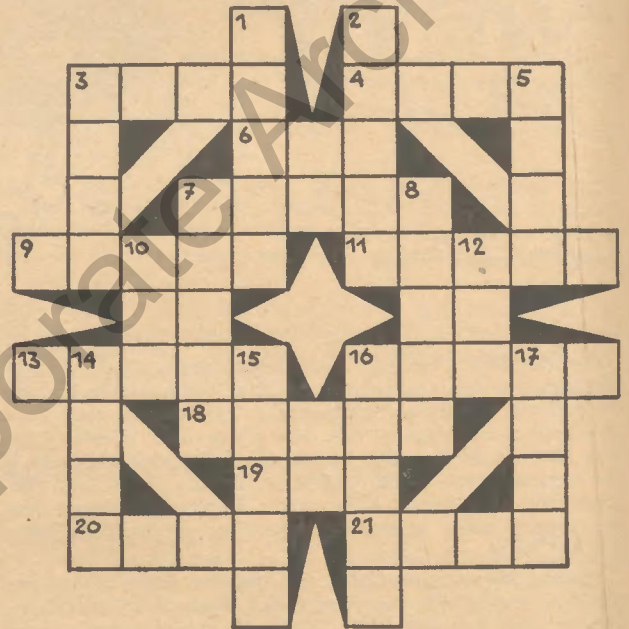
Um jede Zahl innerhalb der schwarzen Verbindungslinie ist jeweils der nachstehend erläuterte Begriff einzutragen. Jedes Kreisfeld erhält einen Buchstaben. Das erste Wort haben wir als Beispiel und als Anfang eingetragen. Ob die weiteren Wörter nun nach rechts- oder linkerherum eingeschrieben werden und wo das Wort beginnt, müssen Sie herausfinden.

1. Wie eingezeichnet: Spital, 2. Musikinstrument, Horn, 3. Trojanerheld, Hundename, 4. griechischer Gott des Handels, Führer der Toten, 5. Weißbrötchen, 6. altrömischer Totengeist, 7. zugeteilte Menge, 8. französisches Departement und Seine-Zufluß, 9. Prüfungsverfahren, 10. musikalisches Zeitmaß, Feingefühl, 11. Mandelkrähe, 12. Männername, 13. Stadt in Westfalen, 14. Name des Bären, 15. Scherzname für ein kleines Kind, 16. Kratersee der Eifel, 17. ausgestorbener Elefant, 18. „Stahlroß“-Fahrer, 19. Hamburger Schriftsteller, 20. Sporenpflanze, Schwamm, 21. Rohstoff für die Bierbereitung, 22. georginische Königin, 23. junges Getreide, 24. Stadt im arabischen Sultanat Oman, 25. Turngerät, 26. Mißgunst, 27. Tabakgebiet auf Sumatra, 28. Veranlagung, 29. nicht mehr hungrig, 30. Teil von Nordamerika, 31. regelwidrig, mißgebildet, 32. Himmelsrichtung,

33. Heimatplanet, 34. unbestimmter Artikel, 35. Bestandteil des schwarzen Tees, 36. Gruppe der Grundstoffe, 37. große Tanzveranstaltung, 38. großer Jäger, 39. Pflanzenstachel, 40. Gruppentanz, 41. Raffsucht, 42. Beobachtungsmarke auf Meßinstrumenten, 43. das ... zum Zweck, 44. menschlicher Körper, 45. Mähmaschinenteil, 46. Stadt in Pommern, 47. Privatsekretär Ciceros, 48. Stück vom Ganzen, 49. freie Hansestadt, 50. Pionier für Minenstollen, 51. deutsche Ostseeinsel, 52. Flächenmaß, 53. Elementarteilchen, 54. Ausdruck beim Schachspiel, 55. tischartiges Möbelstück.

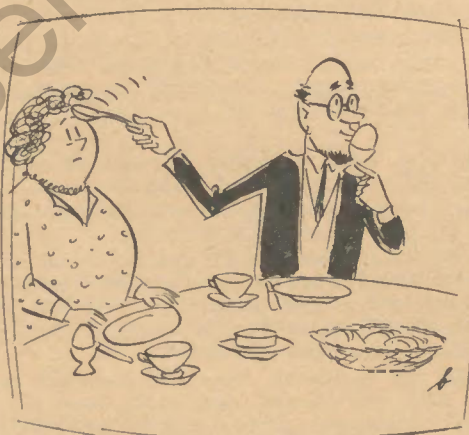
Kreuzwort-Rätsel

Waagerecht: 3. kleines trockenes Feingebäck, 4. eßbare Früchte, 6. Tanzschritt, 7. Getreideart, 9. Polstermaterial und Füllung für Schwimmgürtel, 11. Muse der Liebesdichtung, 13. Hauptstadt von Frankreich, 16. männlicher Vorname, 18. Gemüse- und Salatpflanze, 19. Kreidegebirge auf Kreta, 20. Haushaltsplan, 21. amtlicher Personalausweis.

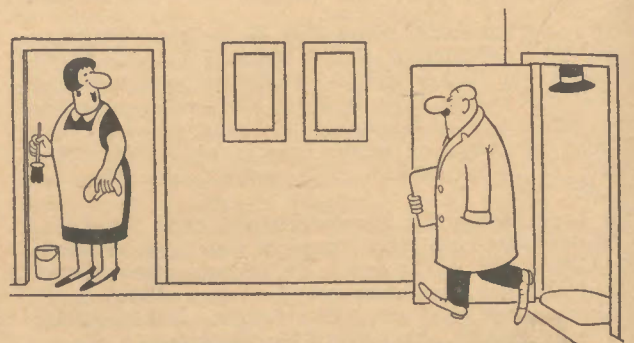


Senkrecht: 1. Fleisch- oder Fischsülze, 2. Tunke, 3. tiefe Bewußtlosigkeit, 5. psychologisches Prüfungsexperiment, 7. süßer dickflüssiger Saft, 8. Hülsenfrucht, 10. rein, unvermischt, 12. nordischer Tauchervogel, 14. weißes Chorhemd der katholischen Priester, 15. Folge von Musikstücken in gleicher Tonart, 16. pferdegroße Giraffe Innerafrikas, 17. Gewürz.

(Auflösungen an anderer Stelle des Heftes)



„Guten Morgen, Paula!“



„Vorsicht, frisch gestrichen!“

Wenn Frau Y das Scheckbuch zückt ...

Bargeldlose Lohnzahlung - auch bei uns?

Frau X., die Frau eines Angestellten, kriegt ihr Haushaltsgeld einmal im Monat. Frau Y., die Frau eines Arbeiters, bekommt es von ihrem Mann in zwei vierzehntäglichen „Raten“ auf den Tisch des Hauses gelegt, immer am Zahltag.

Warum aber sollte Frau Y. nicht genau wie Frau X. in der Lage sein, auf lange Sicht, das heißt für einen ganzen Monat zu wirtschaften, zu planen und einzuteilen? Zu behaupten, Frau Y. könne das nicht, weil sie es nicht gewöhnt sei, ist fast eine Beleidigung!

Sollte sie nun plötzlich von Monat zu Monat wirtschaften, so wäre das natürlich eine Umstellung für sie, sie müßte erst einmal überlegen, einen neuen Schlachtplan für ihre Haushaltsführung entwerfen, aber dann würde sie feststellen: Was Frau X. schon lange kann, ist für sie auch kein Problem.

Und sie und ihr Mann werden feststellen, daß es ein „haushaltstechnischer“ Vorteil ist, das Geld für die großen Brocken — die Miete, Beiträge, Versicherungen, evtl. Raten, größere Anschaffungen — auf einmal in der Hand zu haben, als es von der vierzehntäglichen Lohnzahlung eisern je zur Hälfte zurücklegen zu müssen.

Man kann sich gut vorstellen, daß die moderne und aufgeschlossene Frau Y. auch bald Gefallen daran finden wird, souverän mit dem Scheckbuch umzugehen — was längst nicht mehr nur eine Angelegenheit der „oberen Zehntausend“ ist.

Ein Konto für jeden!

Warum wir uns so eingehend mit einer eventuellen Veränderung von Frau Ypsilons Haushaltsgeld- und Zahlungsgewohnheiten beschäftigen? — Nun, das ist kein Geheimnis: immer mehr große Betriebe gehen dazu über, die bargeldlose Lohnzahlung, die in den meisten Fällen zugleich monatliche Lohnzahlung bedeutet, einzuführen. Auch bei Henschel überlegt man sich, ob man diesen zeitgemäßen Weg gehen soll: für den Betrieb selbst bedeutet es wesentliche Arbeitererleichterungen und nimmt ihm das Risiko der Geldtransporte ab.

Die bargeldlose Zahlung erfolgt von der Hausbank des Betriebes direkt auf ein Konto des Lohnempfängers bei einer Spar- oder Darlehenskasse, einer Bank oder dem Postscheckamt oder — in Einzelfällen, wenn es gar nicht anders geht — durch Postbarscheck ins Haus.

Unser Betriebsrat ist im Augenblick dabei, das Für und Wider dieser Umstellung aus der Sicht des Arbeitnehmers gegeneinander abzuwägen und er wird nur „ja“ dazu sagen, wenn er sich überzeugt hat, daß es für die Mitarbeiter von Vorteil ist.

Um sich aus erster Hand über Erfahrungen und Erfolge, die man mit der bargeldlosen Lohnzahlung gehabt hat, zu unterrichten, werden unsere 27 Betriebsratsmitglieder gemeinsam einen Betrieb in Württemberg besuchen, der als einer der ersten diese Zahlungsweise eingeführt hat. Sie werden Gelegenheit haben, mit der dortigen Geschäftsleitung, der Betriebsleitung und den Arbeitern selbst zu sprechen.

Für diesen mutigen württembergischen Betrieb war die Umstellung der Lohnzahlung wirklich noch ein Wagnis. Er konnte sich noch nicht auf einschlägige Vorbilder berufen, stand energischem Widerstand, teilweise unvernünftiger Entrüstung und — jemand hat es genau gezählt — 44 Gegenargumenten gegenüber. Alle 44 Argumente konnten entkräftet werden! Und inzwischen haben sich die Arbeiter in der kleinen württembergischen Stadt (und in vielen anderen Städten, u. a. auch in Großstädten des Ruhrgebiets) an Scheckbuch und Bankkonto nicht nur gewöhnt, sie sind sogar stolz darauf und empfinden es als ausgesprochenen Vorteil.

Nr. 195182	Nr. 195182	Konto-Nr. 731	DM 240.-
DM 240.-		Sparkasse Irgendwo	
Empfänger und Verwendungszweck		99 99	
G. Rosner Adorf f. Anreiz		Zahlen Sie gegen diesen Scheck aus meinem/unserem Guthaben	
		Deutsche Mark Zwanzigundvierzig	
		Pf. wie oben	
		an Herrn Schweitzermeister G. Rosner, Adorf	
		oder Überbringer Tugendst den 24. 11. 1958	
den 24. 11. 1958		Ausstellungsort	
		Wentorf	
		Unterschrift und Firmenstempel	
Scheck, in welchem der Zurecht- oder Überbringer-Gezeichnete ist, verliert seine Gültigkeit. Das Ausgeben eines Scheckbuchs ist nur dann gestattet, wenn der Scheckbuchs-Inhaber die Scheckbuchs-Gültigkeit bestätigt.			

So spart man Zeit!

Wer ein Lohn- oder Gehalts girokonto hat, kann mit einem Gang zur Kasse vieles erledigen, wozu früher mehrere Wege notwendig waren: zum Vermieter (der wohnt ja nicht immer im gleichen Haus!), zur Versicherung, zum Zahlungsschalter bei der Post, beim Finanzamt etc. Ständig gleichbleibende Ausgaben, die in regelmäßigen Zeitabständen anfallen, lassen sich sogar durch Bankdauerauftrag regeln. Dann hat man noch weniger Arbeit damit!

Was nun kommt, hat man bereits in der Praxis beobachtet: mit der bargeldlosen Lohnzahlung schwindet die Versuchung zu unüberlegten Ausgaben am Zahltag ganz gewaltig. Das, was man dadurch spart, bleibt oft als „Bodensatz“ auf dem Konto zurück. Auch wenn dieser nur klein ist, wächst er doch manchmal im Laufe der Zeit zu einem hübschen Guthaben an.

Wer will, kann natürlich auch seinen bargeldlos gezahlten Lohn bis zum letzten Pfennig ausgeben. Und wenn es einmal nötig sein sollte, hat der Inhaber eines Lohn- oder Gehaltskontos die Möglichkeit, bevorzugt Kredit zu erhalten.

Ein wichtiges Argument für die bargeldlose Lohnzahlung ist schließlich auch die Sicherung der Lohntüte gegen Verlust oder Diebstahl.

Die häufigsten der zahlreichen Einwände

gegen die bargeldlose Lohnzahlung wollen wir an dieser Stelle nicht unter den Tisch fallen lassen.

„Ich will nicht, daß die Banken und Sparkassen mit meinem Geld Geschäfte machen!“ sagt mancher. Nun: zunächst ist die bargeldlose Lohnzahlung für die Geldinstitute gar kein Geschäft. Die Konten werden spesenfrei geführt, andererseits sind oft große Investitionen seitens der Kassen notwendig, um die Mehrarbeit bewältigen zu können. Dazu sind sie jedoch gern bereit, weil sie hoffen, unter den neuen Konteninhabern manchen treuen Sparer zu gewinnen.

„Meine Frau braucht nicht so genau zu wissen, was ich verdiene!“ sagen einige Musterehemänner. Sie können die Bankvollmacht ihrer Frau einschränken, dann erfährt sie nicht, wieviel auf dem Konto ist.

Bedenken gegen die bargeldlose Lohnzahlung melden auch diejenigen Ehemänner an, deren Frauen am Zahltag in der Mittagspause zum Werkstor kamen, um sich gleich das Haushaltsgeld in die Hand geben zu lassen. — Die Umstellung macht es ihnen viel einfacher: statt zum Werkstor gehen sie mittags zur Bank.

Wenn aber einer der Lohnempfänger — oder dessen Frau, eine Abneigung dagegen hat, vor dem Bankschalter zu stehen, um sich Geld geben zu lassen? „Das ist ja fast, als ob man Stempelgeld holt!“ soll eine Arbeiterfrau in Württemberg gesagt haben. Sie hatte sich wahrscheinlich nicht überlegt, daß man ausgerechnet vor dem Bankschalter seinem leibhaftigen Direktor oder dessen

Frau begegnen kann. Und die Lohnempfänger sind genau so gern gesehene Kunden wie jene beiden.

Alleinstehende machen sich natürlich Gedanken darüber, wie sie überhaupt zu ihrem Geld kommen sollen: nach Arbeitsschluß am Zahltag haben die Banken bereits zu und bis zum nächsten Samstag kann man meistens nicht warten. Erstens kann man, um ihnen zu helfen, mit den Banken über die Einrichtung eines Spätschalters an den Zahltagen verhandeln. Zweitens bietet sich für sie die Möglichkeit, das Geld durch die Bank oder durch den Betrieb selbst per Postbarscheck ins Haus schicken zu lassen. Dann erhält entweder die Vermieterin eine Vollmacht zur Annahme des Geldes oder man holt es selbst am Abend beim zuständigen Postamt ab.

Der Postbarscheck ist auch das Ei des Kolumbus für alle diejenigen, die in einer ganz und gar abgelegenen Gemeinde wohnen, die keinen Sparkassenschalter hat. Das Netz der Spar- und Darlehenskassen (z. B. Raiffeisen!) ist heute jedoch auch auf dem Lande so dicht, daß man dann wenigstens im Nachbarort eine Kassenfiliale hat. Wirklich benachteiligt wird also niemand.

„Schon wieder was Neues?

So ein Blödsinn!“ Das soll man nicht jedesmal sagen, wenn man hört, wie man dieses und jenes anders machen könnte. Und darum sollten wir uns auch ein paar positive Gedanken über die bargeldlose Lohnzahlung machen.

Wa.



O, diese Steuern!

Nachdem wir bereits in früheren Ausgaben des „Henschel-Sterns“ die Einteilung der Steuerklassen, den Lohnsteuertarif und die Werbungskosten besprochen haben, wollen wir heute den Begriff Sonderausgaben näher erläutern.

Unter Sonderausgaben versteht man bestimmte Kosten der Lebensführung, die aus sozialen, wirtschaftlichen oder anderen Gründen bei der Einkommen- bzw. Lohnsteuer abzugsfähig sind.

Jeder Arbeitnehmer kann die Sonderausgaben geltend machen, die er für sich, seine Ehefrau und die Kinder, für die ihm Kinderermäßigung zusteht oder gewährt wird, aufgewandt hat. Als Sonderausgaben werden die tatsächlich gezahlten Beträge berücksichtigt, und zwar für das Jahr, in dem sie geleistet werden. Im Gegensatz zu den Werbungskosten sind die Sonderausgaben ihrer Art nach genau bestimmt. Andere als die nachstehend aufgeführten Ausgaben können nicht als Sonderausgaben geltend gemacht werden.

Bei den Sonderausgaben müssen wir unterscheiden zwischen Ausgaben, die in voller Höhe, und Ausgaben, die nur bis zu einem bestimmten Höchstbetrag abzugsfähig sind.

I. Voll abzugsfähig sind im einzelnen:

1. **Schuldzinsen** und auf besonderen Verpflichtungsgründen beruhende Renten und dauernde Lasten. Diese Ausgaben dürfen jedoch nicht mit anderen Einkünften in einem wirtschaftlichen Zusammenhang stehen. Letzteres ist beispielsweise bei Hypothekenzinsen der Fall, wenn die Hypothek zum Bau des Hauses aufgenommen wurde, da hier ein Zusammenhang mit Einkünften aus Vermietung und Verpachtung besteht. Wird jedoch eine Hypothek oder ein Darlehen zur Befriedigung von privaten Bedürfnissen aufgenommen, z. B. für Ausstattung und Ausbildung von Kindern, für Krankheitskosten, für Möbelbeschaffung usw., so stellen die gezahlten Zinsen Sonderausgaben dar.

Rentenzahlungen müssen auf einem besonderen Verpflichtungsgrund beruhen, z. B. auf einem Urteil oder auf einem Testament. Auf den Zahlungsgrund kommt es nicht an. Daher sind auch Renten, die etwa wegen fahrlässiger Körperverletzung, z. B. nach einem verursachten Unfall, gezahlt werden müssen, Sonder-

ausgaben. Nichtabzugsfähig sind in der Regel Renten an Eltern oder Kinder.

2. **Die tatsächlich gezahlte Kirchen- und Vermögensteuer,**
3. **Bestimmte Teile der Lastenausgleichsabgaben.**

II. In beschränktem Umfang sind abzugsfähig:

1. Beiträge für Versicherungen, und zwar für Kranken-, Unfall- und Haftpflichtversicherungen, für die gesetzlichen Rentenversicherungen, für die Arbeitslosenversicherung, für Versicherungen auf den Lebens- oder Todesfall (auch zugunsten fremder Dritter) und Beiträge für sonstige Versorgungsversicherungen. Berücksichtigt werden laufende oder einmalige Zahlungen.

Dabei ist folgendes zu beachten: Bei der gesetzlichen Sozialversicherung ist nur der Arbeitnehmeranteil Sonderausgabe. Bei Krankenversicherungen ist es gleichgültig, ob es sich um die gesetzliche oder eine private Krankenversicherung handelt. Versicherungen auf den Lebensfall sind auch Aussteuerversicherungen und Studienversicherungen für Kinder. Die Kraftwagenhaftpflichtversicherung ist nur dann voll als Sonderausgabe berücksichtigungsfähig, wenn keine Werbungskostenpauschbeträge für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte geltend gemacht werden. Anderenfalls kann nur die Hälfte des Beitrages als Sonderausgabe berücksichtigt werden. Es kann daher manchmal zweckmäßig sein, insbesondere, wenn die tatsächlichen Werbungskosten den Pauschbetrag von DM 564,— nur geringfügig oder überhaupt nicht überschreiten, auf die Geltendmachung der obigen Werbungskosten zu verzichten, damit die volle Kfz-Haftpflichtversicherung als Sonderausgabe abgezogen werden kann. Beiträge für Inassenunfallversicherungen sind ebenfalls abzugsfähig.

Nicht berücksichtigt werden Beiträge zu Sachversicherungen, z. B. für Diebstahl, Feuer und Hausrat.

2. **Beiträge an Bausparkassen zur Erlangung von Baudarlehen.** Als Sonderausgaben abzugsfähig sind sowohl die vertraglichen (meist laufende) als auch die darüber hinaus freiwillig geleisteten (meist einmalige) Beiträge. Die Zuteilung der Bausparsumme ist nicht maßgebend, jedoch sind nur die bis zur Auszahlung des Baudarlehen geleisteten Beiträge begünstigt.

Sonderausgaben sind ferner die Gebühren für den Vertragsabschluß, die Zuteilungsgebühren und die auf die Bausparsumme gutgeschriebenen Zinsen.

Nicht begünstigt ist bei Erwerb eines Bausparvertrages von einem Dritten der aufzubringende Kaufpreis. Die daraufhin weiter entrichteten Beträge stellen wieder Sonderausgaben dar.

In diesem Zusammenhang ist noch darauf hinzuweisen, daß dem Arbeitnehmer ein Wahlrecht zusteht, ob er seine Bausparkassenbeiträge als Sonderausgaben geltend machen, oder ob er einen Antrag auf Gewährung einer Wohnungsbauprämie stellen will. Hat der Arbeitnehmer sein Wahlrecht ausgeübt, kann er seine Wahl für das betreffende Jahr nicht rückgängig machen. Für kleinere Einkommenbezieher ist es regelmäßig günstiger, den Antrag auf Wohnungsbauprämie zu stellen.

Ein verheirateter Arbeitnehmer mit einem Kind erzielt z. B. bei einem jährlichen Sparbetrag von DM 1200,— eine Steuerersparnis von DM 264,—, während ihm auf Antrag eine Wohnungsbauprämie von DM 304,— gewährt wird.

3. Beiträge für Kapitalansamlungsverträge

Der Abschluß neuer Kapitalansamlungsverträge ist nicht mehr begünstigt. Laufende (festgelegte) Sparraten, die auf Grund eines vor dem 1. 1. 1958 abgeschlossenen Vertrages geleistet werden, sind jedoch als Sonderausgaben zu berücksichtigen.

4. Spenden für mildtätige, kirchliche und als besonders förderungswürdig anerkannte Zwecke.

Darunter fallen beispielsweise Zuwendungen an das Deutsche Rote Kreuz, die Deutsche Olympische Gesellschaft usw. Es sind sowohl Bar- als auch Sachspenden begünstigt.

Die unter II. Ziff 1 bis 3 aufgeführten Sonderausgaben sind voll abzugsfähig bis zu DM 1100,— für den Arbeitnehmer. Für seinen Ehegatten erhöht sich dieser Betrag um weitere DM 1100,— und für jedes Kind, für das Kinderermäßigung zusteht oder auf Antrag gewährt wird, um DM 500,—.

Hat der Arbeitnehmer oder seine Ehefrau mindestens vier Monate vor Ablauf des 50. Lebensjahr vollendet, verdoppeln sich die obigen Beträge. Übersteigen die letzteren Sonderausgaben diese Höchstbeträge, kann der übersteigende Betrag nochmals zur Hälfte, höchstens jedoch bis zur Hälfte der allgemeinen Höchstbeträge abgezogen werden.

Ein unverheirateter Arbeitnehmer unter 50 Jahren hat z. B. in 1960 folgende beschränkt abzugsfähige Sonderausgaben:

Sozialversicherungsbeiträge (Arbeitnehmeranteil) . . .	DM 624,00
Bausparkassenbeiträge	DM 1800,00
	DM 2424,00

Die anzuerkennenden Sonderausgaben berechnen sich wie folgt:

Sonderausgaben insgesamt . . .	DM 2424,00	
voll anzuerkennen	DM 1100,00	DM 1100,00
Davon:		
übersteigender Betrag	DM 1324,00	
50 Prozent	DM 662,00	
höchstens jedoch 1/2 von	DM 1100,00	DM 550,00
	anzuerkennen	DM 1650,00

Um die Steuerermäßigung selbst berechnen zu können, muß wie bei den Werbungskosten der allgemeine Sonderabgaben-Pauschbetrag von DM 636,—, wenn beide Ehegatten als Arbeitnehmer tätig sind von zweimal DM 636,— = DM 1272,— abgezogen werden. Lassen wir wieder ein Beispiel zu uns sprechen:

Ein verheirateter Arbeitnehmer mit einem Kind, dessen Ehefrau nicht tätig ist, macht folgende Sonderausgaben geltend:

1. Sozialversicherungsbeiträge (Arbeitnehmeranteil) . .	DM 624,00
2. Private Haftpflichtversicherung	DM 76,00
3. Aussteuerversicherung	DM 100,00
4. Bausparkassenbeiträge	DM 1500,00
	DM 2300,00
5. Schuldzinsen	DM 236,00
6. Kirchensteuer	DM 114,00
	insgesamt DM 2650,00

Da die Sonderausgaben der Ziff. 1 bis 3 nicht die Höchstbeträge von DM 1100,— + DM 1100,— + DM 500,— = DM 2700,— übersteigen, sind sie voll anzuerkennen.

Sonderausgaben insgesamt	DM 2650,00
./. Pauschbetrag	DM 636,00
übersteigende Sonderausgaben	DM 2014,00
Lohnsteuerersparnis 20 Prozent	DM 402,80
Kirchensteuerersparnis 10 Prozent von DM 402,80 . .	DM 40,28
Gesamte Steuerersparnis	DM 443,08

Neben erhöhten Werbungskosten und Sonderausgaben sind auch „außergewöhnliche Belastungen“ bei der Einkommen- bzw. Lohnsteuer abzugsfähig. Die berücksichtigungsfähigen außergewöhnlichen Belastungen werden wir demnächst besprechen. Stolle

„Reisen nach dem Ausland . . .“

„Reisen nach dem Ausland“ heißt eine kleine Broschüre der Commerzbank, die gerade die richtige Größe für die Brieftasche hat. Aus der Druckschrift, deren Neuauflage wieder rechtzeitig vor Beginn der neuen Ferienreisen an den Commerzbank-Schaltern zur Verfügung steht, erfährt man alles Wissenswerte über Paß und Visum, Auslandsreisen im Kraftwagen sowie über die deutschen Aus- und Einfuhrbestimmungen im Reiseverkehr. Besonders nützlich ist ein Einlageblatt, das über Verpflegungs- und Übernachtungskosten in den wichtigsten Ländern Auskunft gibt; die Bank hat hier sogar den Versuch unternommen, die landesüblichen Trinkgelder zusammenzustellen. Schließlich sind die im Ausland noch bestehenden Devisenvorschriften ausführlich dargestellt.

Briefe an den Henschel-Stern

Betrifft: Betriebsklima

Wie schön ist es, zu hören, daß in einigen Abteilungen schon ganz gutes Betriebsklima herrscht. Doch leider gibt es noch eliche Abteilungen, wo dieses noch nicht der Fall ist. Zu einem guten Betriebsklima gehört zunächst das Bewußtsein, daß wir füreinander da sind und einander dienen; denn verdienen kommt von dienen. Es ist auch erforderlich, daß Vorbilder in der Abteilung da sind, damit sich die anderen danach ausrichten können. Alles, was im Henschel-Stern geschrieben wurde, ist ganz beachtlich, doch müßte es in die Tat umgesetzt werden.

Max H., Werk Mittelfeld

Jubilare

Ich persönlich hätte einen Wunsch für die weitere Gestaltung des Henschel-Sterns. Wäre es nicht möglich, bei den Jubilaren noch ihren Wohnort beizufügen? Dann wüßte man besser, wer der Betreffende wäre.

Georg L., Werk Kassel

Antwort der Redaktion: Leider müssen wir uns bei den persönlichen Angaben zu den 25- und 40jährigen Jubilaren so kurz wie möglich fassen (aus Platzgründen) und können darum die Wohnorte nicht hinzufügen. Da wir aber in der Vorschau immer alle Stammmummern und Kostenstellen veröffentlichen, ist es an Hand dieser Angaben doch möglich, sich zu informieren, wer die einzelnen Jubilare sind.

Auflösungen der Rätsel von Seite 16.

Kreuzworträtsel: Waagrecht: 3. Keks, 4. Obst, 6. Pas, 7. Hirse, 9. Tapok, 11. Erato, 13. Paris, 16. Oskar, 18. Gurke, 19. Ida, 20. Etat, 21. Paß. — Senkrecht: 1. Aspik, 2. Sosse, 3. Koma, 5. Test, 7. Honig, 8. Erbse, 10. pur, 12. Alk, 14. Albe, 15. Suite, 16. Okapi, 17. Anis.

Wörterbaukasten: 1. Spital, 2. Piston, 3. Hektor, 4. Hermes, 5. Semmel, 6. Lemure, 7. Ration, 8. Oise, 9. Test, 10. Takt, 11. Rake, 12. Arnold, 13. Olpe, 14. Petz, 15. Matz, 16. Maar, 17. Mammut, 18. Radler, 19. Leip, 20. Pilz, 21. Malz, 22. Tamara, 23. Saat, 24. Maskat, 25. Barren, 26. Neid, 27. Deli, 28. Talent, 29. satt, 30. Alaska, 31. abnorm, 32. Nord, 33. Erde, 34. eine, 35. Tein, 36. Metall, 37. Ball, 38. Nimrod, 39. Dorn, 40. Reigen, 41. Gier, 42. Mire, 43. Mittel, 44. Leib, 45. Binder, 46. Demmin, 47. Tiro, 48. Teil, 49. Bremen, 50. Mineur, 51. Ruegen, 52. Morgen, 53. Atom, 54. patt, 55. Pult.

Wahlen der Vertrauensleute

Im Mai sind in allen fünf Wahlbereichen der Henschel-Werke GmbH. die Vertrauensleute neu gewählt worden. Innerhalb unseres Werkes gibt es nunmehr über 420 Vertrauensleute, darunter 18 Frauen, 50 Obmänner (drei Frauen) und sechs Betriebsobleute. Die Wahlen der Vertrauensmänner werden jeweils in dem Jahr anberaumt, in dem keine Betriebsratswahlen sind.

Prokura
wurde den Herren
Frowein (Einkauf),
Haberstolz (Omnibus-
verkauf) und Koehler
(Verkauf=Behörden)
erteilt.

Bauarbeiten — Rationalisierung

In Rothenditold haben Umbauarbeiten begonnen, die neben der Platzgewinnung vor allem der Rationalisierung der Fertigung dienen. Das gilt vor allem für die ehemalige Kesselschmiede im Bereich der HK-Kessel-Fertigung, wo Umordnungen vorgenommen werden, um die serienmäßige Produktion günstiger ablaufen zu lassen. — Für die Hinterachsbrücken-Fertigung in der gleichen Halle werden Rohranlagen, Maschinenfundamente und Krane eingebaut. In der Hammerschmiede werden mehrere Hämmer umgestellt. Dort soll eine zweckmäßigere Anordnung von Schmiedeöfen und Hämmern erreicht werden. — Im Werk Kassel werden nun auch im Gebäude der Hauptverwaltung Renovierungsarbeiten vorgenommen. Am Möncheberg geht der Umbau seinem Ende entgegen, so daß der Durchgang im ersten Stock in kurzer Zeit wieder freigegeben werden kann.

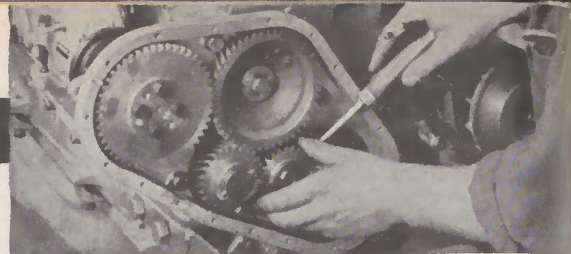
Dipl.-Ing. Fr. Wehrse
leitet die neugebildete
Hauptabteilung TZ
„Technische Zentral-
abteilung“.

Dipl.-Ing. K. Beister
ist zum Vertreter des
Hauptabteilungsleiters
Konstruktion, Dir.
Mombberger, bestellt
worden, unter Beibe-
haltung seines bishe-
rigen Arbeitsbereichs.

Obering. Karl Kuffel
übernimmt die Lei-
der Konstruktionsab-
teilung Lastwagen.

Im Mittelfeld ist der Bau weiterer Sozialräume im Gange, zunächst in M 43 für den Lokbau und in M 38.

An der Halle M 41 wird jetzt das Schiff O zur Hälfte für die Fertigungsstätten des Maschinenbaus ausgebaut, während seine andere Hälfte Freilager bleibt.



Rowdies am Werk



Daß es Bilder wie dieses überhaupt gibt, ist den meisten unserer Mitarbeiter sicherlich unbegreiflich. Wir können aber nicht darauf verzichten, ein solches Bild hier zu zeigen und anzuprangern.

Die Aufnahme ist in M 41 gemacht worden, kurz nachdem die dort vorbildlich eingerichteten Waschräume in Benutzung genommen worden waren. Unbekannte Täter haben die Waschbecken abgeschlagen, Firmeneigentum mutwillig zerstört und ihre Kollegen aus M 41 geschädigt.

Wir sind jetzt über 13000. Ganz klar, daß es unter so vielen auch ein paar „schwarze Schafe“ gibt. Daß die wenigen keinen Schaden anrichten können, unter dem dann viele zu leiden haben, dazu müssen wir alle die Augen offenhalten. So etwas wie in M 41 darf nie mehr vorkommen!

Im Gästebuch

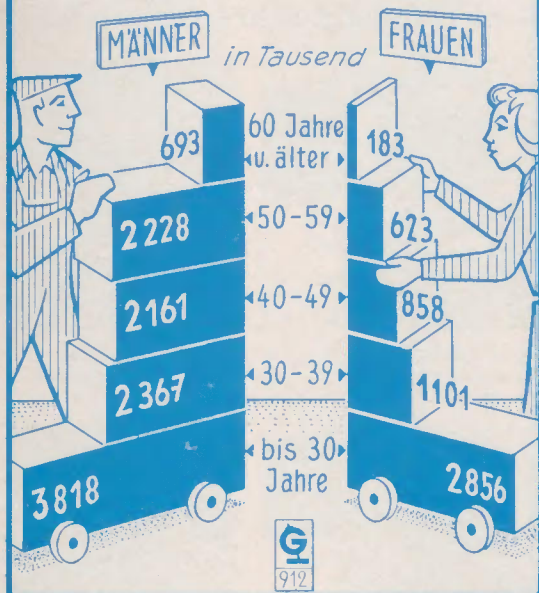
im April und Mai:
Mr. O. H. Kwesi Brew,
Erster Sekretär und
Mr. P. K. Abbam, Drit-
ter Sekretär der Bot-
schaft von Ghana,
Bonn; Direkt. Scherer,
Ing. Fiechter von Pa-
pierfabrik Landquart,
Schweiz; Mr. Roland
Swabb, Portland/Ore-
gon, USA; Mr. Alda-
heff, Nairobi; Herr
Pinto, Mailand; Herr
Mesnaritsch, Graz; M.
M. Dellagi, Eisenbahn-
Präsident, Tunis; Mr.
Blackburn und Mr.
Walley, Fa. OTAC,
Detroit und Dr. En-
gelmann, Bundeswirt-
schaftsministerium;
Direktor Karbe, BASF.



Großes Aufsehen erregte der Transport des Räum- und Planiergeräts durch die Kasseler Straßen bei der Reise des schweren Arbeitsgeräts zur Hannoverschen Messe. Die Polizei fuhr dem Riesenzug auf dem Weg zur Autobahn voraus.

DIE ALTERSPYRAMIDE DER ARBEITNEHMER

(ohne Lehrlinge)



Pyramide mit ungleichen Hälften

Die Alterspyramide der Arbeitnehmer, die das Statistische Bundesamt erstellte, zeigt sehr ungleiche Hälften für Männer und Frauen. Aus dem schnellen Rückgang der weiblichen Arbeitnehmerschaft in den Altersklassen ab dreißig Jahren erklärt sich zum Teil auch, daß Frauen im Durchschnitt weniger verdienen als Männer. Auffällig ist in der Alterspyramide, daß es mehr 50- bis 59jährige Männer gibt als 40- bis 49jährige; dieses Mißverhältnis ist eine Folge der Geburtenausfälle und der Verluste in den Kriegen.

Wir gratulieren

... zum 65. Geburtstag:

am 1. Mai Maschinist Karl Schäfer

... zum 60. Geburtstag:

am 1. Mai Lagerarbeiter Heinrich Lönnecker,

am 3. Mai Ingenieur Hans Elsebach,

am 10. Mai Vorarbeiter Heinrich Wiederhold,

am 25. Mai Betriebsleiter Heinrich Berndt.

Wer wird im Juni 60 oder 65 Jahre alt? Wir möchten noch einmal darauf hinweisen, daß uns die Geburtstage nicht von der Personalabteilung mitgeteilt werden und wir darum auf Mitteilungen von unseren 65- und 60jährigen selbst, oder von deren Kollegen oder Vorgesetzten angewiesen sind. Wir erbitten kurze schriftliche Hinweise jeweils bis zum 12. jedes Monats. Nicht vergessen: Name, Geburtsdatum und Berufsbezeichnung. Helfen Sie uns alle, daß wir in Zukunft keinen 65. und 60. Geburtstag übergehen!

Josef Fischer 75 Jahre alt

Am 16. Mai ist Stadtrat Josef Fischer, der insgesamt 16 Jahre lang Betriebsratsvorsitzender der Henschel-Werke war, 75 Jahre alt geworden. — 1899 trat Josef Fischer bei den Henschel-Werken ein und erlernte den Dreher-Beruf. 1919 wurde er Mitglied des Betriebsrates und von 1927 bis 1933 dessen Vorsitzender. 1933 wurde er wegen seiner politischen Einstellung gemäßregelt und verlor seinen Arbeitsplatz. 1945 stellte er sich den Henschel-Werken sofort wieder zur Verfügung und war als Betriebsratsvorsitzender bis zu seiner Pensionierung 1955 sowie als Mitglied des Firmenrates und Aufsichtsrates in den ersten Nachkriegsjahren maßgeblich am Wiederaufbau des Werkes beteiligt. Er leitete in diesen Jahren zugleich die Personalabteilung für Lohnempfänger. Im Jahre 1946 wurde Josef Fischer als Stadtverordneter in das Stadtparlament gewählt und ist seit 1950 unbesoldeter Stadtrat. Den Henschel-Werken blieb er auch nach seiner Pensionierung verbunden. Der 75jährige ist heute mit Werkführungen beauftragt.

Dipl.-Ing. Ebert gestorben



Karl Ebert

Am 28. März 1960 starb, wie schon kurz berichtet, Herr Reg.-Baumeister a. D. Dipl.-Ing. Karl Ebert, geb. 5. 12. 1883. Herr Ebert, der der Firma Henschel von 1912 bis 1954 als Mitarbeiter angehörte, war Prokurist, langjähriger Leiter der Angebotsabteilung und stand der Firma auch nach 1954 bis zu seinem endgültigen Ausscheiden beratend zur Verfügung. Die Firma erinnert sich dankbar seines unermüdlichen Wirkens für das Unternehmen, und alle, die ihn als Mensch und Mitarbeiter kannten, werden ihm ein lebendiges Andenken bewahren.

Nicht mehr unter uns

Maschinenschlosser Ladislaus Filkorn, geb. 26. Febr. 1934, gestorben am 10. April 1960
 Kalkulator Eduard Graeven, geb. 16. Januar 1905, gestorben am 13. April 1960.
 Schlosser Heinrich Sturm, geb. 31. März 1904, gestorben am 15. April 1960.
 Schlosserlehrling Hans-Ullrich Zöberlein, geb. 14. Juni 1942, gestorben am 19. April 1960.
 Modellschlosser Heinrich Nähler, geb. 14. April 1902, gestorben am 28. April 1960.
 Hilfsarbeiter Andreas Braun, geb. 25. Nov. 1911, gestorben am 9. Mai 1960.
 Motorenschlosser Helmut Klapp, geb. 4. Dez. 1938, gestorben am 9. Mai 1960.
 Rentner Philipp Eberhardt, geb. 4. März 1879, gestorben am 13. April 1960.
 Rentner Heinrich Stein, geb. 22. März 1885, gestorben am 24. April 1960.
 Rentner Christoph Schmidt, geb. 16. August 1878, gestorben am 25. April 1960.
 Rentner Karl Lützelberger, geb. 27. Sept. 1887, gestorben am 5. Mai 1960.
 Rentner Friedrich Berninger, geb. 3. Juni 1899, gestorben am 7. Mai 1960.

Unsere Jubilare im Mai 1960

Fünfzig Jahre im Betrieb

Am 17. Mai hat Christian Motz, Schlosser im Lokbau, sein 50jähriges Arbeitsjubiläum gefeiert. 1909 fing er als Lehrling im Tenderbau an, im zweiten Lehrjahr kam er zum Dampflokbaubau. Seitdem hat er an der Fertigstellung von Lokomotiven aller Art mitgearbeitet — von den Jah-



Christian Motz
Schlosser

ren des ersten Weltkrieges, als er Soldat war, unterbrochen. Zuletzt war er bei der Diesellok-Fertigung in M 45 tätig.

Der 1894 in Weimar bei Kassel geborene Jubilar tritt nun in den Ruhestand. Wir haben das Gefühl, daß er das mit einem lachenden und einem weinenden Auge tut. „Meine fünfzig Jahre bei Henschel — das war eine lange und schöne Zeit!“ sagt Christian Motz herzlich. Aber er meint auch, daß es ihm in Zukunft an Arbeit nicht fehlen wird. An seinem Grundstück und seinem Häuschen in Niedervellmar, das im letzten Krieg schwer beschädigt, inzwischen aber wiederaufgebaut wurde, gibt es immer mancherlei zu verschönern und zu verändern. Mit manchem alten Arbeitskollegen — einer von ihnen hat ebenfalls 50 Dienstjahre hinter sich — hält Christian Motz guten Kontakt. Sein Bruder arbeitet ebenfalls bei Henschel — auch er im Lokbau in M 45.

Fünfundzwanzig Jahre im Betrieb



Heinrich Ackermann
Materialausgeber



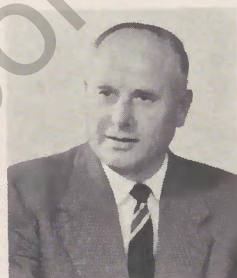
Alfred Apelt
Terminbearbeiter



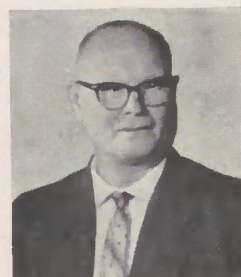
Gustav Bergmann
Schlosser



Hermann Beyer
Gruppenführer



Hermann Bode
Schlosser

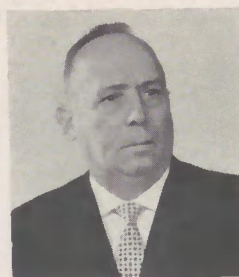


Heinz Buchner
Gruppenführer

Vierzig Jahre im Betrieb



Alwin Herbst
Werkmeister



Heinrich Dörrbecker
Fräser



Fritz Fiedler
Disponent



Lorenz Reyer
Elektro-Monteur



Konrad Gibhardt
Dreher



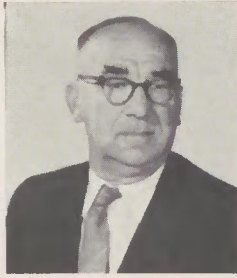
Konrad Giese
Kesselschmied



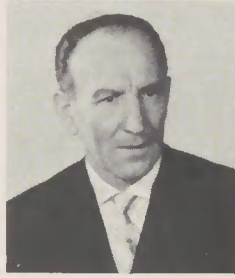
Hans Horn
Werkpolizist



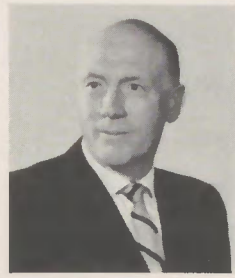
Karl Kuhaupt
Rohrschlosser



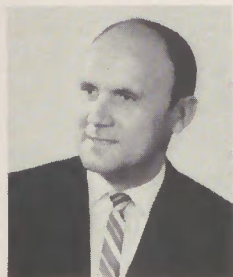
Wilhelm Müller
Schlosser



Erich Ocklenburg
Materialausgeber



Wilhelm Sauer
Schlosser



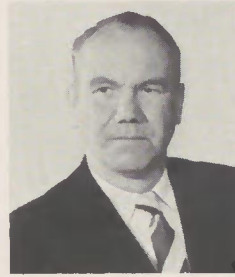
Erich Schmidt
Lackierer



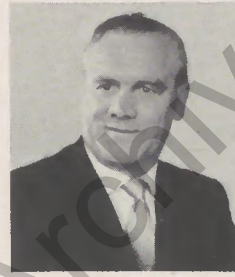
Wilhelm Schmidt
Schleifer



Heinrich Siebert
Lackierer



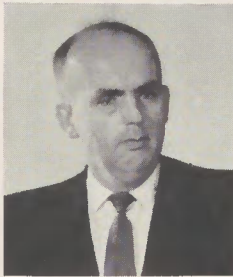
Johannes Siebert
Dreher



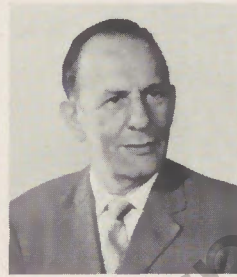
Johannes Siemon
Kalkulator



Heinrich Sonneborn
Schlosser



Nikolaus Ullrich
Schreiner



Heinrich Wagner
Fräser



August Wattenbach
Dreher



Konrad Wenderoth
Prüfer



Nikolaus Werner
Aut.-Schweißer



Emil Wernick
Sattler



Albert Wurzler
Kalkulator

Vorschau auf die Jubiläen im Juni

40 Jahre: Richter (B/7074), 1. 6.; Bischoff (37771/2471), 2. 6.; Strutwolf (45475/2444), 7. 6.; Sturm (38155/4710), 11. 6.; Zimmermann (36801/6034), 15. 6.; Eckhardt (35889/1260), 8. 6. — 25 Jahre: Ihme (39426/7201), 3. 6.; Bickel (B/5061), 5. 6.; Körber (44077/3028), 5. 6.; Säuberlich (35798/1320), 5. 6.; Kersten (38533/4110), 5. 6.; Langhuth (44888/3660), 10. 6.; Zeiß (42439/5542), 12. 6.; Hase (B/8151), 12. 6.; Laspe (B/5050), 15. 6.; Federbusch (38508/6010), 15. 6.; Heuckeroth (B/5070), 17. 6.; Ludwig (43735/3331), 17. 6.; Thöne (35088/4710), 17. 6.; Schüler (B/5092), 18. 6.; Sippel (38643/3422), 18. 6.; Wicke (37825/2562), 18. 6.; Dudek (B/6500), 21. 6.; Damm (B/7022), 26. 6.; Landau (44729/3812), 27. 6.; Mergardt (39829/8300), 27. 6.; Reuß (36930/3500), 28. 6.; Lewecke (B/7041), 29. 6.

Sie haben geheiratet

Heute gratulieren wir 39 Betriebsangehörigen zur Vermählung: Herbert Bleuel, Karl-Heinz Brübach, Heinrich Fricke, Herbert Geißer, Horst Germerodt, Friedel Hofeditz, Werner Höck, Walter Höhne, Heinz Horn, Heinz Hornemann, Gerhard Imgrund, Edgar Jost, Günter Kallan, Fritz Kaufmann, Werner Kiefer, Klaus Kistner, Günter Knöpfel, Josef Koch, Erwin Koslik, Victor Krollpfeifer, Rudolf Meeves, Johann Neubauer, Rupert Neukirch, Horst Pfeiffer, Ernst Rau, Gerhard Reith, Horst Rohr, Wilhelm Scharf, Willy Schmedes, Johannes Schmidt, Wilhelm Schmidt, Klaus Siebrecht, Wilfried Stubenrauch, Karl-Heinz Studenroth, Heinz Temme, Karl Waldstein, Horst Welker, Willy Zander, Felix Zöllner.

Unser **Titelbild** zeigt die neue GM-dieselelektrische Lokomotive vom Typ AA 16 für die Ägyptische Staatsbahn vor der Kulisse des alten Städtchens Grebenstein. Die imposante Lokomotive war kurz nach ihrer Probefahrt auch auf der Deutschen Industrie-Messe in Hannover ein Hauptanziehungspunkt. — Unser **Bild auf der Rückseite** zeigt den Garten eines Henschelaners. (Foto: A. Dittmar).

Herausgeber: Henschel-Werke GmbH., Kassel, Henschelstraße 2.
Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Curt Leps und Agnes Wahl.
Hausapparate 657, 347, 187
Aufnahmen: Werk-Fotos
Druck: Druck- und Verlagshaus Thiele & Schwarz, Kassel-Wilhelmshöhe.
Ausgabe Mai 1960 (2. Jahrgang)

