

Der HENSCHEL-Stern

WERKZEITSCHRIFT DER HENSCHEL-WERKE AG



9/1962



Erstmals Verladung

von **HENSCHEL-RIESEN**

im Fulda-Hafen

Schwierige nächtliche
Aktion klappte
wie am Schnürchen



Es war für die Kasseler Nordstadt eine bewegte Nacht – die Nacht vom Samstag, dem 15., zum Sonntag, dem 16. September. Zwei Ungetüme von Behältern, die in unserem Werk Rothenditmold für eine dänische Öltraffinerie hergestellt worden waren, mußten von Rothenditmold durch die Stadt zum Kasseler Fuldahafen befördert werden, wo sie auf Schiffe verladen und auf Fulda und Weser nach Bremen geschafft wurden. Hier wurden die beiden Henschel-Großbehälter auf Spezialschiffe umgeschlagen und nach Dänemark befördert.

Der Rohölturm – das größte Ungetüm – hat eine Länge von 36 Metern, einen Durchmesser von 5 Metern und ein Gewicht von 48 Tonnen. Sein etwas kleinerer Bruder, ein Vakuum-Turm, ist 22 Meter lang, hat 5 Meter Durchmesser und ein Gewicht von 46 Tonnen. Die Dimensionen der bei-

den Behälter machten den Transport auf dem Wasserwege notwendig, da der Schienen- und Straßenweg nach Bremen für Beförderungsgut von derartigen Ausmaßen nicht zulässig ist. Aber Straße, Schiene und Wasser – also alle drei Verkehrsträger – waren an dieser außergewöhnlichen Verlade-Aktion beteiligt.

Gegen Mitternacht wurde der riesige Rohölturm auf Spezialfahrzeugen der Deutschen Bundesbahn aus dem Werk Rothenditmold in die Mombachstraße gezogen. Schon bei der Ausfahrt aus der Halle im Werk Rothenditmold und der Durchfahrt durch die Brücke in der Mombachstraße mußte Millimeter-Arbeit geleistet werden. Zehn Minuten nach Mitternacht – nachdem die letzte Straßenbahn die Holländische Straße passiert hatte – schaltete die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft den Strom ab und setzte mehrere Turmwagen ein, um die Straßenbahn-Oberleitungen nach oben zu drücken und eine Durchfahrt für das Ungetüm zu ermöglichen.

Wie eine Schnecke bewegte sich der Koloß durch die Holländische und Bernhards-Straße zur Weserstraße, an der die Turmwagen der KVG wieder in Aktion treten mußten, um die Straßenbahn-Oberleitungen hochzudrücken. Über die Schützenstraße rollte der Riese dann zum Fuldahafen. Hier wurde er an einem Dampfkran der Deutschen Bundesbahn fachmännisch vertaut und in das Schiff gehoben, das bereits verladebereit an der Kaimauer des Fulda-Hafens lag. Im Licht der Scheinwerfer hob sich der stählerne Koloß Zentimeter um Zentimeter, schwenkte um 180 Grad und fraß sich in den Schiffsleib. In den ersten Morgenstunden war das Ungetüm verladen, und die Fahrt auf der Fulda und Weser konnte beginnen. Der minutiöse Zeitplan konnte trotz einiger Schwierigkeiten, die bei Transporten derartigen Ausmaßes immer einkalkuliert werden müssen, eingehalten werden.



Unsere Bilder:

Linke Seite oben: Turmfahrzeuge der KVG drücken die Straßenbahn-Oberleitungen hoch, damit das Ungetüm durch die Straßen gezogen werden kann.

Linke Seite unten: So bog der Transport mit dem 36 m langen Rohölturm in die Holländische Straße ein.

Rechte Seite oben: Der Bundesbahn-Dampfkran im Fulda-Hafen greift den Henschel-Koloß, um ihn auf das Schiff umzuschlagen.

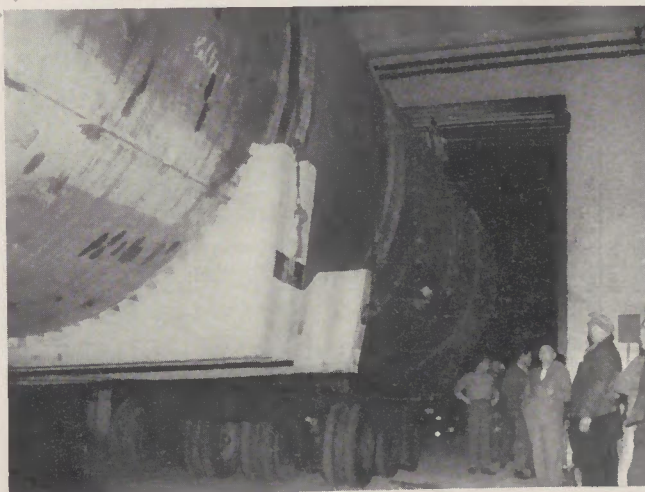
Rechte Seite unten: Das erste Ungetüm verläßt das Werk Rothenditmold.



Während der Umschlag auf das Schiff einsetzte, rollten die Spezialfahrzeuge der Bundesbahn nach Rothenditmold zurück, wo der etwas kleinere Vakuumturm geladen wurde. Der Vorgang wiederholte sich nun, und als das zweite Ungetüm im Fulda-Hafen eintraf, schwamm das erste Schiff mit dem Rohölturm bereits auf der Fulda. Programmgemäß verlief auch diese Verladung, und am Sonntagmorgen lichtete das zweite Schiff die Anker und verließ den Fulda-Hafen in Richtung Hannoversch-Münden.

Große Menschenmengen hatten sich trotz der Nachtstunden an den Straßen-Kreuzungs-Punkten und im Fulda-Hafen eingefunden, um Zeuge dieses einzigartigen und außergewöhnlichen Transportes zu sein. War es doch das erste Mal, daß Behälter derartiger Dimensionen durch die Straßen geschleust und im Fulda-Hafen verladen wurden. Ein Großaufgebot der Polizei mit Blaulichtwagen sorgte für die Sicherung der Straßen und des Fulda-Hafens. Das Fernsehen, der Rundfunk, die Wochenschau und die Presse fingen alle Phasen dieses Transports und dieser Verladung ein. Im Fernsehen konnten viele Henschelaner, die an diesem Verladeakt beteiligt waren, sich noch einmal bei dieser Arbeit beobachten, die reibungslos vonstatten ging.

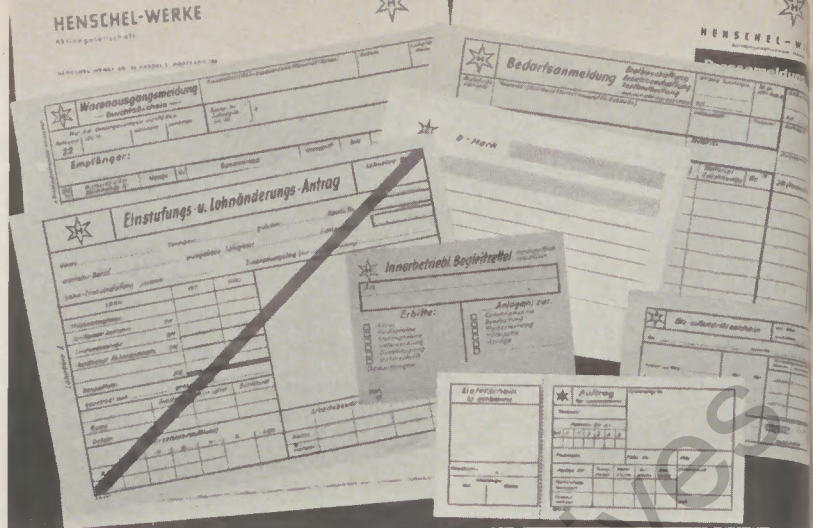
An dieser Stelle sei noch einmal Dank all denen gesagt, die an dieser Verlade-Aktion beteiligt waren und mithalfen, daß ohne Zwischenfälle die beiden Ungetüme ihren Weg nach Bremen nehmen konnten.



In einer Pressekonferenz, die vor Beginn der Transporte im „Hotel Reiß“ durchgeführt wurde, setzten sich die Vertreter der Henschel-Werke, der Bremen-Mindener Schifffahrts AG und der Kasseler Stadtverwaltung für eine baldige Großreparatur des Fulda-Wasserweges ein. Dabei sollte, wie ausdrücklich betont wurde, die ausgebaut und modernisierte Wasserstraße dem Verkehr auf Schiene und Straße keine Konkurrenz machen, sondern ihn im Interesse der nordhessischen Wirtschaft sinnvoll ergänzen. Wie die Wasserfachleute erklärten, könne der jetzige Verkehr auf der Fulda schlimmstenfalls von heute auf morgen zusammenbrechen, wenn eine der alten, teilweise auffälligen Schleusen plötzlich ihren Dienst versage, dann aber sei der Kasseler Hafen praktisch wertlos und könne geschlossen werden.

Wie der Versandleiter der Henschel-Werke den Pressevertretern mitteilte, habe der Transport auf der Schiene seine Grenzen durch die Profileinstellung der Bundesbahn; ein Transport auf der Straße sei wegen der lichten Höhe fast aller Brücken nicht möglich. So sei der Transport der überschweren Behälter nur auf dem Wasserwege möglich gewesen. In diesem Zusammenhang wurde weiter erklärt, daß für eine günstige Weiterentwicklung des Henschel-Großapparatebaues, für den neue Aufträge auf großdimensionale Behälter vorlägen, die Schaffung eines Wasserweges notwendig sei, der sich in der Kanalisierung der Fulda anbiete.

Schwarze Kunst und Salmiak- Dunst



Täglich schreiben wir Austrittsscheine, wir blättern in einer Kartei, wir nehmen eine Zeichnung zur Hand oder wir greifen wie selbstverständlich nach einer Postmappe. Diese Reihe könnte beliebig fortgesetzt werden, denn es sind nur einige „Erzeugnisse“ zweier Abteilungen unseres Hauses: der Lichtpauserei und der Hausdruckerei.

Haben wir uns schon einmal Gedanken gemacht, wieviel Papier in diesen Abteilungen verarbeitet wird? Allein die Tatsache, daß zum Beispiel die Hausdruckerei monatlich über 5 Tonnen verbraucht, übertrifft wohl die kühnsten Schätzungen, dies entspricht 50 000 Quadratmeter oder umgerechnet in DIN-A-4-Größe 800 000 Blatt.

Das Papier wird der Hausdruckerei „quadratmeterweise“ zur Verfügung gestellt und nach den sogenannten DIN-Formaten wird es hier geschnitten. Apropos Formate: Auch uns bereiten sie Schwierigkeiten, weil wir mit dieser Materie nicht oder nur kaum vertraut sind; deshalb zur Orientierung eine kleine Vergleichstabelle:

Ein Quadratmeter =

- 1 × DIN A 0 oder
- 2 × DIN A 1 oder
- 4 × DIN A 2 oder
- 8 × DIN A 3 oder
- 16 × DIN A 4

Unsere

Hausdruckerei

verfügt über einen Maschinenpark von 5 Offsetdruckmaschinen. Der Offsetdruck ist ein Flachdruckverfahren, der als Druckform eine Folie benötigt. Diese Folie kann eine Aluminiumplatte sein, aber auch Papierfolien kommen, wenn auch nur selten, zur Anwendung. Auf der Folie müssen die zu druckenden Teile mit fetthaltiger Farbe aufgedruckt und gekennzeichnet sein. Die Beschriftung geschieht mittels besonderem Farbband einer jeden Schreibmaschine, bzw. von Hand auch mit Stahlfeder oder Kugelschreiber bei Verwendung lithografischer Tusche. Die Verwendung von Papierfolien ist zwar kostengünstig, aber verständlicherweise ist ihre Auflagezahl begrenzt. Sie kommt lediglich bei Auf-

lagen bis zu 1000 Stück zur Anwendung; denn bei dieser Stückzahl ist die Papierfolie am „Ende ihrer Kräfte“. Erst jetzt beginnt die eigentliche Rentabilität der Aluminiumplatte. Sie läßt neben einer größeren Anzahl der Abzüge auch eine weit höhere Auflagenzahl zu, bei der sich die Metallfolie mehrmals einspannen läßt, da sie haltbarer ist.

Die Aufgaben des Buchbinders sind ebenfalls in der Hausdruckerei sehr umfangreich. Es werden Bücher, Postmappen, Schreibtischunterlagen, Lohn- und Gehaltslisten gebunden bzw. gefertigt, ja sogar abgegriffene Bücher unserer Technischen und unserer Werksbücherei werden hier ausgebessert. Das Leimen zu kleinen Blocks wie z. B. Bedarfsanmeldungen, Zahlungsanforderungen etc. ist ebenfalls Arbeit des Buchbinders, die die Vielseitigkeit des Arbeitsgebietes unserer Hausdruckerei nur unterstreichen.

Der Aktionsradius entsprechend ihrer Größe ist zwar erfreulich groß, aber ihr sind gegenüber Druckereien natürlich Grenzen gesetzt. Neben dem hochwertigeren, außerbetrieblichen Drucksachen, wie Briefbogen, Ersatzteilkataloge, Werbebriefe usw. könne man durchaus Prospekte drucken, so erklärte uns der Leiter der Hausdruckerei Ewald Ettrich, aber infolge des meist umfangreichen Satzes und des Umstandes, daß ein Prospekt selten oder kaum zur Neuauflage kommt, sei es unrentabel.

Gegenüber dem Lichtpausverfahren, bei dem eine hohe Auflagenzahl aus Kostengründen unmöglich ist, ist es bei der Hausdruckerei gerade umgekehrt. Es mag zwar im ersten Moment ungewöhnlich klingen, aber im Grunde genommen ist es eine einfache Tatsache. In der Hausdruckerei wird eine Drucksache mit verhältnismäßig hoher Auflage erst rentabel.

Unser nächster Besuch galt der

Lichtpauserei.

Neben dem für die Abteilung bezeichnenden Salmiakgeruch fällt uns auf, daß die Belichtungs- und Entwicklungsmaschinen „satzweise“ zusammenstehen. Dies hat seinen Grund, denn die Erstellung einer Lichtpause erfordert zwei Arbeitsgänge: belichten und entwickeln.

Was ist eine Lichtpause? Sie ist ein Abzug von einem lichtdurchlässigen

**Blick in die Hausdruckerei und
Lichtpauserei
der Henschel-Werke**



Transportpapier. Wie uns der Leiter der Lichtpauserei, Hans Menzel, sagte, dient zur Herstellung eines Lichtpausabzuges lediglich ein lichtdurchlässiges Transparentpapier. Diesem wird vor dem Belichten ein sogenanntes Positivpapier beigegeben, mit welchem das Transparent die Belichtungsmaschine durchläuft. Bis zu einer Höchststärke von 1500 Watt (je nach Papierstärke verschieden) kann belichtet werden. Das nun belichtete Positiv wird daraufhin in die Walze des Entwicklers gegeben, in der mit Hilfe von Salmiak die Pause in wenigen Sekunden die Maschine fertig verläßt.

Je nach ihrem Verwendungszweck wird man sich der verschiedenen Pausarten bedienen. Die Universalpauart ist die Rotpause (rote Pause auf weißem Untergrund), die nahezu 80% ausmacht. Ferner unterscheiden wir die Blau- und Schwarzpause, die vorwiegend bei Abrechnungsbogen unserer Buchhaltung zur Anwendung kommen. Es werden vor allem Zeichnungsunterlagen beliebiger Größe, Aufstellungen der Betriebsabrechnungen, Angebote sowie sogenannte Mutterpausen (von einem Transparent eine Transparentpause) gefertigt. Es bestehen in unserem Werk drei Lichtpauanstalten, die größte im Werk Mittelfeld (Halle 1), im Hauptverwaltungsgebäude Kassel und im Werk Rothen-ditmol (R 10). So stark ist der Vervielfältigungsbedarf an Lichtpausen.

Eine

Fotokopieranstalt

ist der Lichtpauserei direkt angeschlossen. Zwar werden bei einzelnen Schriftstücken die Ablichtegeräte im Hause benutzt, wenn aber z. B. einzelne Buchseiten zu kopieren sind, ist dies sogar die einzige Kopiermöglichkeit. Auch können



hier Vergrößerungen und Verkleinerungen von Zeichnungen vorgenommen werden.

Das Vervielfältigungswesen nimmt in einem Unternehmen unserer Größe einen umfangreichen Platz ein; es ist eine der wichtigsten Ansatzpunkte der Rationalisierung überhaupt. Aber es kommen immer wieder Zweifel bei der Vergabe von Arbeiten an diese beiden Abteilungen auf. Feststehende Tips lassen sich nicht geben, denn es kommt vor allem auf die Verwendungsart, Auflagenhöhe und Beschaffenheit des zu vervielfältigenden Schriftstückes an. Prinzipiell sei aber gesagt: „kleine Fische“, d. h. Abzüge mit kleiner Auflage gebe man zur Lichtpause, „dickere Brocken“ zur Hausdruckerei.



Unsere Bilder zeigen:

Linke Seite:

Rechts oben: Eine Auswahl von Druckproben unserer Hausdruckerei.

Links unten: Bei Druckarbeiten in der Hausdruckerei; von vorn nach hinten: Alfred Klein, Heinrich Seeger, Wilhelm Giesler, Heinrich Seeger 2, und der Leiter der Hausdruckerei, Ewald Ettrich.

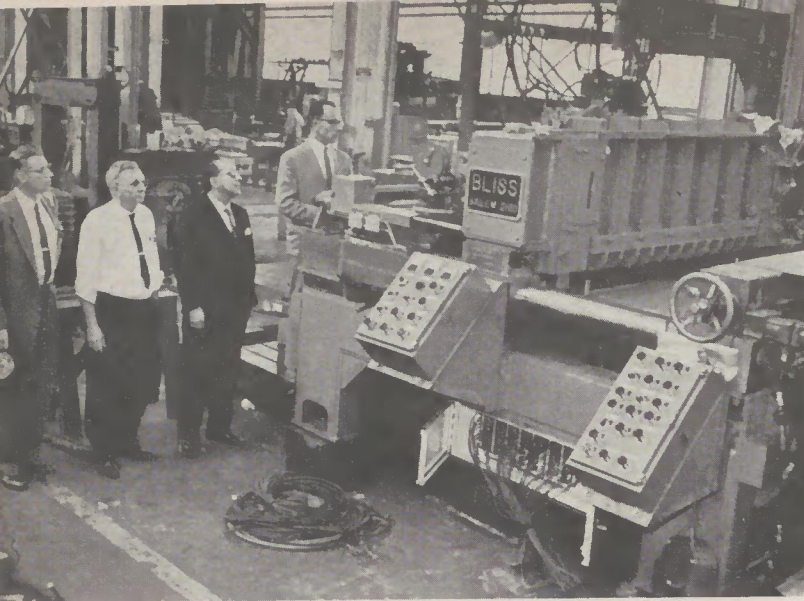
Rechts unten: Georg Keim an der Schneidmaschine.

Rechte Seite:

Rechts oben: Blick in die Buchbinderei. Von vorn nach hinten: Alfred Klein, Georg Keim und Fritz Blackert.

Links Mitte: Blick in die Lichtpause im Werk Kassel. Im Vordergrund an einer Belichtungsmaschine Kurt Heuckeroth und Jürgen Pöckler. Weiter Hans Koch, Ferdinand Stuthmann, Karin Häfner, Hans Menzel und Erich Pfaff.

Links unten: Blick in die Lichtpause in Mittelfeld. Von links nach rechts: Horst Lüttke; Haidemarie Knieriem, der Leiter der Lichtpause, Ing. Hans Menzel, Peter Schmidt, Kaspar Ohlwein, Hildegard Eisenberg und Gertrud Krech.



Besuch bei E. W. Bliss

Vor mehr als drei Jahren begann die Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Unternehmen Bliss. Die E. W. Bliss Company mit Hauptsitz in Canton (Ohio), mit der die Henschel-Werke gemeinsam die Bliss-Henschel GmbH in Düsseldorf besitzen und führen, wurde im Jahre 1857 gegründet. Die Firma hat 6307 Angestellte und Werke in Canton und Salem (Ohio), Hastings (Michigan), Brooklyn (New York), Pittsburg und Midland (Pennsylvania); ferner Tochtergesellschaften in Newton Upper Falls (Mass.), Worcester (Mass.), Moline (Illinois), South Portland (Maine) und Niederlassungen in Paris, London und Toronto.

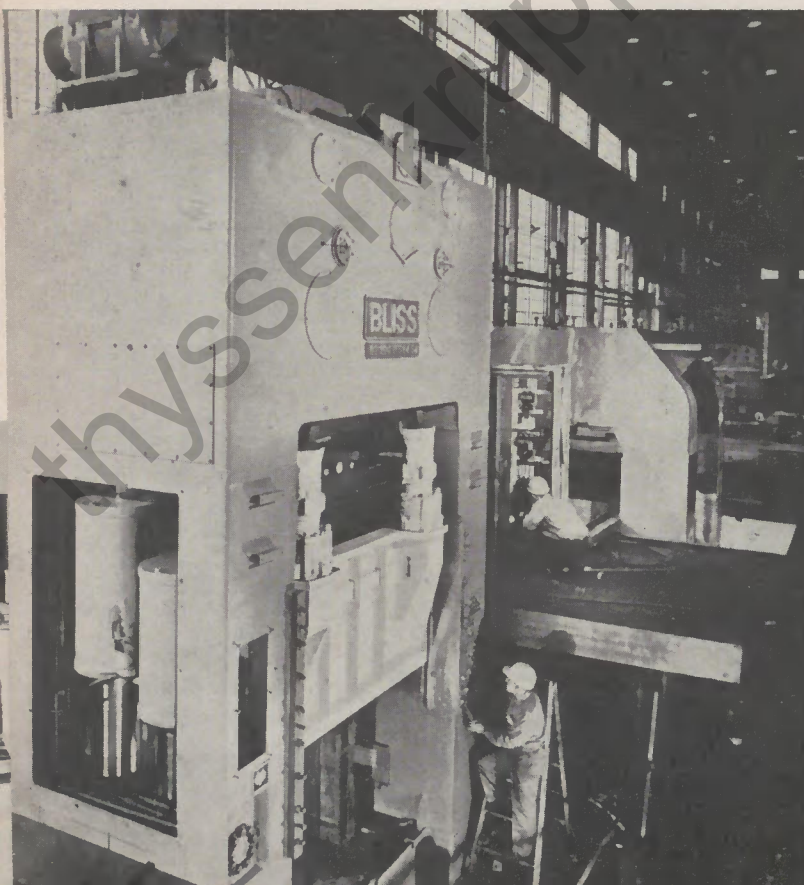
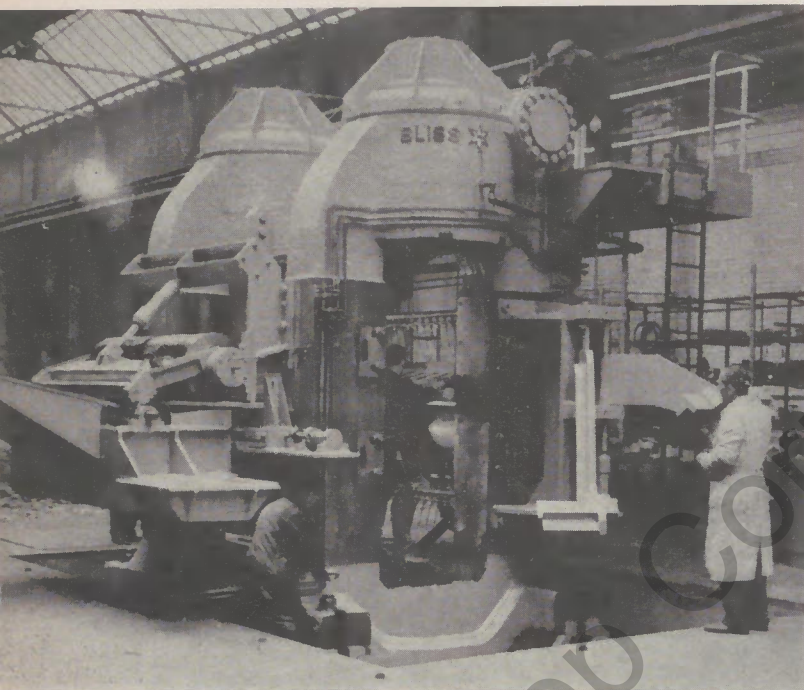
Ihr Produktionsprogramm umfaßt Ausrüstungen für Walzwerke, Stahl- und Eisenwalzen, Pressen für Metallverarbeitung und Maschinen für die Herstellung von Büchsen. Die Firma arbeitet auch an Regierungsaufträgen und stellt Erzeugnisse für die Raumforschung, Verkehrskontrolle, Feuerbekämpfung, Feuersysteme, industrielle Meßgeräte und elektronische Einzelteile, sowie Spezialausrüstungen für das Starten und Landen von Flugzeugen auf begrenztem Raum her.

Präsident von E. W. Bliss Company, die im Vorjahre Umsätze von 102 990 714 Dollar erzielte und über erhebliche Auftragsrückstände verfügt, ist Mr. Carl E. Anderson. Die Firma hat auch umfangreiche Forschungs- und Entwicklungslaboratorien, die unaufrührlich nach neuen Produkten und Anwendungsmöglichkeiten suchen und bemüht sind, bereits vorhandene zu verbessern.

Im Jahre 1959 wurde die E. W. Bliss-Henschel GmbH in Düsseldorf von Dr. Fritz-Aurel Goergen und dem damaligen Bliss-Präsidenten, Mr. Robert Potter, gegründet. Ihre Aufgabe ist es, Bliss-Walzwerke und -Pressen, von Henschel in Kassel hergestellt, zu verkaufen. Das gemeinsame Unternehmen hat sich als außerordentlich erfolgreich erwiesen und stellt ein hervorragendes Beispiel der stetig wachsenden Zusammenarbeit zwischen amerikanischen und westeuropäischen Firmen im internationalen Handel dar.



C. E. Anderson
Präsident der E. W. Bliss-Company.



Unsere Bilder:

Links oben: Dr. Fritz-Aurel Goergen in den Bliss-Werken in Salem (USA); rechts von ihm Henschel-Direktor Karl Arold, links die Herren George Perrault und H. G. Gibson von der E. W. Bliss-Company.

Links Mitte: Teil einer Bliss-Walzstraße, die von Bliss entwickelt und von Henschel in Kassel gebaut wurde. Sie wurde nach Brasilien geliefert.

Links unten: Großpressen-Bau in den Bliss-Werken. Rechts unten: Dr. Fritz-Aurel Goergen und Direktor Karl Arold beim Betrachten von neuen Werkstoffen, die mit Spezialanlagen in den Bliss-Werken entwickelt wurden; links Mr. Mel York von der E. W. Bliss Company.





Henschel-Erfolge auch in Spanien

Der Name Henschel hat auf der Iberischen Halbinsel einen guten Klang

Die 30. Internationale Mustermesse in Barcelona war u. a. der Beginn des HENSCHEL-Baumaschinengeschäftes in Spanien. Unsere neue Vertretung, die Firma CEPROMA SL, stellte in Barcelona zum ersten Male aus. Die Messe, mit für unsere Begriffe etwas ungewohnten Öffnungszeiten – von 9 bis 13 Uhr und von 15 bis 21 Uhr – ist die größte allgemeine Ausstellung der Iberischen Halbinsel.

An einem Seiteneingang, sehr schön zwischen Bäumen und blühenden Büschen gelegen, wurde der Stand der

Bild 4



allee, lag der kombinierte Stand der Firma Motores – Sura/Albatros. Dieser Stand, der auf einer Riesen-Säule den Schriftzug HENSCHEL, gekrönt von dem HENSCHEL-Stern, trug, zeigte einen Querschnitt durch die in Spanien in Lizenz gefertigten HENSCHEL-Diesel-Motoren und Lastkraftwagen. In einer Halle waren ebenfalls einige HENSCHEL-ALBATROS-Omnibusse zu sehen. (Bilder 3 und 4.) Die Firma Echazarra, mit der Firma CEPROMA verbunden, ist HENSCHEL-Vertretung für Werkzeug- und Plastikmaschinen. In der Maschinenhalle war eine HENSCHEL-Röber-Zahnrad-Stoßmaschine (Bild 5) ausgestellt. Neben der Werkzeugmaschine zeigt die Firma Echazarra auch einen HENSCHEL-Fluid-Mischer (Bild 6).

Verschiedenen Gesprächen konnte entnommen werden, daß der Name HENSCHEL in Spanien einen sehr guten Ruf genießt. Die ausgestellten Erzeugnisse fanden demzufolge reges Interesse. Von dieser Messe in Barcelona darf gesagt werden, daß sie ohne Zweifel dem Hause HENSCHEL neue Freunde und Kunden gewonnen hat, und daß neben der Qualität unserer Erzeugnisse in erster Linie die Bemühungen unserer spanischen Geschäftsfreunde ihre Früchte tragen werden.

A.

Bild 5



CEPROMA SL bereits in den ersten Tagen von dem deutschen Botschafter in Spanien besucht. Unser Bild 1 zeigt den Direktor der Firma CEPROMA SL, Herrn van Voorst, bei der Erklärung der Ausstellungsobjekte. (Auf den Elektrokarren aufgestützt der deutsche Botschafter, im Hintergrund, etwas verdeckt, die ausgestellte HENSCHEL-Walze MW 80/120.)

Bild 2 zeigt, daß die Firma CEPROMA, die noch einige weitere Firmen auf dem Baumaschinensektor vertritt, ebenfalls die Vertretung für HENSCHEL-Achsen und HENSCHEL-Dampferzeuger hat. Im Vordergrund von Bild 2 sehen wir eine lenkbare HENSCHEL-Antriebsachse für 18 t Achslast, hinter dem Motorgrader, auf LKW-Fahrgestell aufgebaut, einen HENSCHEL-Dampferzeuger.

Die Messe bot neben dem CEPROMA-Stand sehr viele Hinweise auf das vielfältige Fertigungsprogramm der HENSCHEL-WERKE. Mit den hier veröffentlichten Bildern ist fast ein Querschnitt durch die gesamte HENSCHEL-Fertigung gegeben. An sehr günstiger Stelle, an der Haupt-

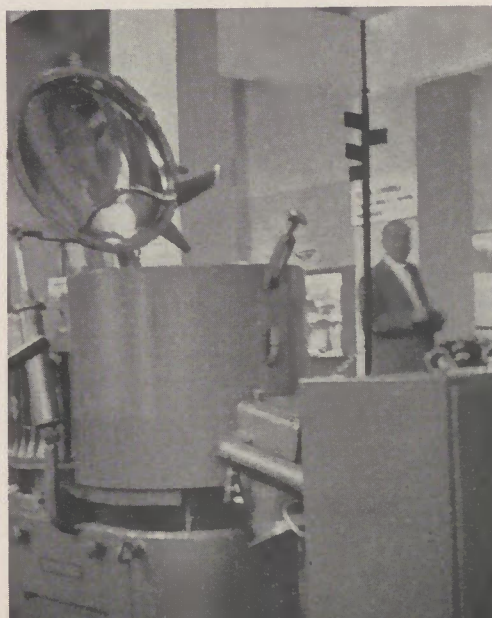


Bild 6

Sicherheit zuerst!

SICHER kennen Sie die Bedeutung des internationalen Not-Ruf-Signales S-O-S, das in allerhöchster Not gesendet wird. Wenn ich es heute als Leitmotiv dieser Arbeitsschutz-Betrachtung gewählt habe, dann deshalb, weil es offensichtlich höchste Zeit wird, etwas gegen die außergewöhnlich hohe Zahl von Unfällen in allen Lebensbereichen zu unternehmen.

Täglich lesen oder hören wir Meldungen über tödliche Unfälle am Arbeitsplatz, auf der Straße und im Heim, und es drängt sich die Frage auf, ob der Mensch den Gefahren des täglichen Lebens völlig hilflos ausgeliefert ist. Diese Frage muß mit einem klaren „Nein“ beantwortet werden. Es kommt im Grunde genommen nur darauf an, Gefahren rechtzeitig zu erkennen und sich entsprechend zu verhalten.

Wenn wir also erkannt haben, daß z. B. im Bereich des Betriebes das Schleifen ohne Schutzbrille zum Verlust des Augenlichtes, das Rauchen in feuergefährdeten Räumen zu Bränden oder Explosionen, nicht abgedeckte Antriebsmittel zum Erfassen der Kleidung und damit zu allerschwersten Unfällen führen können, dann müßte es m. E. nicht allzu schwer sein, sich so zu verhalten, daß keine Gefährdung auftreten kann.

ORDNUNG ist ein wesentlicher Faktor, um Unfallgefahren gar nicht erst aufkommen zu lassen. Schon in der Schule wird man mit der goldenen Lebensregel „Lerne Ordnung, übe sie, sie erspart dir Zeit und Müh“ bekanntgemacht. Leider hat man bei der Betrachtung der Verhältnisse in manchen Werkstätten oft den Eindruck, als ob diese Lebensregel in Vergessenheit geraten sei. Daß Ordnung aber nicht nur Zeit und Müh, sondern darüber hinaus Schmerzen und Leid ersparen kann, könnte eine nicht geringe Anzahl Unfallverletzter bei selbstkritischer Betrachtung ihrer Unfallursachen bestätigen.

Als Fußgänger verlegte Kabel oder Schläuche, auf Leiter-Tritten abgelegtes Werkzeug, gegen Umfallen nicht gesicherte Gas- oder Sauerstoffflaschen, verstellte Verkehrswege und Zugänge zu Schaltstellen, Feuerlöschgeräten und Krankentragen, sind nicht nur Zeichen von Unordnung, sondern Unfallquellen allerersten Ranges. Sie zu vermeiden sollte bei etwas Nachdenken nicht allzuschwer fallen.

SAFETY FIRST – Sicherheit zuerst! Ein Wahlspruch, der in der sogenannten „Neuen Welt“ von Kindheit an immer wieder im Bewußtsein aller Menschen wachgehalten wird, ist mitbestimmend dafür, daß in Amerika die Zahl der Unfälle vergleichsweise wesentlich niedriger ist als bei uns.

Es ist eine bekannte Tatsache, daß Unkenntnis der Gefahr ebenso wie der dauernde Umgang mit ihr – und die damit verbundene Gleichgültigkeit ihr gegenüber – häufige Unfallursachen sind. Der Unkenntnis kann durch Hinweis auf die Gefahr (besonders bei Neueingestellten) begegnet werden; eine Aufgabe der betrieblichen Vorgesetzten und der Organe des Arbeitsschutzes. Dauernder Umgang mit der Gefahr aber darf niemals zur Gleichgültigkeit verleiten.

Gefahr- und sicherheitsbewußtes Handeln ist also wesentliche Voraussetzung zur Vermeidung von Arbeitsunfällen. Gegenseitiges Aufmerksammachen auf bestehende Gefahren ist nicht nur eine menschliche Verpflichtung, sondern auch Beweis echter Arbeitskameradschaft. Ein Schweißer, der, ohne seine am gleichen Fahrerhaus mit leichtbrennbarer Reinigungsflüssigkeit arbeitenden Kollegen zu warnen, seine Tätigkeit ausübt, handelt nicht nur rücksichtslos, sondern darüber hinaus verbotswidrig. Sorgen wir alle dafür, daß unser Gewissen nicht dadurch belastet wird, daß durch Rücksichtslosigkeit oder Fahrlässigkeit andere Arbeitskollegen körperlichen Schaden erleiden.

Unfallverhütung darf aber nicht nur auf den betrieblichen Bereich beschränkt bleiben, sie darf nicht am Werkstor enden. Die traurige Tagesbilanz allein in der Bundesrepublik Westdeutschland beträgt fast 50 Verkehrstote. 400 000 Menschen werden jährlich im gleichen Gebiet durch Verletzungen im Straßenverkehr z. T. schwerstens geschädigt. Das sind alarmierende Zahlen und eine ernste Mahnung vor allem an die motorisierten Verkehrsteilnehmer: „Seid fair im Verkehr.“ Die stärkste Gefährdung im Straßenverkehr besteht zweifellos in den Spitzenzeiten zu Beginn bzw. Ende der Arbeitszeit. Schon manchem wurde eine Sekunde Unaufmerksamkeit zum Verhängnis. Darum Augen auf im Verkehr, und immer daran denken: Fußgänger sind auch Menschen und kein Freiwild!

Schon heute registrieren wir in der Bundesrepublik zwei Millionen Körperbehinderte durch Unfälle. Wieviel Schmerzen und Leid diese Zahl beinhaltet, kann nur der richtig ermessen, der zu diesem Personenkreis gehört. Sorgen wir alle durch sicherheitsbewußtes Verhalten dafür, daß uns und anderen dieses Los erspart bleibt. Denken wir täglich bei allen unseren Handlungen:

**im Betrieb,
auf der Straße
und im Heim:**

Sicherheit zuerst!

Paulus, Sicherheits-Ingenieur

**Man
kann auf drei Arten
klug werden**



1. Durch Nachdenken – das ist die edelste.
2. Durch Nachahmen – das ist die leichteste
3. Durch Erfahrung – das ist meist die bitterste!



Freud und Leid der Henschel-Segelflieger

Große Aufregung ist im Segelfliegerlager auf dem Dörnberg bei Kassel. Der Wetterdienst Gießen hat gutes Überlandflugwetter gemeldet. Hier und da sieht man einen Segelflieger, der noch einmal verstohlen auf die Landkarte schaut, oder sich eine Tafel Schokolade als Startverpflegung kauft. Die Segelflugzeuge werden aus der Halle geholt und zum Startplatz gerollt. Mit dem Kübel wird das Telefonkabel vom Start bis zur Schleppwinde ausgelegt und das Schleppseil zum Start gebracht.

Drei Fliegerkameraden haben einen 330-Kilometer-Zielstreckenflug nach Metz (Frankreich) angemeldet. Es ist bitter kalt, ich ziehe meinen Mantel an und denke: „Wie immer, wenn gutes Flugwetter ist, sind es zuviel Segelflieger und zu wenig Segelflugzeuge.“ Gerd, unser Hubschrauberpilot, hat schon auf manchen Start verzichtet.

Die ersten Maschinen starten. Willi, der sonst seinen Henschel-Wagen fährt, hat Anschluß mit dem Segelflugzeug Ka 7 an eine Wolke gefunden, verschwindet kurz in ihr und kommt mit Südkurs wieder aus ihr heraus. Das Segelflugzeug Ka 8 landet, der Pilot hat keinen Aufwindbart gefunden, der ihn zu den Wolken getragen hätte. Auch Horst, der werktags in der Halle M 52 in Mittelfeld an der Drehbank steht, hat Pech und muß landen.

Dann bin ich an der Reihe, steige ein; das Seil strafft sich, und die schwere 165 PS Schleppwinde zieht mich in die Lüfte. Die Böen schütteln das Segelflugzeug, der Höhenmesser zeigt 880 Meter über NN, ich werfe das Schleppseil ab und habe durch Zufall gleich den Bart vom Dienst erwischt, der mich mit zwei Meter Steigen zur nächsten Wolke zieht.

Plötzlich wird es grau um mich; ich habe nicht aufgepaßt und bin in eine Wolke gekommen. Das Blindfluginstrument zeigt an, daß ich eine steile Linkskurve fliege. Da hilft nur eins: „Sturzflugbremsen ziehen und auf Kurs gehen.“ Als ich seitlich aus der Wolke herauskomme, bin ich über Altenbauna. Der Höhenmesser zeigt 2300 Meter, und der einzige Fallschirm, den wir haben, ist in der anderen Maschine. Aber es ist auch schon ein Meister vom Himmel gefallen. In der Kartentasche sind noch Landkarte und Sonnenbrille meines Vorgängers. Dort unten die Pfütze, das ist der Edersee. Ich entschieße mich zum Überlandflug. Fünf Stunden hält die Thermik noch an, wenn ich jede Stunde 60 Kilometer zurücklege, kann ich Metz noch erreichen.

Etwa 1000 Meter unter meiner linken Fläche kreist ein anderes Segelflugzeug. Über dem Kellerwald will mich wieder eine Wolke in sich hineinziehen. Diesmal passe ich auf und zische unter ihr mit 120 Kilometer Fahrt weg. Marburg ist bereits nach 30 Minuten Flugzeit erreicht, und Gießen verschwindet 15 Minuten später unter mir. Die Höhen des Taunus kommen näher. In Richtung der Stadt Idstein sehe ich ein Segelflugzeug absaufen. Die Berge werden höher, und mit nur 500 Meter überfliege ich den Feldbergturn in Richtung Nord-West.

Beim Überqueren der Luftstraße kreuzt ein Düsenjäger meine Flugbahn. Eine halbe Minute Bangen, bis er vorbei ist, denn die Wirbel einer Düsenmaschine können einem Segelflugzeug, ja selbst einer Sportmaschine, gefährlich werden. Der Rhein erscheint als Rinnal mit seinen typischen Inseln unterhalb der Mainmündung. Über der rheinischen Tiefebene stehen nur ein paar Kumuluswolken. Die erste Kumuli erreiche ich nach 30 Kilometer Gleitflug und 800 Meter Höhenverlust. Beim Hochkurbeln ist ein Flugzeug unter der Wolke zu sehen, welches wie steuerlos in der Luft herumfällt. In 1500 Meter Höhe habe ich es erreicht. Es ist ein kleines Flugmodell, das seinem Besitzer davongeflogen ist. Da auch der Zusammenstoß mit einem Flugmodell in der Luft gefährlich sein kann, so verdrücke ich mich in Richtung Pfälzerwald.

Westlich von Kaiserslautern steht eine Wolke. Das Vario-meter zeigt aber beim Anflug kein Steigen mehr an. Es ist bereits 17.30 Uhr, und der Aufwind ist schlafen gegangen. Außer der Düsenjägerrollbahn ist kein geeigneter Landeplatz zu sehen. Also weiter nach Westen fliegen, denn eine Landung auf dem Flugplatz heißt Gerichtsverfahren und Luftfahrerschein-Entzug. Bei Hauptstuhl sehe ich eine Wiese, die mir geeignet erscheint, eine Landung zu wagen. Landeklappen ausfahren, Parallelanflug, Querabflug, Landeanflug mit

Unsere Bilder

Bild oben: Nach der Landung bei Landstuhl in der Pfalz.

Bild rechts: Nachdem die Polizei die Passanten von der Wiese verwiesen hat, wird der Unfall und der Flurschaden aufgenommen.





Segelfliegerkameraden aus Landstuhl/Pfalz bergen das beschädigte Segelflugzeug Ka 8.

70 Kilometer Geschwindigkeit, und jetzt das Flugzeug abfangen! Es reißt mich erst nach rechts, dann nach links, ein kurzes Knacken, und das Segelflugzeug steht still.

Nach dem Aussteigen stehe ich im kniehohen Gras. Das Flugzeug war schräg gegen die Böschung eines überwachsenen Weges geflogen, der wegen des hohen Grasses nicht zu sehen war, und hatte sich um seine Achse gedreht. Der Rumpf ist nun verbogen, und die linke Fläche gerissen. Das Segelflugzeug ist reif für eine Reparatur nach einem schönen Flug und einer Landung bei einem Flugplatz, auf dem nicht jeder landen darf.

Mein Anruf nach dem Dörnberg löste keine Freude aus, denn jeder wußte, wir Henschel-Segelflieger müssen Monate warten, bis wir uns auf unserer Ka 8 wieder in die Lüfte erheben können.

Wilhelm Schmidt (TPAG)



„Herr Professor, nehmen Sie einen Schirm mit, es zieht sich im Osten ein Unwetter zusammen!“

„Geben Sie mir lieber zwei Schirme, im Süden sieht es auch nach Regen aus!“



„Bist du schon an der Stelle, wo es rauskommt, daß der Chauffeur der Mörder ist?“

Frau Lorenz ist gegangen

Von Jo Hanns Rösler

Herr Eduard Meitingner, der Ehemann, kam nach Hause. Er hatte einen anstrengenden Tag hinter sich. Herr Eduard Meitingner freute sich auf das Abendessen. Als er die Tür zum Wohnzimmer öffnete, blieb er überrascht stehen.

„Nanu!“ rief er.

Er ging näher zum Tisch und rief abermals:

„Nanu!“

Dann rief er nach seiner Frau:

„Monika!“

Monika war eine Augenweide. Zehn Jahre waren sie verheiratet. Das Glück hatte sie verschönt. Verheiratetsein ist schon ein Vergnügen, wenn man es versteht wie Eduard, seine Frau fröhlich zu machen. Sogar eine Köchin hatte er ihr zugebilligt. Aber im letzten Jahr war das Eheleben gar nicht mehr so heiter gewesen, das Essen karg, die Gemütlichkeit dahin, jeder Besuch war unwillkommen, und wenn Eduard in die Badewanne steigen wollte, gab es jedesmal eine lange Debatte. Und gegessen wurde von der Wachsleinwand. Um so erstaunter war darum Eduard über den so schön gedeckten Tisch, wie er ihn seit einem Jahr nicht mehr gesehen hatte. Sogar das Dufflein von einem würzigen Braten und einem gebackenen Kuchen, also sozusagen zwei verheißungsvolle Duffleins, zogen durch die Küchentür herein.

„Erwarten wir Besuch, Monika!“

„Nein. Warum?“

„Weil der Tisch so schön gedeckt ist.“

In der Tat, der Tisch sah aus wie in den guten alten Zeiten. Da lag ein weißes Damasttisch Tuch auf, da standen Teller und Schüsseln in angenehmer Verschwendung, die guten Gläser in ihrem schönen Glanz, silberne Bestecks, Vorlegegabeln, die Butterdose, der Brotkorb, das Senffäßchen, eine Schale mit bunten Blumen, aus der Küche duftete es verheißungsvoll herein und Monika war wieder so schön und heiter wie früher, ein helles Kleid, ein Schürzlein vorgebunden — alles appetitlich und einladend.

„Was bedeutet das?“ fragte Eduard.

„Wir essen hinfort immer so.“

„Auch warm?“

„Auch warm, wenn es dich freut.“

Eduard dachte an sein Abendessen während der letzten Jahres. Das war immer ein trauriges Abendessen gewesen. Da war der Tisch mit Wachsleinwand gedeckt, es gab immer nur kalt und ohne Teller, man aß die Wurst aus dem Papier, den Schinken aus dem Papier, die Butter aus dem Papier und die Semmeln aus der Tüte. Das Bier oder den Tee trank man aus Pappbechern. Und heute dieser schöngedeckte Tisch mit allem, was dazugehört?

„Ich habe noch eine Überraschung für dich, Eduard.“

„Noch eine?“

„Du kannst wieder jeden Tag im Bad baden.“

„Wirklich?“

„Du kannst dir wieder Besuch einladen, auch zum Abendessen.“

„Ernstlich?“

„Es gibt wieder selbstgebackenen Kuchen bei uns, und du kannst dir ein frisches Hemd anziehen, so oft du willst.“

„Dieser Wandel! Dieses Wunder!“

Da sagte Monika, und man hörte deutlich in ihrer Stimme den Stein davonrollen, der ihr vom Herzen gefallen war:

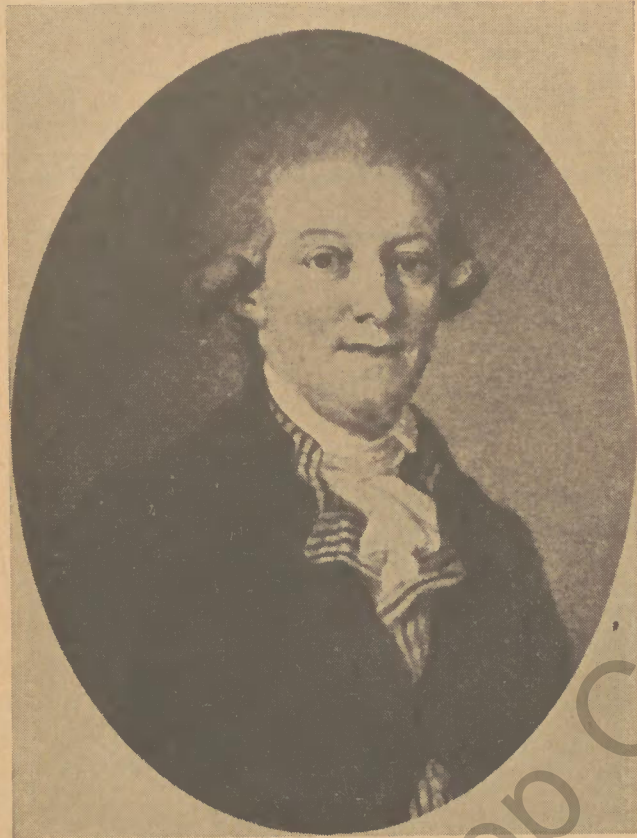
„Wir sind wieder frei und können in unserer Wohnung wieder tun und lassen, was wir wollen, ohne daß ich immer wegen der vielen Arbeit ein böses Gesicht zu sehen bekomme und hinter mir hergeschimpft wird — Frau Lorenz, unsere Köchin, ist gegangen...“

Erfolgreicher Erfinder völlig vergessen

Ratsdiener Janssen

erfand vor 200 Jahren die Stahlfeder

Am 18. Oktober 1748 verkaufte der Aachener Ratsdiener Johannes Janssen seinen ganzen Vorrat Stahlfedern, Stück für Stück für den riesigen Preis von 4 Reichstalern. Zwar kaufte man seine Stahlfedern nicht so sehr aus dem



Grunde, weil sie besser und bequemer zum Schreiben waren als die üblichen Federkiele; man kaufte sie mehr als Erinnerung. Man wollte diese neuartigen, blaublitzenden Dinger als Erinnerung behalten, genau wie heutzutage den Dele-

gierten auf einer Konferenz, auf der ein Friedens- oder anderer wichtiger Vertrag geschlossen wird, die goldenen Füllhalter, mit denen die Unterschrift vollzogen worden ist, als Geschenk angeboten wird.

Auch in Aachen wurde am 18. Oktober 1748 ein Frieden geschlossen; wieder einmal ein Frieden, und was Aachen betrifft, war es der zweite Frieden von Aachen. Er beendete den österreichischen Erbfolgekrieg, England und Holland schlossen Frieden mit Frankreich, dem sich dann noch Österreich, Preußen, Sardinien und Spanien anschlossen.

An einem solchen Tage sind seit jeher die hohen Delegierten wohlgelaunt, und so hielten sie es für eine launige Geste und Freundlichkeit des Magistrates, als der Ratsdiener Janssen ihnen zur Unterschrift an Stelle von Gänsekielen die ersten auf der Welt angefertigten Stahlfedern in die Hand drückte.

Aber es war keine Aufmerksamkeit des Rates, sondern es war das Produkt von Ratsdiener Janssen. „Es sind die Federn des Friedens“, erklärte Janssen den hohen Delegierten, und sie betrachteten lachend die seltsamen Dinger. Jeder von ihnen setzte dann seine Unterschrift auf das Pergament, das den Frieden besiegelte. Man war erstaunt, daß die „Friedensfeder“ weniger spritzte und kratzte als die alten Gänsekiel.

Sieben Tage lang hatte Johannes Janssen an seiner Erfindung gearbeitet, und seine Frau glaubte oft genug, daß er vollkommen närrisch wäre. Janssen war kein Narr, aber er war ein Fantast. Er glaubte, daß nun die Zeit des ewigen Friedens gekommen sei, und ebenso war er davon überzeugt, daß er mit seiner Erfindung schwerreich würde. Jedoch beides traf nicht zu. Acht Jahre nach dem Abschluß des Aachener Friedens war wieder Krieg in Europa, der siebenjährige Krieg brach aus. Man schrieb wieder mit Blut, und wer mit Tinte schrieb, gebrauchte weiter die alten Gänsekiel.

Erst Jahrzehnte später kam die Erfindung von Johannes Janssen langsam in Schwung; nur wußte kein Mensch mehr etwas von dem ersten Erfinder. 1780 war es W. Harrison aus Birmingham in England, der die Stahlfeder aufs neue erfand. 1790 kam Alouis Senefelder, der Erfinder des Steindrucks, auf die Idee, sich für den eigenen Gebrauch stählerne Federn aus einer Taschenuhrfeder zurechtzuschneiden, und 1830 hieß ein anderer Erfinder, wieder in England, James Perry. Dieser war auf den klugen Gedanken gekommen, die Stahlfeder zu schlitzen. Johannes Janssen war aber schon damals lange vergessen.

Für den Bücher- und Plattenschränk

Das sollten Sie lesen...

Aldous Huxley: Zeit muß enden. R. Piper und Co. Verlag, München. Der siebzehnjährige Dichter Barnack, die Hauptfigur des Romans, wird von seinem Vater mit spartanischer Strenge erzogen. Er flieht nach Italien und verstrickt sich dort in tiefe Schuld. Aber diese Handlung dient dem Autor nur als Gerüst; überall ist der erzählerische Einfall mit einer Fülle von Gedanken, die vom Reichtum des europäischen Geistes geprägt sind, durchwoben. Die

Figuren des Romans werden zu Trägern geistiger Auseinandersetzungen, die Ereignisse zu Sinnbildern menschlichen Lebens. Ein empfehlenswertes Buch für Geschenkzwecke.

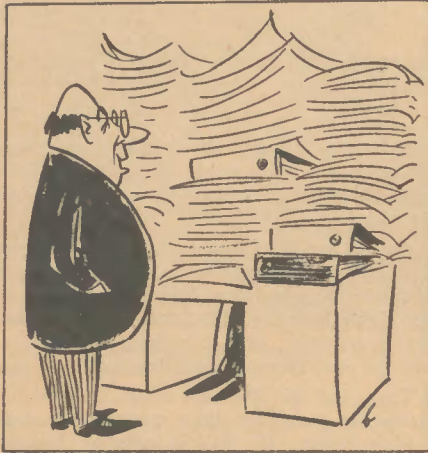
Das sollten Sie hören...

Einen großen Querschnitt durch das Musical „My Fair Lady“ nach Shaws „Pygmalion“ hat Polydor auf einer Langspielplatte herausgebracht. Die deutsche Ideal-Besetzung — darunter Peter Alexander und Willy Millowitsch — interpretiert die reizenden

Melodien ganz nach unserem Geschmack. Ein netter Ohrenschaus (Best.-Nr. Polydor 46 653 LPHM). —

Auf einer MGM-Platte der Deutschen Grammophon-Gesellschaft hören wir Conny Francis mit ihren schönsten Chansons, darunter „Eine Insel für zwei“ und „Lili Marleen“. Die reizende Stimme dieses Teenagers kommt in diesen Liedern voll zur Geltung (Best.-Nr. MGM 63 019). — Wer muß nicht über Heinz Erhardt und Willy Millowitsch herzlich lachen? Hören Sie sich diese Polydor-Platte an, aus der die „Hämmerchen-Polka“ und andere Erfolgslieder der beiden großen Humoristen tönen (Best.-Nr. Polydor 21 452 EPH).

Nach dem Urlaub



„Sie haben uns gefehlt, Herr Läubli, --
haben Sie schöne Ferien gehabt?“



„Na, Erika, wie hast du den ersten Tag nach dem Urlaub verbracht?“

Der Schiedsspruch der Königin von Saba (Aus dem Jahre 950 v. Chr.)

Die Königin von Saba soll eine äußerst kluge Frau gewesen sein. So steht von ihr in der Bibel (Erstes Buch von den Königen, Kap. 10), daß sie den bekannten König Salomo besucht und ihm Rätsel aufgegeben hat. — Eines Tages wurde ihr in ihrem Reich folgender Rechtsstreit vorgetragen: Zwei Bauern lagen sich wegen eines kleinen Streifen Landes in den Haaren, von dem jeder ein Stück für sich beanspruchte. Nun sollte die Grenzlinie so gezogen werden, daß keiner übervorteilt würde. Die Königin von Saba dachte etwas nach und schlichtete dann mit leichter Hand den Streit, ohne den Acker je gesehen zu haben. Wie lautete ihr einfacher Schiedsspruch?

(Lösung an anderer Stelle der Ausgabe.)



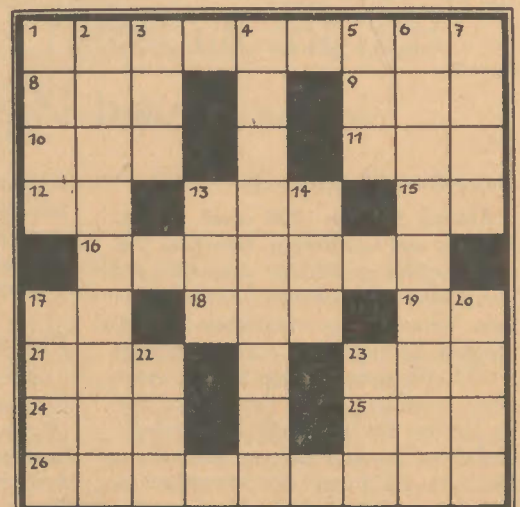
Raten Sie mit . . .

Unser Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Menschenfresser, 8. griechisch: gleich, 9. große Tür, 10. lateinisch: ist, 11. Einheit der Energie, 12. chemisches Zeichen für Silizium, 13. griechisches Vorwort, 15. chinesisches Brettspiel, 16. Gang in Bergwerken, 18. Gebirgswiese, 19. Tierprodukt, 21. japanisches Längenmaß, 23. Abkürzung für physikalische Atmosphäre, 24. Sammlung von Aussprüchen, 25. griechischer Buchstabe, 26. Feldherr (Mhz.).

Senkrecht: 1. Geröll, 2. Mitarbeiter, Gehilfe, 3. Elend, 4. Verstand, 5. griechische Rachegöttin, 6. Stielbrille, 7. lateinisch: folglich, 13. portugiesische Besitzung, 14. Grottenlurch, 17. Verordnung, Erlaß, 20. arabisch: Glaube, 22. Fluß in Polen, 23. Abkürzung für Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft.

Auflösung des Rätsels an anderer Stelle der Ausgabe.





Henschel- Werksorchester auf großer Fahrt

Konzerte in Essen und Antwerpen

Insgesamt 51 Mitglieder des Henschel-Werksorchesters begaben sich vor kurzem auf eine längere Reise. Erstes Ziel war die 700 000 Einwohner zählende Metropole des Ruhrgebietes, Essen, in deren Mauern das 15. Deutsche Sängerfest durchgeführt wurde. In Essen erwartete uns bereits die erste größere Aufgabe, zu der wir uns verpflichtet hatten, nämlich zur musikalischen Umrahmung der großen Chorfeier des Mitteldeutschen Sängerbundes. Der Schloßpark



von Essen-Borbeck mit seinem sehenswerten alten Wasserschloß, der ehemaligen Sommerresidenz der Essener Fürst-äbtissinnen, war so recht als Kulisse geeignet für diese eindrucksvolle Feier. Lange vor Beginn der eigentlichen Chorfeier konzertierte die 36köpfige Blaskapelle der Henschel-Werke und lockte, trotz ungünstigen Wetters, Tausende von

Zuhörern an, die nicht mit Beifall sparten und immer wieder Zugaben verlangten. So spielten sich unsere Musiker in die Herzen der etwa 8000 bis 10 000 Essener Zuhörer hinein. Keiner von uns ahnte, daß dies der Anfang eines Erfolges werden sollte, der sich am gleichen Abend beim Konzert des Henschel-Streichorchesters im Saalbau der Stadt Essen, im vom brandenden Verkehr umtosten Stadtgarten gelegen, wiederholte. Nicht endenwollende Beifallsstürme aber gab es, als das neu ins Leben gerufene 13köpfige Henschel-Tanzorchester zum Tanz aufspielte.

Die Begeisterung der Essener Bevölkerung erfüllte uns mit Stolz und gab uns das notwendige Selbstvertrauen für den nächsten Tag, an dem wir uns am Festzug, dem eigentlichen Höhepunkt des 15. Deutschen Sängerfestes in Essen, beteiligten. Über 4000 Fahnenträger, Trachtengruppen aus dem ganzen Bundesgebiet und aus Tirol marschierten neben Wildwest- und Indianergruppen aus Kanada und Amerika von den Grugahallen in die von Menschenmassen umsäumten Straßen der Innenstadt. 24 Musikkapellen in historischen und folkloristischen Kostümen begleiteten den drei Kilometer langen Festzug. Allen voran rollte der Bannerwagen mit der ältesten Fahne des Deutschen Sängerbundes und der Fahne der Ulmer Meistersinger. Die 36köpfige Henschel-Blaskapelle, die zahlenmäßig größte Musikkapelle im Festzug, mit ihren schmucken weithin sichtbaren blauen Anzügen, führte den Marschblock des Mitteldeutschen Sängerbundes mit dem Festwagen Louis Spohrs, des in Kassel ehemals wirkenden Komponisten und Violinvirtuosen, an. Ein großartiges Bild bot sich den Zuschauern, und wieder war die gleiche Begeisterung wie am Vortag. Zurufe aus den Menschenmassen „Henschel ahoi“, oder „Fullewasser, Fullewasser“ deuteten an, daß wir durch die vorher gegebenen Konzerte bereits viele Freunde gewonnen hatten. Zwischenrufe wie „Jetzt kommt Goergens Leibgarde“ stärkten uns nur in dieser Auffassung und zeigten

Unsere Bilder:

Links oben: Die Henschel-Blaskapelle im Festzug während des Bundes-Sängerfestes in Essen.

Links und rechts unten: Das Henschel-Blasorchester beim Platzkonzert während des Bundes-Sängerfestes im Schloßgarten Essen-Borbeck.





uns, daß eben auch die Essener Bevölkerung viel Sinn für Humor hat.

Nach dem Festzug wurde ein Frühstück vom mitgenommenen Proviant eingenommen, und der bereitgestellte Omnibus brachte uns über Holland, wo ein in Haalen vorbereitetes Abendessen allen gut mundete, über die belgische Grenze nach Antwerpen-Deurne, dem nächsten Reiseziel. Unser Besuch, der seit langer Zeit vorbereitet war, galt der neuen Henschel-Tochtergesellschaft, Naamloze Vennootschap Henschel-Belge Société Anonyme, wo wir durch den dortigen Betriebsleiter, Herrn *Ingen d o h*, und den kaufmännischen Leiter, Herrn *S a l e n d e r*, freundlich begrüßt wurden.

Nach der Werksbegehung der Henschel-Belge wurde am nächsten Tage eine Besichtigung der Stadt Antwerpen durchgeführt. Antwerpen, Kunststadt und Welthafen zugleich, aber mit wenig Industrie, ist heutzutage ein ansehnliches Zentrum des Fremdenverkehrs. Der Ursprung der Stadt Antwerpen liegt in einer fernen Vergangenheit. Die Burg selbst ist vom Adel erbaut worden. Der Ortsname Antwerpen ist archäologisch erklärt worden aus dem Namen des ersten Ansiedlungsortes „Aenwerpen“, was soviel wie „aufgeworfene Gründe“ bedeutet. Es lebt aber immer noch die mittelalterliche Sage des Riesen *Druon Antigon* fort. Der Riese wurde vom römischen Feldherrn *Silvius Brabo* getötet. *Brabo* hackte ihm die Hand ab und warf sie in die Schelde; daher, nach der Legende, der Name „Handwerpen“ (= Handwerfen).

Stadt und Hafen Antwerpen passen sich den modernen sozial-ökonomischen Erfordernissen an. Davon zeugen der großräumig angelegte Wohnungs- und Straßenbau am linken Scheldeufer. Von hier aus genossen wir von den höher gelegenen Promenaden einen weiten Blick auf den Strom, wo in einer stets wechselnden Atmosphäre viele Schiffe sich hastig bewegten. Hier bot sich uns ein fesselndes Schauspiel, und dieses eindrucksvolle herrliche Bild des Hafens wird uns immer in Erinnerung bleiben. Antwerpen hat vielerlei zu bieten. In seinen Museen, den herrlichen Kirchen, der alten Kathedrale und den prachtvollen alten Gebäuden, überall spürt man noch den Geist von *Rubens* und *Plantin*.

Neben dem Zentralbahnhof befindet sich der weltbekannte Tiergarten mit manchen seltenen Tieren, seinen einzigartigen Sammlungen und seinem Aquarium inmitten schöner Parkanlagen. Ein Rundgang durch diesen herrlichen Zoo beschloß den Nachmittag, und wir rüsteten uns schon wieder zu dem angekündigten Konzert in der *Expo Hal*, einer ehemaligen österreichischen Ausstellungshalle auf der *Brüsseler Weltausstellung*. Große weiße Plakate wiesen mit

riesigen blauen Lettern von öffentlichen Plakatsäulen auf dieses Großkonzert hin. Eingeladen waren neben der Belegschaft der Henschel-Belge die Vertreter der Stadtverwaltung, die auch mit ihrem Bürgermeister an der Spitze erschienen. Neben dem deutschen Konsul und seiner Gattin waren auch zahlreiche Vertreter des Geistes- und Kulturlebens anwesend. Die Tatsache, daß zahlreiche Vertreter der Verwaltung und Wirtschaft zugegen waren, zeigt, daß der Henschel-Belge große Bedeutung beigemessen wird und von den dortigen Gemeenteraadslid (Gemeindevertreter) größte Sympathien entgegengebracht werden. Nach einer Ansprache des Bürgermeisters und des Vertreters der Kasseler Henschel-Werke, Dr. *G o o s*, in flämischer Sprache, begann pünktlich das jeweils einstündige Konzert des Streich- und Blas-Orchesters, das mit stürmischem Beifall aufgenommen wurde. Danach hatte wieder das Tanzorchester mit allen Händen zu tun, zumal für die Tanzhungrigen auf den Plakaten Tanz von der Polka bis zum Twist angekündigt war. Bis in die Morgenstunden wurde eifrig getanzt.

Wie groß das Interesse an unserem Auftreten war, bewiesen zahlreiche Zeitungsreporter, die vor und nach dem Konzert sich um Interviews bemühten; dazwischen immer wieder das Aufblitzen der Kameras anwesender Bildreporter. Herr *Stan de B o e y - R o t e n*, Dirigent des Antwerpener Symphonie-Orchesters, war einer der ersten, der uns zu dem Erfolg beglückwünschte. *John de V o s*, Präsident und Vorsitzender des belgischen Orchesters Harmonie und weitere Herren der Gemeindeverwaltung schlossen sich den Glückwünschen an.

Wenn durch diese Veranstaltung, zu deren Gelingen alle 51 Mitglieder des Henschel-Werksorchesters beigetragen hatten, eine Brücke der Freundschaft zwischen den belgischen Mitarbeitern und dem Stammwerk geschlagen wurde und dadurch die enge Verbundenheit und die Zusammen-



gehörigkeit vertieft wurde, dann ist hiermit ein Stück gute Öffentlichkeitsarbeit geleistet worden. Für die Zukunft wäre zu begrüßen, wenn ähnliche Veranstaltungen diesen gewonnenen Kontakt festigen könnten.

Für ihre vorbildliche Haltung in Essen und Antwerpen sei den Mitgliedern des Orchesters gebührender Dank gesagt, die sich wiederum dafür bedanken, daß durch die Unterstützung des Vorstandes ihnen diese erlebnisreiche Fahrt ermöglicht wurde.

Heinz Theune (PAE)

Unsere Bilder:

Links oben: Das Henschel-Werkorchester in seiner schmunken Kleidung vor dem Rathaus von Antwerpen.

Rechts: Während des Platzkonzertes des Henschel-Blasorchesters anläßlich des Essener Sängertreffens sammelten sich viele Tausende von Zuhörern an.

Time-Interview mit Dr. Fritz-Aurel Goergen

Das bekannte amerikanische Nachrichten-Magazin "Time" veröffentlichte vor einiger Zeit ein Interview mit Dr. Fritz-Aurel Goergen. In dem Interview, das wir im Faksimile veröffentlichen, heißt es u. a.:

"... Wenn es darauf ankommt, Dinge in Gang zu setzen, scheint Goergen über sich selbst hinauszuwachsen... Als er vor fünf Jahren dazu ausersehen war, die Henschel-Werke zu leiten, warf Goergen zunächst ohne Umstände den größten Teil der Henschel-Führung hinaus, ordnete sofort die Umstellung der Fertigung auf Diesel- und elektrische Lokomotiven an... und bereicherte das Erzeugungsprogramm mit Straßenbau-Maschinen, Werkzeugmaschinen, Schiffsmotoren, Militärfahrzeugen und Hubschraubern. Viele der neuen Erzeugnisse wurden auf Grund von Lizenzabkommen, wie z. B. mit US-Firmen - E. W. Bliß (Walzwerke) und Prodex (Plasticmaschinen) - gebaut. 1960 hatte Henschel seine Umsätze verdreifacht und wies einen Gewinn von 3 250 000 Dollar auf."

Über die Beteiligung des amerikanischen Konsortiums an den Henschel-Werken erklärte Dr. Goergen in diesem Interview: "Ich sehe große Vorteile in einer Zusammenarbeit mit amerikanischen Firmen hinsichtlich unserer gemeinsamen politischen Aussichten, solange wir uns darin einig sind, daß Europa nicht Amerika und Amerika nicht Europa ist."

sembly and assembly plants. Until Mexican technicians can be trained, mechanical parts will be made in Bremen—and production of complete cars for the European market may also be resumed there. Ultimately, however, Impulsora hopes to turn out 15,000 to 20,000 Mexican-produced Borgward PP 1000 and Isabella each year. In the meantime, the new consortium expects to pick up change by selling spare parts to owners of the thousands of German-made Borgwards still in circulation all around the world.

WEST GERMANY

The Little Man

Less than five years ago, oblivion loomed for West Germany's proud old Henschel Works. Founded in 1810 as a family machine shop, Henschel had long ranked as Europe's biggest producer of railroad locomotives and one of the Continent's major truck builders. But in the years following World War II, the company's family management stubbornly continued to concentrate on steam locomotives while Europe's railroads clamored for diesels and electrics. By 1958 Henschel was losing \$2,000,000 a year, and creditors were beginning to encircle its huge new plant in the Hessian city of Kassel.

In desperation, a consortium of West German banks brought in as boss of Henschel a most atypical German industrialist—short, swarthy Fritz-Aurel Goergen, 51. Goergen makes no pretense to gentility or polish. In sports, his tastes run to soccer and pigeon raising, his favorite drink is the traditional German guiser's tipple of "steel and iron" (schnapple mixed with beer), and an unwelcome visitor to his office is apt to be presented with a calling card bearing a highly ribald piece of



Henschel's Goergen. Strong tastes—and sales to match.

advice. Fritz-Aurel Goergen proudly describes himself as a "little man."

When it comes to running things, Goergen seems taller. The son of a small-candy shop proprietor, Goergen started out as an accountant, and in the aftermath of World War II was named director of a small fragment of the prewar Thyssen steel empire. Within ten years he had built it into Germany's second largest steel company—only to be booted out with \$600,000 in severance pay when aristocratic Frau Amelie Thyssen, the company's largest stockholder, decided that the brass Goergen was not her dish of tea.

No Ceremony. When he was picked to run Henschel five years ago, Goergen unceremoniously began by firing most of

Henschel's top management, decreeing immediate switch into diesel and electric locomotives and cutting the company's truck line from 45 models to ten. Simultaneously, he diversified into road-building equipment, machine tools, diesel generators, military vehicles and helicopters. Many of the new products were built under licensing agreements with such firms as E. W. Bliss (road builders) and Prodex Corp. (plastic machinery). In 1960 Henschel had tripled its sales, was showing a profit of \$3,250,000.

At the time he joined Henschel, Goergen bought up 77.5% of the company stock, and by the end of 1960 he owned 95% of it. Last year he sold a 43.4% interest in the company to Paris-based American financier Joseph R. Nash and a 4.8% consortium including the Morgan Guaranty Trust Co., Yale University, the General Time Co. pension fund, and others. The reason for the sale was that Goergen, finding it hard to persuade German banks to meet his ever-mounting demands for expansion capital. But he also had a financial motive. Says he: "I see great advantages in cooperation with American firms in view of our common political outlook—so long as we understand Europe is not America and America is not Europe."

Souvenir. Today, on the wall of Kassel board room, Fritz-Aurel Goergen displays a selection of letters from German bankers. Written as late as January of last year, they all protest nervously at his ambitious expansion plans. Henschel. A target of \$122 million in 1961 for Henschel, complains one of the letters is "intolerable." Says Goergen, whose company has already hit \$125 million and is growing: "Putting those up for all to see is the revenge of the little man."

Hier spricht der Werksarzt

Das Rauchen von Frauen

Anlässlich einer Tagung des „Deutschen Medizinischen Informationsdienstes“ wurde von mehreren Wissenschaftlern auf die Gefahr des Kettenrauchens hingewiesen. Die Wissenschaftler meinten, das einzige Mittel, um gesundheitliche Schäden zu vermeiden, sei die Abgewöhnung des Rauchens. Rund 65 Prozent aller Raucherinnen altern vorzeitig. Von den nicht rauchenden Frauen dagegen nur 3,9 Prozent. 36 Prozent aller Raucherinnen leiden an Schilddrüsenerkrankungen, während bei Nichtraucherinnen nur 5,8 Prozent derartiger Beschwerden auftreten. In der Hauptsache werden vom Rauchen die chronische Bronchitis, der Krebs der Atemwege und die Lungenerweiterung gefördert, so daß man einen Schutz für Nichtraucher fordert. Das Rauchen sollte nach Meinung der Wissenschaftler bei öffentlichen Veranstaltungen, in allen öffentlichen Verkehrsmitteln, an den Arbeitsplätzen, in den Krankenhäusern und -heimen, sowie in der freien Natur verboten werden.

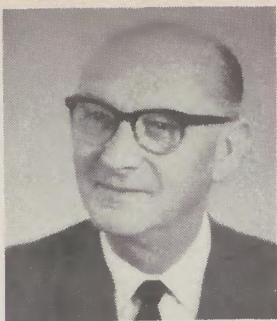
Kranke im Verkehr

Viele Leiden schließen Fahrtüchtigkeit aus oder beeinträchtigen sie erheblich: Hirntrauma mit Absenzen, Bewußtseinsstörungen, Epilepsien, Stenokardische Anfälle, Blutunterdruck kann bei schnellem Fahren als Folge der Kreislaufbelastung Bewußtseinsstörung bedeuten. Wer einseitig sein Augenlicht verliert, sollte

ein Jahr kein Auto steuern, bis er gelernt hat, einäugig Entfernungen zu schätzen. Erfährt der Arzt, daß ein Patient munter seinen Wagen steuert, obschon sein Leiden das verbietet, hat er die Pflicht, den Kranken zu ermahnen und dies in der Krankengeschichte oder auf der Karteikarte zu vermerken. Mehr zu tun, ist der Arzt gesetzlich nicht verpflichtet. Sein Wissen um den Gesundheitszustand des Patienten fällt unter das Berufsgeheimnis. Würde aber nun z. B. der kranke Autobusfahrer den Rat nicht befolgen und eine Reisegesellschaft von der Paßstraße in den eiskalten Alpensee chauffieren, so wird sich der juristisch schuldlose Arzt doch fragen, ob er nichts hätte unternehmen können. Fragwürdig bliebe eine Meldepflicht derartiger Fälle: Wenn ein Kranker gewärtigen muß, daß die Behörde von seiner Fahruntüchtigkeit unterrichtet ist, dann geht er nicht zum Arzt. In schwerwiegenden Fällen sollte der Arzt dem Gesundheitsamt dennoch Mitteilung machen, entscheidet Prof. B. Mueller, Ordinarius für gerichtliche Medizin an der Universität Heidelberg, denn nach seiner Berufsordnung ist der Arzt auch verpflichtet, für die Gesundheit der Allgemeinheit einzutreten. Hier wird der Arzt einem seelischen Konflikt unterliegen, und der betreffende Kranke sollte so vernünftig sein, und auf das Fahren verzichten, um nicht die Allgemeinheit und sich selbst zu gefährden; und den Arzt nicht in schwere Gewissenskonflikte zu bringen.

Dr. Dyllick

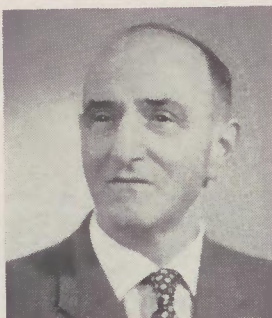
Georg Cramer begann seine Dreher-Lehre im Jahre 1912 im Werk Rothenditmold. Bereits 1914 zog er als kaum Sechzehnjähriger ins Feld, aber im Jahre 1918 wurde er nach einer Verwundung nicht mehr feldverwendungsfähig geschrieben und kehrte wieder nach Henschel zurück. In den Jahren 1935 bis 1938 war Georg Cramer als Kontrolleur bei der Heeresabnahme tätig, bis er im Jahre 1938 zum Werkmeister in der Großdreherei, Hobel- und Fräseerei ernannt wurde. 1951 erfolgte seine Ernennung zum Obermeister und 1961 zum Betriebsingenieur. Sein Motto ist, man soll versuchen, aus jedem Arbeitsstück das Beste zu



✂50✂ Georg Cramer
Betriebs-Ing.

machen. Der 64jährige Jubilar wird seinem Arbeitsplatz noch für einige Zeit treu bleiben. In seiner Freizeit widmet er sich vor allem seinem Garten, der, wie er sagt, viel Arbeit in sich birgt!

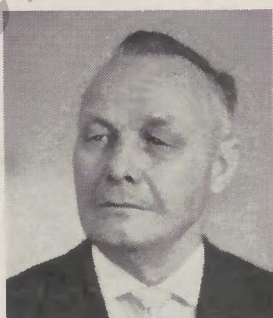
Am 24. Juni 1911 begann Hans Herbst als Schlosserlehrling in der Lok-Montage, die sich damals noch im Werk Kassel befand. „Am ersten Tag habe ich Schraubenköpfe abgefeilt, so daß ich am Abend Blasen hatte“, erinnert sich der Jubilar noch heute. 1916 zog er in den Krieg. Im Jahre 1920 kehrte er zurück in die Lok-Montage. Nach dem Zusammenbruch im Jahre 1945 war er sogar als Maurer an den Aufbauarbeiten unseres Werkes beschäftigt. 1948 wurde er zum Vorarbeiter ernannt, und im Jahre 1958 zog er mit der Dampflok-Montage ins Werk Rothenditmold. „Es war damals ein schwerer Tag für mich, wo man



✂50✂ Hans Herbst
Schlosser

doch so lange im Werk Kassel war!“ In Rothenditmold arbeitete er noch an der letzten Dampflok, bevor er 1959 in den Dampferzeuger-Bau wechselte. Sein Vater war ebenfalls 22 Jahre bei Henschel.

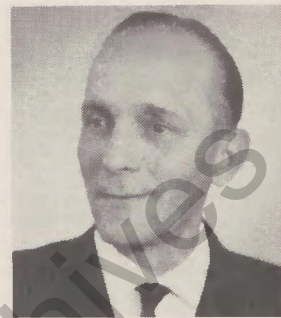
Im Jahre 1912 begann Robert Ludolph bei Henschel als Dreherlehrling im Armaturenbau. Wie er uns sagte, hätte er es sich damals nicht träumen lassen, dem Armaturenbau so lange, nämlich ein halbes Jahrhundert, die Treue zu halten. 1931 zog er mit dem Armaturenbau vom Werk Kassel nach Mittelfeld um, wo Robert Ludolph für einige Zeit alleiniger Dreher in der Werkstatt war. Bald wurde er zum Vorarbeiter ernannt und machte in den Kriegsjahren wieder einen Umzug mit, und zwar ins Werk Rothenditmold. Hier spezialisierte er sich auf Injektoren für unsere Dampflok, ein Projekt, das manch anderer beiseitegestellt hatte, erzählte er voller Stolz. Als sein Hobby



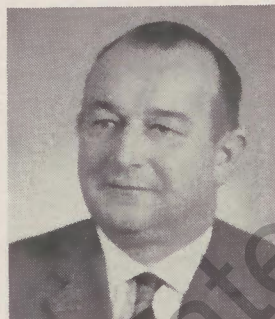
✂50✂ Robert Ludolph
Dreher

betrachtet der Jubilar seinen Garten, ferner gehört er dem Gesangverein „Liedertafel Waldau“ bereits über 40 Jahre an. Auch ist Robert Ludolph ein begeisterter Fahrradfahrer, denn er ist der Meinung, Sport hält gesund und jung!

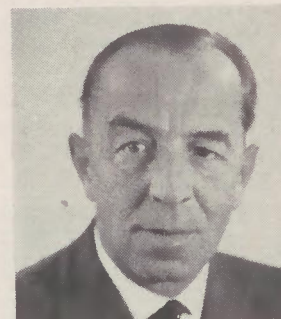
Jubilare im September



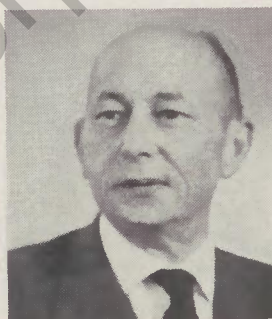
✂25✂ August Dammeier
Formermeister



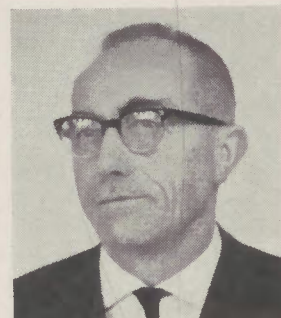
✂40✂ Herbert Ohde
Betriebsleiter



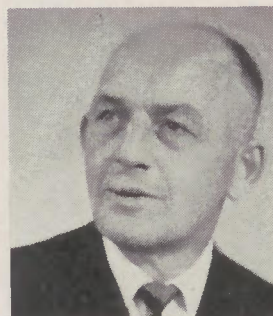
✂25✂ Konrad Decker
Schlosser



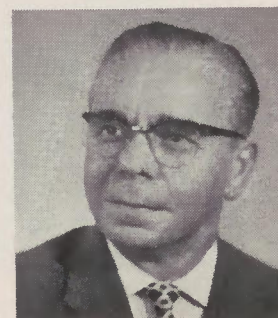
✂25✂ Karl Baumann
Bohrwerk-Helfer



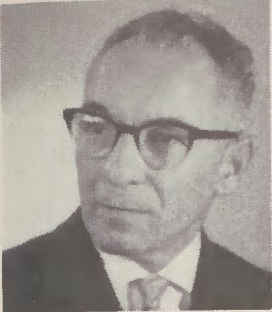
✂25✂ Dietrich Dunkhase
Betriebsleiter



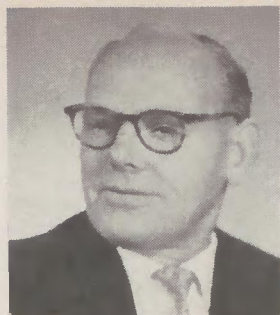
✂25✂ Christoph Behr
Schreiner



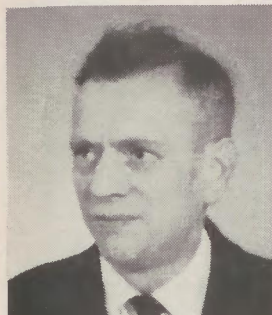
✂25✂ Karl Ehrhardt
Drechsler



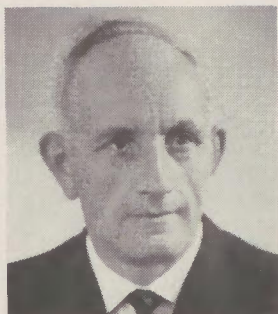
✂ 25 ✂ Leopold Eybl
Entgrater



✂ 25 ✂ Heinrich Peter
Stoßer



✂ 25 ✂ Justus Hellmuth
Prüfer



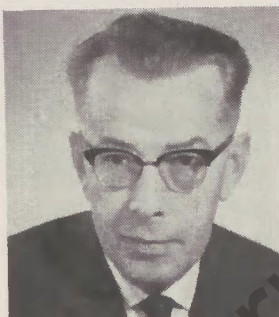
✂ 25 ✂ Josef Kalbhenn
Einfahrer



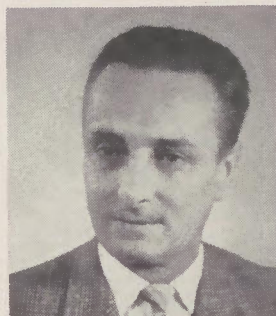
✂ 25 ✂ Heinrich Schaar
Dreher



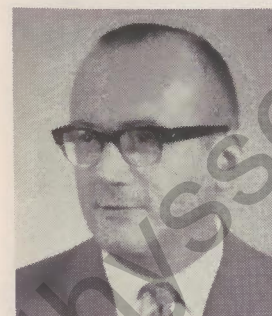
✂ 25 ✂ Wilhelm Jakob
Hilfsschlosser



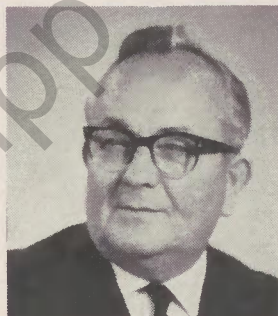
✂ 25 ✂ Georg Kröner
Mat.-Bewerter



✂ 25 ✂ Rudolph Strieder
Schleifer



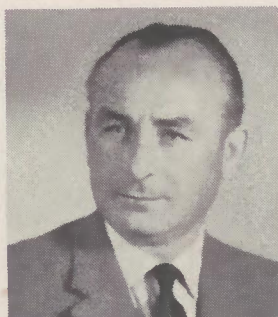
✂ 25 ✂ Hans Jordan
Gruppenleiter



✂ 25 ✂ Willy Maaß
Kraftfahrer



✂ 25 ✂ Erika Veh
Sachbearbeiterin



✂ 25 ✂ Konrad Peter
Former/Vorarbeiter



Henschel-Loks

für Indien

Jahrelange Bemühungen, in die Vorherrschaft der diesel-elektrischen Lokomotiven englischen Ursprungs im großen Stahlwerk Rourkela (Indien) einzubrechen, sind jetzt durch einen Auftrag zur Lieferung von drei diesel-hydraulischen Henschel-Rangierlokomotiven der Standardtype DH 240 B belohnt worden. Dieser Erfolg ist um so erfreulicher, da es uns bereits zum zweiten Male in diesem Jahr gelungen ist, Henschel-Lokomotiven für Indien zu buchen. Kürzlich wurden uns acht DH-Loks für das bekannte indische Werk Mysore Iron Steel Limited in Auftrag gegeben.

Henschel-Fußball-Pokal für Halle M 42

Den vom Vorstand gestifteten Henschel-Werks-Pokal gewann erstmals die Mannschaft M 42, die im Endspiel gegen Halle K 8 4:0 (0:0) gewann. (In unserer nächsten Ausgabe kommen wir ausführlich auf dieses Ereignis zurück).

Im Gästebuch notiert

Im August/September besuchten uns u. a. der Verkehrsminister von Kenia, S. Exc. Mr. Timothy Chokwe in Begleitung von Herrn Dolmetscher Diedrich; Dr. Luebbeke von der Weltbank; eine 24köpfige Delegation aus Marokko; Herr Dr. Hamacher aus Mexiko; eine National-Chinesische Delegation, bestehend aus den Herren Wang Yung Tsai, Vizepräsident der Fa. Formosa Plastic Corp., Wang Chin Shu, stellv. Betriebsleiter, Chain Yuan-Kun, stellv. Techn. Leiter von Formosa Plastic Corp.; Mr. Obinwa, Superintendent der Nigerischen Staatsbahn; zwanzig Vertreter der japanischen Industrie; Herr Dir. Maier vom Schweizer Bankverein und zehn schwedische Ingenieure in Begleitung von drei Herren der Bundesbahndirektion Kassel.

Unsere Spanier fleißige Sparer

Die bei uns beschäftigten 500 Spanier sind sehr sparsam; sie verfügen bereits über insgesamt 60000 DM Spareinlagen bei der Sparkasse Kassel. Das Kreditinstitut muß sogar an Zahltagen einen Dolmetscher einsetzen, so stark ist der Andrang der Spanier am Spar-schalter!



Ministerpräsident Zinn bei Henschel

Im Anschluß an eine Sitzung des Hessischen Kabinetts in Kassel besuchte Ministerpräsident Dr. Georg August Zinn aus traditioneller Verbundenheit die Henschel-Werke. Er wurde von Dr. Lutz am Eingang des Verwaltungsgebäudes begrüßt (unser Bild) und hatte dann eine mehr als zweistündige Unterhaltung mit den Herren Dr. Lutz und Dipl.-Ing. Hollmann. Der Vorstand erläuterte dem Ministerpräsidenten die weitere Entwicklung des Unternehmens und die Pläne für die nächsten Jahre. Dr. Zinn gab seiner Freude Ausdruck über die konsequente Unternehmenspolitik in den Henschel-Werken.

Henschel-Beitrag für „Junges Hessen“

Auf der vom Kulturwerk Nordhessen veranstalteten Wanderausstellung „Junges Hessen“ waren auch Henschel-Modelle und Fotos unserer Erzeugnisse zu sehen. Die Ausstellung fand reges Interesse bei jung und alt.

Werkshalle im Bau

Im Werk Kassel entsteht in unmittelbarer Nähe der Drehscheibe eine neue Halle. In einiger Zeit wird hier ein Teil der Sonderfertigung ihren Einzug halten.

„Grundstudienprogramm“ der Volkshochschule

Die Volkshochschule der Stadt Kassel hat in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund und der Industrie- und Handelskammer einen neuartigen, allgemeinbildenden Lehrgang ins Leben gerufen, der Kenntnisse und Fähigkeiten vermitteln soll, die für alle Prüfungen unerlässlich sind, in denen über das fachliche Können hinaus eine gute Allgemeinbildung gefordert wird. Gesellen- und Meisterprüfungen, kaufmännische Prüfungen aller Sparten usw.

Henschel-Jugend im „Hessenland“

Am 14. September rief die Jugendvertretung der Henschel-Werke zu einem Tanzabend im Parkhotel Hessenland auf. Tanz und künstlerische Darbietungen wechselten in bunter Folge, so daß die Stunden wie im Fluge vergingen. Es wurden Hunderte von jungen Henschelanern, die ihre „Stammzähne“ und „Stammtypen“ mitbringen konnten, an diesem Abend gezählt.

Unsere Bilder:

Bild links: „Ein Jahr Kassel-Bremen“ verkündete die Inschrift eines festlich geschmückten Busses. Unsere Mitarbeiter, die früher in den Borgward-Werken beschäftigt waren und die mit ihren Familien noch in Bremen wohnhaft sind, fahren seit bereits einem Jahr an jedem Freitagabend nach Hause. Wie sie uns vor ihrer Jubiläums-Heimfahrt versicherten, fühlten sie sich schon als richtige Henschelaner und bestätigten damit das gute Verhältnis zu ihren Kollegen.

Bild rechts: In den Henschel-Flugzeug-Werken fand kürzlich eine Überprüfung von 18 qualifizierten Betriebsangehörigen durch die Luftfahrt-Bundes-Anstalt, Braunschweig, statt. In der Prüfung ging es darum, die Lizenz als Prüfer im Wartungsdienst für Alouette II - Hubschrauber zu erwerben, die in jüngster Vergangenheit auch für den zivilen Luftverkehr zugelassen wurden. Unsere Aufnahme zeigt unsere 18 Teilnehmer im Kampf mit den Paragraphen während der theoretischen Prüfung in der Werkberufsschule. Der gesamte Prüfungsablauf verteilt sich auf drei Termine. Ende November erst wird sich zeigen, welche Erfolge zu verzeichnen sind. Wir wünschen auf alle Fälle unseren Henschelanern alles Gute!

Das Grundstudienprogramm 1962/63 beginnt am Dienstag, 23. Oktober 1962 und endet Mai 1963. Da die Teilnehmerzahl begrenzt werden muß, empfiehlt sich rechtzeitige Anmeldung bis spätestens 12. Oktober 1962, nur in der Geschäftsstelle der Volkshochschule, Kassel, Ständepplatz 16, Erdgeschoss, Zimmer 3.



Sie feierten Geburtstag

Wir gratulieren ...

... zum 65. Geburtstag:
Heinrich Leffler, 17. 9.

... zum 60. Geburtstag
Wilhelm Jakob, 10. September;
August Kunze, 24. September.

Sie haben geheiratet

Wir gratulieren 56 Werksangehörigen zur Vermählung:
Karl-Heinz Bärthel, Doris Becker, geb. Kindermann, Ingeborg Bettenhausen, geb. Mohrmann, Jochen Biebricher, Egon Böhler, Jürgen Braune, Ingrid Brede, geb. Wagner, Roswitha Ennulat, geb. Dolle, Karl-Heinz Erk, Ingrid Frhm, geb. Krug, Erwin Friedrich, Victoriano Garcia Rumbao, Karl-Heinz Glock, Ernst Graf, Karl-Heinz Gück, Alfred Gulde, Joachim Gehrke, Harald Harjes, Marliese Kaiser, geb. Althans, Manfred Kaschinsky, Claus-Dieter Kilian, Monika Kilian, geb. Gießler, Hans-Jürgen Kramer, Bernhard Kühnert, Otto Lubach, Friedrich Ludolph, Hans Maus, Irmhild Meers, geb. Glitzenhirn, Edgar Meers, Heinz Messing, Karl-Heinz Ning, Erich Opfermann, Karl Pfläging, Ursula Pitz, geb. Mattäus, Gerhard Pleyer, Horst Quast, Fernandez Ricardo Garcia, Karl-Heinz Riedel, Günther Rudolph, Fritz Schaf, Adolf Schinkel, Maria Schischka, geb. Sitikas, Karin Schneider, geb. Wiegand, Heidi Scholz, geb. Krüger, Gerhard Schützeberg, Karl-Otto Schulz, Heinz-Günther Seeliger, Hans-Dieter Sidon, Erich Steffen, Fritz Steiner, Heinz Stida, Irmgard Vaupel, geb. Demuth, Klaus Wagner, Martha Weber, geb. Germeroth, Horst Weinreich und Heinz Wenderoth.

Jubiläen - demnächst

40 Jahre: Hochhaus (38606/31340), 4. 10.; Neurath (37346/31351), 14. 10.; Pflüger (36849/23331/3), 20. 10.; Hense (B/24020), 21. 10.

25 Jahre: Umbach (B/18241), 1. 10.; Fenner (B/18330), 1. 10.; Pöhlmann (B/21540), 1. 10.; Hille (38116/16533), 1. 10.; Stieglitz (B/40020), 4. 10.; Fürneisen (39264/11664), 5. 10.; Röth (B/21366), 6. 10.; Wagner (42314/25340), 11. 10.; Dräbing (37485/24660), 12. 10.; Küchmann (43654/21340), 13. 10.; Küch (37785/20364), 14. 10.; Katzenberger (B/11741), 15. 10.; Elges (41628/21340), 15. 10.; Wilhelm (40553/40360), 25. 10.; Kather (44574/21973), 27. 10.; Schleuning (36304/31360), 27. 10.; Kilian (36197/33740), 28. 10.; Göllner (36775/31004), 29. 10.

Nicht mehr unter uns

Rentner August Hilgenberg
geb. 22. 10. 1877, gest. 9. Juli 1962
Lagerarbeiter August Ewert
geb. 13. 7. 1900, gest. 2. August 1962
Rentner Georg Uloth
geb. 14. 9. 1876, gest. 3. August 1962
Rentner Heinrich Fricke
geb. 22. 6. 1892, gest. 9. August 1962
Rentner Heinrich Hahn
geb. 14. 6. 1891, gest. 15. August 1962
Rentner Wilhelm Drücke
geb. 15. 5. 1895, gest. 18. August 1962
Werkpolizist Konrad Göbert
geb. 23. 1. 1912, gest. 18. August 1962
Stenotypistin Ilse Lesemann
geb. 23. 10. 1911, gest. 24. August 1962
Rentner August Götze
geb. 17. 11. 1895, gest. 26. August 1962
Rentner Gustav Bachmann
geb. 26. 9. 1889, gest. 26. August 1962
Rentner August Günther
geb. 8. 9. 1875, gest. 30. August 1962
Rentner Valentin Zilch
geb. 3. 6. 1888, gest. 3. September 1962

Henschel-Monteur heiratete in Kairo



Der seit 1959 in den Henschel-Werken beschäftigte, aus Ungarn gebürtige Elektromonteur Tibor Pflum, heiratete in Kairo seine Landsmännin Maria Shuba. Das junge Paar hatte sich während des bereits fast zwei Jahre andauernden Auslandseinsatzes von Tibor Pflum in Kairo kennengelernt, wo auch die Familie der Braut seit langem ansässig ist. Zu den Gästen des Hochzeitsfestes gehörte das gesamte zur Zeit in Kairo anwesende Henschel-Service-Team: Ing. Englert mit Gattin, Ing. Knap, sowie die Monteure Hiddersen, Preuß, Landgrebe, Beinhauer, Bernhardt, Becker, Jungklaus, Krupkat, Gehrke und Mathusek. Unser Bild zeigt das Brautpaar mit dem Henschel-Team vor der Kirche in Kairo.

Briefe an den Henschel-Stern

In der vorletzten Ausgabe des „Henschel-Stern“ wurde über amüsante Fehler bei großen Künstlern berichtet. Derartige Beispiele, daß der Künstler Tatsachen zugunsten der ihm vorrangig erscheinenden Komposition vernachlässigt, gibt es relativ häufig. Einem der in diesem Artikel aufgeführten Maler ist aber Unrecht getan worden. Albrecht Dürer hat nicht subjektiv geirrt, als sich seine Lucretia den Dolch in die Leber bohrte, sondern die Zeit. Bis über das Ende des Mittelalters hinaus nämlich galt die Leber als Sitz der Seele, woraufhin sämtliche Lucretien dieser Zeit das Messer am „falschen Ort“ ansetzen. Wissenschaft ist eben der gegenwärtige Stand unserer Irrtümer. Damit dürfte Albrecht Dürer aus dem Obligo entlassen sein.

R. S. (Werk Kassel)

Selbständiger Konstrukteur

Unter den Jubilaren in unserer Ausgabe 7/1962 war auch das Foto des Konstrukteurs Hans Grimm veröffentlicht worden. Wir teilen dazu ergänzend mit, daß Herr Grimm selbständiger Konstrukteur ist.

Auflösung der Rätsel von Seite 12

Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Kannibale, 8. Iso, 9. Tor, 10. est, 11. Erg, 12. Si, 13. Geo, 15. Go, 16. Stollen, 18. Alm, 19. Ei, 21. Ken, 23. Atm, 24. Ana, 25. Eta, 26. Strategen.

Senkrecht: 1. Kies, 2. Assistent, 3. Not, 4. Intellekt, 5. Ate, 6. Lorgnette, 7. ergo, 13. Goa, 14. Olm, 17. Ukas, 20. Iman, 22. Nar, 23. AEG.

Der Schiedsspruch der Königin von Saba

„Du, der Ältere, sollst die Grenze ziehen, und du, der Jüngere, sollst die Wahl zwischen den beiden Teilen haben!“

Unser **Titelbild** zeigt eine der 10 diesel-elektrischen Henschel-GM-Lokomotiven (1950 PS), die für Liberia gebaut werden und zum Teil schon ausgeliefert worden sind.

Unser **Rücktitel** zeigt einen der Großbehälter, die, wie auf den Seiten 2 u. 3 berichtet, jetzt im Kasseler Fuldahafen verladen wurden, in der Montage im Werk Rothenditmold.

Herausgeber: Henschel-Werke Aktiengesellschaft Kassel, Henschelstr. 2. Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Curt Lep.s. / Hausapparate 2657, 3250. Druck: Druck- und Verlagshaus Thiele & Schwarz, Kassel-Wilhelmshöhe. Ausgabe September 1962 (4. Jahrgang). Der „Henschel-Stern“ wird kostenlos an die Betriebsangehörigen ausgegeben. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

