

Der HENSCHEL-Stern

WERKZEITSCHRIFT DER HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



8 1961



2

Henschelaner zum Fall Borgward



Es ist sehr betrüblich, daß sich die 17 000 Kolleginnen und Kollegen der Borgwardgruppe in einer noch mißlicheren Lage befinden als die Henschelaner im Jahre 1957. Wir alle wollen nur hoffen und wünschen, daß sich beherzte Männer finden, die den Borgwardwerken wieder Auftrieb und der Belegschaft Sicherheit am Arbeitsplatz geben.

Anton Becker,
Lackierer im Kraftfahrzeugbau



Daß mit Borgward das letzte wirklich bedeutende Familienunternehmen dieser Industrie die Pforten geschlossen hat, ist eine Tragödie. Gleichzeitig sollte man jedoch die sich aus dieser Entwicklung ergebende Mahnung nicht übersehen, daß freie Marktwirtschaft und großräumige Wirtschaftsgemeinschaften ihre ehernen Gesetze haben. Es ist müßig, jetzt noch über die Gründe zu sprechen, die ein Großunternehmen wie Borgward in diese Situation bringen konnten. Zum Zeitpunkt der ersten Sanierungsaktion waren sicherlich noch genügend gute Ansatzpunkte vorhanden, um mit geeigneten und wirklich durchgreifenden Maßnahmen eine Wende zu erreichen. Eine konsequente Beschränkung des Produktionsprogrammes auf die wirklich ausgereiften Typen unter Berücksichtigung des Verhältnisses zwischen Selbstkosten und Verkaufspreis wäre meiner Meinung nach die erste Notwendigkeit dafür gewesen.

Rudolf Breuning
Bereichsleiter Kraftwagenbau



Der Fall Borgward zeigt uns, daß auch im Zeichen der Hochkonjunktur die Sicherheit des Arbeitsplatzes nicht immer gegeben ist. Eine klare wirtschaftliche Konzeption und rationelles Arbeiten sind die Voraussetzung für jede wirtschaftliche Sicherheit. Meine persönliche

Meinung zur Krise bei Borgward: ich finde es unbegreiflich, daß Herr Semler die vom Senat bewilligten 50 Millionen zum überwiegenden Teil zum Begleichen von Lieferantenschulden verwandt hat. Herr Semler, der sich zu Unrecht auch als Sanierer der Henschel-Werke bezeichnete, hätte nach meiner Auffassung die 50 Millionen zur Rationalisierung des Betriebs verwenden sollen.

Kurt Fischer,
Technischer Kaufmann
Betriebsrat und Aufsichtsratsmitglied



Die Ursachen zu den Ereignissen bei der Fa. Borgward in Bremen sind in der Öffentlichkeit vielseitig kommentiert worden. Schon seit Jahren sickerten immer wieder sehr bedenkliche Nachrichten aus Fachkreisen über die von der Leitung des Unternehmens gewählten Wege durch. Die Warnungen wurden anscheinend nicht beachtet und allzu schnell immer wieder mit der Konjunkturwelle zugedeckt. Sprunghafte Konstruktionen und Entwicklungen in einem für diese Firma viel zu breitem Programm konnten nicht rentabel realisiert werden. Besonders erkannte man nicht den zu erwartenden starken Konkurrenzmarkt im Pkw-Kleinwagen. Vom Nutzfahrzeug der Mittelklasse bis zum Kleinwagen sind gewaltige Aufwendungen erforderlich, um marktinteressant zu werden und zu bleiben. Kurz gesagt, die verantwortliche Führung hat die Grenzen der eigenen Möglichkeiten dieses Unternehmens nicht erkannt und sich übernommen.

Schwer ist zu beurteilen, warum trotz Gewährung öffentlicher Kredite und Aussichten auf Rüstungsaufträge, wie bekannt wurde, nach Umstellung der Gesellschaft das Unternehmen nicht zu halten war. Hatte man zu lange bei Borgward schlecht gewirtschaftet, oder war der neue starke Mann mit den Mitteln und Aussichten noch zu schwach?

Der Fall Borgward ist ein Beispiel dafür, daß trotz allgemeiner guter, bundeswirtschaftlicher Lage auch ein Unternehmen von großer Bedeutung auf dem Markt bei nicht ausreichender weitblickender Führung die Tore schließen muß. Sehr bedauerlich für Tausende von treuen Mitarbeitern, von denen besonders die älteren und bodenständig gebundenen ernsthaft betroffen sind.

Gustav Gottstein,
Leiter des Kraftfahrzeugkundendienstes



Jedes Unternehmen, gleich welcher Größenordnung, sollte sich den fortschrittlichen betriebswirtschaftlichen Erkenntnissen unterordnen. Unfundamentierte Experimente und persönlicher Ehrgeiz dürfen nicht Grundlage eines Betriebes und somit der Volkswirtschaft schlechthin sein. Hätte man aus dem Falle „Henschel“ die entsprechenden Lehren gezogen, wäre der Fall Borgward nie akut geworden.

Wir alle möchten mit den betroffenen Kollegen hoffen und wünschen, daß sich in absehbarer Zeit eine Basis schaffen läßt, auf der ein gesunder wohlfundamentierter Aufbau zum Nutzen der Belegschaft erfolgen kann.

Karl Hilgenberg,
Feinmechaniker
und Betriebsrat für den Kraftfahrzeugbau



Fall Borgward? — Es gibt in der Wirtschaft eigentlich nur ein großes Gesetz, das heißt kurz und klar: Wirtschaftlich arbeiten! Wenn ein Unternehmen existieren will, auch in Zeiten schwächerer Konjunktur, dann nur mit der gemeinsamen Erkenntnis aller Mitarbeiter: Wirtschaftlich umgehen mit Material und Zeit. Wer das nicht versteht, paßt nicht in eine gesunde Gemeinschaft. Jeder Verstoß gegen das wirtschaftliche Grundgesetz führt zum Ruin und zum Verlust der Arbeitsplätze. Ernstliche Krankheiten heilt man nicht von außen her, sondern aus dem Organismus. Von der Borgward-Sanierung konnte man bei nüchterner Betrachtung ihrer „Durchführung“ nichts Positives erwarten.

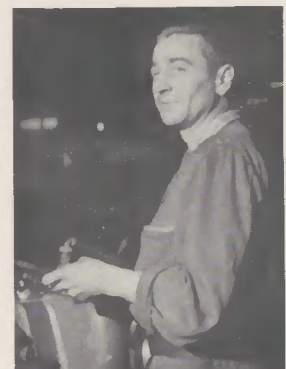
Dr. Leonhard Lutz,
Geschäftsführer
Stellvertreter von Dr. Goergen



Die tiefsten Ursachen für die Borgwardkrise sehe ich in folgenden Punkten:

1. Der Borgwardchef war nicht bereit, Verantwortung zu delegieren, das bedeutet, daß Mitarbeiter, die bereit waren, Verantwortung zu übernehmen, ausschieden. Mit anderen Worten, die zweite Führungsgarnitur fehlte.
2. Ein falsch ausgelegtes und angewandtes Mitbestimmungsrecht des Betriebsrates.
3. Kein Leistungslohn.
4. Absolut dezentralisierte Verwaltung der Borgwardbetriebe.

Otto Markert,
Leiter der Personalabteilung
und stellvert. Bereichsleiter.



Im Zeichen der Hochkonjunktur und des Wirtschaftswunders ist mir der Zusammenbruch eines derartigen Großunternehmens unverständlich. Der Fall Henschel hätte eigentlich schon damals eine Warnung sein können.

Otto Rose,
Dreher im Motorenbau

Abt.: Fahrzeug-Repar. KVO

TERMINPLAN

Tag: 11.6.61

Nr.	Name	Auftr.	Platz	Typ	Ein.	Ende	Arbeitsgruppen:
							S M B A G F C E
1	...	...	...	...	...	...	
2	...	...	...	...	...	...	
3	...	...	...	...	...	...	
4	...	...	...	...	...	...	
5	...	...	...	...	...	...	
6	...	...	...	...	...	...	
7	...	...	...	...	...	...	
8	...	...	...	...	...	...	
9	...	...	...	...	...	...	
10	...	...	...	...	...	...	
11	...	...	...	...	...	...	
12	...	...	...	...	...	...	
13	...	...	...	...	...	...	
14	...	...	...	...	...	...	
15	...	...	...	...	...	...	
16	...	...	...	...	...	...	
17	...	...	...	...	...	...	
18	...	...	...	...	...	...	
19	...	...	...	...	...	...	
20	...	...	...	...	...	...	
21	...	...	...	...	...	...	
22	...	...	...	...	...	...	
23	...	...	...	...	...	...	
24	...	...	...	...	...	...	
25	...	...	...	...	...	...	
26	...	...	...	...	...	...	
27	...	...	...	...	...	...	
28	...	...	...	...	...	...	
29	...	...	...	...	...	...	
30	...	...	...	...	...	...	
31	...	...	...	...	...	...	
32	...	...	...	...	...	...	
33	...	...	...	...	...	...	
34	...	...	...	...	...	...	
35	...	...	...	...	...	...	

Diese Tafel ist ein Terminplan. Sie zeigt auch dem Kunden, was mit seinem Fahrzeug geschieht und wieviel Zeit dazu gebraucht wird.

Man wird ein bißchen an das Wartezimmer eines Arztes erinnert: besorgte Gesichter, ernste Gespräche, aus denen die Hoffnung herausklingt, „es wird ja nicht so schlimm sein“ und „man wird's ja wohl wieder hinkriegen“. – Wir sind in der Annahmestelle der Kraftfahrzeug-Reparatur. Hier finden sich die Kunden ein, die reparaturbedürftige Henschel-Fahrzeuge abzuliefern haben.

Den Vergleich mit dem Arzt und der Klinik kann man weiterführen: es folgt ein ausführliches Gespräch mit einem der Annehmer über das, was dem „Patienten“ fehlt. Die endgültige Diagnose wird von Fachleuten erst nach gründlicher Untersuchung gestellt. Ist der Wagen noch fahrbereit, so unternimmt der Annehmer zusammen mit dem Kunden eine Probefahrt. Freilich ist das nicht immer möglich: manche Fahrzeuge werden nach schweren Unfällen so zerbeult und zerschunden herangeschleppt, daß sie kaum noch auf den eigenen Rädern stehen können. Man schaut sie sich gründlich von allen Seiten und vor allem von „innen“ an, dann wird der Reparatur-Auftrag ausgeschrieben und ins Terminbüro gebracht. Dieses weist den einzelnen Werkstattgruppen die Arbeit zu und legt den Termin für die Fertigstellung fest. Auf einer Tafel im Annahmeraum wird vermerkt, wann ein Fahrzeug eingeliefert wurde, welche Arbeitsgruppen an seiner Wiederherstellung mitzuwirken haben und wann es fertig sein wird.

Hier werden Motoren instandgesetzt.



Reparaturen jetzt noch schneller, noch rationeller



Blick in die Reparaturwerkstatt in M 35.

Wenn der Kunde das Werk verläßt, weiß er bereits, wann er seinen Wagen wieder holen kann. Nur selten stellt sich während der Arbeit heraus, daß noch größere, zunächst nicht voraussehbare Reparaturen notwendig sind, und daß sich die Fertigstellung um einige Tage verzögert. Dies wird dem Kunden umgehend mitgeteilt.

Nach eingehenden Verbesserungen der Termin- und Arbeitssteuerung in der Kraftfahrzeugreparatur ist heute eine exakte Terminplanung und eine schnellere Bearbeitung der Reparaturaufträge möglich. Niemand möchte lange auf sein Kraftfahrzeug verzichten. Bei Nutzfahrzeugen, die das Arbeitspotential ihrer Besitzer darstellen, gilt das oft noch mehr als bei Personenwagen. Schnelle und gute Arbeit in der Reparaturwerkstatt ist darum eine der wichtigsten Stützen des Kundendienstes.

Die neue Termin- und Arbeitssteuerung gehört zu einem umfangreichen Rationalisierungsprogramm für die Reparaturwerkstatt, das in den letzten Monaten eingeleitet wurde. Es gab auch viele räumliche Veränderungen, wobei die Werkstatt mehr Platz erhielt. Das Lager 19 zog aus der Halle M 35, in der die Kraftfahrzeug-Reparatur arbeitet, um. Dafür kann die Werkstatt jetzt ein eigenes großes Ersatzteillager einrichten. Fahrzeug- und Motorenreparatur wurden enger zusammengefaßt. Die Belegschaftszahl wurde erhöht. Die gute Zusammenarbeit mit der Kraftfahrzeug-Fertigung bleibt bestehen. Gerade diese Zusammenarbeit ist der große Vorteil, den eine dem Werk angeschlossene Reparaturwerkstatt hat. Wird zum Beispiel ein Fahrerhaus eines bestimmten Typs gebraucht, so wird es in kürzester Zeit vom Fahrerhausbau angefordert. Müßte man alle Fahrerhäuser ständig auf Lager haben, so wäre das recht kostspielig. Seit ihrer Neuordnung kann die Werkstatt ein um 30 Prozent größeres Arbeitsprogramm bewältigen. Das ist um so wichtiger, als die Aufgaben der Kraftfahrzeug-Reparatur sehr vielseitig sind. Kunden- und Unfallreparaturen werden ausgeführt, ebenso Instandsetzungen an eingesandten Einzelteilen, ferner Gewährlei-



Eine Präzisionswerkstatt: die Getriebereparatur

stungs- und Garantiefälle und Umbauarbeiten an Neufahrzeugen. Daneben gehen alle Austauschmotoren und sonstigen Aggregate durch diese Abteilung hindurch.

Eigentlich ist die Kraftfahrzeug-Reparatur eine kleine Fabrik für sich. Fast alle Arbeitsgänge, die zum Bau eines neuen Kraftfahrzeugs erforderlich sind, findet man auch hier wieder. Manche Fahrzeuge werden so vollständig auseinandergenommen, daß nur der Rahmen stehen bleibt, und selbst der muß manchmal ganz oder teilweise erneuert werden . . .

Alle Kraftfahrzeuge sind jetzt auf einer Seite der Halle M 35 zusammengezogen worden. Auf der anderen Seite werden Motoren und Einzelteile instand gesetzt. Namentlich für die Motoren steht ein umfangreicher Maschinenpark zur Verfügung. Wer einmal einen alten, gebrauchten,

öligen und staubigen Motor gesehen hat und daneben einen frisch lackierten Austauschmotor, kann sich kaum vorstellen, daß die letzteren aus den ersteren gemacht werden.

Wer einen Austauschmotor kauft (der ja viel billiger als ein neuer ist) gibt seinen alten Motor dafür her. Der wird in der Reparaturwerkstatt vollständig auseinandergenommen und gereinigt. Alle schadhaften Teile werden durch neue ersetzt. Nach dem Zusammenbau wird der nun wieder neuwertige Motor auf Herz und Nieren geprüft. Auf den eigenen Prüfständen der Reparaturwerkstatt muß er langwierige und vielseitige Erprobungen über sich ergehen lassen. Nach bestandener Prüfung wird jeder Motor noch einmal auseinandergenommen und genau darauf untersucht, ob sich nach intensiver Belastung Mängel oder Abnutzungen zeigen. Nach dem zweiten Zusammenbau folgt ein nochmaliger kurzer Test auf dem Prüfstand.

In einem besonderen Raum im ersten Stock ist die Reparaturwerkstatt der Getriebe und Achsen untergebracht, ein blitzsauberer Arbeitsraum, in dem Zahnräder aller Größen in Regalen säuberlich geordnet sind. Auch hier arbeiten die Mechaniker mit größter Präzision.

Es ist nicht das Ziel der Reparaturwerkstatt, die Fahrzeuge, auch die stark beschädigten, irgendwie wieder zum Fahren zu bringen. Vielmehr will sie erreichen, daß der Kunde auch bei einem alten, stark mitgenommenen oder durch einen Unfall sehr lädierten Fahrzeug nach der Reparatur wieder auf Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit vertrauen kann.

Des weiteren will unsere Reparaturabteilung dazu beitragen, die Wertbeständigkeit und Einsatzfähigkeit der Henschel-Fahrzeuge zu erhalten, indem sie eigens hierfür eine Inspektionsgruppe erstellt. In dieser Gruppe werden sämtliche Kundendienst- und Wartungsarbeiten ausgeführt.

Wa

Gefahrlos arbeiten - mit Schutzbrille

Den Wert einer Schutzbrille erkennt man deutlich, wenn man einmal die Brille eines Kollegen (Bild 1) betrachtet, die er wegen eines Augenfehlers ständig trägt. Auf dem Bild sind die Schleifkörner sichtbar, die sich in das Glas gefressen haben. Alles Körner, die ohne Brille ins Auge geflogen wären!

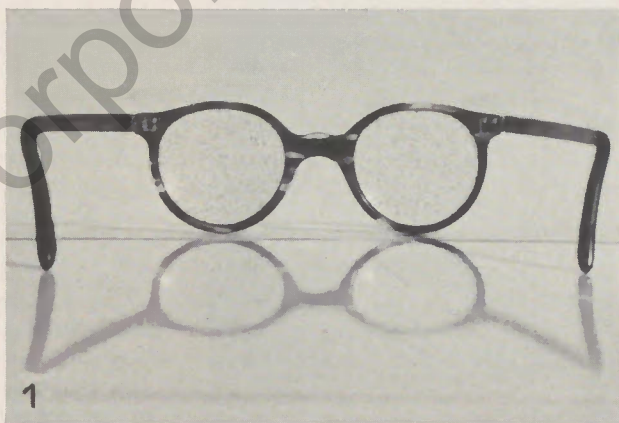
Jedoch hat sich der Kollege, der seine Brille für diese Aufnahme zur Verfügung stellte, auch nicht richtig verhalten.

Eine Korrekturbrille ist keine Schutzbrille, und auch Brillenträger sind verpflichtet, bei bestimmten Arbeiten über den eigenen Augengläsern die Schutzbrille zu tragen.

Bild 2 zeigt die Schutzbrille, die für Brillenträger in Frage kommt. Sie ist aus leichtem Kunststoffmaterial, sieht geschmackvoll aus und paßt sich jeder Kopfform an. An den Seiten ist sie perforiert, so daß die Unannehmlichkeiten einer luftdicht abschließenden Brille wegfallen. Diese Brille bietet einen vollständigen Schutz von allen Seiten, was bei der Korrekturbrille gewiß nicht der Fall ist. Wie leicht können z. B. Schleifkörner über deren Rand hinwegfliegen und das Auge des Arbeitenden verletzen! Außerdem besteht kein Grund dafür, daß irgendein Mitarbeiter seine eigene kostspielige Brille bei der Arbeit Beschädigungen aussetzt, die sie nach kurzer Zeit unbrauchbar machen. Weder die Augenärzte noch die Krankenkassen sind davon begeistert.

Bild 3 zeigt die normale Schutzbrille für alle, die keine Korrekturbrille tragen.

Was man nicht vergessen sollte: es ist unseren Mitarbeitern bei augengefährdenden Arbeiten nicht allein freundlichst anheimgestellt, eine Schutzbrille zu tragen — sie sind dazu verpflichtet. Die Schutzbrillen, die heute bei Henschel zur Verfügung stehen, sind so gut durchdacht und so angenehm zu tragen, daß es kaum eine stichhaltige Ausrede dafür gibt, wenn sie nicht benutzt werden.



1



2



DREI TAGE IN ITALIEN

Von Otto Agricola

RANDBEMERKUNGEN EINES AUTO-FAHRERS

Wer Italien nur geschäftlich besucht, hat an sich kaum Zeit, am Rande etwas zu bemerken. Trotzdem sei es erlaubt, einige Eindrücke wiederzugeben.

☆

Sprachschwierigkeiten als Deutscher hat man in Italien kaum. Es sollen bereits seit geraumer Zeit in England, Holland, Frankreich, Schweden und USA deutsche Sprachkurse stattfinden, damit die Touristen sich in Italien verständigen können. Die sehr vokalreiche italienische Sprache verursacht manchmal ein leichtes Zungenbrechen. Der freundliche Italiener verzeiht dies jedoch mit großzügiger Geste dem sprachungewandten Nordländer gern.

Dazu ein kleines Erlebnis von der Messe in Padua. Mit einem Italiener unterhielt man sich über Straßenbaumaschinen. Maschine heißt auf italienisch „macchine“. Straßenbaumaschine heißt „macchine stradali“. Im Eifer des Gefechtes sagte jemand „macchine Stradivari“, worauf der Gesprächspartner erstaunt guckte und fragte, ob man auch Maschinen für die Herstellung von Geigen anzubieten habe.

☆

Kurt Tucholsky sagte einmal: „Was ein richtiger Deutscher ist, der kennt sein Italien.“ Alle Reisestatistiken beweisen es. Sah man ein ausländisches Fahrzeug, war dies mit fast 100 prozentiger Sicherheit ein deutsches. Und dies am Anfang Juni. Man kann sich daher lebhaft vorstellen, daß zur

Im Stadtzentrum von Padua



Der Stand der I. F. I. auf der Internationalen Messe in Padua

Notizen eines Baumaschinen-Kaufmanns

Ein Besuch bei unserer neuen Baumaschinen-Vertretung in Italien, der I. F. I., S. p. A., war schon lange geplant. Die Internationale Messe in Padua vom 29. 5. bis 13. 6. gab den letzten Anstoß zu der Reise.

☆

Die I. F. I., S. p. A. nahm ihre Tätigkeit als Baumaschinenhändler praktisch mit dieser Messe auf, nachdem zunächst im eigenen Hause entsprechende Organisationsprobleme gelöst wurden. Der Hauptsitz der Gesellschaft, die von dem Besitzer, Herrn M. Staffler, geleitet wird, tatkräftig unterstützt von seinen Mitarbeitern, Dipl.-Ing. Ghirardini und Ing. Resniak, befindet sich in Bozen. Die Verkaufsleitung, bei Dr.-Ing. M. Mally in besten Händen, ist in Mailand in einem 123-Meter-Hochhaus an der Piazza della Repubblica. Ein Blick in die komfortablen, mit allen Mitteln moderner Büroorganisation ausgestatteten Räume läßt erkennen, daß hier bei aller Sachlichkeit des Arbeitsplatzes ein wacher Sinn für kultivierte Umgebung Pate stand.

Interessant und beispielgebend ist die Art der Erfassung von Interessenten, von Kundenbesuchen, von Straßenbau-Ausschreibungen etc. Dies alles wird mit Hilfe von Lochkarten registriert und sorgfältig ausgewertet.

☆

Auf der Internationalen Messe in Padua wurden die neuen HENSCHEL-Baumaschinen zum erstenmal auf dem italienischen Markt vorgestellt. Die Konzentration der Baumaschinen-Aussteller auf einem geschlossenen Freigelände-Abschnitt erwies sich als sehr vorteilhaft. Der Stand der I. F. I., S. p. A. war besonders günstig gelegen. Der Pavillon, innen und außen architektonisch sehr gut gestaltet, wirkte trotz seiner Größe leicht und schwungvoll. Obwohl unserer Vertretung nur ein beschränkter Platz zugeteilt werden konnte, gelang es dem Geschick der Arrangeure, die Henschel-Straßenwalze MW 80/120 und einen 125-PS-Grader eindrucksvoll herauszustellen. Neben unseren beiden Geräten wurden noch einige andere Maschinen, wie Straßenfertiger, Autobagger etc., ebenfalls deutsche Fabrikate, gezeigt.

☆

Gespräche mit Kunden und Interessenten sowie Untervertretern der I. F. I. ergaben ein anschauliches Bild des italienischen Baumaschinenmarktes. Deutsche Geräte sind sehr gefragt. Zum Beispiel wurden im letzten Quartal des Jahres 1960 allein DM 400 000 für die Einfuhr von Straßenwalzen aus Deutschland nach Italien bezahlt. Die Verkaufsaussichten in Italien sind gut, zumal im Augenblick ein riesiges Straßenbauprogramm anläuft.

Hauptreisezeit im Juli/August die deutsche Zunge vorherrscht.

✱

Fiat ist das meistgefahrte Auto in Italien. Allein die Turiner stellen über 90 Prozent der Neuzulassungen. Von 500 bis zum 2100 ist alles zu sehen. Das ganz große Gespräch ist der neue „milletrecento“. Man nahm die Gelegenheit wahr, dieses jüngste Kind der italienischen hohen Schule der Autobauindustrie zu bewundern und sich auch einmal selbst ans Steuer zu setzen. Auf den Straßen glaubt der Fremdling zunächst, aus manchen Situationen nur noch mit einem zerdrückten und zerkratschten Auto wieder herauszukommen. Aber das sieht eigentlich nur so aus. Mit elegantem Links- und Rechtsüberholen und leichter Betätigung der Starktonhörner, löst sich jeder Kreuzungswirrwarr urplötzlich in Blitzesschnelle wieder auf.

Vor Befahren der Autostrada muß eine Benutzungsgebühr gezahlt werden. Die Italiener sagen: „Dies ist die Strafe für das Schlangenfahren, das durch die vielen Baustellen bedingt ist.“ Dies soll es auch in Deutschland geben. Natürlich gibt es auch Geschwindigkeitsbeschränkungen und einige Verkehrsschilder. Jedoch ist das auf die Spitze gestellte, Vorfahrtsgelüste dämpfende Dreieck viel seltener als bei uns. Wie der deutsche Wald, so fehlt eben in Italien auch der Schilderwald.

✱

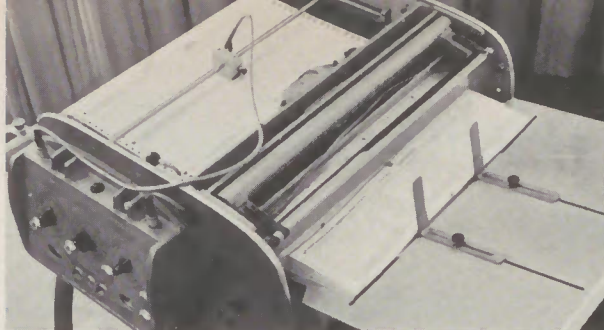
In Italien wird nur Spaghetti, in Deutschland nur Sauerkraut gegessen. Einige Eingeweihte wissen allerdings, daß dies gar nicht stimmt. Schwierigkeiten beim Lesen der Speisekarten gibt es kaum. Alle guten Restaurants haben auch eine deutsche Karte. Somit passiert auch die Geschichte von dem Deutschen nicht mehr, der nach vielem Stirnrunzeln und hilflosem Hin- und Herblicken schließlich blind auf eine Zeile der italienischen Speisekarte tippte, worauf der Kellner sagte: „Das nix gut. Das Besitzer von Ristorante.“

✱

Sicher kennen Sie Venedig. Auch bei Nacht? Da man geschäftlich in Italien war, bot sich nur noch eine Nacht in Venedig (ohne Strauß) an, um diese berühmte Stadt, wenn auch nur flüchtig, kennenzulernen. Von der Piazzale Roma, dem Endpunkt der acht Kilometer langen Straßenbrücke, gibt es dann nur noch den Weg vermittels Boot über einen der 175 Kanäle. 350 Brücken gibt es in Venedig. Die bekanntesten davon sind sicher die Seufzerbrücke und die Rialto-Brücke. Der Markusplatz mit der Piazzetta waren am späten Abend noch belebt. Interessant sind die vielen Kapellen, die im Freien vor den den Platz umsäumenden Kaffeespielen. Hat die eine geendet, erhebt bereits der Maestro nebenan den Taktstock und alles Volk strömt dorthin.

✱

Heimwärts ging es wieder über Bozen, über steile, kurvenreiche Gebirgsstraßen. Wie die Italiener diese Kurven nehmen, ist einmalig. Fast wird man ein bißchen neidisch.



Diese Maschine, die in der Hollerithabteilung der Stadtparkasse steht, schneidet selbsttätig die Kontoauszüge, die dann an die Kontoinhaber versandt werden.

Kaufmännische Lehrlinge besuchten die Stadtparkasse

Um neben der rein betrieblichen Ausbildung auch einen Einblick in andere Arbeitsbereiche zu bekommen, unterrichteten sich die Lehrlinge der Henschel-Werke in speziellen Führungen und Unterweisungen über Einrichtungen, mit denen das Werk eng zusammen arbeiten muß.

Vor einiger Zeit besichtigten wir die Stadtparkasse. Viele von uns werden zum erstenmal in den organisatorischen Ablauf des Sparkassengeschäfts hineingeschaut haben. Das Gesehene hat die „verlorenen Stunden“ innerbetrieblicher Ausbildung gewiß reichlich aufgewogen!

Bevor die eigentliche Führung begann, hatten wir eine kleine Diskussion mit Stadtparkassen-Oberinspektor Steinbach, der uns zuerst einen allgemeinen Überblick über die anfallenden Geschäfte einer Sparkasse gab, über Entstehung und Geschichte derselben berichtete, um sodann aktuelle Fragen – die von uns an ihn herangetragen wurden – zu beantworten. Man erkundigte sich z. B. nach der VW-Aktie: Wie weit wird sie steigen? Wird sie überhaupt noch steigen? Hat die Aufnahme des neuen Aktien-Typs einen Einfluß auf das Aktiengeschäft? Hierbei gingen aber die Meinungen auseinander, da schließlich in erster Linie wirtschaftspolitische Gesichtspunkte mitspielen.

Alsdann begann die eigentliche Führung. Man erklärte und zeigte uns den rationellen Arbeitsablauf und die gut durchdachte Arbeitsteilung. Die Stadtparkasse arbeitet sehr modern mit Hollerithmaschinen etc.

Einen Höhepunkt bildete gewiß die Besichtigung des Tresorraumes. Viel Eindruck machte die Festigkeit desselben, da er Brand und Plünderung der Nachkriegszeit standgehalten hatte. („Das Vertrauen wurde dadurch festigt!“)

Da einige unserer Kollegen zur Zeit der Besichtigung noch über kein Gehaltskonto verfügten, zeigte man uns die Vorteile eines solchen auf. Laute Opposition rief aber eine Bemerkung unseres Führungsleiters hervor, daß das Geschäft mit Gehaltskonten ein Verlustgeschäft sei. Man wollte nicht glauben, daß solch ein humaner Zug im heutigen Geschäftsleben noch möglich wäre. Jede Buchung koste 36 Pfennig, erfuhren wir, dem Kontoinhaber aber werde nichts dafür belastet.

Die positive Seite eines Gehaltskontos mache sich erst in dem Augenblick bemerkbar, sagte Herr Steinbach, wo der Inhaber seine Teilzahlungsgeschäfte und Kredite über die Sparkasse abwickle und nicht über die Teilzahlungsabteilungen der Handelsgeschäfte. Die Sparkasse gewähre ihm einen geringen und genauen Zinssatz.

Am Ende der Führung war selbst der ärgste Pessimist von der Güte der Sparkassen und der des Gehaltskontos überzeugt; denn eine Körperschaft des öffentlichen Rechts arbeitet zum direkten oder indirekten Vorteil des Kunden. Die Gewinne der Sparkassen werden für gemeinnützige Zwecke, wie z. B. Kindergärten und Altersheime verwendet.

Wilfried Nolte

Am Montag morgen ist im Tresorraum der Stadtparkasse Hochbetrieb. Während des Wochenendes werfen Geschäftsleute in einen eigens dafür bestimmten „Rohrpost“-Schacht die „Geldbomben“ ein. Das sind verschlossene Metallbehälter, denen sie das während des Schalterschlusses eingelegte Bargeld anvertrauen. Die Bomben werden im von allen Seiten gut abgesicherten Tresorraum geöffnet und das Geld gezählt.



Achtung Gefahr!

Es geht um unsere Gesundheit!

Müssen wir um unsere Gesundheit bangen? Bedrohen uns Herz- und Kreislauferkrankungen ständig mehr? Sind wir die Opfer einer Umwelt, die wir uns selbst geschaffen haben, auf die wir mit ihrem hohen Grad von technischer Vollkommenheit doch so stolz sind? In einer Zeit, in der die menschliche Arbeitskraft immer knapper wird, sind Ausfälle durch vorzeitigen Tod, Frühinvalidität und lange Krankheiten besonders schwerwiegend. Wollen wir uns nicht alle die Gesundheit so lange wie möglich erhalten? Uns selbst, unseren Familien und unserem Betrieb? Offenbar ist das Leben, in das wir hineingestellt sind, nicht mehr so ungefährlich, daß wir nicht ein wenig aufpassen, vorbeugen, uns darauf einstellen müßten. Ich bin kein Arzt. Darum will ich nichts über Ursachen und Zusammenhänge von Krankheiten sagen, keine Rezepte geben. Nur ein paar Hinweise, ganz laienhaft, wie man ohne viel Aufwand, ohne Kosten den Gefahren vorbeugt, die unsere Gesundheit bedrohen.

Mehr Bewegung

Die meisten von uns haben zu wenig frische Luft und Bewegung, vor allem diejenigen, die ihre Arbeit sitzend ausüben. Den nötigen Sauerstoff können wir uns auf einem Abendspaziergang zuführen, aber für eine ausreichende Bewegung ist ein Marsch von mehr als einer Stunde bei flottem Tempo nötig. Darum zusätzlich ein bißchen tägliche Gymnastik, die das Blut in Wallung bringt, das Herz beschleunigt und so die Schlacken im Körper verbrennt. Und Vernunft bei Essen, Trinken und Rauchen! Vor allem, wenn man in die Jahre jenseits der 50 kommt.

Das Hobby – eine gute Medizin

Doch das ist noch nicht alles. Wer von uns kennt noch echte Muße, vollkommene Entspannung? Eine Stunde des Feierabends mit Lockerung, Aufatmen, Abschalten. Kein Radio, kein Fernsehen, keine Zeitung, wenigstens für eine Weile. Wir brauchen eine Atempause in der Hetze des Großstadtlebens mit dem anstrengenden Verkehr, dem Lärm, der Reklame, der Unruhe. Auch Gelassenheit, Abstand vom beständigen Zugriff der Umwelt, will geübt sein. Es gibt ein Mittel, sich der zehrenden Unrast zu entziehen: Das Hobby. Je weiter so eine Lieblings- und Freizeitbeschäftigung von unserer Tagesarbeit, unserem Beruf entfernt ist, desto besser. In der Welt des Sammelns oder Bastelns sind wir dem Alltag weit entrückt, erreicht uns nicht mehr die Nervosität des modernen Lebens. Das wußte schon der alte Goethe, als er sagte: Sammler sind glückliche Menschen. Es gibt so vielerlei verschiedene Arten von Hobbys, daß sich für jede Vorliebe, für jeden Geschmack etwas findet. Das Hobby ist nicht nur eine Liebhaberei, sondern es dient, richtig ausgewählt und betrieben, unserer Gesunderhaltung.

Warum ist Heiterkeit Mangelware?

Und noch etwas: Ein altes Sprichwort sagt: Wer schafen will, muß fröhlich sein. Das vergessen wir allzuoft in dieser nüchternen Welt der Technik, der Apparate, der Großbetriebe, der perfekten Organisation. Schaut Euch die Menschen an, die morgens durch die Werkttore gehen: Sie bemühen sich um ein neutrales, anonymes Gesicht, aber sie sind nicht gelöst und heiter. Warum so ängstlich gegen die Umwelt abgeschlossen, so sehr bemüht, den Menschen hinter einer verkrampften, künstlichen Fassade zu verbergen? Aufgeschlossenheit, Heiterkeit, befreiender Scherz, das ist für unsere Arbeit und unsere Gesundheit besser als der neunmal verfluchte tierische Ernst.

Solche Empfehlungen sind weder graue Theorie, noch sind sie an den Haaren herbeigezogen. Das läßt sich leicht beweisen. Die Herzschäden beruhen meistens auf Gefäßverkrampfungen, alle schädlichen Umwelteinflüsse

bewirken Verzerrungen und Verkrampfungen. Was liegt also näher, als bewußte Entspannung, Lockerung der Klammern, die unsere Umwelt uns um Leib und Seele legt.

Der Mißbrauch des Autos

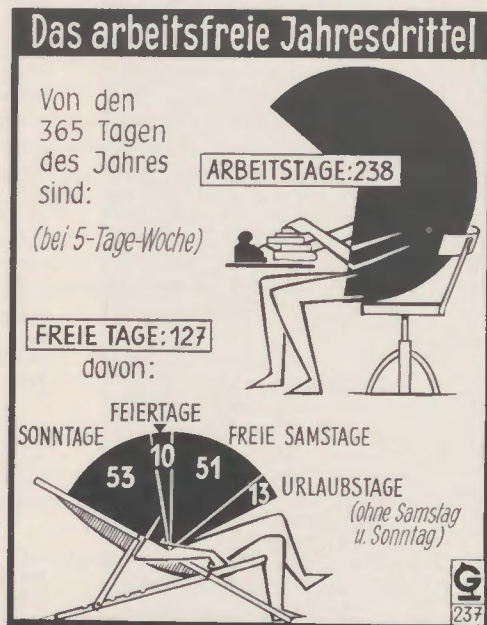
Man sollte einmal darauf achten, wie verkrampft, wie angespannt die meisten Autofahrer hinter dem Steuer sitzen. Gerade bei langen Fahrten ist es so wichtig, den Körper locker zu halten. Dabei ermüdet er auch viel weniger. Zum Autofahren noch ein Wort. Die Anstrengungen langer Fahrten sowie schnellen und riskanten Fahrens sind größer als man allgemein annimmt. Daher ist das Autofahren über weite Entfernungen nicht die richtige Wochenendbeschäftigung, vielmehr eine zusätzliche Beanspruchung. Überhaupt sollte das Wochenende im Zeichen der Entspannung, nicht aber der zusätzlichen Anstrengung stehen. Man muß nicht immer etwas vorhaben, sich unter dem Zwang fühlen, allein oder mit anderen etwas unternehmen zu müssen. Je mehr wir uns aus dem schnellen Tempo, der Hetze und Unrast heraushalten, desto erholsamer wird das Wochenende.

Ist das nicht alles recht einfach? Es gibt so viele Möglichkeiten, die man sich nach seinem eignen Geschmack aussuchen kann.

Ein schlechtes Gewissen, daß man nichts oder gar das Verkehrte tut, oder die nicht eingestandene Angst vor dem plötzlichen körperlichen Zusammenbruch: Das ist zu allen schädlichen äußeren Einflüssen noch Gift von innen her. Ich meine, bei aller Sorge um die zunehmenden Kreislauferkrankungen ist die Feststellung beruhigend, daß man mit allerlei weder lästigen noch kostspieligen noch zeitraubenden Maßnahmen der Gefahr begegnen und sich gesund erhalten kann. Das ist ein kleines Opfer wert. Unsere Familie, deren wir den Ernährer, und unser Werk, dem wir unsere Arbeitskraft so lange wie möglich erhalten, werden es uns danken. Und schließlich tun wir uns damit ja auch selbst keinen schlechten Gefallen!

Dr.-Ing. Goos (MB)

127 Tage frei im Jahr



Zwei Tage arbeiten und am dritten Tage frei: in diesem angenehmen Rhythmus könnte das Jahr 1961 den Fünftage-Arbeitern dahinfließen, wenn sich die arbeitsfreien Tage gleichmäßig über das ganze Jahr verteilen. Mehr als ein Drittel des Jahres – 127 Tage, d. H. vier Monate – ist nämlich arbeitsfrei. Und dieses so angenehm aufgelockerte Arbeitsjahr ist nicht etwa das Vorrecht weniger; für mindestens zwei Drittel aller Arbeitnehmer ist die Fünftagewoche gegenwärtig Wirklichkeit. – Aber nicht nur, daß man genügend Freizeit hat, ist wichtig, sondern auch noch mehr, was man aus seiner Freizeit macht. Jeder sollte sich fragen, ob er sie wirklich zum Besten seiner Gesundheit und zur Erhaltung seiner Leistungsfähigkeit anwendet.

Alle Räder stehen still

Neues aus der Zachurei / Von Hellmuth Holthaus

Frischgestärkt vom verlängerten Wochenende, das von Dienstagmittag bis Sonntagabend währt, nimmt der zachurische Lohn- und Gehaltsempfänger am Montagmorgen die Arbeit wieder auf, und auch der Postdienst setzt wieder ein.

An jenem Montag war jedoch zufällig der Tag des zachurischen Nebensatzes. Zufällig war auch der nächste Tag ein Feiertag, und zwar der Tag des zachurischen Fleißes. Da an Feiertagen keine Post zugestellt wird, machten sich kurz vor elf einige Chefs auf den Weg, um ihre Post abzuholen. Das Postamt war besetzt mit einem jungen Beamten, der den Herren erklärte, daß auf Grund einer neuen Verfügung die Aushändigung an Selbstholer von den Postbeamten als Störung ihres feiertäglichen Friedens empfunden und als unzumutbar eingestellt worden sei.

zehrt! Dann schlafen auch sie ein. Und der Wind legt sich, auf den Bäumen regt sich kein Blättchen mehr, und die zur Feier des Tages der Wertarbeit gehißte Fahne hängt schlaff herab.

Nur die Brennesseln sind noch wach. Sie recken und strecken sich zu nie gesehener Größe und bilden ein dichtes Gestrüpp, zuerst um das Postamt, dann aber allerorten, bis alles zugedeckt ist, und rings um das Land wächst eine Brennesselhecke empor, die jedes Jahr undurchdringlicher und höher wird, daß endlich gar nichts mehr zu sehen ist von der Zachurei. Die Kunden der zachurischen Wirtschaft in aller Welt werden vergeblich auf Ware warten. Daß die zachurische Qualität, werden sie sagen, nicht mehr die alte ist, merken wir schon länger, aber nun kommt gar nichts



Zeichnung: Benno Splieth

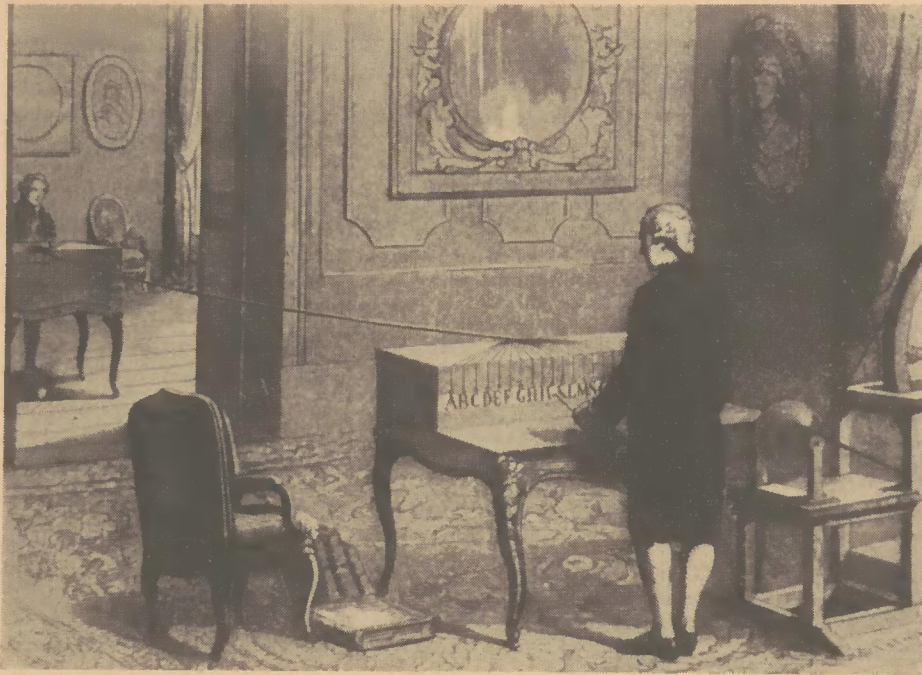
Da waren die Herren froh. Sie gingen mit leeren Händen heim, klatschten lustig und sagten zueinander: Nun profitieren auch wir vom Fortschritt. Wenn wir keine Post haben, können wir sie auch nicht bearbeiten. Wir können nicht registrieren, nicht korrespondieren, nicht offerieren und nicht disponieren, nicht rechnen und nicht bestellen. Ei, wie fein, wir haben frei! Laßt uns in die Wirtschaft „Zum vollbeschäftigten Becher“ gehen, an den Stammtisch, wo sonst die Bauarbeiter sitzen. Heute ist Feiertag, vielleicht sind sie nicht da.

So gut ging es den Herren! Bald aber wird es ihnen noch viel besser gehen. Denn wenn nicht alle Zeichen trügen, ist die elysische Zeit nahe, die in einer alten Prophezeiung verheißen ist. Ein melodisches Feierabendläuten, das im ganzen Land zu hören ist, ertönt und die Postbeamten schlummern ein. Und der Schlaf breitet sich aus, und die ganze zachurische Wirtschaft, nicht nur die zum vollbeschäftigten Becher, versinkt in einen langen, tiefen Schlaf. Da schlafen die Arbeiter, Beamten und Angestellten, auch die Hausfrauen und die Chefs, ja, die Hühner, die eben noch ein Sozialprodukt legten, und die Motoren, die eben noch emsig surrten, verstummen und schlafen ein, der Strom hört auf zu fließen und die Räder stehen still, die Chemikalien reagieren nicht mehr, und die Postleitzahlen leiten nicht mehr.

Den Bauarbeitern fallen die Spielkarten und den Sekretärinnen die Lippenstifte aus der Hand, die Chefs hören auf zu frühstücken, die Motten hören auf zu fressen, und die Nationalökonomten sagen: So ist es recht, kein Verbrauch, keine Abnutzung mehr — wer früh aufsteht, sein Gut ver-

mehrt! Dann suchen sie sich neue Lieferanten, und die Zachurei wird vergessen sein auf dem Weltmarkt. Schließlich wird sie nur noch eine Sage sein, und es wird heißen: Dort drüben unter dem Brennesselmeer soll ein großes, einstmals blühendes Land liegen, das mit allen seinen Bewohnern zum Schlaf verzaubert ist.

Viele Prinzen werden sich aufmachen, das Land zu erlösen, aber die Brennesseln lassen keinen durch. Nach langen Jahren aber wird aus fernem, zurückgebliebenem Land, wo man die Zehnstundenwoche noch nicht kennt und bedeutend weniger Feiertage hat, ein unerschrockener Jüngling kommen mit freiem Schritt und harten Muskeln, der Prinz Konkurrenz, der mit einem Bein — oft hötigt man ihn, das linke abzuschnallen — immer noch weiter kommt als die anderen. Nun hat er das linke Bein angeschnallt, keine Schranken halten ihn auf. Ein scharfer Wind weht vor ihm her, der ihm einen Weg durch die Brennesseln bahnt. Kaum ist er im Lande, da wachen die Sozialpartner auf und gehen ans Werk, Maschinen und Hühner stoßen vortreffliche Sozialprodukte aus, die Stenotypistinnen zücken den Stift, aber den des Bleis und nicht der Lippe, auch die Bauarbeiter werden wach und fangen an zu mischen, aber nicht die Karten, sondern den Mörtel, und auch die Postbeamten fangen an zu sortieren und zu stempeln und das, obwohl doch gerade der Tag der Präzision ist. Viel werden sie freilich die erste Zeit nicht zu tun haben. Die Wirtschaft muß erst die verlorenen Märkte zurückgewinnen, dann wird es wieder mehr Arbeit für sie geben.



Der elektrische Telegraph, den Georg Louis Lesage 1774 entwickelte, wurde noch als Spielerei abgetan.

Die Tragik der Erfinder zur Unzeit

Erfinden ist Glückssache. Und dabei genügt es nicht nur, daß einem etwas Gutes und Nützliches und Durchführbares einfällt, es muß einem auch zur richtigen Zeit einfallen.

Viele Erfindungen, die besonders während der letzten 100 Jahre unsere Welt umgestaltet haben und deren geistige Väter jedes Schulkind kennt, sind gar keine Originalerfindungen. Es sind Kopien, Wiederholungen früherer Einfälle. Nur daß eben der „Erfinder“ das Pech hatte, daß sein Geistesblitz nicht zündete. Diese Tatsache hat etwas Tragisches: der eine verkommt im Elend, verkannt und vielleicht verhöhnt, der andere aber verdient zehn Jahre später mit derselben Idee ein Millionenvermögen.

Ein gutes Beispiel dafür ist die Ursprungsgeschichte des Dampfschiffes. Schon im Jahre 1784 führte John Fitch dem General Washington das Modell eines Bootes vor, das durch eine Dampfmaschine angetrieben wurde. Auf Veranlassung von Washington konnte das Fahrzeug nach dem Modell und den Plänen von Fitch in Gegenwart von Washington und von Benjamin Franklin seine erste Probefahrt unternehmen. Das Experiment glückte und in Philadelphia wurde eine Gesellschaft zur Auswertung der Erfindung von Fitch gegründet. Allerdings wies das zweite durch Fitch gebaute Dampfboot weniger Erfolge auf, was aber nur darauf zurückzuführen war, daß ihm keine guten und geübten Handwerker beim Bau zur Verfügung standen: Nur einige in diesem Fach völlig unerfahrene Schmiede und Schlosser waren aufzutreiben gewesen, um das „mechanische Boot“ von Fitch anzufertigen. So kam es, daß das Probeschiff äußerst langsam fuhr und daß das Vertrauen, das man Fitch entgegengebracht hatte, abnahm.

Und als er steif und fest behauptete, daß seine Dampfboote einmal über den Ozean fahren würden, erregte er damit nur allgemeine Heiterkeit. Eine dritte Probefahrt lief viel günstiger ab, aber die Finanzleute von Philadelphia glaubten noch nicht, daß es Sinn hätte, in ein solch seltsames Unternehmen noch weiter Geld zu stecken.

Im Jahre 1792 war John Fitch in Frankreich, wo er hoffte, von einem früheren Freunde, Jean Pierre Brissot, Unterstützung für seine mechanischen Erfindungen erhalten zu können. Brissot interessierte sich zwar sehr für das „mechanische Schiff“ und versuchte, den Konvent zu einer größeren Anleihe zu bewegen. Leider zählte Brissot zu den Girondisten, und bevor man sich wirklich mit dieser amerikanischen Erfindung abgab, verlor Brissot seinen Kopf auf der Guillotine. Fitch fuhr enttäuscht nach Amerika zurück und stürzte sich eines Tages in einem Anflug von äußerster Verzweiflung von einem hohen Felsen herab in den Dela-

ware, auf dem er mit seinen Dampfbooten Erfolge und Mißerfolge gehabt hatte.

13 Jahre später sollte sein Landsmann Robert Fulton mehr Erfolg haben. Im August 1807 fuhr das Dampfschiff „Clermont“, von Fulton erbaut, mit großem Erfolg auf dem Hudson, und heute gilt Fulton als Erfinder des Dampfschiffes.

Nicht viel anders ging es mit der Gasbeleuchtung. Wer weiß heute noch etwas davon, daß Monsieur Lebon schon am 28. September 1799 ein Patent auf die von ihm erfundenen „Thermolampen“ erhielt, die nichts anderes darstellten als Gasbeleuchtung, während man aus der Chronik der Technik fast immer nur entnehmen kann, daß es die Engländer Murdoch und Clegg waren, die um das Jahr 1810 in England die erste Beleuchtung mit Gas ausprobierten und einige Fabriken hiermit erhellten.

Lebon war 1767 in Brachay an der Marne geboren, er wurde Mechaniker und erhielt eine magere Anstellung durch den Staat als Wasserbauingenieur. Aber er war nicht der Mann, am Zeichentisch in irgend einem Amt zu sitzen, er war der geborene wissenschaftliche Erfinder. So stand er dauernd mit seinen Vorgesetzten im Kampf, die nicht wußten, ob sie diesen seltsamen Menschen würdigen oder tadeln sollten.

Eigentlich war es mehr ein Zufall, der die Aufmerksamkeit von Lebon auf das Gaslicht lenkte, aber nur das Genie sieht blitzartig im Zufall die große Entdeckung.

Aus irgend einem Grunde warf er eines Tages eine Handvoll Sägespäne in eine Eisenflasche, die er auf dem Feuer erhitzte; dicker Rauch kam aus der Flasche zum Vorschein, der dann zu einer Flamme wurde und einen hellen Schein verbreitete. Lebon folgerte aus diesem Vorgang, daß Holz und andere Brennstoffe, unter dem Einfluß der Hitze, ein Gas entstehen ließen, das sowohl für Erwärmung als auch für Beleuchtung dienen konnte.

Jetzt baute Lebon die erste „Gasfabrik“ der Welt. Es war zwar nur eine Miniaturfabrik; er errichtete sie auf freiem Felde, um keine Gefahren bei seinen Experimenten hervorzurufen, und er erkannte auch sehr bald, daß Kohlen bei dieser Prozedur besser zu verwenden waren als Holz. Die Pläne von Lebon gingen schnell weiter; er mietete in Paris in der Rue Saint-Dominique ein Haus und veranstaltete dort und in dem dahinter liegenden Garten eine Probebeleuchtung mit Gas. Es war ein Ereignis für ganz Paris. Lebon schien ein gemachter Mann zu sein, seine Fabrik wurde durch Gelehrte, Wissenschaftler und Staatsmänner überlaufen. Selbst Napoleon interessierte sich für seine aufsehenerregende Erfindung. Allerdings schien die Person von Napoleon auch das Schicksal Lebons zu sein. Zwischen

Lebon und Napoleon bestand eine auffallende Ähnlichkeit, und es ist nicht ausgeschlossen, daß der tragische Tod Lebons damit zusammenhing. Man fand ihn in der Nacht vor der Krönung Napoleons zum Kaiser leblos in den Champs Elysees; er war ermordet, durchbohrt von 13 Dolchstichen.

Sein Tod wurde nie geklärt, aber es gibt eine Deutung, daß die Attentäter sich geirrt hatten und in ihm Napoleon vermutet hatten, der am Abend vor seiner Krönung un- erkannt die Wahrsagerin Lenordmand aufsuchen wollte.

Lebons geheimnisvoller Tod blieb ein Rätsel; nie brannte in Paris die Gasbeleuchtung des Erfinders, und das Ende war, daß die undankbare Historie diesen ungewöhnlichen Mann vergaß.

Etwas anders erging es vor fast genau hundert Jahren dem Mann, der zum ersten Male nach Erdöl bohrte. Er war kein Erfinder zur Unzeit, sondern hatte nur eine allerdings entscheidende Kleinigkeit vergessen, sich patentrechtlich zu schützen.

Der Straßenbahnkondukteur Edwin Laurentine Drake, war der Mann, dem mehr oder weniger unsere ganze heutige Technik zu verdanken ist. Denn was wäre die Technik von 1956 ohne den Motor, und was wäre der Motor ohne Treibstoff, das heißt: Ohne Erdöl oder Benzin. Edwin Drake aber war der Mann, der vor beinahe einem Jahrhundert auf den Gedanken gekommen war, Erdöl nicht nur von der Oberfläche einiger Flüsse und Seen abzuschöpfen, sondern es auf eine ganz andere, gründliche, und vor allem ergiebige Weise zu gewinnen. Zwar wurde vor 100 Jahren Erdöl nur für medizinische oder kosmetische Zwecke und außerdem schon im beschränkten Maße für Beleuchtung verwandt; niemand ahnte etwas vom Benzin-Motor und dessen ungeahnten Möglichkeiten. Trotzdem kommt Edwin Drake der unbestrittene Ruhm zu, die erste Erdölquelle der Welt entdeckt und angebohrt zu haben.

Genau genommen war Drake ein Abenteurer, und so erkannte er sich eines Tages selbst zum Kondukteur der „New York und New Hafen Railway“, zum Kolonel und zum Direktor der „Seneca Oil Company“, und im Sommer 1858 finden wir ihn in der Gegend von Titusville, wo er mit einer Handvoll Arbeitern und sehr primitiven Werkzeugen versucht, auf eine bis dahin vollkommen ungebräuchliche Weise Erdöl zu gewinnen.

Der 27. August sollte der historische Tag sein, an dem zum erstenmal auf dieser Welt ein ununterbrochener Strom von Öl aus der Erde mit explosiver Gewalt hervorbrach. Nur mit genauer Not konnten Drake und seine Gehilfen dabei ihr Leben retten. Von diesem Tage an begann der große „run“ auf die Erdöladern in Nordamerika. Dieses Rennen nach dem „fließenden Gold“ war so unbarmherzig, daß der frühere Kondukteur Drake sehr bald zu den Verlierern gehörte. Trotz seiner genialen Idee, das Öl im Innern der Erde anzubohren, hatte er versäumt, sich ein Patent oder auch nur eine Lizenz auf seine Methode geben zu lassen. Hundert andere dagegen wurden zu Millionären.

Im Jahre 1875 wurde einer dieser vielen Ölmillionäre auf der Straße in New York von einem zerlumpten Bettler angesprochen. Er erkannte zufällig den vollkommen heruntergekommenen Menschen; es war Edwin Drake, dem er und viele andere ihre Millionen zu verdanken hatten, und dessen Name schon damals, nur 17 Jahre später, so in Vergessenheit geraten war, daß man ihn heutzutage fast überhaupt nicht mehr kennt.

Völlig zur Unzeit aber, nämlich dreiviertel Jahrhunderte zu früh, wurde der Telegraf erfunden. Im Jahre 1774 führte der Schweizer Gelehrte Georg Louis Lesage in Genf einem verwunderten Publikum eine „Mitteilungsmaschine“ vor, die nichts anderes war als ein erstaunlich gut durchkonstruierter elektrischer Telegraf. Er bestand aus 24 Metalldrähten, die jeder für sich isoliert waren und aus zwei klavierähnlichen Kästen mit den Buchstaben des Alphabets. Wenn man auf dem „Sendeapparat“ die Taste eines der 24 Buchstaben berührte, so fiel im gleichen Augenblick an dem „Aufnahmeapparat“ ein kleiner schwarzer Ball herunter.

Die „Strecke“ war allerdings nur ganze 20 Ellen lang, genau genommen nur von einem Zimmer ins andere, aber darum war doch das Prinzip, mit Hilfe der damals noch äußerst unvollkommen erforschten elektrischen Kraft „telegrafieren“ zu können, bewiesen.

Lesage war zugleich Philosoph und Physiker, und so ist anzunehmen, daß er es mit philosophischer Ruhe trug, daß seine physikalische Erfindung ohne jeden Nachklang blieb. Der französische Philosoph D'Alembert empfahl zwar seinem Freunde Lesage, die Erfindung dem preußischen König Friedrich II. vorzulegen, da dieser allen modernen Erfindungen sehr zugänglich sei. Lesage folgte diesem Rat, aber Friedrich II. hatte keine Zeit, sich damit abzugeben, der Siebenjährige Krieg war gerade ausgebrochen.

Auch die Akademien der Wissenschaften in Paris, Montpellier, Berlin und London, deren korrespondierendes Mitglied Lesage war, zeigten kein übermäßiges Interesse. Sie waren der Meinung, daß er sich im Grunde nur um eine amüsante, aber praktisch unbrauchbare Spielerei handelte. So verstaubte der Klavier-Telegraf von Lesage und es dauerte noch etliche Jahrzehnte, bis andere Gelehrte und Techniker den Gedanken der Nachrichten-Übermittlung durch elektrische Kraft wieder aufnahmen. Man spricht daher heute wohl vom Morse-Telegraphen nicht aber vom Lesage-Telegraphen! Und als der Philosoph und Naturforscher Lesage im Jahre 1803 starb, da wußte überhaupt niemand etwas von seiner „Mitteilungsmaschine“.

Der Reißverschluß wurde schon vor fast 60 Jahren von einem amerikanischen Ingenieur Hudson erfunden, die Glühlampe 50 Jahre vor Edison von dem Engländer Humphrey Davy (dem wir unter anderem die Sicherheitslampe für Bergleute verdanken), der „Zeppelin“ im Jahre 1897 von einem gewissen Jacob Schwarz, die Schreibmaschine 1866 von Peter Mitterhofer: alles zur Unzeit und ohne jede praktische Folge, weder für den Erfinder noch für die Welt.

Neues für den Büchertisch

Neue Bände aus der Herder-Bücherei, Verlag Herder, Freiburg. Jeder Band DM 2,40. — „Der 20. Juli 1944“ ist eine Zusammenstellung von Dokumenten, Berichten und Tagebüchern, die in eindringlicher Weise die große ideelle Bedeutung des Aufstands und der Widerstandsbewegung aufzeigen (Bd. 96). — Max Pietsch gibt unter dem Titel „Die industrielle Revolution“ eine hochinteressante und allgemeinverständliche Darstellung der großen Erfindungen und technischen Entwicklungen, die das Gesicht unserer Zeit bestimmt haben (Bd. 93). — „Meine Antonia“ von Willa Cather ist ein mitreißender Roman aus Amerikas

Pionierzeit (Bd. 99). — Eric Shephard schrieb „Mord im Nonnenkloster“, einen Kriminalroman mit ungewöhnlichem Schauplatz und viel Situationskomik (Bd. 87). — Echter, trockener, britischer Humor regiert auch in Rudyard Kiplings Pennälergeschichten „Staaks und Genossen“, deren Lektüre eine helle Freude ist (Bd. 97).

Frederick Franck: Tage mit Albert Schweitzer. Scherz-Verlag, Stuttgart (13,80 DM). Dieses neue Buch über das Leben und das Werk des großen Urwald doktors füllt eine Lücke aus. Es führt uns die Atmosphäre der Lebensweise dieses großen Mannes, dem die Welt soviel verdankt. Wer sich in das Werk Albert Schweitzers vertiefen will, greife zu diesem Buch.

Karl Günther Hufnagel: Die Paraisiten-Provinz. Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart. — Der Titel verrät, daß der

Verfasser wohl etwas Zeitkritisches beabsichtigt. Zur Kritik kommt er jedoch gar nicht: er zählt die Symptome der inneren Leere, Ziel- und Beziehungslosigkeit des Menschen auf, der zum Parasit der eigenen Existenz wird und ohne zwingende Notwendigkeit einen Kompromiß mit sich selbst schließt. Raffinesse und Hintergründigkeit erscheinen manchmal gewollt, und der Stil, bald atemlos, bald durch endlose Wiederholungen ermüdend, überzeugt nicht immer.

Linda Baud: Tagebuch einer verbotenen Liebe. Scherz-Verlag, Stuttgart (14,80 DM). Dieses Selbstbekenntnis einer Frau rollt die Hintergründe im Prozeß gegen den Genfer Rechtsanwalt Jaccoud auf, der vor kurzem die Welt bewegte. Linda Baud spielte die Hauptrolle in dieser Tragödie, die von ihr mit fraulichem Feingefühl rekonstruiert wird. Eine interessante Analyse menschlicher Irrungen.

Der Jazzfreund und seine Platten



In Kassel hat auch die Stadtverwaltung Verständnis für Jazz-Freunde und Jazz-Fans, zumal für die jungen. An einer „River-Boat-Shuffle“, zu der die Stadtjugendpflege den Dampfer „Elsa“ charterte, nahm sogar der Oberbürgermeister teil. Zum Jazz gehört jedoch nicht unbedingt immer muntere Geselligkeit, ebenso gut ist er bei denen zu Hause, die ihm im Konzertsaal in atemloser Stille oder ganz allein daheim vor dem Plattenspieler zuhören.

Foto: aus „notizen“, 2/61

Von vielen wird heute noch die Meinung vertreten, daß es sich beim Jazz um eine Mode handelt und die Betreffenden sind sehr erstaunt, wenn sie erfahren, daß diese „Mode“ schon ein stattliches Alter erreicht hat.

Zwar sind erst 44 Jahre vergangen, seitdem die erste Jazzplatte von der Original Dixieland Jazz Band im Studio der Schallplattengesellschaft VICTOR — heute RCA — bespielt wurde, doch der Jazz ist wesentlich älter. Nach Unterlagen der amerikanischen Tulane Universität hat es schon vor 1900 Jazz gegeben, nur wurde er damals als Ragtime bezeichnet.

Ich möchte an dieser Stelle jedoch nicht die Entstehung des Jazz erklären — darüber wurden bereits dicke Bücher geschrieben — sondern von der Schallplatte, genauer gesagt, von der Jazzplatte erzählen, ohne die der Jazz nicht denkbar wäre. Das Sammeln von Jazzplatten ist ein faszinierendes Hobby, das immer neue Anregungen vermittelt.

Nirgends in der Musik hat die Schallplatte die gleiche Bedeutung erlangt wie beim Jazz. Der Jazz läßt sich, im Gegensatz zu den meisten anderen Musikformen, nicht niederschreiben, jedes Solo existiert nur aus der spontanen Improvisation nur für den Augenblick in dem es gespielt wird. Ohne Schallplatte wäre jede Darbietung eine unwiederbringliche Einmaligkeit, die Platte bewahrt sie und gibt sie weiter.

Damit ist schon das Hauptmerkmal des Jazz genannt, die Improvisation, d. h. der Musiker spielt nicht eine niedergeschriebene Melodie, sondern wandelt eine bestehende oder selbst erdachte Melodie ab. Damit ist der Jazzmusiker schöpferisch tätig. Kein Musiker kann ein Stück zweimal in der gleichen Art spielen, daher ist die Schallplatte für den Jazzfreund ein Dokument und oftmals unersetzlich.

Aber noch ein besonderes Kennzeichen gilt für den Jazz. So unglaublich es klingt, kein Jazzmusiker kann mit einem anderen verwechselt werden, denn jeder hat seine besondere Art zu spielen, angefangen bei der Behandlung des Instruments wie auch beim Aufbau seiner Soli. Um einige Beispiele zu nennen: Sie kennen sicher alle den rauhen, vollen Ton der Trompete Louis Armstrongs oder das fast schmerzhaft Vibrato von Sidney Bechets Sopransaxophon. Das sind jedoch besonders auffällige Kennzeichen, schwerer wird es schon bei weniger bekannten Solisten oder im modernen Jazz. Unter den Freunden der Jazzmusik gilt es als interessantes Gesellschaftsspiel, den betreffenden Musiker am Klang zu erkennen und soweit es möglich ist, seine Mitspieler aufzuzählen.

Doch noch ein Wort zu dem, was eingangs über die Notenschrift gesagt wurde. Während beim traditionellen Jazz (1900–1925) die Musiker nur selten Noten lesen konnten — es war sogar außergewöhnlich — kommt der Jazzmusiker in der heutigen Zeit nicht mehr ohne Noten aus.

Nach einem Konzert hatte ich Gelegenheit, darüber mit dem Tenorsaxophonisten Benny Waters zu sprechen, der mir erzählte: „Als ich 1923 mein Studium beendet hatte, sahen meine Kollegen mich wie ein Weltwunder an weil ich nicht nur Noten lesen konnte, sondern auch Musik studiert hatte. Viele glaubten damals noch, Notenkenntnisse würden die Improvisation beeinträchtigen. Wenn ich erzählt hätte, daß der Jazzmusiker später einmal acht bis zehn Semester Harmonielehre und Kontrapunkt studieren muß, hätte man mich ausgelacht.“

Mit diesen Worten möchte ich die Theorie abschließen und etwas über das Sammeln von Jazzplatten sagen.

In der deutschen Jazzdiskographie von Horst H. Lange sind zirka 800 verschiedene Musiker und Bands verzeichnet, von denen bis 1955 zahlreiche Platten veröffentlicht wurden. Inzwischen sind jedoch eine Menge Neuerscheinungen auf den Markt gekommen, so daß jeder, der sich mit dem Jazz vertraut machen will, verwirrt und ratlos dasteht. Daß auch die Schlagerindustrie, aus Verkaufsgründen, vieles als Jazz bezeichnet was keiner ist, trägt nur zur allgemeinen Verwirrung bei. In diesem Zusammenhang dürfte es interessant sein zu erfahren, daß der Anteil der Jazzschallplatte in der Gesamtzahl der in der Welt hergestellten Platten noch unter einem Prozent liegt.

Wer den Jazz kennenlernen will, kann das nur schwer mit Bücherlesen. Zwar gibt es erfreulicherweise wieder eine große Anzahl guter Fachbücher, die jedoch in der Hauptsache von Musikwissenschaftlern geschrieben wurden. Der beste Weg, den Jazz zu verstehen, ist das Plattenhören. Zu Beginn ist es gut, sich einen Überblick über die vielfältigen Formen und Stilarten zu verschaffen. Dazu haben fast alle Plattenfirmen eine geeignete Zusammenstellung, sogenannte Sampler, in ihrem Repertoire, die einen ersten Eindruck von der Vielzahl der Jazzstile geben. Als die beste Platte dieser Art erscheint mir eine Veröffentlichung der Philips unter dem Titel „Was ist Jazz“? Joachim Ernst Berendt, der durch den Rundfunk und das Fernsehen bekannt sein dürfte, gibt auf dieser Platte eine ausgezeichnete Einführung in das Phänomen Jazz. Dabei gilt für den Jazz das Gleiche wie für die ernste Musik: Ein echtes Verständnis entsteht nur dann, wenn man die Musik in aller Ruhe hört. Dieser Hinweis erscheint mir jedoch überflüssig, denn ich habe noch keinen Musikfreund kennengelernt, der behauptete, die Feinheiten einer Symphonie noch beim Zeitungslesen zu erkennen.

Hat man die oben genannte Platte oder überhaupt eine Jazzplatte genauer gehört, so wird man sicher bald nach weiteren Aufnahmen suchen und bald beginnen, ohne es selbst zu merken, eine Sammlung anzulegen. Daher noch ein Wort zur Diskothek, wie eine Schallplattensammlung genannt wird.

Man bewahre seine Platten so sorgfältig auf, als ob sie aus Schellack wären. Wie zu Beginn erwähnt wurde, ist jede Platte ein Dokument und unersetzlich. Jede Aufnahme besitzt neben dem ideellen auch einen finanziellen Wert, der den anderer Sammelobjekte oftmals übersteigt. Als Bei-

spiel möchte ich erwähnen, daß nach dem Krieg eine Aufnahme des Trompeters Bix Beiderbecke zirka 500,— Mark kostete und für eine Schallplatte oftmals Preise gezahlt wurden, für die man heute 100 Platten der gleichen Größe kaufen könnte.

Besondere Sammelstücke sind natürlich sehr alte Aufnahmen sowie Platten, die noch vor dem Krieg in Deutschland bespielt wurden. Es wird nur sehr wenigen bekannt sein, daß seit 1928 in Deutschland Jazz gespielt wird. Eine Reihe von Musikern, die heute als Leiter großer Tanzorchester bekannt sind, spielten damals eine gewichtige Rolle im Jazz. Als Beispiele möchte ich nur Alfred Hause, Willi Berking und Adalbert Luczkowski nennen, von denen noch Soli auf Schallplatten existieren und seit einiger Zeit wieder erhältlich sind.

Wer mehr über den Jazz erfahren möchte, sollte sich das Jazzlexikon in der Werkbücherei ausleihen. Das Lexikon enthält eine genau Einführung in den Jazz, sowie zahlreiche Kurzbiographien von Musikern in der ganzen Welt und eine Übersicht über die besten Jazzplatten.

Es wäre erfreulich, wenn durch diese Zeilen mancher angeregt würde, sich mit dem Jazz auseinanderzusetzen, doch war es keineswegs meine Absicht die Gegner des Jazz zu bekehren. Wer sich längere Zeit mit dem Phänomen Jazz beschäftigt, wird feststellen, daß es in Deutschland eine große Anzahl von Jazzfreunden gibt, aber die Zahl der sogenannten Jazzfans, die den Jazz zu einer „intellektuellen Mode“ erheben, ist weitaus größer. Das aber braucht die echten Jazzfreunde, zu denen Menschen aller Altersgruppen gehören, nicht zu bekümmern. K.-H. Beier (SVE)

documenta archiv der Kunst des 20. Jahrhunderts

Seit einigen Wochen hat Kassel sein „documenta archiv der Kunst des 20. Jahrhunderts“. Es ist eine Abteilung der Murhardschen Bibliothek und Landesbibliothek, und im Gebäude der Murhard-Bibliothek ist es auch zu Hause.

Die Archivleiterin, die aus Göttingen kommende Kunsthistorikerin Dr. Lucy von Weiher, ist in Kassel seit langem durch Vorträge über moderne Kunst bekannt, die sie in der Volkshochschule hielt. In Göttingen hat sie die Kunstsammlungen der Universität betreut und eine Sammlung moderner Graphik geschaffen. Sie hat zuvor fünfzehn Jahre lang in der Denkmalspflege gearbeitet. Ihre Bindungen zur alten und zur zeitgenössischen Kunst sind gleichermaßen eng. Sie wird das Archiv, das der Kunst des 20. Jahrhunderts gewidmet ist, nach den Grundsätzen aufbauen, die für jedes Kunstarchiv gelten müssen, ganz gleich, welche Zeit und welches Teilgebiet es bearbeitet.

Die Regale und Karteikästen im Zimmer der Archivleiterin waren bei ihrer Ankunft leer. Jetzt füllen sie sich mehr und mehr mit Material. Es war fast ein Anfang aus dem Nichts: zuerst standen nur die Unterlagen der früheren documenta-Ausstellungen und die allerdings hervorragenden und umfangreichen Bestände der Murhard-Bibliothek an einschlägiger Literatur zur Verfügung. — Es gehört ein Sekretariat zum Archiv, zur Zeit mit einer, später mit zwei kunstverständigen Damen besetzt. Im unterm Dach gelegenen Archivraum der Murhardbibliothek wurden einige Regale für die neue Abteilung reserviert.

In solchem, nicht übermäßig aufwendigem Rahmen beginnt man mit einer Arbeit, die weit über das hinausgehen soll, was der Name zunächst vermuten läßt. Die neue Einrichtung wurde nämlich nicht eigens und ausschließlich zur Vorbereitung der dritten und späterer documenta-Ausstellungen geschaffen. Hier soll vielmehr eine umfassende Materialsammlung zur Erforschung der Kunst des 20. Jahrhunderts entstehen, die allen Interessenten zugänglich sein soll. Die

Verbindung zur eigentlichen „documenta“ ist freilich sehr eng, der Name und seine Schreibweise wurden nicht zufällig gewählt. Die Grundidee zu dem Archiv stammt von Professor Arnold Bode, und die Stadt Kassel hat sie mit großem Verständnis aufgegriffen und verwirklicht.

Die documenta-Gesellschaft, die voraussichtlich spätestens im Sommer des nächsten Jahres mit den eigentlichen Ausstellungsvorbereitungen für 1963 beginnen muß, wird zunächst die größte und anspruchsvollste „Kundin“ sein. Das bedeutet: Um für die Ausstellung wertvoll zu sein, muß das Archiv bereits in einem Jahr einen sehr umfassenden Überblick über das internationale Kunstschaffen unserer Zeit ermöglichen.

Wenn auch das Thema der documenta III bislang noch



Frau Dr. von Weiher beim Sichten der Bildkartei.

Foto: Christiane Zschetzschingck

nicht wörtlich festgelegt war, so ist nach den vorläufigen Informationen doch damit zu rechnen, daß sie die Kunst des 20. Jahrhunderts etwa von dem Zeitpunkt an umfassen wird, als der Kubismus deutlich zum Durchbruch kam. Es werden also Kunstwerke aus einem Zeitraum von reichlich fünfzig Jahren zu berücksichtigen sein.

Man darf überzeugt sein, daß auch die dritte documenta weder konventionell noch spießig sein wird, gewiß keine reine Augenweide für alle, die verlangen, daß Kunst in erster Linie schön und harmonisch sein soll — doch bestimmt wird es wieder eine Ausstellung, die nicht übersehen wird und reichlichen, vielleicht auch wieder explosiven Diskussionsstoff liefert.

Die Auswahl wird jedoch gezielter als bei der letzten documenta getroffen werden können — und das Archiv wird dabei helfen. Voraussetzung für eine solche gezielte Auswahl ist, daß zunächst eine Fülle von Material greifbar und geordnet vorhanden ist und daß eine Gesamtübersicht über alle wichtigen Kunstrichtungen und Entwicklungen, über Ansätze und Versuche im zur Debatte stehenden Zeitraum im voraus zusammengetragen wird.

Auf die Zeit, die für die documenta III wichtig ist, muß sich zunächst die Arbeit des Archivs konzentrieren. Später soll jedoch in der Archivarbeit weiter zurückgegriffen werden, „denn auch vom Jugendstil führen Wege zum Kubismus“, sagt Frau Dr. von Weiher. Es soll später an Material zur Erforschung der Zusammenhänge und Übergänge nicht fehlen.

Die Archivleiterin geht nach einem gründlich durchdachten Plan vor.

Es gilt zunächst, Material aus vielen Städten und aus vielen Ländern in Kassel zusammenzuziehen. Die Mitarbeit vieler Stellen des In- und Auslandes ist erwünscht und notwendig.

Auf drei Grundpfeilern will Frau Dr. von Weiher aufbauen: sie hat eine Künstlerkartei, eine Bildkartei und eine Sammlung von Ausstellungskatalogen eingerichtet.

Die Künstlerkartei umfaßt bereits nach sechs Wochen weit über tausend Namen, und für einige Namen mehrere

Karteikarten. Bei den „ganz Großen“, über die sehr viel bekannt ist, enthalten die Karten vor allem die wichtigen bibliographischen Angaben, bei den weniger oder noch nicht bekannten Künstlern sind auch alle Lebensdaten von Belang aufgezeichnet.

Das Bildarchiv nimmt Fotos und Reproduktionen auf, wobei zunächst Abbildungen der bei den ersten documenta-Ausstellungen gezeigten Werke den Grundstock gebildet haben. Zunächst soll diese Kartei eine gewisse Breite erhalten, dann will Frau Dr. von Weiher systematisch daran gehen, von allen wichtigen Werken Farbdias zu beschaffen.

Freilich kann auch ein Farbdia nur andeutungsweise eine Vorstellung von einem Kunstwerk geben. Farblich „richtige“ Dias von Gemälden sind nicht leicht zu beschaffen: manchmal „stimmen“ auch die Aufnahmen erstklassiger Fotografen nicht genau, sei es, daß die Lichtverhältnisse die Farbwerte verändern, sei es, daß die Emulsion eines bestimmten Films die Wiedergabe einer bestimmten, für einen Künstler typischen Farbe nur unvollkommen gestattet.

So kann die farbige Abbildung die eigene Anschauung nicht ersetzen. Frau Dr. von Weiher wird zahlreiche Ausstellungen, Museen und Sammlungen selbst besuchen müssen. Zu mancher Abbildung wird ein Blatt mit Notizen hinzukommen.

Die dritte „Säule“ des Archivs ist die Sammlung von Ausstellungskatalogen, die ständig anwächst.

Durch guten Kontakt mit Museen, kunstwissenschaftlichen Instituten, Künstlern und Wissenschaftlern soll das Archiv wachsen und Anregungen erhalten. Die Archivleiterin ist jedoch von Anfang an auch bereit, Anfragen zu beantworten, Unterlagen zur Verfügung zu stellen und Hinweise zu geben. „Wir können zwar vorläufig zum Beispiel noch kein Bildmaterial für Vorträge etc. zur Verfügung stellen, dazu ist der Bestand noch zu klein, doch wir können mit vielen Informationen und Hinweisen dienen; für die Arbeit des Archivs kann es nur förderlich sein, wenn es von Anbeginn an zur Lösung der verschiedensten kunstwissenschaftlichen Fragen in Anspruch genommen wird“, sagt Frau Dr. von Weiher, „jede Frage ist für unsere Arbeit ein Stück Richtschnur und willkommen.“ Wa.

Es gibt keine Bürokraten

Eine beinahe wahre Geschichte von G. W. Borth

Ich hatte mich eben in jener Behörde maßlos geärgert und deshalb laut ausgerufen: „Das ist eine ganz große Schweinerei mit diesem widerlichen Bürokratismus!“

Das hätte ich nicht sagen sollen. Da war ich zu weit gegangen. Die Beamten sprangen alle auf und riefen wie aus einem Munde: „Hat man je so was gehört? Das ist ja Beamtenebeleidigung.“ Ich versuchte, die Herren zu beruhigen, aber sie blieben unbittlich. Sie holten einen Vorgesetzten und dieser sagte streng: „Inspektor Schmidt, dies ist ein himmelschreiender Fall. Verfolgen Sie diesen Mann stracks und ungestüm wegen Beamtenebeleidigung! Legen Sie ein Aktenstück darüber an, das Sie auf dem Dienstweg kreisen lassen!“ Damit ging der Vorgesetzte.

Inspektor Schmidt sagte: „Sie haben selbst gehört — Sie haben mich beleidigt! Bitte, nehmen Sie Platz! Die Sache kann länger dauern.“ Ich sagte: „Hören Sie, wie wär's denn, wenn ich die übereilte Äußerung mit dem Ausdruck auf richtigen Bedauerns zurücknähme?“

Der Inspektor nickte ganz freundlich, aber seine Kollegen meinten: „Das geht nicht mehr. Der Herr Oberregierungsdirektor hat angeordnet, daß man einen Akt anlegt. Immerhin könnte man die entschuldigende Erklärung des Beleidigers auf gesondertem Formblatt beifügen.“

„Na schön“, grunzt Inspektor Schmidt, „dann muß ich wohl anfangen. Ich habe so etwas noch nicht mitgemacht — muß man die ganze Geschichte zu Protokoll nehmen, oder gibt es dafür gleich vorgedruckte Formulare?“ Jemand meinte: „Selbstverständlich gibt's da Formulare, auf denen man die zoologischen Bezeichnungen nur anzukreuzen braucht.“ — „Aber der da hat doch nur von widerlichem Bürokratismus gesprochen.“ — „Ob das dabei steht, weiß ich nicht. Ruf doch mal die Formularstelle an.“

Dies geschah. Danach sagte Inspektor Schmidt: „In der Formularstelle befinden sich über achthundert verschiedene Formulare, aber die Beleidigungsvordrucke sind gerade ausgegangen und kommen erst morgen wieder herein.“ Ich sagte freundlich: „Dann komme ich besser morgen noch einmal vorbei und wiederhole die Beleidigung dann. Ohne Vordruck hätten Sie zu viel Schreibung.“

„Das ist sehr liebenswürdig“, sagte Inspektor Schmidt, „wir wollen dann heute nur noch den Aktendeckel fertigmachen. Zunächst den Laufzettel! Kollegen, wer weiß, welche Instanzen so ein Beleidigungsakt durchlaufen muß?“ Jemand erklärte: „Das ist doch ganz einfach! Der Akt geht zum Bürovorstand, dann zur Registratur, sodann zum stellvertretenden Abteilungsleiter, zur Personalabteilung, zum Abteilungsleiter, zur Revisionsabteilung, zur Rechtsüberwachungsabteilung, zum stellvertretenden Behördenchef, zur Finanzverwaltung, zum Geheimdezernat, zum Behördenchef, zum Oberbehördenchef — na, und schließlich irgendwie zum Staatsanwalt.“

„Nicht da“, rief ein anderer, „so einfach ist die Sache nicht! Bevor der Akt zum Staatsanwalt kommt, läuft er erst noch übers städtische Bestattungsamt. Schaut nicht so dumm! Der Dienstweg ist nämlich so lang, daß in verschiedenen Fällen die Beleidiger an Altersschwäche verstorben waren, bevor die Anklageerhebung erfolgte. Deswegen will der Staatsanwalt neuerdings Gewißheit haben, ob der Beleidiger überhaupt noch lebt.“ Da schlug Inspektor Schmidt mit der Faust auf den Tisch: „Himmeldonnerwetter, das ist doch eine ganz große Schweinerei mit diesem widerlichen Bürokratismus!“

Ich sagte bescheiden: „Dasselbe habe ich doch auch nur behauptet.“

Was zum Arbeitsplatz paßt

Zu den Eigenschaften einer guten und geschätzten Mitarbeiterin, sei es im Büro oder im Produktionsbetrieb, gehört es, daß sie ihrem Arbeitsplatz entsprechend zweckmäßig gekleidet ist.

Was man weder im Büro noch im Betrieb tragen sollte, selbst wenn man erst zwischen sechzehn und achtzehn Jahren alt ist:

- Vier Petticoats übereinander — was ohnehin nicht mehr letzter Schrei der Mode ist.
- Allzu kurze Röcke — auch wenn sie namentlich in Teenager-Kreisen zur Zeit der letzte Schrei sind.
- Riesenhaft ausgeschnittene Sonnen-, Strand- und Gartenkleider — unsere Arbeitsplätze sind sowieso nicht so eingerichtet, daß man während der Arbeit ein Sonnenbad nehmen kann.
- Das alte Cocktailkleid vom letzten Jahr, das für festliche Anlässe nicht mehr schön genug ist — im Büro wäre es einfach lächerlich.

Ansonsten: was für den einen Arbeitsplatz gut und richtig ist, kann am anderen falsch sein. Wer an einer Maschine arbeitet, hat seine Kleidung im ureigenen Interesse vor allem den Sicherheitsvorschriften anzupassen — ein Overall oder Blue Jeans können der ideale Anzug sein. Im Büro dagegen ist ein Hosen-Dreß jeglicher Art unmöglich!

Spitze Schuhe mit nadeldünnen Absätzen sehen reizend aus — und im Büro kann man sie auch tragen. Wer aber im Betrieb zu tun hat, den ganzen Tag stehen muß, oder in der Werkstatt über Schienen, Kabel, allerlei Unebenheiten etc. zu gehen hat, wird bald merken, daß flache Sportschuhe weitaus besser am Platz sind. Außerdem sollte niemand sagen, die wären nicht schick! — Auch sehr modebeflissene junge Damen können da aus einer riesigen Auswahl das Richtige herausfinden.

Nichts gegen ein gepflegtes Make-up — die meisten Damen möchten es heutzutage nicht mehr entbehren. Eine große Abend-Bemalung mit angeklebten Augenwimpern etc. ist im Betrieb ebenso unfreiwillig komisch wie das alte, abgetragene Cocktailkleid.

Wer — und sei es als Lehrling — in einem Büro sitzt, in das ständig Kunden und andere Werksfremde kommen, muß auch ein wenig mitrepräsentieren, kann also nicht die allerältesten „Klamotten“ bei der Arbeit auftragen.

Das ist in jedem Fall richtig für den Beruf:

- Gute Stoffe, die nicht knittern, auch wenn man den ganzen Tag sitzen muß.
- Sommerkleider, nicht zu duftig und nicht zu romantisch, die aber immer taufrisch aussehen sollten.
- Röcke, Blusen, Pullover, Kostüme aller Art — sofern man Übertreibungen in bezug auf Umfang, Kürze und Enge meidet.

Zu glauben, daß die richtige Kleidung im Beruf eine teure Angelegenheit sei, ist irrig. Es ist besser zwei gute, zweckmäßige Aufmachungen zu besitzen als an zehn Arbeitstagen in zehn verschiedenen Kleidern zu kommen, von denen einige unpassend sind.

Das Büro und der Betrieb sind weder ein Garten, noch ein Strandbad, noch eine Ski-Hütte und erst recht kein Tanzlokal. Sie sind aber auch nicht die Stätte trübsinniger grauer Arbeitsmäuschen. Ein bißchen Chic hat noch kein Chef übelgenommen, es muß nur die richtige Art von Chic sein!

Schals für den Herbst

Kleider, Kostüme und Mäntel werden in dieser Herbstsaison vielfach kragenlos sein. Man ergänzt sie deshalb gern durch Schals aus gleichem oder kontrastierendem Stoff.

Einen Schal kann sich jede Frau selbst anfertigen, der dann ein älteres Kleid oder Kostüm modisch up to date macht. Bei kontrastierendem Stoff stellt man die Beziehung durch einen Gürtel aus dem Stoff des Schals her. Ein Kostüm zeigt in einem solchen Fall Paspeln, Taschenpatten, Riegel oder bezogene Knöpfe aus dem Schalstoff. Der Schal, der ein leichtes Wollkleid begleitet, darf aus Seide oder Kunstseide sein. Zum Kostüm aus Tweed paßt ein einfarbiger Tuchschal oder auch ein aus grober Wolle gestrickter.



Auch eine ältere Dame kann das brasilbraune Toile-Kleid mit Jäckchen gut tragen. Die schlichte, schmale Verarbeitung und der spitze Ausschnitt machen schlank. Jackenfutter und Schal sind bunt und fröhlich.

Es ist 17.30 Uhr. Die Dame ist direkt nach Dienstschiuß eingeladen. Mit Hut und Handschuhen hat sie sich dem Anlaß entsprechend „offiziell“ hergerichtet. Das schlichte, hellblaue Kleid, das ebenso hübsch wie korrekt ist, hat sie jedoch bereits den ganzen Tag im Büro getragen (Bild unten).

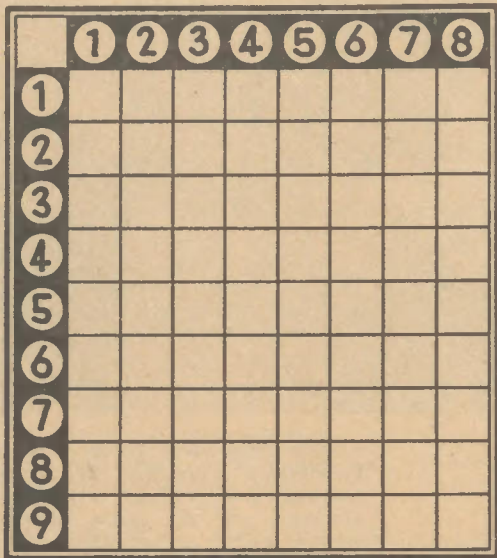
Modelle: Lissner & Rösner
Fotos: Leonard



Raten Sie mit...

Kreuzwort-Rätsel in neuer Form

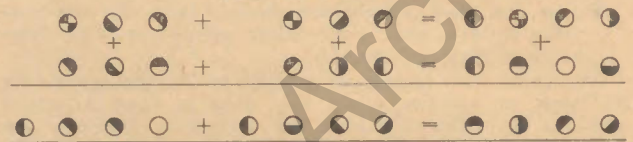
Bei diesem Kreuzwort-Rätsel gibt es keine Schwarzfelder. Die Bedeutung der Wörter ist reihenweise angegeben, der Endbuchstabe des einen Wortes ist zugleich der Anfangsbuchstabe des nächsten.



Waagerecht: 1. Storchvogel mit Kehlsack – Kanton der Schweiz, 2. Speisefisch (Goldbrasse) – alter Name von Irland, 3. kleine Hirschart – germanische Totengöttin – nicht kurz, 4. Kniegeige – Schluß, 5. Sitz einer altgriechischen Philosophenschule – Weihwasserkessel – Raum neben dem Spielfeld, 6. Elend – starkes Tau, 7. Kreuzesinschrift – Gedanke – spanischer Artikel, 8. Abkürzung für „eingetragene Genossenschaft“ – Germane – Stadt in USA (Pennsylvanien), 9. Fluß in Pommern – Papagei – Abschiedsgruß.

Senkrecht: 1. Tagesanfang — französischer Marschall im Krim-Krieg, 2. Fläche, auch Grundstück — Laufleine für Pferde, 3. Sahne — Pariser Untergrundbahn — sibirischer Strom, 4. Fabelname des Storchs — Frauenname, 5. Hauptstadt des brasilianischen Staates Para — Fäulnis, 6. chemisches Element — Riechorgan — Nebenfluß des Arno, 7. Wiederkäufer — italienische Schauspielerinnen — Schwur, 8. Frauenname — pferdeähnliches Tier — Windschattenseite des Schiffes.

Raten und Rechnen



Das Rätsel ist zu lösen, indem man für jedes Zeichen eine Ziffer einsetzt. Gleiche Zeichen bedeuten gleiche Ziffern.

Eingesandt von Edeltraud Sick, Lager 35

Auflösungen der Rätsel an anderer Stelle des Heftes

... lachen Sie mit!



„Hören Sie doch endlich auf, junger Mann, mir Ihre Überstunden vorzurechnen!“

Der Zwilling

Der Chef ruft den Angestellten.

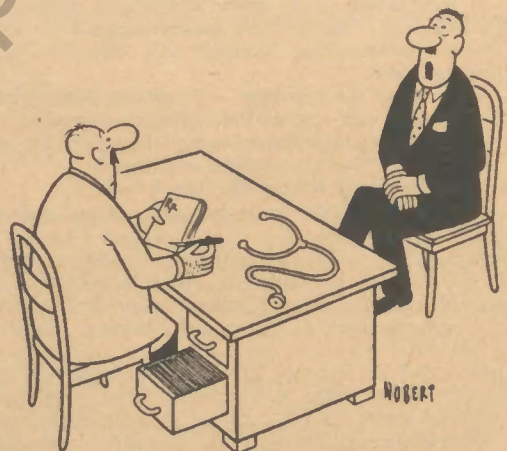
„Ich möchte gern Ihren Zwillingenbruder sprechen.“

"Aber —"

„Holen Sie ihn sofort.“

„Ich habe keinen Zwillingsbruder.“

Sagt der Chef: „Widersprechen Sie nicht! Ich sah ihn gestern, als Sie daheim krank im Bett lagen, auf dem Fußballplatz beim Ländermatch.“



„Ich schlafe neuerdings so unruhig im Büro!“



„Soso, Sie waren im Urlaub? — Mir ist gar nicht aufgefallen, daß Sie im Betrieb gefehlt haben!“

Den Herder-Schülern gefiel's bei Henschel

Auszüge aus drei Aufsätzen

Zehn Schüler der Herder-Schule absolvierten, wie berichtet, vor und in den Sommerferien ein vierwöchiges Praktikum bei Henschel. Drei Jungen, die in der Technischen Inspektion gearbeitet hatten, wurden am Schluß gebeten, einen Bericht über ihre Arbeit bei Henschel zu schreiben, darin auch kritisch Stellung zu nehmen und Anregungen zu geben.

Hier ist auszugsweise der Aufsatz von Gerd Schulze: „Vor etwa einem Jahr tauchte in unserer Schule zum ersten Male die Idee auf, für die Schüler der 10. oder 11. Klasse während der Schulzeit ein Praktikum einzurichten. Da der Gedanke in dieser Form ganz neu ist, müssen die Erfahrungen dieses ersten Versuchs gut und gründlich ausgewertet werden; damit diese Zeit der praktischen Arbeit für die nachfolgenden Schüler noch erfolgreicher wird. Es gelang unseren Lehrern, für zehn Schüler Arbeitsplätze bei der Firma Henschel zu bekommen. In einer Vorbesprechung konnten wir wählen, ob wir ins Labor, an den Motorenprüfstand oder in die Technische Inspektion wollten. Zusammen mit zwei Kameraden meldete ich mich zur Technischen Inspektion.

Am 19. Juni trafen wir uns dann im Personalbüro Möncheberg, um unsere Papiere zu empfangen. Dann ging es zum Werk Mittelfeld. Nach einigem Suchen fanden wir dort dann das Büro von Herrn Dr.-Ing. Maushake, der die Technische Inspektion leitet. Herr Spohr, einer seiner Mitarbeiter, brachte uns dann in den Feinmeßraum, wo wir die erste Woche verbrachten. Dort lernten wir mit Schieblehre und Mikrometerbügel zu messen. Außerdem lernten wir, mit optischen Meßgeräten und Meßuhren umzugehen. Am Ende dieser Woche wußten wir, was Endmaße, Lehren, Lehdorne, Gewindesteigung und -gang und Passungen sind. Durch Rundgänge im Getriebebau und Werkzeugbau sahen wir dann die Verbindung zur Praxis.

In der folgenden Woche waren wir im Getriebebau; dort prüften wir im Zahnradmeßraum Zahnräder und Wellen; am Gehäuseprüfstand vermaßen wir Getriebegehäuse und Achsschenkel.

In den folgenden beiden Wochen wechselten wir jeden Tag die Arbeitsstelle. Zunächst waren wir in Rothenditmold in der Hammerschmiede. Dort sahen wir, wie die einzelnen Teile im Gesenk geschmiedet wurden, die wir dann in der Warmkontrolle maßen und nach dem Brinellverfahren auf ihre Härte prüften. Am nächsten Tag arbeiteten wir in der Gießerei. Dort maßen wir Kurbelwellengehäuse, Maschinenbetten und andere Einzelteile, die zum Teil für fremde Firmen waren.

Den nächsten Tag verbrachten wir in der Zentralthärterei. Dort werden die Stahlteile gehärtet, indem man sie erhitzt und wieder abschreckt, mit Kohlenstoff anreichert oder in einem Zyankalibad erhitzt. Wir machten Härteprüfungen nach Brinell und Rockwell und prüften am Flutgerät, ob die Teile Risse hatten. Dann waren wir einen Tag im Labor, wo einzelne Teile physikalisch und chemisch geprüft werden, wenn irgendwelche Fehler auftauchen. Am letzten Tag dieser Woche waren wir im Wareneingangslager. Dort werden Fertigteile, die von den anderen Firmen kommen, gelagert und geprüft.“

„Die vierte Woche wurde anstrengend“, berichtet der Obersekundaner Heiner Preißing. „Montag waren wir im Motorenbau und bekamen die Arbeit des Dieselmotors erklärt. Montagnachmittag sahen wir den Lkw-Bau, den Tag darauf den Busbau. Mittwoch waren wir im Lokbau. Dabei konnte ich einen Einblick in das Konstruktionsbüro tun. Darauf erklärte mir ein Vorarbeiter die Einrichtungen am Drehgestelle und verschiedene Antriebsarten. Er zeigte mir verschiedene Loks von innen und ihre Einrichtungen wie Indusi, Sifa usw.

Die Werksführung am nächsten Vormittag war überflüssig. Wir wurden noch einmal durch Hallen geführt, in denen wir schon gearbeitet hatten.

In diesen vier Wochen haben wir sehr viel gelernt und einen Eindruck von der Arbeit in der Industrie bekommen.

Wir lernten die Arbeiter kennen und wurden sehr freundlich behandelt. Sie haben uns gut erklären können, was wir wissen wollten. Es ist gut, daß wir wenig Theorie getrieben haben, sondern an praktischen Beispielen lernen konnten. Ebenso konnten wir die Arbeit im Feinmeßraum besser verstehen, weil uns immer wieder die Praxis gezeigt wurde. In der Gießerei z. B. haben wir vormittags den Kontrolleuren geholfen, Lagerschilder für Kühlchränke zu prüfen und große Gehäuse zu wiegen. Es gefiel uns gut, daß wir einen halben Tag arbeiten konnten. So konnten wir der Kontrolle nützlich sein und kamen in ein gutes Verhältnis zu den Arbeitern. Außerdem ist es uns angenehm gewesen, daß wir drei Schüler immer in einer Gruppe zusammengeblieben sind.

Das einzige, was verbessert werden könnte, ist die Zeiteinteilung. Zwei Wochen hindurch jeden Tag woanders zu arbeiten, ist sehr anstrengend, da man überall etwas Neues erklärt kriegt, und nach einiger Zeit kaum noch etwas behalten kann. Daher sollten die zwei Wochen, wo man nur an einem Platz bleibt, auf die erste und dritte Woche verteilt werden. Auch ist für manche Abteilung, wie z. B. Lokbau, ein Tag kaum ausreichend, und andere Abteilungen können schon mit einem halben Tag erledigt werden, z. B. Wareneingangsprüfung.

Doch sonst können wir sehr zufrieden sein. Das Praktikum war für uns ein Erfolg. Doch das war nur mit Hilfe der TI möglich. Deshalb danke ich ihr herzlich.“

Franz Becker, der dritte der Klassenkameraden, schloß seinen Aufsatz mit den Worten: „Der gesamte Lehrgang hat mir sehr gut gefallen, besonders die erste Woche. Nur an dem Tag im Labor hätte ich mich gern mehr betätigt.“

Kommentar der Henschel-Mitarbeiter, die mit den Herder-Schülern zu tun hatten: „Es war eine gute Zusammenarbeit. Die Jungen waren sehr aufgeschlossen und immer bei der Sache, wenn etwas Neues erklärt wurde.“

Holländischer Platz einst und jetzt



Der Artikel über die Umgestaltung des Holländischen Platzes (Henschel-Stern 7/61) hat Gustav Franke, einen unserer Werkpolizisten, veranlaßt, uns eine Postkarte aus dem Jahre 1913 zu senden (unser Bild). Die Karte kam aus Anlaß der Tausendjahrfeier der „Stadt Cassel“ heraus. Rechts erkennt man deutlich die Henschel-Hauptverwaltung. Die Wache mit dem Schilderhäuschen wird man heute vergeblich suchen. Verkehrsprobleme gab es damals kaum: in beneidenswerter Unbekümmertheit spazieren die festlich gekleideten Fußgänger über den Platz.

Die gesetzliche Rente - Sonderregelungen und Berechnung

Wir bringen heute den zweiten Teil und Schluß
unseres Artikels über die gesetzliche Rente und die
Grundlagen ihrer Berechnung.

Kinderzuschuß

Für einen Versicherten, der Kinder hat, erhöht sich die Rente für jedes Kind um den Kinderzuschuß, der grundsätzlich $\frac{1}{10}$ der für die Berechnung der Renten maßgebenden allgemeinen Bemessungsgrundlage beträgt. Für das Jahr 1961 würde er $\frac{1}{10}$ von DM 5325,- = DM 532,50 jährlich oder DM 44,40 (aufgerundet) monatlich betragen.

Der Kinderzuschuß wird für Kinder des Versicherten bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres gewährt. Über diesen Zeitpunkt hinaus wird der Kinderzuschuß längstens bis zur Vollendung des 25. Lebensjahres für ein unverheiratetes Kind gewährt, das sich in Schul- oder Berufsausbildung befindet. Ebenso wird er gewährt für ein Kind, das bei Vollendung des 18. Lebensjahres infolge körperlicher oder geistiger Gebrechen außerstande ist, sich selbst zu unterhalten. Der Kinderzuschuß wird solange gezahlt, als diese Gebrechen andauern.

Höherversicherung

Um eine höhere Rentenleistung zu erzielen, kann jeder Versicherte zusätzlich höhere Versicherungsbeiträge entrichten. Voraussetzung ist, daß im Kalendermonat, für den der Beitrag der Höherversicherung gelten soll, ein Pflicht- oder freiwilliger Beitrag (Grundbeitrag) vorliegt. Die Wahl der Beitragsklasse steht dem Versicherten frei, allerdings darf der Höherversicherungsbeitrag die Höhe des Grundbeitrags nicht übersteigen. Von der Höherversicherung kann jederzeit Gebrauch gemacht werden. Die Beitragszahlung braucht nicht regelmäßig zu erfolgen. Die Beitragsmarken entsprechen denen für die freiwillige Versicherung und sind nur durch den Aufdruck „HV“ gekennzeichnet.

Für Beiträge der Höherversicherung sind feste Steigerungsbeträge ermittelt worden, deren Höhe auch nicht in Zukunft oder bei der Anpassung von laufenden Renten verändert wird. Sie sind vom Alter des Versicherten bei Entrichtung des jeweiligen Höherversicherungsbeitrags abhängig und betragen zwischen 20 und 10 Prozent dieses Beitrags.

Der jährliche Steigerungsbetrag beläuft sich auf

20% d. Höherversicherungsbeitrags, sof. dies. im Alt. bis zu 30 Jahren,	
18% „ „ „ „ „ „ von 31—35 Jahren,	
16% „ „ „ „ „ „ von 36—40 Jahren,	
14% „ „ „ „ „ „ von 41—45 Jahren,	
12% „ „ „ „ „ „ von 46—50 Jahren,	
11% „ „ „ „ „ „ von 51—55 Jahren,	
10% „ „ „ „ „ „ von 56 Jahren an	

entrichtet worden ist. Hierbei gilt als Alter der Entrichtung des Beitrags die Differenz zwischen dem Jahre des Ankaufs der Beitragsmarke und dem Geburtsjahr.

Zum Beispiel wurden vom 51. bis 55. Lebensjahr eines Versicherten für DM 600,- Beiträge zur Höherversicherung entrichtet. Der Steigerungsbetrag beträgt 11% = DM 66,- jährlich. Dieser Beitrag ist der jährlichen Grundrente hinzuzurechnen.

Wird der gleiche Höherversicherungsbeitrag aber vom 36. bis 40. Lebensjahr entrichtet, so beträgt die Steigerung 16% = DM 96,-, bringt also eine wesentlich günstigere Rentenleistung.

Hinterbliebenenrente

Die Witwenrente, die Witwenrente, die Rente an die frühere Ehefrau des Versicherten und an den früheren Ehemann der Versicherten betragen $\frac{6}{10}$ der Berufsunfähigkeitsrente des verstorbenen Versicherten ohne Berücksichtigung einer Zurechnungszeit und ohne Kinderzuschuß. Es gilt also der Steigerungssatz von 1% für jedes anrechnungsfähige Versicherungsjahr ohne Zurechnungszeit.

Wenn der Hinterbliebene jedoch das 45. Lebensjahr vollendet hat oder wenn und solange er berufsunfähig oder erwerbsunfähig ist oder mindestens ein waisenrenteberechtigtes Kind erzieht, beträgt die obige Rente $\frac{6}{10}$ der Erwerbsunfähigkeitsrente ohne Kinderzuschuß des verstorbenen Versicherten, d. h., die Rente wird mit einem Steigerungssatz von 1,5 v. H. pro Versicherungsjahr berechnet. Zurechnungszeiten sind in diesem Fall zu berücksichtigen.

Für die ersten 3 Monate nach Eintritt des Versicherungsfalles (Tod des Versicherten) wird der Witwe an Stelle der Witwenrente die Rente gewährt, die dem Versicherten zum Zeitpunkt seines Todes zustand oder, wenn der Versicherte eine Rente noch nicht erhalten hat, die Versichertenrente, aus der die Witwenrente zu errechnen ist.

Die Höhe der Waisenrente richtet sich nach der Rente ohne Kinderzuschuß, die der verstorbene Versicherte als Erwerbsunfähiger erhalten hätte. Von dieser Rente erhalten die Halbwaisen $\frac{1}{10}$ und die Vollwaisen $\frac{1}{5}$. Die Waisenrente erhöht sich um den Kinderzuschuß von $\frac{1}{10}$ der allgemeinen Bemessungsgrundlage.

Sind mehrere Hinterbliebene bezugsberechtigt, so dürfen die Hinterbliebenenrenten zusammen nicht höher sein, als die Erwerbsunfähigkeitsrente des Versicherten einschließlich Kinderzuschuß. Sie werden sonst nach dem Verhältnis ihrer Höhe gekürzt.

Ein 65jähriger berechnet seine Rente

Um das komplizierte Berechnungsverfahren zu verdeutlichen, ist hier das Beispiel einer Rentenberechnung für einen 65jährigen angeführt. Auch im Rahmen dieses Beispiels taucht wieder der bereits in der vorigen Veröffentlichung erwähnte gesetzliche Umwertungsfaktor, der „Tabellenwert“ auf. In die Vordrucke, mit deren Hilfe man seine Rente selbst berechnen kann, sind diese amtlichen Werte jeweils eingesetzt, so daß jeder die für die eigene Berechnung erforderlichen Werte zur Hand hat. Rentenberechnungsformulare gibt es in verschiedener Ausführung.

Ein Formular, das sich als recht übersichtlich und nützlich erwiesen hat, ist bei unserer Betriebskrankenkasse zum Preis von DM -,20 (am Schalter Heilverfahren und Rentenentträge) erhältlich. Eine wirklich zuverlässige Renten-Selbstberechnung kann jedoch nur derjenige erstellen, der seine Rente bald zu beanspruchen hat. Berechnungen für zukünftige Rentenfälle müssen insofern ungenau ausfallen, als die Umwertungsfaktoren für die kommenden Jahre jetzt noch nicht bekannt sind.

Mit Hilfe des Berechnungsbeispiels wird sich jedoch auch der Laie erklären können, warum höhere Beiträge nicht immer zwangsläufig auch zu höheren Renten führen.

Nehmen wir an, ein am 2. 1. 1896 geborener Arbeiter beantragt Altersruhegeld. Nachgewiesen werden folgende Versicherungs(Beitrags)zeiten:

a) Beitragsentrichtung nach Beitragsklassen (Markenklebverfahren):

1. 4. 1910 — 30. 9. 1914	39 Wochenbeiträge der Kl. II
104	„ „ „ „ III
91	„ „ „ „ IV
1. 10. 1914 — 31. 12. 1918	Kriegsdienst
1. 1. 1919 — 30. 9. 1921	91 Wochenbeiträge der Kl. IV
	52 „ „ „ „ V
1. 10. 1921 — 31. 12. 1923	Inflation 117 Wochenbeiträge
1. 1. 1924 — 31. 12. 1933	156 Wochenbeiträge der Kl. IV
	260 „ „ „ „ V
	104 „ „ „ „ VI
1. 1. 1934 — 27. 6. 1942	39 „ „ „ „ IV
	65 „ „ „ „ V
	156 „ „ „ „ VI
	182 „ „ „ „ VII

b) Beitragsentrichtung im Lohnabzugsverfahren

28. 6.1942 — 31. 12. 1942	6 Monate	DM 1 200,—
1943	12 "	" 2 500,—
1944	12 "	" 2 550,—
1945	12 "	" 2 200,—
1946	12 "	" 2 300,—
1947	12 "	" 2 400,—
1948	12 "	" 2 600,—
1949	12 "	" 2 900,—
1950	12 "	" 3 100,—
1951	12 "	" 3 500,—
1952	12 "	" 3 800,—
1953	12 "	" 4 200,—
1954	12 "	" 4 200,—
1955	12 "	" 4 400,—
1956	12 "	" 4 600,—
1957	12 "	" 4 800,—
1958	12 "	" 5 000,—
1959	12 "	" 5 300,—
1960	12 "	" 5 600,—

Bei der Rentenberechnung ist in folgender Reihenfolge zu verfahren:

- I. Feststellung und Umwertung sämtlicher entrichteter Beiträge des Versicherten.
 - a) Umwertung der Beitragsmarken
 - b) Umwertung der im Lohnabzugsverfahren entrichteten Beiträge
- II. Errechnung der für die Versicherten maßgebenden persönlichen Bemessungsgrundlage.
- III. Ermittlung der anrechnungsfähigen Versicherungsjahre
 - a) Versicherungszeiten
 - 1. Beitragszeiten
 - 2. Inflationszeit
 - b) Ersatzzeiten
 - c) Ausfallzeiten
 - d) Zurechnungszeiten
- IV. Berechnung der Rente.

Beispiel:

- I. Feststellung und Umwertung sämtlicher entrichteter Beiträge.
 - a) Umwertung der Beitragsmarken:

Zeitraum	Lohnklasse	Anzahl d. Beiträge	Tabellenwert	Werteneinheit
1. 4. 1910 bis	II	39	—,70	= 27,30
30. 9. 1921	III	104	1,08	= 112,32
	IV	182	1,55	= 282,10
	V	52	2,63	= 136,76
1. 1. 1924 bis	IV	156	1,22	= 190,32
31. 12. 1933	V	260	1,64	= 426,40
	VI	104	2,23	= 231,92
1. 1. 1934 bis	IV	39	1,08	= 42,12
27. 6. 1942	V	65	1,38	= 89,70
	VI	156	1,69	= 263,64
	VII	182	2,—	= 364,—
		1339		2 166,58

- b) Umwertung der im Lohnabzugsverfahren entrichteten Beiträge:

Kalender-jahr	Beitrags-monate	persönl. Entgelt DM	durchschnittl. Entgelt aller Versicherten DM	Verhältnis (Vomhundertsatz)
1942	6	1 200,—	2 310,—	51,95
1943	12	2 500,—	2 324,—	107,57
1944	12	2 550,—	2 292,—	111,26
1945	12	2 200,—	1 778,—	123,73
1946	12	2 300,—	1 778,—	129,36
1947	12	2 400,—	1 833,—	130,93
1948	12	2 600,—	2 219,—	117,17
1949	12	2 900,—	2 838,—	102,18
1950	12	3 100,—	3 161,—	98,07
1951	12	3 500,—	3 579,—	97,79
1952	12	3 800,—	3 852,—	98,65
1953	12	4 200,—	4 061,—	103,42
1954	12	4 200,—	4 234,—	99,20
1955	12	4 400,—	4 548,—	96,75
1956	12	4 600,—	4 844,—	94,96
1957	12	4 800,—	5 043,—	95,18
1958	12	5 000,—	5 330,—	93,81
1959	12	5 300,—	5 602,—	94,61
1960	12	5 600,—	5 602,—	99,96
	222			1 946,55

II. Errechnung der für den Versicherten maßgebenden persönlichen Bemessungsgrundlage:

	Beitrags- wochen	Beitrags- monate	Wertver- hältnisse
a) Aus Beitragszeiten im Marken- klebverfahren (s. unter Ia)	1339		2 166,58
b) aus Beitragszeiten im Lohnab- zugsverfahren (s. unter Ib)		222	1 946,55
	1339	222	4 113,13

Die 1339 Beitragswochen sind nach den gesetzlichen Bestimmungen ebenfalls auf Kalendermonate umzu- stellen. 13 Wochenbeiträge gelten als drei Kalender- monate. Von dem verbleibenden Rest gelten je vier Wochen als ein Kalendermonat. Verbleibt danach ein Rest von weniger als vier Wochenbeiträgen, so gilt dieser als ein voller Kalendermonat. Die Um- rechnung lautet demnach:

$$\frac{1339 \times 3}{13} = 309 \text{ Kalendermonate im Markenklebverfahren,}$$
$$+ 222 \text{ Kalendermonate im Lohnabzugsverfahren,}$$
$$= \text{insgesamt } 531 \text{ Kalendermonate.}$$

Die Summe der Wertverhältnisse in Höhe von DM 4 113,13 ist das Verhältnis (Vomhundertsatz) des je- weiligen persönlichen Arbeitsentgelts zum durchschnitt- lichen Arbeitsentgelt aller Arbeiter und Angestellten, addiert während der gesamten Beitragszeit. Der Vom- hundertsatz ist aber für ein Jahr festzustellen, was nach folgender Formel geschieht:

$$\frac{4\,113,13 \times 12}{531} = 92,95\%$$

Die allgemeine Bemessungsgrundlage DM 5325,— mit dem Vomhundertsatz DM 92,95 multipliziert und durch 100 geteilt, ergibt die persönliche Bemessungs- grundlage

DM 4949,59.

Auf eine Vergleichsberechnung unter Wegfall der ersten fünf Beitragsjahre, die sicherlich einen günsti- geren Vomhundertsatz und damit eine höhere pers- önlliche Bemessungsgrundlage ergeben würde, wird in diesem Beispiel verzichtet.

III. Ermittlung der anrechnungsfähigen Versicherungsjahre.

a) Versicherungszeiten:	
1. Beitragszeiten	= 531 Monate
2. Inflationszeiten	117 für die Berechnung der persönlichen Bemes- sungsgrundlage nicht berücksichtigten Wochen- beiträge, auf Kalendermonate umgerechnet = 27 Monate
b) Ersatzzeiten	
Kriegsdienst v. 1. 10. 14 — 31. 12. 18	= 51 Monate
c) Ausfallzeiten	
Ausfallzeiten sind keine nachgewiesen. Da der Zeitraum zwischen dem ersten und dem letzten Beitrag schon mit Versicherungszeiten belegt ist, kann auch 1/10 der Pflichtbeiträge als pauschale Ausfallzeit nicht angerechnet werden	—
d) Zurechnungszeit	
Eine Zurechnungszeit entfällt bei Altersrentnern. Sie kann nach ihrer Zweckbestimmung nur bei Frührentnern vor dem 55. Lebensjahr in Frage kommen	—
Anrechnungsfähige Versicherungszeit insgesamt	609 Monate = 51 Jahre

Die Methode der Umrechnung auf Versicherungs- jahre wurde bereits erläutert.

IV. Berechnung der Rente.

Wie bereits erwähnt, beträgt die Steigerung des Altersruhegeldes für jedes anrechnungsfähige Ver- sicherungsjahr 1,5 v.H. der persönlichen Be- messungsgrundlage.

Anrechnungsfähige Versicherungsjahre (Abschnitt IV): $51 \times 1,5\% = 76,5\%$.

76,5% von der in Abschnitt III mit DM 4 949,59 ermit- telten persönlichen Bemessungsgrundlage ergeben DM 3 786,44 als Jahresrente.

Die monatliche Rente beträgt $\frac{1}{12}$ der Jahresrente = DM 315,54, Aufrundung auf volle 10 Dpf = DM 315,60.

H. Wiebusch

Eine wichtige Fragebogenaktion

Wenn am 1. Januar die Arbeitszeit um 1½ Stunden auf 42½ Stunden wöchentlich verkürzt wird, muß der zeitliche Ablauf der einzelnen Schichten in unserem Betrieb neu festgelegt werden. Die Firma Henschel wird bemüht sein, nach Rücksprache mit den Verkehrsträgern auch nach der neuen Arbeitszeitordnung für ihre Mitarbeiter eine möglichst günstige Fahrplangestaltung zu erreichen.

Dies ist aber nur möglich, wenn der Firma die entsprechenden ausführlichen Unterlagen zur Verfügung stehen. Darum gibt die Personalabteilung einen Fragebogen heraus, der zwar umfangreich ist, jedoch zum Besten jedes einzelnen von allen Mitarbeitern mit größter Sorgfalt ausgefüllt werden sollte.

Im Gästebuch

notiert im Juli und August:
Mr. Barnes von Larsen und Toubro, Madras, Indien; Mr. und Mrs. Luke, London; S. Exz. Marcel Dadjo, Botschafter von Dahomey; Hon. Mr. und Mrs. Hagan, Ghana, mit dem ersten Sekretär der Ghana-Botschaft in Bonn Mr. Kwesi Boed; Sen. Cela von Baräus Diesel, Madrid; 16 Studenten und Schüler aus sechs europäischen Ländern mit Begleitern vom Kreisjugendamt Wolfhagen; 30 französische Studenten mit Herrn Tober, Carl-Duisberg = Gesellschaft; 19 Lehrlinge und zwei Begleiter von der Norddeutschen Affinerie.

125 TS in Betrieb, der in einem Spezial-Siloflieger Kalk für ein Hüttenwerk transportiert. Das Fahrzeug wurde mit Fahrerwechsel dreischichtig gefahren und hatte bis zum 15. Juni 90 500 km zurückgelegt.

Sonderaufgabe für einen HS 3-180 TAS

Am Edersee hatte ein mit Spezialkran ausgerüsteter HS 3 - 180 TAS der Fa. Nolte, Hannover (Bergungsdienst, Schwertransporte), eine interessante Aufgabe. Der Kran mußte einen 28 t schweren Saugbagger in den Fischzuchtteich bei Niederwerbe hineinsetzen. Das Gewässer soll entschlammt werden. - Der hier eingesetzte Spezialkran kann durch Anbauteile auf eine Höhe von 68 Meter gebracht werden.

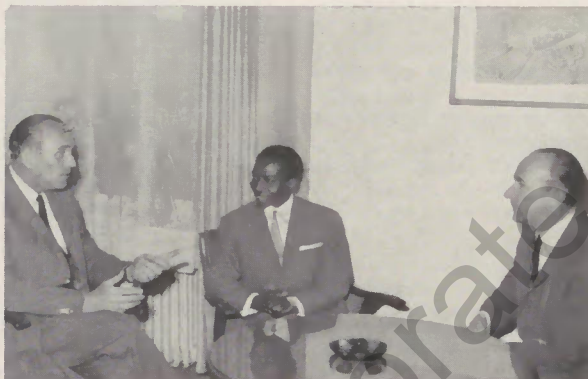


Unsere Spanier

absolvierten am 13. August ihr erstes Verbandsspiel als Mannschaft von Hermannia 06 e. V. gegen Bergshausen. In diesem ersten Spiel mußten sie den Gegnern mit 2:3 den knappen Sieg überlassen.

Pferde wurden scheu

Einen umgerissenen Zaun an der Toreinfahrt am Holländischen Platz, ein leicht verletztes Pferd, einen vorsorglich alarmierten, aber glücklicherweise nicht benötigten Werks-Krankenwagen und einen stattlichen Menschenauflauf gab es, als zwei Pferde einer Kasseler Speditionsfirma sich plötzlich selbständig machten. Die beiden, die mit ihrem Rollwagen vor dem Henschel-Lager in der Moritzstraße auf ihren Fuhrmann warten sollten, gingen durch, rannten über die Moritzstraße hinweg, zum gegenüberliegenden Werkstor wieder hinein und quer durch das Werk Kassel. Am Holländischen Platz wollten sie das Henschel-Werk wieder verlassen, aber nicht durch das Tor, sondern durch den Zaun. Dieser wurde ihnen zum Verhängnis: zwar wurde er umgerissen, doch brachte er die Ausreißer zu Fall. Die Werkspolizei half den plötzlich wieder zahm gewordenen auf die Beine.



Der in Bonn akkreditierte Botschafter des afrikanischen Staates Dahomey, S. Exz. Marcel Dadjo, besuchte im Juli Kassel und die Henschel-Werke. Unser Bild zeigt ihn im Gespräch mit Direktor Bäckmann (links) und Diplom-Ingenieur Gutbrod.

Im pausenlosen Einsatz

Die Firma Paul Guse in Leeste bei Bremen hat seit dem 4. 1. 1961 einen HS 3 -

Besuch am alten Arbeitsplatz - nach 18 Jahren

Auf den Tag genau 18 Jahre nach dem 2. August 1943, an dem er als Kriegsgefangener zu Henschel kam, hat Robert Simon aus Arcueil (Frankreich) dem Werk und den ehemaligen Kollegen einen Besuch abgestattet. Die Erinnerung an die gute Zusammenarbeit mit den Henschelanern, trotz des Krieges mit allen seinen Begleiterscheinungen, hat den heute 39jährigen Industriefotografen bewogen, seine Ferienreise durch Deutschland in Kassel zu beginnen. Seine Frau und seine beiden Kinder begleiteten ihn.

Lange Jahre hatte M. Simon seinen Henschel-Werksausweis aufgehoben, jetzt brachte er ihn mit und zeigte ihn voller Stolz wieder vor (auf unserem Bild mit den Betriebsräten Aschenbrandt und Allmeroth).

Vor allem wollte Robert Simon in Kassel Frau Luise Waldeck begrüßen, mit der er als Dolmetscher zusammen-



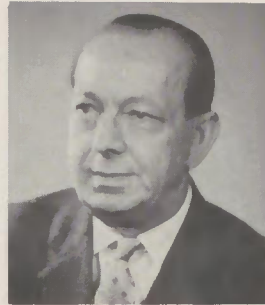
arbeitete, als sie den Arbeitseinsatz Lokbau leitete. M. Simon war zuerst in der Schmiede eingesetzt, dann von November 1943 bis zum Kriegsende als Dolmetscher im Arbeitseinsatz-Büro Lokbau. Die Besichtigung des altvertrauten Betriebes Rothenditmold war ihm besonders interessant.



✂ 40 ✂ Wilhelm Gerth
Kontrollleur



✂ 40 ✂ Wil. Lautenbach
El.-Monteur



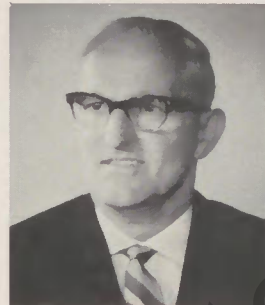
✂ 25 ✂ G. Aschenbrenner
Fräser



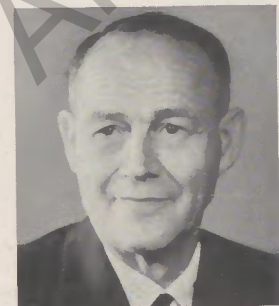
✂ 25 ✂ Walter Eberhardt
Vorarbeiter



✂ 25 ✂ Konr. Freudenstein
Kranfahrer



✂ 25 ✂ Alois Born
Ersatzteil-Ausgeber



✂ 25 ✂ Daniel Göbel
Gewindeschneider



✂ 25 ✂ Rudolf Bunzenthall
Prüfer



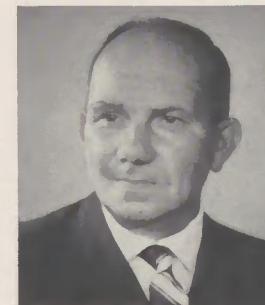
✂ 25 ✂ Konrad Göbert
Werkpolizist



✂ 25 ✂ Gustav Dechert
Kaufm. Angestellter



✂ 25 ✂ Karl Grunewald
Schmied



✂ 25 ✂ Karl Ebeling
Schlosser



✂ 25 ✂ Hans Hartdegen
Werkzeugschleifer

Jubilare im August

Damals bei Henschel ...

Schon vor fünfzig Jahren gehörten neben staatlichen und privaten Eisenbahnunternehmen in aller Welt auch zahlreiche Industrierwerke und Baufirmen zu den Kunden der Henschel-Lokomotivfabrik. Kleine Baulokomotiven wurden im August des Jahres 1911 zum Beispiel an die Firma Linigaglia & di Porto in Rom und an Henry Burnay & Cie. in Lissabon geliefert. – Vor vierzig Jahren, im August 1921, gingen unter anderem drei kleine Loks der Type Brauns an

die Gerätestelle der Schmalspur GmbH. Berlin und sechs Helfmann-Lokomotiven an Walter Hoene, Berlin.

Vor 25 Jahren, in Lokomotiv-Prospekten aus dem Jahre 1936, wurden neben den Dampflokomotiven die elektrischen und Diesel-Loks nachdrücklich herausgestellt. Zahlreiche Bilder zeigen sie im Einsatz bei verschiedenartigen Aufgaben im In- und Ausland. – In einer namentlich für's Ausland bestimmten Broschüre wurde neben einprägsamen Fotos von Mauern gestapelter Briketts und Bergen von Holz darauf hingewiesen, daß die größte Anzahl der Dampf-Lokomotiven zwar mit Steinkohle fahre, daß jedoch auch solche für den Betrieb mit Braunkohlen-Briketts und sogar – besonders für den Einsatz auf Plantagen – für Holzfeuerung geliefert werden können. Auch für diese Sonderausführungen garantierte Henschel einwandfreie Leistungen. Übrigens baute Henschel auch einen „Dampftriebwagen“, der 1936 auf mehreren Bundesbahnstrecken fuhr.

1936 wurden in jedem Monat durchschnittlich bereits 16 Henschel-Nutzfahrzeuge gebaut. Omnibusbau und Lastkraftwagenbau waren damals noch nicht getrennt. Etwa jedes elfte Fahrzeug, das damals ausgeliefert wurde, war ein Omnibus. Die kleinsten der sechs verschiedenen Henschel-Bus-Typen der damaligen Zeit waren für 25 bis 28 Personen berechnet, die größten für 60 bis 90 Personen. In einem Nutzfahrzeugkatalog, der im Sommer 1936 erschien, wurden der 2 1/2-Tonner 25 T 1, der 2 3/4-Tonner 28 T 2 und der 3 1/2- bis 4-Tonner 38 S 2 besonders herausgestellt, und als schwere Typen der 5-Tonner 5 G 2, der 6- bis 6 1/2-Tonner 6 J 2 sowie der Sattelschlepper 5 J 0. In einem damals gültigen Ersatzteilkatalog, der in vier Sprachen erschien, konnte man unter „Allgemeine Bedingungen“ lesen: „Die Rechnung wird in Reichsmark ausgestellt. 1 Reichsmark = 1/2790 kg Feingold“.



✂ 25 ✂ Karl Hetzler
Schmied



✂ 25 ✂ Wilhelm Metje
Bohrer



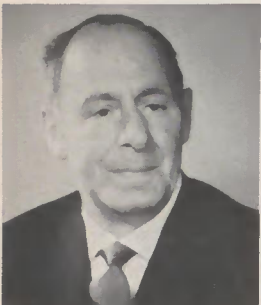
✂ 25 ✂ Christian Reiss
Materialbereinsteller



✂ 25 ✂ Rudolf Schmitt
Bohrer



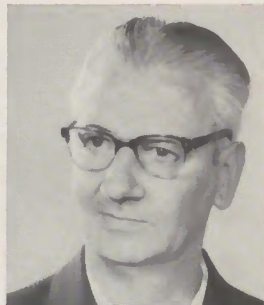
✂ 25 ✂ Karl Strube
Schlosser



✂ 25 ✂ Wilhelm Jacob
Schlosser



✂ 25 ✂ Karl Meyer
Kaufm. Angestellter



✂ 25 ✂ Alfons Rohde
Schlosser



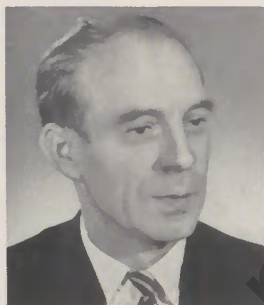
✂ 25 ✂ Hermann Scholz
Abnahmetechniker



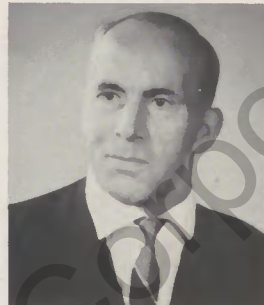
✂ 25 ✂ Hermann Vogel
Schmied



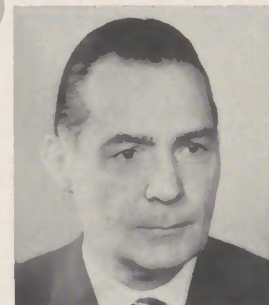
✂ 25 ✂ Karl Kraft
Schlosser



✂ 25 ✂ Ewald Müller
Fräser



✂ 25 ✂ Heinrich Schäfer
Dreher



✂ 25 ✂ Otto Schröder
Kaufm. Gruppenleiter



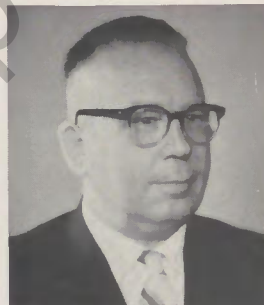
✂ 25 ✂ Kaspar Wagner
Pförtner



✂ 25 ✂ August Krug
Schreiner



✂ 25 ✂ Franz Penopp
Selbst. Konstrukteur



✂ 25 ✂ Martin Schanze
Fräser



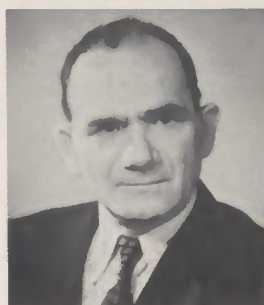
✂ 25 ✂ Christ. Stallmann
Fräser



✂ 25 ✂ Heinr. Weinreich
Schlosser



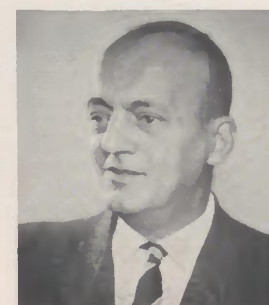
✂ 25 ✂ August Köhler
Kesselhausmeister



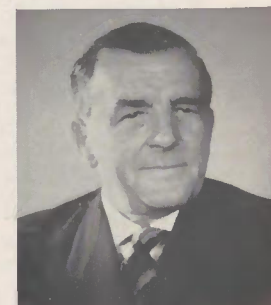
✂ 25 ✂ Robert Popiolek
Heizer



✂ 25 ✂ Ludwig Schmale
Schmied



✂ 25 ✂ Oskar Stricker
Prüfer



✂ 25 ✂ Wilhelm Weisheit
Schlosser

Nicht mehr unter uns

Konstrukteur Adam Fey
geb. 15. 11. 1907, gest. 8. 7. 1961.
Fräser Friedrich Müller
geb. 4. 12. 1910, gest. 12. 7. 1961.
Elektriker Kurt Seeger
geb. 18. 6. 1937, gest. 18. 7. 1961.
Kalkulator Heinz Bartsch
geb. 30. 4. 1910, gest. 23. 7. 1961.
Maschinenarbeiter Ferdinand Ludwig
geb. 11. 10. 1899, gest. 1. 8. 1961.
Rentner Heinrich Dannenberg
geb. 2. 1. 1901, gest. 10. 7. 1961.
Rentner Adam Werner
geb. 5. 7. 1883, gest. 29. 7. 1961.
Rentner Georg Paul
geb. 11. 8. 1882, gest. 31. 7. 1961.
Rentner Albert König
geb. 22. 7. 1888, gest. 1. 8. 1961.
Rentner Friedrich Immelnkämper
geb. 5. 6. 1883, gest. 7. 8. 1961.
Rentner Wilhelm Bolz
geb. 1. 6. 1881, gest. 7. 8. 1961.

Sie feierten Geburtstag

Wir gratulieren

... zum 65. Geburtstag:

Ober-Werkmeister Konr. Götte, 12. 8.
Werksbote Karl Hartung, 17. 8.

... zum 60. Geburtstag:

Schlosser Wilhelm Eigendopp, 10. 8.
Fräser Adam Kerst, 31. 8.

Sie haben geheiratet

Herzlichen Glückwunsch zur Vermählung: Wolfgang Becker, Armin Beu, Karl-Heinz Brink, Wolfgang Busch, Alonso Cano Nieto, Helmut Dambrowe, Horst Engel und Frau Erika, geb. Rehm, Elfriede Gorisch, geb. Wabersinke, Karl-Heinz Grunewald, Erich Haferland, Alfred Heß, Hildegard Hobein geb. Hertel, Horst Klanke, Werner Klaus, Horst Köhler, Wilhelm Kramer, Elfriede Krug, geb. Wetzlar, Horst Lengling, Georg Lorenz, Karl-Heinz Mander, Eckhardt Mihr, Walter Morell, Santiago Morera Vila, Kurt Obertopp, Karl Quentin, Emilio Rodriguez, Lopez-Juan Rodriguez, José Santana-Vivar, Edith Schirakowski, geb. Heidenreich, Manfred Schmidt und Frau Mechthild, geb. Bast, Ernst Schreiber, Ludwig Semon und Frau Christa, geb. Wollenhaupt, Friedel Sterll, Siegfried Struck, Hans-Jochen Taubenrauch, Josef Werdecker, Dieter Winkler, Wilfried Zinke.

Jubiläen - demnächst

40 Jahre: Geisser (38720/23347), 21. 9., Haferburg (35879/24569), 27. 9.; 25 Jahre: Langner (B/15440), 1. 9., Siebrecht (B/20241), 1. 9., Fömmel (37249/33030), 8. 9., Homburg (38125/16532), 8. 9., Weber (42157/24353), 9. 9., Möller (35685/24330), 10. 9., Ehmer (41328/34340), 11. 9., Weber (45200/31003), 15. 9., Dietz (39561/24551), 15. 9., Lucht (B/20340) Riwer (B/11741), 21. 9., Dielschneider (39180/16343), 21. 9., Pfannkuch (37088/24352), 21. 9., Harder (35403/32340), 22. 9., Günther (35953/32000), 23. 9., Fleck (36250/34330), 27. 9.

Briefe an den Henschel-Stern

Was wird aus dem Werksmuseum?

Es war vor etwa einem Jahr, daß in einer Betriebsversammlung der Vorschlag gemacht wurde, das Henschel-Werksmuseum der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Heute, nachdem nun die Bundesstraße 7 bis zur Schule Bernhardstraße in neuer Form vollendet ist, halte ich es für an der Zeit, noch einmal auf diesen Vorschlag zurückzukommen. Zudem bin ich der Überzeugung, daß in Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat, Geschäftsleitung und der Stadtverwaltung ein annehmbarer Weg gefunden wird, um unserer Stadt ein neues kulturelles Kleinod, in Form unseres Werksmuseums zu übergeben.

Der Benutzer der Bundesstraße 7, ob er von der Weserstraße oder dem Holländischen Platz kommt, sieht sich einer Ruinenwand, der Stirnseite des früheren Radsatzbaues gegenüber. Wenn diese Wand verputzt, mit Henschelstern und einem Werbespruch in Leuchtschrift versehen wird, dürfte auch im Interesse unseres Werkes ein Schritt zur geschäftlichen Werbung getan sein. Denn gerade diese Wand ist ein Blickfang für die täglich an die tausend gehenden Fahrzeuge und Passanten der Bundesstraße. Und direkt neben dieser Wand im Schatten der Werkshalle führt das Werksmuseum ein kümmerliches Dasein. Es ist heute eine unwiderlegbare Tatsache, daß unsere Firma seit über 100 Jahren für unsere Stadt ein Fundament des wirtschaftlichen und sozialen Lebens in Kassel geworden ist. Aber fragt einmal, wer schon etwas von dem Werksmuseum gesehen hat? Es wird ein verschwindend kleiner Teil sein.

Wenn dieses Museum vom übrigen Werk abgegrenzt, mit Grünflächen, Bäumen und Ruhebänken versehen wird, so entsteht hier ein ideales Ruheplätzchen, auch für unsere alten Werksangehörigen. Und gerade diese Menschen, die ihr Leben lang in diesem Werk beschäftigt waren, hängen doch mit ganzem Herzen an Henschel. Und wenn sie dann monatlich zu unserer Sozialabteilung gehen, wird hier mancher Rast machen und sich an die Vergangenheit im Kreise vertrauter Kollegen erinnern.

Darüber hinaus dürfte das Museum auch für die Unterrichtsstunden unserer Kasseler Schulen von Wert sein, nicht nur in Theorie, sondern in der Praxis die industrielle Entwicklung im Kasseler Raum zu lehren. Deshalb macht Euch ernstliche Gedanken und laßt bald Taten folgen, damit der Werbespruch: „Besuchen Sie Kassel, besuchen Sie Henschel! Eine glückliche Synthese aus Kultur und Technik!“ Wirklichkeit wird.

Horst Uhl, M 41

Hobbys

Ich bin ein Vater von vier Kindern, denen ich mich in meiner Freizeit widme, habe also kein Hobby. Ihre Hobby-Seiten aber lese ich besonders gern. Hierzu ein paar Vorschläge: Wo ist der Mann, der als Hobby (nicht aus Pflicht) kocht? Wer schreibt mal etwas über den Schrebergarten als Hobby? Und wer dreht selbst Schmalfilme?

Heinrich K., Kassel.

Auflösungen der Rätsel von Seite 16

Kreuzwort-Rätsel: Waagrecht: 1. Marabu, Uri, 2. Orade, Erin, 3. Reh, Hel, lang, 4. Gambe, Ende, 5. Elea, Ama, Aus, 6. Not, Trosse, 7. INRI, Idee, el, 8. e. G., Gote, Erie, 9. Leba, Ara, Ade.

Senkrecht: 1. Morgen, Niel, 2. Areal, Longe, 3. Rahm, Metro, Ob, 3. Adebar, Rita, 5. Belem, Moder, 6. Uran, Nase, Era, 7. Rind, Duse, Eid, 8. Inge, Esel, Lee.

Raten und Rechnen:	987	+	965	=	1952
	+		+		+
	783	+	521	=	1304
	1770	+	1486	=	3256

Unser Titelbild: Eine von Henschel gebaute Elektro-Lok vom Typ E 10 zieht einen Ferientzug der Bundesbahn. — **Das Bild auf der Rückseite:** Auch die ghanaischen Praktikanten, die erst Anfang dieses Jahres nach Kassel kamen, haben sich inzwischen gut eingelebt. Im Motorenbau arbeiten (von links nach rechts) Kobina Yamoah und Paul Nutsugah, die sich mit ihrem deutschen Kollegen, Autoschlosser Günter Krull aus Hann. Münden, gut verstehen.

Herausgeber: Henschel-Werke GmbH., Kassel, Henschelstraße 2. / Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Curt Lep s und Agnes W a h l. / Hausapparate 2657, 3147, 2887. / Druck: Druck- und Verlags-haus Thiele & Schwarz, Kassel-Wilhelmshöhe. / **Ausgabe August 1961** (3. Jahrgang).

