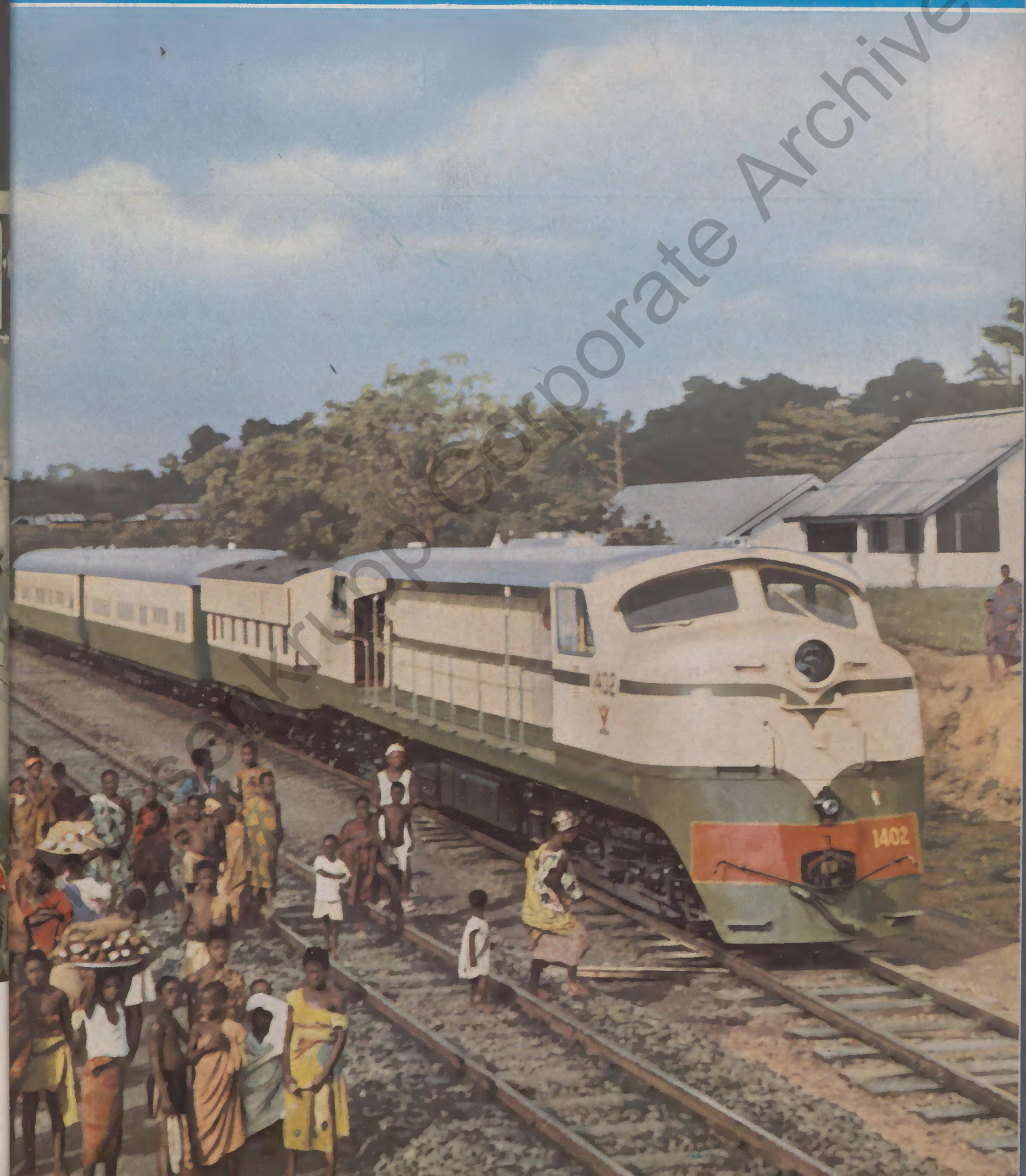


Der HENSCHEL-Stern

WERKZEITSCHRIFT DER HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



2 / 1959



Hell aus dem Dunkel vergangener Zeit

Ein Gruß der wiedererschienenen Werkzeitung, die zum drittenmal als „Henschel-Stern“ im neuen Gewande erscheint! Man spricht im Volksmund, aller guten Dinge sind drei, somit glaube ich mit Sicherheit sagen zu können, daß der jetzige „Henschel-Stern“ von Bestand und langer Dauer sein wird. Als Bindeglied zwischen Geschäftsführung und Belegschaft hat jeder die Gelegenheit, sich als Kopf- oder Handarbeiter an der Gestaltung in Form des Betriebsgeschehens zu beteiligen. Auch der Betriebsrat wird sich bemühen, aktiv bei allem Geschehen mitzugehen.

Allen Werksangehörigen danke ich an dieser Stelle für die bisherige Mitarbeit im Betrieb. Haben sie doch besonders in der schweren Zeit, die hinter uns liegt, durch Treue und Fleiß dazu beigetragen, dem Werk und seiner Führung wieder den Platz einzuräumen, der ihm gebührt, um wieder hoffnungsvoll in die Zukunft blicken zu können.

Wilhelm Brede,
Vorsitzender des Betriebsrates
der Henschel-Werke G. m. b. H.

Briefe an den Henschel-Stern

Wir veröffentlichen unter dieser Rubrik in jeder Ausgabe unserer Werkzeitschrift Briefe an den „Henschel-Stern“, die sich kritisch mit ihm auseinandersetzen. Aus begreiflichen Gründen bringen wir nur den Anfangsbuchstaben des Einsenders, möchten aber darauf hinweisen, daß bei der Einsendung der volle Name genannt werden muß, damit wir eventuelle Rückfragen vornehmen können. Anonyme Schreiben werden nicht berücksichtigt. Die Redaktion

✱

Mit großer Freude begrüße ich das Erscheinen der Werkzeitschrift „Der Henschel-Stern“. Ich sehe darin eine Verbundenheit zwischen Geschäftsführung und Belegschaft. Insbesondere trägt der Henschel-Stern dazu bei, Verständnis und Kontakt unter allen Werksangehörigen zu fördern. Ganz großen Wert sollte man auf den persönlichen Kontakt innerhalb der Arbeitsgemeinschaften und Abteilungen legen, damit die richtige Einstellung zu den Mitarbeitern gefunden wird. Nur wenn ich von innen heraus meinen Mitarbeitern positiv entgegenetrete, kann ich erwarten, daß ein Höchstmaß an produktiver Leistung gewährleistet ist.

Ich möchte der Redaktion und allen, die zu dem Wiedererscheinen des Henschel-Sterns beigetragen haben, recht herzlich danken. Der Satz auf Seite 3 hat mir sehr gut gefallen „Die Firma braucht Dich — Du brauchst die Firma!“

Einige Vorschläge, die dazu beitragen möchten, den Kontakt zwischen den Werksangehörigen zu fördern: —

1. Krankenbesuche bei unseren Werksangehörigen, die länger als zwei Monate krank sind. — 2. Einrichtung eines Raumes für die Pensionäre, in dem sie sich in den Abendstunden unterhalten können. — 3. Ein Betriebsfest einmal im Jahr innerhalb der Abteilungen oder einer Halle. — 4. Gemeinsame Omnibusfahrten in die Umgebung. — 5. Arbeits- und Spielgemeinschaften für Musik, Schach, Sport und Diskussion während des Winters.

Hubert M., Werk Mittelfeld

✱

Alles gut und schön im neuen Henschel-Stern, vor allem auch die Unterhaltung. Aber weshalb werden die Rätsellösungen in derselben Ausgabe veröffentlicht? Selbst ein leidenschaftlicher Rätselknacker wird verführt, bei Nichtweiterkommen zu schnell bei der Lösung nachzuschlagen.

Frau G., Werk Kassel

Antwort der Redaktion: Liebe Frau G., wir haben lange über die Veröffentlichung der Rätsellösungen nachgedacht und sind schließlich zu dem Entschluß gekommen, diese in der gleichen Ausgabe zu bringen, in der die dazugehörigen Rätsel erscheinen. Da der Henschel-Stern nur einmal im Monat herauskommt, können die einzelnen Ausgaben bis zum Erscheinen der nächsten abhanden gekommen sein, so daß für manchen keine Möglichkeit einer Kontrolle mehr besteht. Deshalb hat uns die vierwöchige Erscheinungsweise gezwungen, die Lösungen mit den Rätseln zu veröffentlichen.

✱

Viele Arbeitskollegen werden den neuen „Henschel-Stern“ zunächst mit Mißtrauen in die Hand genommen haben. Aber ich bin jedenfalls angenehm enttäuscht worden. Besonders sprechen die Berichte aus dem Werk und vom Einsatz unserer Produkte sowie die Unterhaltung an. Nur fand ich den Henschel-Stern dem Umfang nach ein wenig dünn, es müßte noch mehr drinstehen. Wir möchten in Zukunft erfahren, wie es in den anderen Abteilungen aussieht, damit man mit der Zeit ein Bild von den gesamten Henschel-Werken gewinnt.

Wilhelm J., Werk Mittelfeld

✱

Das Erscheinen des Henschel-Sterns im neuen Gewande dürfte wohl von allen Henschelanern aufs wärmste begrüßt worden sein und überall Freude ausgelöst haben. Als sichtbaren Ausdruck dieser Freude gestatte ich mir, Ihnen das in der Anlage beigefügte Gedicht zu überreichen.

Der Henschel-Stern!

Der Henschel-Stern — — uns allen längst vertraut
erschien zur Freude uns im neuen Kleid;
willkommen sei uns herzlich nun die Zeit,
wo zwischen uns er neue Brücken baut.
Vergessen ist die sorgenschwere Nacht,
als grau der Alltag uns gefangen hielt,
als mitleidlos ein Bangen uns umspült —
bis endlich uns ein Schicksal freigemacht!
Nun, Kamerad, ist auch die Zeit nicht fern,
die weiterhin uns tröstlich aufwärts zieht;
schon formen uns're Lippen froh ein Lied,
vertrauend auf den neuen Henschel-Stern!

A. G., Werk Kassel

Immer und für alle zu sprechen

Der Betriebsrat bei Henschel hat ein vielseitiges Arbeitsprogramm



Unser Bild links, hintere Reihe von links: die Betriebsräte Rodekurth, Krauskopf, Hirtes, Allmeroth, Ambrat, Miltner (Vertreter von Poerschke), Theune, Fischer, Schlördt; vordere Reihe: Emmeluth, Gerland, Eberhardt, Grede. Bild unten, hintere Reihe von links: Hilgenberg, Klaus, Rommeis, Walter, Bahr, Paulus; vorn von links: Aschenbrandt, Gerold, Weber, Friedrich (Vertreter von Rumpf). Nicht im Bild die Betriebsräte Poerschke, Rumpf und Ried.



Betriebsratsvorsitzender W. Brede, Schriftführerin Luise Waldeck, stellvertretender Vorsitzender G. Gottmann.

„Ich finde mich mit meinen Versicherungsbeiträgen überhaupt nicht zurecht — was soll ich tun?“ — „Ich habe innerhalb des Betriebes freiwillig eine andere Arbeit übernommen, aber jetzt verdiene ich weniger als früher — wie kann man das ändern?“ — „Gestern bin ich Vater geworden — steht mir da nicht ein Tag Sonderurlaub zu?“ — „Wißt Ihr nicht einen günstigen Bauplatz für mich?“ — „Meine Wohnung ist für mich zu teuer, ich wäre mit einer einfacheren zufrieden, kennen Sie jemand, der mit mir tauschen würde?“ — „Stimmt es, daß Sie sich auch in diesem Jahr wieder um die Bestellung von billigem Hausbrand kümmern?“ — „Mein Mann war früher bei Henschel, ist jetzt seit fünf Jahren tot. Können Sie nicht ein gutes Wort für meinen Jungen einlegen, daß er als Lehrling bei Euch anfangen kann?“

Das ist eine kleine Auswahl aus der Fülle der Fragen, die Tag für Tag telefonisch, persönlich und schriftlich an den Betriebsrat herangetragen werden. Nur zum Teil berühren sie die Probleme, um deren Lösung sich der Betriebsrat laut Gesetz zu kümmern hat. Manche Fragen scheinen weit hergeholt zu sein, und doch sind die Fragenden an der richtigen Adresse. Denn der Betriebsrat versucht zu helfen, wo er kann, auch wenn es einmal um Sorgen mehr privater als betrieblicher Art geht.

Das Betriebsrätegesetz von 1952 umreißt die Hauptaufgaben der Betriebsräte: sie sollen sich um die sozialen Belange der Belegschaft kümmern, die Einhaltung der Tarifverträge überwachen, Beschwerden entgegennehmen und prüfen, sich um die Eingliederung neuer Belegschaftsmitglieder kümmern. Der Betriebsrat spricht mit über Beginn und Schluß der Arbeitszeit, über Wohlfahrtsein-

richtungen und Unfallschutz. In Hessen gab es schon vor der Verabschiedung des Betriebsverfassungsgesetzes durch den Bundestag ein Landesgesetz, das die Arbeit der Betriebsräte regelte. So kann der Betriebsrat bei Henschel auf eine fast vierzehnjährige Tätigkeit zurückblicken. Und nicht nur die Belegschaft, auch die Geschäftsführung hat in dieser Zeit die Tätigkeit der von den Henschelanern gewählten Arbeitnehmervertretung schätzen gelernt.

Im Grunde hat der Betriebsrat zwei Ziele, die sich ganz einfach umreißen lassen: einmal, im Betrieb ein gutes, menschliches Einvernehmen zu schaffen und zu erhalten, auf eine Atmosphäre des Vertrauens hinzuwirken und bei Mißständen dementsprechend einzugreifen. Zugleich aber hat auch der Betriebsrat dazu beizutragen, das Unternehmen krisenfest zu machen, damit die Arbeitsplätze der Werksangehörigen gesichert bleiben.

Die Ziele von Betriebsrat und Geschäftsführung liegen also recht nahe beieinander. Dabei ist es durchaus die Aufgabe des Betriebsrates, zur rechten Zeit und am rechten Platz ehrliche, rückhaltlose Kritik zu üben. Kritik und gute Zusammenarbeit stehen einander nicht im Weg.

Im Aufsichtsrat der Firma vertreten drei Betriebsratsmitglieder die Arbeitnehmer. Gerade sie kennen das wirkliche Betriebsgeschehen so genau, wie es kaum ein anderes Aufsichtsratsmitglied jemals könnte. Den Betriebsräten ist es darum gegeben, im Aufsichtsrat zur Sprache zu bringen, wie dieses und jenes von „innen“ her aussieht. So ist der Betriebsrat im Laufe der Jahre auch zu einem wichtigen Verbindungsstab zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat geworden.

Die 27 Mitglieder des Henschel-Betriebsrats haben ihre Arbeitsgebiete nach Werkstätten und Büros untereinander aufgeteilt. Jeder Betriebsangehörige — ganz gleich, ob in Kassel, Mittelfeld oder Rothenditold — kann zu jeder Stunde der Arbeitszeit „seinen“ zuständigen Betriebsrat erreichen oder sich an die Gesamtvertretung wenden.

Innerhalb des Betriebsrats wurden elf Kommissionen gebildet, die je vier bis sieben Mitglieder haben: der Betriebsausschuß, der Wirtschaftsausschuß, der Personalausschuß, die Gehaltskommission, die Lohn- und Akkord-

kommission, die Lehrlingskommission, die Wohnungskommission, die Unfallkommission, die Küchenkommission, der Verkehrs- und der Kulturausschuß.

Wenn die Kommissionen zusammentreten, gibt es kurze, unbürokratische Sitzungen, bei denen es um ganz konkrete Fragen geht.

Im Personalausschuß wird zum Beispiel über jede Einstellung und jede Entlassung verhandelt.

Der Verkehrsausschuß setzt sich mit den zuständigen betrieblichen Stellen bei der Bundesbahn und der Städtischen Verkehrsgesellschaft dafür ein, daß die Fahrzeiten der Bahnen und Omnibusse nach Möglichkeit auf Betriebsbeginn und -schluß abgestimmt werden. Man bemüht sich darum, bessere Verbindungen zu entlegenen Orten, in denen viele Henschelaner wohnen, zu erreichen.

Die Küchenkommission prüft das Kantinenessen auf Qualität und Preiswürdigkeit, sie darf in die Kochtöpfe gucken und muß bei Preisänderungen zuvor gehört werden.

Die Wohnungskommission des Betriebsrats hat jahrelang undankbare und unpopuläre Arbeit auf sich nehmen müssen. Denn in den ersten Jahren nach dem Krieg blieb ihr oft gar nichts anderes übrig, als vorzuschlagen, daß dem einen eines von drei Zimmern weggenommen werden sollte, damit ein anderer überhaupt ein Dach über den Kopf bekäme. In den letzten Jahren hat sich hierin schon manches geändert. Heute freut sich die Kommission, wenn es ihr wieder einmal gelingt, einen Wohnungstausch unter Betriebsangehörigen zu vermitteln. Darüber hinaus spricht sie bei der Vergabe von Wohnungen mit, über die der Betrieb das Verfügungsrecht hat.

Die Lehrlingskommission zerbricht sich den Kopf, z. B. über die Ferienlager für die Jüngsten im Betrieb und wird bei Schwierigkeiten mit besonderen Sorgenkindern eingeschaltet.

Bei frohen und traurigen Anlässen halten die Betriebsräte die Kontakte zwischen dem Betrieb und seinen Mitarbeitern aufrecht. Sie besuchen diejenigen, die im Krankenhaus liegen — zu Weihnachten sogar mit kleinen Geschenken, für die schon jetzt die Vorbereitungen getroffen werden. Sie gratulieren den Arbeitsjubilaren. Sie erfüllen die Pflicht, Verstorbenen die letzten Grüße der Kollegen ans Grab zu bringen.

Daß dies alles nicht zu leeren offiziellen Gesten wird, dafür ist die Gewähr schon dadurch gegeben, daß der Betriebsrat im Mittelpunkt aller seiner Aufgaben immer nur eins sieht: die Frage um den Menschen im Betrieb.

Über 8000 Mark Prämien im Vorschlagswesen

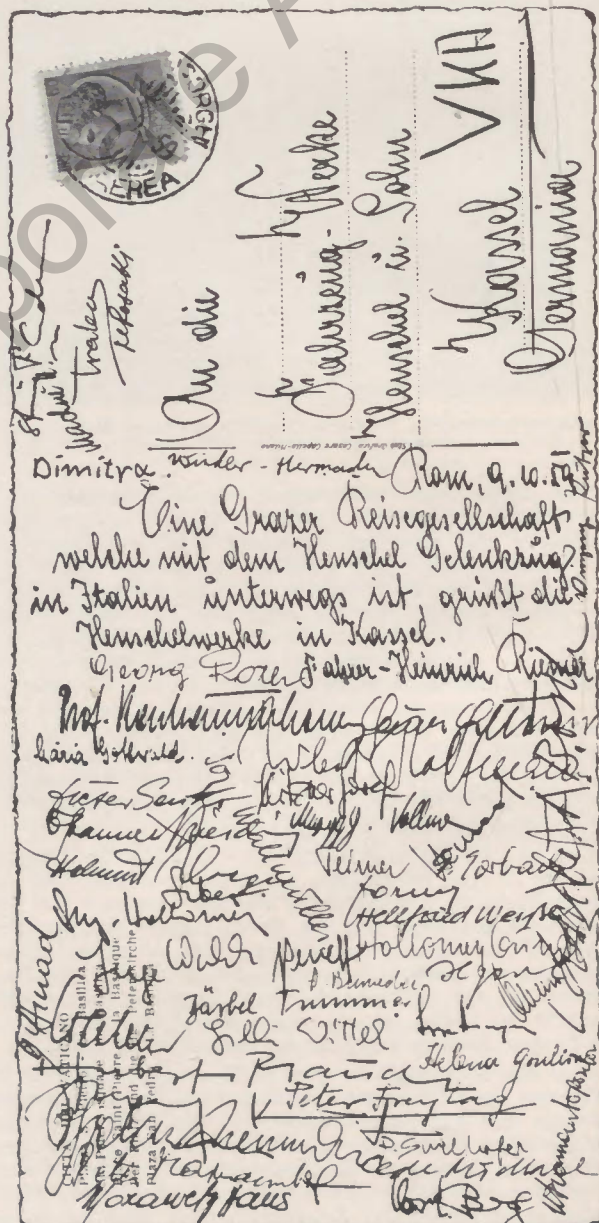
Im 3. Quartal 1959 wurden bei den Henschel-Werken 59 Verbesserungsvorschläge anerkannt und 82 prämiert. Die Höhe der Gesamtprämien betrug in dieser Zeit DM 8620,— die der Anerkennungen DM 1145,—. Daraus ergibt sich eine Durchschnittsprämie in Höhe von DM 105,12. An Anerkennungen wurden im Durchschnitt DM 19,40 gezahlt. Die höchste Prämie, die für einen Verbesserungsvorschlag in dieser Zeit zuerkannt wurde, betrug DM 1875,—. Außerdem wurden einige Sonderprämien ausgesetzt. Zehn Mitarbeiter wurden zum Dank für ihre gute Beteiligung am betrieblichen Vorschlagswesen zu einem Besuch der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt eingeladen.

Alles in allem: Zahlen, die eine erfreuliche Entwicklung des Vorschlagswesens widerspiegeln!



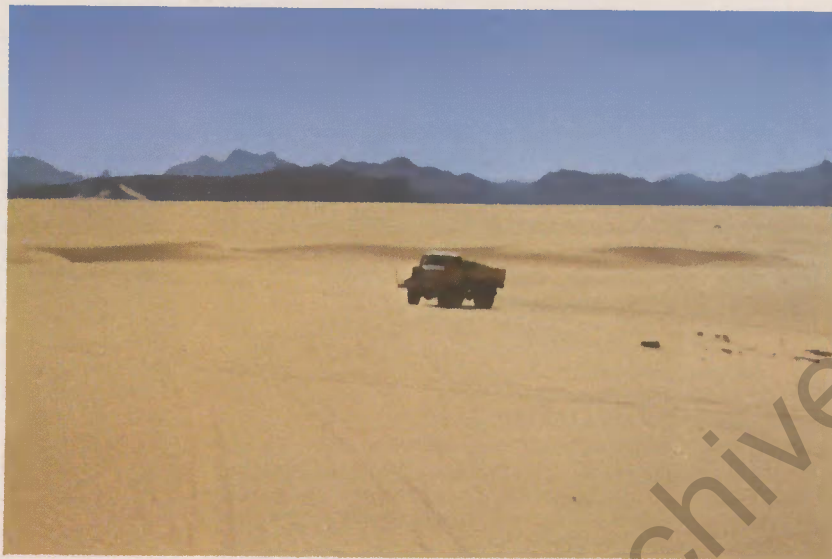
Mit Henschel nach Italien

Eine Ansichtskarte vom Petersplatz in Rom schickte uns der Henschel-Busfahrer Heinrich Riemer, der eine Reisegesellschaft aus Graz im modernen Gelenkbus nach Italien fuhr. Er hat alle seine Fahrgäste unterschreiben lassen. Die schöne Herbstfahrt ist vom Reisebüro Dengg in Graz veranstaltet worden, das seit langem Henschel-Fahrzeuge in Betrieb hat. Herr Riemer hat uns schon öfters von seinen Fahrten Kartengrüße geschickt. — Bekommt man da nicht geradezu Reisefieber?



Mit dem HENSCHEL- Wüstenschiff durch Libyen

Der Henschel HS 140 hat sich selbst bei einer wissenschaftlichen Expedition durch die libysche Wüste bewährt. Der Paläontologe Hormann, dessen Aufgabe es war, an Hand von Versteinerungen tierischer und pflanzlicher Herkunft die geologische Struktur jenes Gebiets zu untersuchen, sandte uns den folgenden Erlebnisbericht.



Der Henschel HS 140 auf seiner Fahrt durch die Wüste.

Von Tripoli brach eine geologische Expedition auf, die über das Hochland von Tibesti zur Sudangrenze und zurück fahren sollte. Zu diesem Zweck waren wir drei Geologen mit je einem Landrover ausgerüstet. Diese Fahrzeuge, deren Wüstengängigkeit erprobt ist, waren mit unserer Ausrüstung und Verpflegung für die lange Reisevollausgelastet. Wir rechneten mit einer Fahrstrecke von etwa 4000—5000 km, für die wir eine Benzinmenge von etwa 7 zu veranschlagten. Hinzu kam eine erhebliche Quantität von Wasser, da wir zu erwarten hatten, auf dem größten Teil der Strecke keine

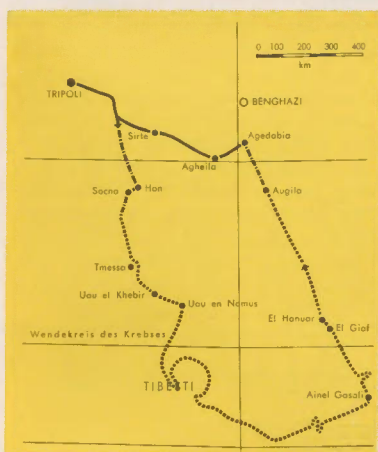
Wir sahen ein, daß mit diesem Sohn der Wüste nicht viel anzufangen war und setzten uns mit Tripoli in Verbindung, von wo uns in Eile ein Ersatzfahrer geschickt wurde. Dieser Mann war genau das Gegenteil vom ersten: Er hatte gewaltiges Selbstvertrauen, fürchtete sich weder vor der Wüste, noch dem vollbeladenen Zehntonner.

Zuversichtlich fuhren wir also von Hon über Socna auf der miserablen Piste nach Süden. Da man genau so schlecht auch durch das Gelände fahren kann, beschlossen wir, die Piste zu verlassen und auf kürzestem Wege zur Oase Tmesa zu fahren. Dabei hatten wir einige Wadis zu überqueren. Der schwere Henschel hielt brav das Tempo der Landrover mit. Etwas besorgt sahen wir ihn verschiedene Male mit reichlich hoher Geschwindigkeit die Abhänge herunterkommen. Wir freuten uns indessen über den Mut unseres neuen Fahrers und machten gute Fahrt.

Dann aber hätte es doch fast ein Unglück gegeben, das gleichbedeutend mit dem Ende unserer Fahrt gewesen wäre.

Wir standen in der Sohle eines weiten, tief eingeschnittenen Wadis, um dort unseren Henschel zu erwarten, den wir stets mit größerem Abstand folgen ließen. Er kam auch flott über den Rand des Wadis und fuhr mit zunehmender Geschwindigkeit den langen, steinigen Abhang hinunter. Am Fuße des Hanges lagen dicke Felsblöcke, und statt die Geschwindigkeit zu vermindern, nahm der Wagen an Fahrt immer mehr zu. Mit wahnsinniger Geschwindigkeit raste der Wagen zwischen den ersten Felsblöcken hindurch. Dann lag vor ihm ein Brocken von der Größe

eines kleinen Siedlungshauses. Wir sahen, wie der Fahrer das Lenkrad herumriß, der Wagen lehnte sich auf die Seite und schleuderte haarscharf am Felsen vorbei. Ein neuer Block. Dieses Mal etwas kleiner und auf der anderen Seite. Der Fahrer kurbelte das Lenkrad herum, der Wagen wuchtete zur anderen Seite und raste, schleudernd und über grobes Geröll springend, daß Sand und Steine vorbeistoben, talabwärts. Mohamed hielt sich am Lenkrad fest. Schließlich rollte



Wasserstellen anzutreffen. Nach längerer Überlegung beschlossen wir, den Henschel-10-Tonner als Lastkamel mitzunehmen. Mit gut und gern 10 Tonnen Last verließ der Wagen zusammen mit unseren drei Landrovern Tripoli.

Zunächst blieben wir auf der Hauptstraße, die in Richtung Osten führt. Auf halbem Wege nach

Benghazi nach Sirte bogen wir auf die Piste ein, die über Hon-Socna nach Sebha führt. Bis Hon ging alles gut. Hinter Hon beginnt die große Wüste. Unser arabischer LKW-Fahrer stammte aus Tripoli und kannte nur die Asphaltstraße nach Benghazi.

Als er die Piste sah, die aus der Oase Hon hinausführt, erlitt er einen Herzanfall, klappte mit den Zähnen und erklärte, er sei sehr krank. Magenschmerzen z. B., auch im Rücken, besonders wenn er über holpriges Gelände führe.



Im Wüstensand festgefahren. Doch der „Henschel“ übersteht auch das.

das Fahrzeug wieder auf Kies und Sand und lief bei uns aus.

Mit kaltem Angstschweiß auf der Stirn erklärte uns Mohamed, daß die Luftdruckbremse am Wagen nicht funktioniere. Er hätte die Bremse, ehe er den Hang hinunterfuhr, oben sicherheitshalber zweimal getreten und losgelassen. Sie hätte noch tadellos funktioniert. Als er aber auf halbem Hang bremsen wollte, hätte sie nicht gezogen. In welchem Gang er dann gefahren wäre? Im dritten. Und ohne Allradantrieb.

Und dann erfuhren wir, daß der brave Mann noch nie einen Lastkraftwagen gefahren hatte.

Wir waren leicht erschüttert. Umkehren? Einen neuen Fahrer anfordern? Wir beschlossen weiterzufahren, unterwegs Fahrunterricht zu erteilen, und im übrigen auf Allah's Hilfe und die Qualität des Henschel zu vertrauen, der bereits vorher Glänzendes in der Wüste geleistet hatte. Es ging gut.

Als wir wieder in Tripoli ankamen, konnte Mohamed schon ganz gut fahren, und trotz aller Mißhandlungen und Mohamed's Unkenntnis im Fahren hat der brave Wagen ausgezeichnet durchgehalten.

Unsere Wagen rollen über glatten Serir. Ein Serir ist eine kiesige Ebene, vegetationslos, ohne Schlaglöcher. Man kann 70 Stundenkilometer ohne Gefahr fahren. Gegen Abend kommt Tmesa endlich in Sicht. Dattelpalmen, gelber Sand ringsum. Wir machen Camp. Am nächsten Morgen umfahren wir die Sanddünen, die die Oase umgeben, ostwärts und steuern auf Uau El Khebir zu. Durchschnittsgeschwindigkeit etwa 70 km. Der Henschel hält mühelos Schritt. Von Uau El Khebir geht's zur „Schwarzen Oase“ Uau en Namus. Der deutsche Geograf Richter hat sie vermessen und in einem Buch beschrieben. Ein schwarzer Vulkan, von blauen Seen umgeben, Schilfwäldern und Palmen. „Uau en Namus“ heißt zu deutsch „Mulde der Mücken“. Der Name hält, was er verspricht. In Wolken schwärmen sie aus den Büschen und fallen gierig über uns her. Wir verstehen nun, warum kein Mensch hier leben mag.

Weiter geht die Fahrt nach Süden über den Serir Tibesti. Wir kreuzen den Wendekreis des Krebses, und nach langer Fahrt tauchen blau über dem gelben sandigen Serir die schroffen Bergketten von Tibesti auf. Ein weites Wadi nimmt uns auf, wir folgen seinem Lauf und fahren, fahren. Sand, Felsen, Hitze, Staub, sonst nichts. Schließlich sperren schwere Lavamassen unseren Weg, türmen sich vor uns auf. Bis hierher und nicht weiter. Wir müssen umkehren, finden ein Seitental und umfahren das Massiv von Norden.

Als wir eines Abends im Camp über unseren Karten sitzen, um die Route für den nächsten Tag festzulegen, erklärt Mohamed, das sei ganz unnötig. Wir sollten uns nur auf sein Richtungsgefühl verlassen. Tripoli sei nicht mehr fern. So etwa zwei Tagereisen noch, und dann weist er in die Richtung, wo nach einigen hundert Kilometern der Sudan liegen muß.

Auch unsere beiden anderen Boys sind der gleichen Meinung. Allerdings meint der eine, drei Tage seien es doch noch bis Tripoli. Schneller sei es wohl kaum zu machen. Wir beschließen, uns doch lieber auf unsere Karten zu verlassen. Aber die geben auch nicht viel Auskunft. Das vor uns liegende Land ist noch kaum von Europäern durchquert, geschweige denn vermessen worden. Als wir den 20. Längengrad überqueren, wird das Gelände allmählich besser und geht schließlich in glatten Serir über.

Wir schwenken nach NO ab und kommen in ein Dünen Gelände, dessen Durchquerung sich recht schwierig gestaltet. Der Henschel hat allmählich die Hälfte seines Ladegewichtes verloren. Jeden Tag lassen wir ein wenig mehr Luft aus seinen Sahara-Reifen, und er rollt glatt über den weichen Sand hinweg. Auf einmal bleibt er stehen, irgendwo, auf glatter Fläche. Ich fahre an ihm vorbei. „Der Motor geht nicht mehr“, sagt Mohamed achselzuckend. Wir untersuchen den Wagen. Ihm fehlt nichts als Kraftstoff. Beim Auftanken fragen wir Mohamed, ob er denn nicht auf das Armaturenbrett geschaut habe. Natürlich hätte er das, aber der Zeiger hätte schon eine ganze Weile auf leer gestanden, und der Wagen sei dennoch gelaufen. Woraus ersichtlich sei, daß man sich auf den Zeiger doch nicht verlassen kann. — Gegen arabische Logik ist man machtlos.

Die Dünen werden höher, der Sand weicher. Um nicht stecken zu bleiben, versuchen wir, sie von Norden zu umfahren. Aber dort wird es erst recht unangenehm. Wir fahren also zurück und versuchen es südlich. Schließlich finden wir eine Stelle, wo die Überquerung des Dünen-gürtels möglich scheint. In hoher Fahrt gehen wir die Hänge hinauf, gleiten die Abhänge hinunter. Die letzte hohe Düne noch, dann ist es geschafft.

Dahinter sehen wir schon den braunen Serir. Da fällt Mohamed auf einmal ein, daß wir ihm mit so viel Mühe eingetrichtet hatten, auf Abhängen immer hübsch langsam zu fahren. Er schaltet also runter und fährt im Schneckentempo auf die Düne los. Am Dünenfuß ist der Sand besonders weich. Die Räder sinken ein, wenn man über solche Stellen nicht schnell hinwegfährt. Mohamed rührt es nicht, als er fühlt, wie der Wagen sich langsam festmahlt. Seelenruhig hält er den Fuß auf dem Gaspedal und schaut zum Fenster hinaus, um zu beobachten, wie das linke Vorderrad sich dreht. Der Wagen steht, alle vier Räder drehen sich, der Wagen sinkt tiefer in den Sand. Mohamed ist unbesorgt, solange sich die Räder nur drehen.

Schließlich sind wir bei ihm, und nun wird gegraben und geschaufelt, Bretter werden unter die Räder geschoben. Nach etwa drei Stunden ist der Wagen wieder flott. Die Fahrt geht weiter. Vor uns liegt das Gebirge Anenat. Dort liegt die Wasserstelle Ain el Gasali — Gazellenquelle. Als wir sie erreicht haben, wissen wir, daß der schwierigste Teil der Reise hiermit geschafft ist. In wenigen Tagen sind wir in Tripoli.

Die Kilometerzähler zeigen fast 5000 km mehr als bei der Abfahrt. Die Benzinfässer sind leer, unterwegs weggeworfen. Der Henschel hat keine Last mehr zu tragen. Seine Aufgabe, an der Gedeih und Verderb der Expedition hingen, hat er tadellos erfüllt. Niemals hat er unter den ungeheuren Strapazen schlapp gemacht, trotz Hitze und Staub bei Tage tapfer durchgehalten, trotz der Wüstenächte am Morgen stets freudig gestartet. Selbst Mohamed's mörderisches Schalten hat er zähe überstanden. Seine Reifen sind abgewetzt und zerfetzt, sein roter Anstrich verschrammt, aber der Motor singt noch immer sein Lied um keinen Ton anders als am ersten Tag der Reise.

Keine Angst vor der eigenen Courage!

Wir sind so manches Mal ärgerlich oder betrübt darüber, daß wir nicht das erreichen können, was wir uns vorgenommen haben, und wir fühlen uns neben so vielen erfolgreichen Menschen dann stets im Hintertreffen und vom Schicksal vernachlässigt. Nach einem Fehlschlag nehmen wir uns dann meistens vor, bei der nächsten Gelegenheit doch etwas mutiger vorzugehen, und nicht so viele Hemmungen zu haben. Wenn es aber dann so weit ist, haben wir doch wieder Angst vor der eigenen Courage und schrecken vor jedem Wagnis zurück.

Es ist nun leider einmal so, daß jeder Erfolg im Leben schwer erkämpft werden muß und nur mit großem Einsatz errungen werden kann. Wenn wir zu vorsichtig sind und zu lange das Für und Wider überlegen, dann werden wir niemals weiterkommen. Keinem der wirklich erfolgreichen Menschen in Vergangenheit und Gegenwart ist etwas in den Schoß gefallen, sie haben alle den Mut zur Entscheidung aufbringen müssen, ohne vorher vom sicheren Gelingen ihres Vorhabens unbedingt überzeugt zu sein. Es war sogar vielleicht immer ein wenig Vabanquespiel dabei, es hätte auch schief gehen können... aber es gelang dann doch.

Wer wagt — gewinnt! sagt ein altes Sprichwort, und wenn auch nicht jedes Wagnis im Leben vom ersehnten Erfolg begleitet wird, so steht doch eines fest: Gewinnen wird niemals derjenige, der es an Mut zu diesem Wagnis fehlen läßt!

Der Schinken-Willem

Von ihm stammt eine alte Kasseler Redensart – Berichtet von Julius Schmidt

Rund hundert Jahre sind es her, daß Kassel, damals noch Cassel geschrieben, das Antlitz eines biedermeierlichen Städtchens trug. Gewiß hatte es schon eine Industrie, und Henschel-Lokomotiven fuhren bereits durch die Lande.

Das eigentliche Wesen der Stadt aber war noch immer kleinbürgerlich, auch wenn ihm die kurfürstliche Hofhaltung einen für damalige Maßstäbe beachtlichen Glanz verlieh. Eng wohnten die Menschen in der Altstadt beisammen. Einer kannte den anderen, konnte gleichsam in des Nachbarn Kochtopf hineinschauen. Etliche Einwohner waren noch Ackerbürger, die ihre Ländereien vor den Toren der Stadt bewirtschafteten und auch Schweine hielten. Auch andere Bewohner taten es ihnen gleich und mästeten ihr Borstenvieh selbst.



Zeichnung: Karl Körner

Sehr hygienisch mag es uns Heutigen nicht erscheinen, daß die Schweineställe in den Hinterhöfen der Gassen Platz finden mußten. Hüteflächen gab es indessen genug in dem zwischen Bettenhäusern und Waldau gelegenen „Großen Forst“, der damals noch unbebaut war.

Der Kommandant der Schweineherde hieß Wilhelm, sein Familienname ist hier ohne Belang, zumal man ihn damals nur als „Schinken-Willem“ in ganz Kassel kannte. Mit Peitschengeknall zog er Morgen für Morgen von Haus zu Haus, um seine Schutzbefohlenen „abzurufen“, sie über den Altmarkt, Fuldastraße, die Leipziger Straße entlang zum Forst zu treiben. Und auf dem gleichen Wege wurden die borstigen Gesellen abends den Eigentümern zurückgebracht.

Das war jedes Mal ein Hallo, wenn „Schinken-Willem“ morgens und abends ab- und anrückte. Was wunder, daß die spottlustige Jugend hinter ihm her rief: „Willem Schinken, dinne Schwinne stinken!“ Er machte sich nichts draus und war so viel Philosoph, um das Zutreffende des Spottrufs einzusehen. Im übrigen stand er mit der Jugend auf gutem Fuß.

Seine „Schwinnerchen“ nannte Willem der Einfachheit halber mit den Vornamen der Besitzer. Wenn er sich nun über diesen oder jenen von ihnen einmal geärgert hatte, so sparte er keineswegs mit Ansprüchen an das Schwein des Betreffenden, indem er es zum Ergötzen der Nachbarschaft abkanzlete und es dabei ständig mit dem Vornamen seines Besitzers anredete. Dabei wußte er recht geschickt Anzüglichkeiten anzubringen.

Einmal hatte er sich über einen gewissen Henner Sowieso geärgert. Als nun dessen Schwein sich in der Brüderstraße aus der Herde entfernt und gegen jedes Reglement auf den Bürgersteig begeben hatte, herrschte er es an: „Henner, gehste vom Trotterware runner! Wenn de moh Stadtrat best, kimmste au uffs Trotterware ruff!“ Der bewußte Henner Sowieso war nämlich bei der letzten Stadtverordnetenwahl durchgefallen.

Wer – so war es auch hier – den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Das gelassen ausgesprochene Wort ging wie ein Lauffeuer durch die Stadt. „Schinken-Willem“ hatte seine Genugtuung.

Später ist übrigens jenes Wort abgewandelt und auf die Unterhaltung zweier Kasseler „Windbiedel“ umgemünzt worden. Der eine: „Henner, gehste vom Trotterware! ‘s kimmst ne Dame!“ Der andere: „‘s äß ja gar kinne Dame, ‘s äß ja minne Schwester“.

In der mundartlichen Ortshumorigkeit ist das Wort in dieser Fassung geradezu klassisch geworden.

Heiter ist die Kunst

Drei Anekdoten

Richard Wagner erzählte mit großer Leidenschaft Anekdoten, die in seiner sächsischen Mundart doppelt komisch herauskamen. So berichtet Angelo Neumann, einer der glühendsten und erfolgreichsten Vorkämpfer Wagners, wie Wagner unter anderm auch von einer reisenden sächsischen Operngesellschaft zu erzählen wußte, die den „Freischütz“ spielte. Alle Partien waren nach Ansicht des Direktors hervorragend besetzt, nur für den Eremiten fehlte ein Sänger. Was tun? Der Direktor selber sang den Fürsten, ein anderer Baß den Kaspar. Da hatte der Direktor einen ingenieusen Einfall, er ließ einen stummen Boten auftreten, der dem Fürsten einen Brief übergab.

„Wie?“ meinte der Fürst. „Ein Brief für mich? Ja, von wem denn? Ah, von meinem lieben, guten Freund, dem Eremiten. Ei nun, laßt mal sehen, was der mir schreibt.“

Hier fiel das Orchester ein, und der Fürst sang die Rolle des Eremiten aus dem Brief ab.

*

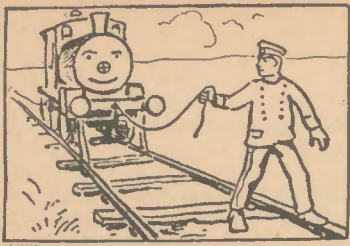
Caruso hatte irgendwo in Texas eine Panne. Während der Chauffeur den Schaden repariert, tritt der Sänger in das nächste Bauernhaus. Er kommt mit dem Farmer ins Gespräch und sagt schließlich stolz-bescheiden:

„Ich bin nämlich Caruso.“

„Was?!“ ruft der Farmer strahlend. „Sie sind Caruso! Frau, Kinder, kommt herein! In unserer Stube sitzt Caruso! Der große Robinson Caruso!“

*

Die Schriftstellerin Kate Douglas erhielt einen Brief von dem Leiter eines Heims für Schwachsinnige. Er schrieb mit großer Begeisterung davon, welche Freude das Buch ihm und den Insassen seines Heims gemacht habe, und schloß: „Ich glaube ohne Übertreibung sagen zu dürfen, daß Sie, Madame, die Lieblingsautorin der Schwachsinnigen sind.“

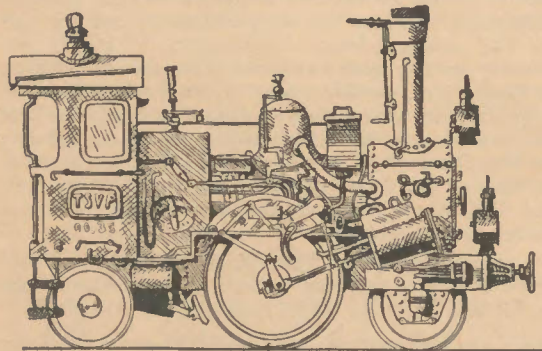


Lokomotiven

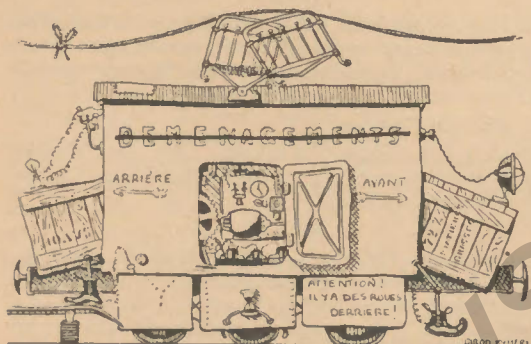
In alten Büchern und



Eine Wallfahrt per Eisenbahn.
(Aus dem Wiener „Figaro“ 1878.)



Wie der Elektriker die Dampflokomotive sieht.



Wie der Vertreter des Dampfes die elektrische Lokomotive sieht.

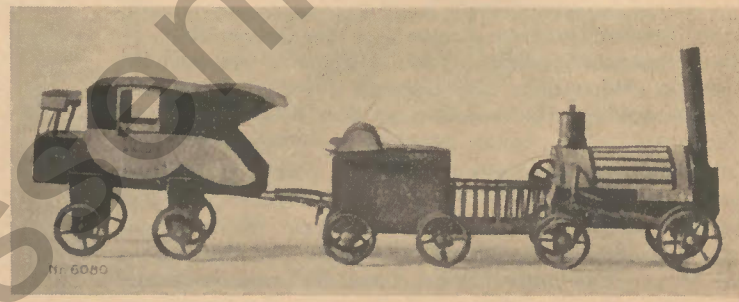
Die Karikaturisten, die Humoristen und die Anekdoten-erzähler haben sich wohl kaum einer anderen Maschine so liebevoll angenommen wie der Lokomotive. Das ist nicht einmal so verwunderlich, denn namentlich den Dampflokomotiven und unter ihnen wiederum den allerältesten mit hohem Schornstein, extra schriller Pfeife und Klingel haftet etwas durchaus Gemüt- und Poesievolles an. Zumindest in den Augen des reisenden Publikums. Immer wieder hat „die Eisenbahn“ in Texten und Illustrationen als Beweis dafür dienen müssen, daß auch die Technik ihre romantische Seite haben kann.

Wir finden in alten Witzblättern Lokomotiven mit drolligen Gesichtern, durch allerlei Zubehör stark vermenschlicht, oder von Laien mit Zeichenstift und Feder den abson-



Diese Reisetasche, die aus der Zeit um 1845 stammt und 40 x 35 cm groß ist, zeigt das handgestickte Abbild einer Lokomotive, von Blättern umrankt. Handgestickte oder gobelingelegte Taschen sind wieder große Mode – wie wäre es, wenn die Taschenfabrikanten auch die Lokomotive als Schmuckmotiv wiederentdecken würden?

derlichsten Veränderungen unterzogen, über die sich der Fachmann nur schmunzelnd wundern kann. Der wirkliche technische Fortschritt wurde bei dieser Betrachtungsweise kaum berücksichtigt. Die Elektrifizierung und Verdieselung mag noch so weit fortschreiten – man lasse ein kleines Kind eine Eisenbahn zeichnen, und es wird immer eine Dampflokomotive dabei zustandekommen.



Die erste englische Eisenbahn als Kinderspielzeug von Goethes Enkeln.
(Quellenforschung-Feldhaus.)

- mal ganz anders gesehen

Witzblättern entdeckt

Daß die Lokomotive qualmt, hat die Witzerfinder und Zeichner immer wieder zu menschlichen Vergleichen verlockt, es hat aber auch den „Dampfwagen“ zur Zeit seiner ersten Anfänge in der Vorstellungswelt ängstlicher Gemüter mit Hölle und Teufelswerk, Spuk und Dämonen in Verbindung gebracht. So ist uns überliefert, daß sich ein chinesischer Bauer um das Jahr 1900 das Innenleben einer Lokomotive etwa so erklärte:

„Im Inneren des Kessels haben die fremden Teufel (die Europäer) einen Geist eingesperrt, der die Räder in saurer Arbeit treten muß. In gemeinster Weise wird er durch glühende Kohlen, die man ihm auf den Nacken wirft, zur Arbeit munter gehalten. Damit er aber an der Kohlenglut nicht eingeht, bespritzen ihn die Fremden von Zeit zu Zeit mit Wasser.“

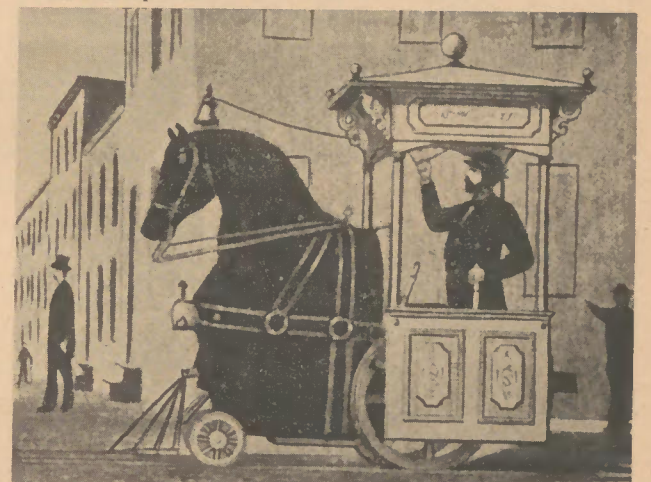
Erweiternd ist auch der noch frühere Bericht aus einer Zeitung vom 1. Mai 1837. Der Berichterstatter erzählt über die Lokomotive „Blitz“ der Leipzig-Dresdener Eisenbahn:

„Sehr schnell fährt der Wagen nicht, wenigstens sieht es nicht so aus, der rasselt aber weniger als der Nürnberg-Fürther tun soll. Mit den Rädern macht er gar kein Geräusch, sondern aller Lärm rührt vom Dampf her.“ Im übrigen war dem Einsender der „Dampfwagen“ nicht gar so sehr imponierend als eher freundlich, ja sogar lustig vorgekommen. – Was würde jener Reisende aus dem Jahre 1837 sagen, wenn er die allermodernsten diesel-elektrischen und diesel-hydraulischen Loks sehen könnte...?

„Was, du rauchst?“
„Wir spielen doch
Eisenbahn und
ich bin die
Lokomotive!“



Le Rire, 22. Sept. 1900



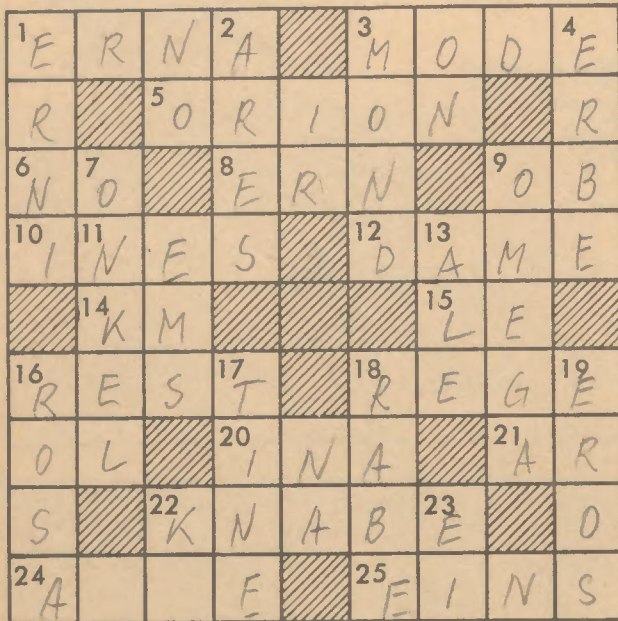
Das richtige Dampfroß: Vorschlag von Matheson 1876 zur Ausbildung von Straßenbahnlokomotiven, damit die Pferde nicht scheuen.
(Aus „Technik voran.“)



Gutes Beispiel
Professor: „Siehst Murzl, wie dort alle laufen, weil die Lokomotive gepfiffen hat, und das sind doch Menschen – wie muß erst ein so kleines Hündl folgsam sein und laufen, wenn ihm sein Herrl pfeift!“
(Aus „Fliegende Blätter.“)

Raten Sie mit...

Kreuzworträtsel



Waagerecht: 1. Mädchenname 3. Zeitgeschmack, 5. Sternbild, 6. englische Verneinung, 8. niederdeutsch: Hausflur, 9. Fluß in Rußland, 10. Mädchenname, 12. Figur beim Schachspiel, 14. Längenmaß, 15. franz. Artikel, 16. Überbleibsel, 18. emsig, 20. Mädchenname, 21. Flächenmaß, 22. Junge, 24. italienische Stadt, 25. Zahlwort.

Senkrecht: 1. Mädchenname, 2. griechischer Kriegsgott, 3. Himmelskörper, 4. Nachlaß, 7. Verwandter, 9. griechischer Buchstabe, 11. deutscher Fluß, 13. englisches Bier, 16. Farbton, 17. Kosenamen für Christine, 18. Vogel, 19. griechischer Liebesgott, 23. tierisches Produkte.

Eingesandt von H. U., Werk Kassel

Silbenrätsel

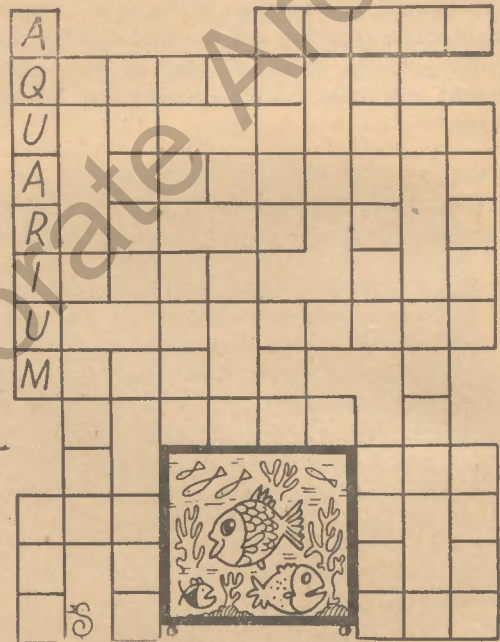
Aus den Silben: a — chi — dem — die — e — e — er — flie — ge — gen — la — leh — ni — ra — raum — re — rich — sau — sel — sit — tan — te — tes — tis — un — wicht — xe — sollen zehn Wörter gebildet werden, bei denen die ersten Buchstaben von oben nach unten und die vierten Buchstaben von oben nach unten nacheinander zwei Henscherzeugnisse nennen.

1. Biblische Gestalt, 2. russischer Mädchenname, 3. Fahrrad für zwei Personen, 4. deutsches Wort für Geometrie, 5. Laster, 6. berühmter deutscher Erfinder (1858—1913), 7.

Männernamen, 8. Kinderkrankheit, 9. Boxerklasse, 10. Gestalt aus „Hamlet“.

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.

Kreuzwort-Puzzle



Hier werden nicht die Wörter gesucht, sondern es müssen die Eintragestellen für gegebene Wörter gefunden werden. Bei richtiger Lösung muß das Gitter ausgefüllt sein (ch = ein Buchstabe).

Die Wörter: Acht, Mimik, Fee, Qualle, Ende, Lob, Fan, Salami, Amsel, Islam, Meran, Ton, Aura, Militär, Terra, Ode, Meer, Arno, Anna, Tüte, Breda, Rauch, Eid.

Auflösung an anderer Stelle des Heftes

Das sollten Sie lesen

Das große Buch vom Sport. Verlag Herder, Freiburg/Breisgau (DM 28,50). Dieses in Text und Bild ausgezeichnete Buch soll allen dienen, die am Sport interessiert sind. Das reiche Material vertieft die Kenntnisse über alle Sportarten in Übungsmethodik und Training, in Technik und Taktik, vermittelt Anregungen und gibt einen großen Überblick über alle wichtigen Disziplinen. In einer Zeit, in der sportliche Betätigung als Ausgleich für ein gehetztes Berufsleben zur Erhaltung von Gesundheit und Leistungsfähigkeit dringend geraten ist, und durch die Verkürzung der Arbeitszeit Fragen der Freizeitgestaltung nach sinnvollen Lösungen suchen, wird dieses Buch in vielfältiger Weise von Nutzen sein.

Vicki Baum: Die goldenen Schuhe, Verlag Kiepenheuer und Witsch, Köln. Der Welt des Balletts hat Vicki Baum diesen neuen Roman einer Primaballerina gewidmet, jener

Welt glanzvoller Illusionen mit der Kehrseite aus Pappmaché und Intrigen, in der die bekannte Schriftstellerin selbst ein gut Teil ihres Lebens verbrachte und die sie wie kein anderer zu beschreiben weiß. Ein Künstlerschicksal läuft hier ab, das aus den zwanziger Jahren bis in unsere Tage hineinspielt und an dramatischer Spannung nichts zu wünschen übrig läßt.

Heinrich Böll: Billard um halb Zehn, Verlag Kiepenheuer und Witsch, Köln. In diesem neuen Roman des bekannten Schriftstellers geht es um die Interpretation des Schicksals der letzten drei Generationen in Deutschland, um den Konflikt zwischen dem selbständig denkenden und handelnden Einzelgänger und dem politisch opportunistischen Kollektiv. Der faszinierende Inhalt dieses Buches spiegelt zugleich das Schicksal unseres Volkes wider, dem sein faustisches Wesen von jeher zwei Gesichter verlieh.

Vom Fallhammer zur Zerreißmaschine

Mit dem Abnahmebeamten
der ägyptischen Staatsbahnen
zur Achsenprfung unterwegs



Der Abnahmebeamte der ägyptischen Staatsbahnen, Mr. Ibrahim, prüft die Verbiegung der Achse. Im Hintergrund Herr Humburg, rechts der ägyptische Abnahmebeamte für die elektrische Ausrüstung der Lokomotive, Mr. Baghat.

Kontrollen und Prüfungen begleiten jedes Werkstück bei Henschel auf seinem Weg durch den Betrieb. Sie gewähren gleichbleibende Güte und — was besonders für Fahrzeuge wichtig ist, die einmal Personen befördern sollen — Sicherheit. Die Besteller von Lokomotiven entsenden Abnahmebeamte, die im Werk die Produktion überwachen und bei den Prüfungen, die sich nach genau festgelegten Richtlinien abspielen, zugegen sind. Der „Henschel-Stern“ hat den Leiter der Werksabnahme Lokbau, Heinrich Pörschke, und den Abnahmebeamten der ägyptischen Staatsbahnen, Mr. Ibrahim, auf ihrem Weg zur Achsenprfung begleitet.

Der Fallhammer, der in der Rothenditmolder Hammerschmiede die neugeschmiedeten Lokomotiv-Achsen prüft, wird in diesen Wochen oft gebraucht. Allein für die Achsen von 108 Lokomotiven, die an die ägyptischen Staatsbahnen geliefert werden sollen, sind zahlreiche Tests notwendig.

Vormittags in der Hammerschmiede: zwanzig Achsen liegen bereit. Eine davon soll Mr. Ibrahim auswählen, damit sie den Prüfungen unterzogen und dann zerstört wird. Ihre Eigenschaften sind entscheidend für das Prüfungszeugnis, das den restlichen neunzehn Achsen ausgestellt wird.

Ein Magnet-Kran transportiert die vom Abnahmebeamten angekreuzte Achse zum Fallwerk. Drei Männer mit dem Schildchen „Kontrolle“ an ihren blauen Arbeitsanzgen — es sind Karl Humburg, Georg Meden und Franz Rabe — legen das schwere Werkstück auf die Lagerblöcke, deren Abstand von den ägyptischen Staatsbahnen vorgeschrieben wurde. Eine Eisentr schließt sich vor dem Fallhammergerst. Im „Befehlsstand“ ist Heini

Keim, der durch einen Druck auf einen Knopf das Fallwerk auslöst. Mit ungeheurer Wucht saust der 1000 kg schwere Eisenblock aus zehn Meter Höhe auf die Achse herunter. Die Veränderung, die sich durch den Aufprall ergibt, wird gemessen, die Werte schreibt der Abnahmebeamte im Prüfungszeugnis nieder. Die drei Männer von der Kontrolle drehen die Achse um 180 Grad, schließen die Tür: der nächste Hammerschlag. Entsprechend der Vorschrift muß der Fallhammer bei jeder Achsenprfung fünfmal in Aktion treten.

Anschließend wird die gleiche Achse, die bis jetzt nur leichte Verbiegungen davongetragen hat, angesägt und dann zerbrochen. Das besorgt ein 4000 kg schwerer Dampfhammer, der die Achse an der angesgten Stelle in zwei Teile zerspringen läßt. Der ägyptische Abnahmebeamte betrachtet die Bruchstellen, tastet sie prüfend ab und meint schließlich: „Pretty good!“

Der nächste Prüfungsvorgang spielt sich im Laboratorium von Dr. Krmer in Mittelfeld ab. Aus der zerbrochenen Achse sind Stäbe von 20 mm Durchmesser herausgearbeitet worden, die dem Laboratorium zusammen mit dem Prüfungszeugnis überbracht werden.

Der Werkzeugprfer Hans Reumschssel spannt den ersten Stab zur Zerreißprobe in die Zerreißmaschine. Der Stab hat eine Körnung in einem Abstand von 100 mm — dem Fünffachen des Durchmessers — erhalten. Nun wird der obere Teil der Zerreißmaschine hydraulisch nach oben gezogen. Auf dem Manometer bewegt sich ein Zeiger gleichmäßig vorwärts. An einer Stelle schwankt er: hier ist die „Streckgrenze“ oder „Fließgrenze“ des Stabes. Von jetzt an verändert sich der Stab plastisch, kurz darauf ist die Hchstbelastungsgrenze erreicht: der Stab zerreißt. Der Stand des Manometers beim Erreichen der Streckgrenze und bei der Höchstbelastung wird im Prüfungszeugnis festgehalten. Er muß bestimmten Normen entsprechen.

Der zerbrochene Stab wandert von Hand zu Hand. Durch die Reibung der Moleküle ist spürbare Wärme entstanden. Setzt man den Stab wieder zusammen, so sieht man, daß er länger geworden ist (auch die neue Länge wird gemessen und ins Prüfungszeugnis geschrieben). Nach den Bruchstellen zu hat sich der Durchmesser stark verringert. Eine eindrucksvolle Demonstration dafür, daß Stahl ein lebendiges Material ist, ein Material, von dessen Elastizität und Belastungsfähigkeit Qualität und Sicherheit der Produktion abhängen.



Die Achse ist zerbrochen, die Bruchstelle wird begutachtet. Von links nach rechts: Herr Pörschke, Mr. Ibrahim, Hammersteurer Heinrich Becker.

„Luftpost“ nennt man im Lager 19 die Aktenaufzüge, die zwischen den Lastwagenverkaufsbüros im zweiten Stock und dem Lager im Erdgeschoß auf- und abgezogen werden. Vor acht Jahren mußten Boten die Auftragslisten über Hof und Treppe hin und her tragen und dabei jedesmal über 100 Meter laufen. Der Terminverfolger Konrad Nolte kam schließlich auf die Idee, eine 12 Meter lange Kette über eine Rolle laufen zu lassen und daran zwei Blechkästen für die Papiere zu befestigen. „Zuerst haben mich meine Kollegen ausgelacht“, erzählt Konrad Nolte. „Aber dann hat sich die Sache so bewährt, daß ich auf der anderen Seite noch so einen Aufzug anbringen mußte.“ Im Laufe der Jahre hat Konrad Nolte diese Anlage immer mehr verbessert, zuletzt hat er die etwas gefährlichen Blechkästen durch Segeltuchtaschen ersetzen lassen und nunmehr die „Luftpost“ als Verbesserungsvorschlag eingereicht und zur Nachahmung empfohlen. Der 59jährige ist seit 1923 bei Henschel.

Das Werkorchester spielt wieder

Nach einer ersten Vorbesprechung, zu der etwa zwanzig Interessenten kamen, ist beschlossen worden, das Werkorchester wiederaufleben zu lassen. Proben sind jeden Dienstag und Freitag um 17.30 Uhr im Speisesaal Lokmontage. Wer mitmachen will, ist herzlich willkommen. Es fehlen vor allem noch ein paar Streicher!

Innerbetrieblicher Erfahrungsaustausch begann

Bei der ersten Veranstaltung im Rahmen des neu eingerichteten „innerbetrieblichen Erfahrungsaustausches“ sprach Herr Dr. Kleinsteuber zum Thema „Unser Mischerbau, Anwendung und Ergebnisse“.

Etwa 50 Teilnehmer aus den verschiedenen technischen und kaufmännischen Abteilungen hörten eine Einführung in ein außerordentlich kompliziertes und interessantes Arbeitsgebiet und erfuhren Grundlegendes über die Bedeutung der verschiedenartigen Mischgeräte. Dr. Kleinsteuber zeigte Mischproben, die in seinem Laboratorium mit Henschel-Mischern gewonnen worden waren.

Im Gästebuch

notiert Ende Oktober bis Mitte November: Mr. Paton=Ash, Dr. Cohen, Mr. Kuhnert, Südafrika; Prof. Salin, Basel; Mr. Appleby von Chrysler Motors Ltd. London; eine norwegische Interessengruppe mit Herren der Henschel-Vertretung in Oslo; Redakteur Th. Unger, Peru; M. Alleaume u. M. Cousté von Sefiner Paris; eine WEU-Kommission mit Vize-Luftmarschall Pidcock, Hptm. Uiterweer, Holland, Oberst Niepold, Nato-Paris, Min.=Rat Dr. Busse; M. Ch. Regeut, Chef de Service, Maternaco=Congo; Herr Bürkner, Eisenb. und Häfen GmbH., Duisburg; Wirtschaftsminister Franke; Dir. Kirpalani, Bangalore, Indien; Herren von der Generaldirektion der Finnischen Staatsbahnen mit Herrn P. T. Aloomä; eine ägyptische Militärmission mit Oberst El Talti und Oberstlt. Haridi; Dr. Manchego und Maj. Molina, Peru.

Kinder schreiben an Henschel

Zu der nettesten Post, die in der Henschel-Werbeabteilung eingeht, gehören die vielen Briefe und Karten von Kindern, die Prospekte und Anstecknadeln haben möchten. Die Post kommt aus dem In- und Ausland, besonders zahlreich aus Holland, Südafrika und Jugoslawien.

Ein Schüler namens Bruno schrieb zum Beispiel, daß sein Lehrer und seine Mitschüler sich sehr über Motorprospekte von Henschel freuen würden, da sie gerade im Naturkundeunterricht über Motoren sprechen. Ein Schüler aus Norddeutschland unterzeichnete seine Karte mit „Euer Henschel-Freund Hans-Dieter F.“ und Gerd K. schrieb: „Liebe Henschel-Werke! Heute laufen viele Henschel-Lastwagen. Ich bin sehr begeistert von ihnen. Senden Sie mir bitte die schöne Henschel-Nadel!“ Und das ist Josef aus Jugoslawien: „Ich bitte Euch schön um die Prospekte und die Marke (Abzeichen) von Motor und Autowagen. Ich danke Ihnen schön!“ Und Klaus O.: „Ich bin ein leidenschaftlicher 12jähriger Sammler von Autoprospekten und bitte um einen von Ihrem Werk!“ Natürlich werden die Wünsche der jüngsten Henschel-Freunde immer schnell erfüllt.

Aus Ghana zurück

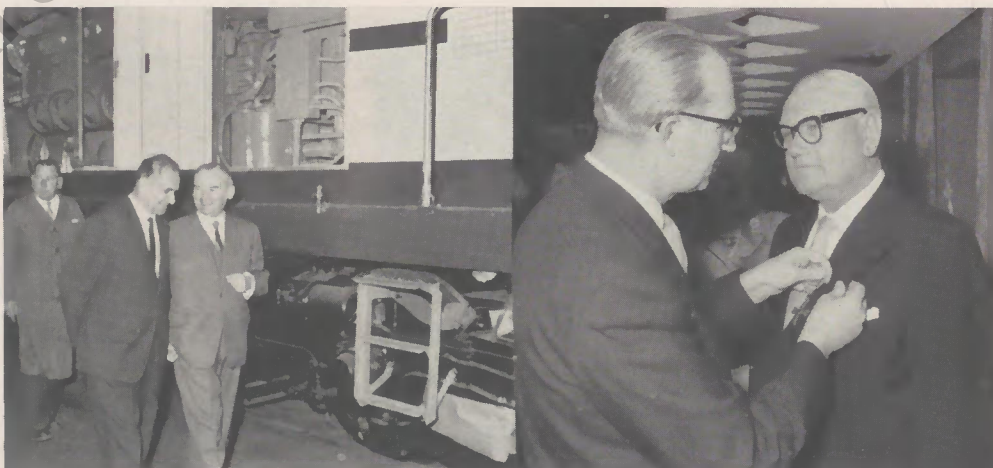
ist Ingenieur Franz G. Engler, der die Auslieferung und Inbetriebnahme der ersten zehn Henschel-Ghana=Loks überwachte. Er wird im nächsten Heft über seine Erlebnisse berichten.

Hans Richter

hat am 1. November die Oberleitung der Motoren-, Lastwagen- und Omnibusfertigung übernommen. Er ist 1908 in Süddeutschland geboren. Sein beruflicher Weg führte ihn nach dem Ingenieurstudium als Fertigungsmann über Kugellager, Räder und Bremsen für Fahrzeuge, Kühler für Motoren zum Motoren- und Fahrzeugbau, wo er lange Jahre als Fertigungsleiter bei BMW, Adler u. a. tätig war.

Neues aus der Bunsenstraße

Bei Henschel in der Bunsenstraße wird umgebaut. In etwa vier Wochen wird das Gelände ein zentrales Ersatzteillager für den Kraftfahrzeugbau aufnehmen.



Der hessische Wirtschaftsminister Gotthard Franke besuchte die Henschel-Werke. Unser Betrieb soll einer der Schauplätze in einem Film werden, den das Ministerium in Auftrag gegeben hat. Unser Bild zeigt Minister Franke mit Direktor Fiedler im Lokbau Mittelfeld. Im Hintergrund Obermeister Schilling.

Richard Thiedemann, Vorstandsmitglied der Tochter-Gesellschaft Henschel-Flugzeugwerke AG., erhielt an seinem 70. Geburtstag am 29. Oktober das Bundesverdienstkreuz. Bürgermeister Dr. Karl Branner (links) überreichte dem Jubilar die hohe Auszeichnung.

Fluidmischer und Cocktails

Es spricht sich herum: die Anwendungsmöglichkeiten für den Henschel-Fluidmischer sind geradezu verblüffend. Cocktails, vom Henschel-Mischer zubereitet, schmecken besonders gut.

Das schrieb uns unser Vertreter in Mexiko:

„Ein Kunststoffproduzent in Mexiko, der seit langem den Henschel-Fluidmischer FM 150 C mit bestem Erfolg benutzt, lud einige Geschäftsfreunde ein, darunter auch unseren Repräsentanten, Herrn Huber, und setzte seinen



Frau Goergen läßt sich auf der Düsseldorfer Kunststoff-Ausstellung von Herrn Peikert (links) und Herrn Tönnies (Mitte) die Arbeitsweise des Mixers erklären.

Gästen gut gemixte Getränke vor. Nach dem Gerät gefragt, das so hervorragende Trinkbarkeiten zaubert, erklärte der gastfreundliche Herr, daß er dem Henschel-Fluidmischer die Aufgabe des Getränkemixens anvertraut habe.“

Auf der Internationalen Kunststoff-Ausstellung in Düsseldorf, wo die Henschel-Werke Mischer und Extruder ausstellten, fand ein kleiner Labor-Versuchsmischer so sehr das Interesse von Frau Goergen, der Gattin unseres Gesellschafters und Vorsitzers der Geschäftsführung, daß sie das Gerät zum Gebrauch in ihrem Haushalt erwarb.

Runde Zahlen

Die 100. elektrische Lok vom Typ E 41 ist von den Henschel-Werken an die Bundesbahn übergeben worden. An die belgische Henschel-Vertretung, die Firma Beherman-Demoen in Antwerpen, wurde der 500. Henschel-Lastkraftwagen ausgeliefert.

Wir gratulieren

... zum 65. Geburtstag:

am 15. Nov. Werkpolizist Fritz Wagner

... zum 60. Geburtstag:

am 10. Nov. Werkmeister Heinrich Seitz,

am 16. Nov. Garderobenwärter Johannes Bork,

am 30. Nov. Bezirksleiter August Beuß.

Und wieder bitten wir alle: teilen Sie uns bis zum 12. Dez. spätestens telefonisch oder schriftlich mit, wer im Monat Dezember 60 oder 65 Jahre alt wird!

Ein kleiner Wagen

Seit einem Vierteljahr ist der Transportarbeiter Heldt in der Halle K 8 beschäftigt. Es ist sein besonderes Anliegen, seine Kollegen schnell und zuverlässig mit Frühstück, Mittagessen und Getränken zu versorgen. Da er von Monat zu Monat mehr Leute zu betreuen hatte, war es nach und nach eine recht ansehnliche Traglast geworden, was er so jedesmal aus der Kantine nach K 8 zu schaffen hatte. Er entschied: ein kleiner Wagen muß her. Und ohne irgendwelche Worte zu machen, kaufte er einen auf eigene Kosten. Auf Veranlassung des Betriebsrats soll Herrn Heldt der keineswegs unerhebliche Betrag von über 100 Mark nun vom Betrieb ersetzt werden. Aber er wurde auch darauf hingewiesen, daß er das nächste Mal mit seinem Meister sprechen soll, wenn er ein notwendiges Arbeitsgerät braucht. Dann wird es gleich für ihn beschafft und er braucht nicht wieder in die eigene Tasche zu greifen.

Auflösung der Rätsel von Seite 10

Kreuzworträtsel: Waagerecht: 1. Alma, 3. Mode, 5. Orion, 6. no, 8. Ern, 9. Ob, 10. Ines, 12. Dame, 14. km, 15. le, 16. Rest, 18. rege, 20. Ida, 21. Ar, 22. Knabe, 24. Asti, 25. eins. – Senkrecht: 1. Anni, 2. Ares, 3. Mond, 4. Erbe, 7. Onkel, 9. Omega, 11. Ems, 13. Ale, 16. rosa, 17. Tini, 18. Rabe, 19. Eros, 23. Ei.

Silbenrätsel: 1. Esau, 2. Xenia, 3. Tandem, 4. Raumlehre, 5. Unsitte, 6. Diesel, 7. Erich, 8. Rachitis, 9. Fliegengewicht, 10. Laertes = Extruder-Fluidmischer.

Kreuzwort - Puzzle: Waagerecht fortlaufend: Mimik, Qualle, Lob, Salami, Islam, Terra, Meer, Anna, Acht, Fee, Ode. – Senkrecht reihenweise: Aquarium, Fan, Ende, Amsel, Eid, Aura, Meran, Ton, Militär, Arno, Rauch, Breda, Tüte.

Henschel-Lok auf ägyptischen Briefmarken

Aus Anlaß des 7. Jahrestages der Unabhängigkeit Ägyptens hat das Ministry of Communications für die Vereinigte Arabische Republik eine Sondermarke herausgegeben, auf der die von uns im Jahre 1957 gelieferte diesel-elektrische Lokomotive KK 16 abgebildet ist.



Unsere Jubilare im November 1959

Fünzig

Jahre

im Betrieb

Am 12. November beging Werkmeister Joh. Kanschik aus der Kesselschmiede Rothenditmold sein 50jähriges Arbeits-Jubiläum. Im Jahre 1909 fing Herr Kanschik als Werkzeugschmiedelehrling bei Henschel an. Im Werk Rothenditmold, dem er bis heute treu geblieben ist. 1924 ist Johannes Kanschik ins Schweißfach übergewechselt. Seit 1938 — seit mehr als 20 Jahren also — ist er Meister. Anfang nächsten Jahres will Herr Kanschik, da er die Altersgrenze überschritten hat, — er wurde am 29. Okt. 65 — in den Ruhestand treten.

Wir wünschen ihm, der in guten und schweren Jahren eng mit der Firma verbunden war, alles Gute!



Johannes
Kanschik,
Werkmeister

Vierzig Jahre im Betrieb



Erich Goßmann,
Heilgehilfe



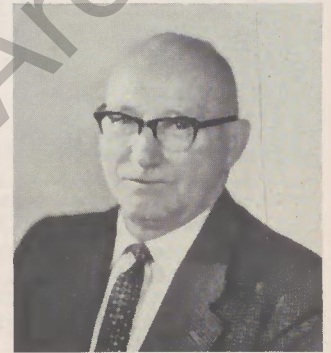
August Schmidt,
Lichtpauser



Georg Schnegelsberg,
Schleifer



Richard Scholl,
Modell-Schlosser

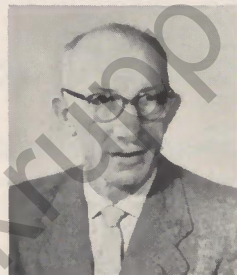


Willi Sypnetzky,
Schlosser

Fünfundzwanzig Jahre im Betrieb



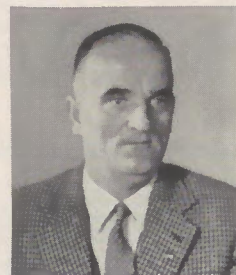
August Baule,
Schlosser



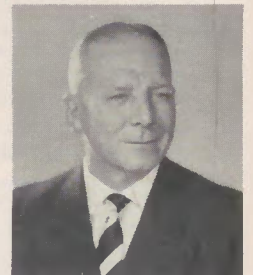
Heinrich Becker,
Schmied



Ernst Brand,
Hilfslackierer



Heinrich Deinert,
Schlosser



Heinrich Feick,
Schweißer



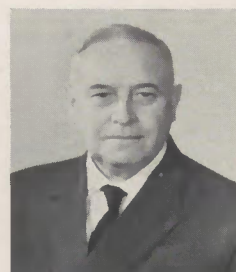
Gustav Galle,
techn. Angestellter



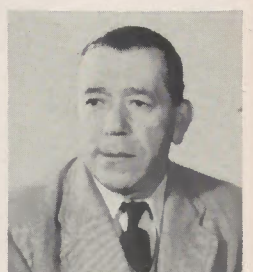
Heinrich Gerbig,
Prüfer



Heinrich Hermann,
Schlosser



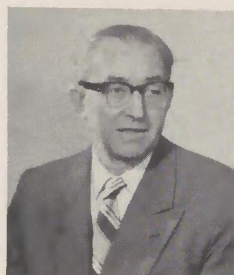
Karl Hugo,
Werkpolizist



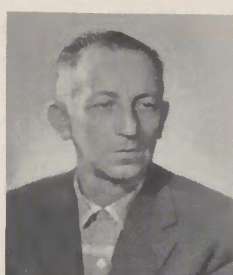
Heinrich Jacob,
Vorkalkulator



Johannes Koch,
Schlosser



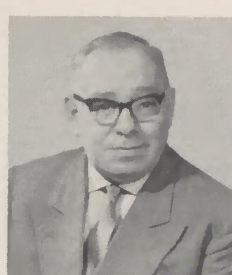
Ludwig Krüger,
Karteiführer



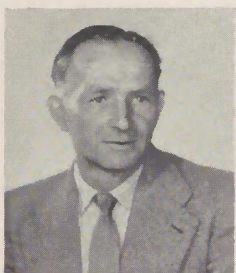
August Kunze,
kaufm. Angestellter



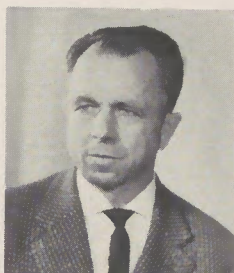
Heinrich Liese,
Vorarbeiter



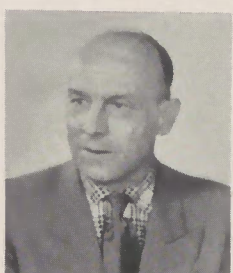
Valentin Ludolf,
Dreher



Richard Margraf,
Schmelzermeister



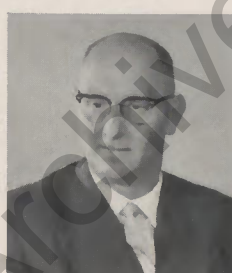
Alfons Mayer,
Hilfsschlosser



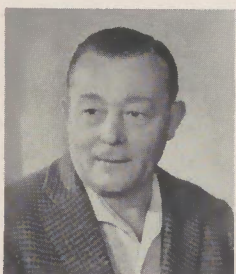
Heinrich Mentzel,
Schlosser



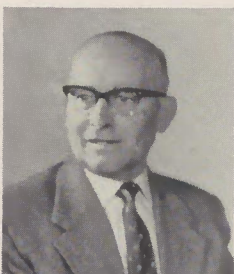
Georg Pflüger,
Dreher



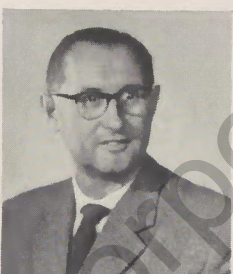
Kurt Rüger,
Disponent



Georg Rühl,
Schlosser



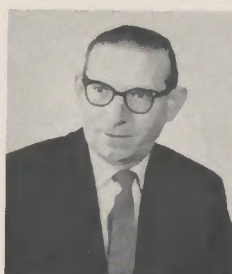
Hermann Schling,
Schlosser



Wilhelm Thüne,
Betriebsleiter



Willi Viehmann,
Lackierer



Friedrich Wiegand,
techn. Sachbearbeiter

Nicht mehr unter uns

Kranfahrer Wilhelm Lotter, geb. 24. April 1917,
gestorben am 8. Oktober 1959.

Prüfer Justus Kaiser, geb. 7. Februar 1901,
gestorben am 13. Oktober 1959.

Teilkonstrukteur Friedr. Stück, geb. 22. Juli 1902,
gestorben am 13. Oktober 1959.

Dreher Rudolf Groß, geb. 1. Juni 1937,
gestorben am 14. Oktober 1959.

Kaufm. Angest. Werner Grede, geb. 17. Aug. 1899,
gestorben am 20. Oktober 1959.

Schlosser H. Dieter Schmidt, geb. 18. April 1940,
gestorben am 30. Oktober 1959.

Export-Sachbearbeiterin Rosemarie Wienbeck,
geb. 15. Oktober 1924,
gestorben am 6. November 1959.

Schweißer Friedrich Theune, geb. 5. Nov. 1897,
gestorben am 7. November 1959.

Rentner August Beltz, geb. 6. Februar 1886,
gestorben am 18. Oktober 1959.

Rentner Georg Brübach, geb. 20. Sept. 1878,
gestorben am 25. Oktober 1959.

Sie haben geheiratet

Uns wurden diesmal 29 Vermählungen mitgeteilt: Von Hans Alt, Friedhelm Asbach, Erhard Boost, Brigitte Bredow, geb. Neuber, Elfriede Cornelius-Hofmann, geb. Hofmann, Erich Fischbach, Franz Franke, Anita Gohr, geb. Birkenstock, Helmut Gude, Rudolf Hlous, Herbert Kilian, Peter Kreibisch, Otto Kübli, Werner Massen, Friedrich Otto, Wolfgang Pöppler, Sigrid Raabe, geb. Langmann, Heinz Rehrmann, Liselotte Rix, geb. Dittmar, Horst Schall, Otto Siebert, Horst Steinel, Manfred Strobel und Frau Ria, geb. Münster (ein Henschelaner-Ehepaar!), Karl-Heinz Taus, Hans Trümper, Ewald Wagner, Karl Welker, Karl-Heinz Wentzell, Erhard Worm.

Wir gratulieren allen herzlich!

Unser **Bild auf der Titelseite** zeigt eine der diesel-elektrischen Henschel-Lokomotiven, wie sie kürzlich in dem jungen afrikanischen Staat Ghana eingesetzt worden sind. Das **Bild auf der Rückseite** zeigt eine durch zwei Stockwerke gehende Fluid-Mischer-Anlage, welche die Henschel-Werke an ein großes chemisches Industriewerk in Westdeutschland lieferten.

Herausgeber: Henschel-Werke GmbH., Kassel, Henschelstraße 2.
Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Curt Leps und Agnes Wahl.
Hausapparate 657, 347, 187

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

Ausgabe November 1959.

