

Der HENSCHEL-Stern



WERKZEITSCHRIFT DER HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

2/1960



Man spricht so viel vom Betriebsklima

Man frage zehn verschiedene Leute, was sie unter Betriebsklima verstehen und sie werden zehn verschiedene Antworten geben. Der eine beurteilt das „Klima“ seines Betriebs danach, wie seine Leistungen bewertet werden, sei es durch die ihm angemessen erscheinende Bezahlung oder durch Anerkennungen anderer Art: Beförderung, Lob, vielleicht nur durch ein aufmunterndes Wort von seiten des Vorgesetzten.

Ein anderer versteht unter Betriebsklima das „Wohlbefinden“ am Arbeitsplatz und zählt zu dessen Voraussetzungen gute Werkzeuge und moderne Maschinen, die einwandfreies Arbeiten gewährleisten, die richtige Beleuchtung, einen ordentlichen Platz zum Aufbewahren der Garderobe, gut eingerichtete Waschräume usw. Auf die Büros übertragen, bedeutet das: nette Einrichtung, ebenfalls genügend Licht und Luft, Bilder oder Kalender an den Wänden, Blumen auf dem Schreibtisch. Für das letztere sorgt man im allgemeinen selbst, sofern man es haben möchte. Und hier zeigt es sich bereits, wie der einzelne ganz persönlich das Betriebsklima mitbestimmen kann. Und es sind meist die kleinen Ursachen, von denen eine große Wirkung ausgeht.

Es gibt zum Beispiel Abteilungen, die eine Abordnung ins Krankenhaus schicken, wenn einer der ihren krank ist, Abteilungen, in denen sich einer teilnehmend beim anderen erkundigt, wenn er hört, daß dessen Jüngstes krank ist oder der Älteste eine schwierige Prüfung zu machen hat. Es gibt hingegen andere Abteilungen, wo überhaupt keiner am persönlichen Schicksal seiner Kollegen interessiert ist, und es soll wieder andere Abteilungen geben, wo persönliche Anteilnahme in Neugier und Klatsch ausartet.

In manchen Abteilungen freuen sich alle, wenn ein Mitarbeiter einen besonderen Erfolg zu verzeichnen hatte. Es gibt aber andere Abteilungen, in denen dann der Neid seine gelben Blüten treibt. Es gibt Abteilungen, in denen sich ein „Neuer“ gleich zu Hause fühlt, und es gibt andere, in denen ihn eine eisige Mauer des Mißtrauens empfängt.

Wer für den guten Geist innerhalb einer Abteilung verantwortlich ist, läßt sich gar nicht so leicht sagen. Gewiß spielt es eine Rolle, ob der Abteilungsleiter, der Gruppenführer, der Meister oder wer immer sonst als direkter Vorgesetzter amtiert, energisch oder langweilig, freundlich und gerecht oder mürrisch, polterig und launisch ist. Aber es liegt keineswegs alles an ihm allein. Manchmal ist es ein sogenanntes „unscheinbares“ Rädchen im Getriebe, das den guten Geist seiner ganzen Umgebung bestimmt und mit Hilfsbereitschaft, nettem, ausgeglichenem Wesen und guter Laune alle anderen günstig beeinflusst. Irgendjemand kann der Initiator einer kollegialen Stammtischrunde, gemeinsamer Kegelabende oder Ausflüge sein — die Anregung muß gar nicht unbedingt „von oben“ kommen.

Psychologen bezeichnen es als entscheidend für ein gutes Betriebsklima, daß jedem, auch dem allerjüngsten Lehrling, das Gefühl gegeben wird, daß gerade seine Arbeit wichtig und zum Gelingen des Ganzen unentbehrlich ist. Es ist ja auch tatsächlich so: ein Betrieb, in dem es vorwärtsgehen soll, braucht alle seine Mitarbeiter, und er kann es sich nicht leisten, auch nur einen einzigen von ihnen mit „unwichtigen“ Dingen zu beschäftigen.

Gerade weil jede Arbeit, gleich welcher Art, wichtig ist, kann man das Betriebsklima nicht daran abzulesen versuchen, ob einem eine „schöne“ und „interessante“ oder eine „uninteressante“ Arbeit zuteil geworden ist. Solche Beurteilungen unterliegen ohnehin sehr subjektiven Maßstäben, eine Arbeit, die dem einen zusagt, möchte ein anderer keinesfalls haben. Auf jeden Fall aber ist keine Arbeit völlig uninteressant, so lange man sie ordentlich und gewissenhaft verrichtet.

Freilich gibt es ganz zwangsläufig in jedem Betrieb abwechslungsreiche Tätigkeiten und solche, die man vielleicht als eintönig bezeichnen kann, es gibt einfache Aufgaben und schwierige, es gibt körperlich leichte Arbeiten

und schwere, es gibt angenehme und unangenehme, und alle haben eines gemeinsam: daß sie eben getan werden müssen. Da kann man nun oft etwas beinahe Erstaunliches beobachten: es gibt Mitarbeiter, die schwere, dazu auch noch eintönige, obendrein durch Schmutz, Lärm und Hitze unangenehme Arbeiten tagaus, tagein mit Freude und Pflichtbewußtsein ausführen, während andere, die im Vergleich dazu leichte und angenehme Beschäftigungen haben, dabei todunglücklich sind und Mißmut um sich verbreiten. Gewiß kann es in jedem Betrieb einmal vorkommen, daß jemand falsch eingesetzt worden ist oder bisweilen überfordert wird. Der fühlt sich dann nicht wohl in seiner Haut.

Es kommt aber noch viel mehr darauf an, welche Einstellung der einzelne zu seiner jeweiligen Arbeit hat. Und diese Einstellung bringt er sozusagen von „zu Hause“ mit, sie ist seine persönliche Zutat zum Betriebsklima.

Tausenderlei ließe sich noch über das Betriebsklima sagen, man könnte unzählige Kleinigkeiten nennen, die einer freundlichen Atmosphäre im Werk dienlich oder hinderlich sind. Aber es müßte doch alles zu der einen Einsicht führen: daß ein ideales Betriebsklima nur geschaffen werden kann, wenn Betriebsführung und Belegschaft sich in gleicher Weise und mit gleichem guten Willen darum bemühen. Finden Sie nicht auch?

Viele Henschelaner

...haben sich schon über das Betriebsklima Gedanken gemacht, einige von ihnen haben dem „Henschel-Stern“ geschrieben, was sie dazu meinen. Hans A., Werk Mittelfeld, findet, man möge doch einmal in der Natur Umschau halten und sich an Ameisen und Bienen ein Beispiel nehmen, in deren Zusammenleben Hilfsbereitschaft und Füreinander-einstehen großgeschrieben werde. Hubert M., Mittelfeld, empfiehlt, man solle sich auch dann positiv zu seiner Arbeit einstellen, wenn sie einem einmal nicht so gelegen sei. „In der Bejahung liegt der Schlüssel zum Erfolg“, steht in seinem Brief.

Felix S., Werk Kassel, schrieb uns:

„Um es gleich zu sagen: man kann aus dem Problem Betriebsklima eine Niedlichkeit machen und zwingt sich zur wohlüberlegten Freundlichkeit, schüttelt Hände, erzählt einen faulen Witz oder klopft jemandem leutselig auf die Schulter. Das nur, um etwas zu erreichen. Man nennt das Show oder Schau, und diese wird schnell erkannt. Es wäre albern, nun in den Ruf auszubringen: tut's mit Herzlichkeit! Parolen und Rezepte gibt es nicht. Es gibt Mühen vieler Art, die eine tiefe Ehrlichkeit besitzen sollten.“

An einem gibt es kein Vorbeidrücken: dem Erkennen des Gegenübers, des Partners, des Mitarbeiters (nicht des Untertans), des Vorgesetzten (nicht des Klein-Cäsars). Es geht um das Begreifen des anderen, der in jedem Falle anders sein muß, als jener, der über ihn urteilt.

Betriebsklima ist eine Angelegenheit der Gegenseitigkeit. Es läßt sich nicht allein ‚von oben‘ anordnen und ‚von unten‘ erwarten. Es läßt sich nicht planen und sich auch nicht auf den Wunschzettel für den Weihnachtsmann schreiben. Die Begriffe oben und unten in der betrieblichen Rangstufenordnung sind nicht etwa aufgehoben. Sie fließen ineinander. Zweck einer Stufe ist es, auf ihr zu gehen; Stufen tragen. — Die Gefährlichkeit aller Bemühungen um ein gutes Betriebsklima liegt in der Phrase. Bauen wir sie ab und vergessen wir nicht, über die wunden Punkte das fördernde, freie Gespräch zu führen.“

Filmstars aus dem Hause Henschel

In Göttingen entstanden zwei Henschel-Werbekurzfilme

„Wie fühlen Sie sich denn so als Filmstars?“ haben wir einen zephyrblauen HS 120 T und einen bananengelben HS 100 AK gefragt. Den beiden war aber die Filmerei schon so in den Motor gestiegen, daß sie vor lauter Stolz nicht geantwortet haben und nur vornehm vor sich hin brummen. Unser Einfahrer Ede Becker, der dritte Filmstar im Bunde, hat allerdings keine Starallüren vom Ausflug in die Göttinger Filmateliers davongetragen. Obwohl er seine Rolle in zwei Werbekurzfilmen ebenfalls mit Bravour gespielt hat.

Tagelang waren die beiden Wagen auf ihren großen Auftritt vorbereitet worden. Am 18. Dezember vorigen Jahres war es dann soweit:

Die beiden prächtig aussehenden, auf Hochglanz polierten Henschel-Lastkraftwagen standen in Göttingen vor der Kamera.

Ehe jedoch die Kameras zu surren anfangen konnten, verging der erste Tag mit umfangreichen Vorbereitungen. Kulissen und Requisiten wurden herbeigeschafft, Scheinwerfer wurden eingerichtet und — der HS 120 T wurde, unter der Leitung vom Leiter der Einfahrabteilung, Pöhlmann, auseinandergenommen. Das forderte das Drehbuch, denn der Inhalt des Filmes sollte so sein: Ein typischer Fernfahrer (Ede Becker) steht mit einer großen Kiste auf einer Straße, blickt in die Kamera und sagt gedankenverloren: „Einen Henschel müßte man haben!“ Im gleichen Moment steht — wie hingezaubert — ein Fahrgestell mit Motor neben ihm. Dann erscheint plötzlich das Fahrerhaus auf dem Fahrgestell, kurz danach die Pritsche und dann die große Kiste auf der Pritsche. (Diese Zaubereien werden im Filmtrick hergestellt.) Der Fahrer steigt ein und fährt aus dem Bilde.

Der nächste Tag war dann der eigentliche Drehtag. Vor einem schwarzen Hintergrund, von 15 großen Scheinwerfern bestrahlt, stand Ede Becker neben der Kiste. Nach einer kurzen Probe klappte die erste Szene auf Anhieb. Dann wurde das Fahrgestell vor die Kamera geschoben,

gefilmt; dann wurde das Fahrerhaus wieder aufgesetzt, gefilmt usw. bis der HS 120 T wieder komplett war, Ede Becker einsteigen und aus dem Bild fahren konnte. Dieser doch recht komplizierte Film war bis um 17 Uhr abgedreht.

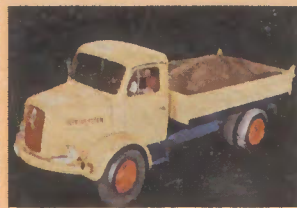
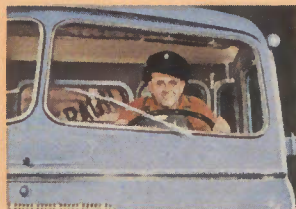
Bis um 23 Uhr hatten wir dann auch glücklich den zweiten Fünfzig-Sekunden-Film „über die Bühne“ gebracht. Er hat folgenden Inhalt: Der Fahrer steht vor einem großen Kieshaufen, und sagt gedankenverloren: „So viel Kies und keinen Henschel.“ In dem Moment fährt rückwärts ein HS 100 AK heran und der Kies lädt sich von allein auf (Filmtrick). Der Fahrer steigt in den Wagen und fährt weg. Im nächsten Bild stehen zwei Bauarbeiter an einer Baustelle. Der Wagen kommt heran, kippt den Kies ab. Dabei sagen die Bauarbeiter zueinander: „Man fährt gut mit Henschel“.

Um ein Uhr nachts waren alle Beteiligten müde, aber zufrieden wieder in Kassel.

Gerhard Peter Joest, Werbeabteilung

▲ Szenen aus dem Werbekurzfilm von HS 120 T: Ede Becker ratlos vor der Riesenkiste, das hingezauberte Fahrgestell, das Fahrerhaus schwebt von oben herab, die Kiste ist glücklich aufgeladen — Ede Becker fährt davon.

► Der HS 100 AK-Film: Ede Becker auf einem Berg von Kies, der „Henschel“ kommt, es wird aufgeladen, abgeladen, Ede Becker und zwei Bauarbeiter (Göttinger Statisten) sind mit dem Wagen sehr zufrieden.





Kundendienst in der Türkei

Von Adolf Czermak



Ein HS 140 AK in einer Werkstatt der türkischen Firma Etibank. Ganz oben ein HS 165 TK im Einsatz im Gebirge.

Die Türkei ist nicht allein das Land der Moscheen. In den Augen eines Kraftfahrzeugfachmanns ist sie vor allem ein Land großer Höhenunterschiede und schwieriger Straßen. Der zu Lande Reisende muß mit langen Fahrzeiten rechnen. Namentlich im Herbst sind die Straßen aufgeweicht, verschlammmt und stellenweise kaum mehr befahrbar. An Nutzfahrzeuge werden die allerhöchsten Ansprüche gestellt. Nicht von ungefähr sind in der Türkei Henschel-Fahrzeuge der Typen HS 165 TK und HS 140 in großen Stückzahlen im Einsatz. Tag für Tag bewähren sie sich unter den schwersten Bedingungen, und ihre Besitzer loben die robuste Natur und die Unverwüstlichkeit der Wagen.

Mein Kundendienst-Einsatz in der Türkei hat mich durch verschiedene Regionen des Landes geführt. — Der Flug mit der Lufthansa von Frankfurt nach Istanbul dauerte nur sechs Stunden. Später sollte ich nicht mehr so schnell vorwärts kommen. In Istanbul wurde ich bei unserer Vertretung Tektas schon erwartet und mit großer Freude begrüßt. Nach einem kurzen Aufenthalt flog ich weiter nach Ankara. Dort bekam ich meinen Einsatzplan ausgehändigt. Noch einmal bestieg ich ein Flugzeug, bei herrlichem Wetter brachte mich eine Maschine der türkischen Fluggesellschaft nach Izmir. Von Izmir hatte ich mir mehr versprochen, als ich in dieser Mittelmeer-Hafenstadt vorfand. Und ich verließ sie schon bald, um an die Einsatzstelle unserer Henschel-Wagen zu kommen.

Sie waren nur 220 km entfernt stationiert. Aber ich hatte Glück, daß ich diese Strecke überhaupt in zwei Tagen bewältigen konnte. Mein Fahrzeug war ein ausländischer Omnibus, Baujahr 1930. Auf den mörderischen Straßen gab es unterwegs mehrere Pannen, z. B. Steckachsenbruch, Bremsschäden, Anlasserschäden usw. Aber kein Mensch fand daran etwas Ungewöhnliches oder Aufregendes: es gehörte einfach zur Tagesordnung.

Mein Ziel war Fetschny. Ausgehungert und müde kam ich an, mit der Hoffnung, ein gutes Bett zu finden. Aber die Freude war zu früh. Ein Stahlrahmen mit einer Matratze war alles, was man mir bieten konnte. Aber kaum hatte ich mich angezogen auf diese komfortable Lagerstätte gelegt, da brachte die Übermüdung den ersehnten Schlaf.

Gleich am anderen Morgen wurden in der Werkstatt die dort laufenden Henschel-Fahrzeuge inspiziert. Die „Werkstatt“ war ein etwa 40 qm großer Platz, mit Wellblech überdacht und mit einer Werkbank mit Schraubstock ausgestattet. Das war alles.

Zurück zum Ausgangspunkt Ankara. Mein zweiter Einsatz führte mich 800 km östlich nach Deyarbakir. Diese Reise legte ich mit dem Flugzeug zurück. Mit einem Jeep mußte ich noch 80 km weiter in das Gebirge. Dort oben wirkte die Landschaft gar nicht südlich, ringsum waren schneebedeckte Berge zu sehen und es war auch ziemlich kühl. In 2000 Meter Höhe, in einer Chrommine der Etibank, sind etwa 60 Henschel-Fahrzeuge der Type HS 140 eingesetzt. Seit einem Jahr sind auch einige HS 165 TK unter den allerschwersten Bedingungen hier an der Arbeit. Mit der Inspektion hatte ich allerhand zu tun. Aber von allen Seiten hörte ich Anerkennendes über die Leistungen unserer Fahrzeuge.

Die letzte Station meiner Türkei-Reise war Murko, eine Kupfermine bei Hoppa, 15 km von der russischen Grenze am Schwarzen Meer entfernt. Nach dem rela-

tiv kurzen und schmerzlosen Flug von Ankara nach Trapson ahnte ich nichts Gutes, als ich den Bus nach Hoppa bestieg. Die Fahrt, die dann folgte und 16 Stunden dauerte, stellte alle bisherigen Erlebnisse in den Schatten.

Es ist in vielen Gegenden der Türkei üblich, daß die Fahrgäste die Produkte, die sie in der Stadt auf dem Markt einkaufen — Hunde, Geflügel usw. — mit in den Bus nehmen. Dem vielen Getier entsprechend duften die Omnibusse nicht gerade gut. Mehrmals fuhr unser Bus an seichten Stellen durch den Fluß. Brücken gab es nicht. Im Herbst, wenn die Regenfälle einsetzen, seien die Straßen wochenlang überhaupt nicht befahrbar, sagte man uns.

Am Abend kamen wir in Hoppa an. Die Fahrt zur Kupfermine der Etibank war am anderen Tage nicht mehr allzu weit. Wieder traf ich unsere Fahrzeuge im Einsatz in 2000 bis 2400 m Höhe an. Trotz der schweren Arbeit, die sie dort ausführen, haben sie sich ausgezeichnet gehalten.



Zwei gegensätzliche Transportmittel begegnen sich: der große Henschel-Lastkraftwagen und das Eselchen. Fotografiert irgendwo im Gebirge in der Türkei.



In einer kleinen Stadt sah Adolf Czermak diesen parkenden Henschel-Bus, der schon viele Jahre auf schlechter Straße treue Dienste tut.



Kosten, Zahlen, Bücher und Belege

Streifzug durch unsere Betriebsbuchhaltung und die Hollerithabteilung

Wenn der Uneingeweihte etwas von Buchhaltung hört, denkt er im allgemeinen an Einnahmen und Ausgaben, die gebucht, d. h. irgendwo aufgeschrieben werden müssen, damit nicht ein heilloses Durcheinander entsteht. Diese Vorstellung ist richtig, aber unvollständig: sie berücksichtigt nur das, was die Geschäftsbuchhaltung (unter anderem) zu tun hat. Neben der Geschäftsbuchhaltung aber muß es in jedem größeren Unternehmen auch eine Betriebsbuchhaltung geben, die meistens — so auch bei uns — eine gesonderte und recht umfangreiche Abteilung bildet.

Auf den Konten der Betriebsbuchhaltung nämlich zeigt es sich, wie das Kapital, die Maschinen, das Entgelt für die menschliche Arbeitskraft, das Material usw. innerhalb des Betriebes von Ausgaben zu Kosten werden, sich aus Kosten in Leistungen verwandeln und als solche zu Erfolgen führen, die schließlich, nachdem die Produkte verkauft sind, bei der Geschäftsbuchhaltung als Einnahmen auftauchen.

Ausgaben und Kosten sind unter Kaufleuten durchaus zweierlei, während die beiden Begriffe im allgemeinen Sprachgebrauch ungefähr dasselbe bedeuten.

Nehmen wir ein Beispiel aus dem täglichen Leben und betrachten wir es betriebswirtschaftlich — eine, wir geben es zu, in diesem Zusammenhang zu materialistische und beinahe unfreundliche Betrachtungsweise — aber vielleicht klären wir so die Lage! Also: Jemand kauft am Montag drei Flaschen Wein und gibt dafür Geld aus — da haben wir die Ausgaben. Am Mittwoch besuchen unseren Jemand ein paar Freunde und er bewirtet sie mit zwei Flaschen von diesem Wein; am Mittwochabend also entstehen ihm Kosten, obwohl er gar nichts mehr auszugeben braucht. Am Freitag stürzt er sich nochmals in „Unkosten“, d. h. in Kosten, ohne etwas auszugeben: die lieben Verwandten kommen zu Besuch und man bricht gemeinsam der letzten Flasche den Hals.

Im Betrieb ist dieses einfache Schema natürlich aufs äußerste verästelt und verfeinert. Da gibt es zum Beispiel Ausgaben für Bauten und Maschinenanlagen, die sich erst im Laufe von vielen Jahren durch die „Abschreibung“ in Kosten verwandeln und Ausgaben für Materialien, die schnell verbraucht und darum auch schnell zu Kosten werden.

Wenn man sich vorstellt,

daß alles, was von der Firma für den Betrieb angeschafft wird, irgendwie im Kostengefüge untergebracht werden muß (angefangen von den Vorhängen im Büro bis zu der Milch, die in einigen besonders schwer arbeitenden Produktionsbetrieben an die Arbeiter ausgegeben wird), sieht man ein, daß die Betriebsbuchhaltung vor recht komplizierten Aufgaben steht.

Es wäre viel zu schön um wahr zu sein, wenn man alle Kosten sogleich einem bestimmten Auftrag zuordnen könnte. Das ist leider nur bei den „Fertigungskosten“ möglich, also zum Beispiel den Lohn-, Material- und Konstruktionskosten, die einwandfrei im Zusammenhang mit einem bestimmten Produkt entstanden sind. Was die Arbeit des Rechnungswesens so mühevoll macht, ist die Verrechnung der „Gemeinkosten“, die den größeren Teil der ungefähr achtzig „Kostenarten“ umfassen, mit denen unser Betrieb rechnet. Die Gemeinkosten müssen zunächst einer Kostenstelle zugerechnet oder nach einem Schlüsselssystem auf mehrere Kostenstellen verteilt werden. Um aber letzten Endes zu wissen, was die einzelnen Produkte wirklich gekostet haben, müssen alle Kosten von den Kostenstellen durch nochmalige Schlüsselung auf die Kostenträger, die Produkte, verteilt werden.

Unnötige Arbeit? Freude an Zahlenakrobatik? Würde es nicht genügen, aus dem Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben den Gewinn festzustellen und damit basta? Abgesehen davon, daß schon die gesetzlichen Bestimmungen eine wesentlich genauere Arbeitsweise vorschreiben, könnte das nicht lange gut gehen.

Hier ist eine kleine Auswahl

aus der vielseitigen Tätigkeit der Betriebsbuchhaltung:

- **Im Hauptbuch** wird die Betriebsbilanz aufgestellt. Das Hauptbuch der Betriebsbuchhaltung übernimmt sämtliche Buchungen, welche die Geschäftsbuchhaltung dem Zentralkonto Betrieb belastet hat und weist nach, was innerhalb des Betriebs, aufgeteilt nach den sieben Fertigungsbereichen, daraus geworden ist. Die Betriebsbuchhaltung macht eine monatliche **Betriebsbilanz und einen Jahresabschluß** mit der **Gewinn- und Verlustrechnung**. Aus der monatlichen Bilanz wird



Links: Im Büro der Preiskartei unterhalten sich Direktor Ohme, Leiter des betrieblichen Rechnungswesens, Dipl.-Kaufmann Mühlhausen, Leiter der Lochkartenabteilung und Prokurist Altfelder, Leiter der Betriebsbuchhaltung und Vertreter von Direktor Ohme (von rechts nach links). Ganz rechts Willi Wers, dahinter sitzend Ferdinand Weygand. Karteikästen und Rechenmaschinen sind die charakteristischen Utensilien in diesem Büro. — Bild oben: Das ständige Hauptbuch der Betriebsbuchhaltung. Darin blättern Wilhelm Graefe (links) Helmut Wiegler (rechts).

eine **Fabrikate-Erfolgsrechnung** erarbeitet, die erkennen läßt, welchen Gewinn die einzelnen Fertigungsbereiche erzielt haben.

- Im **Betriebsabrechnungsbogen**, der jeden Monat neu erstellt wird, sind alle anfallenden Kosten, die Kostenarten, auf Kostenstellen oder Kostenstellengruppen verteilt worden. Dieser Bogen ermöglicht den Betriebs- und Kostenstellenleitern einen Überblick über die Kostenentwicklung in ihrem Bereich. Ihnen geht damit die versteckte Aufforderung zu, die Ursache überhöhter Kosten zu erkennen und abzustellen.

- Die **Nachkalkulation** stellt bis in die letzten Einzelheiten fest, welche Kosten auf jeden einzelnen Auftrag, auf jedes einzelne Produkt entfallen. Die Vorkalkulation (die zu einer anderen Abteilung gehört) kann nur mit voraussichtlich anfallenden Kosten und Erfahrungswerten arbeiten. Letztere erhält sie wiederum von der Betriebsbuchhaltung. Was die Dinge aber tatsächlich gekostet haben, stellt sich erst bei der Nachkalkulation heraus. Diese ist dann die Grundlage für spätere Vorkalkulationen.

- Die **Preiskartei** registriert an Hand von Rechnungsduplikaten die Preise für alle im Betrieb gelagerten und verbrauchten Materialien.

- Die **permanente Inventur** ist ständig den Beständen im ganzen Betrieb auf der Spur und stellt durch Stichproben fest, ob die Vorräte den Eintragungen in der Lagerbuchhaltung entsprechen.

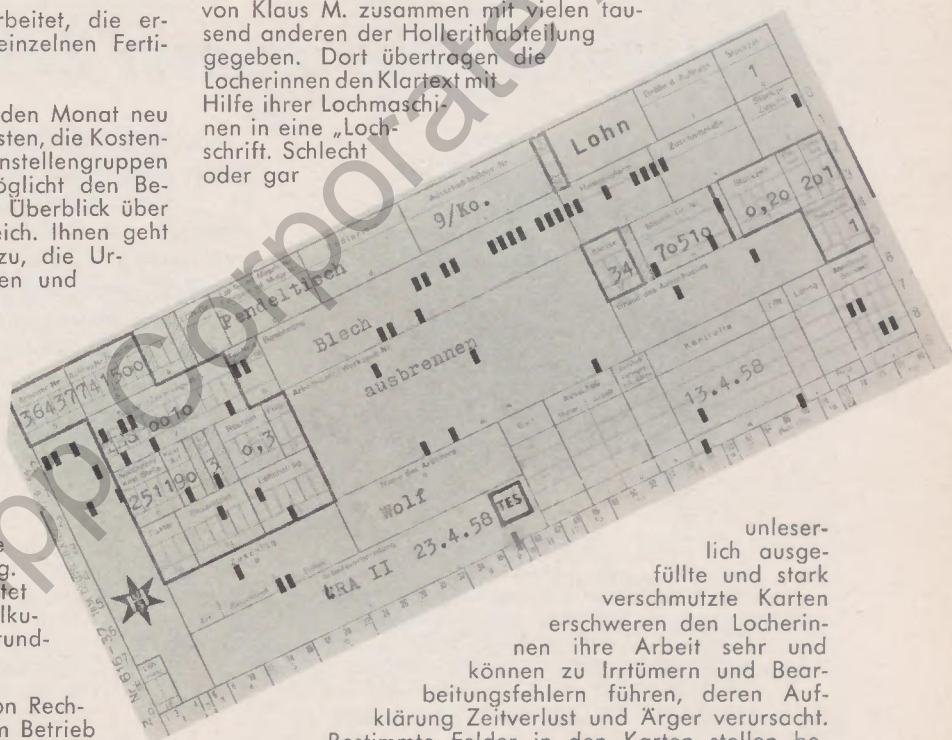
Um die notwendigen Rechenoperationen vornehmen zu können, braucht die Betriebsbuchhaltung außer den Gesamtsummen, die sie von der Geschäftsbuchhaltung erhält, Einzelbelege. Solche Einzelbelege sind zum Beispiel Lohnkarten, Materialentnahmekarten, Werkstoffkarten, Buchungsaufgaben. Da in jedem Monat Hunderttausende davon den Betrieb durchlaufen, ist es ein Segen für das betriebliche Rechnungswesen, daß es eine Hollerithabteilung gibt. Sie leistet bei der Aufbereitung des Zahlenmaterials unschätzbare Dienste.

Was so ein Beleg für eine Bedeutung hat und was mit ihm alles geschieht, erfahren wir bei der abenteuerlichen Rundreise einer Lohnkarte durch den Betrieb:

Klaus M. in Mittelfeld dreht einen Hebel, der ein Bestandteil der Ägyptenlok Nummer Soundsoviel werden soll. Hat er diese Arbeit geleistet, so wird sein Name vom Meister auf die entsprechende Lohnkarte geschrieben, eine Hollerithkarte, auf der bereits verschiedenes eingetragen ist: nämlich z. B. Auftragsnummer, Kostenstelle, Vorgabezeit für das Drehen dieses Hebels. Solche Karten, die sowohl beschrieben als auch gelocht werden können, nennt man Verbundkarten. Die Karten laufen später, wie wir noch sehen werden, in der Lochkartenabteilung durch hochempfindliche elektrische Abrechnungsmaschinen. Schon eine leichte Beschädigung einer Karte kann einen Maschinenstillstand zur Folge haben — darum ist eine pflegliche Behandlung der Verbundkarten von Anfang an unerlässlich.

Vom Meisterbüro aus gelangt unsere erwähnte Lohnkarte zusammen mit den anderen Lohnkarten des Klaus M. und den extra für ihn ausgestellten Arbeitsbescheinigungen ins Lohnbüro, wo sie zum nächsten Lohnzahlungs-termin aufgerechnet werden. Klaus erhält seinen Lohn. Die Geschäftsbuchhaltung bucht die Auszahlung sämtlicher Löhne. Für die Betriebsbuchhaltung geht die Sache weiter. Sie muß Einzelheiten wissen. Man benötigt beispielsweise eine Zusammenstellung der Fertigungslöhne vom Lokbau, vom Kraftwagenbau, vom Apparatebau usw. Man benötigt eine Zusammenstellung der Gemeinkostenlöhne, wiederum nach verschiedenen Gesichtspunkten unterteilt. Man braucht verschiedene andere Einzelaufstellungen.

Darum hat das Lohnbüro die Lohnkarten von Klaus M. zusammen mit vielen tausend anderen der Hollerithabteilung gegeben. Dort übertragen die Locherinnen den Klartext mit Hilfe ihrer Lochmaschinen in eine „Lochschrift. Schlecht oder gar



unleserlich ausgefüllte und stark verschmutzte Karten erschweren den Locherinnen ihre Arbeit sehr und können zu Irrtümern und Bearbeitungsfehlern führen, deren Aufklärung Zeitverlust und Ärger verursacht. Bestimmte Felder in den Karten stellen bestimmte Ziffern dar. Da eine Karte 80 Ziffernspalten enthält, können auch 80 Ziffern auf sie übertragen werden. Mehrere Spalten zusammen lassen sich zu einem Lochfeld zusammenfassen und bedeuten dann einen bestimmten Begriff.

Wir sehen einer der Locherinnen über die Schulter: für eine sechsstellige Auftragsnummer locht sie sechs nebeneinander liegende Spalten mit den entsprechenden Lochzeichen. Die so vorbereiteten Karten können von den Sortier- und Rechenmaschinen „gelesen“, geordnet und aufgerechnet werden, und zwar nach den verschiedensten Gesichtspunkten. Die gleichen Karten durchlaufen also die Maschinen mehrere Male und werden jedesmal zu einem anderen Zweck ausgewertet. So kann man zum Beispiel der Maschine die Aufgabe stellen, sämtliche Lohnkarten mit der Auftragsnummer der Ägyptenlok, von der wir schon sprachen, herauszusuchen. Dann wäre die Karte, die nach dem Drehen des Hebels für Klaus M. ausgestellt wurde, auch dabei. Und jetzt kann es passieren,

daß die Maschine stillsteht und nicht weitersortieren will, weil die Karte von Klaus einen leichten Knick bekommen hat. Das ist ärgerlich, noch ärgerlicher aber ist es, wenn eine Karte durch schlechte Behandlung ein zufälliges Loch bekommen hat, das die Maschine nun auch mit abtastet und ganz falsch auswertet. Darum kann man es gar nicht oft genug sagen:

Seid nett zu den Verbundkarten!

Auch bei der Abrechnung der Materialentnahmekarten ist die Hollerithabteilung eingeschaltet. Diese, ebenfalls Verbundkarten, kommen zuerst zur Preiskartei. Dort wird jeweils der Preis des entnommenen Materials dazugeschrieben. Die solcherart ergänzten Karten werden in der Hollerithabteilung gelocht und durch die Sortiermaschinen gejagt: Fertigungsmaterial für diesen Produktionsbereich, für jenen Auftrag, Gemeinkostenmaterial, solcher, solcher und solcher Art... Die Ergebnisse leitet die Hollerithabteilung der Betriebsbuchhaltung auf sogenannten Tabellierlisten zu.

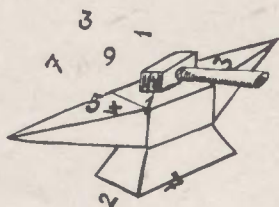
So, wie der Maschine vorhin der Auftrag erteilt wurde, alle Lohnkarten mit der Auftragsnummer der Ägyptenlok herauszusuchen, kann man jetzt von ihr verlangen, daß sie die zu dieser Lok gehörenden Materialentnahmekarten aussortiert.

Die so zusammengestellten Löhne, das Material, die Sonderkosten etc., und die aufgeschlüsselten Kosten ergeben die Kalkulation dieser Lok. Damit kann man dem Interessenten den Preis des Produkts nennen.

Weder die gesamten Geheimnisse

der Lochkartenabteilung noch alle Besonderheiten des betrieblichen Rechnungswesens haben wir bei diesem Rundgang durch eine unserer umfangreichsten kaufmännischen Abteilungen ergründen können. Aber vielleicht kann sich der eine oder andere jetzt wohl vorstellen, warum sich unsere Betriebsbuchhaltung mit so viel Papier und Zahlen herumschlagen muß, nicht allein mit Lohn-, Material- und Gehaltsaufstellungen, sondern auch mit Kosten für Neubauten, Abnutzung der Maschinen, Patentgebühren, Werbungskosten, Aufwendungen für die Kantine, für Strom, Gas und Preßluft (und leider nicht nur für solche, die der Produktion zugute kam, sondern auch für die, die entweichen konnte, weil jemand nicht aufgepaßt hat) usw. usw. usw. — Und glauben Sie nicht, daß sich die Betriebsbuchhaltung auf ihren Lorbeeren ausruhen könnte, sobald ein Monatsabschluß oder gar der Jahresabschluß fertig ist: inzwischen ist stapelweise neues Zahlenmaterial angekommen und alles beginnt von neuem.

Gereimtes aus unserer Zahlenschmiede



Auch beim täglichen Umgang mit Zahlen braucht der Humor nicht zu kurz zu kommen, meinte Willi Siebers aus der Betriebsbuchhaltung und schrieb seiner „Zahlenschmiede“ ein Gedicht auf den Leib. Das ist ihm nicht weiter schwer gefallen. Das Reimeschmieden ist sein Steckenpferd, und eigentlich mehr als das. Denn vor drei Jahren ist eine Sammlung seiner Gedichte in Kasseler Mundart sogar als Buch herausgekommen. „D's neigier'je Fridzchen, ds Lißchen und de Giraffen, de kranke Kaddze und andere Gedichte“ heißt es. Seine Abteilung hat er allerdings in Hochdeutsch beschrieben — damit auch die „Zugereisten“ was davon haben.

Mit Zahlen täglich umzugeh'n,
das muß man wirklich recht versteh'n,
doch darf uns nie der Mut verlassen,
vor allem bei den großen Massen.
Drum gilt's sich ernstlich darin üben
man muß direkt die Zahlen lieben.
Wer das nicht kann und zeigt sich müde
paßt nicht in uns're Zahlenschmiede.

✱

Und doch ist's wirklich interessant,
wird man erst mal damit bekannt.
Sag' keiner er hätt' es gewußt,
Betriebsbilanz, Gewinn, Verlust,
Erfolgsrechnung und all' die Dinge,
daß es ohne sie wohl ginge?
Ob der Erlös gut oder schlecht,
das zeigen uns're Zahlen recht,
die wir mit Fleiß zusammentragen
zu lösen gilt es viele Fragen.
Keine Angst vor den Belegen,
die wir täglich hier bewegen
für Material und für den Lohn,
viele Tausend sind es schon.

✱

Hurtig geht der Tanz der Zahlen
es bereitet keine Qualen,
denn es hilft uns wacker mit

so recht mit Schwung die „Hollerith“.
Hört Ihr's, wie's im Keller geistert,
wie man dort die Arbeit meistert?
Lochen, prüfen und sortieren,
rechnen und dann tabellieren,
alles geht mit Geisterhand
es ist wirklich interessant.
Viele tausend Ziffernkarten,
die auf flinke Finger warten,
locht man hier à tempo nun,
keine Zeit sich auszuruhen.
Interessant ist's allzumal
im Hollerith-Maschinensaal.
Das schnurrt und rasselt, tickt und rollt,
alles klappt wie es gewollt;
wir halten mit der Technik Schritt
Elektronen helfen mit.

✱

Sehr umfangreich ist das Gebiet
das man aus unsern Zahlen sieht;
viele danach auszurichten
darauf kann man nicht verzichten,
denn im heut'gen Wirtschaftsleben
heißt es sich viel Mühe geben.
Wer gibt sein gutes Teil dabei,
daß alles schön in Ordnung sei?
Ein wicht'ges Glied in der Verwaltung
man nennt es schlicht „Betriebsbuchhaltung“.

Als d's Audoh noch in sinnen

Kinnerschuhen steckde

Betrachtung eines „ahlen Kasseläners“ / Von Hans Junghenn, Finanzbuchhaltung

„Hoste moh 'n Auchenblick Zidd, lieber Läser?“

Joh, ich weiß, mäh honn alle kinne Zidd mehr heidzudache. De Stunne hodd immer noch nur 60 Minuhden un dadervonne kriechts Finanzamt au noch was. Mäh Mänschenkinner jagen und flidzen annenanner vorbie un de vählen Auhdos versperren uns d'n Wäch.

Das wohr frieher annerscher. Doh gab's noch richtiche Pääre¹⁾ un Pääreäppel uff der Stroße, un de Schbadzen hodden davonne 'n warmes Middachäßen. Doh stunn's²⁾ Änne Knähdebiedel, das ahle Mähmull, midden uff dem Pflaster un traschde mit ährer Nawerschen³⁾. Das wohr auh nidd verboten. Un wenn dannemoh 'n Audoh ankajegert kam, fuhr es um se rimme. Das wohren noch Zeihden. Vähle honn's vergäßen un de Jungen kennen's nidd. Es lohnt sich awwer, moh dariwwer zu sprechen.

Also, paßt moh achte!

Äß wohr so imme 1910 rimme, doh hodde minn Vadder so'n Dengen, Auhdomobil genannt. Äß sah uß wie'n Wäschekorb uß Bläch un hodde 'nen Mohdor, bienoh so groß wie'n kleiner Küchenherd. Wenn mäh sonndachs ußfahren dahden, mußden mäh d'r Reihe nach ankurbeln. Un wenn's dann endlich knallde un die Scheese wie'n heidiger „Bulldog“ blubberde, dann stunnen mäh in Schweiß gebadet un die Auchen stunnen uns vor'n Kobbe, wie de Knallhidde vor Zwähren.

Dann stiechen mäh inn. Minn Vadder midd 'ner Schlaggenmiedze uff'n Kobbe, 'n Staubmantel anne un 'ne Staubbriille uffe. „Ußflug nach Hann. Münden“ stann uff'n Programme. Minne Mudder hodde 'n Dibben uffe, groß wie 'ne Salahdschüsseln.

D'r ahle dicke Schutzmann mit d'r Piggelhaube an d'r Ecke salutierde un mäh fuhren mit 30 Kilometer ruß uß Kassel. De Stroßen wohren noch nidd asphaltiert, man moh geschoddert, meistens awwer Landstroße mit tiefen Radsuren von Langholzwachen. Es staubte oder spritzte je nach der Witterung un de ländlichen Sonndachsschabaziergänger schimbeden hinner uns her. Se warfen auh midd Steinen un de Dorfköder liefen neben d'r Scheese her un bissen in de Reifen. De Hühner un Gänse mußden parduh noch iwwer de Straße riwwer un mancher Weihnachtsbraden-Aspirant blieb vorzeidich uff d'r Strecke. Äß wohr awwer auh zu butzich un minne Mudder krischde jedesmoh uffe.

Stäcken mäh midden in 'ner Schofherde, ribbelden sich de Biester am Kotflügel un am Driddbrett d's Fell. Bie de vählen Schlachlöcher hibbden mäh immer in de Höhe.

Wann de Wiewesliehde⁴⁾ im Dorf uff d'r Stroße tratschten, drüggde minn Vadder uff'n Gummiball und duhdede dornmidde. Vor Schreck stoben se nach rechts un links ußenanner un sprochen kinn' guhdes Wort von uns.

Hodden mäh 'nen Bladden un hodde 'n Hufnachel d'r Reifen de Lufd ußgeblasen, gingen mäh zu Fuß weiter un minn Vadder kwerjelde sich ab mit d'm Reifenwechsel. Das duerde 'ne ganze Wille un mäh wohren schon längst am Ziel. Un wenn hä dann kam, wohr hä au doh. Daher d'r Name „Audoh“.

Bie d'r Rückfahrt mußden mäh am Sannershäuser Berch im Takt d'm Wachen im Sitzen Schwung geben oder ußsteichen un schieben. De Bergschüddze unner'm Wachen wurde runnen gelassen un de Ußpuffklabbe uff gemacht.

„Schorsche, Schorsche, gugge moh, das ässe, das ässe!“, gagden de Menscher, als mäh widder durch d's Nest kamen, woh 'ne dohde Gahns unser Kondoh belastede. Minn Vadder drüggde uffs Gas, Steine flochen, de Burschen hinner uns her un mitt ner Staubwolke verdufdeden mäh, zentimeterweise Vorsprung gewinnend.

Bie Rächen⁵⁾ zochen mäh 's Verdeck hoch un knibbelden es mit Riemen iwwerall feste. Der Benzintank lach unner'm Hinnern vom Beifahrer. Mäh hodden au Licht. Lange Stearin-

kerzen, die von 'ner Feder nachgedrügged wurden un offde ußgingen. Dann hielt minn Vadder anne, krabbelte ruß un guggde nach. In d'r Zidd dahd sich d's dampende Kühlwasser abkühlen.

Un wohren mäh widder d'rheime, stobbe minne Mudder uns Kinner noch schbähde in de Wanne un ribbelde uns widder zu erkennbaren Fußgängern.

„Glawwestes danne?“ wird nu mancher junge Auhdo-fliddzer von heide frachen. Awwer es äß wirklich wohr un wer schon sinne 50 uff'n Buckel hodd, wird es noch wissen.



(Zeichnung: R. W., Betriebsbuchhaltung)

Un wenn d'r Wilhelm uß Berlin nach Kassel kam, stiech hä uff'n Bahnhof Wilhelmshöhe uß sinnem Luxuszuch uß un brauste mit vier oder fünf Wachen zum Schlosse ruff un de Beifahrer duhdeden mit'm Mülle⁶⁾ in 'ne Fanfare „Tatü-tata“.

Siehste, lieber Läser, damols hodden mä noch vähle Zidd. Un nuh entschuldiche, wenn ich Dich hiermidde uffgehalten honn. Nuh kannste widder uff de Tube drücken un dinn Tachespensung runnerjachen. Denk dorbie awwer au an Dinne Frau un de Kinner.

Wörterbuch für Nicht-Kasseläner: ¹⁾ Pferde, ²⁾ da stand das, ³⁾ Nachbarin, ⁴⁾ Weibsleute, ⁵⁾ Regen, ⁶⁾ mit dem Mund.

Die lieben Autofahrer...

„Ist es wahr, daß Ihre Frau gestern mit einem einzigen Fußtritt eine Eiche umgelegt hat?“
„Ja, sie trat auf den Gashebel.“

*

„Und wie lange haben Sie gebraucht, bis Sie richtig Autofahren konnten?“

„Na, so vier oder fünf!“

„Wochen?“

„Nein, Wagen!“

Wiederssehen in Schanghai

Nach einer wahren Begebenheit erzählt von Dick Draht, Projektbüro Lokbau

Er hatte sich auf allen sieben Weltmeeren herumgetrieben, mit allen Wassern dieser Teiche war er gewaschen; nicht einmal das Nordmeer war ihm fremd. Er kannte Kap Horn ebenso gut wie das Kap der Guten Hoffnung. Eines seiner letzten Schiffe war ein Eisbrecher gewesen, einer von denen, die den Nordpol umpflügen konnten, so stark waren die Maschinen.

Damals lachte er, als man ihm diesen Job anbot. „Was, zum Teufel, soll ich auf einem Eisbrecher?“ fragte er. „Ich will nach Hawaii oder Indien oder meinetwegen auch nach China!“ Aber sein väterlicher Freund, der alte und erfahrene Kapitän Carstenson, schüttelte den grauen Kopf und sagte in seiner ruhigen Art mißbilligend, aber doch nicht böse: „No, mein Junge, das lehnt du nicht ab, hörst du? Das ist das richtige Sprungbrett für dich, ein besseres gibt es nicht!“ Und als der Junge nicht begriff, hielt er ihm einen Vortrag, der fast eine halbe Stunde währte. „Jeder Kapitän wird dich jedem anderen Bewerber zu jeder Zeit vorziehen, wenn er hört, daß du auf einem Eisbrecher gefahren bist!“ war das Fazit daraus. Und so kam es denn, wie Kapitän Carstenson ihm geraten und vorausgesagt hatte.

Kapitän Swenson von der „Peer Gynt“, einem 15 000-tonn-Luxusdampfer nahm ihn sofort, kaum, daß er einen Blick in sein Seefahrtsbuch getan hatte. „All right!“ sagte er. „Einen ehemaligen Eisbrecher-Offizier kann ich immer brauchen!“ Daraufhin machten sie Shakehands und die Sache zwischen ihnen war abgemacht. Mit der Reederei ging auch alles klar, und so trat er denn als „Dritter“ seine Fahrt nach Fern-Ost an.

Die „Peer Gynt“ war ein feines Schiff, innen und außen. Und auch ein schnelles Schiff. Er glaubte, es hätte Chancen gehabt, im Kampf um das Blaue Band, aber man gab ihm keine Gelegenheit dazu, sondern setzte es auf Asien-Route ein.

Und so kam unser Seemann tatsächlich nach Schanghai. Drei Tage lang sollte die „Peer Gynt“ auf der Reede liegen, zwei Tage lang hatte er Landurlaub. Mit schußbereiter Kamera streifte er durch die Stadt und steckte seine Nase in alles, auch in das, was ihn eigentlich nichts anging. Trotzdem kam er mit den Eingeborenen gut aus, er suchte keinen Streit und das merkten sie. Nur einmal sah es fast nach einem Krach aus — aber davon später.

Während seiner Streifzüge bedauerte er oft, daß Brede nicht dabei war, Henner Brede, der mit ihm zusammen die Schulbank in Kassel gedrückt und auch später auf der Seemannsschule neben ihm gesessen hatte. Sich das alles zusammen mit dem Jugendfreund anzusehen, hätte noch viel mehr Spaß gemacht. Aber, soviel er wußte, kreuzte der jetzt mit einem Tramp-Dampfer vor der Küste von Gottes eigenem Land herum. Na, immerhin würde Brede staunen, wenn er später einmal die Fotos mit den entsprechenden Berichten dazu gezeigt bekäme.

Es war ein verdammt heißer und schwüler Tag und er befürchtete, daß es auch noch Regen geben würde. Ihm war nicht wohl, wenn er daran dachte, denn er kannte diese eigenartige Stimmung zur Genüge, die dann über der Landschaft lag. Wie eine geschlossene Wasserdecke von beträchtlicher Dicke pflegte der sogenannte Regen hierzulande auf Freund und Feind herniederzuklatschen, Land, Mensch und Tier ließ er fast ersaufen unter seinen Schlägen.

Der Landurlauber bummelte darum auf eine kleine Kneipe zu — ziemlich verkommen und wenig einladend sah sie aus, aber wenigstens wäre das ein Dach überm Kopf. Die Kneipe war übergroß, laut, stickig, ungemütlich — er wollte wieder gehen. Genau als er die klapprige Tür wieder aufriß, stieß er mit einem Menschen zusammen. Schwer zu sagen, wer von beiden es eiliger hatte — er, um heraus- oder der, um hereinzukommen. Das war wohl auch der Grund, warum sie so besonders heftig aneinanderstießen.

„Verdammt Kuli!“ fluchte unser Seemann. „Sperr deine Augen auf!“ Er war so wütend, daß er glatt aus der Rolle fiel. Aber gleich darauf ließ er die Hand langsam sinken,

mit der er seine Mütze wieder nach hinten geschoben hatte, denn jetzt hörte er laut und unmißverständlich einen deutschen Fluch, gleichsam als Echo, das ihm entgegenklang — und plötzlich mitten im Wort abbrach. „Mensch!“ dachte er, „das ist doch — —“

Und weiter kam er nicht.

„Mensch!“ hörte er die Stimme wieder, „Mensch, Otto!“

Da wußte er, daß er Henner vor sich hatte, Henner Brede, seinen Freund. „Mensch, Henner!“ sagte auch er nur. „Mensch, Henner!“

Der Abend wurde noch fröhlich, feucht-fröhlich sogar, aber später konnte er trotzdem noch Henners Schiff erkennen, das wenige Stunden nach der „Peer Gynt“ am Kai festgemacht hatte.

Die Entschuldigung

Eine Geschichte, die wahr sein könnte

Von Adam Geißer, Betriebskrankenkasse

Willi arbeitet seit Jahren in einem Betrieb der benachbarten Großstadt. Sein Heimatort und die Großstadt sind einander seit geraumer Zeit näher gerückt, da Willi stolzer Besitzer eines Kleinwagens geworden ist.

Eines Morgens jedoch, obwohl Willi dem Vehikel ansonsten die sorgfältigste Pflege angedeihen ließ, blieb das Fahrzeug stur wie ein Panzer am Straßenrand stehen. Es war nicht zu bewegen, aus eigener Kraft auch nur noch eine Radlänge vorwärts zu kommen. Willi verfluchte seine Dusseligkeit, das Tanken vergessen zu haben, da nahte sich eine schwarze Limousine, die neben ihm stoppte und den Fahrer Willi ein bißchen hämisch grinsend ansah. Willi erkannte darin seinen Meister und Vorgesetzten Müller. „Einen guten Morgen, Willi! Das Ding will wohl mit Wasser nicht laufen?“ Verlegen kratzte sich Willi hinter'm Ohr, als er den Gruß erwiderte und seine Gesichtsfarbe sich etwas rötete.

Herr Müller aber war das, was man einen Kollegen nennt! Schnell koppelte er Willi's „Straßenkreuzer“ mit einem wohl eigens für diese Zwecke bestimmten dicken Seil an seinen Wagen und richtig — sie erreichten, noch ehe die Arbeitszeit begann, ihren Arbeitsplatz. Ein Stück Tagewerk war also geschafft!

Kurz nach Arbeitsbeginn schnaufte ein junger, hochaufgeschossener Mann durch die Werkshalle. Die Kollegen schauten noch nicht einmal hoch; es konnte nur Eduard, den man kurz „Ede“ nannte, sein. Zwar war er ein guter und gewissenhafter Arbeiter; aber die Pünktlichkeit war seit eh und je seine Schwäche. „Verdammt noch mal“, so schoß es Ede durch den Kopf, als auch schon Meister Müller auf ihn zukam und nicht gerade gute Miene zum bösen Spiel zu machen schien; denn zu oft schon war ihm „Ede“ in's Garn gelaufen. — „Ede“, so sagte nun Meister Müller, „wir müssen uns einmal ernstlich unterhalten! Mensch, so kann's doch nicht weitergehen...“

Weiter kam Herr Müller jedoch nicht, als „Ede“ sich treuherzig verteidigte: „Zugegeben, lieber Meister, ich wohne zwar nur 500 Meter von hier entfernt; aber... Sie müssen auch zugeben, daß ich trotz größter Anstrengung bei dieser kurzen Entfernung nichts aufholen kann; zugegeben auch, daß Willi von auswärts kommt und auch heute wieder pünktlich war; aber Sie müssen auch zugeben, Herr Müller, daß Willi heute noch später als ich gekommen wäre, wenn Sie ihn nicht abgescleppt hätten!“

Ein Ritter frisst sich tot . . .

Eine Schnurre von Hans Riebau

I.

Kostümfest in Schweden? Bei Kerzen- und Fackelschein im Saal eines Schlosses? Gibt es denn so etwas? — Bei Graf Sosköln gab es so etwas. Den äußeren Anlaß hingegen bot die Einquartierung des 9. schwedischen Infanterie-Regiments in und um Schloß Sosköln.

II.

Die Musik spielte. Die Gäste, Türken und Seejungfrauen, Japaner und Fischermädchen, feldgraue Offiziere und rot-haarige Senoritas, tanzten und lachten. In der Halle war ein kaltes Bufett aufgebaut, siebeneinhalb Meter lang, und voll von Hummern, Kaviar, Gabelbissen, Schinken, Salat, Käse; aber auch voll von dickbäuchigen und schlanken, kleinen und großen Flaschen. Die Gäste kamen, aßen und tranken. Dann aber stießen sie sich in die Seite und zeigten auf den Ritter, der da wie ein Marsmensch so plump, mit halb-geschlossenem Visier stand und ebenfalls aß und trank. Eine ganze Weile lachten die Gäste, verloren ihn dann aus den Augen, zehn Minuten später lachten sie von neuem, dann aber fingen sie an, einen Halbkreis zu bilden, und dann starrten sie wie hypnotisiert auf den Ritter.

„Jetzt ißt er den achten Hummer“, sagte jemand.

„Ich freue mich, daß es meinen Gästen schmeckt“, lächelte Graf Sosköln. „Aber ich schlage vor, wir zählen ihm die weiteren Hummern nicht mehr in den Mund.“ Der Halbkreis löste sich auf. Wenig später aber hatte er sich von neuem gebildet. Die Mamsell, blaß, mit zitternden Knien, ging auf den Grafen zu. „Er kommt immer wieder“, flüsterte sie, „den achtzehnten Hummer hat er gegessen, zwei-undzwanzig Lachsbrötchen, zwei Pfund Käse, vierzig Salate, über sechzig Gläser Sekt hat er getrunken, zwei Flaschen Aquavit und eine Flasche Kognak . . .“

„Ein stabiler Junge“, lachte Sosköln, aber das Lachen klang nicht mehr ganz echt.

Sie standen, starrten auf den fressenden Ritter, zählten das vierzigste und das einundvierzigste Kaviarbrod, das achtzigste Glas Sekt, den neunzigsten Aquavit, und den Damen lief das Gruseln den Rücken hinunter.

III.

Kurz nach zwölf geschah etwas, das niemand erwartet hatte.

Ein Trompetensignal gellte durch die Nacht. Den Offizieren fuhr es wie ein Donnerschlag in die Knochen: Manöveralarm.

Zwei Minuten später war das Fest zu Ende. Autokolonnen knatterten durch die Straße, Kommandostimmen klangen auf. Eine halbe Stunde nach dem Signal stand das Regiment marschbereit. Nur der zweite Zug der ersten Kompanie fehlte.

„Was ist denn los?“ fragte der Kommandeur, „schlafen die Brüder etwa noch?“

„Es ist etwas Unheimliches geschehen“, ächzte der Feldwebel der ersten Kompanie, „die Leute haben sich, um die Zeit zu vertreiben, nacheinander eine alte Ritterrüstung angezogen, und jetzt sind sie alle — sinnlos betrunken!“



Rosenmontag

„Jawohl, Herr Dr. Lutz, auch heute sind alle pünktlich zur Arbeit erschienen, wie immer!“

Büchertisch und Plattenschränk

Das sollten Sie lesen:

Der neue Herder

Im Herder-Verlag, Freiburg, ist der „Neue Herder“ in drei Bänden erschienen, ein hervorragend redigiertes und auf den letzten Stand gebrachtes Lexikon, dessen Anschaffung durch seine Preiswürdigkeit jedem möglich ist. Der „Neue Herder“ vermittelt eine lückenlose Übersicht über die Entwicklung der Menschheit in allen ihren Verästelungen bis auf unsere Tage und ist ein wertvolles Nachschlagewerk für jeden modernen Menschen, an den die täglichen Probleme herangetragen werden.

A. S. Puschkin: Die Hauptmannstochter. Herder-Verlag, Freiburg. Das bekannte Werk des russischen Schriftstellers hat der Herder-Verlag in einer Neuauflage herausgebracht. Dieses Meisterstück realistischer Prosa ist in der neuen Ausstattung ein ansprechendes Geschenkbuch.

Heinrich Spoerl: Wenn wir alle Engel wären. Piper-Verlag, München. Auch diese Neuauflage des bekannten Werkes des großen Humoristen wird wieder ein Schmunzeln und köstliches Lachen bei der Lektüre auslösen. Man legt es nicht aus der Hand, bevor die letzte Seite umgeblättert ist — und wenn man das Buch auch schon mehrere Male gelesen haben sollte.

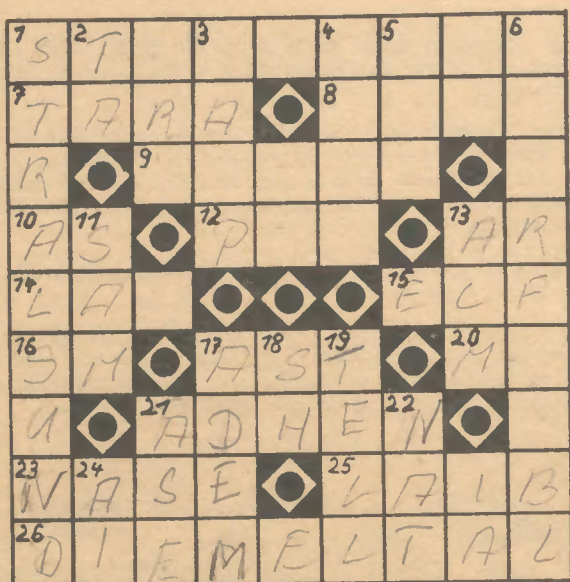
Das sollten Sie hören:

Beliebte Wiener Lieder in neuem Klang hat Ariola herausgebracht. „Wien, du Stadt meiner Träume“ heißt die Langspielplatte, auf der man vom Orchester der Wiener Volksoper und den Wiener Schrammeln die schönsten Lieder aus der alten Donaustadt hört (Best.-Nr. 33 653 G). Bekannte und unbekannte Seemannslieder spielt das Orchester der neuen „Bremen“ auf der Ariola-Platte „Liebe im Hafen — Liebe zur See“. Ein Matrosenchor singt dazu jene Melodien, die so lange leben werden wie das Meer (Best.-Nr. 33 716 G). Für Schlagerliebhaber spielen die Musikbox-er auf drei Langspielplatten das neueste aus Schlagermachers Werkstatt — flott und schmissig (Best.-Nr. 33 717 H, 33 023 G, 33 799 G). Dramatische Szenen aus Thomas Manns Roman „Die Buddenbrooks“ bringt eine Ariola-Sprechplatte. Die Einleitung, den verbindenden Text und das Schlußwort spricht Erika Mann. Die Sprecher, Cornell Borchers, Günter Lüders, Werner Hinz u. a. vermitteln ein eindrucksvolles Bild des dramatischen Geschehens in den „Buddenbrooks“ (Best.-Nr. 53 021 G).

In der Serie „20th Fox“ bringt Ariola Original-amerikanische Jazz-Musik zu Gehör. Wir nennen heute „The Wizard of the ragtime piano“ (Best.-Nr. 71 007 K) und zwei weitere Langspiel-Platten „Tommy Dorsey's greatest band“ (Best.-Nr. 71 010 X).

Raten Sie mit...

Geographisches Kreuzworträtsel

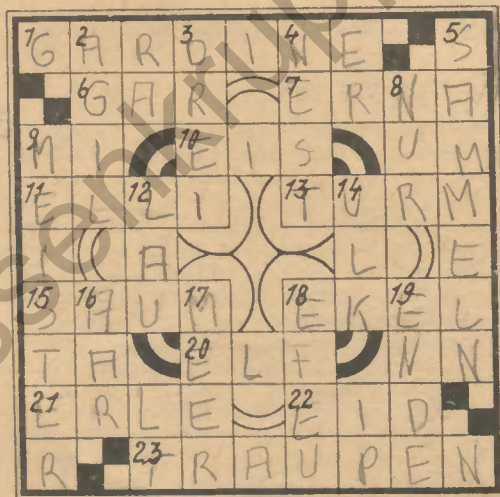


Waagerecht: 1. Stadt in Süddeutschland, ~~17.~~ Verpackungsgewicht, 8. landwirtschaftliches Gerät, 9. Riechstoff, ~~10.~~ Spielkarte, 12. Abkürzung für per procura, ~~13.~~ Flächenmaß, 14. ehemalige lettische Münzeinheit, ~~15.~~ Zahl, ~~16.~~ chemische Kurzzeichen für Samarium, ~~17.~~ Teil des Baumes, ~~20.~~ Autokennzeichen von Mannheim, ~~21.~~ europäische Hauptstadt, ~~23.~~ Sinnesorgan, ~~25.~~ Körper, ~~26.~~ Talsperre im Sauerland.

Senkrecht: 1. Stadt an der Ostsee, 2. chemisches Kurzzeichen für Tantal, 3. seemannischer Ausdruck für Tausende, 4. Stadt in Thüringen, 5. türkischer Titel, 6. Bestandteil des Teers, 11. amerikanischer Männername, 13. Bergwiese, 17. Lebenshauch, 19. Abkürzung für engl. Shilling, 20. Schweizer Freiheitsheld, 21. nordische Gottheit, 22. russischer Fluß, der ins Weiße Meer mündet, 24. Fautlier.

Eingesandt von Lehrling Klaus Metzger

Kreuzwort-Rätsel



Waagerecht: 4. Fenstervorhang, 6. genügend gekocht,
7. Frauenname, 10. Erfrischung, 11. weiblicher Vorname, 13.
hohes Bauwerk, 15. Rand, 18. starke Abneigung, 20. Zahl,
21. Baum, 22. Schwur, 23. Früchte des Rebstocks.

Senkrecht: 2. Flink, gewandt, ~~8~~, Zahl, ~~1~~. Vogelbau,
5. zusammensuchen, 8. bloß, ~~9~~. Lehrherr, ~~17~~. mäßig warm,

14. Spaß, 16. König der Lüfte, 17. Gewässer, 18. Kletterpflanze, 19. Schluß.

Mit und ohne „b“

Es sind Wörter zu suchen, die nach Voransetzen, Einfügen oder Anhängen eines „b“ neue Bedeutungen bekommen. Die Wörter und die durch das „b“ erweiterten Wörter – letztere in Klammern angegeben –, haben folgende Bedeutungen: 1. Gleichwort für Ziege (Sammelwort für alle Zähne), 2. einen Spazierritt unternehmen (etwas über eine größere Fläche verteilen), 3. Nebenfluß der Donau (ausgewalztes Metall), 4. des Ansehens berauben (nicht haben, verzichten müssen), 5. Wärmegrad (Baumblätter), 6. Rätsel lösen (Fleischgericht), 7. die Regenbogenhaut des Auges (Pantherkatze in Zentralasien), 8. persönliches Fürwort (Küchengerät), 9. laut rufen (Worte zu Papier bringen), 10. verordnen, herausgeben (die Gesichtsfarbe verlieren), 11. Vogelbau (Gleichwort für mit, samt).

Nach richtiger Lösung nennen Ihnen die Anfangsbuchstaben der durch das „b“ erweiterten Wörter, von oben nach unten gelesen, die Bezeichnung für eine leckere Fischspeise.

Eingesandt von Hermann Ickler, K 8.

Auflösungen an anderer Stelle des Heftes

Auflösung
des Faschings-Preis ausschreibens

Kaum war der Januar-Henschel-Stern verteilt, da gingen schon die ersten Lösungen zu unserem Faschings-Preisrätsel ein. Und nach und nach sammelte sich in einer speziell dafür angelegten Mappe ein Stapel von mehreren hundert richtigen Rätsellösungen an. Die falschen Ergebnisse blieben demgegenüber ganz und gar in der Minderzahl: es gab nur rund zwanzig davon. Wir können also einigen hundert Einsendern recht geben: der Lösungsspruch heißt

„Auf dem Maskenball des Lebens demaskiert sich selten jemand.“

Und hier die Lösung des Faschings-Kreuzworträtsels im einzelnen:

Waagerecht: 1. Fest, 4. eminent, 9. Affen, 11. Unart, 13. Niagara, 16. Aas, 18. K. O., 20. siehe Spruch, 23. toll, 25. Oase, 26. Aerar, 28. Engerling, 30. Verhau, 34. Leier, 36. Donar, 39. Adele, 41. Riester, 43. Tor, 44. Ai, 45. Olga, 48. siehe Spruch, 55. Ur, 56. Ara, 57. Wust, 59. senil, 60. Laban, 61. Toga, 63. Tat, 65. Galan, 68. Leinen, 70. Ka=rotte, 73. Ali, 74. Zug, 75. at, 76. Reh, 78. Spende, 80. noir, 82. Reni, 83. Uso, 86. SOS, 87. Tenno, 88. siehe Spruch, 93. Hai, 94. UNO, 95. Mia, 96. Eid, 97. Seladon, 98. Eloge.

Senkrecht: 1. Fanal, 2. Efeu, 3. Tender, 5. Magma, 6. Nursen, 7. Enak, 8. Tran, 10. nie, 12. Tabelle, 14. Amor, 15. Aase, 17. Samiel, 18. Klage, 19. Ode, 21. Freude, 22. Ehe, 23. Taverne, 24. Lar, 27. Ahn, 29. Niet, 31. Elias, 32. Hesse, 33. Orgie, 35. Rur, 37. Oran, 38. Aladin, 39. Amok, 40. Deli, 42. tabu, 46. Gelage, 47. Arena, 49. lustig, 50. er, 51. See, 52. Malta, 53. Ar, 54. Salto, 57. Walzer, 58. Ton, 62. Gene, 64. Arrest, 66. Latona, 67. Nimrod, 69. Eule, 70. Kasse, 71. Tiden, 72. Tee, 75. Anemone, 76. Ritt, 77. hui, 79. Pollen, 81. Inn, 84. Schal, 85. oha, 87. ten, 89. Sims, 90. Sild, 91. Erde, 92. Juno.

Wir danken allen Einsendern sehr herzlich, auch denen, die ihre Lösung mit einer „originellen“ Note ausgestattet haben und darum leider nicht den richtigen Wortlaut treffen. — Für die anderen haben wir außer den fünf angekündigten Preisen noch zehn Exemplare des Henschel-Buches „Von der Glocke zur Diesel-Lok“ von Kurt Kuberzig zur Verlosung ausgesetzt. Die Namen der Preisträger veröffentlichen wir in der nächsten Ausgabe. Die siegreichen Rätselfreunde werden jedoch gleich nach der Auslosung auch persönlich benachrichtigt.

Von oben gesehen ...

Aus der Perspektive unserer Kranfahrer

Weil zu einem richtigen Interview immer auch die Frage nach dem „Hobby“ gehört, haben wir sie auch August Boerger gestellt, dem Kranfahrer vom Kesselhaus im Mittelfeld. Aber der Sechzigjährige hat zögernd geantwortet: „Ich freue mich immer auf meinen schönen ruhigen Feierabend — muß denn nun unbedingt jeder ein Hobby haben?“ — „Du gehst aber doch gern zum Fernsehen!“ meint der Meister Koehler, der uns über eine 110 Stufen hohe Treppe zum Befehlsstand des Kranfahrers in 37 m Höhe geführt hat. „Fernsehen habe ich hier den ganzen Tag!“ sagt August Boerger darauf und zeigt auf den Ausblick in die Tiefe, den er von seinem Fahrerhaus hat.

Allerdings nicht immer.

Der Kran am Kesselhaus befördert die Kohle in die vier Hochbunker, die je 400 Tonnen fassen. Manchmal, wenn an kalten Tagen Haldenkohle angeliefert wird, also solche, die lange im Freien gelegen hat, hüllt dichter schwarzer Schwaden die Krananlage ein.

Gerade dann kommt es dem Kranfahrer Boerger sehr zustatten, daß er nun schon seit 1929 diesen „hohen“ Arbeitsplatz innehat und jeden Handgriff, wenn es sein muß, blind ausführen kann. Gerade an den „Schwaden-Tagen“ kommt es darauf an, daß er mit seinem Kollegen, der unten an der Rampe die Kohlenwagen abfertigt, ein bis ins letzte aufeinander eingespieltes Team bildet. August Boerger ist schon seit 1921 bei Henschel und hat in den ersten acht Jahren das ganze Kesselhaus mit allen den verschiedenartigsten Arbeiten kennengelernt, die in den Kraftversorgungsbetrieben notwendig sind.

Ob er sich bei seiner Arbeit einsam fühlt, haben wir August Boerger gefragt, da er doch mehr noch als die anderen Kranfahrer des Werkes durch mehr als 30 Meter Höhenunterschied von seinen Arbeitskameraden getrennt ist. „Wenn man auf seine Arbeit aufpassen muß, braucht man nicht unbedingt Gesellschaft,“ meint August Boerger, „und dann mache ich mir hier oben so meine Gedanken.“

Die Grube, in die sich August Boergers Kran täglich viele Male hineinsenkt und in die alle Kohlenwagen über eine Kippvorrichtung entladen werden, faßt die Ladung von sechs Güterwaggons — das sind etwa 120 Tonnen. August Boerger stehen zwei Kräne zur Verfügung, deren Greifer 1,8 und 2 Tonnen Kohle aufnehmen können.

Der höchste Kran unseres Werkes hebt im Vergleich zu den anderen Kränen bei weitem nicht die schwersten Lasten.

✱

Einen der schwersten Kräne bedient Jakob Horn in der Lokmontage in Mittelfeld. Sein Fahrerhaus ist direkt unter dem Dach der Halle in etwa 15 Meter Höhe, die Tragkraft seines Krans liegt bei 32 Tonnen. Jakob Horn ist seit acht Jahren Kranfahrer und war früher Schmied. Er erzählt uns, daß die Kräne in der Lokmontage häufig die reinste Präzisionsarbeit zu leisten haben. Zum Beispiel, wenn ein 26 Tonnen schwerer Motor in eine Lokomotive hineingehoben wird. Diese Arbeit ist besonders schwierig dadurch, daß die Seitenwände der Lok nach innen leicht überstehen und der Motor daran vorbeimanövriert werden muß.

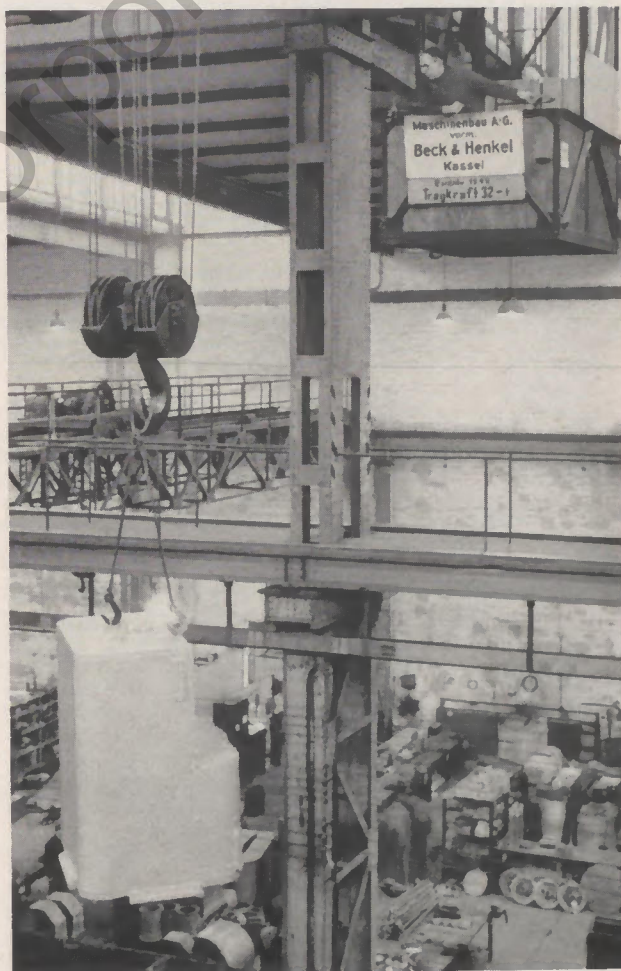
Zwei Kräne mit je 30 bzw. 32 Tonnen Tragkraft müssen mit anpacken, wenn eine 60 Tonnen schwere fertige Lok auf ihr Fahrgestell gesetzt werden soll. Da kommt es auf ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen den beiden beteiligten Kranfahrern und dem „Bodenpersonal“ an.

✱

In der Hammerschmiede in Rothenditmold kamen wir gerade dazu, als der Lastmagnet, den Josef Springer fährt, gegen einen Kettenkran ausgetauscht wurde. Es galt, ein besonders schweres Gesenk zu drehen und zur Weiterbearbeitung genauestens auf eine Säge zu platzieren. Anschließend kam dann wieder der Lastmagnet an die Reihe, der nach und nach sperrige Achsen und kleine Schmiedeteile verschiedener Art durch die Halle transportierte. Josef Springer ist seit 24 Jahren bei Henschel,



August Boerger blickt von seinem Kranfahrerhaus „unter'm Dach“ vom Kesselhaus Mittelfeld in mehr als 30 Meter Tiefe hinunter.



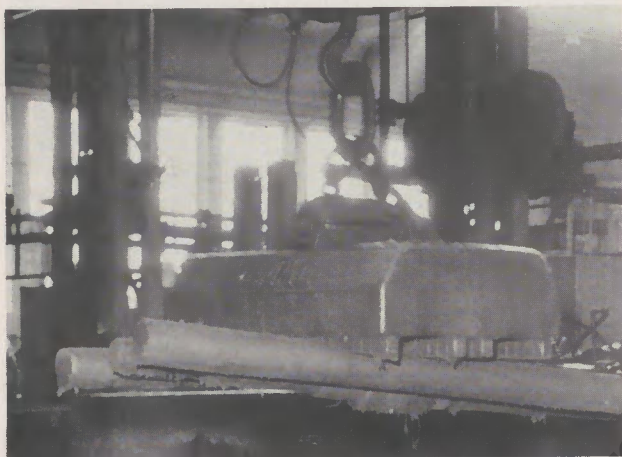
Der schwerste Kran in der Lokmontage Mittelfeld, den Jakob Horn steuert, befördert gerade einen Treibstofftank für eine Ägyptenlok.

seit etwa sechs Jahren fährt er den Kran, früher stand er an einer Maschine. Schon sein Vater und sein Großvater waren Henschelaner!

Die Fahrer der Lastmagneten sind zu besonderer Vorsicht verpflichtet. Es kann immer passieren, daß der Strom ausfällt und die ganze Ladung herunterstürzt. „Man hat es Bruchteile von Sekunden vorher im Gefühl, wenn der Strom wegbleibt,“ sagt Josef Springer, „aber dann ist es natürlich zu spät irgendjemand zu warnen!“ Darum muß er als Fahrer auch von oben her genau aufpassen, daß niemand unter seinem Lastmagneten herumläuft — was ohnehin streng verboten ist.

✱

Weit über 200 Krananlagen gibt es in unserem Werk. Die verschiedensten Spezialkräne sind darunter. Erwähnen wir noch den Nietkran in der Kesselschmiede, der Lokomotivkessel senkrecht in die Höhe zog und seine große Zeit hatte, als die Dampflokomotiven mit genieteten Kesseln die Eisenbahnstrecken beherrschten. Erwäh-



Der Lastmagnet bei der Arbeit.



Josef Springer, der in Rothdittmold einen Lastmagneten steuert, überzeugt sich davon, daß niemand unter seinem Kran herumläuft. Über seinem Kopf die Tafel mit den Sicherheitsvorschriften.

nen wir auch den schwersten von allen in der ehemaligen Lokmontage in Kassel, der 40 Tonnen heben kann, sich aber nicht mehr so sehr anstrengen muß. Denn die Bestandteile unserer Leichtmetallbusse, die jetzt dort gebaut werden, wiegen nicht so viel.

Um Kassels internationale künstlerische Geltung

Zu unserem Artikel „Kassel — ein Forum internationaler Kunst“ erhielten wir ein interessantes Schreiben von Freiherr von Buttlar, dem Generalsekretär der Akademie der Künste, Berlin-Dahlem, der an der Ausgestaltung der „documenta“ maßgeblich beteiligt war:

„Ich habe den Aufsatz „Kassel — ein Forum internationaler Kunst“ mit Interesse gelesen. Ich möchte dazu wie folgt Stellung nehmen: Ich habe schon in meiner Rede vor den Stadtverordneten am 15. 10. 59 erklärt, daß ich der Meinung bin, daß die 2. documenta von der Sache her ein großer eindeutiger Erfolg gewesen ist, nicht zuletzt auch deshalb, weil man den Mut zur Stellungnahme hatte. Wer die Kunst unserer Zeit etwas übersieht, weiß, daß sich bisher wesentliche Ansätze zur Gegenständlichkeit in der Malerei nicht zeigen. Andererseits müssen in einer Ausstellung, die den stolzen Titel „documenta“, d. h. Dokumentation trägt, die Hervorbringungen der Künstler in ihrer ganzen Breite vom magischen Zeichen bis zum Stoffmuster gezeigt werden, damit das Publikum, sofern es ihm wirklich ernst ist um die Kunst, sein Unterscheidungsvermögen schärft und zur Stellungnahme angehalten wird. Dies ist in Deutschland um so nötiger, als durch die Auswirkung Hitlers und seiner Kunstdiktatur jede Erziehung zur Kunst jahrzehntelang gefehlt hat.

Ich muß mich dagegen wehren, daß in dem Aufsatz der Werkzeitung die „documenta II“ und das neue Staatstheater als gleich umstritten auf eine Stufe gestellt werden. Die „documenta II“ ist allen gegenteiligen Kritiken zum Trotz bereits heute in die Geschichte der Kunst des XX. Jahrhunderts eingegangen mit all ihren Antithesen und mit all ihren Problemen, während das Staatstheater ein unglückseliges Machwerk ist und bleiben wird.

Ich bin Ihrer Meinung darüber, daß das Schloß Wilhelmshöhe als lebendiger Mittelpunkt des großartigen Parks wiedererstehen muß. Es muß ein Hort sowohl für die alte wie für die neue Kunst werden, nicht nur für Ausstellungen und nicht nur zeitweise. Man sollte den Mut haben, in die Mitte dieses kostbaren Parks die kostbaren Kasseler Kunstsammlungen zu placieren und man sollte gleichzeitig Kunst unserer Tage mit der großen alten Kunst verbinden. Ich sehe in der Unteilbarkeit der Kunst, in der Vereinigung von gestern und heute eine Möglichkeit, die Menschen sehen zu lehren. Allerdings müssen diese Pläne: Aufbau und Ausbau des Schlosses, Neugestaltung des Parks, das umfassende Programm von Ausstellungen und Veranstaltungen, die Bildende Kunst, Architektur, Theater, Film, Dichtung und Musik in gleicher Weise umfassen müssen, von höchster Qualität sein und über alle lokalen Verengungen hinausweisen. Auf diesem Wege wird Kassel seine internationale künstlerische Geltung, die es bereits hat und nicht mehr zu erringen braucht, wahren.“

Henschel-Erinnerungsstücke ausgestellt

Das Stadtarchiv veranstaltet zur Zeit im Bellevue-Schlößchen an der Schönen Aussicht eine Ausstellung von Dokumenten, Kunstgegenständen und Erinnerungsstücken aus der Zeit der kurhessischen Verfassungskämpfe während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Schau ist zugleich ein aufschlußreiches Spiegelbild der sogenannten Biedermeierzeit. Neben anderen interessanten Stücken aus der Geschichte der Henschel-Werke hat dort auch ein maßstabgetreues Modell der ersten Henschel-Lokomotive, des „Drachen“, seinen Platz gefunden.

So kann man Steuern sparen!

Wer von uns hat nicht schon einmal einen Antrag auf Lohnsteuerjahresausgleich gestellt und mußte dann feststellen, daß die im vorangegangenen Kalenderjahr zuviel entrichteten Lohn- und Kirchensteuern erst nach Monaten vom Finanzamt zurückerstattet wurden! Warum sollen wir aber so lange warten, wenn wir die Möglichkeit haben, durch rechtzeitige Eintragung von Freibeträgen auf der Lohnsteuerkarte — sei es am Anfang oder zu jedem anderen Zeitpunkt des Jahres bis spätestens 31. Januar des Folgejahres — gleich bei den lfd. Lohn- und Gehaltszahlungen in den Genuß der uns zustehenden Steuerermäßigung zu gelangen.

Die Eintragung eines steuerfreien Betrages wird vom Finanzamt auf Antrag in den folgenden Fällen vorgenommen:

- bei erhöhten Werbungskosten,
- bei erhöhten Sonderausgaben,
- bei außergewöhnlichen Belastungen,
- wenn der Arbeitnehmer, sein Ehegatte oder beide mindestens vier Monate vor Ende des Kalenderjahres das 70. Lebensjahr vollendet haben (Altersfreibeträge),
- bei Verlusten aus Vermietung und Verpachtung,
- bei Inanspruchnahme der erhöhten Abschreibung nach § 7b EStG.

Zunächst müssen wir daher wissen, welche Ausgaben unter diese drei Begriffe fallen.

Betrachten wir zunächst die Werbungskosten. Werbungskosten sind Aufwendungen zur Erwerbung, Sicherung und Erhaltung des Arbeitslohns. Darunter fallen die verschiedensten Ausgaben. Eine erschöpfende Aufzählung ist schwer möglich.

Die wichtigsten und am häufigsten vorkommenden Werbungskosten sind: Beiträge zu Berufsständen und sonstigen Berufsverbänden. Darunter fallen Beiträge zu Gewerkschaften, Ingenieurverbänden usw. Es muß sich um Einrichtungen handeln, bei denen die Mitgliedschaft für den Berufsstand des Arbeitnehmers üblich ist. Außerdem sind absetzbar die Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Es ist gleichgültig, welches Beförderungsmittel benutzt wird. Benutzen wir die Straßenbahn, Busse oder die Bundesbahn, können die tatsächlich entstehenden Kosten angesetzt werden.

Bei Benutzung eines eigenen Kraftfahrzeugs werden Pauschsätze angesetzt. Sie betragen bei

einem Kraftwagen	0,50 DM
einem Kleinstkraftwagen	0,36 DM
einem Motorrad oder Motorroller	0,22 DM
einem Fahrrad mit Motor	0,12 DM

für jeden km zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

Diese Beträge gelten für die einfache Entfernung, nicht für Hin- und Rückfahrt extra.

Maßgebend ist jeweils die kürzeste oder aber auch die verkehrsgünstigste Straßenverbindung, wenn sie der Arbeitnehmer regelmäßig benutzt. Angefangene Kilometer zählen voll. Anerkannt werden nur die Kosten für eine Entfernung von der Wohnung zur Arbeitsstätte bis zu 40 km. Wohnt der Arbeitnehmer weiter entfernt, müssen dafür zwingende Gründe nachgewiesen werden, damit auch die Kosten für die über 40 km hinausgehende Entfernung anerkannt werden.

Mit den obigen Pauschbeträgen sind sämtliche Kosten für Anschaffung, Benzin, Steuer, Versicherung und Reparaturen des Kraftfahrzeugs abgegolten. Höhere Beträge, insbesondere die tatsächlichen Kosten, können nicht geltend gemacht werden.

Aufwendungen für die Berufsfortbildung sind Werbungskosten. Darunter fallen Kosten des Besuchs von Abendschulen (Volkshochschule), von Refa- und ähnlichen Fachlehrgängen, Verwaltungsakademien usw., ferner Aufwendungen für Fachliteratur, wie z. B. für wissenschaftliche Bücher und Fachzeitschriften.

Getränkekosten bei gesundheitsgefährdenden Arbeiten, für die üblicherweise Erschwerniszulagen gezahlt werden, z. B. bei Staub-, Schmutz- und Hitzeeinwirkung (Gießerei, Lackiererei usw.) können bei Nachweis geltend gemacht werden.

Für den Mehraufwand an Verpflegung werden bei einer regelmäßigen Abwesenheit des Arbeitnehmers von seiner Wohnung von mehr als zwölf Stunden täglich 1,50 DM ohne Einzelnachweis als Werbungskosten anerkannt.

Für doppelte Haushaltsführung, wenn der Arbeitnehmer an einem anderen Ort als an dem Familienwohrtätig ist und an seinem Arbeitsort auch tatsächlich wohnt, werden höchstens die folgenden Beträge als Werbungskosten anerkannt:

die notwendigen Aufwendungen für Verpflegung bis zu täglich 5,— DM, bei einem Gesamtarbeitslohn über 6660,— DM pro Tag 8,— DM, die Kosten der Unterkunft am Beschäftigungsort, die tatsächlichen entstehenden Kosten für zwei Familienheimfahrten monatlich.

Durch den Beruf bedingte Umzugskosten sind ebenfalls Werbungskosten. Desgleichen bilden Baukostenzuschüsse anlässlich eines Umzugs Werbungskosten, wenn auch die Kosten des Umzugs als Werbungskosten anerkannt werden müssen.

Aufwendungen für Arbeitsmittel, z. B. für Werkzeuge und die übliche (typische) Berufskleidung, werden anerkannt.

Auch Krankheitskosten können Werbungskosten sein, wenn sie entstehen für die Beseitigung oder Vorbeugung von typischen Berufskrankheiten, wie Bleivergiftungen, Staublunge usw.

Wenn bestimmte Aufwendungen, die Werbungskosten darstellen, vom Arbeitgeber ganz oder teilweise ersetzt werden, kann nur der darüber hinausgehende Teil der Kosten als Werbungskosten angesetzt werden. Es sei denn, daß die Zuschüsse des Arbeitgebers der Lohnsteuer unterworfen werden.

Wenn wir unsere Werbungskosten zusammenstellen, müssen wir jedoch immer daran denken, daß bereits ein Werbungskosten-Pauschbetrag von DM 564,— in die Lohnsteuertabelle eingearbeitet worden ist. Daher kann auch nur der DM 564,— übersteigende Betrag unserer Werbungskosten als Freibetrag auf der Lohnsteuerkarte eingetragen werden. Die Lohnsteuerersparnis beträgt dann 20 Prozent des eingetragenen Freibetrages und die Kirchensteuerersparnis 10 Prozent der ersparten Lohnsteuer.

Bilden wir ein Beispiel:

Ein Arbeitnehmer wohnt 38 km vom Arbeitsplatz entfernt. Er benutzt zur Fahrt ein eigenes Motorrad. Die regelmäßige Abwesenheit von seiner Wohnung beträgt 12¹/₄ Stunden täglich. An Gewerkschaftsbeiträgen zahlt er ferner DM 72,— jährlich. Seine Werbungskosten und die Steuerersparnis berechnen sich dann wie folgt:

Gewerkschaftsbeitrag	DM 72,—
Fahrtkosten bei 240 Arbeitstagen (240×38×0,22)	DM 2006,—
Verpflegungsmehraufwand (240×1,50)	DM 360,—
J. in der Tabelle enthaltener Freibetrag	DM 564,—
erhöhte Werbungskosten = Freibetrag	DM 1874,—
Lohnsteuerermäßigung (jährlich) 20 Prozent	DM 374,80
Kirchensteuerersparnis 10 Prozent	DM 37,48
gesamte Steuerersparnis	rund DM 412,—

Wenn wir dann berücksichtigen, daß auch mit erhöhten Sonderausgaben, außergewöhnlichen Belastungen und den sonstigen Freibeträgen, die noch gesondert zu besprechen sind, Steuerersparnisse verbunden sind, lohnt es sich schon, in Zukunft die Möglichkeiten zur Steuerersparnis mehr zu beachten.

H. P. Stolle

Auflösung der Rätsel von Seite 12

Mit und ohne „b“: 1. Ge(b)iß, 2. aus(b)reiten, 3. (B)lech, 4. ent(b)lehen, 5. Lau(b), 6. (B)raten, 7. Ir(b)is, 8. Sie(b), 9. schrei(b)en, 10. er(b)lassen, 11. ne(b)st — Gabelbissen.

Kreuzworträtsel: Waagerecht: 1. Gardine, 6. gar, 7. Erna, 10. Eis, 11. Elli, 13. Turm, 15. Saum, 18. Ekel, 20. elf, 21. Erle, 22. Eid, 23. Trauben. — Senkrecht: 2. agil, 3. drei, 4. Nest, 5. sammeln, 8. nur, 9. Meister, 12. lau, 14. Ulk, 16. Aar, 17. Meer, 18. Efeu, 19. Ende.

Geographisches Kreuzworträtsel: Waagerecht: 1. Stuttgart, 7. Tara, 8. Egge, 9. Ambra, 10. As, 12. ppa, 13. Ar, 14. Lat, 15. Elf, 16. Sm., 17. As, 20. MA, 21. Athen, 23. Nase, 25. Leib, 26. Diemelsee.

Senkrecht: 1. Stralsund, 2. Ta, 3. Tamp, 4. Gera, 5. Aga, 6. Teerfarbe, 11. Sam, 13. Alm, 17. Atem, 18. Sh, 19. Tell, 21. Ase, 22. Nes, 24. Ai.

Wahlen für den Aufsichtsrat

Am 1. und 2. März werden, wie im einzelnen in den Anschlägen an den Schwarzen Brettern und Rundschreiben erläutert wird, die Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat gewählt. Da unser Aufsichtsrat aus neun Personen besteht, hat die Belegschaft drei Aufsichtsratsmitglieder zu bestimmen. Die gültige Vorschlagsliste mit dem Kennwort Betriebsrat enthält folgende Namen: Wilhelm Brede, Georg Gottmann, Kurt Fischer, Karl Hilgenberg, Karl Poerschke, Alfred Paulus. Auf dieser Liste kann jeder wahlberechtigte Henschelaner (18 Jahre alt, im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte und in die Wählerliste eingetragen) bis zu drei Namen ankreuzen. Stimmzettel, auf denen mehr als drei Namen angekreuzt werden, sind ungültig.

Im Gästebuch:

Mr. C. V. Speece und Mr. A. C. Schliwen, Techniker von White Motor Co. Cleveland, Ohio; Herr Witzel, Gelsenkirchen; Mr. Shrubsole von Usi International; Mr. W. M. Weaver jun., Frank Hayes, Th. Fleming von Howe Sound New York; Mr. E. O. Nielsen von General Motors Corp., Antwerpen; Dipl.-Ing. D. Kristeff, Buenos Aires; Kommandant Paquot, belgischer Verbindungs-offizier mit Col. Boussmar und sechs weiteren Offizieren; Mr. Harry J. Stern von Norca Corp., New York, und Mr. J. P. Dragin, Mr. J. N. Baumann, Mr. J. E. Adams, und Mr. T. T. Harrow von White Motor Co. zu einem mehrtägigen Besuch (unsere Bilder!); Herr Götzke von Fa. Otto Wolff, Köln.

Dr. Leonhard Lutz

ist von Dr. Goergen zu seinem persönlichen Stellvertreter ernannt worden. Neben der Leitung seines eigenen Ressorts K übernimmt Herr Dr. Lutz damit die Koordinierung der anderen Ressorts.

Vorschlagswesen 1959

Im vergangenen Jahr sind 762 Verbesserungsvorschläge eingereicht worden, von denen 209 mit insgesamt 4730,- DM anerkannt und 275 mit insgesamt 44760,- DM prämiert wurden. Am Vorschlagswesen beteiligten sich 442 Lohnempfänger und 320 Gehaltsempfänger. Von den 762 Verbesserungsvorschlägen kamen die meisten — nämlich 369 — aus dem Kraftwagenbau, 71 aus den Kontrollen, 34 aus dem Lokbau, 9 aus den Rohbetrieben und 220 aus verschiedenen anderen Abteilungen. Die höchste Prämie des Jahres betrug 2220,- DM.

Baustelle Möncheberg

Der Möncheberg steht Kopf — aber der Umbau geht zügig voran. Nachdem für die technischen Büros in unmittelbarer Nähe der jeweiligen Fertigungsstätten Platz geschaffen wurde, soll das ganze Haus K 36 den kaufmännischen Abteilungen zur Verfügung stehen. Bei dem Umbau, durch den die Räumlichkeiten den neuen Erfordernissen

angepaßt werden, erhalten jetzt auch die Fenster zum Innenhof wieder ihr ursprüngliches Aussehen zurück. Nach dem Krieg, als es kein Glas gab, waren sie durch Mauerwerk wesentlich verkleinert worden. — In Rothen ditmold wird erwogen, ob man im neuen Bürotrakt an der Kümpelei, in den die Konstruktionsbüros für den Apparat- und den Schwermaschinenbau eingezogen sind, weitere Büros einrichten kann. Dazu müßte man das Lager im Untergeschoß ausbauen. Aufbau und Erweiterungsbauten überall — aber kaum ist man fertig, braucht man neue Räume für neue Mitarbeiter!



Kasseler Prominenz: der Mitinhaber und Vorsitz der Geschäftsführung der Henschel-Werke Dr. Fritz-Aurel Goergen und Frau Dagmar Goergen gratulieren dem Kasseler Oberbürgermeister Dr. Lauritz Lauritzen zu dessen 50. Geburtstag.

Im November
die meisten Besucher

An Werksführungen haben im Jahre 1959 insgesamt 2860 Besucher teilgenommen, das waren durchschnittlich 238 im Monat. Die höchste Besucherzahl brachte der November mit 415, die wenigsten waren im Januar 1959 registriert worden: 93 Personen.



Amerikanische Gäste — leitende Herren von White Motors Co. und Mr. Stern von der Norca Corp. — und Geschäftsführung der Henschel-Werke in guter Stimmung. Von links nach rechts: Dr. Lutz, Mr. Baumann, Dr. Goergen, Mr. Adams, Mr. Stern, Dir. Angelkort. — Bei strahlender Februarsonne starteten die Besucher in Mittelfeld zu einem Rundflug. In der „Alouette“ Mr. Adams, Mr. Harrow, Dir. Angelkort.

Belgischer Oberst startet zur Wüsten- und Urwaldfahrt

Jean Cassart wählte für seine zehnte Autoreise durch Afrika einen HS 120 A

Der belgische Oberst a. D. Jean Cassart, 54, der seinen Wohnsitz in Léopoldville hat, ist jetzt mit einem HS 120 A unterwegs nach Belgisch-Kongo. Ende Januar ist er mit seinem Fahrzeug in Tropenausführung, das einen Sonderaufbau erhalten hat, von Kassel zu seiner Expedition gestartet. Sie führt ihn nach der Überfahrt von Marseille nach Algier über Laghonat, Ghardaia, El Goléa, In Salah, Arak, Hoggar, Agadès, Zinder, Kano, Fort Lamy, Bangui nach Léopoldville in Belgisch-Kongo. Dort unterbricht der Oberst seine Reise für einige Wochen und fährt dann weiter nach Kapstadt. Den Rückweg wird Jean Cassart durch den östlichen Teil Afrikas antreten. Dabei will er Addis Abeba besuchen und dann wieder durch die Sahara zurückkehren. Im Dezember dieses Jahres will Oberst Cassart wieder in Kassel eintreffen. Insgesamt dürften, da der Oberst nicht den direktesten Weg fährt, etwa 80 000 km zurückzulegen sein.

Auf dem ersten Teil der Reise, bis nach Léopoldville, ist der Brüsseler Fotograf H. Leurs mit von der Partie, der mehrere Filme drehen wird. Oberst Cassart selbst wird in Wort und Bild über seine große Reise berichten.



Gutgelaunt und zuversichtlich winkt Oberst Cassart vor Beginn seiner großen Reise vom „Dachgarten“ seines Henschel herunter.

Ben Piste, die durch die Wüste führt, abzweigen und Gebiete durchfahren, in die bisher kaum ein Europäer gekommen ist. Auf dem zweiten Teil der Fahrt möchte der Oberst Strecken kennen lernen, die er bisher noch nicht gefahren ist. Besonders interessante Eindrücke verspricht er sich dabei von der noch kaum erschlossenen Gegend um Tibesti im Süden der libyschen Wüste.

„Warum haben Sie für diese Fahrt einen Henschel gewählt?“ wurde der Oberst von verschiedenen Seiten gefragt. „Viele meiner Bekannten im Kongo fahren Henschel-Wagen“, antwortete er. „Sie sind alle sehr zufrieden. Und nach dem, was sie mir gesagt haben, habe ich sehr großes Vertrauen zu diesem Wagen!“ Oberst Cassart hat sich mit Ersatzteilen gut versehen, aber er meint, er werde sie wohl alle wieder mit zurückbringen. Aus dem Henschel-Lastkraftwagenprogramm entsprach der HS 120 A besonders seinen Wünschen, weil er genau die richtige Größe hatte, um mit einem Aufbau ausgestattet zu werden, in dem alles Notwendige für die elfmonatige Reise seinen Platz finden konnte. Bei der Inneneinrichtung des rot-weiß-lackierten Aufbaus hat der Oberst zum großen Teil selbst mit Hand angelegt. Sein „Wohnwagen“ enthält zwei Schlafgelegenheiten, einen Tisch, eine winzige Kochnische. Alle Ecken und Winkel sind ausgenutzt, um Wassertanks aufzunehmen. Oberst Cassart kann bei seiner Fahrt durch die Wüste 800 Liter Wasser mitnehmen. Dank einer selbsterdachten Konstruktion wird er sogar in seinem Wagen duschen können, wenn er mehrere Tage im heißen Afrika in keine bewohnten Gegenden kommt.

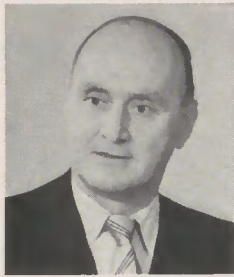
Strapazen und Gefahren erschrecken den immer gutgelaunten Oberst Cassart nicht. „Über die große Piste durch die Sahara zu reisen ist bedeutend einfacher als kurz nach fünf Uhr durch Kassel zu fahren“, meint er. Darum hat er sich diesmal eine schwierigere Aufgabe gestellt. Und, mit Hilfe seines Henschels, hofft er sie programmgemäß zu lösen.



Es ist nicht das erste Mal, daß der Globetrotter und Afrikakenner Jean Cassart eine solche Autoreise antritt. Schon neunmal hat er die Sahara und den Kongo durchquert. Auf dieser zehnten Fahrt aber will er von der gro-

Unsere Jubilare im Februar 1960

Fünfundzwanzig Jahre im Betrieb



Christian Bernhardt
Lagerverwalter



Martin Dumeier
Dreher



Karl Ehrhart
Karteiführer



Johannes Gundlach
Kfz.-Schlosser



Fritz Gutmann
Automatendreher



Friedrich Hartmann
Schlosser

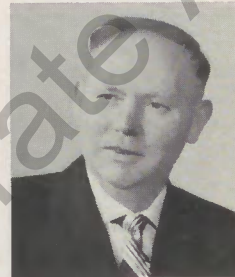


Gustav Klenke
Kraftfahrer

Vierzig Jahre im Betrieb



Adolf Schlag
Maschinenmeister



Heinrich Kalb
Werkmeister



Georg Kantenwein
Dreher



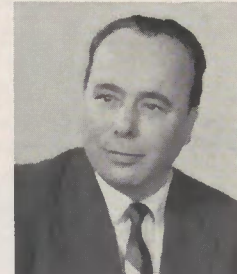
Hans Lauerwald
Härter



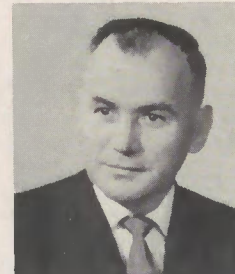
Georg Lustinetz
Kranfahrer



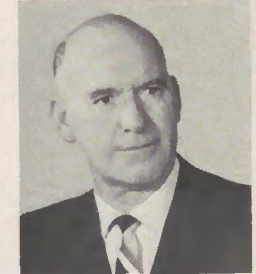
Wilhelm Müller
Zahnflankenschleifer



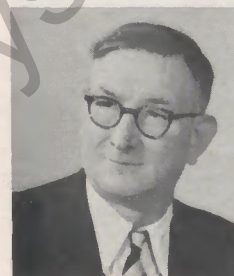
Wilhelm Rommeis
Lackierer



Hans Sabedot
Prüfer



Willi Schäfer
Dreher



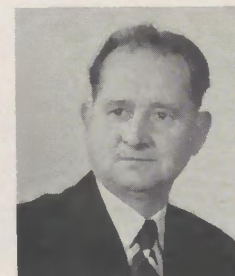
Georg Schaub
Schreiner



Friedrich Schmah
Dreher



Hans Werner
Dreher



Johannes Werner
Hobler



Karl Wiegand
Prüfer

Vorschau auf die Jubiläen im März

40 Jahre: Wlotzka (35709/2050), 2. 3., Wüst (37721/1280), 2. 3., Rudolph (37893/6003), 3. 3., Zetzmann (B/8151), 4. 3., Humburg (44064/3720), 18. 3., Vogel (39352/2220), 25. 3.; 25 Jahre: Fülling (B/7290), 1. 3., Wille (B/8120), 1. 3., Brückmann (B/7031), 4. 3., Kyas (B/4200), 4. 3., Eichel (40959/7202) 5. 3., Diegeler (43614/3700), 6. 3., Noll (38751/4320), 7. 3., Guth (43971/3011), 8. 3., Drechsel (38622/2042), 8. 3., Bettinghausen (38603/1120), 8. 3., Hastenpflug (37263/1500), 8. 3., Lück (35662/4722), 9. 3., Günther (37877/2620), 10. 3., Wolf (42163/2341), 11. 3., Ritter (40918/1310), 11. 3., Weiß (43805/3028), 12. 3., Kunold (43651/3420), 12. 3., Celarius (41862/530), 12. 3., Laudenbach (43772/3013), 15. 3., Grau (35293/1500), 15. 3., Neidhardt (B/3300), 18. 3., Portugall (B/5096), 18. 3., Hauff (43695/3750), 20. 3., Vetter (B/7031), 20. 3., Kalte (41724/5070), 24. 3., Rüdiger (35168/2443), 25. 3., Brede (44162/3422), 26. 3., Dölle (37794/2061), 26. 3., Kroll (B/5060), 27. 3., Schotte (36433/6008), 28. 3., Fleck (B/5050), 29. 3.

Sie haben geheiratet

Uns wurden 28 Heiraten gemeldet: Von Lutz Arnold, August Bibbig, Wilfried Bippig, Hartmut Bloß, Wolfgang Böge, Irmgard Cmiel, geb. Krüger, Kurt Fielitz, Alwin Franz, August Friedrich, Walter Goedecke, Günther Hartmann, Ernst Hoffmann, Heinrich Kipp, Hilmar Klapp, Werner Kukat, Hans Lorenz, Wilfried Meister, Karl Michels, Klaus Neumann, Otto Niemeyer, Franz Nier, Werner Nolde, Wernfried Rausch, Bruno Rühl, Ottilie Schäfer, geb. Henkel, Jürgen Schlaefke, Kurt Schneider, Egon Schröder. — Herzlichen Glückwunsch!

Nicht mehr unter uns

Autoschlosser Otto Greyn, geb. 18. April 1898, gestorben am 24. Januar 1960.
Werkmeister Karl Washausen, geb. 2. Mai 1906, gestorben am 28. Januar 1960.
Prüfer Johann Reuter, geb. 22. Februar 1898, gestorben am 30. Januar 1960.
Rentner Nikolaus Hiege, geb. 30. August 1877, gestorben am 5. Januar 1960.
Rentner Heinrich Herrmann, geb. 25. Nov. 1895, gestorben am 12. Januar 1960.
Rentner Karl Guthus, geb. 28. Januar 1882, gestorben am 17. Januar 1960.
Rentner Heinrich Sturm, geb. 5. September 1896, gestorben am 17. Januar 1960.
Rentner Emil Krum, geb. 10. Januar 1879, gestorben am 22. Januar 1960.
Rentner Heinrich Thiel, geb. 10. März 1878, gestorben am 24. Januar 1960.
Rentner Heinrich Bürmann, geb. 29. Juni 1884, gestorben am 26. Januar 1960.
Rentner Albert Brier, geb. 22. November 1883, gestorben am 26. Januar 1960.
Rentner Oswald Balke, geb. 16. August 1896, gestorben am 28. Januar 1960.
Rentner Johannes Missing, geb. 16. Februar 1886, gestorben am 31. Januar 1960.
Rentner Johannes Persch, geb. 23. Juli 1885, gestorben am 1. Februar 1960.
Rentner Konrad Thormann, geb. 14. Septemb. 1881, gestorben am 2. Februar 1960.
Rentner Ferdinand Schmidt, geb. 15. Juni 1886, gestorben am 4. Februar 1960.

Auf unserem **Titelbild** ist zu sehen, wie in einem Göttinger Filmatelier eine Trickaufnahme zu einem Henschel-Werbekurzfilm vorbereitet wird (zu unserem Artikel auf Seite 3). — Die **Bilder auf der Rückseite** sind in unserer Hollerithabteilung aufgenommen worden (zum Artikel auf Seite 6). Oben die Locherinnen bei ihrer Arbeit, unten die modernen Sortier- und Rechenmaschinen.

Wir gratulieren

... zum 65. Geburtstag:

am 14. Februar Oberingenieur Erich Ullmann.

... zum 60. Geburtstag:

am 6. Februar Konstrukteur Hans Trieschmann,

am 26. Februar Materialbereiter K. Humburg.

Auch ein Henschelaner: Willi Goethe

„Vom Henschel-Lehrling zum Kommunal-Politiker“ könnte man über den Lebensweg von Oberregierungsrat und Stadtrat Willi Goethe schreiben, der am 12. Februar seinen 65. Geburtstag feierte. Mit seiner Einsatzbereitschaft, seinem persönlichen Mut, aber auch seinem Humor und seiner Schlagfertigkeit gehört er zu den markanten Köpfen unserer Stadt. Schon 1909 kam er zu Henschel, wo er das Schlosserhandwerk erlernte. Seit 1928 gehörte er als Stadtverordneter dem Stadtparlament an. Während des Dritten Reiches war er mehrfach inhaftiert und zwischendurch zur Arbeitslosigkeit gezwungen. Gleich 1945 stellte er sich für den Wiederaufbau seiner Heimatstadt zur Verfügung. Er leitet heute das Amt für Wiedergutmachung beim Regierungspräsidenten und das städtische Dezernat „Feuerlöschwesen“.

Briefe an den Henschel-Stern

Unfalldienst

Im Henschelstern 3/1959 (Dezember) bringen Sie u. a. auch einen Artikel „Werkschutz auch an Feiertagen“. Der Richtigkeit halber möchte ich Sie als Werk-Heilgehilfe auf eine Unstimmigkeit hinweisen. Sie schreiben in Ihrem Artikel, daß die Werk-Feuerwehrlaute nachts den Unfalldienst versehen. So ist es aber nicht. Von unseren sieben Unfallstationen sind nachts fünf geöffnet. Die Werk-Feuerwehr ist wohl in der ersten Hilfe ausgebildet, kommt aber nur für den Transport in Frage. Ich hoffe, Sie sehen daraus, daß wir ununterbrochen im Dienste für unsere Kollegen stehen.

Wilhelm D., Unfallstation Mittelfeld

Antwort der Redaktion: Lieber Herr D., Sie haben recht und wir haben uns wohl mißverständlich ausgedrückt. Mit „Unfalldienst“ war im Zusammenhang mit der Werk-Feuerwehr nur der Transport vom Unfallort zur Unfallstation zu verstehen, der bei Nacht von der Werk-Feuerwehr ausgeführt wird. Die weitere Betreuung übernimmt der diensthabende Sanitäter. Allerdings ist es auch schon vorgekommen, daß ein Schwerverletzter direkt ins Krankenhaus gebracht werden mußte und dann der Feuerwehrmann vor Beginn des Transports schnell die erste Hilfe leisten mußte, um jeden Zeitverlust zu vermeiden. Daher auch die Notwendigkeit, die Werkfeuerwehr in Erster Hilfe auszubilden!

Eine Rentnerin schreibt:

Möchte mich doch mal bedanken für alles Gute und Nette von seiten der Firma. Vor allen Dingen freut mich die Zusendung des „Henschel-Sterns“. Nehme ich doch trotz meiner 82 Jahre noch immer regen Anteil am Verlauf der Arbeit der Firma. Bei den Jubiläen sind immer noch an Kassel, in dem ich 28 Jahre eine schöne, wenn auch später schwere Zeit verbracht habe.

Maria Böhm, Polsum

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

Aufnahmen: Werk-Fotos

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

Ausgabe Februar 1960 (2. Jahrgang)

