

Der HENSCHEL-Stern



WERKZEITSCHRIFT DER HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

10 1960



Die Bedeutung der Henschel-Werke in unserer Wirtschaft

Von Fritz Berg, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie

Die Jubiläumsfeier anlässlich des 150jährigen Bestehens der Henschel-Werke ist vorüber. Viele Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, aus Politik und Wirtschaft, sprachen bei diesem Anlaß Worte der Anerkennung und des Glückwunsches für unser Werk aus. Wir veröffentlichen im folgenden einen Beitrag des Präsidenten des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, Fritz Berg, der ebenfalls auf unser Jubiläum Bezug nimmt.

Europa befand sich in einem politischen Umbruch und zugleich in einem wirtschaftlich-technischen Übergangsstadium, als im Herbst des Jahres 1810 Georg Christian Carl Henschel die Henschel-Werke als Gießerei und Maschinenfabrik in Kassel gegründet hat. Weder er, noch sein Bruder Carl Anton Henschel, der einige Jahre später als Teilhaber in das Unternehmen eintrat, konnten ahnen, daß das in so unruhigen Zeitläufen gegründete junge Unternehmen sich durch anderthalb Jahrhunderte in allen Phasen der oft stürmischen und krisenhaften industriellen Entwicklung nicht nur behaupten, sondern in Deutschland und weit darüber hinaus auf dem weiten Feld der Weltwirtschaft ein wichtiger Faktor dieser Entwicklung werden würde.

In der Tat gibt es auf deutschem Boden nur eine verhältnismäßig kleine Zahl großer Unternehmen, die auf eine so stolze Geschichte zurückblicken können. Carl Anton Henschel, der Bruder des Gründers, hatte weitblickend die Zeichen der neuen Zeit erkannt. Sehr früh war er sich klar über die umwälzende Bedeutung, die das Eisenbahnwesen gewinnen mußte. Er wurde ein Pionier des Dampflokomotivenbaus, durch den sich die Henschel-Werke schon im vorigen Jahrhundert einen wohlbegründeten Weltruf errungen haben. Carl Anton Henschel gehört damit in die Reihe der Unternehmerpersönlichkeiten, die in der Frühzeit der industriellen Entwicklung der deutschen Wirtschaft den Zugang zur Weltwirtschaft zu schaffen halfen.

Im Juli 1848 hatte die erste Henschel-Lokomotive das Werk verlassen. Schon zehn Jahre später wurden Henschel-Lokomotiven in viele Länder exportiert. Die Tatsache, daß im Jahre 1910, am hundertsten Geburtstag der Firma, die zehntausendste Lokomotive aus den Hallen der Henschel-Werke ihre Fahrt über die Schienenwege antrat, kennzeichnet das stetige Wachstum des Werkes und die hohe Qualität seiner Erzeugnisse.

Einen zweiten Höhepunkt in der Entwicklung des Werkes sehe ich in dem Übergang zum Kraftwagenbau, zu dem sich die Unternehmensleitung im Jahre 1925 entschloß. Die Henschel-Werke haben ihrer Tradition ent-

sprechend auch auf diesem Gebiet sehr rasch einen weltwirtschaftlichen Rang gewonnen und mit dem Henschel-Lanova-Dieselmotor einen Fortschritt erzielt, der für den Straßenverkehr sehr bedeutsam geworden ist.

Ich erwähne die Tatsachen aus der Geschichte der Firma, weil ich sie als eindrucksvollen Beweis werte für die technische Schöpferkraft und die verantwortungsfreudige unternehmerische Initiative, der das Unternehmen seinen Aufbau und seine weitausgreifende Entfaltung verdankt.

Diese Eigenschaften waren es auch, welche die Henschel-Werke in den letzten Jahren über die schwerste Krise in ihrer hundertfünfzigjährigen Geschichte hinweggebracht und die Voraussetzungen für eine neue Blüte des großen alten Unternehmens geschaffen haben.

Der neue Abschnitt in der Henschel-Geschichte ist ein neuer Anfang. Am Ende des zweiten Weltkrieges waren nicht weniger als 80 Prozent der Werksanlagen zerstört. Nachdem in jahrelanger Arbeit mit dem Aufwand bedeutender Mittel die Arbeitsstätten wieder aufgebaut, die abgetrennten Abteilungen mit dem Werk wieder vereinigt und über zahlreiche Hindernisse hinweg die Produktion wieder in Gang gebracht war, geriet das Unternehmen in die Ende 1957 einsetzende Krise. Tief einschneidende Maßnahmen wurden notwendig, um diese akute Krise zu überwinden.

Das ist gelungen. Der Erfolg dieser unternehmerischen Leistung gab dem Jubiläum des 150jährigen Bestehens eine besondere Weihe.

In organischem Zusammenhang mit den traditionellen Fertigungszweigen des Unternehmens wurden in einem breitgefächerten Programm neue Produktionsmöglichkeiten entwickelt. Auf einem festen Fundament ist das Werk neu erstanden, ist gut gesichert gegen Krisen und Konjunkturschwankungen und hat mit seiner neuen Leistung den alten Weltruf und damit auch einen wichtigen Platz auf dem Weltmarkt zurückgewonnen.

So stand das Jubiläum des 150jährigen Bestehens der Henschel-Werke im Zeichen des Startes zu einem vielversprechenden Aufstieg und ist aufs beste gerüstet zur Erfüllung der großen Aufgaben, die unserer Industrie in der Heimat und draußen in der Welt, die sich wiederum wie einst in den Gründungstagen der Firma in einem tiefgreifenden politischen und wirtschaftlichen Umbruch befindet, gestellt sind. Ich wünsche den Henschel-Werken, seinen Leitern und seinen Arbeitern eine glückliche Fahrt in den neuen Abschnitt seiner Geschichte.



Fritz Berg

Fritz Berg



So feierte Henschel 150jähriges Firmenjubiläum

Zwei große Veranstaltungen standen im Mittelpunkt des 150jährigen Jubiläums der Henschel-Werke: der Festakt in der Stadthalle am 15. Oktober, und die große Betriebsversammlung in Mittelfeld am Tag zuvor, die durch Lautsprecher in die anderen Werke übertragen wurde.

● Im Verlauf dieser Kundgebung gab Dr. Goergen bekannt, daß von jetzt an bereits nach 15jähriger Werkzugehörigkeit die Anwartschaft auf eine Werksrente besteht.

● Ministerpräsident Dr. Georg August Zinn verlieh zehn verdienten Henschelanern das Bundesverdienstkreuz.

● Oberbürgermeister Dr. Lauritzen überreichte an Dr. Fritz Aurel Goergen in Anerkennung großer Verdienste um die wirtschaftliche Entwicklung Kassels die Karl-Schomburg-Plakette der Stadt.

Der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Georg Gottmann, der die Versammlung eröffnete, gab das Wort zunächst an Dr. Leonhard Lutz weiter, der Henschelaner und Gäste (unter ihnen sah man auch den Regierungspräsidenten Dr. Hoch, seinen Stellvertreter Alfred Schneider, Bürgermeister Dr. Branner und Aufsichtsratsmitglied Francois Grunwald) begrüßte. Dr. Lutz sagte Dr. Zinn, dem „wirklichen Freunde des Hauses“, Dank für die Hilfe der Landesregierung, der die jetzige Sicherheit des Unternehmens in großem Maße mit zu verdanken sei, und versprach ihm: „Wir alle werden unsere ganze Kraft einsetzen, das Unternehmen stark zu machen, daß Sie nie mehr Sorge zu haben brauchen.“ Zum Jubiläum seien bereits über 10 000 DM an Spenden eingegangen, sagte Dr. Lutz weiter. Diese Spenden würden ausnahmslos sozialen Zwecken zugeführt. Dr. Lutz verlas einen Brief des Bruders von Dr. Fritz Aurel Goergen, Willi Goergen, der DM 1500,— stiftete, die als Kinderbeihilfen in Höhe von je DM 100,— den nächsten 15 Babies zugute kommen sollen, die in Henschelaner-Familien geboren werden.

Ministerpräsident Dr. Zinn würdigte das Henschel-Jubiläum als Ereignis, das nicht allein für das Werk und die Stadt, sondern für unsere gesamte Industriegesellschaft große Bedeutung habe. Der Ministerpräsident sprach über die geschichtliche Situation bei der Gründung des Werkes und zeigte die Parallelen in der Entwicklung der Henschel-Werke und der nordhessischen Industriearbeiterschaft auf.

Bei Henschel gebe es eine vorbildliche Zusammenarbeit aller, ganz gleich an welchem Arbeitsplatz oder in welchem Lager der Sozialpartner der einzelne stehe. Dies sei keineswegs überall selbstverständlich, namentlich in den Großbetrieben nicht. Im Namen des Bundespräsidenten überreichte Dr. Zinn das Bundesverdienstkreuz am Bande an zehn verdiente Henschelaner, die dem Werk 50 Jahre



Bei der großen Betriebsversammlung in Mittelfeld dankte Frau Waldeck Dr. Goergen im Namen der Belegschaft und überreichte ihm einen Strauß Chrysanthemen.



Beim Festakt in der Stadthalle von links nach rechts: der südafrikanische Wirtschaftsminister Dr. Diederichs, Aufsichtsratsvorsitzender Osterwind, Präsident Berg, Min.-Präs. Dr. Zinn, Dr. Goergen, Bundesminister Etzel, S. Magnifizenz Prof. Reinhardt (Marburg), Dr. Lutz. — Unten: „Konjunkturgespräch“ mit Dr. Goergen, Min. Etzel, Heinz Osterwind, Dr. Zinn, Dr. Lauritzen.



lang und mehr angehört haben: an Heinrich Dettmar, Fritz Dippmann, Georg Iske, Johannes Kanschik, Christian Motz, Georg Neumann, Philipp Rudolph, Fritz Wiennecke und Asmuth Bourdon.

Die Stadt Kassel betrachtete die Henschel-Werke auch als ihr Besitztum, erklärte Oberbürgermeister Dr. Lauritz Lauritzen in seiner Ansprache. „Henschel ist Kassel und Kassel ist Henschel“, sagte das Stadtoberhaupt. Die Güter der Henschel-Werke gingen in alle Welt und begründeten überall den Ruf Kassels als Industriestadt. Dr. Lauritzen dankte Dr. Goergen für die große unternehmerische Leistung, durch die er die Henschel-Werke aus der Krise herausgeführt habe. Damit habe er sich um die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Kassel außerordentliche Verdienste erworben. In Anerkennung dieser Verdienste überreichte der Oberbürgermeister Dr. Goergen die Karl-Schomburg-Plakette der Stadt, die bisher nur dreimal verliehen wurde. — Für die Belegschaft habe die Stadt DM 5000,— gestiftet, durch die zwanzig bewährten langjährigen Henschelanern je ein dreiwöchiger Erholungsaufenthalt gewährt werden sollte, teilte der Oberbürgermeister unter großem Beifall mit.

Dr. Fritz Aurel Goergen, der in seiner mit Herz und Humor gewürzten Rede zunächst für die Plakette der Stadt Kassel dankte und dem Ministerpräsidenten versicherte, daß er ihn gern zum „Ehrenarbeiter“ der Henschel-Werke machen würde, wenn das juristisch möglich wäre, gab unter tosendem Beifall bekannt, daß er hinter der Stadt Kassel nicht zurückstehen werde und aus seiner Privatschatulle weitere DM 10 000,— für Erholungsaufenthalte zur Verfügung stelle. Als wichtigstes Jubiläumsgeschenk an die Belegschaft gab der Vorsitz der Geschäftsführung bekannt, daß die zur Anwartschaft auf Werksrenten erforderliche Betriebszugehörigkeit von 20 Jahren auf 15 Jahre herabgesetzt werde. — Dr. Goergen forderte alle seine Mitarbeiter auf, weiterhin ihre Pflicht zu tun — jeder an seinem Platz — und ihm die unternehmerische Initiative zu überlassen. Schluß mit den Betriebsgerüchten, meinte Dr. Goergen und rief: „Laßt uns weiter so zusammenhalten wie bisher — ich passe auf, daß nichts passiert!“ Er schloß seine Ansprache mit dem Vers: „Wir wollen treu zu Henschel steh'n, dann wird's auch vorwärtsgeh'n!“

✱

Die festliche, mit Blumen und Henschel-Emblemen geschmückte Stadthalle war der Rahmen für den Festakt am Sonnabend, zu dem sich an die 1500 geladene Gäste eingefunden hatten. Unter den Ehrengästen sah man Bundesfinanzminister Etzel, Ministerpräsident Dr. Zinn, den Wirtschaftsminister der Südafrikanischen Union, Dr. Diederichs, Minister a. D. Sir Charles Tachie-Menson aus Ghana, den Präsidenten des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, Fritz Berg, Regierungspräsident Dr. Hoch, Oberbürgermeister Dr. Lauritzen, Prof. Nordhoff, Rudolf August Oetker, Staatssekretär a. D. Dr. Rust, den Präsidenten des VDA, General a. D. Thomale, den Präsidenten des VDMA, Dir. Knorr und viele andere: wir könnten ganze Seiten mit prominenten Namen füllen. Es gab vor und nach der Veranstaltung viele gute Gespräche, viele interessante Begegnungen. Blitzlichter leuchteten überall auf und etwa 100 Journalisten registrierten das Geschehen.

Den Festakt selbst leitete das Orchester des Staatstheaters mit der Ouvertüre zu „Iphigenie in Aulis“ ein.

„Werkleute sind wir“ von Rainer Maria Rilke, in der Vertonung des Henschel-Werkschorsleiters Heinrich Wilke,



Sir Charles Tachie-Menson (Ghana) im Gespräch mit ghanaischen Praktikanten

folgte. Dann begrüßte der Aufsichtsratsvorsitzende der Henschel-Werke, Heinz Osterwind, die Gäste und verlas ein in herzlichen Worten gehaltenes Glückwunschtelegramm des Bundeskanzlers.

Einen Überblick über die 150 Jahre Henschel-Geschichte gab Dr. Leonhard Lutz. Auf den jüngsten Abschnitt dieser Geschichte eingehend, sagte Dr. Lutz: „Land und Bund — Ihr habt gut daran getan, Eure Hilfe zu geben!“ — Das große Aktivum der Henschel-Werke sei die Stammbesellschaft. Die treu bewährten Mitarbeiter hätten das Werk auch in schwersten Stürmen nicht verlassen.

Ministerpräsident Zinn dankte einmal mehr allen denen, die das Henschel-Werk zu neuer Blüte gebracht haben. Zur gegenwärtigen Konjunkturlage sagte Dr. Zinn, es gebe Unternehmen, deren Bedeutung für die Gesamtwirtschaft derart groß sei, daß man sich bei volkswirtschaftlichen Überlegungen darüber klar werden müsse, ob man auch deren Existenz genügend berücksichtige. Wenn durch Exportbeschränkungen Auslandsmärkte erst einmal verloren seien, könne man sie nicht so leicht zurückgewinnen. Auf die Konjunkturpolitik der öffentlichen Hand eingehend, sagte er, das Land Hessen bemühe sich, eine energische antizyklische Fiskalpolitik zu betreiben, doch seien auch diesen Bestrebungen Grenzen gesetzt. Es sei nicht möglich, den Wohnungsbau, den Schulbau und die Aufwendungen für das Hochschulwesen wesentlich einzuschränken.

Bundesfinanzminister Etzel trat in seiner Ansprache entschieden für die Aufrechterhaltung der Geldwertstabilität ein. Bei den gegenwärtigen Konjunkturschwierigkeiten handle es sich nicht mehr um das normale Auf und Ab. Die entscheidende Ursache sei vielmehr das Ungleichgewicht der Außenhandelsbilanz. In allernächster Zukunft müsse mit entscheidenden Maßnahmen gerechnet werden.

Bundesfinanzminister Etzel hatte sich zuvor mit großer Bewunderung über den Wiederaufbau der Henschel-Werke und der Stadt Kassel ausgesprochen. Als Soldat habe er in den allerletzten Kriegstagen noch gesehen, wie die Stadt daniederlag. Jetzt sei er wieder nach Kassel gekommen. „Welch ein Wandel!“ sagte der Bundesminister.

Das Schlußwort hatte Dr. Fritz-Aurel Goergen. Die Glückwünsche, die aus Anlaß dieses Jubiläums ausgesprochen worden seien, gälten vor allem auch der echten Tradition des Hauses und der Leistung der Vorfahren. „Ich bedaure es, daß Frau Geheimrat Hildegard Henschel wegen eines Sanatoriumaufenthaltes an dieser Feier nicht teilnehmen konnte“, sagte Dr. Goergen unter großem Beifall. „Ich hätte sie mit besonderer Freude hier begrüßt!“ Dr. Goergen gab der Zuversicht Ausdruck, daß nunmehr, nachdem das Werk mit Hilfe von Bund und Land einen neuen Aufstieg begonnen habe, die Zukunft aus eigener Kraft gemeistert werde.

Mit einem Lied des Werkschors und der „Egmont-Ouvertüre“, gespielt vom Orchester des Staatstheaters unter Leitung von Paul Schmitz ging eine eindrucksvolle Feierstunde zu Ende.

Jeden Tag war auf dem Ausstellungsgelände Blaskonzert



Lastkraftwagen vom laufenden Band



Ein HS 120-K rollt vom Montage-Band

Es sind 35 Jahre vergangen, seit die Henschel-Werke mit dem Bau von Kraftfahrzeugen begonnen haben. 1925 startete der neue Produktionszweig mit drei Fahrzeugen im ganzen Jahr. Schon 1926 verließen in jedem Monat durchschnittlich sieben Fahrzeuge das Werk, und 1927 hatte sich diese Zahl auf monatlich 29 erhöht. Heute baut Henschel jeden Tag je nach Typen 15 bis 25 Lastkraftwagen, die Omnibusse nicht gerechnet. Der Anteil der Kraftfahrzeugfertigung am Gesamtumsatz liegt bei vierzig Prozent.

In den ersten Jahren seines Bestehens war der Kraftwagenbau bei Henschel noch fast eine handwerkliche Angelegenheit. Lange Zeit gab es nur die Einzelfertigung. Heute werden die schweren Typen noch immer einzeln gebaut, der weitaus größte Teil unserer Lkw-Produktion rollt jedoch vom Fließband.

Die Werkseinrichtungen des riesigen Betriebsbereichs „Kraftwagenbau“ sind im Laufe der Jahre so übersichtlich und rationell angeordnet worden, daß man bei einem Rundgang Schritt für Schritt miterleben kann, wie ein Lastkraftwagen „geboren“ wird. Der Weg dieser Produkte

geht über viele Fertigungsstufen und durch mehrere Werkhallen.

Die mechanische Fertigung

Etwa 800 verschiedene Arten von Rohteilen — Bremsstrommeln, Achsschenkel, Vorderachsen, Hinterachsen, Verstrebungen und so weiter — liefern unsere Gießerei und unsere Schmiede in die Halle M 52, wo die mechanische Fertigung des Autobaus arbeitet. Moderne Maschinen besorgen das auf Bruchteile von Millimetern genaue Drehen, Bohren, Fräsen und Schleifen der Rohlinge, denen man oft noch gar nicht ansieht, daß sie später Bestandteil eines Kraftfahrzeugs werden sollen.

Rote Stäbe mit Greifern — es sind mit Preßluft arbeitende Hebezeuge — hängen von einem Schienenband herab. Moderne Einzweckmaschinen sind unter diesem Transportband in langgestrecktem Oval angeordnet. Hier ist die mechanische Fertigungsstraße für Hinterachsen. Jedes Mal, wenn eine Maschine ihren Arbeitsgang beendet hat, genügt es, daß ihr Überwacher auf einige Knöpfe drückt: schon wird das Werkstück ausgespannt,



Konrad Schikowski bei der Bearbeitung eines Fahrerhauses

das Hebezeug kommt heran, die Greifer öffnen sich, fassen die Achse und transportieren sie zur nächsten Maschine. Am Ende ihrer Rundreise über die Stationen der Fertigungsstraße ist die Achse vom Schmiederohling zum montagefertigen Teil geworden.

Mehrere Kontrollstände sorgen dafür, daß Fehler in der mechanischen Fertigung frühzeitig erkannt und ausgeschaltet werden. — Als Letztes vor ihrem Überwechseln in die Montagehalle erhalten alle in M 52 bearbeiteten Teile den graugrünen Farbüberzug, die Grundierung, die sie vor Rost schützen wird.

Die Montage

Die Kraftfahrzeugmontage in der Halle M 50 ist eine der interessantesten Betriebsabteilungen unseres Werkes. Von allen Seiten werden dieser Werkstatt Zubehöerteile und Materialien zugeliefert, die hier zum fertigen Fahrzeug zusammengebaut werden sollen. Alle 15 Minuten kommt der „kleine Roboter“ aus dem Lager herausgefahren, ein Kran ohne Kranführer, der Material aus dem Lager bringt und auch von dorthier ferngesteuert wird. Freilich schafft er es nicht allein, andere, von Fahrern gesteuerte Kräne und Elektrokarren sind unterwegs, um die Riesenhalle zu versorgen. Von nebenan kommen die mechanisch bearbeiteten Einzelteile, aus anderen Betrieben des Werkes die Getriebe und die Motoren.

Auf vier verschiedenen Fertigungsstraßen bauen Fachkräfte, Hilfskräfte und hochwertige Maschinen die Lastkraftwagen. Auf der Westseite der Halle sind der Rahmenbau und die Achsenstraße (dort werden unter anderem die Getriebeeinsätze in die Achsen eingefügt), im Ostteil des Gebäudes ist das Fahrerhausband. Diese drei wichtigen Gruppen leisten die Vorarbeit für das Hauptmontageband.

Man bekommt in dieser Halle eine verwirrende Vielzahl von Arbeitsgängen zu sehen. Während am Anfang der Fertigungsstraße für Rahmen ein Automat vier Rahmenlangträger zur gleichen Zeit mit Bohrungen versieht, werden nebenan die Bleche für die Fahrerhäuser zugeschnitten und von hydraulischen Preßwerken in die endgültige Form gedrückt. Streckziehpressen formen andere Karosserieteile, zum Beispiel Kotflügel. — Auch die Presserei endet an einer Kontrollstation.

Wenden wir uns wieder dem Rahmenzusammenbau zu: der „Unterbau“ des Fahrzeugs wird immer vollständiger. Zur Befestigung werden teils Schrauben, teils Nieten verwandt. „Wir nieten hier hydraulisch,“ erklärt einer der Männer vom Rahmenbau, Christian Pein, Besuchern, die sich wundern, wieso hier beim Nieten so wenig Lärm entsteht. Bei dem hydraulischen Verfahren werden die Nieten in die Bohrungen gedrückt, nicht geschlagen.

Schließlich kommt ein kleiner Wagen, der dem Rahmen die Achsen zuführt. Die Achsen werden unter den Rahmen gespannt und sofort fest mit diesem verbunden. Das muß so gründlich geschehen, daß später keine Schraube nachgezogen zu werden braucht. Was hier getan wird, ist endgültig.

An dieser Stelle beginnt das Hauptmontage-Fließband. Nach und nach fügen die Arbeitsgruppen an den genau eingeteilten Abschnitten des Bandes dem Chassis die Rohrleitungen hinzu, die Brennstofftanks, Luftkessel, Bremsanlagen usw. Schon ist es soweit, daß ein Kran den dunkelgrün lackierten Motor, der mit dem Schaltgetriebe bereits fest verbunden wurde, aufsetzen kann. Es folgen der Kühler mit Verkleidung, Stoßfänger und alle die anderen kleinen und großen Bestandteile, die zu einem Kraftfahrzeug gehören und von denen man nachher, wenn der Wagen fertig ist, kaum noch etwas sieht.

Inzwischen aber hat auch das zu diesem Chassis gehörende Fahrerhaus immer mehr Gestalt angenommen. Die Einzelteile wurden in einer Großbauvorrichtung an den wichtigsten Stellen durch Schweißungen verbunden. Dann hat man das zukünftige Fahrerhaus aus der Vorrichtung herausgenommen und auf dem Band von allen Seiten fertiggeschweißt. Es folgt ein kurzer Aufenthalt in einer Spritzkabine, und mit der Grundierung versehen gleitet der angehende Kommandostand des Fernfahrers weiter. Dort erhält er nach und nach seine Ausstattung, angefangen bei der Windschutzscheibe und der Innenverkleidung aus Kunststoff bis zum Armaturenbrett. Schließlich kommt der wichtige Augenblick, in dem ein Kran das Fahrerhaus auf das Fahrgestell auf dem benachbarten Band hebt. Mehrere Leute stehen bereit, die mit geübten Handgriffen beides fest miteinander verbinden.

Jetzt dauert es nicht mehr lang, bis das Fahrzeug, nun schon ein unverkennbarer Typ, eigene Räder anstelle der kleinen Transportwagen erhält. Ein Kontrolleur setzt sich ans Steuer und veranstaltet eine erste Funktionsprüfung: die Hinterräder stehen auf Rollen, er wirft den Motor an, gibt Gas, schaltet in sämtlichen Gängen. Keine Störungen? Keine. Das Fahrzeug darf aus der Halle herausrollen, noch schmucklos und unlackiert, aber bereits fahrtüchtig.

Das Fahrgestell, noch ohne seinen Aufbau, wird mit der sogenannten Einfahrbrücke beladen, einem flachen Kasten, der die der Nutzlast entsprechenden Gewichte enthält. Damit geht der Wagen auf die Teststrecke, in Richtung Warburg.

Vom Band läuft zwar mehrere Tage, meist sogar zwei bis drei Wochen lang derselbe Typ (das Band ist für alle unsere Serienfahrzeuge zu gebrauchen, die Aufnahmeböcke sind universell verwendbar und nach kurzer Umrüstzeit und Umdisposition des Materialflusses kann man von einem Typ zum anderen überwechseln). Neben dem Band aber läuft die Einzelfertigung, die für Fahrzeuge mit Sonderausrüstungen und namentlich für die ganz schweren Typen in Frage kommt.

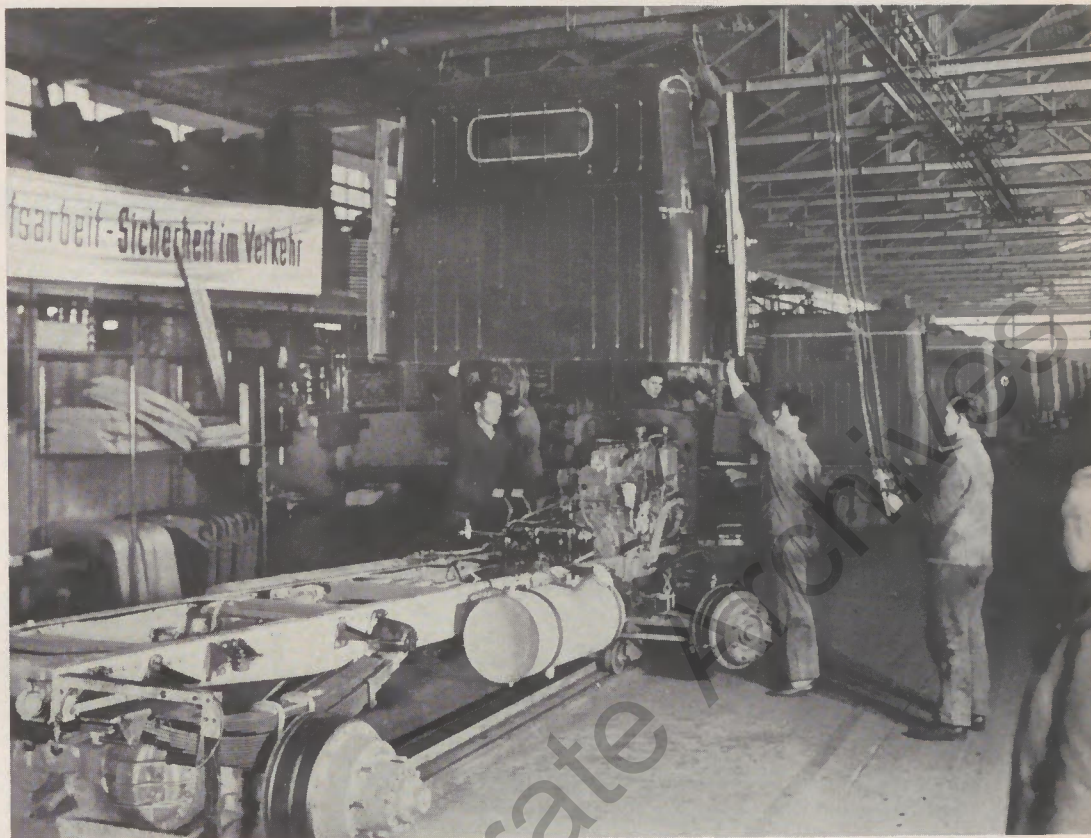
Einfahren, Prüfen, Lackieren

Ein HS 120 und ein HS 3-180, der eine auf dem Band, der andere als Einzelstück abseits vom Band gebaut, kehren von der Probefahrt zurück. Die Einfahrer und Kontrolleure überprüfen die Fahrzeuge nochmals — die Kontrolleure haben auch an den Probefahrten teilgenommen — und schreiben ihre Testberichte. An einem Fahrzeug sind kleine Mängel festgestellt worden, die aber von der „Beanstandungsgruppe“ des Meisters Schnegelsberg in M 52 leicht behoben werden können. Erst wenn das geschehen ist, wird das Fahrzeug für „technisch reif“ erklärt.

Nach dieser „Freisprechung“ erhalten die Wagen ihre Aufbauten und werden zur Lackiererei gefahren.

In etwa vierzig verschiedenen Farben kann sich der Kunde seinen „Henschel“ wünschen. Manche Kunden ver-

Mit Hilfe eines Krans wird das Fahrerhaus auf das Fahrgestell aufgesetzt. Von links nach rechts: Alfred Link, Wilfried Stubenrauch, Werner Rother und Meister Hesse.



langen ganz besondere „Modetöne“, die von einem Spezialisten im Farbenlager aus mehreren Standardfarben zusammengemixt werden.

Die Spritzlackiererei des Henschel-Kraftwagenbaus ist mit einem Taktband eingerichtet. In regelmäßigen Zeitabständen folgen die verschiedenen Arbeitsgänge aufeinander: das Waschen, das mehrmalige Spachteln, das Schleifen, das Abkleben der Teile, die von Farbe freibleiben sollen, das nochmalige Reinigen, das zweimalige Lackieren und zwischen den einzelnen Arbeitsgängen immer wieder das Trocknen in den Trockenkabinen.

Von einem Schaltpult aus wird diese große Anlage gesteuert. Zur „Taktzeit“ geben die Lackierer von ihren verschiedenen Standorten aus durch Lichtsignale Zeichen, daß sie mit ihrer Arbeit fertig sind. Am Schaltpult leuchten dabei grüne Lampen auf. Erst wenn alle Lampen eingeschaltet sind, kann Vorarbeiter Erich Schmidt den Takt auslösen.

Acht kurze Hupsignale: die Tore aller Kabinen öffnen sich gleichzeitig, das Band transportiert die Wagen zur jeweils nächsten Station und die Tore schließen sich wieder.

Fertig lackiert kommen die Lkw's in die Halle M 55 zur Endausrüstung. Hier erhalten sie die Polstersitze (aus der eigenen Polsterei des Werkes), die Zierleisten, die Henschel-Sterne, eventuell ein Radio und was sonst zum letzten Schliff gehört. Hier nimmt der Kunde sein Fahrzeug in Empfang, erhält seinen blaulackierten Werkzeugkasten und wird von einem der Henschel-Fachleute auf der Probefahrt begleitet.

1600 Menschen — etwa 20 Lkw's täglich

Die Abteilungen des Kraftfahrzeugbaus beschäftigen mehr als 1600 Menschen: Schlosser, Kraftfahrzeugschlosser, Blechschlosser, Klempner, Elektriker, Lackierer, Polsterer und viele andere, etwa zur Hälfte gelernte und zur Hälfte angelernte Kräfte. Angesichts der schwierigen Lage auf dem Arbeitsmarkt, die seit einigen Monaten den Kraftfahrzeugbau genau wie die anderen Betriebe in Bedrängnis bringt, sind auch in diesem Bereich Frauen eingesetzt worden. Vor allem in der Elektrowerkstatt, der

Lackiererei, der Polsterei, der Endausrüstung und im Lager haben sie Tätigkeiten gefunden, für die man Geduld und geschickte Hände braucht.

Wie gesagt: bei Henschel werden an jedem Tag 15 bis 25 Lastkraftwagen fertig, angesichts der Größe jedes einzelnen Fahrzeugs gewiß eine beachtliche Zahl. — Der Leiter des Lastkraftwagenbaus, Oberingenieur Hermann Wilke, kann seinen Besuchern in seinem Büro an Hand einer großen Schautafel den Werdegang jedes Fahrzeugs von der Montage bis zur Ablieferung an den Kunden zeigen.

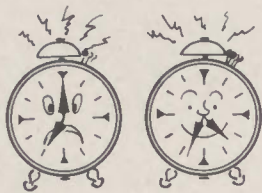
Schon im ersten Stadium des Zusammenbaus erhält jeder Fahrzeugrahmen die endgültige Fahrgestellnummer, die auch während des Fabrikationsvorgangs als ständiges Kennzeichen des Fahrzeugs gilt.

Karl-Heinz Lentz, der Assistent von Oberingenieur Wilke, bringt diese Tafel täglich auf den neuesten Stand. Die Fahrgestellnummern werden auf verschiedenfarbige Kärtchen eingetragen, die in die kleinen Metallfächer der Schautafel gesteckt werden. Jeder Fahrzeugtyp hat seine bestimmte Farbe. Die Tafel ist in verschiedene Abschnitte gegliedert, nach Montage, Einfahren und Beanstandung, Aufbau, Lackierung, Ablieferung und Verkaufslager. Besondere Kartengruppen kennzeichnen den Weg der Fahrzeuge, die in Einzelteilen an das Ausland geliefert werden.

An dieser Schautafel läßt es sich mit einem Blick erkennen, ob an irgendeiner Stelle unliebsame Stockungen auftreten, zum Beispiel, ob zu viele Fahrzeuge eines bestimmten Typs der Beanstandungsgruppe für längere Zeit anvertraut werden mußten oder ob die Lackiererei durch allzu große Stückzahlen überfordert ist. Diese Übersicht erleichtert schnelle Entschlüsse und Umdispositionen.

„Wir sind auf unserem Weg zu einem vorbildlich modernen und rationellen Betrieb noch lange nicht am Ende“, sagt Hermann Wilke. „Wir schaffen ständig neue und bessere Maschinen an, wir stellen in den Hallen Maschinengruppen um, damit der Fertigungsablauf noch organischer, noch wirtschaftlicher vonstatten gehen kann. Unsere größte Sorge: für das gegenwärtige Programm ist unser Platz zu eng. Die Hallen sind bis zum letzten Quadratmeter voll!“

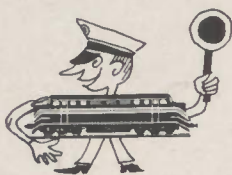
Kleine Henschel-Statistik



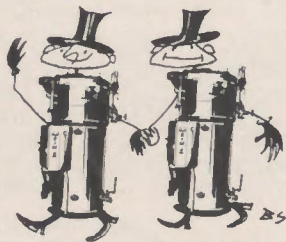
An einem Arbeitstag mit 8,8 Stunden = 528 Minuten



ten rollen 15 bis 25 Kraftfahrzeuge vom Band, ver-



läßt eine Lokomotive frischlackiert das Werk, werden 20 bis 30 Motoren von den Prüfständen genommen, um in Kraftfahrzeuge eingebaut oder als Einzelmotor verkauft zu



werden; zwei vollautomatische Dampferzeuger liefert der Apparatebau täglich.



In vier Arbeitstagen werden fünf Omnibus-Gelenkzüge in einer der mo-



dernten Werkshallen der Bundesrepublik gefertigt.



In einem Monat kann der Maschinenbau achtzehn Werkzeugmaschinen und ca. 30 Mischer sowie zwei Extruder produzieren. Im gleichen Zeitraum stößt die Schmiede 900 bis 1000 Tonnen Schmiedeerzeugnisse aus, wovon 200 bis 300 t direkt an Kunden verkauft werden, und der Rest zur mechanischen Bearbeitung an die eigenen Fertigungsbereiche geht. 800 bis 900 t Gußstücke verlassen monatlich die Gießerei, davon etwa 300 t für die Direktbelieferung von Kunden. Damit diese Leistungen möglich werden, müssen monatlich rd. 13 500 t Material (das sind 305 Güterzug-Waggons und 1290 Lkw-Ladungen) rechtzeitig herangeschafft und über 16 Haupt- und 5 Zwischenlager in die Betriebe und in die Produktion geschleust werden.

Unser Preisrätsel

...war diesmal nicht so einfach. Das Bilderquiz hat gewiß manches Nachdenken, manche Beratung im Familien- oder Kollegenkreis, manches Nachschlagen im Lexikon notwendig gemacht.

Wir haben uns wieder sehr gefreut über die große Zahl der Einsendungen. Aber nur ein winziger Teil aller Lösungen, nämlich ganze zehn Stück, waren in allen Punkten richtig. Nur sie konnten bei der Preisverteilung berücksichtigt werden. Japanisch oder Chinesisch? Das war die kniffligste Frage von allen, bei der die meisten Irrtümer entstanden. Aber so soll es ja auch sein, an einem Rätsel muß es etwas zu knacken geben! Nun aber die richtigen Antworten!

- 1 b) Orang Utan
- 2 b) Bessemerbirne
- 3 b) Cypern
- 4 b) Kumuluswolken
- 5 a) Japanisch
- 6 b) Saxophon
- 7 a) Fichtenzapfen
- 8 b) Alpenrose
- 9 b) Bohrturm
- 10 a) Hochrad
- 11 a) Krantor
- 12 a) Matterhorn

Den ersten Preis in Höhe von DM 30,— gewann die technische Zeichnerin Margret Althans, der zweite Preis von DM 20,— ging an Ingenieur Gustav Panitzek, und der dritte Preis, DM 10,—, an Ingenieur Rudolf Fischer. Ferner wurden Buchpreise versandt an Günter Schmidt, Johannes Range, Rolf Gora, Manfred Schmidt, Mechthild Bast, Gustav Huppach und Karl Böhmer.

Brief an den Henschel-Stern

Mit Interesse las ich Ihren Artikel „Seit Generationen mit Henschel verbunden“, der in der letzten Ausgabe des „Henschel-Stern“ erschien. Bezüglich meiner Familie möchte ich jedoch richtig stellen, daß die Familie Kramer im Jubiläumsjahr nicht nur 185, sondern schon 200 Jahre mit der Firma Henschel verbunden war, nämlich mein Vater Gustav Kramer nicht 10, sondern 23 Jahre und ich selbst statt 10 Jahre schon deren 12.

Ingenieur August Kramer (Hauptplanung)

54 Lehrlinge bestanden Facharbeiterprüfung

Wieder haben 54 gewerbliche Lehrlinge die Facharbeiterprüfung bestanden und wieder waren die Ergebnisse so gut, daß zahlreiche Buchprämien an die Besten verteilt werden konnten. „Für die meisten von Ihnen ist diese Prüfung zwar sehr wichtig, aber nicht das Endziel gewesen“, sagte Personalchef Dr. Sohler. „Viele wollen beruflich noch weiterkommen und werden in den kommenden Jahren noch sehr viel lernen und an sich arbeiten müssen. Wer etwas leistet, kann sicher sein, daß er von der Firma jegliche Förderung erfährt!“

Von den 54 Prüfungskandidaten erreichten drei zweimal die Note „Sehr gut“: Eugen Friedrich, Hans Jürgen Rüdiger und Helmut Hick. Einmal „sehr gut“ und einmal „gut“ hatten Herbert Benischke, Erwin Dittich, Helmut Dietzel, Peter Eichinger, Uwe Lauterbach, Dieter Mennecke, Wilfried Neumeyer, Klaus Peine, Adolf Schneebacher, Dieter Schmidt, Olaf Schöppe, Jürg Tillmann, Wilfried Wollenhaupt und Georg Zöllner.



„Noch einer mit zweimal Eins“, sagt Personalchef Dr. Sohler hier während der Verteilung der Bücher.

Liebe, Tom und saftige Birnen

Von Felix Schieblisch

Der Herbst sei die beste Zeit zum Verlieben. So hatte es sich in Tom's noch mittsommerlichem Leben herausgestellt.

Der Wald sah von ferne wie ein großer rotbrauner, grünbetupfter Teppich aus, und in der Frühe, wenn sich die Sonne aus dem Dunst hob, qualmte der Fluß. Man glaubte, ihn zischen zu hören. Kürzer wurden die Tage, die Schwalben waren südlich über die Berge gezogen, und im städtischen Kurpark konnte man schon schurrend eine Bahn durch knisternde Laubadern ziehen. Alte, weise Baumriesen lächelten dazu milde wie der Parkwächter, der mit seinem geduligen Hund Aufsicht beim Verladen der Ruhebänke (edle Stiftungen von mächtig-wichtigen Gesellschaften mit wohlklingenden treuen Namen) führte.

Herbst, wie er im Kalender vorgeschrieben und in vergilbten Lesebüchern nacherzählt war.

Das war nun Tom's Zeit zum Verlieben, Tom's Zeit zum Reisen. Die anderen machten derlei Wichtigkeiten im Mai ab und man sah ihnen an, wie sie ihren eigenen Glanz dem Blühen in Feld und Garten gestohlen hatten. Tom lächelte über derlei Getu' und spottete überhaupt. Er hielt nichts vom Lenze und hoffte, wenn überhaupt, auf den etwas herberen strengen oder noch milden Herbst.

Zu solcher Zeit trat er die Reise nach W. an. Das Sommerfrischler-Völkchen sollte sich schon über den Alltag verteilt und die rührigen Fremdenführer mit neuem soliden Stoff versorgt haben. Tom schloß sich den Stadtbummelern nicht an. Er schnappte Brocken auf, erheiterte sich und ging seiner Wege. Höchstens, daß er sich an der Fürstengruft in aller Früh' umsah und lauschte, ob der alte Pfortner wie im Vorjahre wieder sein „Guten Morgen, gut geschlafen, meine Herren“ in die tiefe, würdige Grabeshalle rief. Das war kein Ulk. Das war ein verzeihliches Bemühen, sich selbst in dieser Feierlichkeit zu finden.

Als Tom eines Morgens, um seinem Bummel durch die Frische ein Ziel zu geben, zur Theaterkasse ging, sah er vor sich eine aufrechte, blonde Schönheit, von der er zunächst nur die Rückfront mit der Ahnung des Gesichtes zu Gesicht bekam. Sie hielt sich in den Hüften wie eine Tänzerin. Tom dachte an den Herbst, seine Verpflichtung gegenüber dieser Jahreszeit und an die Möglichkeiten ihres sonstigen Aussehens. Da drehte sie sich auch schon um, und enttäuschte ihn nicht, lächelte, ging mit ihrem eben erstandenen Theaterbillett fort.

Tom kam an die Reihe: „Den Platz daneben.“

„Wie bitte?“ das erstaunte, kartenverkaufende ältere Wesen hinter Glas.

„Den Platz neben der Dame von eben, blond, schlank, braun gebrannt“, erklärte Tom, umständlich und nervös.

Es folgte eine längere, belehrende Zurechtweisung betreffend die Würde des Hauses und den Unterschied zwischen Musentempel und amüsantem Treffpunkt.

„Welcher Tag, welche Aufführung, welchen Platz, bitte!“ so die Wiederholung.

Tom überlegte und dachte, daß die Erscheinung auf erstes Parkett schließen ließe.

„Erstes Parkett, heute abend.“



Herbst an der Löwenburg

Foto: A. Dittmar

„Besonderer Wunsch“, so die Hüterin über des Hauses Würde und einen Stoß Karten.

„Nein. Da Sie für Nachbarschaft nicht garantieren, nochmals nein“, zahlte und schritt kühn, erlöst aus der Halle, den beiden Denkmalsgrößen vor dem Portal ins Genick schauend.

Nach einem Nachmittag voller Herbst, Träumen und frühzeitigem Jubeln folgte der Abend. Im ersten Parkett nahm er Platz, an seiner Seite das Geschöpf vom Vormittag, entzückend gekleidet, unbegleitet. In Tom wurde es Herbst, und er wußte nicht, wie er nach diesem sichtbaren Sich-erfüllen das anknüpfende Gespräch beginnen sollte. Der alte Trick mit dem Theaterglas war abgegriffen und außerdem hatte er keines. Man spielte und ergriff das Publikum ringsum im Saal.

Hamlet. Nicht daß Tom es nötig gehabt hätte, dem Wort zu lauschen! Er achtete auf jede Bewegung der schönen Nachbarin, die den Kopf leicht und wissend erhoben hatte. Es schien, als könne sie sich nur in dieser so gescheiterten Lage dem vollen Genuß hingeben. Ab und an zog sie eine Schulter nach vorn, öffnete ihre Lippen wortlos, fast schien es, als sei sie atemlos. Tom glühte.

Und dann war eine kurze Pause und es geschah, das die aufkeimenden Wünsche Tom's zum Erlöschen brachte: sie kramte aus ihrer Tasche, ihrem perlenbestickten Theatertäschchen, eine Frucht des Herbstes, eine Birne, heraus, die wiederum in ein anhaltend knisterndes Papier sorgfältig eingehüllt war. Sie hob zu essen, zu schmatzen, zu einem unkultivierten Saftschlürfen an und mordete ringsum alle erhabene Andächtigkeit.

Die Realisten hätten sich den Einbruch der Alltäglichkeit in das erhabene Spiel nicht eindringlicher ausmalen können.

So blieb denn in der großen Pause im ersten Parkett ein Mann allein in der Reihe sitzen, mit sich, dem Herbst und allen saftigen Birnen wetternd. Vor dem Ende der Pause verließ Tom das Theater. Er schlenderte durch den Abend, trüdelte durch den Herbst und dachte nach, wann wieder Frühling sei.



Der Lebensretter

Von Georges Duhamel

hier sind. Ich warne Sie: hüten Sie sich vor ihm. Er ist durchaus imstande, Ihnen einen großen Dienst zu erweisen. Zum Beispiel Ihr Leben zu retten. Und sein Leben Mahmud Hamami zu verdanken, ist eine schlimme Sache. Ich weiß das — denn er fischte mich vergangenes Jahr aus dem Zafranefluß.

Ich kehrte damals von einem Ritt in die Berge mit Mamar, meiner Ordonnanz, zurück. Gegen Mittag machten wir bei dem Scheich Seghir Rast. „Herr Hauptmann wollen heute über den Zafrane übersetzen?“ fragte er mich.

„Warum?“ antwortete ich. „Es hat keine Eile.“

Scheich Seghir senkte den Blick und sagte leise: „Es regnet im Dschebel, Herr Hauptmann sollten den Zafrane noch heute nacht durchqueren.“

Ich kannte den Scheich seit Jahren. Wird in Gahsa ein Pferd gestohlen oder in der Gegend von Kef ein Gewehr abgeschossen, so weiß Seghir zehn Minuten später über den Vorfall Bescheid. Es schien mir durchaus glaubhaft, daß er über gewisse Wetterveränderungen ein paar hundert Kilometer weiter westlich unterrichtet war. Ich kannte die Unberechenbarkeit des Zafranefflusses. Vor ein paar Jahren hatte er zwei meiner Transportwagen samt Zugtieren und Begleitmannschaft fortgerissen. Dennoch tat ich alle Bedenken ab und lächelte.

Es war am Spätnachmittag. Ich trat ins Freie hinaus und war überrascht, ein altes Auto vor der Tür stehen zu sehen, das auf seinen hohen Rädern wie eine Wüstenspinne aussah. Seghir, der mir auf den Fersen folgte, sagte mit einem engelhaften Lächeln, das seine Raubtierzähne entblößte: „Herr Hauptmann wollen mir die Ehre antun, diesen Wagen zu benützen, um Zeit zu gewinnen.“

„Und die Pferde?“ erkundigte ich mich.

„Werden nachgeschickt“, gelobte der Scheich mit zwei erhobenen Fingern.

In diesem Augenblick ließ das Auto eine Salve unregelmäßiger Entladungen hören, und sein ganzes Gestell schien von krampfartigen Zuckungen gerüttelt zu werden. Die Vorstellung, in einem solchen Vehikel die Heimfahrt anzutreten, empörte mich plötzlich, so daß ich nach Mamar rief. „Dankel!“ sagte ich. „In den Sattel! Wir haben höchste Eile.“

Der Scheich lächelte noch immer. Er ermahnte mich zur Vorsicht und fügte ein paar melancholische Worte hinzu, wonach das Schicksal des Menschen und meines im besonderen in Allahs Hand ruhe.

Wir ritten davon. Die Nacht fiel ein, als wir an die Stelle kamen, wo der Pfad nach Talla-Ksour ins Flußbett mündet. Der „Fluß“ war an dieser Stelle ein bis vier Kilometer breiter Einschnitt, der aus Rissen, Löchern, Felstrümmern, Geröll und Sand bestand: ein trostloser Streifen Landes. Ich erwog noch den Weg, den wir einschlagen sollten, als hinter einem Gebüsch ein Beduine hervortrat und mir zurief: „Zu spät! Übernachtet hier, ihr könnt morgen bei Tagesanbruch weiterreiten.“ Als ich zögerte, fügte er hinzu: „Ihr könnt nachts euren Weg nicht finden. Aber morgen. Im Dschebel ist Regen gefallen.“ Er wurde ganz aufgeregt. „Das Wasser ist nicht vor sechs Uhr da. Wenn Herr Hauptmann frühzeitig aufbrechen, kommen Sie hinüber.“

Das war die Stimme der Vernunft. Ich schlug in einer der verlassen Hütten mein Lager auf. Der Herr schlägt nicht alle mit Blindheit, die er verderben will. Manchmal läßt er sie gut schlafen. Ich träumte von angenehmen Dingen, als Mamar mich an der Schulter rüttelte. „Ich komme!“ sagte ich und fiel wieder in meinen sanften Schlummer. Erst eine Stunde später erwachte ich und sprang auf. „Reisen wir los!“ befahl ich.

In zwei Minuten waren wir im Sattel. Der Beduine winkte uns, als er uns zu Pferd sah. „Zu spät“, rief er herüber. „Herr Hauptmann sollten hier warten.“ Ich war zu ärgerlich über meine Gedankenlosigkeit, um auf diese wohlgemeinten Worte zu achten. Ich gab meinem Pferd die Sporen, und wir trabten ins Flußbett. Der Himmel war wolkenlos. Wir waren so eine halbe Stunde geritten, und ich erwartete, nun gleich aus dem Flußbett heraus zu sein, als die Pferde plötzlich unruhig wurden. Im gleichen Augenblick wurde das Geräusch ihres Hufschlages von einem seltsamen Lärm überflutet. Es war ein mächtiges unterirdisches Beben, das mit jeder Sekunde zunahm.

Ich blickte zurück auf Mamar. Er stieß nur zwei Worte hervor: „Der Fluß!“ Wir setzten unsere Pferde in leichtem Galopp über das Geröll, aber das Wasser hatte uns bereits erreicht.

Man stelle sich eine einzige Flutwelle von der Höhe einer Mauer vor, die mit der Schnelligkeit einer Kavallerieattacke auf uns zugebraust kam. Wir wurden hochgehoben, umhergewirbelt, alles zur gleichen Zeit. Als ich wieder zu Bewußtsein kam, saß ich noch immer im Sattel. Mein Pferd hielt sich mit einer verzweifelten Anstrengung über Wasser. Aber der Strudel drehte uns beide wie einen Kreisel. Manchmal sah ich nicht weit entfernt Mamar, gleichfalls zu Pferd und umhergewirbelt.

In diesem Augenblick trat Hadschi Mahmud Hamami in Erscheinung. Ich hörte plötzlich einen Schrei. Bei einer neuen Wendung dieses Todeswirbels sah ich, wunderbarerweise aufrecht in den Wassern stehend, einen splitterackten stämmigen Burschen, der mit den Armen winkte und gleichzeitig ein Seil schwang. Im nächsten Augenblick hatte er es mir zugeworfen. Ich hielt mich daran fest, und bald hatten meine Füße festen Grund gefunden. Dann holte der Mann

das Seil ein und warf es Mamar zu, der sich prompt zu uns gesellte. Wie wir freilich da herauskommen sollten, war mir rätselhaft. Das Ufer schien weit weg. Dann übernahm der Mann die Führung und leitete uns auf Umwegen auf trockenes Land.

Als ich wieder sprechen konnte, war unser Retter gerade im Begriff, sein Hemd und seinen Burnus mit unnachahmlicher Würde anzulegen. „Wie heißt du?“ fragte ich ihn.

„Hadschi Mahmud Hamami“, antwortete er selbstbewußt.

„Du hast mir das Leben gerettet, Mahmud“, sagte ich. „Wie kann ich dir danken?“ Er hob ernst die rechte Hand und entgegnete: „Nichts dergleichen. Kommen Sie mit mir. Sie sollen eine Stärkung bekommen, und Ihre Kleider werden getrocknet.“

Wir saßen drei Stunden in Mahmuds Haus. Er hatte zwei Frauen und fünf Kinder und empfing uns mit aller Einfachheit. Er lehnte nicht ohne Hochmut alles ab, was ich ihm anbot.

„Gib mir wenigstens deine Adresse“, sagte ich. Er nannte mir den elenden Meiler El Arould. Dann gab er uns das Geleit bis zu der Stelle, wo die Straße fahrbar wurde, und lehnte noch einmal höflich jede Entschädigung ab. Bald war er außer Sicht. Am nächsten Tag kaufte ich um eine stattliche Summe ein Pferd und schickte es Mahmud mit ein paar freundlichen Zeilen.

Eine Woche verstrich. Eines Morgens wurde mir ein Beduine gemeldet. Als ich ihn hereinführen ließ, war es Mahmud Hamami. „Ich freue mich, dich begrüßen zu können“, sagte ich. „Hast du mein Pferd erhalten?“

„Ja, danke“, sagte er düster.

Ich schüttelte ihm die Hand und bot ihm eine Zigarette an. Wir rauchten. Endlich tat Hamami den Mund auf und sagte: „Darf ich Sie um etwas bitten?“

Ohne Zögern antwortete ich: „Du hast mein Leben gerettet. Ich werde alles tun, was du willst.“

Er senkte den Kopf und sagte ruhig: „In diesem Fall geben Sie mir zwei Lämmer.“ „Du sollst sie haben.“

Mamar bekam seine Weisungen. Eine Stunde später wanderte Hamami mit seinen Lämmern nach Hause. Wieder verging eine Woche, als Hamami eines Morgens unerwartet erschien.

„Hallo, Mahmud!“ redete ich ihn leutselig an. „Sind die Lämmer bei guter Gesundheit?“

Er nickte, ließ sich auf meinem Teppich nieder und verharrte in dieser Stellung zwei Stunden. Schließlich fragte

ich ihn: „Hast du etwas auf dem Herzen, Mahmud? Heraus mit der Sprache!“

Worauf er sich in seiner lakonischen Weise äußerte: „Wir brauchen einen Esel.“ Ich ließ ihn seine Worte wiederholen. Kein Irrtum war möglich. Hamami brauchte einen Esel. Schließlich kann man dem Menschen, der einem das Leben rettete, einen Esel nicht verweigern.

Dann überstürzten sich die Ereignisse. Gleich am nächsten Tag erschien Hamami wieder. Er mußte in einer Gerichts-sache den Kadi in Sfax aufsuchen. Ob ich ihm das Fahrgeld geben könnte? Eine Stunde später war er wieder da und bat um einen Empfehlungsbrief an den einschlägigen Gerichtsbeamten.

Von diesem Tag an häuften sich die Besuche Mahmuds in erschreckender Weise. Bald war es Geld, womit er wegging, bald ein Tier, dann wieder Mais. Eines Tages nahm er meinen Plattenspieler mit, und die Sämaschine gehörte nur darum noch mir, weil die menschliche Dankbarkeit ihre Grenzen hat.

„Mahmud“, sagte ich endlich, nicht ohne Erbitterung. „Du hast mein Leben gerettet, niemand wird das abstreiten. Als ich dich dafür belohnen wollte, wolltest du nichts annehmen. Warum vergeht jetzt kaum eine Stunde, ohne daß du etwas von mir verlangst?“

Er schlug seine dunklen Augen auf, ließ sie einen Augenblick auf mir ruhen, während er die Lippen zu einem halben Lächeln verzog, und dann sagte er die nicht unberechtigten Worte: „Nein, ich wollte nicht. Aber Sie wollten es so.“

Was sollte ich noch sagen? Die Ernte fiel schlecht aus. Als der Winter kam, erschien Mahmud mit Frauen, Kindern und Vieh. Ohne viel Aufhebens erklärte er: „Wenn Sie es schon wünschen, werde ich Ihnen Gesellschaft leisten.“ Er blieb für immer in meiner Gesellschaft. Ich ernährte seine gesamte Sippe.

Bald wird mein Gehalt nicht mehr reichen. Was soll ich tun? Hadschi Mahmud ist mein Lebensretter — er ist der Mann, der mich aus den Fluten des Zafrane herausgefischt hat. Gestern kam er und wollte einen Spiegelschrank von mir. „Mahmud“, sagte ich zu ihm, „ich warte auf das nächste Unwetter. Ich springe dann in den Zafrane und helfe mir selbst heraus, wenn ich kann. Dann sind wir quitt.“

Mahmud saß reglos da, ohne ein Augenblinzeln.

(Deutsch von Hans B. Wagenseil)

Der dankbare Zechpreller / Von Roland von Krug

Ehe ich in die Hölle komme, dachte der alternde Johnson, will ich noch ein gutes Werk tun. Man sagt zwar, heutzutage sei wenig Platz mehr in dieser übel beleumdeten Behausung und man müsse schon ein Mörder oder ein Sonstwer sein, um dahin zu gelangen; man hat also Chancen. Immerhin: diese Zechprellereien damals in Atlanta, sie waren nicht sehr ehrenhaft, auch wenn es nur galt, den Hunger zu stillen. Doch wie etwas Gutes tun, wo ich nun reich geworden bin und keine Anverwandten habe!

Man könnte der Kirche etwas schenken, überlegte Mister Johnson. Das wäre die beste Rückendeckung. Aber so dumm sind die im Himmel nicht. Was nützt die Gabe, wenn sie nicht aus ehrlichem Herzen kommt. Man könnte irgendeinem Verein etwas geben, einer Vereinigung für Liebesgabenversand. Das wäre sehr zeitgemäß. Aber das will ich nicht. Mein Geld könnte auch an den Unrechten kommen.

Nach diesen fruchtlosen Überlegungen setzte sich Mister Johnson trotz Krankheit und Alter auf die Bahn, fuhr kurzweilig nach Atlanta und suchte dort ein bestimmtes Restaurant auf, das einzige nämlich, aus dem er damals nach seinen Betrugereien nicht herausgefliegen war. Erst als er an Ort und Stelle war, entsann er sich des Kellners, dem er diesen glücklichen Umstand verdankte, weil er ein weiches Herz und aus eigener Tasche die Rechnung bezahlt hatte, obwohl ein Cognac darauf stand. Diesen Mann muß ich sehen, sagte sich Johnson.

Der Kellner hatte inzwischen das Restaurant gekauft, er hatte eine Frau und eine ganze Menge Kinder, aber weil sich seine Gutmütigkeit unter den Strolchen und Zechprell-

lern der Stadt herumgesprochen hatte, so war er zu nichts gekommen. Die Wirtschaft ging schlecht, es war mehr eine Kaschemme, sie sah schäbig und heruntergekommen aus.

Johnson erkannte den Kellnerwirt an seinem Gehabe wieder, ohne sich selbst zu erkennen zu geben, und er bestellte auch nur ein einfaches Mahl. Nach dem zog er ein Blatt Papier aus der Tasche, kritzelte etwas darauf, faltete den Bogen zusammen und forderte wie einst einen Cognac.

Einen Cognac, kam es fragend zurück. Herr, diese Zeiten sind bei mir vorüber. Wer sollte hier einen Cognac bestellen? Geht hinüber zu Jimmy und Walker, die haben Cognac, es sei denn... Ihr wolltet mein Gast sein. Wenn einer einen Cognac verlangt, so muß er etwas Besonderes vorhaben.

Johnson war es recht, was der Wirt ihm anbot, denn er hatte ja etwas Besonderes vor. Als der Gastgeber den letzten Rest der Flasche eingeschenkt hatte, bat ihn sein Gegenüber, eine kleine Gefälligkeit anzunehmen, den Zettel nämlich, den er gerade geschrieben hatte. Es dauerte eine Weile, bis der Wirt die mit zittriger Hand gekritzelt Züge entziffern konnte und so hatte er es auch gar nicht gemerkt, daß der Alte eingeschlafen war. 30 000 Dollar für einen Cognac, den ich vor 22 Jahren schuldig geblieben bin, stand auf dem Papier. Er hat sich bezahlt gemacht bei mir; nun soll er es auch bei dir tun!

Das war Johnsons Testament, denn er war aus seinem Schlaf nicht mehr aufgewacht. Ja, diesen Mann kann ich nicht gebrauchen, sagte der Teufel am Höllentor, mag er hinaufgehen zum Himmel. GP.

Neuer Treffpunkt
der Kasseler Jugend:

Das Hermann-Schafft- Haus



Das Hermann-Schafft-Haus an der Wilhelmshöher Allee

Ob die Skeptiker recht behalten werden, die das neue Jugendbildungsheim, das „Hermann-Schafft-Haus“ an der Wilhelmshöher Allee für die „Jugend von Heute“ zu schön und zu kostbar finden, oder ob diese großzügige Einrichtung der Stadt zu einem Mittelpunkt in der Freizeitgestaltung der Kasseler Jugend und damit gerechtfertigt wird — das muß sich in den nächsten Monaten herausstellen.

Dieses Haus, das sich mit drei durch eine Halle und einen Laubengang verbundenen Gebäudeteilen harmonisch in das Gelände einfügt, ist ein Schmuckstück und ein ungewöhn-

lich liebenswürdiges Beispiel moderner Architektur. Es ist mit großem Geschmack und Ideenreichtum eingerichtet worden, man weiß nicht, was man am meisten bewundern soll: das hohe Treppenfenster aus farbigen Glasblöcken, den für vierhundert Personen berechneten Saal mit der roten Ziegelwand, die besonders gute Akustik gewährleistet, die Eingangshalle mit ihren Glaswänden und den originellen Korbgeflecht-Barhockern, den kleinen Vortrags- oder Musiksaal mit dem modernen Jazz-Wandteppich, die schwarze Strohecke im Vorraum vor diesem kleinen Saal, die Bibliothek mit ihren braunroten Wänden und der Teakholzeinrichtung oder irgendein anderes wohldurchdachtes Detail. Daß die jungen Mädchen heute wieder das Romantische, Verspielte lieben, wurde bei der Einrichtung des „Raumes der Begegnung“ berücksichtigt. Er erhielt weißlackierte Metallmöbel mit geblühten Chintzbezügen im wiederentdeckten und neuaufgelegten Rokoko-Stil, dazu eine gestreifte Tapete mit hier und da verstreuten Rosen und Kristall-Lüster ...

Das Haus wurde schon im Juli eröffnet, aber das Programm in seinem vollen Umfang ist erst Ende September angelaufen. Das Jugendbildungsheim geht über den Rahmen der „Häuser der offenen Tür“, von denen es in Kassel schon drei gibt, hinaus. Es baut zwar auf ihnen auf, nähert sich aber seiner Zielsetzung und seinem Veranstaltungsplan nach auch der Volkshochschule.

Im reichhaltigen Winterprogramm der Stadtjugendpflege bilden die Veranstaltungen im Hermann-Schafft-Haus einen besonders wichtigen Teil. Es gibt reiche Möglichkeiten, in Kursen und Lehrgängen seine Kenntnisse zu vergrößern, die Meinung berufener Leute über aktuelle Themen zu hören, selbst Fragen zu stellen und Anregungen mitzunehmen.

Außerdem sind die schönsten Voraussetzungen für alle erdenklichen Hobbies gegeben, für die zu Hause der Platz, die Geräte, die Anleitung oder auch — die Kameraden fehlen. Der Leiter unserer Lehrlingswerkstatt, Willi W a r n k e, der als Vorsitzender des Jugendpflegeausschusses der Stadt Kassel auch mit dem Hermann-Schafft-Haus in enger Verbindung steht, sagte uns: „In diesem Haus ist eine Bildungs- und Begegnungsstätte für Jugendliche aller Berufe, aller Ausbildungssparten — und auch aller Nationen geschaffen worden. Von unseren Lehrlingen zum Beispiel könnte jeder hier etwas mitbekommen, was ihm auch in seinem Beruf nützt. Vor allem kann aber der, der regelmäßig in dieses Haus kommt, seine Freizeit wirklich sinnvoll ausfüllen!“

Ein Kernstück im Programm des Hermann-Schafft-Hauses ist die politische Bildung. „Jenseits unserer Grenzen lebt man anders“ heißt eine Vortragsreihe, die sich vor allem an



Eine Musikgruppe

junge Auslandsfahrer wendet. Die jungen Menschen sollen mit dem Gedanken vertraut gemacht werden, daß die Hauptsache bei einer Auslandsreise nicht die „Abenteuer im fremden Land“, sondern die Begegnung mit den Menschen eines anderen Volkes sein sollten.

Mit der jüngsten Geschichte Deutschlands setzen sich mehrere Kurse auseinander. Einer davon beschäftigt sich mit der Entstehung und den Auswirkungen des Nationalsozialismus, ein anderer mit dem deutschen Widerstand gegen Hitler, ein dritter mit der Spaltung Berlins und Deutschlands und den daraus entstandenen rechtlichen und politischen Folgen. „Dem Berliner ins Gesicht gesehen“ heißt dieser Kurs, in dessen Verlauf Reisen nach Berlin vorgesehen sind.

Die kulturelle und musische Bildung kommt im Hermann-Schafft-Haus nicht zu kurz.

Musik-, Film- und Theaterabende, auch Laienspielaufführungen sind vorgesehen. Die „Jazzwoche 1960“ Ende September wurde ein ganz großer Erfolg. Mit der Devise: Nicht nur hören, was die anderen, die Bekannten, Berühmten, bieten, sondern selber mitmachen. Ein Abend gehörte ganz den jungen Kasseler Bands. Eine eigene Jazzband des Hermann-Schafft-Hauses, ein Kammermusik-Kreis, ein Knabenchor, ein Collegium Musicum sollen zu ständigen Einrichtungen werden.

Über moderne Kunst unterhalten sich Kasseler Jungen und Mädchen mit Kunsterziehern und Künstlern bei den „Teeabenden“ der Stadtjugendpflege. — Schon im Sommer begannen die Kurse der Malschule, unter Leitung von Professor Röttger. Kinder und Jugendliche von vier bis zwanzig Jahren malen, zeichnen und modellieren, nach Altersgruppen getrennt. Die Kurse der Malschule gewannen in wenigen Wochen eine so große Beliebtheit, daß eine Zeitlang ein Anmeldestop verhängt werden mußte!

Wenn jemals in Jugendhäusern oder bei ähnlichen Einrichtungen der Fehler gemacht worden ist, daß man die Jugend an Dinge heranzuführen versuchte, die sie im Grunde nicht interessierten (was zur Folge haben mußte, daß die ganze Sache ohne Echo blieb) so wird diese Gefahr im Hermann-Schafft-Haus sicherlich umgangen.

Nicht umsonst spielen die technischen Arbeitsgemeinschaften eine so wichtige Rolle, nicht umsonst hat man gerade hier die modernsten Räume eingerichtet und hochwertige Geräte angeschafft. Das Fotolabor ist vorzüglich ausgestattet, und die jungen Amateurfotografen können hier alle Arbeiten vom Entwickeln bis zum Vergrößern selbst ausführen. Die Amateurfunker finden einen Funkraum, in dem sie unter Anleitung einen erstklassigen Funkbetrieb in Gang setzen können. Die Tontechniker können in einem Tonstudio arbeiten, wie man es auch bei „echten“ Radiostationen kaum eleganter finden dürfte. Mehrere Werkstätten mit zweckmäßiger Einrichtung sind für verschiedene Bastelgruppen geschaffen worden. Die freien Arbeitsmöglichkeiten in diesen Werkräumen und Laboratorien werden ergänzt durch Kurse für Anfänger und Fortgeschrittene.



Der „Raum der Begegnung“ ist der „Salon“ des Hauses

Die Bibliothek, die in einem besonderen Gebäudetrakt eingerichtet wurde, ist mit interessanten Fachbüchern bereits gut ausgerüstet. Doch sieht man in den Regalen auch noch Lücken, die nach und nach mit Neuerscheinungen gefüllt werden sollen.

Spiele aller Art stehen außerdem in der Bibliothek bereit. Zweimal in der Woche sind Spielnachmittage. Da kann man einfach zum Vergnügen drauflosspielen — oder aber kompliziertere Spiele lernen, wie zum Beispiel Schach.

Es ist an alles gedacht — neben der Bildung auch an das völlig unbelastete Vergnügtsein: wenn Schulklassen oder Jugendgruppen kleine Tanzgruppen veranstalten wollen, so können sie das in der Eingangshalle. Die Miniaturbar und die Garderobe, die man in eine Theke verwandeln kann, geben sogar einen gastronomischen Rahmen dafür.

Das Hermann-Schafft-Haus steht sämtlichen Jugendgruppen für ihre Veranstaltungen zur Verfügung. Die „Junge Presse“ (das sind die Redakteure der Schülerzeitungen und -zeitschriften) hat ihren eigenen Raum zum Arbeiten und für Besprechungen.

Von oben bis unten steckt das Hermann-Schafft-Haus voll guter Ideen. Sein Programm ist eine Einladung an die jungen Kasseler, sich diese Ideen zunutze zu machen — und die eigenen Anregungen mitzubringen und unter den denkbar besten Voraussetzungen zu verwirklichen. Ist das nicht ein wirksames Gegengewicht gegen Spielautomaten, comic stripes und Gangsterfilme...?



In der Bibliothek

Die Schiffswerft auf dem Küchentisch

Ja, liebe Freunde, ich habe auch schon Radau gehabt mit meinen beiden Frauen — Ehefrau und Mutter —, mit denen ich mich zu Hause vertragen muß. Denn seit einem Jahr steht ein zwei Meter langes und 40 cm breites Hochseeschleppermodell in unserer Küche auf einem zweiten Tisch. Aber da mir kein anderer Raum für diese Bastelei zur Verfügung steht, haben sich die Damen damit abgefunden. Während der ersten beiden Baujahre — ich habe 1958 mit diesem Modell begonnen — konnte ich das Schiff noch auf dem Boden transportieren. Meine Frau Gertrud half mir dabei. Aber jetzt ist der Hochseeschlepper bereits 80 Pfund schwer und ein häufiger Standortwechsel wäre doch zu mühsam. Doch auch jetzt, wenn ich einmal eine Hilfe brauche, faßt meine Frau dann trotz der „dicken Luft“, die beim Lötén entsteht, tatkräftig mit zu.

Ich habe schon viele Schiffe gebaut, aber dieses, der „Roland“, ist größer als alle anderen. Als ich im Januar 1958 die ersten Skizzen dafür machte, bot mir ein Kollege einen Mopedmotor an, den ich dankend annahm. 1½ PS sollen der Antrieb für dieses Schiff sein, das vom Kiel bis zur Mastspitze 1,25 m hoch ist. Je ein 6-Volt-Trix-Motor betätigt die Ankerwinde, die Getriebesteuerung, die Rudermaschine, die Radarantenne und die Wasserpumpe. 31 Meter Klingeldraht leiten den Lichtstrom an 15 Brennstellen. Rumpf und Hauptdeck des „Roland“ sind aus Weißblech. Die oberen Aufbauten habe ich aus Fliegersperrholz gebastelt. Auf diesem Schiff kann man jede Tür öffnen. Viele Kleinigkeiten habe ich eingebaut, um es möglichst echt zu machen: zum Beispiel eine Küche mit Herd, Waschbecken usw.

Mein erstes Schiff bastelte ich, als man nach dem Kriege zum erstenmal wieder etwas Material kaufen konnte. Es wurde ein Segelboot für meinen fünfjährigen Neffen. Das wichtigste Material war Blech, dafür hatte ich einen alten Gurkeneimer zur Verfügung, den ich beim Kaufmann bekommen hatte. Meine Frau — wir waren gerade vier Wochen verheiratet — nähte die Segel.



Modelldampfer „Hamburg“ auf stolzer Fahrt



Am Feierabend bastelt Erwin Thomas an dem 2 m langen Modell eines Hochseeschleppers. Seine Frau sieht ihm dabei sachkundig zu.

Das Segelboot war mit 40 cm Länge für die damalige Zeit ein sehr ansehnliches Spielzeug — denn auch auf dem Spielzeugmarkt fing man wieder sehr klein an. Nun, der Neffe wurde größer und das Boot verschwand.

1952 baute ich für einen achtjährigen Jungen eine 1,20 m lange Segeljacht.

Die wurde nun schon mit Licht und Anker ausgerüstet. Das Basteln steckte in mir. Ich konnte eben nicht dasitzen und die Wände angucken. Jeden Winter wurde etwas gebastelt. So baute ich dann im Jahre 1953 den ersten Dampfer. Denn ich wollte gern ein Schiff herstellen, das sich von selbst bewegt. Ich besorgte mir zwei Meter von einer alten Dachrinne (ein Hobby soll ja nicht viel kosten!) und baute den Dampfer Hamburg. Da es nun noch keine so kleinen Schiffsschrauben zu kaufen gab, baute ich Wasserräder an das 1,20 m lange Modell. Leider ging es am ersten Pfingsttag 1954 in Hamburg auf dem Osterbeckkanal mit wehender Flagge unter. Eine unerwartete Bö war daran schuld. Meine Frau und die Frau meines Freundes, die uns begleitete, waren den Tränen nahe. Als es auch zwei hilfsbereiten Badenden nicht gelang, das 20 Pfund schwere Schiff aus dem Schlamm zu holen, sagte meine Frau: „Jetzt ist Schluß mit dem Basteln, das bringt nichts ein!“ In mir aber reifte der Gedanke, ein noch schöneres Schiff zu bauen.

Ein Hafenschlepper wurde im Jahre 1957 fertig. Aus Hamburg, wo ich oft im Urlaub war, brachte ich mir Bilder solcher Schiffe mit. Der 0,98 m lange und 20 cm breite Schlepper „Jumbo“ ist nach Hann. Münden verschenkt worden.

Jetzt freuen wir uns alle auf die Jungfernfahrt des „Roland“. Sie soll, wenn alles gut geht, im Mai 1961 sein. Den Winter über habe ich noch viel an meinem Schiff zu tun.

Erwin Thomas (Lokbau)

Büchertisch und Plattenschrank

Das sollten Sie lesen:

Jean Anouilh: Dramen VI. Verlag Albert Langen—Georg Müller, München.

Anouilh, einer der bühnenwirksamsten und meistgespielten Dramatiker unserer Zeit, schreibt seine Stücke so, daß man sie mit dem gleichen Genuß lesen kann, wie man sie sieht. Da sprüht es von Geist, da leuchten die Pointen auf, da werden Situationen lebendig — und man beneidet die Schauspieler, die dies alles spielen dürfen. Im Band VI der großen Ausgabe der Anouilh-Dramen veröffentlicht Langen-Müller „Der Reisende ohne Gepäck“, „Das Rendezvous in Senlis“, „Madame de...“ und „Mademoiselle Molière“. Ein Buch für den Theaterfreund — und nicht nur für ihn.

F. A. Venter: Am Kap der Schwarzen Hoffnung, Verlag Herder, Freiburg. Ein Südafrikaner schildert den Zusammenprall der schwarzen und der weißen Welt in seiner Heimat. Er spricht darüber vorurteilslos, mit menschlicher Güte und Wärme. In der Ausweglosigkeit des Schicksals des schwarzen Bauern Kolisile offenbart sich die Schwere des südafrikanischen Problems. Kolisile verläßt den heimatlichen Kraal, weil der ausgelaugte Boden nicht mehr genug hergibt, um die Familie zu ernähren. Seine Erlebnisse in der Stadt, im Goldbergwerk, in den Neger-slums und schließlich im Dienst einer Verbrecherbande sind dramatisch und dennoch mit großer Schlichtheit geschildert. Kolisile kehrt nach Hause zurück, ohne den Seinen Hilfe bringen zu können.

Das Hebel-Brevier. Verlag Herder, Freiburg. Die unsterblichen Geschichten Johann Peter Hebels erscheinen hier in Gestalt eines modernen Hausbuches. Mit humorvollen Zeichnungen ganz reizend ausgestattet, leben die altvertrauten Geschichten vom Zundelfrieder, vom Kannitverstan und all den anderen wieder auf. Ein richtiges Familienbuch.

Helmut Holthaus: Justus und Angelo. Verlag Josef Knecht, Frankfurt. Was diese beiden Knaben so Tag für Tag verüben, muß dem Leser, der selbst Kinder hat, außerordentlich vertraut vorkommen. Hier spürt man: alles ist erlebt, nichts erfunden. Und wie Holthaus das schreibt, das ist so herrlich, daß man Tränen lacht, die „bösen“ Kinder tief ins Herz schließt und das Buch am liebsten gleich allen netten Menschen schenken möchte.

Neue Bände der Herder-Bücherei: Wilhelm Hausenstein: Das Land der Griechen. Der verstorbene Diplomat und Kunsthistoriker schrieb ein ganz vom humanistischen Geist getragenes



Reisebuch. Landschaft, Menschen, Kunst, Geschichte und Gegenwart sind zu einem lebendigen Ganzen verwoben worden, so überzeugend, daß sich der Leser von Anfang an in eine andere Welt versetzt glaubt, eine Welt, in der Antike und unser Zeitalter eins sind. Das Taschenbuch hat einen 16seitigen, gut ausgewählten Bildteil. — **Anton Tschedow:** Rothschilds Geige. Acht Erzählungen des großen russischen Dichters sind hier zusammengefaßt. Die schwermütigen Novellen haben im Laufe eines halben Jahrhunderts nichts von ihrer Eindringlichkeit eingebüßt. Hart und doch versöhnlich schildern sie die Armseligkeit des menschlichen Daseins.

Catherine Cookson: Das Persönchen und der Teufel. Verlag Herder, Freiburg. Der außergewöhnliche Erfolg der beiden Persönchen-Romane von Catherine Cookson zeigt, daß heute nach Büchern verlangt wird, die unser Leben nicht pessimistisch, sondern humorvoll und bejahend, aber durchaus realistisch darstellen. Auch der dritte Band ist wieder so recht nach dem Herzen des heutigen Menschen geschrieben, der eine entspannende, aber gehaltvolle Lektüre sucht.

Ruth Schaumann: Der Weihnachtsstern. Verlag Herder, Freiburg. Ein Weihnachtsbuch mit Kurzgeschichten und Gedichten einer gefühlsbetont erzählenden Schriftstellerin. Einige der Gedichte eignen sich sehr dazu, Kindern vorgelesen zu werden, die anderen Texte mögen die Erwachsenen zum Nachdenken anregen.

Richard Gäng: Der unheimliche Mitspieler. Verlag Herder, Freiburg. Bodständige Geschichten aus dem Schwarzwald, mit Lebensfreude, Nachdenklichkeit und Naturverbundenheit geschrieben. Eigenwillige „Käuze“ und lebenswerte Naturkinder bevölkern dieses unterhaltsame Buch.

Huberta von Bronsart: Astronomie für Liebhaber, Verlag Herder, Freiburg. Die regelmäßigen Sternkarten in Tageszeitungen und Zeitschriften beweisen, wie viele Amateur-Astronomen es gibt, die nicht nur Freude am Sternenhimmel haben, sondern auch Genaues darüber wissen wollen. Für sie alle schrieb Huberta von Bronsart dieses wissenschaftlich fundierte, dabei leicht verständliche Buch, das in zwölf Monatsabschnitten viel Wissenswertes enthält. Viele ausgezeichnete Abbildungen.

Kurt Vethake: Das Geheimnis der verbotenen Stadt. Verlag Herder, Freiburg. Dieses Jungenbuch enthält zwei Tatsachenberichte aus der Welt der Forschung. Sachlich, aber überaus spannend, im besten Reportagestil, erzählt K. Vethake einmal von den Erlebnissen französischer Höhlenforscher in den Pyrenäen und das andere Mal von der abenteuerlichen Suche nach

einer vergessenen Stadt in der Wüste. Übrigens: auch Erwachsene können dieses Buch lesen.

Das sollten Sie hören:



Die Deutsche Grammophon-Gesellschaft legt eine neue Aufnahme der „Großen Messe h. Moll“ von Mozart vor (Best.-Nr. LPM 18 624).

Das monumental angelegte Werk, vom Meister als Fragment hinterlassen, ist musikalisch ungewöhnlich interessant.

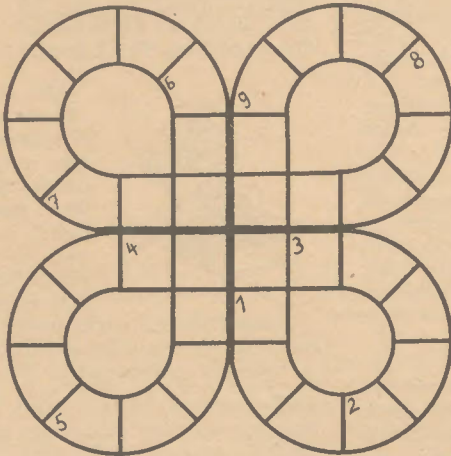
Stellenweise verrät es starke Einflüsse der Barockmusik, vor allem auch von Händel, andere Teile sind reiner, typischer Mozart. Ferenc Fricsay, der das Radio-Symphonie-Orchester (Berlin) dirigiert, hebt das musikantische gegenüber dem sakralen Element hervor. Der Chor der St. Hedwigs-Kathedrale und die Solisten Hertha Töpfer, Ernst Haefliger, Ivan Sardi, vor allem aber der strahlende Sopran Maria Staders tragen zu einem großen musikalischen Erlebnis bei. — Die gleiche Gesellschaft hat jetzt Carl Maria von Webers Oper „Der Freischütz“ auf zwei Langspielplatten mit Textbuch in einer geschmackvollen Kassette herausgebracht. Unter der Leitung von Eugen Jochum singen und spielen namhafte Solisten, sowie der Chor und das Sinfonie-Orchester des Bayrischen Rundfunks. Die Aufnahme der gesamten Oper ist hervorragend und vermittelt einen Kunstgenuß eigener Art. (Best.-Nr. 18 639 A).

Aus dem Reich der leichten Muse wählten wir drei Polydor-Platten aus. Lolita singt, begleitet von dem Westminstertrio „Seemann, deine Heimat ist das Meer“ und drei weitere Songs, die wieder „ankommen“ werden. (Best.-Nr. Polydor 21 309 EPH). „Kalkutta liegt am Ganges“ kann man immer wieder hören, zumal das bekannte Orchester Werner Müller es interpretiert. (Best.-Nr. Polydor 24 333 B). Seit 25 Jahren singt Willi Schneider seine gemütvollen Lieder namentlich zur Freude der reiferen Jugend auf Schallplatten. Zu diesem Jubiläum kommen zwei neue, ansprechende Titel heraus: „Meine Herzensmelodie“ und „Es braucht alles seine Zeit“ (Best.-Nr. Polydor 24 323).

Ariola-Schallplatten haben ihr Repertoire mit netten Beiträgen für jeden Geschmack erweitert. Dalida singt in der ihr eigenen Art „Milord“ und „Romantica“ (Best.-Nr. 35 330 A) und Otto Kernbach bietet eine bunte Rheinländer-Melodienfolge unter dem Titel „Kinder, wie die Zeit vergeht“ (Best.-Nr. 36 750 C). — Das Waldner-Duo und Friedel Wendel mit seinem Orchester singen und spielen zwei reizende Lieder „Der alte Straßenmusikant“ und „Förster-Annemarie“, die jeder immer gern hört. (Best.-Nr. 35 384 A).

Raten Sie mit . . .

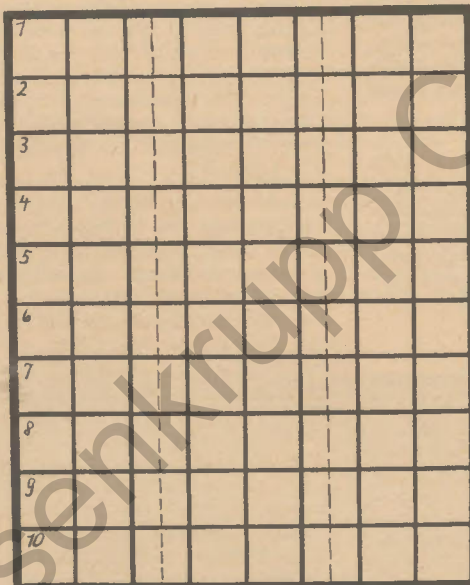
Die Wortkette



1—2 Unwahrheit, 2—3 Gewürzflüssigkeit, 3—4 durchsichtiges Produkt, 4—5 Stadt in Westfalen, 5—6 Heilmethodik, 6—7 Frauenname, 7—8 Sportgerät, 8—9 Rauchniederschlag, 9—1 Unterkunft für Tiere.

Schachtelrätsel

In die waagerechten Zeilen sollen immer zwei ineinander verschachtelte Wörter aus je fünf Buchstaben eingetragen werden und zwar so, daß die beiden letzten Buchstaben des ersten Wortes auch gleichzeitig die beiden ersten Buchstaben



des zweiten Wortes sind. Die einzelnen Wörter haben folgende Bedeutung (die Bedeutung des zweiten Wortes steht immer in Klammern hinter der Bedeutung des ersten Wortes):

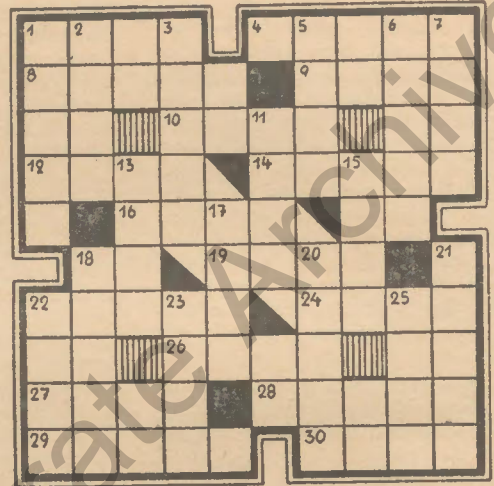
1. Nach der Schulzeit geht man in die... (der Platz, wo die Schiffe ankern), 2. ein leichtes Holzhaus für den Garten (ein Mädchenname), 3. Himmelskörper (Witterungserscheinung), 4. Fischfanggerät (Not, kümmerliches Leben), 5. Papiergeld (ein Stück Land im Wasser), 6. Mistgabel (Schmuckstück), 7. eine Südfrucht (sandiges Hochland neben der Marsch), 8. Stadt im Rheinland (der Sohn des Sohnes), 9. nasse Erde (ein Haarbüschel), 10. Ortssystem für Flugzeuge und Schiffe (Aufbewahrungsort für Akten und Dokumente). ch = ein Buchstabe. Wenn alle Wörter richtig ge-

raten sind, so ergeben die Buchstaben auf den beiden gestrichelten Linien, von oben nach unten gelesen, ein altes Sprichwort.

Eingesandt von Lehrling Klaus Metzger

Kreuzwort-Rätsel

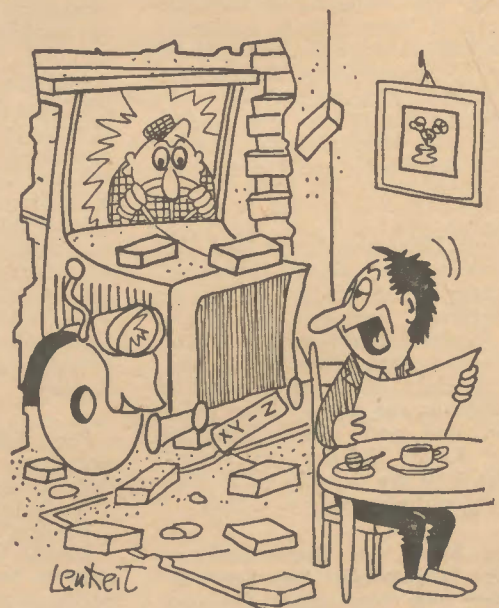
Waagerecht: 1. Meeresalge, 4. Tiererzählung, 8. germanische Göttin, 9. Ziergefäß, 10. Insel im Mittelmeer, 12. weiblicher Vorname, 14. Lebensabschnitt, 16. Nebenfluß der



Donau, 18. Spielkarte, 19. Haushaltsplan, 22. Teil der Kirche, 24. Seuche, 26. Teil der Flinte, 27. Backmasse, 28. altrömische Münze, 29. Musikinstrument, 30. Jungtier.

Senkrecht: 1. Asiatisches Hochland, 2. Grafen, Freiherrn, Barone, 3. Gesteinsart, 5. Wechselbürgschaft, 6. chemische Verbindung, 7. Stadt in Hannover, 11. der Mode unterworfenene Manneszierde, 13. Tücke, 15. Kopf (französisch), 17. Zeitraum, 18. Nebenfluß der Weser, 20. Kernfrucht, 21. heftiger Wind, 22. Fahrzeug, 23. Meerespflanze, 25. Reich in Hinterindien.

Auflösungen der Rätsel an anderer Stelle des Heftes



„Mensch, anklopfen kannst du wohl nicht!“

Sieben von vierzehn jungen Spaniern, die in Heckershausen untergebracht sind. Vorn sitzend Javier del Olmo, stehend von links nach rechts Francisco José Tous, Manuel de la Rosa, Miguel Bruno, Candido Calzada, Fernando Caro, José Morales. Man sieht, daß es ihnen in Deutschland gefällt und daß sie ihre spanische Fröhlichkeit mitgebracht haben.



Gute Arbeit - schlechtes Wetter

Die ersten spanischen Facharbeiter haben sich schon bei Henschel eingelebt

Vom deutschen Regenwetter enttäuscht, über den guten Kontakt zu den freundlichen Einwohnern von Heckershausen erfreut, stolz auf die trotz Sprachschwierigkeiten einwandfreie Verständigung über technische Fragen im Betrieb, an das hiesige Essen schon halbwegs gewöhnt und fest entschlossen, im Heckershäuser Fußballverein aktiv mitzuwirken, ziehen sieben junge Spanier, die bei Henschel arbeiten und in Heckershausen wohnen, ein überwiegend günstiges Fazit aus den ersten Wochen ihres Deutschlandaufenthaltes.

Zwei von ihnen sind schon länger im Lande. Miguel Bruno, jetzt Dreher im Henschel-Getriebebau, kam vor drei Jahren nach Deutschland. Er spricht fast fließend deutsch, dolmetscht für seine Kameraden und hilft ihnen oft bei Formalitäten. José Morales, der seit acht Monaten in der Bundesrepublik ist, kann sich auch in deutsch verständigen. — Alle anderen helfen sich vorläufig beim Einkaufen und im Betrieb mit der Zeichensprache. Das geht über Erwarten gut.

Francisco José Tous, im Maschinenbau in M 41 beschäftigt, erzählte uns acht Tage nach seiner Ankunft (er kam

genau an seinem 29. Geburtstag in Deutschland an): alles Technische läßt sich durch Zeichen leicht erklären. Mit ein paar Handgriffen zeigt der Meister oder der Vorarbeiter, was zu tun ist, wie die Maschinen bedient werden. Das versteht man ohne Worte. Nur, wenn es sich um mehr persönliche Fragen handelt, die mit dem Meister, dem Betriebsrat oder der Personalabteilung zu klären sind, muß der Miguel Bruno mitgehen oder ein anderer Dolmetscher helfen.

Zum Leiter der Personalabteilung für Lohnempfänger, Prok. Otto Markert, und seinen Mitarbeitern kommen die Spanier mit allen persönlichen Fragen, oft auch mit ihren Familiensorgen.

Die Trennung von der Familie ist die größte Sorge vieler Spanier. Einer von ihnen wäre an einem Wochenende fast nach Spanien geflogen, um nach dem Rechten zu sehen. Bei seiner Abreise war seine Mutter schwer krank gewesen, dann blieb er zwei Monate lang ohne jede Nachricht. Buchstäblich in letzter Minute — er bemühte sich bereits um einen Flugplatz — kam ein Brief von der Mutter. Sie schrieb, es ginge ihr nun schon viel besser.

Die Personalabteilung ist jetzt energisch auf der Suche nach einem geeigneten möblierten Zimmer, in dem ein anderer junger Spanier mit seiner Frau leben kann. Das erste Kind ist vor kurzem, wenige Tage alt, gestorben. Nun soll seine Frau nicht allein bleiben.

In dem Privathaus in Heckershausen wohnen 14 Spanier. Man trifft sie nur selten gleichzeitig zu Hause an. Sie arbeiten bei Henschel in mehreren Schichten. Sonntags, wenn sie alle frei haben, nehmen viele von ihnen den Bus nach Harleshausen, um dort in die Kirche zu gehen.

Zwischen ihnen und ihren deutschen Nachbarn hat sich in kurzer Zeit eine herzliche Freundschaft entsponnen. Familienfotos werden ausgetauscht, die Familien laden die Männer aus Spanien zum Fernsehen ein, und als neulich einer der Spanier krank war, besuchten ihn sämtliche Kinder aus dem Haus, um ihm gute Besserung zu wünschen.

Insgesamt sind an die fünfzig Spanier bereits in Kassel eingetroffen, um bei Henschel zu arbeiten. Weitere 250 werden erwartet. Sie werden in den neu aufgestellten Baracken am Struthbachweg wohnen.

„Die Personalabteilung tut, was sie kann, um den Spaniern das Eingewöhnen zu erleichtern,“ sagt Prokurist Markert. „Wir würden uns aber sehr freuen, wenn das, was in Heckershausen bereits geschieht, auch für die in Kassel untergebrachten Spanier möglich wäre: daß Patentfamilien sie einladen und sich um sie kümmern.“

Gewiß darf es auf deutscher Seite als Kompliment aufgefaßt werden, daß viele Spanier bereits die Absicht geäußert haben, für immer in Deutschland zu bleiben.



Was Miguel gekocht hat, scheint José zu schmecken, und Manuel und Candido freuen sich offenbar auf dieses gelungene Essen. In der Mitte Frau Grunewald, die im gleichen Haus wohnt, in der Wohnung der Spanier für Sauberkeit und Ordnung sorgt und in allen Situationen einen guten Rat weiß.

MOSKAU IST NICHT RUSSLAND

Reisenotizen von Dir. Carl J. B. Bäckmann

Es dämmerte bereits, als die Maschine der Aeroflot, eine Iljuschin 18, auf dem Flughafen in Moskau landete. Auf der Fahrt in die Stadt waren nur noch die Konturen der Neubauten zu sehen, die errichtet werden, um der großen Wohnungsnachfrage in dieser Stadt gerecht zu werden. Angeblich hat Moskau elf Millionen Einwohner, und etwa sechs Millionen davon sollen seit Kriegsbeginn zugezogen sein.

Moskau ist eine internationale Großstadt mit östlichem Charakter, mit breiten, sauberen Straßen und Plätzen, einer erstaunlichen Sauberkeit, der man auch in den zahlreichen Bussen und in der vielgerühmten prunkvollen Untergrundbahn begegnet.

friedenen Eindruck machen. Aber es ist schwer, fast unmöglich, Kontakt mit den Russen auf privater Ebene zu bekommen. Man kann also als Reisender kaum etwas darüber erfahren, wie der Durchschnittsbürger in Rußland lebt und welche Gedanken er sich macht.

Die Hotels und Restaurants in Moskau, soweit sie von INTOURIST betrieben werden, sind ausgesprochen europäisch und gut. Aber Moskau ist nicht Rußland, sondern mehr vielleicht das Endziel einer Entwicklung, das zentrale Prunkstück, das für den Kom-

russischen Dörfern früherer Zeiten unterscheiden.

Die berühmte Kirche des Klosters von Sagorsk ist für die Gläubigen der gesamten Umgebung ein Anziehungspunkt. Das russische Volk ist nach wie vor sehr religiös, die Kirchen sind häufig überfüllt. Vor der Klosterkirche in Sagorsk steht der „heilige Brunnen“, dessen Wasser als wundertätig gilt. Dieser Brunnen ist ständig von vielen Menschen umlagert, die etwas von diesem wundertätigen Wasser mit nach Hause nehmen wollen.

Erstaunlich ist es, wie gerade in letzter Zeit wieder die Geschichte des rus-

Oben: Blick auf die Moskauer Prachtstraße „Leningradskaia-Prospekt“ mit ihren Wohnblocks. Ganz im Hintergrund links die Universität in den Leninhügeln. Die Aufnahme wurde vom 28. Stockwerk des „Ukraina“-Hotels aus gemacht.

Rechts: Auf dem Gelände der ständigen Industriesausstellung in Moskau steht dieser Brunnen mit den vergoldeten Statuen, von denen jede eine der Sowjetrepubliken verkörpert. Vor dem Brunnen läßt sich gerade eine Kosakengruppe fotografieren. — Ganz rechts: Um das Mausoleum im Kreml besichtigen zu können, warten die Menschen geduldig viele Stunden lang. Rechts der Kreml, ganz hinten die berühmte Wassili-Blashenny-Kathedrale.



Die Straße von Moskau nach Sagorsk wirkt in ihrer etwas schwermütigen Eintönigkeit typisch russisch. Das Auto, das dem alten Opel-Kadett so ähnlich sieht, ist ein Moskowitsch.



Es ist nicht schwer, ein Touristen-Visum für Moskau zu bekommen. Ein Flugschein und ein Arrangement mit INTOURIST genügen, um 8 bis 14 Tage dort verbringen zu können. Es gibt sehr viele Touristen in Moskau, erstaunlicherweise nicht nur aus den Ostblockstaaten, sondern auch aus Westeuropa und vor allen Dingen aus Nordamerika. Soweit man als friedlicher Reisender Moskau besucht, dürfte man kaum mit Einschränkungen zu rechnen haben, weder in bezug auf das Fotografieren noch auf die Bewegungsfreiheit in der Stadt und der näheren Umgebung.

Anfänglich ist man beeindruckt von der ländlich anmutenden Kleidung und dem Aussehen der Bevölkerung, doch nach vier bis fünf Tagen sieht man die modischen Unterschiede nicht mehr, sondern nur noch die Gesichter, die zum großen Teil einen fröhlichen, zu-



munismus werben soll. Als solches wird es den zahlreichen Delegationen aus allen Teilen des Landes vorgeführt. Man sieht sehr viele Gruppen von jungen Leuten, die im Rahmen stark verbilligter Reiseprogramme aus Entfernungen von mehreren tausend Kilometern in die Hauptstadt kommen. Mit malerischen Nationaltrachten beleben sie das Stadtbild. Für viele ist die Moskaufahrt sicherlich die erste große Reise ihres Lebens.

Für mich wäre es interessant gewesen, eine längere Reise durch die weiten Gebiete Rußlands zu machen, um einen Vergleich zu haben zu der Großstadt Moskau. Ein kurzer Abstecher nach dem Kloster Sagorsk, etwa 90 km von Moskau entfernt, zeigte mir schon, daß sich die Dörfer auch in der näheren Umgebung in ihren Holzbauten und ihrer Art kaum von den

sichen Reiches hervorgehoben wird und wie auch die alten Kulturdenkmäler gepflegt werden. Der Besuch des Kreml ist jetzt der Bevölkerung freigegeben und die Gebäude, Kathedralen und vor allem die Schatzkammer weisen die Besucher auf die reiche Geschichte des Landes hin.

Bei den Verhandlungen, die ich in Moskau zu führen hatte, konnte ich feststellen, daß man auch in diesem Lande unserem Werk und seinen Erzeugnissen großes Interesse entgegenbringt. Henschel ist auch hier ein Begriff für vertrauenswürdige Wertarbeit und man sagte mir viel Freundliches über unser Werk.

Rechts von oben nach unten: die Wassili-Blashenny-Kathedrale im Kreml; die Klosterkirche von Sagorsk mit dem Heiligen Brunnen; Gottesdienst in der Klosterkirche von Sagorsk.



Von der OHG zur Aktiengesellschaft

Über die Rechtsformen der Unternehmen

Wer ein Unternehmen gründen will, braucht Geld. Die Höhe des Geldbedarfs richtet sich nach der Art des geplanten Unternehmens. Ein Bäcker, der sich selbstständig machen (das heißt Unternehmer werden) will, benötigt eine vollständige Backstube, einen eingerichteten Laden, dazu Mehl und alle Hilfsmittel, die für eine Bäckerei nötig sind. Gemessen an dem Geldbedarf des Bäckers ist zum Beispiel der einer Automobilfabrik natürlich sehr viel größer. Beiden Fällen ist jedoch gemeinsam, daß neue Unternehmen nur entstehen können, wenn die Geldmittel dafür vorhanden sind. Die Frage, wie diese Mittel beschafft werden sollen, ist in den meisten Fällen zugleich entscheidend dafür, in welcher Rechtsform das einzelne Unternehmen betrieben wird. Das Wirtschaftsleben im Zusammenhang mit der Rechtsordnung hat dafür eine Reihe von Möglichkeiten geschaffen, von denen sich jeder zukünftige Unternehmer diejenige aussuchen kann, die ihm für seine Verhältnisse am besten geeignet erscheint.

Die Einzelfirma

Wenn Herr Meyer selbst genug Geld hat, um ein Geschäft — sagen wir eine Bäckerei — zu gründen, dann wird er das im allgemeinen als Einzelkaufmann tun. Er macht dann zwischen seinem Privatvermögen und seiner Firma keinen Unterschied. Für ihn sind beide dasselbe — aber auch für seine Gläubiger, das heißt für die Leute, die von Meyer Geld zu bekommen haben. Denn wenn Herr Meyer das Mehl oder die Miete nicht bezahlen kann, können sich seine Gläubiger an allem schadlos halten, was Herrn Meyer gehört. Der Einzelkaufmann Meyer hat also nicht nur ganz allein die Aussicht auf Gewinn, er haftet auch ganz allein, und zwar mit seiner gesamten Habe.

Der Einzelkaufmann (die „Einzelfirma“) ist bei uns die weitaus häufigste Unternehmensform. Mindestens jedes



dritte Unternehmen ist eine Einzelfirma; vor allem die sogenannten Einzelhandelsgeschäfte (zum Beispiel die meisten Fachgeschäfte des Textil-, Lebensmittel- und Tabakwarenhandels) sind Einzelfirmen. Normalerweise wächst mit der Größe des Unternehmens auch die Anzahl derer, denen es gehört.

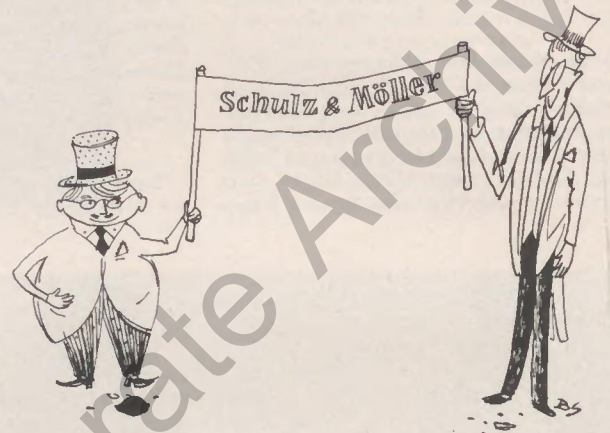
Die stille Gesellschaft

Nehmen wir einmal an, Herr Schulz wolle ein Textilgeschäft eröffnen, verfüge aber nicht über genug eigenes Geld. Schulz hat jedoch einen Bekannten, der ihm das, was noch fehlt, zur Verfügung stellen kann. Dieser Bekannte will ihm aber kein Darlehen geben, sondern in das Geschäft mit eintreten. Andererseits möchte dieser Bekannte jedoch vermeiden, für Außenstehende erkennbar werden zu lassen, daß er an Schulzes Geschäft beteiligt ist. Dieser Wunsch kann erfüllt werden. Der Bekannte Schulzes wird dessen „stiller“ Teilhaber oder dessen „stiller Gesellschafter“. Dazu bringt er in Schulzes Textilgeschäft eine sogenannte „stille“ Einlage ein. Mit dieser Einlage nimmt er am Gewinn, aber auch am Ver-

lust teil. Wird die Einlage vom Verlust aufgezehrt, dann verliert der Bekannte das, was er eingebracht hat. Er haftet jedoch nicht für die weitergehenden Verluste. Die Gläubiger können sich in diesem Fall nur an Schulz, nicht jedoch am „stillen Gesellschafter“ schadlos halten.

Die offene Handelsgesellschaft (OHG)

Anders liegen die Dinge, wenn der besagte Bekannte als Teilhaber offen in Erscheinung treten will. Zu diesem Zweck kann er — nennen wir ihn Möller — mit Schulz



eine „Offene Handelsgesellschaft“ (OHG) gründen. Ihre gemeinsame Firma heißt dann entweder „Schulz & Möller“ oder „Schulz & Co.“ oder auch „Möller & Co.“. Schulz und Möller sind gemeinsam und für jeden erkennbar Inhaber des Unternehmens. Jeder ist Gesellschafter. Wieviel Geld jeder von ihnen in die Firma einbringt, machen sie untereinander aus. Es kann sogar so sein, daß der eine die gesamte erforderliche Geldsumme zur Verfügung stellt, und der andere nur seine Fachkenntnisse mitbringt. Nach außen spielt das keine Rolle, denn den Gläubigern des Unternehmens haftet jeder von ihnen mit seinem ganzen Privatvermögen für alle Schulden ihrer gemeinsamen offenen Handelsgesellschaft.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH)

Nun kann es aber sein, daß sowohl Schulz wie Möller einen möglichen finanziellen Verlust einschränken wollen. Denselben Wunsch können auch noch einige andere Leute haben, deren Geld für das geplante Unternehmen erwünscht ist. Diese Einschränkung ist bei der „Gesellschaft mit beschränkter Haftung“ (GmbH) möglich. Bei ihr ist jeder Gesellschafter am „Stammkapital“ des Unternehmens — es muß mindestens 20 000 DM betragen — beteiligt, wobei die einzelnen Anteile verschieden groß sein kön-

HENSCHEL-WERKE
G · M · B · H

nen. Wie groß der einzelne Anteil ist, wird im Gesellschaftsvertrag festgelegt und in das Handelsregister ein-

getragen. Dann aber haftet auch jeder nur mit seinem Geschäftsanteil, das heißt, er kann nur diese Stammeinlage verlieren. Auf sein übriges Vermögen können die Gläubiger der GmbH nicht zurückgreifen.

Die Kommanditgesellschaft

Unsere Rechtsordnung kennt auch eine Mischform zwischen der Offenen Handelsgesellschaft und der Gesellschaft mit beschränkter Haftung: die Kommanditgesellschaft (KG). Einige ihrer Gesellschafter (man nennt sie Kommanditisten) bringen — wie bei der GmbH — nur Einlagen von bestimmter Größe ein und haften auch nur in deren Höhe. Ein anderer Gesellschafter dagegen (er heißt Komplementär) beteiligt sich ohne diese Begrenzung und haftet voll mit seinem Vermögen.

Die Aktiengesellschaft

Schließlich ist noch die Aktiengesellschaft (AG) zu nennen. Sie ist die wichtigste Rechtsform für Unternehmen mit besonders großem Geldbedarf und geeignet, Tausende von Menschen an einem Unternehmen zu beteiligen, die einander gar nicht kennen. Das Kapital einer Aktiengesellschaft beträgt oft hundert und noch mehr Millionen DM. Dieses sogenannte Grundkapital ist in Aktien aufgeteilt, deren jede im allgemeinen auf 100 oder 1000 DM lautet. Jeder kann diese Aktien bei einer Bank oder — über eine Bank — an der Börse kaufen. Die Aktie ist nämlich — von Ausnahmen abgesehen — nicht an einen bestimmten Eigentümer gebunden. Das hat den Vorteil, daß jeder Aktionär seine Aktien jederzeit wieder verkaufen kann. Der Wert der Aktie richtet sich nach dem Wert der Aktiengesellschaft. Eine Gesellschaft, die mit

Gewinn arbeitet, vermehrt ihren Wert. Damit wächst auch der Wert der Aktien. Deshalb liegt der Preis, der für eine Aktie gezahlt werden muß, ihr „Börsenkurs“, im allgemeinen über dem Wert (Nennwert), der auf der Aktie in DM angegeben ist.

Die Aktiengesellschaft kann sich außerdem zusätzlich Geld dadurch beschaffen, daß die Hauptversammlung ihrer Aktionäre eine sogenannte Kapitalerhöhung beschließt, wodurch neue Aktien entweder von den bisherigen Aktionären oder auch von anderen Leuten gekauft werden können. Die Beteiligung der Aktionäre am Geschäftserfolg geschieht in Form eines Gewinnanteils (Dividende), der in Prozenten des Nennwertes der Aktie verteilt wird. Werden beispielsweise zehn Prozent Dividende „ausgeschüttet“, dann sind das für eine Aktie mit dem Nennwert „100 DM“ zehn Mark. Das geschieht ohne Rücksicht darauf, wieviel der Aktionär für seine Aktie bezahlt hat oder für wieviel er sie verkaufen könnte. Arbeitet eine Aktiengesellschaft ohne Gewinn, bekommt der Aktionär keine Dividende. Macht sie hingegen so große Verluste, daß schließlich ihr Vermögen kleiner ist als ihr Grundkapital, dann muß die Aktiengesellschaft dieses Grundkapital verkleinern, das heißt in der Börsensprache, sie muß ihre Aktien zusammenlegen. Geschieht dies zum Beispiel im Verhältnis 2:1, so erhält der Aktionär für zwei alte Aktien nur eine neue; er erleidet also einen nicht unwesentlichen Verlust. So steht auch bei der Aktiengesellschaft neben dem Gewinn die Möglichkeit, das Geld, das man dem Unternehmen zur Verfügung gestellt hat, teilweise oder auch ganz zu verlieren. Das persönliche Vermögen des Aktionärs haftet jedoch für die Schulden der Aktiengesellschaft nicht.

(Aus „Heim und Werk“)

Einsatzübung des Arbeiter-Samariterbundes

„Explosion in der Lackiererei der Henschel-Werke!“ Schrill heulten die Alarmglocken bei der Werksfeuerwehr und dem Werkschutz, und Minuten später rasten die Wagen zum Werk Mittelfeld. Aus der Lackiererei drangen dichte Rauchwolken. „12 Mann vermißt“ meldete der Betriebsführer, und schon wurde beim Arbeiter-Samariter-Bund Großalarm gegeben. Während die Werksfeuerwehr den Herd aus allen Rohren bekämpfte und die ersten Männer sich einen Weg in die Halle bahnten, rollten bereits Einsatzwagen auf Einsatzwagen des Arbeiter-Samariter-Bundes heran. Der Brand war schon eingedämmt, als die Einsatztrupps des ASB mit Helm und Rauchmaske in die Halle eindrangten, um die Verletzten zu bergen. Von einem Funksprechwagen aus wurde der Einsatz geleitet.



Helferinnen des Arbeiter-Samariterbundes sorgen für die Verletzten



Unsere Feuerwehr im Einsatz

In kürzester Zeit waren die Zelte der Sanitäter aufgebaut und ein behelfsmäßiger Verbandsplatz eingerichtet worden, als auch die Sanitätstrupps die „Verletzten“ auf Tragbahnen herausschafften und sie zum Verbandsplatz trugen, wo Erste Hilfe geleistet wurde. Ein in der Lackiererei Beschäftigter konnte nur „tot“ geborgen werden.

So könnte es auch im Ernstfall zugehen. Aber es war nur eine Großereignis-Übung des Arbeiter-Samariter-Bundes in Verbindung mit unserer Werksfeuerwehr und unserer Werkspolizei an einem Samstagvormittag im Werk Mittelfeld. Die Übung klappte wie am Schnürchen, und der Leiter unseres Werkschutzes, Heinrich Stein, und der Leiter unseres Sicherheitsdienstes, Karl Dreiling, waren mit dem Einsatz unserer Feuerwehr sehr zufrieden.

Eine nette Episode ereignete sich an diesem Vormittag am Rande: Ein eindringender Sanitätstrupp griff sich einen im Hintergrund stehenden Mann. Trotz Protestes gurteten sie ihn auf der Bahre an und wollten ihn abtransportieren. Der Irrtum klärte sich dann schnell: Der Mann war gar kein „Verletzter“ oder „Vermißter“, sondern ein Werkmann, der in der Schicht arbeitete und einen Blick auf die „Katastrophenstätte“ werfen wollte.



Bundesinnenminister Dr. Schröder stattete den Henschel-Werken einen Besuch ab und zeigte sich von den Produktionsstätten sehr beeindruckt. Der Minister wurde von seinem persönlichen Referenten Dr. Simon begleitet. Unser Bild zeigt von links nach rechts Freia Göttgens, die dem Minister einen Blumenstrauß überreichte, Dr. Lutz, Dr. Junk, Minister Dr. Schröder und Direktor Fiedler.

Diesel-Lok mit 4000 PS

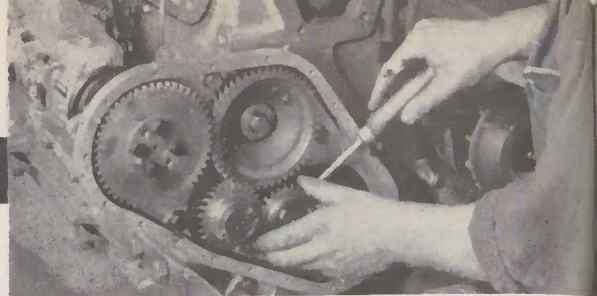
Ende des nächsten Jahres wird die Bundesbahn eine 4000 PS starke CC-diesel-hydraulische Lokomotive einsetzen, die von den Henschel-Werken in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt München entwickelt worden ist. Diese schwere Lok erhält eine Zwei-Motorenanlage, wird ein Dienstgewicht von 120 t haben und die Typenbezeichnung V 320 tragen. — Die V 320 ist die größte diesel-hydraulische Lokomotive, die Henschel bisher gebaut hat. Das Programm der Henschel-Werke umfaßt auf dem Sektor der Diesel-Lokomotiven heute DH-Loks von 120 bis 4000 PS und DE-Loks von 600 bis 4400 PS.

Herbert Coutinho

hat seine Henschel-Geschäftsanteile, die 27,5 Proz. des Stammkapitals betragen, an seinen Mitgesellschafter Dr. Fritz = Aurel Goergen sowie mit einem Teilbetrag an François Grunwald, Frankfurt/Main, verkauft.

Nicht mehr unter uns

- Schlosser Wilhelm Reinhold, geb. 5. April 1910, gestorben am 10. September 1960.
- Kfm. Sachbearbeiter Franz Hardt, geb. 13. März 1902, gestorben am 18. September 1960.
- Kranfahrer Wilhelm Kreher, geb. 15. März 1911, gestorben am 19. September 1960.
- Schlosser Wilhelm Strieder, geb. 8. April 1904, gestorben am 22. September 1960.
- Schlosser Rudolf Theimer, geb. 26. August 1913, gestorben am 24. September 1960.
- Rentner Albert Gorzelany, geb. 5. November 1905, gestorben am 7. September 1960.
- Rentner Karl Kilian, geb. 15. August 1890, gestorben am 9. September 1960.
- Rentner Johannes Leimbach, geb. 27. Oktober 1885, gestorben am 13. September 1960.
- Rentner Heinrich Horn, geb. 7. November 1883, gestorben am 13. September 1960.
- Rentner Konrad Diedrich, geb. 15. Mai 1883, gestorben am 26. September 1960.
- Rentner Heinrich Thiel, geb. 5. Februar 1892, gestorben am 29. September 1960.



Siegreiche ZWB-Fußballer

Nach Dienstscluß, in der Abenddämmerung und in strömendem Regen, traten auf dem Henschel-Sportplatz in Rothenditold Auswahlmannschaften der Abteilungen GSR (Revision) und ZWB (Betriebswirtschaftliche Abteilung) zu einem Fußballspiel an. ZWB, verstärkt durch den Torschützen Biermann aus ZRB (Betriebsbuchhaltung) siegte überlegen mit 3:0. Wolfgang Biermann schöß zwei Tore, Dr. Reichert eins. Zehn Zuschauer, die begeistert bis zum Ende des regenreichen Spiels ausharrten, waren gegenüber den 22 Spielern in der Minderzahl, sparten jedoch nicht mit Beifall und anfeuernden Rufen. Weitere Fußballspiele sind geplant.

Dir. Dr. Erich Tibi
ist zum Vorstandsmitglied der Henschel-Flugzeugwerke berufen worden und wird in kollegialer Zusammenarbeit mit Direktor Thiedemann das Unternehmen führen. Dr. Tibi wird die Leitung der Flugzeugwerke übernehmen, wenn Dir. Thiedemann, der in diesen Tagen 71 Jahre alt wurde, in den Aufsichtsrat der Flugzeugwerke übertreten wird.

Oberst Cassarts Wagen in Sicherheit

Das Henschel-Fahrzeug vom Typ HS 120 A, mit Spezialaufbau, mit dem der belgische Oberst a. D. Jean Cassart Anfang dieses Jahres zu einer großen Afrikafahrt startete und das er während der Unruhen im Kongo in Coquilhatville einem ungewissen Schicksal überlassen mußte, ist dort unversehrt wieder aufgefunden worden. Erst vor kurzem, als man fast schon die Hoffnung aufgegeben hatte, erhielten Oberst Cassart und die Henschel-Werke die Gewißheit, daß der Wagen unbeschädigt blieb. Das Fahrzeug wird jetzt auf dem Wasserweg von Coquilhatville zu unserer Vertretung in Leopoldville gebracht.

So viele

prominente Gäste und gute Freunde des Hauses haben uns während des Jubiläumsmonats besucht, daß wir sie an dieser Stelle, im Rahmen unseres sonst üblichen „Gästebuches“ nicht nennen können.

Sie haben geheiratet

Wir gratulieren 41 jungverheirateten Henschelanerinnen und Henschelanern: Hildegard Aderhold, geb. Bader, Reinhard Braun, Günther Dippel, Kurt Eckhardt, Herbert Eichel, Oswald Erbs, Erich Frede, Hubert Gartzlaff, Fritz Geiser, Heinrich Geiser, Hugo Gralke, Erhard Gumz, Fritz Guse, Ussama Haffar, Herbert Hauber, Monika Hauber, geb. Wustmann, Karl Hobein, Heinrich Jäger und Frau Edeltraut, geb. Fischer, Franz Jüngst, Heinz Kallweit, Irmgard Kleinke, geb. Rutloff, Wilhelm Lecke, Günter Menger, Walter Nischwitz, Norbert Rinder, Jürgen Rübesam, Herbert Rühl, Herbert Schäfer, Kurt Schäger, Ursel Schaumburg, geb. Schilling, Günter Schisler, Ernst Schulz und Frau Brigitte, geb. Malek, Friedrich Simon, Wolfgang Stieglitz, Helga Thiel, geb. Sommer, Kurt Wandrei, Klaus Wenzel, Karl Wiebach, Franz Wrabletz.

Wir gratulieren

- ... nachträglich zum 70. Geburtstag:
am 26. September Dipl.-Ing. Friedrich Maeder.
- ... zum 65. Geburtstag:
am 6. Oktober Karteiführer Wilh. Rabbenstein,
am 27. Oktober Kranführer Heinrich Kiefer.

Unsere Jubilare im Oktober 1960

Vierzig Jahre im Betrieb

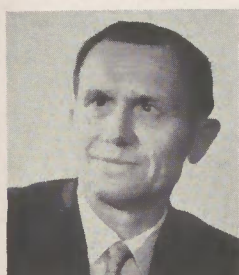


Wilhelm Göbel
Dreher

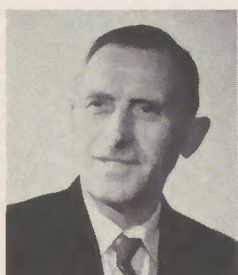


Heinrich Wiederhold
Schlosser

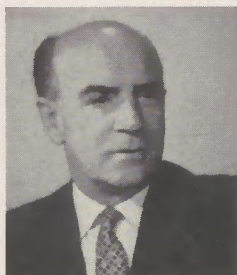
Fünfundzwanzig Jahre im Betrieb



Georg Brede
Schlosser



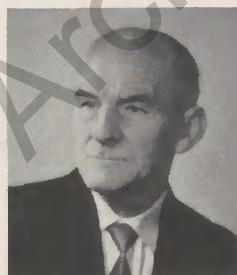
Heinrich Brede
Autog.-Schweißer



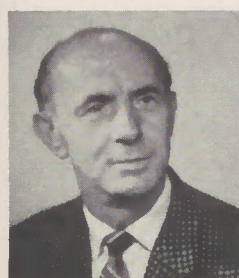
Martin Funk
Schlosser



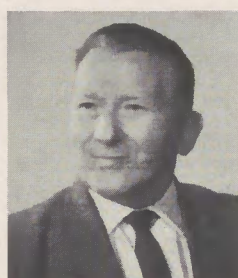
Arno Günther
Schleifer



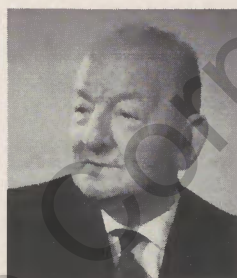
Hermann Harland
Schreiner



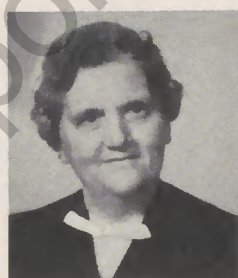
Friedrich Hess
Werkmeister



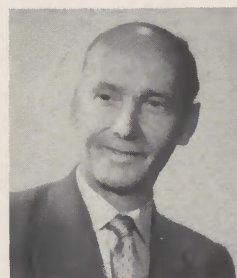
Ludwig Hunold
Schlosser



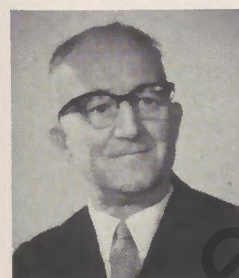
Willy Laurisch
Leiter des Archivs



Grete Lautemann
Sachbearbeiterin



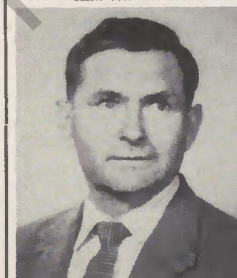
Georg Lingelbach
Schlosser



Christoph Mohr
Fräser



Willi Schaumburg
Registrator



Willi Brede
Bohrer



Johannes Carl
Schreiner

Berichtigung

In der Septemбераusgabe wurden die Bilder der Jubilare Willi Brede und Johannes Carl vertauscht, was wir sehr bedauern. Wir bringen darum die beiden Bilder nebenstehend noch einmal, diesmal mit den richtigen Unterschriften.

Vorschau auf die Jubiläen im November

40 Jahre: Oschmann (35947/3210), 7. 11., Steimar (43889/5542), 21. 11., 25 Jahre: Humburg (39691/2830), 5. 11., Leister (B/7031), 12. 11.

Auflösungen der Rätsel von Seite 16

Wortkette: 1—2 Lüge, 2—3 Essig, 3—4 Glas, 4—5 Soest, 5—6 Therapie, 6—7 Emilie, 7—8 Expander, 8—9 Ruß, 9—1 Stall.

Schachrätsel: 1. Lehre (Reede), 2. Laube (Berta), 3. Sonne (Nebel), 4. Angel (Elend), 5. Schein (Insel), 6. Forke (Kette), 7. Feige (Geest), 8. Essen (Enkel), 9. Matsch (Schopf), 10. Radar (Archiv). — Hunger ist der beste Koch.

Kreuzwörterrätsel. Waagerecht: 1. Tang, 4. Fabel, 8. Iduna, 9. Vase, 10. Elba, 12. Elli, 14. Alter, 16. Isar, 18. As, 19. Etat, 22. Altar,

24. Pest, 26. Lauf, 27. Teig, 28. Denar, 29. Orgel, 30. Lamm. — Senkrecht: 1. Tibet, 2. Adel, 3. Gneis, 5. Aval, 6. Ester, 7. Leer, 11. Bart, 13. List, 15. Tete, 17. Aera, 18. Aller, 20. Apfel, 21. Sturm, 22. Auto, 23. Alge, 25. Siam.

Unser Titelbild zeigt einen der neuen HS 165 TI auf einer Fahrt über die Rheinbrücke bei Duisburg. — Das Bild auf der Rückseite „Herbst am Lac“ wurde von Manfred Mayer (Einkauf) aufgenommen.

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

Hausapparate 657, 347, 887

Aufnahmen: Werk-Fotos

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

Ausgabe Oktober 1960 (2. Jahrgang)

