



HEINZ HARTUNG

11. JAHRGANG
NR. 2
MAI 1956



UNSER WERK



Betriebsdirektor O. Oeckl (49),
Leiter des Kraftwagenbaues.

Wenn der Chef unseres Werkes, Herr Dr. Henschel, in seinem Geleitwort zum Wiedererscheinen des Henschelsternes davon spricht, was jeder einzelne unter oft unglaublichen Bedingungen seit 1945 geschaffen hat, so trifft das nicht zuletzt auch für den Kraftwagenbau zu.

Steht man heute vor den modernen Hallen des Kraftwagenbaues, so kann man sich kaum des trostlosen Bildes erinnern, das unser Werksgelände nach Kriegsende bot. Damals sah es fast aus, als ob es unmöglich wäre, an gleicher Stelle wieder neu zu beginnen. Allen Schwierigkeiten zum Trotz wurde dennoch mit dem Aufbau begonnen, und heute können wir uns mit Stolz zu den modernsten Werken innerhalb des deutschen Schwerlastwagenbaues zählen. Viele Millionen wurden in den letzten Jahren in unserem Werk Mittelfeld investiert. Durch eine neuzeitliche Fertigungsanlage wurde eine Kapazitätssteigerung erreicht, die es ermöglicht, allen Anforderungen geredt zu werden.

Die Planungen der Neubauten, die Zusammenlegung weit auseinanderliegender Produktionsstätten, die Verkürzung der Transportwege, die Rationalisierung in der Fertigung ist uns in wenigen Jahren vollständig gelungen. Darüber hinaus haben wir unseren Arbeitern bessere Arbeitsbedingungen geschaffen.

Will man die Entwicklung des Kraftwagenbaues nach dem Kriege aufzeichnen, so darf die Zeit unmittelbar nach dem Zusammenbruch nicht unerwähnt bleiben. In den wenigen noch intakt befindlichen Gebäuden entstand zunächst die Hessia, als Großreparaturwerk vorwiegend für amerikanische Fahrzeuge.

Daß durch ein Verbot der Alliierten die Wiedereinbetriebnahme eines eigenen Kraftwagenbaues nicht möglich war, entwickelte sich zu einer großen Sorge, denn schließlich war der Henschel-Lastkraftwagen bereits vor dem Krieg weltbekannt und gab vielen Menschen eine Existenz.

Die Keimzelle des eigenen Kraftwagenbaues, der erst 1949 verwirklicht werden konnte, bestand in der Entwicklung eines 95 PS-Dieselmotors, der in Tausenden von Exemplaren in die für den deutschen Markt bestimmten GMC-Fahrzeuge eingebaut wurde. Im Jahre 1948 wurde die Hessia aufgelöst, die Hallen und Maschinen gingen als Eigentum an die Fa. Henschel zurück. Gleichzeitig wurde das Bauverbot für neue Fahrzeuge aufgehoben. Den Anfang des Neubau-Programms bildete ein 5,5 bis



Der Henschel - Kraftwagenbau seiner heutigen Anlage. Die weiträumigen modernen Werkshallen, mit einer Ausdehnung von 46 570 qm, sind ein sehr imposantes Bild aus der Vogelperspektive.

6-Tonner mit einem 140 PS-Motor, der ab Frühjahr 1950 in Serie ging.

Mit steigendem Produktionsprogramm litt der Kraftwagenbau stark an der räumlichen Beschränkung und mehr noch an den weit auseinanderliegenden Produktionsstätten. Die Werkstatteinrichtungen, die Maschinen etc. waren qualitativ und quantitativ unzureichend und forderten den ganzen Einsatz und das Geschick der damaligen Stammebelegschaft.

In den Folgejahren wurden Baustraßen eingerichtet für Kurbelgehäuse, Zylinderköpfe, Kurbelwellen usw. Vielspindelbohraggregate, Mehrspindelfräswerke und Spezialmaschinen kamen zum Einsatz. Mit diesen Maßnahmen wurde die erste Kapazitätserweiterung erzielt.

Außer einem neuzeitlichen Motorenprüffeld mit einer großen Zahl von Bremsständen wurde eine moderne Motorenmontage erstellt. Damit erreichten wir die Fertigung des Motors ohne Unterbrechung vom Rohteilelager bis zum Prüffeld.

Als neuer Zweig wurde im Jahre 1951 die Eigenfertigung von Fahrerhäusern in Ganzstahlbauweise aufgenommen und eine mechanische Blechverformung eingerichtet.

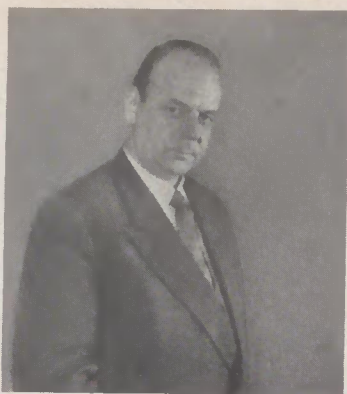
Die bis zum Jahre 1954 erstellten Baulichkeiten reichten für eine Großserien-Fertigung nicht aus. Immer noch lagen zwischen den einzelnen Betriebshallen große Entfernungen.

So wurde das Jahr 1955 denkwürdig für den Kraftwagenbau. Durch eine Reihe größerer Neubauten wurde eine vollständige Konzentration erzielt. Der größte Hallenbau entstand mit der Errichtung einer neuen Lackiererei und einer anschließenden Fahrzeugübergabe-Halle.

Mit dem Abschluß des Jahres 1955 hat der Kraftwagenbau eine Geschlossenheit erhalten, wie ihn unsere Skizzen veranschaulichten. Die bebauten Flächen für die Fertigung betragen 46000 qm. Die Produktion konnte im Jahre 1955 innerhalb der ersten 9 Monate auf insgesamt 450 Schwerlastwagen monatlich gesteigert werden.

Mehr als ein Vierteljahrhundert hat sich der Henschel-Lastkraftwagen in aller Welt bewährt. Er entsteht heute in einer Fertigungsanlage, auf die wir stolz sein können.

DER HENSCHEL-KRAFTWAGENBAU



Ing. Karl Basse (48), Leiter der
Abt. Allgemeine Betriebsanlagen.

Innerhalb des Kraftwagenbaues ist ganz bestimmt die Motorenfertigung der interessanteste Arbeitsprozeß, denn der Motor ist schließlich das Herz und die Seele eines jeden Kraftfahrzeuges und von ihm aus, seinem Wert und seiner Leistung, wird auf das Fahrzeug allgemein geschlossen. Der Fachmann allerdings weiß um die vielen Unterschiede, die es außerdem noch gibt, doch es ist schon so, daß selbst das schönste Kleid eines Wagens den Käufer nicht überzeugen kann, wenn nicht darunter ein ausgezeichneter Motor läuft, der das hält was sein Name verspricht.

Die Wiege unserer Motoren ist die Halle M 27, die in ihrem nördlichen Teil mit dem Rohteillager beginnt. Von hier erfolgt der Materialfluß. Es ist ein verwirrendes Bild von Hunderten von Maschinen, deren Werkzeuge sich unablässig in das Material arbeiten und aus klobigen Guß- und Schmiedestücken Einzelteile fertigen, aus denen später die Motore zusammengesetzt werden. Sämtliche Teile sind einem genau errechneten und systematischen Arbeitsprozeß unterworfen, der bis ins kleinste durchdacht wurde, um qualitäts- und leistungsmäßig die größtmöglichen Erfolge zu erzielen. Bei den vielfältigen Bearbeitungsmethoden, bei denen das Material Gestalt annimmt und sich langsam sein endgültiger Verwendungszweck erkennen läßt, ist die Präzision der wichtigste Punkt. Auch die Sauberkeit ist eine der obersten Voraussetzungen einer einwandfreien Motorenfertigung. Um dieser Grundforderung weitgehend Rechnung zu tragen, wurde eine Mehrkammerwaschanlage aufgestellt, in der der Hauptkörper des Triebwerkes, nämlich das Kurbelgehäuse, von Formsandrückständen sowie von den aus der mechanischen Fertigung herrührenden Spänen einwandfrei gesäubert wird. Am Ende der mechanischen Fertigungsseite steht diese Anlage in ihrer ganzen Länge von 9 Metern quer in der Halle. Mit ihrer Höhe von 4,5 Metern bietet sie gleichsam einen optischen Abschluß der mechanischen Fertigung gegenüber der nachfolgenden Fertigmontage.

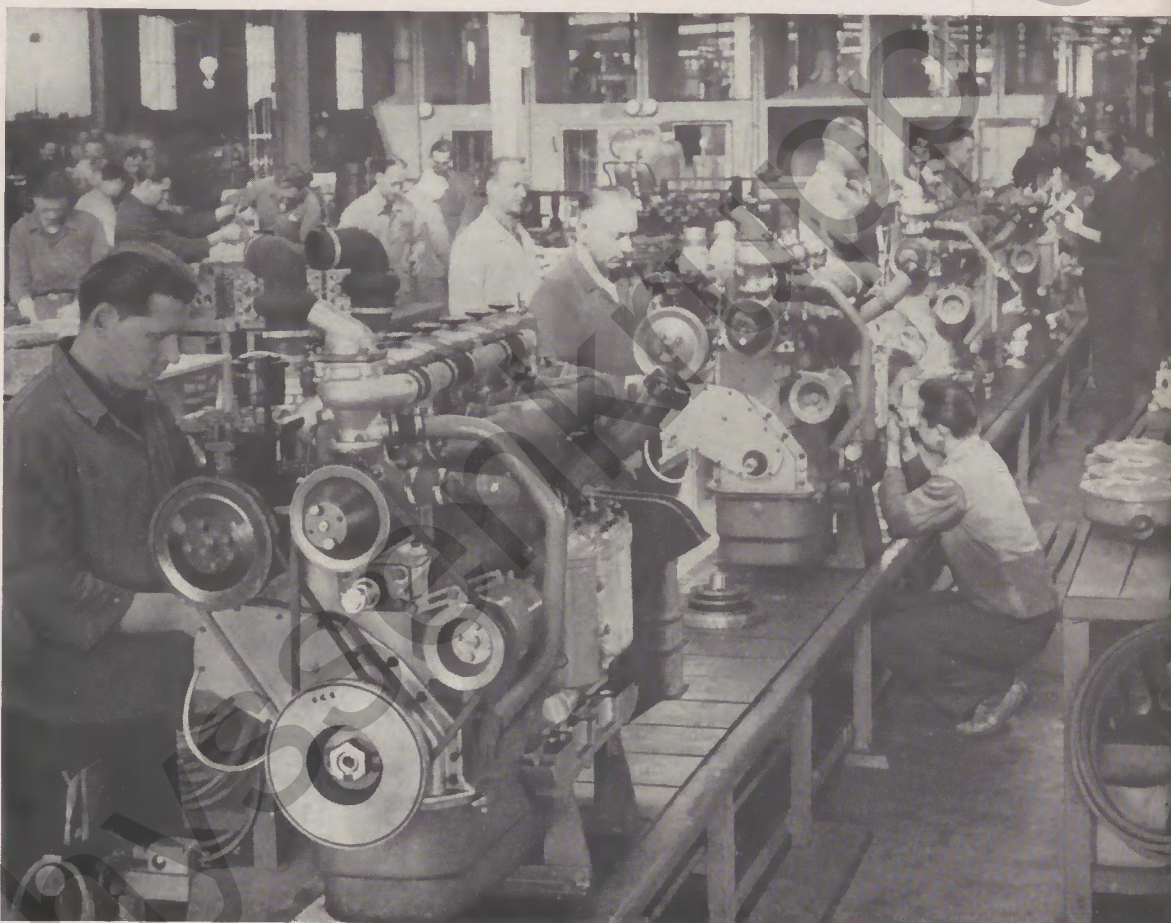
Durch die Waschanlagen werden die Kurbelgehäuse, die hochkant auf Drehscheiben kleiner Transportwagen stehen, bewegt. Durch Knopfbedätigung am Schalterpult werden die Hubtore der Kammern geöffnet, die Transportanlage setzt sich in Bewegung und die Kurbelgehäuse fahren in die Waschkammern automatisch ein. Sobald sich die Tore geschlossen haben, laufen die Pumpen an, die über ein Sprühdüssensystem die Gehäuse mit einer

NEUE FERTIGUNGSMETHODE IN DER MOTORENMONTAGE



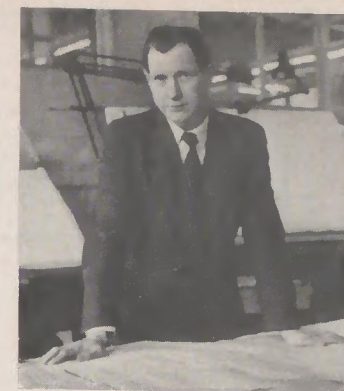
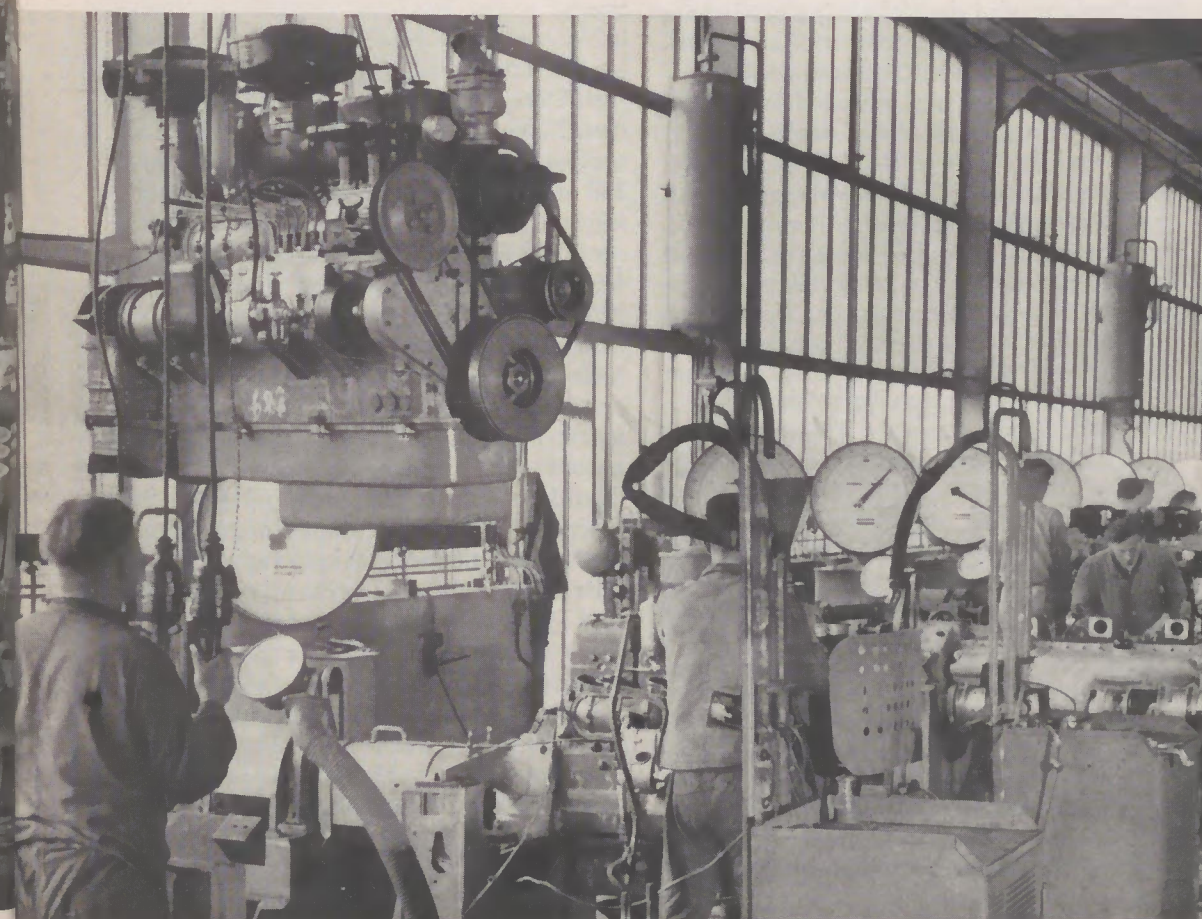
Teilansicht der Mehrkammer-Waschanlage, in der die Kurbelgehäuse gründlich gereinigt werden. Früher war der Arbeitsvorgang umständlicher, zeitraubender und geschah durch einfaches Tauchen in eine erwärmte Lauge. Hierbei konnten die Rückstände nicht restlos beseitigt werden. Heute erfolgt der Waschprozeß vollautomatisch. Auf einem Rundlaufband durchläuft das Kurbelgehäuse fünf verschiedene Reinigungskammern.

Bei der Motorenmontage werden auch in unserem Werk nezeitliche Transportbänder verwendet, die sich während der Montage langsam fortbewegen. Die zum Zusammenbau der Motoren erforderlichen Teile sind seitlich der Montagebänder bereitgestellt. Bei uns wurden diese modernen Fließbänder im Jahre 1953 in Betrieb genommen, sie brachten eine wesentliche Arbeitserleichterung und haben sich ausgezeichnet bewährt.



Die Aufteilung der einzelnen Arbeitsplätze ist so gewählt, daß die Montagearbeiten leicht durchgeführt werden können und die Ausführung der Aufnahmevorrichtung gewährleistet eine größtmögliche Zugänglichkeit. Jeder Arbeiter am Band ist mit bestimmten Arbeiten betraut, die sich im allgemeinen an jedem Motortyp wiederholen. Durch planvolle Einteilung wurden die störenden Nebenzeiten im wesentlichen ausgeschaltet.

Im Prüffeld beginnt der Motor zu leben. Hier wird er auf Herz und Nieren geprüft. Die Motoren haben eine Einlaufzeit von etwa 3 Stunden, ohne die Bremszeiten gerechnet. Bevor jedoch ein Motor in Serie geht, ist er in der Versuchsabteilung auf seine Reife bis zu einer Laufzeit von 1.000 Stunden erprobt. Der Weg bis zur Serie setzt eine ganze Reihe von zeitraubenden Versuchsarbeiten und wichtigen Messungen voraus.



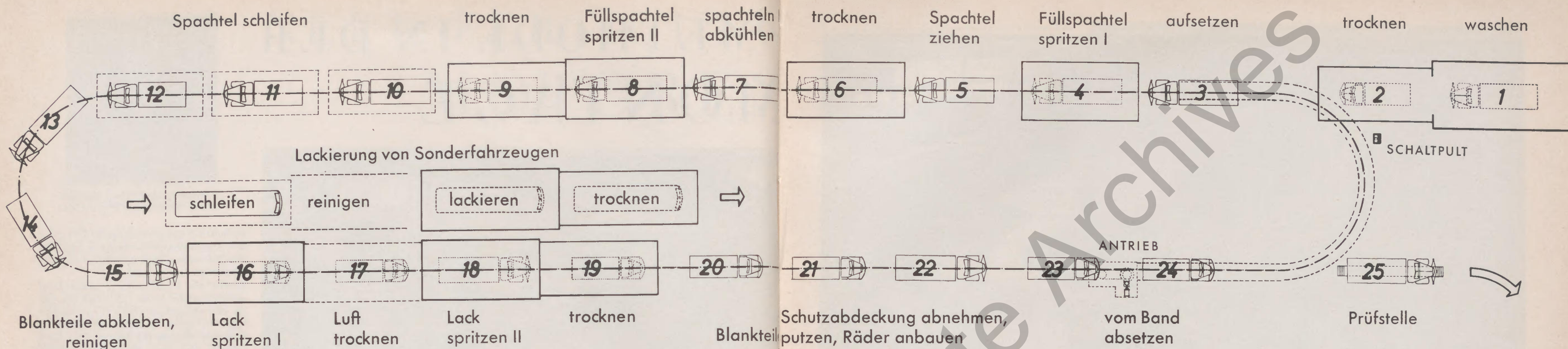
H. Hildebrandt (31), Gruppenführer
in der Betriebsmittelkonstruktion.

heißen P 3-Lauge abspritzen. In folgenden Kammern wird kräftigst nachgespült, die Ölkanäle werden durchflutet und Rostschutzmittel aufgesprüht.

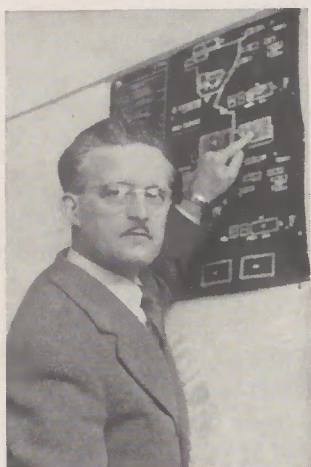
Haben die Kurbelgehäuse diese Reinigungsprozedur hinter sich, dann betreten sie den endgültigen Weg zur Fertigmontage. In einem neu erbauten Gebäudekomplex nehmen die Motore ihre letzte Gestalt an. Zwei Montagefließbänder laufen nebeneinander in einer Länge von je 24 Metern. Die Motorblöcke ruhen auf Fließbändern, die, wie von einer unsichtbaren Hand gezogen, vorwärtsgleiten und unter den geschickten Händen der Monteure ihrer Vollendung entgegengehen.

Die Förderanlage besteht aus einer zweifachen Rollenkette, die an der Oberseite durch Stahlplatten verbunden und abgedeckt ist. Diese Stahlplatten tragen die Motore und bilden gleichzeitig eine bequeme und platzbietende Arbeitsfläche. Die Triebwerke ruhen auf Montageleisten, die über die Böcke der Förderbänder gesteckt sind. Es fällt dabei auf, daß zwei Montagestellungen erforderlich sind, um die Hauptteile bequem in das Kurbelgehäuse einbauen zu können. Durch einfaches Wenden und Umstecken dieser Leisten wird die gewünschte Lage des Motorblockes bestimmt. Kurbelwelle, Kolben und Pleuelstangen werden auf diesem letzten Weg eingebaut und die Montage der Ölwanne erfolgt, die dann endlich den Blick ins Innere des Motors versperrt. Der Motorblock wird angehoben, mit Hilfe eines Wendegeschirres aufgerichtet und wieder dem Förderband aufgesetzt, nachdem vorher die Auflageleisten umgesteckt wurden. Auf dem Boden der Ölwanne ruhend durchfährt der Motor die letzten Montagestationen, bis am Ende der Strecke das fertige Aggregat steht. Doch damit ist die Fertigung noch nicht abgeschlossen. Jetzt geht es zum Prüfstand, wo der Motor auf Herz und Nieren geprüft wird. Zum erstenmal wird der Motor in Betrieb gesetzt, er heult auf mit der Vielzahl seiner Pferdestärken und die ersten Belastungsproben werden gefordert. Ein langer Weg ist zurückgelegt, auf dem der Motor das mitbekommen hat, was er braucht, um dem späteren Verwendungszweck wirklich gerecht werden zu können. Aber es ist nicht nur die Güte des Materials, die Präzision der Fertigung und die Sauberkeit, sondern es ist zum weitaus größten Teil der Geist und die Geschicklichkeit der Männer, die die Teile zusammenfügen und die aus dem Motor das machen, was den späteren Wert in aller Welt bestimmt.

K. Basse / H. Hildebrandt



UNSERE NEUE KRAFTWAGEN LACKIEREREI



Ing. Erich Krüger (47), seit 1937 Werksplaner, heute Leiter der Werksplanung im Kraftwagenbau.

Mit der steigenden Entwicklung der Kraftwagen-Fertigung gegen Ende des Jahres 1954 wurde die alte Lackiererei zu klein. Die Einrichtungen entsprachen nicht mehr dem neuesten Stand der Technik für Spritzlackierungen.

Überlegungen der Planung führten dann dazu, den jetzigen Bauplatz zu bestimmen. In enger Zusammenarbeit zwischen allen beteiligten Stellen wurde in kurzer Zeit eine neue Lackiererei und Fahrzeughalle zu klein. Die Einrichtungen entsprachen nicht mehr dem neuesten Stand der Technik für Spritzlackierungen.

Ein Rundgang durch die neue Lackiererei gibt uns einen Einblick in eine der modernsten Anlagen dieser Art. Die große Halle hat drei Längsschiffe. Im westlichen Schiff liegt die Lackiererei, während die beiden anderen Schiffe die fertigen Fahrzeuge aufnehmen. An der Südseite befindet sich ein dreigeschossiger Stockwerkbau. Hier sind die Büro- und Sozialräume unterge-

bracht, unter anderem zwei schöne, sonnige Aufenthaltsräume. Im Mittelteil des 1. Obergeschosses ist die Polsterei und darunter im Erdgeschoß die Materialbereitstellung. Zwei Lastenaufzüge sorgen für die Materialzufuhr und Ablieferung der Polsterteile.

Wir wollen die Besichtigung von Norden her beginnen und verfolgen den Weg der Fahrzeuge durch die Halle. Wenn wir westlich der großen Halle stehen, fallen uns die über das Dach hinausragenden eigenartigen Blechkamine auf. Es sind Ansaug- und Ausblasschächte, durch die frische Luft angesaugt und verbrauchte Luft ausgeblasen wird. An der Giebelseite sind drei große Tore. Links ein direkter Zugang zur Lackiererei, daneben ein zweites Tor zum Räderspritzstand, dazwischen in zwei Transformatorzellen 2 Trafos mit einer Leistung von je 1000 kVA. Über eine Hoch- und Niederspannungsschaltanlage wird die Halle mit elektrischem Strom versorgt. Unter der großen Betonfläche vor der Halle befindet sich der Dampf-Verteilerraum. Von hier aus wird der Dampf für die Beheizung der Halle, des Stockwerkbau und der Heizregister in den verschiedenen Kabinen verteilt. Ein begehrter Kanal stellt die Verbindung vom Kraftwerk her.

Da wird ganz rechts das dritte Tor geöffnet und wir sehen sofort, es ist die Waschanlage zur gründlichen Reinigung der Fahrzeuge. Über eine schräge Auffahrt erreichen die Fahrzeuge eine Hebebühne. Als Spritzwasser wird das bereits in den benachbarten Motorenprüfständen benutzte Kühlwasser verwendet. Neben dem Vorteil des bereits angewärmten Wassers, wird dieses ein zweites Mal genutzt. Das verspritzte Wasser wird über Absetzgruben geführt und steht an der Pumpen-Ansaugstelle wieder zur Verfügung. Zwischen der Hebebühne und oberhalb des Fahrzeuges sehen wir Rohrsysteme mit Spritzdüsen, die den Waschvorgang erleichtern. In der Richtung zur Lackiererei versperrt uns ein Rolltor den Weg. Dahinter befindet sich eine Kabine zum Trocknen des gewaschenen Wagens. Über sogenannte Schwingstrahler wird die auf 60 bis 80 ° Celsius temperierte Luft am Boden in die Kabine eingeblasen und an der Decke wieder abgesaugt nach dem Prinzip der Luftumwälzung.

Wir treten über den Hallenvorplatz zurück und gehen durch das Mitteltor, am Räder-Spritzstand vorbei in die Lackiererei. Eine hohe und weite Halle umfängt uns. Helles, strahlendes Tageslicht flutet durch die seitlichen Verglasungen und die Oberlichter – für Farbarbeiten ein unbedingtes Erfordernis! Lange Lichtbänder mit Leuchtstoffröhren durchfluten auch bei Dunkelheit den schönen, in hellen Farben gehaltenen Arbeitsraum.

Etwa fünf Meter über Hallenflur sehen wir eine Zwischendecke. Dort oben befinden sich die gesamten luft-, elektro- und heiztechnischen Anlagen. Von den Kabinen getrennt, stehen dort die großen Ventilatoren und Heizbatterien. Vollkommen erschütterungsfrei sind darunter die in Leichtbauweise gehaltenen Spritz- und Trockenkabinen, in einer wohl durchdachten Anordnung eingebaut.

Im Vordergrund sehen wir einen sehr stabilen, für Lastkraftwagen befahrbaren Gitterrost. Darunter liegen in einem Kanal Schienen, Förderwagen und ein Kettenband. Ein großes endloses Schienenoval von etwa 300 Meter Länge, liegt in der Halle. Mit dieser Einrichtung werden alle Fahrzeuge über sämtliche Arbeitsplätze bewegt. Am Hallenende wird das Förderband im Radius von 9 Meter um 180° Grad herumgeführt und läuft auf der anderen Seite zurück. Der Antrieb der Zugkette ist seitlich im Hallenboden angeordnet.

In der Planung wurde bereits, entsprechend unseren verschiedenen Fahrzeuglängen, eine Taktlänge von 12 Meter festgelegt und die gesamten Arbeitsvorgänge in 25 Arbeitstakte unterteilt. Von diesen haben wir bereits zwei kennengelernt: Takt 1 – Waschen, und Takt 2 – Trocknen. Die Arbeitsdauer bei jedem Takt beträgt 40 Minuten.

Wenden wir uns jetzt den einzelnen Arbeitsvorgängen zu, wir sehen rechts die vorhin bereits besprochene Trockenkammer. Aus dieser wird gerade ein Fahrzeug mit eigener Motorkraft auf die gehobene Hebebühne gefahren. Unter der Vorderachse des Lastwagens steht der nächste Förderwagen bereit. Der großen Belastung wegen ist er aus

Stahlguß hergestellt und läuft auf vier kugelgelagerten Rädern. Er ist durch zwei Bolzen mit der Zugkette verbunden und wird von dieser gezogen, während der hintere Förderwagen, auf den jeweiligen Achsabschnitt des Fahrzeuges eingestellt, durch dessen aufliegendes Gewicht mitgeschleppt wird. Die Achsaufnahmen der Förderwagen sind als Drehschemel ausgebildet, wegen der zu befahrenden Kurven. Die Radmutter am Lastwagen sind inzwischen gelöst und die Hebebühne hat das Fahrzeug mit seinen beiden Achsen auf die Förderwagen abgesenkt. Die Räder sind nun frei und werden abgenommen, um in der Räder-Spritzkammer gesondert behandelt zu werden. Während der Arbeitsvorgänge sind die Rolltore der Kabinen heruntergelassen und das Förderband steht still. – Wie die einzelnen Arbeitsvorgänge ablaufen, veranschaulicht unsere Darstellung am Kopf dieses Berichtes. –

Die zentrale Bedienung aller Bewegungsvorgänge der Transportanlage, wie auch der Rolltore, geht vom Schaltpult aus. Es ertönen, überall an den Arbeitsplätzen gleichzeitig wahrnehmbar, Hupensignale, die den Taktvorgang ankündigen. Durch Leuchtsignale müssen sämtliche Arbeitsplätze die Beendigung ihrer Arbeit melden. Am Schaltpult leuchten Lämpchen auf, der Mann am Pult muß warten, bis von allen Arbeitsplätzen die Rückmeldungen angekommen sind. Dann erst kann er die Förderanlage schalten. Sämtliche Kabinen-Rolltore öffnen sich gleichzeitig. Die Tore sind in die oberen Endstellungen gerollt und automatisch setzt sich das endlose Kettenband mit den Förderwagen in Bewegung. Jetzt sind sämtliche Fahrzeuge in Bewegung – ein Schauspiel der modernen Technik! In zwei Minuten bewegt sich das Förderband mit einer Geschwindigkeit von 6 m/min, um zwölf Meter weiter. Durch Anfahren eines Endschalters wird das Band stillgesetzt. Die Rolltore schließen sich selbsttätig. Der Taktvorgang ist beendet. Von der Hebebühne des dritten Taktes ist nun der erste Wagen in die Spritzkabine eingefahren und hat den vierten Takt erreicht. Hier wird Füllspachtel auf die Last-

brücke aufgespritzt. An den beiden Längsseiten der Kabine sind zwei Druckreduzierventile am Preßluftsystem angeschlossen. Sie geben den Druck für die Spritzdüsen, die zugleich an eine Farbumlauf-Anlage angeschlossen sind. Diese ist auf der Zwischendecke im Farbenlager aufgestellt. Von dort wird das Spritzmaterial in Rohren unter ständigem Umlauf hierher geleitet und spritzfertig mit der Spritz-Pistole entnommen.

Auf dem nächsten Platz, dem Takt 5, wird am Fahrerhaus Fleck-Spachtel aufgetragen. Es folgt dann Takt 6 in einer Trockenkabine. Bei einer Temperatur von 60° Celsius werden die beiden vorhergegangenen Arbeitsgänge getrocknet.

Beim Takt sieben kühlt das Fahrzeug ab, bzw. wird die Lastbrücke nachgefleckt, so wie das Fahrerhaus zum zweiten Male mit Fleck-Spachtel nachgezogen. Der zweite Spritzfüller-Auftrag folgt in der nächsten Spritzkabine bei Takt 8. Daran schließt sich wieder eine Trockenkammer an – Takt 9. Nun ist der Untergrund fertig und erhärtet.

Es folgen die Takte 10 bis 12 als Schleifplätze. Hier stehen die Schleifer auf Gitterrosten über den Schlamm-Absetzbecken. Die Oberflächen werden teils mit Maschinen, teils von Hand mit wasserfestem Schleifpapier sorgfältig geglättet. Das verwendete Wasser ist vorgewärmt.

Takt 13 und 14 stehen in der Krümmung. Bei Takt 15 steht das Fahrzeug wieder auf der Geraden. Auf den letztgenannten Plätzen werden die Oberflächen der Fahrzeuge auf die eigentliche Lackierung vorbereitet, gesäubert, Fenster und blanke Teile abgedeckt und überklebt.

Takt 16 ist nun die erste Lack-Spritzkabine. Die Lackierer spritzen das Fahrgestell mit einem Kunstharz-Lack. Überschüssiger Farbnebel verschwindet sofort wieder durch die Bodenroste. Durch die Roste hindurch sehen wir schäumendes Wasser. Die Abluft wird hier durch ein Sprühsystem von Farbresten gesäubert, die auf dem Wasser schwimmen. Von der Kabinendecke strömt uns angewärmte Luft entgegen, die durch kas-

settenartig angeordnete Feinstfilter gereinigt wird. Die Heizbatterie für die Erwärmung der angesaugten Frischluft hat eine Leistung von 925 000 Wärmeeinheiten pro Stunde. Die Luftmenge der Ventilatoren beträgt 84 000 cbm in der Stunde. Das entspricht einem 310fachen Luftwechsel in den Kabinen. Die Antriebsmotoren einer Kabine haben zusammen eine Leistung von 140 PS.

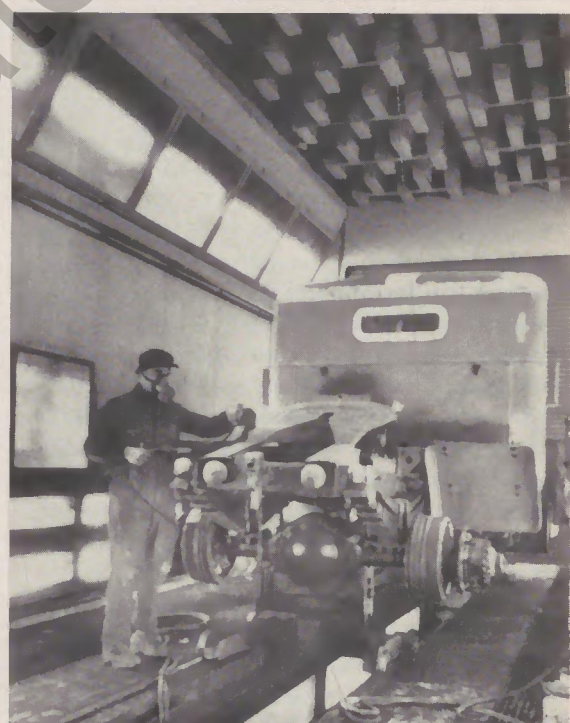
Nach dieser Kabine folgt, durch eine verglaste Wand abgegrenzt, Takt 17. Das Fahrzeug muß hier lufttrocknen. Bei Takt 18 werden die Aufbauten lackiert und es ist die gleiche Kabine wie bei Takt 16. Unmittelbar anschließend versperrt ein Rolltor die Sicht. Hier befindet sich eine Trockenkammer. Bei 60° Celsius wird die gesamte Lackierung getrocknet. Es ist Takt 19! Hinter dieser Trockenkammer liegen die Arbeitsplätze von Takt 20 bis 22. Hier werden die Schutzabdeckungen entfernt, Glasscheiben und Lampen gesäubert, Kofflügen angebracht und auch die Räder wieder ammontiert. Beim Vorschub von Takt 23 nach Takt 24 vollzieht sich das Absetzen der fertig lackierten Fahrzeuge auf den Hallenfußboden, dabei senkt sich, nach etwa 5 m Fahrt, das Transportband mit dem Förderwagen ab und verschwindet im Kanal. Auf Takt 25 wird die Lackierung geprüft. Die Arbeitsvorgänge sind beendet.

In der Mitte der Halle ist der Schleifstand bzw. der Vorbereitungsplatz und eine Spritz- und Trockenkabine, die für die Behandlung von Sonderfahrzeugen und Omnibussen gebraucht wird.

Der Anstrich der Fahrzeuge ist zwar nur eine äußerliche Angelegenheit, doch ist nicht zuletzt eine gute Lackierung das, was den ersten Eindruck von einem neuen Kraftwagen ausmacht. Außerdem soll diese so beständig sein, damit das Fahrzeug gegen alle Witterungseinflüsse geschützt ist.

Mit der neuzeitlichen Lackiererei sind alle technischen Voraussetzungen geschaffen, um die gesundheitsschädlichen Einflüsse von den Arbeitsplätzen fern zu halten und ein Höchstmaß an Lackierungsgüte zu erreichen.

E. Krüger



Oben ein Blick in die Breite der Halle, ganz rechts ist die Hebebühne zu erkennen. Der Wagen darauf wird gerade auf die Förderwagen gesetzt. Die abgenommenen Räder der bereits auf dem Band stehenden Fahrzeuge sind davor zur besonderen Lackierung abgestellt. Im Vordergrund der Halbrundtunnel, durch den die Förderwagen wieder an den Anfang des Bandes gelangen.

Das Bild Mitte links zeigt die Förderwagen mit den gespachtelten und geschliffenen Lastwagen. Das Förderband (die Kette ist nicht sichtbar) beschreibt hier am Ende der Halle einen Bogen zu den Lackspritzkabinen. Im Hintergrund sind die Schleifstände zu sehen. – Takt 10 bis 13.

Bild Mitte rechts gibt einen Einblick in das Innere einer Lackspritzkabine, oben die Feinstfilter, durch die Frischluft in die Kabinen strömt, unten die Roste, durch die der Farbnebel abgesaugt wird. – Takt 16.

Bild unten: Über den Kabinen stehen die Exhaustoren mit den Filteranlagen für die Frischluftversorgung und Farbnebelabsaugung, im Vordergrund die isolierten Heizbatterien mit den Dampfzuleitungen für die Lack-Trockenkammern.

Vor dem Kriege hatte die Laienspielgruppe unseres Werkes weit über die Grenzen Kassels hinaus einen besonderen Ruf, und die vielen Gastspiele in der näheren und weiteren Umgebung beweisen dies. Es gab ein richtiges Stammpublikum unserer Laienspielbühne, und keine Vorstellung, die nicht bis auf den letzten Platz gefüllt gewesen ist. Damals hatten wir sogar im Werk unsere eigene Bühne, und es war alles da, was eben zum Theaterspielen gebraucht wurde. Die Proben bereiteten keine Raumschwierigkeiten, und durch die eigene Bühne war die Möglichkeit gegeben, schon während der Einstudierung eines neuen Theaterstückes sich mit der besonderen Eigenart, der Bretter, die die Welt bedeuten sollen, auseinanderzusetzen. Auch das Lampenfieber spielte dabei eine große Rolle! Wer also nur im stillen Kämmerlein oder in einem kleinen Raum proben kann, der hat doppelt so viel Lampenfieber als der, der schon die Atmosphäre der Bühnenluft vom Proben her kennt. Da fällt dann der richtige Auftritt vor dem Publikum nicht mehr so schwer. Doch die schönen Zeiten von damals sind vorbei, und wenn auch noch das Gebäude steht, in dem unsere alte Bühne war, so mußte sie „zweckentfremdet“ werden, weil wir nach der Zerstörung jede heile Ecke brauchten. Nach dem Krieg gab es auch keinen Menschen, der aus Liebhaberei Theaterspielen wollte. Seit fünf Jahren spielt aber wieder eine Gruppe von zwanzig Lehrlingen und jungen Betriebsangehörigen aus den Werkstätten und Büros Theater und mit einer Begeisterung, die an die alten Zeiten erinnert. Dabei muß alles „gezaubert“ werden. In der Freizeit werden Kulissen gemalt, elektrische Beleuchtungen für behelfsmäßige Bühnen gearbeitet, und es wird geprobt, geprobt und nochmals geprobt. Mit einem Weihnachtsmärchen hat es angefangen, und die Begeisterung darüber war so groß, daß man mit der nächsten Aufführung nicht zwölf Monate warten wollte. Konstrukteur Christel Mihr, in dessen Händen die Jugendbetreuung unseres Werkes liegt, ist es in erster Linie zu danken, daß die Jugend zu ihrem Recht kommt und ihre Ideale gefördert werden. Als letzte Aufführung ist vor „ausverkauftem“ Hause das Stück „Wenn Du noch eine Mutter hast“ über die Bretter gegangen. Von 600 Henschelinvaliden wurde es mit Begeisterung aufgenommen und den Laienspielern nach dem letzten Vorhang ein reicher Beifall gespendet. Für unsere Invaliden und ihre Angehörigen war es ein wundervoller Nachmittag, bei dem sie nicht nur mit einem Theaterstück unterhalten wurden, sondern viele Hände wurden geschüttelt, denn man traf mit alten Kollegen aus dem Werk zusammen, wo man früher gemeinsam gearbeitet hatte.

Unsere jungen Schauspieler knüpften alte Bande und führten die große Henschelfamilie um ein Stück enger zusammen. Vielleicht stehen wir vor dem großen „come-back“ unseres früher so berühmten Henscheltheaters!



WIR SPIELEN THEATER

INVALIDEN ALS DANKBARE ZUSCHAUER

Angehörige der großen Henschelfamilie und Invaliden des Werkes sind die dankbaren Gäste unserer Laienspielbühne. In fünf Jahren gab es über 120 vollbesetzte Aufführungen.

Heinrich Bachmann arbeitete 40 Jahre als Hobler, er ist 75. 82 Jahre ist Arthur Follmann alt, er war 42 Jahre Dreher bei uns.



DIPL.-ING. PAUL BANGERT



ABTEILUNGSDIREKTOR

WIR FEIERN MIT IHNEN

PHILIPP HEINE



EXPEDIENT

HEINRICH HELLWIG



LACKIERER

FRIEDRICH HOCHHUTH



KRANFÜHRER

WILHELM LINZ



SCHRIFTENMALER

WILHELM LUDWIG



SCHLOSSER

JOHANNES MÜLLER



BOHRER

KONRAD PFEIFFER



STOSSER

GUSTAV RITTER



REPARATURSCHLOSSER

PAUL SCHEDLER



DREHER

WILHELM SCHÜTZE



BOHRWERKDREHER

HERMANN FREUDENSTEIN

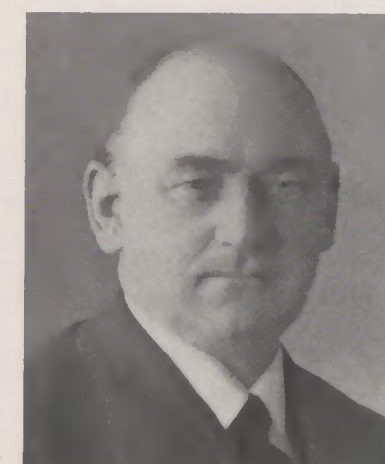


SCHLOSSER



Unser Junior-Chief erhält aus der Hand des Oberstudiendirektors Herzog sein Reifezeugnis

ZWEI VERDIENTE MITARBEITER



Zwei verdiente Männer, die die Entwicklung des Kraftwagenbaues von Anfang an miterlebten, scheiden infolge der Erreichung der Altersgrenze in diesen Tagen aus unseren Diensten. Es sind Obermeister Karl Kilian mit 50jähriger und Obermeister Hermann Walper mit 47jähriger Werkzugehörigkeit. Nach abgeschlossener Handwerkslehre traten beide in das Unternehmen ein, arbeiteten zunächst im Lokomotivbau und gehörten später mit zu denen, die im Jahre 1925 den ersten Henschel-Lastkraftwagen auf die Straße brachten. In den Folgejahren haben sie sich als Werkmeister an verantwortungsvoller Stelle durch vorbildliche Arbeit wesentlichen Anteil am Ansehen des Henschel-Kraftwagenbaues erworben. Auch nach dem großen Niedergang im Jahre 1945 waren diese beiden Pioniere mit als erste zur Stelle, die Hand anlegten, um aus den Trümmern des Krieges die Kraftwagenfertigung neu aufzubauen und auf den heutigen Stand zu bringen.

ZUM 1. MAI

Wenn wir auch in diesem Jahr wieder den 1. Mai als den Feiertag aller Schaffenden begehen, so kommt uns die Erinnerung an die Vergangenheit der Zeiten, die symbolhaft waren für die Weiterentwicklung der werktätigen Menschen.

Schon zu alten Zeiten, als die Zünfte noch ihre weite Verbreitung und ihre besonderen Bedeutungen hatten, wanderten die Gesellen in den beginnenden Frühling, der steigenden Sonne und auch der persönlichen Freiheit entgegen. Viele Lande wurden durchstreift, die Wanderungen durch immerwährende Arbeit bei diesem oder jenem Meister unterbrochen, um vorhandene Erfahrungen zu verwenden, neue zu sammeln und so auch für die kommende Zeit ein Stück materieller Sicherheit für den nächsten Abschnitt des Wanderns zu haben.

Noch heute erinnern sich viele alte Kollegen dieses Wanderns, der Freude des Erlebens und des Sammelns von Erfahrungen, die ihnen ihr Leben lang zugute kamen.

Mit der zunehmenden Industrialisierung und Tedinisierung wurde das Handwerkliche mehr und mehr zurückgedrängt, so daß auch die Traditionen der alten Zünfte den nachfolgenden Zeitverhältnissen nicht mehr entsprachen, wie es nur noch in einzelnen Fällen, insbesondere bei den traditionsgebundenen Handwerksarten des Bauhandwerkes in ihren schmucken Trachten erhalten geblieben ist.

Wenn der Wechsel der Zeiten einige Änderungen mit sich gebracht hat, so ist ihnen doch eines geblieben, den 1. Mai, den Beginn des kommenden Frühlings, in dieser Form weiterzuentwickeln bis zu der heutigen Gestaltung des Feiertages aller Schaffenden. Auch heute wie früher wird dieser 1. Mai mit Feiern, Liedern und Tänzen der Jugend und des Alters ausgestattet, doch wird darüber hinaus der ursprünglichste Sinn des Tages, nämlich das Sehnen und Begehren nach besseren und positiveren Lebensbedingungen und Erkenntnissen nicht vergessen und immer wieder in den Vordergrund gestellt.

Ganz besonders die arbeitende Jugend soll an diesem Tage ihrer älteren Wegbereiter und deren Errungenschaften erinnert werden, die zu erreichen nicht immer leicht waren und unter sehr harten Bedingungen oftmals abgetrotzt werden mußten. Denn zu dieser Zeit hatten die Gewerkschaften und die Arbeitgeberverbände noch nicht die Funktionen, wie wir sie heute kennen. Aus dieser Erkenntnis erwächst für die Jugend die Verpflichtung, das Vergangene zu achten und zu ehren und mit dem Alter gemeinsam Schulter an Schulter das ewige Ziel der Verbesserung der Lebensbedingungen zu erstreben und zu erreichen. So wird sich das stürmische Drängen der Jugend mit der Abgeklärtheit und der Erfahrung des Alters paaren, um die noch vor uns liegenden Ziele gemeinsam zu erreichen.

U. a. werden die Erhaltung des Friedens, der Freiheit, des Ausbaues der Gerechtigkeit, die weitere Sicherung des Arbeitsplatzes und die Verlängerung des Wochenendes Marksteine der Ziele sein.

Viel zu wenig wird heutzutage der erwachende Frühling von den Menschen erlebt, wie es zur Zeit der Zünfte war, wo das menschliche Leben mehr Inhalt hatte als in der jetzigen Entwicklung, da die Modernisierung und Automatisierung zumeist wenig Sinn und Raum für die inneren Beziehungen der Menschen untereinander und zur Natur zuläßt.

Diese Erkenntnis und diese Bindung zu erneuern, Entspannung von dem Leben und Treiben des Alltages und der Schematisierung des menschlichen Lebens zu finden, um den Weg zur Natur mit all den positiven Erkenntnissen freizumachen, ist nur dann möglich, wenn ausreichende Freizeit zur Verfügung steht.

Gerade der 1. Mai sollte für Betrieb, Belegschaft und Gewerkschaften ein Tag edler Besinnung und Verpflichtung sein, um die Achtung und Anerkennung der Menschen als oberstes Gesetz zu erreichen. Dann wäre ein weiteres wesentliches Ziel erreicht zum Wohle aller schaffenden Menschen.

DIE BETRIEBSVERTRETUNG



WO MEISTER WERDEN

LEHRLINGSAUSBILDUNG IN UNSEREM WERK



Obering. Heinrich Stein (57), Leiter des Sektors Maschinenbau: Getriebebau, Werkzeugmaschinen- und Werkzeugbau, Werkzeugverwaltung. Die Ausbildungsleitung der gewerblichen Lehrlinge liegt ebenfalls in seinen bewährten Händen.

Als im Jahre 1810 Georg Christian Karl Henschel seine kleine Maschinenfabrik gründete, war noch nicht abzusehen, daß aus diesem Unternehmen im Verlaufe von Jahrzehnten Europas größte Lokomotivfabrik entstehen würde.

Viele Faktoren haben zu dieser Entwicklung entsprechend beigetragen. Einer der wichtigsten war hierbei die Ausbildung tüchtiger Facharbeiter.

Nachdem sieben Jahre nach der Entstehung dieser kleinen Maschinenfabrik der Sohn des Gründers, Karl Anton Henschel, als Teilhaber in das Unternehmen eintrat, begann eine außerordentlich rasche und stetige Aufwärtsentwicklung.

Karl Anton Henschel hatte die Möglichkeiten erkannt, die der Bau von Dampflokotiven dem Werk in seiner Aufwärtsentwicklung bot. Gleichzeitig erkannte er jedoch, daß hierzu ein Stamm tüchtiger Facharbeiter notwendig war, den er sich selbst erst schaffen mußte.

Hier begann schon die systematische Ausbildung von Lehrlingen auf allen Gebieten, ohne an moderne Lehrwerkstätten zu denken. Dennoch haben damals Karl Anton Henschel sowie seine Nachfolger für unsere heutige Lehrlingsausbildung schon das Fundament gelegt. Seine sowie seiner Nachfolger für die damaligen Zeiten weit vorausreichenden Gedanken haben es ermöglicht, daß die Henschelwerke zu jeder Zeit auf einen Stamm gut ausgebildeter Techniker und Facharbeiter zurückgreifen konnten, der den schnellen und stetigen Aufstieg der Firma mit ermöglichte.

Um die Jahrhundertwende wurde unter der Leitung von Frau Sophie Henschel und ihrem Sohn Karl die Ausbildung unserer Lehrlinge noch weitgehend intensiviert.

Beide, allen Henschelanern wegen ihrer Aufgeschlossenheit und Tatkraft bekannt, legten Wert darauf, neben der rein fachlichen auch die theoretische Ausbildung unserer Lehrlinge in die eigene Hand zu nehmen. Am 3. April 1905 wurde eine werkseigene gewerbliche Lehrlings-Fortbildungsschule gegründet, die bereits am 7. Mai 1906 von der Regierung als gleichberechtigt gegenüber der öffentlichen gewerblichen Berufsschule der Stadt Kassel anerkannt und bestätigt wurde.

Im Jahre 1907 wurde in der Henschelstraße ein modernes und mustergültiges Schulgebäude errichtet. Der Schulunterricht wurde von befähigten Ingenieuren des Werkes erteilt. Er fand nach der normalen Arbeitszeit an drei Wochentagsabenden statt.

Durch diese Maßnahme wurde ein enges Zusammenspiel der Kräfte zwischen den Werkstätten, in denen Lehrlinge beschäftigt waren, und der nun werkseigenen Schule erreicht, was sich im Laufe der weiteren Jahrzehnte als äußerst nutzbringend für die Firma erwiesen hat.

Große Verdienste um die Leitung der Schule, die er vom 3. April 1905 bis 1. Mai 1927 inne hatte, hat sich Herr Ing. Wilhelm Koch erworben, dessen Name für viele alte Henschelaner heute noch ein Begriff ist.

Leider wurde diese besteingerichtete Schule am 22. Oktober 1943 ein Opfer des Bombenkrieges, so daß die Unterrichtsräume in das Haus Ysenburgstraße 2a verlegt werden mußten. Dieses Haus war bis dahin von einer Haushaltungsschule (eine Stiftung von Frau Sophie Henschel) belegt.



Abteilungsleiter Wilhelm Warnke (45), Leiter der Lehrwerkstatt, stets in seiner Wirkungsstätte.

Entgegen der Einrichtung der Henschel-Berufsschule hatten wir bis zur Beendigung des 1. Weltkrieges keine besondere Lehrwerkstatt. Bis dahin absolvierten alle Lehrlinge ihre Lehrzeit in den Werkstätten, für die sie angenommen waren. Ein Wechsel innerhalb der Werkstätten fand kaum statt, trotzdem waren schon eine Reihe von sogenannten Lehrecken mit besonderen Ausbildern eingeführt worden. Erst im Jahre 1919 wurde die erste Lehrwerkstatt im Werk Kassel am Möncheberg errichtet. Sie stand unter der Leitung von Herrn Wilhelm Weisheit, der sie dann auch im Wandel der Zeiten bis Kriegsende 1945 geleitet hat.

In dieser neuen Lehrwerkstatt wurde die Ausbildung schon systematischer vorgenommen. Die Lehrlinge aller Sparten mußten



Helmuth Knackfuß (50), Leiter der Henschel-Berufs-Schule, interessiert sich besonders für den Nachwuchs des technischen Zeichnerberufes, gleichzeitig liegt ihm auch die theoretische Ausbildung der gewerblichen Lehrlinge am Herzen.

sich hier einem einjährigen Grundlehrgang unterziehen. Nach Beendigung dieses Grundlehrganges wurden sie dann den entsprechenden Werkstätten zugewiesen.

Wenn diese erste Lehrwerkstatt auch erst ein Anfang auf dem Wege der systematischen Lehrlingsausbildung war, kann doch gesagt werden, daß dieses Beginnen schon sehr vielversprechend gewesen ist.

Im Jahre 1935 fand eine Verlegung nach Werk Mittelfeld statt, und im Jahre 1938 konnte, Gedankengängen Oscar R. Henschels folgend, dort die nach modernsten Gesichtspunkten neu erbaute Lehrwerkstatt bezogen werden.

Alles, was zu einem fortschrittlichen Betrieb gehört, war hier vorhanden, z. B. großzügige Arbeitsräume, die allen technischen und hygienischen Anforderungen entsprachen. 250 Arbeitsplätze für Schlosser, 60 Drehbänke, ca. 30 Fräs-, Hobel- und Bohrmaschinen, ein Meß- und Kontrollraum, Unterrichtsräume, soziale Räume, Turnhalle usw. Eine Sportplatz- und Grünanlage gehörten hierzu.

Diese gesamte Einrichtung ist ebenfalls im Jahre 1943 zerstört worden.

Da seit 1943 die fortgesetzten Bombenangriffe eine geregelte Lehrlingsausbildung in Kassel nicht mehr möglich machten, wurde die Lehrlingswerkstatt nach Battenberg verlegt. Die noch verbliebenen Maschinen und Geräte aus der zerstörten Werkstatt wurden dort aufgestellt, konnten jedoch verständlicherweise dem Betrieb nur den Begriff einer Behelfswerkstatt geben.

Bis zum Kriegsschluß verblieb diese behelfsmäßige Lehrwerkstatt in Battenberg.

Nach Schluß des Krieges sahen sich die für den Wiederaufbau der Lehrlingsausbildung verantwortlichen Männer einer sehr verworrenen Situation gegenüber. Zuerst die Rückführung der noch übrig gebliebenen wenigen Maschinen und Geräte nach Kassel, zweitens die Einrichtung einer derartigen Werkstatt im zerstörten Werk Kassel und



Meister Heinrich Kalb (47) unterweist die angehende Werkstoffprüferin Hildegard Utermann (18) bei den ersten Feilübungen am Schraubstock.

drittens die Demoralisierung der Lehrlinge als Nachkriegerscheinung.

Diese Aufgaben sind von der gesamten Ausbildungsleitung unter schweren Mühen gelöst worden.

Auf Veranlassung der Werksleitung bekam die Ausbildungsabteilung für die Lehrwerkstatt einen Raum im 2. Stock des Betriebes K 8 in Kassel zugewiesen. Der Raum war völlig zerstört. Weder Dach noch Fenster waren intakt.

Herr Weisheit begann mit einigen seiner Mitarbeiter, z. B. Martin Rübsal, Christoph Werner und Heinrich Neusel das schwierige Werk des Aufbaues. Das Dach mußte instandgesetzt, die Wände hochgemauert, Türen und Fenster provisorisch repariert werden. Maschinen und Werkbänke, die bei der Zerbombung zugrundegegangen waren, mußten ersetzt werden, d. h. aus Bombentrümmern wurden diese Teile geborgen und hergestellt, und alles nur mit Lehrlingen. Es soll nicht vergessen werden, daß auch Herr Heinrich Seitz, der vom September 1945 bis 31. Oktober 1946 die Lehrwerkstatt leitete, großen Anteil an diesem Wiederaufbau leistete.

Ab 1. 11. 1946 hat Herr Abteilungsleiter Willi Warnke die Abteilung übernommen und noch wesentliche Verbesserungen veranlaßt, die diese Werkstatt wieder in einen Zustand brachten, wie man ihn von einer Lehrwerkstatt erwarten kann.

Heute verfügen wir in der Lehrwerkstatt wieder über

118 Schlosser-Arbeitsplätze

27 Drehbänke

23 Bohr-, Fräs- und Hobelmaschinen.

Alle diese Dinge, bauliche Überholung, Instandsetzung der Maschinen, waren längst nicht so schwierig durchzuführen wie die Beseitigung der Demoralisierung der Jugendlichen bei Kriegsende. Es hat großer Energie bedurft, um auf diesem Gebiet Ordnung zu schaffen. Wir mußten s. Z. junge Leute bis zu 26 Jahren als Lehrlinge aufnehmen, die durch Kriegereignisse von der Schulbank zur Wehrmacht gekommen waren. Sie waren dort zum Teil bereits Flugzeugführer, Offiziere und Kompanieführer usw. Diesen jungen Leuten fiel es schwer, sich in

die allgemeine Disziplin bei uns einzufügen. Dazu kamen die Verlockungen und Verführungen des damaligen schwarzen Marktes, und es hat der Anstrengungen aller Beteiligten, Ausbildungsleiter, Werkstattleiter und Schulleiter bedurft, um hier endlich Ordnung zu schaffen. Wir haben es nun Gott sei Dank längst überwunden, aber es war nicht so einfach.

Im Laufe der Zeit ist durch die stetige unermüdliche Arbeit der Ausbildungsabteilung sowie der Lehrlingskommission des Betriebsrates erreicht worden, daß wir seit Jahren wieder geordnete Verhältnisse haben.

Die heutige Ausbildung der Lehrlinge wird nach folgenden Gesichtspunkten vorgenommen:

Alle Lehrstellenbewerber müssen sich, wie es in jedem modernen Großbetrieb vorgeschrieben ist, einer Aufnahmeprüfung unterziehen. Es werden geprüft die Kenntnisse im Rechnen und Deutsch, die unerlässlich sind, sowie Kenntnisse, die das Allgemeinwissen und die technische Begabung des Lehrlings ausweisen.

Nach bestandener Prüfung kommt der Lehrling zur Lehrwerkstatt. Hier bleibt er ein Jahr, um eine Grundausbildung zu erhalten. Diese Grundausbildung umfaßt folgende Tätigkeiten:

Befeilen bestimmter vorgeschriebener Teile, Schmieden, Löten, Fräsen, Hobeln, Bohren und Drehen. Dazu erhalten alle Lehrlinge eine Ausbildung im Schweißen in unserer seit einigen Jahren neu errichteten Lehrschweißerei. Es kommen dazu Lehrgänge in Meßtechnik und Werkzeugkunde.

Dieses ist allgemein der Ablauf der Grundausbildung in der Lehrwerkstatt. Wir werden in nächster Zeit auf die einzelnen Bearbeitungsgänge in unserer Werkzeitschrift noch zurückkommen.

Während der Zeit in der Lehrwerkstatt unterliegt die Leistung des Lehrlings laufend der Überwachung durch den Abteilungsleiter.

Seine Leistungen werden erstens kartemäßig erfaßt und dann darüber hinaus in Leistungskurven festgehalten. Diese Leistungskurven hängen im Büro des Abteilungsleiters der Werkstatt und geben diesem und darüber hinaus auch dem Lehrling die Gelegenheit festzustellen, ob die Leistung eines Lehrlings steigt, fällt oder konstant bleibt. Die menschlichen Belange, körperliche Beschaffenheit des Lehrlings, besondere Eindrücke, werden weitgehend berücksichtigt. Spezialberufe wie Elektriker, Werkzeugmacher, Former und Modellschreiner brauchen den einjährigen Grundlehrgang in der Lehrwerkstatt nicht mitzumachen sondern kommen schon nach kurzer Zeit in die sie betreffenden Spezialabteilungen.

Die Lehrlinge dieser Berufe werden von Seiten der Lehrwerkstatt laufend im Auge behalten, um auch hier die Gewähr für eine gute Ausbildung zu haben. Die Ausbilder dieser Sparten gehören, abgesehen von kleinen Ausnahmen, dem Stab der Ausbildungsabteilung an.

Hat der Lehrling seine einjährige Grundausbildung hinter sich, wird er in den einzelnen Betrieben unseres Werkes eingesetzt. In einem vierteljährigen Turnus wechselt er von einem Betrieb zum anderen, d. h. er wird eingesetzt in den Werkstätten des Lokomotivbaues, des Kraftwagenbaues und des Maschinenbaues, so daß seine Ausbildung, betriebsseitig gesehen, möglichst vielseitig wird.



Auch am Schraubstock sind Zwillinge unzertrennlich wie die Zwillingsschüler Dieter und Klaus Einfeld, die sich zum Verwechseln ähnlich sehen.

Nach drei- bzw. vierjähriger Tätigkeit wird er dem Prüfungsausschuß der Industrie- und Handelskammer zum Ablegen der Facharbeiterprüfung vorgestellt. Besonders tüchtigen Lehrlingen kann, wenn sie überdurchschnittliche Leistungen zeigen, ein halbes Jahr ihrer Lehrzeit erlassen werden. Erfreulicherweise trifft das bei uns in vielen Fällen zu.

Zusätzlich werden im Jahr noch ca. 25-30 Praktikanten ausgebildet, die bei uns das für ihr späteres Studium an technischen Hochschulen erforderliche Praktikum absolvieren. Diese praktische Ausbildung wird vertieft durch den Unterricht unserer werkseigenen Berufsschule. Der Leiter der Schule, Herr Helmut Knackfuß, hat ebenfalls, genau wie in der Werkstatt, aus einem Trümmerfeld eine moderne Schule geschaffen. Neben der Ausbildung der gewerblichen Lehrlinge bilden wir noch zusätzlich ca. 25 vorwiegend weibliche technische Zeichner aus.

Fest steht jedenfalls, daß nach dem Kriege an die altbewährte Tradition der Firma angeknüpft und der Ausbildung wieder ein besonderes Augenmerk zugewandt wurde. Über den Fortschritt und die Erfolge und über die sozialen Einrichtungen, die die Firma für unsere Lehrlinge geschaffen hat, werden wir noch im Henschelstern berichten.

Heinrich Stein



Der angehende Facharbeiter K.-H. Jungfleisch (16) steht im 2. Lehrjahr und kann bereits seinen neuen Kameraden die ersten Handgriffe zeigen.



ie meisten von Ihnen, liebe Leser, werden in den vergangenen ersten warmen Tagen dieses Jahres sicherlich schon sehnsüchtig an den nicht mehr fernen Urlaub gedacht, und

der eine oder andere von Ihnen wird Überlegungen angestellt haben, wie schön es wäre, wenn... man mal so richtig verreisen könnte! Sobald er sich dann aber ans Rechnen setzte, fehlte es hier und fehlte es da – und aus der großen Traumreise wurde schließlich nur die Ankündigung eines Familienbesuches bei Tante Frieda in Bad Hersfeld. Aber die Hoffnung ist geblieben, die Hoffnung auf „eine große Urlaubsreise“, eine Reise in die schneebedeckten Berge, an das blaue Meer, an den sangesfreudigen Rhein, in den Schwarzwald oder an die „schöne blaue Donau“.

Na, vielleicht klappts damit im nächsten Jahr! Aber warum eigentlich bis zum nächsten Jahr warten? Wenn Sie sich an unserem Preisausschreiben beteiligen und dazu noch ein bißchen Glück haben, kann Ihr Wunsch vielleicht noch dieses Jahr in Erfüllung gehen!

Wir suchen nämlich **2-, 3- oder 4zeilige Merksprüche Verse, Witze oder lustige Zeichnungen**, die in einprägsamer Weise zum Ausdruck bringen sollen, **wo** und **wie** gespart werden kann, daß Haushalten, Sparen und Mitverantwortlich-fühlen zu guter Letzt allen zugute kommt oder welche



Auswirkungen Gedankenlosigkeit, Nachlässigkeit, Bequemlichkeit, fehlendes Geschäftsinteresse, mangelndes Verantwortungsbewußtsein und dgl. haben können. Wer nicht dichten kann, darf „Sparwitze“ oder lustige Zeichnungen einsenden. Entscheidend ist, daß Merksprüche, Verse, Witze und Zeichnungen eine charakteristische betriebliche Situation treffend beleuchten, sich aber nicht in der Feststellung eines Mangels oder in bloßer Kritik erschöpfen, sondern eine allgemeingültige Nutzenanwendung, also bspw. einen Anreiz zur Übernahme von Mitverantwortung für das gemeinsame Ganze, zum Haushalten, zum Sparen enthalten.

Ferien- Preisausschreiben



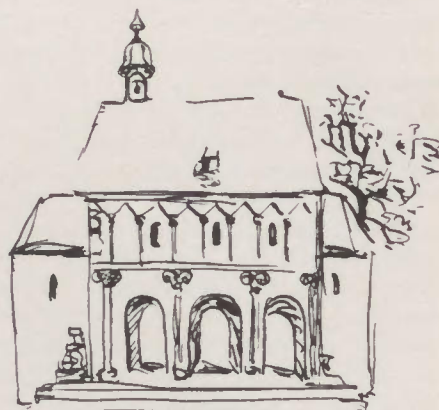
Damit wir uns recht verstehen, geben wir Ihnen im Folgenden einige Beispiele von Zweizeilern:

Am Telefon nur so viel sprechen,
als müßtest du die Rechnung blechen

Bei Clo-Besuch in allen Fällen
Maschine erst auf Pause stellen

Bei Schreibarbeiten bitte fragen:
„Wieviele Blatt sind durchzuschlagen?“

Beim Rechnen Kommas richtig stellen
sonst sprudeln tausend Fehlerquellen



26 weitere Beispiele und damit wertvolle Anregungen für das Preisausschreiben enthält das „Kosten-ABC“, das auf Anforderung bei der Werkschriftleitung gern jedem Interessenten zugesandt wird – aber bitte: Name, Vorname, Kontrollnummer und Werkstatt oder Abteilung dabei angeben und deutlich schreiben!

Für die treffendsten und originellsten Merksprüche, Verse, Witze oder Zeichnungen werden folgende Preise ausgesetzt:



- **1. Preis:**
Eine große Deutschlandreise nach freier Wahl im Werte von DM 500.– (auf Wunsch auch Barauszahlung);
- **2. Preis:**
Eine Deutschlandreise nach freier Wahl im Werte von DM 300.– (auf Wunsch auch Barauszahlung);
- **3. und 4. Preis:**
je DM 100.– in bar;
- **5. – 8. Preis:**
je DM 50.– in bar;
- **9. – 38. Preis:** je DM 10.– in bar!

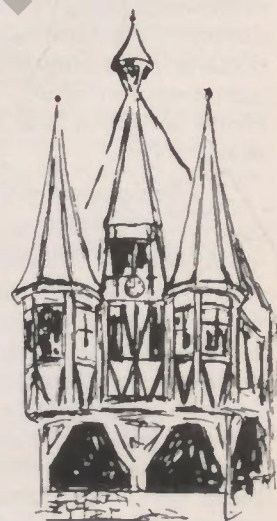
Insgesamt also 38 Preise im Werte von DM 1500.–! Die Verteilung der Preise wird durch ein Preisgericht vorgenommen, in dem folgende Damen und Herren vertreten sind:

Herr Dr. W. Schäfer, Herr W. Christ,
Herr H. Kern, Herr G. Gottmann,
Herr K. Hilgenberg, Frau L. Waldeck.

Die Entscheidung des Preisgerichts ist endgültig und unanfechtbar. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Bei Einsendungen, die nicht prämiert werden, behält sich die Firma den Ankauf zum Satz von DM 5.– pro Merkspruch, Vers, Witz oder Zeichnung vor.

Die Einsendungen müssen **einseitig beschriftet** sein und pro Blatt möglichst nur jeweils einen Merkspruch, Vers, Witz bzw. eine Zeichnung enthalten. Auf der Rückseite muß jedes Blatt den vollen Namen des Einsenders und seine Privatschrift in Druckbuchstaben tragen! Teilnahmeberechtigt sind alle Belegschaftsmitglieder der Firma Henschel & Sohn GmbH, sowie deren Tochtergesellschaften.



Einsendeschluß ist am 31. Mai 1956, 24 Uhr. Im Zweifel entscheidet bei Zustellung durch die Post der Poststempel, in allen übrigen Fällen der Eingangsstempel der Werkschriftleitung.

Alle Einsendungen zum Preisausschreiben sind nur an folgende Anschrift zu senden:

Firma
Henschel & Sohn GmbH
Werkschriftleitung
Kassel, Möncheberg 17



Warum veranstalten wir eigentlich ein Preisausschreiben?

Nun, liebe Leser, Sie alle wissen, daß uns die neue Straßenverkehrsordnung empfindlichen Schaden zugefügt hat. Wir müssen unser Fertigungsprogramm im Kraftwagenbau völlig umstellen – und das ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, in dem wir uns auf dem Loksektor ebenfalls in einer großen strukturellen Umstellung von Dampf- auf Dieselantrieb befinden. In solch einer kritischen Situation kommt es nicht nur auf den hochkonzentrierten Einsatz unserer Entwicklungsingenieure, Konstrukteure und Verkäufer an, eine solche Situation verlangt auch die Anspannung all unserer finanziellen Kraft, d. h. wir müssen im großen und kleinen unsere Mittel haushälterisch zusammenhalten. Dazu bedarf es aber nicht nur der Tatkraft einiger weniger. Eine solche Aktion muß von allen unterstützt und getragen werden. Erst der gute Wille und die Einsicht von 10 000 Belegschaftsmitgliedern kann ihren Erfolg sicherstellen!



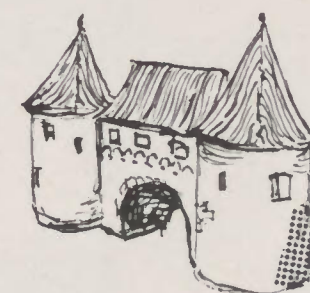
Deshalb also unser Preisausschreiben! Dabei geht es ums Sparen nach der geheimnisvollen Formel „mal 10 000 mal 300“, d. h. um die



Mitverantwortung in den kleinen Dingen des Alltags, die dadurch leicht zu gewichtigen Ausgabeposten werden können, weil auch Kleinigkeiten mit der Belegschaftszahl (10 000) und der Zahl der Arbeitstage pro Jahr (300) vervielfacht, fast immer zu einer beachtlichen Größe anwachsen!

Vergessen wir nicht, wie oft eine Maschine leerläuft, wie lange manche Lampe nutzlos brennt, wieviel Wasser oder Preßluft vergeudet wird, was am Telefon gespart werden könnte, wenn man sich kürzer fassen würde, wie oft telegraphiert oder telefoniert wird, anstatt einen Brief zu schreiben, wie oft ein Brief anstelle einer Karte geschrieben wird.

Es gibt tausend und abertausend Möglichkeiten, wie man durch ein bißchen guten Willen, ein bißchen Nachdenken pro Tag eine „Kleinigkeit“ einzusparen vermag, Kleinigkeiten, die niemand weh tun und mit 10 000 und mit 300 vervielfacht am Ende des Jahres eben doch eine recht erkleckliche Summe geben können.

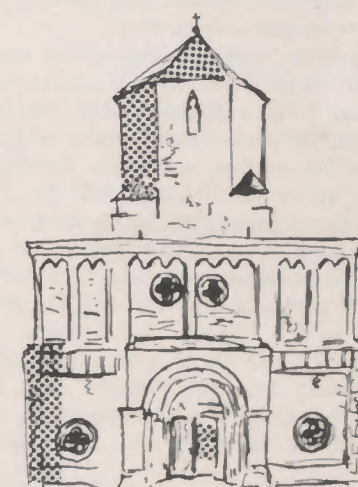


Bei der Größenordnung unseres Unternehmens lohnt es sich fast in jedem Falle, darüber nachzudenken, wie man noch haushälterischer, noch sparsamer mit der Arbeitszeit, mit dem Werkstoff, den Betriebs- und Hilfsmitteln, mit den anvertrauten teuren Werkzeugen, Vorrichtungen und Maschinen umgehen kann.

Im Grunde genommen wird vom einzelnen dabei nichts anderes vorausgesetzt, als was ihm im eigenen Haushalt als ganz selbstverständlich erscheint.

Zu Hause passen freilich die Muttis auf, daß nichts umkommt, daß die Milch nicht sauer wird, daß Gas und Licht nicht unnütz brennen, daß jeder sich hübsch die Füße abputzt, ehe er den

neuen Teppich betritt, daß die Polstergarnitur schonend behandelt, daß mit Glas und Porzellan beim Abwaschen behutsam umgegangen wird.



Unsere Muttis sind wie die Dobermänner hinter allem her, was Geld kostet, denn sie müssen ja auch mit dem, was wir nach Hause bringen, auskommen und sollen nach Möglichkeit sogar noch einen Notgroschen zurücklegen.

Ein Jammer, daß wir sie nicht als Sparkommissarinnen für unseren Betrieb einsetzen können. Sie wären zweifellos die Richtigen, die uns das Haushalten beibringen könnten!

Wir wollen doch mal unsere Arbeit und unsere Umgebung mit den Augen unserer Muttis betrachten – ganz sicher kommen uns dann die besten Einfälle fürs Preisausschreiben!

Denkt auch im Alltag mehr an die Mutti –

**Helft haushalten –
auch im Betrieb!**



Der Henschelstern ist da!



Der Henschelstern ist das Symbol der Kasseler Werke, er ist als Gütezeichen deutscher Wertarbeit in der ganzen Welt bekannt. Dieser Stern, als Zeichen aller Erzeugnisse der HENSCHEL UND SOHN GMBH KASSEL, strahlt nach außen und läßt eine Verbundenheit zwischen dem Werk und seinen Kunden in vielen Ländern aller Kontinente aufkommen. Für die nach mehr als zehnjähriger Pause wieder erscheinende Werkzeitschrift „Henschelstern“ konnte kein besserer Name gefunden werden.

Der „Henschelstern“ soll nach dem Willen seiner Herausgeber mit dazu beitragen, die Verbundenheit zwischen der Firmenleitung und allen Mitarbeitern zu vertiefen. Diese große Aufgabe kann nur erfüllt werden, wenn alle Beteiligten gemeinsam daran mitarbeiten, daß die Zeitschrift zum Sprachrohr aller Henschelaner wird. In der Partnerschaft zwischen Unternehmer und Arbeitern gibt es immer natürliche Gegensätze, die nur mit gutem Willen auf beiden Seiten überbrückt werden können. Dabei sollte eine Werkzeitschrift nie versuchen, solche Gegensätze zu verniedlichen. Sie muß vielmehr dazu beitragen, durch objektive Berichterstattung eine gute Atmosphäre innerhalb des Betriebes zu schaffen.

Die neue Werkzeitschrift stellt sich zu einer Zeit vor, in der die wesentlichen Aufbauarbeiten der Kasseler Werke beendet sind, Stadtverwaltung und Bevölkerung sind stolz darauf, daß das größte industrielle Unternehmen in Kassel wieder 10 000 Menschen beschäftigt und seine Bedeutung auf dem Weltmarkt zurückerobert hat. Möge mit dem Erscheinen dieser Zeitschrift ein neuer, erfolgreicher Abschnitt in der Entwicklung der Henschel-Werke eingeleitet werden zum Wohle aller Schaffenden und ihrer Familien.

Dr. Lauritzen
Oberbürgermeister

Die geographische Lage Deutschlands, seine staatsrechtliche Zerrissenheit durch die Viermächteentscheidung nach dem Zusammenbruch von 1945, die Verarmung weitester Bevölkerungskreise und andere Umwelteinflüsse unseres tech-

nischen Zeitalters auf der einen Seite, der organisatorische und arbeitsmäßige Wille zur „Perfektion“ sowie andere Anlagen des Geistes und Charakters unseres deutschen Menschen andererseits haben zunehmend Voraussetzungen dafür geschaffen, daß wir alle spezialisiert, technisiert und damit – letztlich – in die Vereinsamung und Vermassung getrieben werden.

Je mehr infolgedessen überkommene Lebensinhalte entleert, Werte und Lebensordnungen gestürzt oder verfälscht werden, um so ernster muß man sich in Schwerpunkten des menschlichen Gemeinschaftsdaseins um eine letzte Erkenntnis unvergänglicher Lebenswerte bemühen, um daraus zu einer modernen Erneuerung und Behauptung menschlichen Lebens für den einzelnen und für die natürlichen Gemeinschaften zu kommen. Im Rahmen dieses Selbstbehauptungs- und Erneuerungsprozesses unseres eigenen Ich, unserer Mitmenschen und ihrer Gemeinschaften kommt einer zweckfreien und echten Pflege menschlicher Beziehungen, wie sie ein großes, modernes Industrieunternehmen umschließt, eine hervorragende Bedeutung bei.

Die im 11. Jahrgang nunmehr wieder erscheinende Werkszeitung „Henschelstern“ verspricht schon nach dem Geleitwort des Chefs des Hauses Henschel & Sohn GmbH. in Kassel und nach den ebenso freimütigen wie besinnlichen Grußworten der Betriebsvertretung, nicht weniger nach weiteren aufschlußreichen Beiträgen zum Beispiel über inländische und ausländische Arbeitsschwerpunkte der Henschelwerke eine Brücke des guten Willens für ein allseitiges Verstehen werden zu können.



Wer nicht nur aus gesamtwirtschaftlicher Arbeit für einen um seine Entwicklung kämpfenden Grenzbezirk, sondern auch als Vater eines „Henschelaner-Stifts“ seit Jahren Eindrücke sammeln darf von der Summe aller Anstrengungen der großen Henschelfamilie, dieses besonders für die Stadt Kassel so entscheidende Unternehmen innerlich und äußerlich wieder aufzubauen, bringt noch zusätzliches Vertrauen in den nachhaltigen Erfolg der Bemühungen des „Henschelsterns“ mit.

Gewiß: Kein noch so großes Wirtschaftsunternehmen hat das Recht, alte Lebensordnungen, wie das Eigenleben des einzelnen, das Leben in der Familie und in der Freundschaft, gewollt oder ungewollt zu verdrängen. Das Wort „Betrieb als Gemeinde“ ist auf der Evangelischen Akademie Hofgeismar nicht umsonst warnend ausgesprochen worden. Dies schließt jedoch nicht aus, daß in der heutigen Zeit gerade einem großen Unternehmen die Pflege persönlicher und sachlicher zwischenmenschlicher Beziehungen in besonderem Maße obliegt, damit die natürlichen Spannungen eines modernen Arbeits- und Wirtschaftslebens auf das bei allseitig gutem Willen überhaupt erreichbare Mindestmaß zurückgeführt werden.

Darum: Glückauf dem „Henschelstern“!

Dr. Dr. Fürer
Hauptgeschäftsführer
der Industrie- und Handelskammer



Unser Henschelstern ist wieder da! Für einen großen Teil der Belegschaft war es wohl das freudige Wiedersehen eines „Alten Bekannten“, für den anderen Teil stellte sich der Stern als Werkzeitschrift, die dem einzelnen Interessantes und Wissenswertes aus unserem Werk vermitteln soll, zum ersten Male vor. Nun, ich selbst gehöre sowohl zu dem einen, wie auch zu dem anderen Kreis. Durch meinen verstorbenen Vater bin ich noch im Besitze seiner früher gesammelten „Sterne“, während ich selbst nun künftighin, ich hoffe es wenigstens, Leser des neuen Sternes sein werde.

Das neue Gesicht, die moderne Illustrierung läßt erkennen, daß der Stern sich in seiner Form der Änderung der Zeit, der Lebensauffassung und des Stils in gefälliger Weise angepaßt hat. Ich würde es begrüßen, wenn neben den gewiß interessanten Reportagen aus dem Betrieb auch gelegentlich die Arbeit in den einzelnen Büros aus einer gewissen Anonymität gehoben würde. Alles aber ohne den tierischen Ernst, der in unserem Leben ohnehin schon eine große Rolle spielt. Vielleicht auch kann man hin und wieder Betrachtungen aus der Perspektive der Frau anstellen. Sie hat doch, wenn auch nicht auffällig, in der Gemeinschaftsarbeit des Werkes ebenfalls ihre Aufgabe. Ich wünsche dem Henschelstern weiterhin vollen Erfolg und fortwährendes Bestehen.

Frau Helga Müller, techn. Zeichnerin



Vor drei Jahren bin ich aus der Ostzone gekommen und war früher bei der Reichsbahn als Lokführer. Ich habe zum erstenmal eine Werkzeitschrift in der Hand und ich finde eine solche Zeitung recht gut, denn damit werden die Werktätigen zusammengeführt und jeder Arbeiter erhält einen Einblick in die anderen Arbeitsplätze. Meiner Ansicht nach muß eine Werkzeitschrift unpolitisch sein, sie soll nur Werkspolitik treiben. Und die hundertprozentig.

Walter Groll (33) Lokführer.

Mit Interesse habe ich den Henschel-Stern durchgelesen, der für mich in seiner Gestaltung etwas Neues bedeutete. Wenn all die guten Vorsätze der Geleitworte in die Tat umgesetzt werden, dann erhalten wir eine Betriebszeitung, die nicht nur einseitiges Sprachrohr, sondern die Mittlerrolle zwischen Unternehmen und Belegschaft übernimmt.

Der Artikel der Hammerschmiede ist allgemein gut aufgenommen worden, da er einen Einblick in die anderen Fertigungsbetriebe gestattet. Vielleicht gelingt es auf diese Art, festere Bande mit den weitverzweigten anders gelagerten Betriebsstätten zu knüpfen und ein besseres Verständnis für die Verschiedenartigkeiten der Abteilungen zu erreichen.

Im Kraftwagenbau, insbesondere in meinem Kollegenkreise, wurde der Beitrag über das Verbesserungsvorschlagswesen lebhaft diskutiert, zumal sehr unterschiedliche Auffassungen über die Art der Honorierung bestehen, und der Artikel selbst keine Klarheit darüber verschafft.

Ich darf bemerken, daß das Vorschlagswesen vor seiner generellen Einführung im Gesamtbetrieb, im Autobau seitens der Techn. Direktion und der im Zusammenhang stehenden Stellen schon immer eine wesentliche Förderung zum Zwecke der Erleichterung der Arbeitsschwierigkeiten erfuhr. Deshalb wird auch das lebhafteste Interesse nach erfolgter Intensivierung des Verbesserungsvorschlagswesens verständlich erscheinen.

Ein Punkt scheint mir jedoch aus meiner eigenen Erfahrung wesentlich zu sein, der sicher nachdenklich stimmen wird und m. E. weitgehender Diskussion bedarf. Durch einen Verbesserungsvorschlag werden erhebliche Schweißstunden gespart, die bei der Serienproduktion zum Freiwerden eines Kollegen führen werden. Daß der



Betroffene natürlich nicht sehr glücklich darüber ist, zumal eine Unterbringung in der gleichen Abteilung nicht möglich sein wird, liegt auf der Hand. Daß überall Brot gebacken wird, ist verständlich, ebenso ist es aber auch verständlich, daß jeder Betroffene nur ungern seinen ihm lieb gewordenen Arbeitsplatz und seine Umgebung verläßt. Wird es in jedem Falle, selbst bei schwankender Konjunkturlage des einen oder anderen Betriebszweiges möglich sein, die durch Verbesserungsvorschläge freiwerdenden Kollegen an anderen Arbeitsplätzen innerhalb des Werkes einzusetzen?

Alfred Walther, Autoklempner

Eigentlich steht es mir gar nicht zu, schon über unsere Werkzeitschrift etwas zu sagen, denn ich bin ja erst kurz im Betrieb und vorerst als Lehrling in die große Familie der Henschelaner aufgenommen worden. Ich finde es aber ganz ausgezeichnet, daß es so etwas wie ein Sprachrohr gibt, das wir als Lehrlinge auch benutzen können. Die Werkzeitung, so empfinde ich es wenigstens, soll ein Blatt der offenen Aussprache werden, ein Blatt, das alle Interessen vertritt. Es geht hier sicher um die Brücke von Mensch zu Mensch. Darf ich zugleich für alle anderen Lehrlinge, zu dem Schritt, die Werkzeitung wieder ins Leben zu rufen, die Verantwortlichen beglückwünschen und für ein gutes Gelingen ein dreifaches toi-toi zurufen!

Hannelore Köster (16) Lehrling



Die erste Nummer des wiedererstandenen Henschelsterns hat auch uns in Hamburg erreicht. Für uns als die jüngsten Henschelaner, die wir uns diesen Namen erst noch verdienen müssen, ist sie eine Erscheinung, die wir mit großer Freude und Dankbarkeit begrüßt haben. Sicherlich waren allerhand Schwierigkeit zu überwinden, ehe der Henschelstern wiedererscheinen konnte. Um so mehr Dank gebührt all denen, die sich hierfür eingesetzt haben.

Der Henschelstern wird uns helfen eine Brücke zu schlagen zu unserem Stammhaus in Kassel und eine lebendige Verbindung herzustellen von Mensch zu Mensch. Vom Inhalt des Henschelsterns versprechen wir uns eine interessante Darlegung der sich stetig in der Weiterentwicklung befindenden allseitigen Probleme eines modernen Großbetriebes.

Es muß hier bei uns jeder mit großer Achtung die Leistungen von Geschäftsleitung und Belegschaft anerkennen, die zum Wiederaufbau der zerstörten Werksanlagen als auch zur Festigung und Fortführung des guten Rufes, den die Firma in der ganzen Welt genießt, führten. Dies konnte nur möglich sein durch die traditionelle Pflege des guten Einvernehmens zwischen Geschäftsleitung und Belegschaft. Hierin wird auch der Sinn des neuen Henschelsterns liegen, auf dessen folgende Nummern wir uns schon jetzt freuen. Wir wünschen dem „Henschelstern“ einen guten Start und eine fruchtbare Tätigkeit.

Kaufmännische Angestellte der Henschel Maschinenbau G. m. b. H. Hamburg-Steinwerder



HENSCHELSTERN

11. JAHRGANG · NR. 2 · MAI 1956

Herausgeber

HENSCHEL & SOHN GMBH · KASSEL

Verantwortlich für den Inhalt
Diplom-Volkswirt Hans Kern

Leitung der Redaktion
Hugo Friedrich Engel

Bärenreiter-Druck Kassel

Auflagenhöhe
13000



AUS DEM INHALT

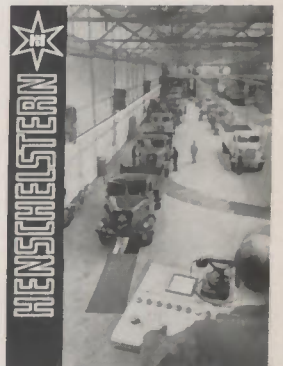
Unser Werk
»Der Henschel-Kraftwagenbau«
Wir spielen Theater
Wir feiern mit Ihnen
Zum 1. Mai
Wo Meister werden
Ferienpreisausschreiben
Der Henschelstern ist da
Maschinenschlosser Nerka
hat einen spitzen Bleistift

Titel und sämtliche Fotos H. F. Engel
außer Seite 6 und 7 A. Dittmar (4)
und Seite 18 M. Nehrlich (1)
Zeichnungen Seite 16 und 17 R. Gardon



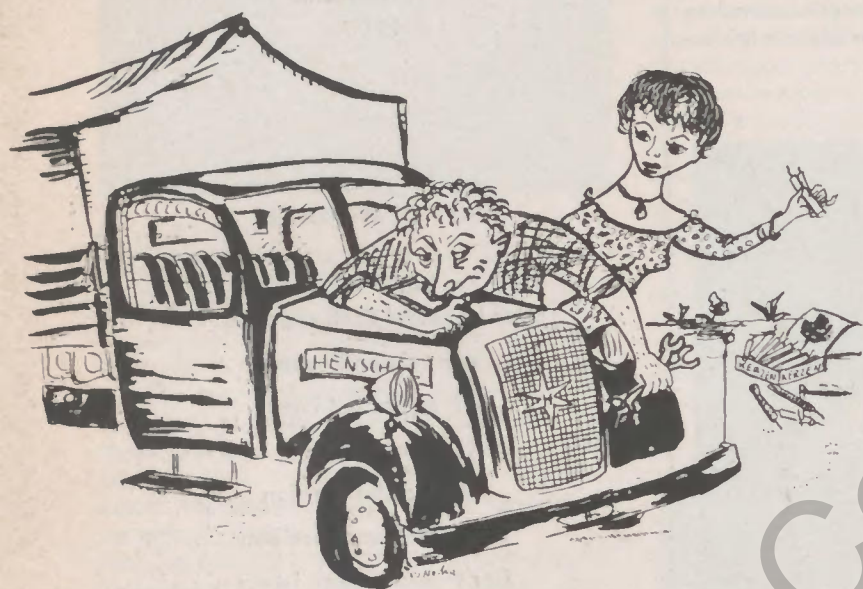
UNSER TITEL

Ein Blick in unsere moderne Lackiererei, die im Zuge der Ausweitung des Kraftwagenbaues geschaffen wurde. Die Anlage eines umlaufenden Taktbandes und einzelne Taktstationen sind deutlich erkennbar. Der Neubau ermöglicht nicht nur eine Leistungssteigerung, sondern bringt auch eine erhebliche Qualitätsverbesserung in der Lackierung. Zugleich wurden mit der neuzeitlichen Lackiererei die Arbeitsbedingungen so weit verbessert, daß heute sämtliche gesundheitsschädigenden Einflüsse ausgeschaltet sind. Die Halle bedeckt eine Fläche von 4000 qm und wurde erst im Jahre 1955, nach einer Bauzeit von 7 Monaten, in Betrieb genommen.



MASCHINENSCHLOSSER

Nerka
hat einen
spitzen Bleistift



Die Anhalterin: „... aber Sie haben mich doch um Kerzen geschickt!“



„... so und jetzt können wir wieder in Ruhe arbeiten!“



„Dies ist eine
unserer besten
Arbeiter!“



Der Sohn des Meisters:
„Vati, hat Mutti Dich nur wegen der Lohnfüte geheiratet!“



„Endlich kocht er, jetzt kann ich meinen Kaffee aufbrühen.“