

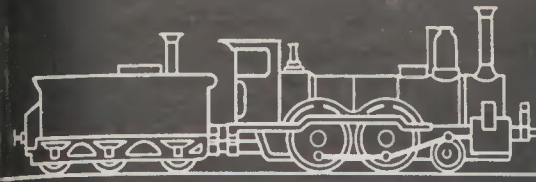


HEUTE

11. JAHRGANG
NR. 4
JULI 1956



UNSER WERK



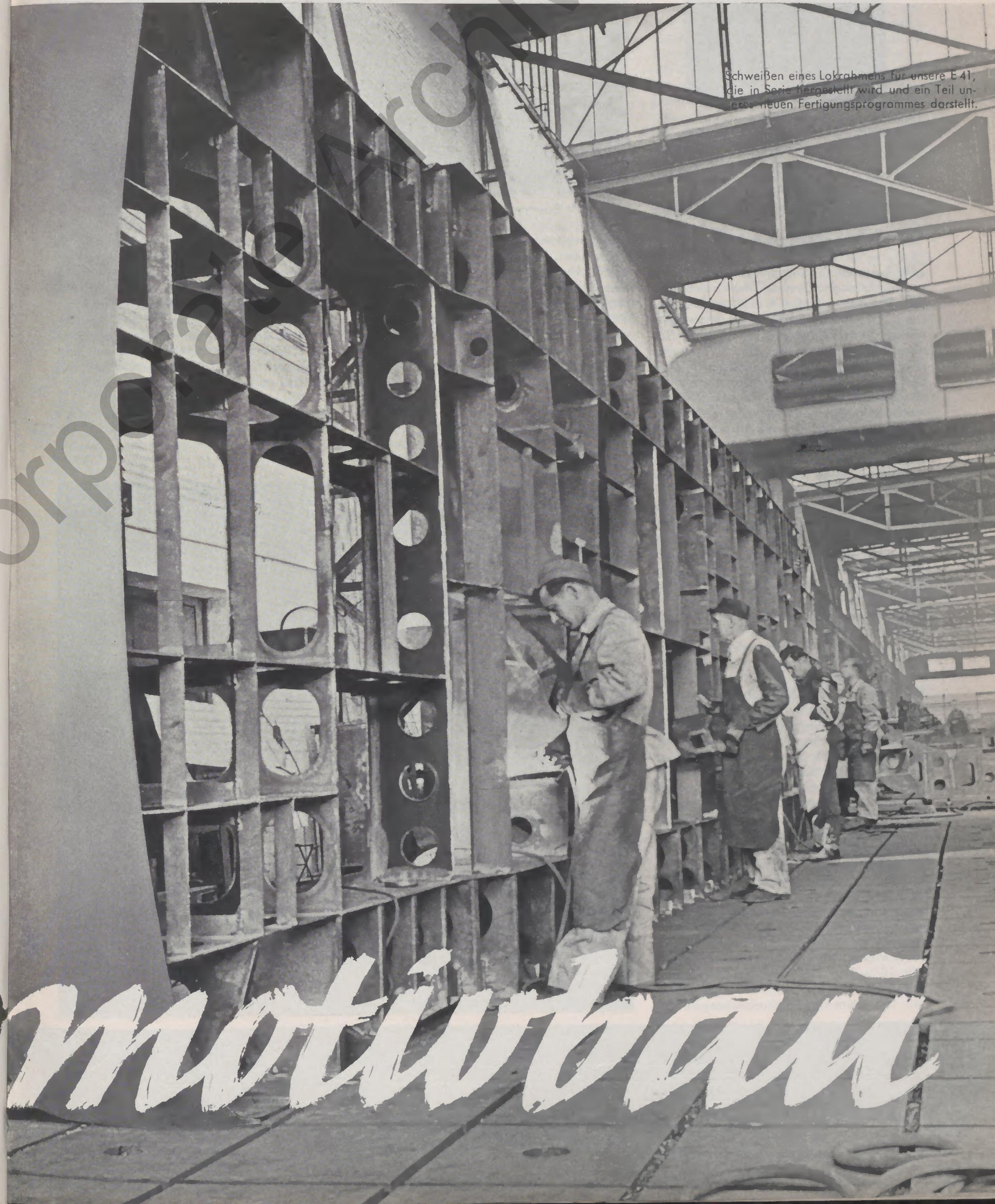
Der Leiter der Sektoren Lokbau und Warmbetriebe, Betriebsdirektor Dipl.-Ing. Karl Arold (50), in unserer großen Lokmontagehalle Werk Kassel. Daneben im Arbeitsmantel Oberingenieur Georg Riemenschneider (51).

Der Name Henschel ist in der ganzen Welt bekannt durch die Lokomotive. Seit über 100 Jahren werden Lokomotiven bei Henschel gebaut, die heute noch in fast allen Ländern der Erde im Einsatz sind. Mit diesen Lokomotiven war seit vielen Jahrzehnten der Ruf deutscher Wertarbeit und besonders der guten Qualität der Henschel-Produktion verbreitet worden. Diese Feststellung ist jedoch kein Ruhekitzen, sondern eine Verpflichtung. Es gilt für uns heute mehr als sonst, den Nachweis bester In-

genieur- und Werkmannsarbeit unter Beweis zu stellen, da der Wettbewerb im Lokomotivbau heute schärfer ist als in anderen Industrien. Außerdem ist die seit langem sich anbahnende Ablösung der Dampflokomotive durch die Diesellokomotive bzw. die Elektrolokomotive in die entscheidende Phase eingetreten. Die damit verbundene Umwälzung in der Einrichtung und in den Methoden der Lokomotiv-Fertigung stellt an alle Lokomotivbauer des Unternehmens neue Forderungen. Die Aufgabenstellung an den Lokomotivbau des Unternehmens für die weitere Zukunft ist nicht einfach. Die Forderung ist jedoch erfüllbar, wenn die große Arbeitsgemeinschaft des Sektors Lokomotivbau ihr technisches Vermögen und ihren Willen zur Leistung dem Unternehmen zur Verfügung stellt.

AROLD

Schweißen eines Lokrahmens für unsere E 41, die in Serie hergestellt wird und ein Teil unseres neuen Fertigungsprogrammes darstellt.



Der Lokomotivbau



Abteilungsleiter Dr. Ing. R. Roosen (54),
Leiter der Entwicklungsabteilung

HENSCHEL UND DIE LOKOMOTIV- ENTWICKLUNG

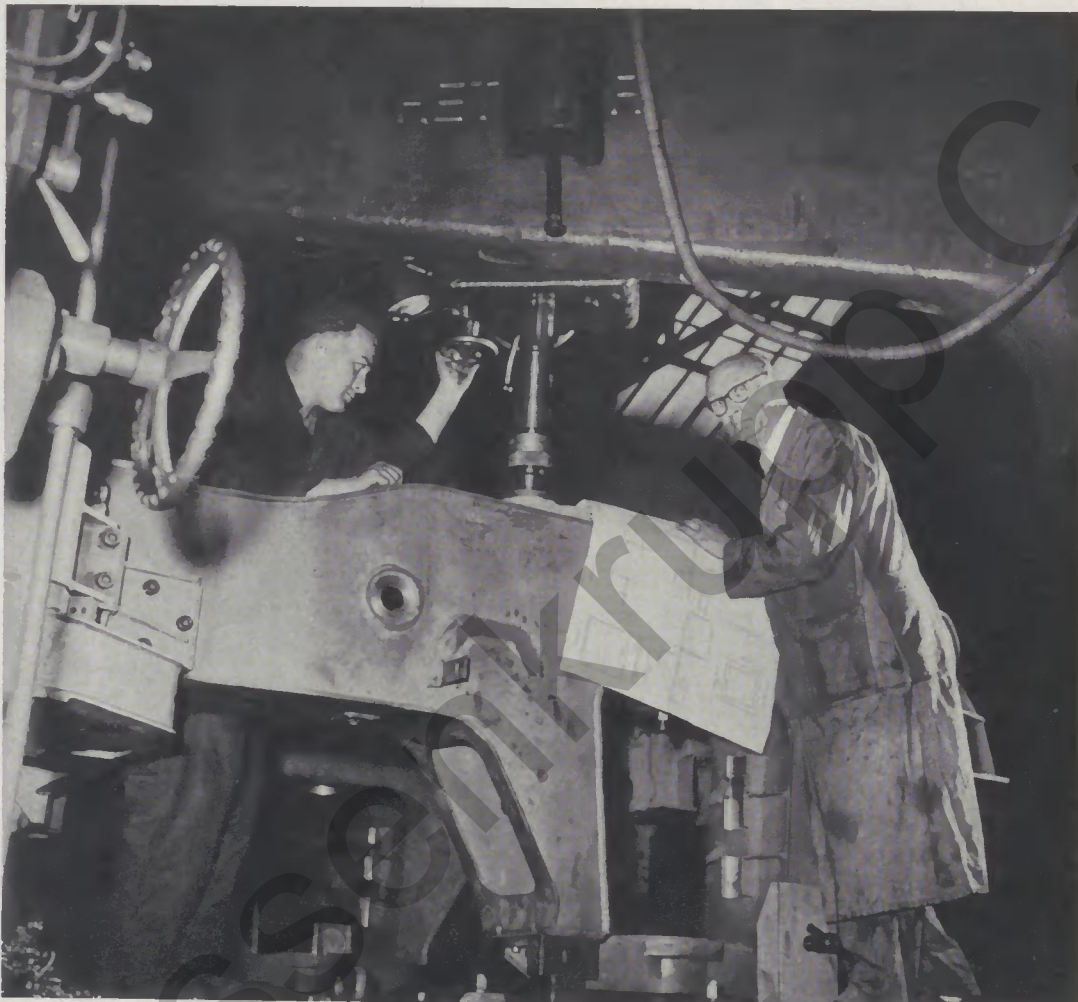
Die Lokomotive war, ihrer Entstehungsgeschichte nach, für die Öffentlichkeit und den Fachmann fast ein Jahrhundert eine Dampflokomotive. Seit ihrer ersten erfolgreichen Verwirklichung durch die von Stephenson gebaute Rocket, die 1829 in dem Lokomotiv-Wettrennen verschiedener Wettbewerber in Rainhill den Sieg davontrug, hat sich die Dampflokomotive zu einer Kraftmaschine gewaltigen Ausmaßes entwickelt. Während die Rocket nur 4,3 t wog und 20 PS Leistung aufwies, erreichten einzelne Dampflokomotiven ein Jahrhundert später Leistungen bis zu 7000 PS bei einem Gewicht bis 350 t.

Diese Entwicklung spielte sich im wesentlichen auf der gleichen Spurweite ab, die die Rocket schon aufwies. Sie wurde bedingt durch die ständig wachsenden Verkehrsanforderungen an Zuggewichte und Zugeschwindigkeit. Die Fortschritte wurden ermöglicht durch die ständige Anwendung aller technischen Errungenschaften auf die Dampflokomotive und ihre Elemente. Besondere Marksteine waren die Einführung der Expansionssteuerung, die Anwendung der Verbundwirkung im Dampftriebwerk, die Einführung der Dampfüberhitzung, ferner die Speisewasservorwärmung; all diese Maßnahmen begleitet von einer stetigen, wenn auch maßvollen Anhebung des Dampfdruckes, der nur bei einigen wenigen Versuchslokomotiven über den üblichen Rahmen von maximal 20 at hinausging. Während diese Verbesserungen eine stetige Leistungssteigerung der Lokomotive erbrachten, änderten sie nicht in gleichem Maße einen wesentlichen Nachteil der Dampflokomotive, nämlich ihren sehr niedrigen thermischen Wirkungsgrad. Hierunter versteht man das Verhältnis der am Zughaken der Lokomotive abgegebenen Arbeit zu der in dem verbrauchten Brennstoff enthaltenen Energie. Er beträgt selbst bei einer Kolbendampflokomotive moderner Bauart bestenfalls 10%. Wenn dieser Wert auch schon eine Verbesserung um 100% gegenüber dem Stand um die Jahrhundertwende dar-

stellt, so ist eine weitere Steigerung nur noch durch umständliche technische Maßnahmen möglich. Solche sind auch versucht worden, wie z. B. der Bau von Turbinenlokomotiven mit Vakuumkondensator. Die Mehrkosten der Beschaffung und Unterhaltung solcher Sondereinrichtungen hoben aber die damit erzielbaren Kohleersparnisse gutteils wieder auf, so daß die bisher untersuchten Entwicklungslinien nicht weiter verfolgt wurden. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß der Diesel-Motor, der seine Entstehung in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts ausgesprochen dem Bemühen verdankt, die thermische Ausbeute des Brennstoffes in einer Kraftmaschine zu steigern, bald zunehmende Beachtung auch beim Eisenbahntechnikern fand. Die erfolgreiche Entwicklung des Diesel-Motors gab der Preußisch-Hessischen Staatsbahn bereits 1910 Veranlassung, ihn auf einer Lokomotive zu erproben. Lange Zeit war solchen Bemühungen kein rascher Fortschritt beschieden, weil der Diesel-Motor, wie jeder Verbrennungsmotor, ohne Schaltgetriebe nicht in der Lage ist, eine Last anzuziehen. Wenn auch Reibungskupplungen für das verhältnismäßig kleine Gewicht eines Kraftwagens ohne weiteres erfolgreich arbeiten, kommen sie für das „Anschleifen“ eines schweren Zuges nicht in Frage. Die Entwicklung der Diesel-Lokomotive schritt daher erst zügig voran, nachdem es gelang, „Getriebe“, d. h. Methoden der Drehmomentwandlung durchzubilden, die sich für

den Eisenbahnbetrieb eignen. Zu diesen gehören die elektrische Drehmomentwandlung, ferner die hydraulische Drehmomentwandlung durch Flüssigkeits (Öl)-Getriebe. Maßgebend für das zunächst langsame Vordringen der Diesellok waren dann ihre Gesteungskosten, die in Einzelausführung sehr viel höher als bei der Dampflokomotive ausfielen, jedoch später, bei großen Produktionszahlen, wie z. B. in Nordamerika, sich denjenigen einer gleichstarken Dampflok sehr näherten. Schließlich spielen bei der Frage des Diesellokomotiveinsatzes auch brennstoffwirtschaftliche Gesichtspunkte eine große Rolle. Länder mit Ölvorkommen und ohne Kohle neigen dieser Traktionsform schneller zu als Länder mit Kohleschätzen ohne Ölvorkommen. Der thermische Wirkungsgrad allein entschied nicht das Vordringen der Diesellok, sondern auch gewisse andere günstige Eigenschaften, die der Dampflokomotive abgehen, z. B. der saubere Betrieb, sofortige Einsatzbereitschaft, Fortfall des mit dem Entschlacken und dem Kesselauswaschen der Dampflokomotive zusammenhängenden Zeitbedarfs und Arbeitsaufwandes, Fortfall der Stillstandsverluste, Unabhängigkeit von Speisewasser, usw. Ungefähr um die gleiche Zeit wie der Dieselmotor kam um die Jahrhundertwende die elektrische Traktion für Schienenfahrzeuge auf. Die große Annehmlichkeit des elektrischen Antriebes, saubere, rauchfreie

Rahmen-Ausbohrstand für Diesellokomotiven der Bundesbahn Type V 60. Auf dem Stand werden durch vier verfahrbare Antriebseinheiten die Zentrierbohrungen für die Achslagerführungen, die Blindwellenbohrung und die beiden Bremswellenlagerungen in einer Aufspannung gebohrt. Beim Ausspindeln sind die Bohrstangen in festen Bohrstangenlagerböcken geführt. Hierdurch wird erreicht, daß die in den Zeichnungen geforderte Maßgenauigkeit für den Bohrungsabstand durch die festen Führungen garantiert ist.



Die Henschel-Beyer-Garratt-Lokomotive schleppt 700- bis 1000-t-Züge vom Hafen Beira ins Innere des Landes und bringt Landesprodukte und Kupfererze zur Küste. Die großen Zugkräfte schaffen auf einer eingleisigen und kurvenreichen Strecke die gleiche Menge an Transportgütern, die sonst nur auf einer zweigleisigen Strecke befördert werden können.

Zugförderung, großes Anzugsmoment, starke Beschleunigung der Züge aus der unerschöpflichen Kraftquelle einer Oberleitung, ließen die begeisterten Anhänger der Elektro-Zugförderung eine schnelle Ausbreitung dieses Betriebes unter vollständiger Ablösung der Dampftraktion voraussagen. Ganz so haben sich diese Erwartungen nicht erfüllt. Vorteile sind immer mit Nachteilen verbunden und bei dem elektrischen Betrieb, der an sich die ideale Zugförderung für die Eisenbahn darstellt, war nach Überwindung technischer Anfangsschwierigkeiten das Hindernis der hohen Kapitalbedarfe für die stationären Anlagen und die Triebfahrzeuge. Die Ausbreitung der elektrischen Zugförderung beschränkte sich deshalb zunächst auf Länder, die kein Kohlevorkommen haben, aber elektrischen Strom aus Wasserkraft erzeugen, wie die Schweiz; in einem gewissen Umfang wurde sie auch in Deutschland angewandt (vor dem letzten Kriege etwa 4% der Streckenlänge). Inzwischen ist die elektrische Zugförderung aber in den meisten Ländern in schnellem Fortschreiten, vielleicht mit einer wesentlichen Ausnahme, nämlich Nordamerika. Diese Tendenz wird gefördert durch die ständig wachsende Verkehrsdichte; sie wird gehemmt durch Finanzierungsfragen.

Alle drei Traktionsformen: Dampf, Diesel und Elektrisch stehen also nebeneinander im Wettbewerb, wobei ein stetiger Rückgang der Dampflokomotive unzweifelhaft ist, wenn auch heute noch rund 200000 Dampflokomotiven auf der Welt etwa 75% aller Schleppeleistungen auf der Schiene bewältigen.

Eine Lokomotivfabrik hat sich nun ständig mit solchen Entwicklungstendenzen auseinanderzusetzen. Sie muß stets in der Lage sein, dem Kunden, nämlich den Bahnen diejenige Lokomotivart vorschlagen und liefern zu können, die gewünscht wird, oder die unter Berücksichtigung aller wirtschaftlichen Faktoren anzuraten ist. Um hierzu in der Lage zu sein, müssen wir nicht nur nach dem jeweiligen Stand der Technik liefern

können, sondern uns vorausplanend unentwegt bemühen, neue Wege zu finden und fortschrittliche Konstruktionen zu schaffen und damit in dem ständigen Wettbewerb eine führende Stellung zu behaupten. Dazu bedarf es planvollen, ideenreichen Arbeitens und Disponierens, der Bereitschaft, ein großes geistiges und finanzielles Potential an die Entwicklung zu setzen und die mit jeder Entwicklung zusammenhängenden Schwierigkeiten durchzukämpfen. Der trotz aller technischen Kenntnisse und Erfahrungen immer sich wiederholende mühsame Werdegang jeder Neuerung verlangt also eine erhebliche Opferbereitschaft in ideeller und materieller Beziehung. Diese Einstellung ist von unserer Firma stets in hervorragendem Maße eingenommen worden. Dafür zeugt die lange Liste der Erstaussführungen von fortschrittlichen Lokomotivtypen, die Henschel herausbrachte, davon zeugen auch die Entwicklungsarbeiten der letzten Jahre. Diese erstrecken sich sowohl auf den Dampfsektor, wie auf die Diesellokomotive und die Elektrolokomotive.

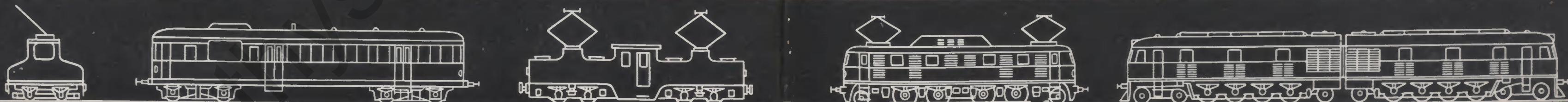
Auf dem Dampfgebiet hat Henschel sehr wesentlichen Anteil an den in der Nachkriegszeit durchgeführten Neukonstruktionen von Bundesbahnlokomotiven; hingewiesen sei ferner u. a. auf die Großlokomotiven, die Henschel in den letzten Jahren nach Südafrika geliefert hat. Hierbei handelt es sich um schwerste Gelenklokomotiven mit zwei Triebwerken, der sogenannten Garratt-Bauart, ferner um die Entwicklung der Henschel-Kondenslokomotive Klasse 25 für die Südafrikanischen Bahnen, die dort in großem Umfang auf wasserarmen Strecken eingesetzt wird. Die Kurvenbeweglichkeit und der Fahrzeuglauf der Loks wurden ständig verbessert, ebenso weitere Beiträge zur Speisewasservorwärmung durch den Henschel-Mischvorwärmer und den Bau der Franco-Crosti-Abgasvorwärmer geleistet, sowie die Fertigungsverfahren auf allen Gebieten stetig vervollkommen.

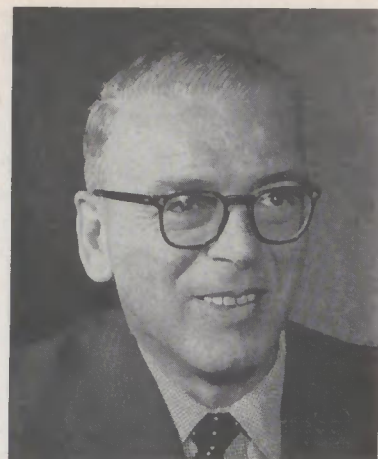
Auf dem Gebiet der Diesellokomotive wird die Weiterentwicklung von Henschel gleich-

zeitig sowohl mit hydraulischer Kraftübertragung als auch mit elektrischer Kraftübertragung betrieben. Sie steht in ihrer modernsten Ausführung als Drehgestell-Lokomotive für Voll- und Nebenbahn-Zwecke im Vordergrund der Produktionsentwicklung. Auf dem Gebiet der elektrischen Lokomotive gehört Henschel seit jeher zu den führenden Entwicklungsfirmen. Für das Elektrifizierungsprogramm der Bundesbahn wurden modernste Fahrzeugtypen geschaffen (die elektrische Ausrüstung wird von Elektro-Spezialfirmen geliefert). Auch hier haben sich die Drehgestellbauweise und der Leichtbau in modernsten geschweißten Konstruktionen durchgesetzt. Besonders hervorzuheben ist der stets führende Henschelanteil auf dem Gebiete der schweren Abraum-Lokomotiven für den Tagebaubetrieb des Braunkohlenbergbaues.

Mit solchen Neuschöpfungen, die oft ganze Typenprogramme umfassen, geht Hand-in-Hand eine umfangreiche Entwicklungsarbeit an Zubehör und Einzelproblemen. Hierzu gehören z. B. die Entwicklung von Schneeschleudern, Turbopumpen, Heizkesseln, Stehbolzen, Dieselmotoren, Getriebeteilen, Steuerungseinrichtungen und vieles mehr.

Die Lokomotivkonstruktion, die mit dem Auge des Laien gesehen zunächst nur aus einem Kessel auf Rädern mit einem „Kohlenwagen“ hinterran bestand, schließt, wie eine genauere Betrachtung zeigt, nahezu alle Technik-Gebiete ein, wie Wärmetechnik, Motorentechnik, den Getriebe-, Pumpen-, Gebläse-, Turbinen- und Elektromaschinenbau, den Apparate- und Armaturenbau, die Regeltechnik usw. Sie benötigt auf all diesen Gebieten Lösungen, die den besonderen Anforderungen des Eisenbahnbetriebes und seinen Gewichtsgrenzen auf fest gebundener Spur entsprechen. Es gilt, die Lokomotive unter dem Zeichen sich ständig wandelnder Verkehrsbedürfnisse fortzuentwickeln und dem weltweiten Streben nach Modernisierung und größerer Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen, sowohl für das Inland wie für überseeische Gebiete, die zu beliefern unsere Firma nicht nur aus über 100-jähriger Tradition, sondern als Lebensfrage betreiben muß. Welche Rolle der Export spielt, sei mit dem Beispiel gezeigt, daß 1954 über 85% der Henschel-Lokomotiv-erzeugung ins Ausland gingen und nicht ganz 15% für das Inland bestimmt waren. Schon aus diesen Fingerzeigen sieht man, mit welcher Fülle von Aufgaben sich die Leitung und der Mitarbeiterstab eines solchen Unternehmens auseinanderzusetzen hat, um dem Kundenkreis immer dasjenige bieten zu können, was gebraucht wird und was sich im Betrieb bewährt und behaupten kann. Dazu gehört u. a. auch eine ständige Modernisierung und Rationalisierung aller Einrichtungen. Nicht zum geringsten gehört zu einem solchen weitgesteckten Programm und Ziel aber auch – auf allen Gebieten der Konstruktion, der Fertigung und des Vertriebes – die Heranbildung und Heranziehung von befähigtem Nachwuchs, der in dieses Erfahrungsgut und diese Impulse eingegliedert wird, um auch von der menschlichen Seite das ständige Fortschreiten in die Aufgaben der Zukunft zu sichern.





Abteilungsleiter Dipl.-Ing. P. H. Bangert (56), Leiter der Konstruktionsabteilung des Dampflokomotivbaus

DER DAMPF-LOKOMOTIVBAU HEUTE

Auf der Industriemesse Hannover erregte die von Henschel ausgestellte Garratt Lokomotive, die für die Beira-Bahn in Mozambique mit vier gleichen Schwesterlokomotiven gebaut worden ist, allgemeine Aufmerksamkeit. Diese eigenartige und sehr imposante Dampflokomotive besteht aus drei gelenkig miteinander verbundenen Teilen – zwei eigentlichen, kompletten Lokomotiv-Maschinen – identischer Achsanordnung und dem auf einem Brückenträger gelagerten gemeinsamen Kessel mit geräumigem Führerhaus. Das Gleis, auf dem die Lokomotive aufgestellt war, lag in einem Bogen und die zwanglose Anpassung des über 27 m langen Fahrzeuges an die Kurve war so deutlich veranschaulicht.

Eine Landkarte des südlichen Teiles von Afrika, welche den Hafen von Beira und die dort beginnende Stichbahn, darüber hinaus aber auch die übrigen Bahnen der portugiesischen Provinz Mozambique zeigte, für die in den letzten Jahren größere Dampflokomotivlieferungen von Henschel ausgeführt wurden, war dauernd von interessierten Schaulustigen belagert.

In diesen Tagen kommen diese (ersten) Henschel-Beyer-Garratt-Lokomotiven drüber an und werden den Dienst auf dieser Strecke aufnehmen, um in schweren 700 bis 1000 t-Zügen Güter, die sich im Hafen von Beira stauen, ins Innere Afrikas abzufahren und dafür Kupfererze und andere wichtige Landesprodukte zum Hafen zu bringen. Solche Strecken tragen noch den Stempel der Pionierzeiten an sich, in denen sie zur Erschließung des Landes gebaut wurden. Mit Kapspur von 3'–6" (1067 mm) erklettern sie in langen, kontinuierlichen Steigungen die Randgebirge, sich dabei in Kurven und Schleifen den Gegebenheiten des Geländes anpassend.

Die schwierigen Trassen lassen nur den einseitigen Ausbau zu. Daher kommt es auf große Zugkräfte an, um in wenigen schweren Zügen zu schaffen, was auf zweigleisigen Strecken durch die dichtere Zugfolge auch

mit kleineren Zugeinheiten bewältigt werden könnte. Die niedrigen zulässigen Achsdrücke, bedingt durch den verhältnismäßig leichten Oberbau, führen zum Bau solcher Giganten mit acht gekuppelten Achsen und vierzehn Achsen überhaupt!

Das Beispiel zeigt, daß die Dampflokomotive in ihren zahlreichen Spielarten, in ihrer jahrhundertlangen Entwicklung allen erdenklichen Anforderungen angepaßt wurde. Selbst das Wasserproblem – die Abhängigkeit der Dampflokomotive von den Wasserstationen – ist gelöst worden durch die Henschel Kondenslokomotive, die praktisch keine Ergänzung ihres Wasservorrates unterwegs benötigt.

Trotzdem wird die Dampflokomotive heute von anderen Traktionsmitteln mehr und mehr verdrängt. Die elektrische Lokomotive, deren Verwendung zwar hohe Anlagekosten für die Elektrifizierung der Strecken voraussetzt, bietet die anerkannt beste Traktionsart, sowohl nach der Leistung der einzelnen Lokomotive als auch nach der Wirtschaftlichkeit. Die Diesellokomotive in ihren zwei Varianten mit elektrischer oder hydraulischer Kraftübertragung ist unabhängig von Streckeninstallationen und so der eigentlich moderne Ersatz der bewährten Dampflokomotive; auch sie trägt ihr Kraftwerk auf den eigenen Rädern ohne andere räumliche Bindung als den Schienenweg.

In den Vereinigten Staaten von Amerika ist die Dieselisierung – wesentlich gefördert durch die Kriegserfordernisse – in etwa zehn Jahren von 1935 bis 1945 erfolgt, und seit 1942 wurden rund 23000 Dampflokomotiven



Woche für Woche verlassen mehrere Dampflokos unseres großen Indienauftrags das Werk.

von rund 40000 vorhandenen ausgemustert. In der Bundesrepublik stehen wir noch am Anfang einer solchen Entwicklung. Noch beherrschen die rund 8–10000 Dampflokomotiven das Bild unserer Strecken und Bahnhöfe. Aber der „Strukturwandel“ ist auch hier im Gange. Es ist kein Wunder, daß in den Lokomotivfabriken dieser Wandel viel früher in Erscheinung tritt als draußen. Hier muß mit einer gewissen Vorausschau, die allerdings auch Risiken involviert, geplant werden; die Fabrik soll die Lokomotive von morgen liefern, wobei solche Zeitbegriffe im Lokomotivbau sehr dehnbar ausfallen, weil das Produkt ein so langlebiges ist. Die Deutsche Bundesbahn sieht heute im Zuge des Strukturwandels immer noch große Gebiete ihrer Betriebsaufgaben, die der Dampflokomotive erhalten bleiben. Sie wird

also einen gewissen Dampflokomotivbestand und die dafür nötigen Werkstätten, Bekohlungsanlagen, Wasserstationen, etc. erhalten, auch wenn der Wandel durchgeführt ist. Die Ausnutzung der Dampflokomotive ist durch planmäßige lange Durchläufe der Streckenlokomotiven (nur um diese handelt es sich hier), sehr hoch getrieben und die Diesellokomotive findet daher bei der Deutschen Bundesbahn verhältnismäßig harte Startbedingungen, wenn sie hier ihr Feld erobern will. Aber wenn heute noch nachgewiesen werden kann, daß der Langstreckengüterzug wirtschaftlicher mit Dampf gefahren wird, so kann sich das ändern, wenn die Kohlepreise weiter ansteigen. Das Pro und Contra steht, so weit die Betriebskosten entscheiden sollen, auf des Messers Schneide, und das Ausmaß der Umstellung wird im wesentlichen kontrolliert durch die verfügbaren Mittel für die Neubeschaffung der Diesellokomotiven, vielleicht auch durch Erwägungen über die Entwicklung der verfügbaren Ölvorräte der Welt im allgemeinen und der potentiellen Verfügbarkeit des Öles der Bundesrepublik im besonderen.

Die Deutsche Bundesbahn hat seit Kriegsende eine Reihe von neuen Typen von Dampflokomotiven herausgebracht, die in ihrer Konstruktion, insbesondere durch die Einführung geschweißter Kessel und geschweißter Rahmen auch ihrerseits einem gewissen Strukturwandel Rechnung tragen, als sie von typischen althergebrachten Produktionsmethoden und Produktionsmitteln

des Lokomotivbaues (Niefteinrichtungen, Nieterkolonnen, kostspielige Rahmenfräs- und Hobeleinrichtungen) unabhängig sind. Die neuen Lokomotivtypen, Gemeinschaftskonstruktionen des Bundesbahn-Zentralamtes Minden und der deutschen Lokomotivindustrie, haben sich gut eingeführt und zeichnen sich gegenüber der bisherigen Einheitslokomotiven durch geringen Kohlenverbrauch und erhebliche Überlastbarkeit des Kessels aus. Die Firma Henschel war an der Konstruktion drei solcher Typen maßgeblich beteiligt.

Zur Modernisierung der bisherigen Typen leistete Henschel einen besonderen Beitrag durch die Entwicklung des Franco-Crosti-Kessels mit Rauchgasvorwärmer, und es besteht die begründete Aussicht, daß bei den für die Erhaltung von notwendigen Beschaffungen



Präzisionsarbeit im Radsatzbau wie überall

für Ersatzkessel diese Bauart in größerer Stückzahl berücksichtigt wird. Auch bei den Industriebahnen des Kohlenbergbaues wird sich der Dampftrieb in gewissem Umfang halten. Bei anderen Industrien wird sich die Hochdruck-Speicher-Lokomotive, wenn auch mit verhältnismäßig geringen Bedarfszahlen, weiter einführen. Im Ausland gibt es viele Territorien, in denen billige Nationalkohle dem importierten Dieselöl gegenübersteht. Hier – wie beispielsweise im südafrikanischen Raum – ist die Dampflokomotive aus rein wirtschaftlichen Gründen nicht zu schlagen und ein gewisser Bedarf an Dampflokomotiven wird sich auch weiter erhalten. Nach dem Kriege bestand gerade in diesen Ländern – Südafrika, Indien und anderen – ein großer Nachholbedarf, der mit Dampflokomotiven gedeckt wurde. Auch die Produktion unserer Firma stand in den letzten Jahren im Zeichen des Dampflokomotiv-Exportes. Augenblicklich läuft ein Auftrag auf 151 indische Dampflokomotiven Klasse „YL“ durch die Werkstätten.

Wenn wir heute rückschauend dem Dampflokomotivbau diese Zeilen widmen, so ist vor allem eines festzuhalten, daß die Dampflokomotive eines der wenigen Erzeugnisse des Maschinenbaues überhaupt ist, bei dem eine vollständige Anlage, d. h. der Kessel zur Dampferzeugung, die Zylinder und das Triebwerk zur Verarbeitung des Dampfes und der Fahrzeugteil, der diese Anlage und darüber hinaus noch Vorräte an Wasser und Kohle trägt, ein Ganzes darstellt, eine Einheit, deren sämtliche Einzelteile im eigenen Werk erzeugt werden.

Heute haben wir unseren Konstrukteurstab zum überwiegenden Teil auf die neuen Aufgaben, d. h. die Diesellokomotive, angesetzt, auch dort wird die lange und exakte Schulung durch den Dampflokomotivbau ihre Früchte tragen.

HENSCHEL UND DIE LOKOMOTIV-ENTWICKLUNG

Henschel erbaute

- 1848 seine erste Lokomotive, die 2B-Personenzug-Lokomotive „Drache“ für die Hessische Friedrich-Wilhelms-Nordbahn
- 1892 seine erste Schneeschleuder-Maschine, bestimmt für die Direktion Hannover der Kgl. Preussischen Staatsbahnen
- 1898 eine der beiden ersten Schmidt-Heißdampf-Lokomotiven, Gattung P4¹ der Kgl. Preussischen Staatsbahnen
- 1904 die 2B2-Schnellbahn-Lokomotive der Kgl. Preussischen Staatsbahnen
- 1906 die ersten elektrischen Lokomotiven für die königlich-sächsische Staatsstraßenbahn. Das Dienstgewicht dieser Loks betrug 18 to. die erste Einheits-Lokomotive, Gattung G 12, die von verschiedenen deutschen Länderbahnen verwendet wurde
- 1925 die erste Hochdruck-Lokomotive, die 2C-Dreizylinder Verbund-Schnellzug-Lokomotive H 17 206 der Deutschen Reichsbahn
- 1926 die 2C-Heißdampf-Zwillings-Personenzug-Lokomotive T 38 3255 mit 1B2-Abdampfurbinen-Triebtender der Deutschen Reichsbahn
- 1928 die ersten Kohlenstaubfeuerungs-Lokomotiven der Bauart „Stug“, Gattung G 12 der Deutschen Reichsbahn
- 1931 die erste Henschel-Kondens-Lokomotive, bestimmt für die Argentinischen Staatsbahnen
- 1933 den ersten Schnell-Triebwagen mit Hochdruck-Dampfanlage und selbsttätiger Kesselregelung, bestimmt für die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft
- 1933 die erste elektrische Schnellzug-Lokomotive für 130 km/h Höchstgeschwindigkeit mit Einzelachs-Antrieb durch Tatzlager-Motoren, Reihe E 05 der Deutschen Reichsbahn. – Elektrischer Teil: SSW, Berlin
- 1935 die elektrische 75 t-Tagebau-Lokomotive für 900 mm Spur der Riebeckischen Montanwerke A. G., Grube von der Heydt
- 1935 die Stromlinien-Tender-Lokomotive für den Lübeck-Büchener Doppeldeck-Stromlinienzug, den ersten deutschen Dampfzug für Zug- und Schiebetrieb
- 1938 die diesel-elektrische 4400 PS-Schnellzug-Lokomotive der Rumänischen Staatsbahnen.

- Dieselmotoren: Gebr. Sulzer A. G., Winterthur. – Elektrischer Teil: BBC, Baden/Schweiz
- 1939 die elektrische 150 t-Lokomotive für 1435 mm Spur mit 25 t Achsdruck der Riebeckischen Montanwerke A. G., Otto-Scharf-Grube. – Elektrischer Teil: SSW, Berlin
- 1939 die elektrische 6500/8000 PS-Schnellzug-Lokomotive Reihe E 19 der Deutschen Reichsbahn. – Elektrischer Teil: SSW, Berlin
- 1941 die 1 Do 1-Stromlinien-Dampf-Lokomotive mit Henschel-Einzelachs-Antrieb, Betr.-Nr. 19 1001 der Deutschen Reichsbahn
- 1943 die erste Kondens-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn
- 1950 eine meterspurige 300 PS-Einrahmen-Tender-Lokomotive für eine Gleiskrümmung von nur 15 m Halbmesser
- 1950 die beiden ersten Neubau-Typen der Deutschen Bundesbahn: die E-Heißdampf-Güterzug- und Verschiebe-Tender-Lokomotive Reihe 82 für 70 km/h Höchstgeschwindigkeit und die 1C1-Heißdampf-Personenzug-Lokomotive, neue Reihe 23
- 1951 die 1 E-Güterzug-Lokomotive mit Franco-Crosti-Vorwärmer Reihe 42⁹⁰ der Deutschen Bundesbahn
- 1952 die elektrische Bo 'Bo' Vollbahn-Lokomotive E 10 mit einer Stundenleistung von 4855 PS (bei 84 km/h) für die Deutsche Bundesbahn
- 1953 die 3000 PS 2D2-Kondenslokomotive Klasse 25 für die Südafrikanischen Eisenbahnen (SAR)
- 1953 für die Südafrikanischen Eisenbahnen (SAR) Henschel-Beyer-Garratt-Lokomotiven Class GM + GO sowie Henschel-Beyer-Garratt-Lokomotiven mit Ölfeuerung für Mocamedes (Port. Westafrika)
- 1954 die erste elektrische 50 Hz Umformer-Lokomotive EL 1 für den Rheinischen Braunkohlen-Tieftagebau
- 1955 die diesel-hydraulische Lokomotive DH 875 mit Henschel-Pielstick-Motor
- 1955 die erste elektrische Bo Zweikraftlokomotive für 900 mm Spur der Roddergrube; wahlweise Betrieb an Oberleitung oder durch Diesel-Generator-Aggregat
- 1956 die erste diesel-elektrische Henschel-GM-Lok G 12

DAMPFLOKOMOTIVEN SEIT 1945 DELIEFERT

Lieferjahr	Ausland		Bundesbahn		Industrie- u. Privatbahnen	
	Lokomotiven	Ersatzkessel	Lokomotiven	Ersatzkessel	Lokomotiven	Ersatzkessel
1945–1949	26	5	48		153	9
1950	59	2	26		24	
1951	199	4	17		23	
1952	29	21			33	
1953	75	42		8	20	1
1954	39	5	14	33	13	
1955	69	1	2	12	6	1
1956	157			4	3	
	653	80	107	57	275	11

ELEKTRISCHE UND DIESELELEKTRISCHE LOKOMOTIVEN SEIT 1945 DELIEFERT

Lieferjahr	Elektr. Vollbahnlok.		Elektr. Tagebau u. Werkslok.		Dieselelektr. Lokomotiven	
	Inland	Ausland	Inland	Ausland	Inland	Ausland
1945	2		6			
1946	5		1			
1947			14			
1948			14			
1949			27			
1950			6	4		5
1951			2	9		
1952	3		11			
1953	6		18			
1954			24			
1955	4		17	1		14
1956	105	8	140	14		19
	125	8				

DIESELELEKTRISCHE LOKOMOTIVEN SEIT 1951 DELIEFERT

Lieferjahr	Bundesbahn		Ausland		Industrie- u. Privatbahnen	
	Inland	Ausland	Inland	Ausland	Inland	Ausland
1951			10		1	
1952			2		1	
1953			1		2	
1954			14		2	
1955	1		1		7	
1956	52		30		40	
	53		58		53	





Ing. H. Gertz (36), Leiter der Abteilung Betriebsmittelkonstruktion Lokbau

DIE FERTIGUNG ELEKTRISCHER LOKOMOTIVEN

Im Fertigungsprogramm des Lokomotivbaues nehmen elektrisch angetriebene Lokomotiven von Jahr zu Jahr einen größeren Raum ein. Diese Entwicklung wurde eingeleitet durch den Bau der ersten E-Lokomotive im Jahre 1906. Von der damaligen Maschine geringer Leistung bis zu den heutigen Hochleistungsmaschinen der Deutschen Bundesbahn mit 3000 PS und 120 km Höchstgeschwindigkeit liegt eine Zeit hoher technischer Entwicklung, an der unsere Firma weitgehend beteiligt war.

Wenn in den nachfolgenden Ausführungen über die Fertigung einer elektrischen Lokomotive gesprochen werden soll, so muß zunächst etwas über die Vorbereitungsarbeiten gesagt werden.

Die ersten für eine wirtschaftliche Fertigung erforderlichen Vorbereitungen beginnen schon während der Zeit der Lokomotiv-Konstruktion. Noch lange bevor die erste Zeichnung in den Betrieb geleitet wird, finden am Zeichenbrett des Konstrukteurs Fertigungsbesprechungen zwischen dem Konstruktions-Chief, dem Leiter der Arbeitsvorbereitung und dem Leiter der Betriebsmittel-Konstruktion statt. Durch diese für Konstruktion und Betrieb bedeutungsvolle Zusammenarbeit wird der vorliegende Konstruktionsentwurf möglichst weitgehend auf die Erfordernisse der Fertigung abgestimmt. Die hierbei erzielten Ergebnisse werden für spätere Verwendungsfälle in Skizzen festgehalten und allen beteiligten Stellen des Hauses zugeleitet.

Nachdem bei den Fertigungsbesprechungen in großen Zügen der spätere Fertigungsablauf festgelegt wurde, beginnen die Betriebsmittel- und Gesenk-Konstrukteure mit dem Entwurf der wichtigsten Vorrichtungen und Gesenke. Diese Arbeiten werden in engster Verbindung mit der Betriebsleitung durchgeführt, gilt es doch hier die Wünsche der Fertigung mit denen der Konstruktion in Übereinstimmung zu bringen.

Die zweite Phase der Vorbereitungsarbeiten beginnt nach dem Eingang der Werkstatt-

zeichnungen in der Arbeitsvorbereitung. Hier werden durch die Erstellung der Arbeitsunterlagen und Bestellung der Betriebsmittel die Vorbedingungen für den späteren Arbeitsablauf geschaffen. Erst nachdem alle diese Vorbereitungen für die Fertigung getroffen sind, kann mit der Arbeit im Betrieb begonnen werden.

Als größter E-Lok-Auftrag nach dem Kriege befinden sich zur Zeit in den Werkstätten der Werke Kassel-Rothenditmold-Mittelfeld mehrere Serien der Typen E 40, E 41 und E 10 für die Deutsche Bundesbahn. Die Fertigung dieser Loks wird nachfolgend kurz erläutert. Die elektrische Ausrüstung gehört nicht zum Auftragsumfang unserer Firma. Dieser Teil wird von Spezial-Firmen geliefert und auch eingebaut.

Um ein möglichst geringes Gewicht des Fahrzeugteiles zu erhalten, wurde für Brückenträger, Kastenaufbau und Drehgestelle eine Schweißkonstruktion gewählt, die aus dünnwandigen Blechen und Abkantprofilen aufgebaut ist. Die Vielzahl der hierbei durch Schweißnähte zu verbindenden Teile ergibt einen Umfang an Schweißarbeiten, wie er bei keiner anderen Lokomotivart zu finden ist. Die Schweißnähte einer einzigen Lokomotive aneinandergereiht würde eine Länge von ungefähr 2500 m ergeben. Für den Laien mag diese Zahl wegen ihrer Größe imponieren; für den Fachmann bedeutet sie eine Summe von Problemen hinsichtlich Schweißschumpfungen und Schweißverzug. Um eine der Zeichnung entsprechende Schweißgruppe herstellen zu können, ist es erforderlich, Schweißverzug und Schweißschumpfungen zu beherrschen. Dies geschieht durch zweckmäßige Aufteilung in Schweißgruppen, Aufstellung eines genauen Schweiß-

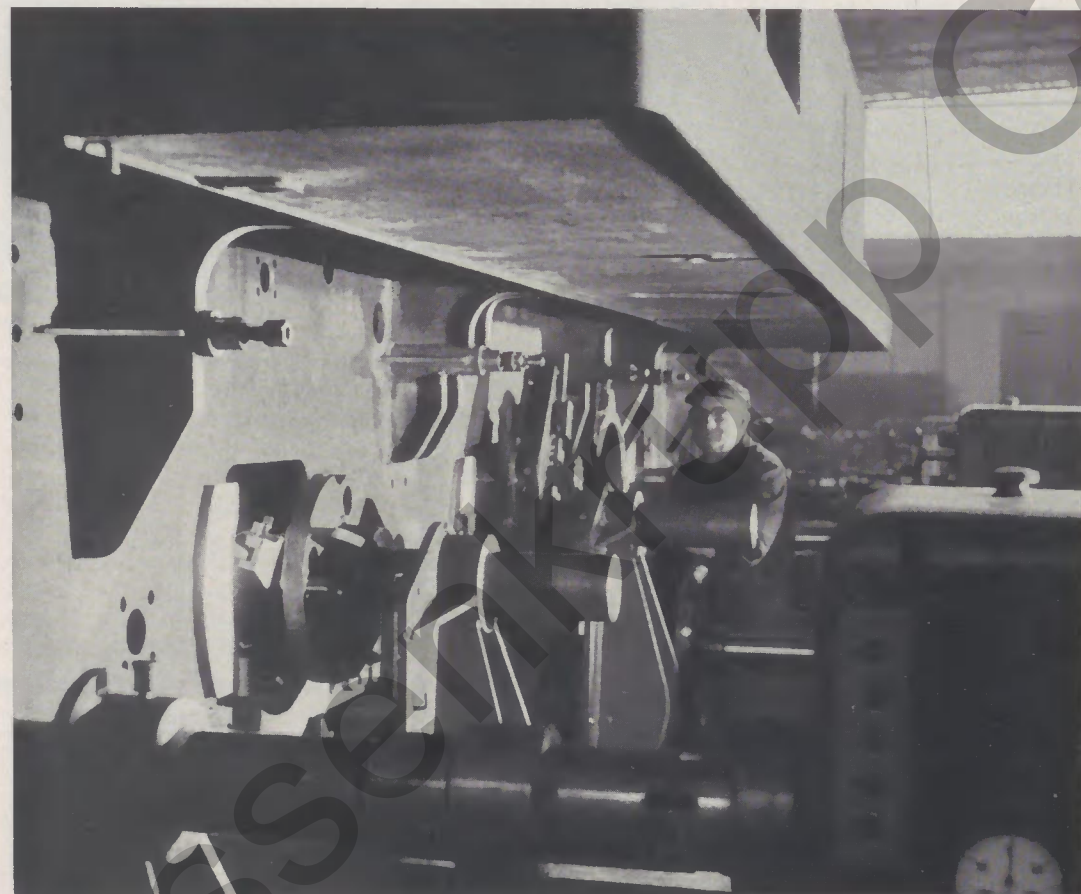
planes und eine Anzahl Maßnahmen die zum speziellen Erfahrungsgut des Schweißfachmannes gehören.

Die Herstellung des 14,5 m langen Brückenträgers von der Blechtafel bis zur fertig bearbeiteten Brücke erfolgt in Halle M 45. Hier beginnt die Arbeit in der Blechvorbereitung. Auf Brenn-Schneidmaschinen, Blechscheren und Biegepressen wird jedes einzelne Teil solange verformt bis es den Zeichnungsmaßen entspricht. Die so vorbereiteten Teile werden in der Schweißerei auf langen Gußplatten in Untergruppen zusammengeschweißt und später mit den Außenblechen zum Rahmengerippe verbunden. Sind die Ober- und Unterbleche als letztes eingeschweißt, wird der gesamte Brückenträger gerichtet und die Schweißnähte einer Röntgenkontrolle unterzogen. An dem als Schweißteil fertiggestellten Rahmen werden nun unter einem 36 m langen Fräswerk die Auflageflächen bearbeitet. Nach der Montage der Drehzapfen für die Drehgestellagerung wird der gesamte Brückenträger nach einem Meßplan vermessen und der Bundesbahn-Abnahme vorgestellt. Sind die Abnahmebedingungen erfüllt, erfolgt Ablieferung zum Zusammenbau.

Inzwischen sind im Rothenditmolder Werk die Drehgestellrahmen aus dünnwandigen Blechen kastenförmig zusammengeschweißt worden. Als Besonderheit gelten bei diesen Drehgestellen die spielfreien Achslagerführungen. Diese Konstruktion verlangt von der mechanischen Fertigung Genauigkeiten, die nur durch große Bohrwerke oder Sondereinrichtungen erreichbar sind.

Schon bei der Fertigungsplanung wurde klar, daß die aufgestellten Lieferverpflichtungen mit den vorhandenen Bohrwerk-

Bearbeitungsstand für die Drehgestelle zu den E-Lokomotiven E 40 - E 41 - E 10. Nach neueren Fertigungsverfahren werden Bohr- und Fräsoptionen in einer Spannung durch verfahrbare Maschinen durchgeführt. Hierdurch wird Kreuzwinkelgenauigkeit garantiert.



Montagestände für E-Lokomotiven in unserer Halle M 43. Hier werden auf den einzelnen Ständen die erforderlichen Montagearbeiten durchgeführt. Nach Fertigstellung einer Lok werden taktmäßig die hintereinander stehenden Loks um einen Arbeitsstand nachgezogen.

Einrichtungen nicht erfüllbar sein würden. Die Beschaffung schwerer Bohrwerke war aus Kosten- und Termingründen nicht vertretbar. Aus dieser Situation heraus wurde ein Bearbeitungsstand konstruiert und gebaut, der mit einem Minimum an Kosten die qualitative und quantitative Ausführung dieser Operation garantiert.

Kennzeichnend für den Bearbeitungsstand sind die auf einer gemeinsamen Grundplatte aufgebauten Bohrstangenlager. In diesen Lagern werden bei der Bearbeitung die Bohrstangen geführt. Hierdurch wird die erforderliche Genauigkeit unabhängig von der Maschinengüte erreicht. Für die Arretierung der Lagerböcke sind in der Grundplatte Zentrierbohrungen eingearbeitet, die dem Bohrbild der zu bearbeitenden Drehgestelltype entsprechen. Durch diese Anordnung ist es möglich, verschieden große Drehgestelle ohne Umbauarbeiten am Bearbeitungsstand zu fertigen. Als Antrieb findet eine Radialbohrmaschine und ein leichtes Bohrwerk Verwendung. Beide Maschinen laufen auf einer gemeinsamen Führungsbahn am Drehgestell entlang.

Das Kasseler Werk ist an der mechanischen Fertigung der E-Lokomotiven mit der Lieferung der Radsätze beteiligt. Hier stehen in der Radsatzwerkstatt auf engem Raum alle Maschinen und Einrichtungen, die zur Herstellung dieses wichtigen Lokteils benötigt werden. Charakteristisch für die Radsatzfertigung sind die schweren Drehmaschinen für die Rundbearbeitung und die Pressen für das Aufpressen der Räder.

Die Fertigung der Radsätze beginnt mit dem Drehen der Achsen auf Kopierbänken. Je nach Forderung werden die Lauf- und Lagersitze geschliffen oder mit einer Prägeeinrichtung prägepoliert. Die Lokomotivräder bestehen im allgemeinen aus drei Teilen: Radstern, Radreifen und Sprengring. Radstern und Radreifen werden auf Karussell-Drehbänken bearbeitet. Radstern und

Achse werden danach durch Aufpressen unter einer Spezialpresse mit einem Druck von ungefähr 100 t verbunden. Vor dem Aufpressen des zweiten Sternes wird die Hohlwelle mit Zahnkranz, Ausleger und Rollenslager auf die Achse montiert. Beim nächsten Arbeitsgang werden die Radreifen auf die Radsterne warm aufgezogen und durch Sprengringe gesichert. An den so fertiggestellten Radsätzen muß jetzt noch das Laufflächen-Profil gedreht werden. Hierzu findet eine Spezialmaschine mit 50 kW Antriebsleistung Verwendung. Beide Räder werden auf dieser Maschine gleichzeitig mit mehreren Drehstählen nach dem Kopiervorgang bearbeitet.

Wie bei allen anderen Teilen erfolgt als letzter Arbeitsgang die Kontrolle der fertigen Erzeugnisse. Hierbei werden die Radsätze auf einem Kontrollstand geprüft. Der Schwerpunkt des E-Lokbaues liegt in Mittelfeld Halle M 43. Hier werden die Seitenwände, das Dach und die Führerhäuser hergestellt und die gesamte Lok zusammengebaut.

Seitenwände und Dach werden außerhalb der Montage als einbaufertige Teile hergestellt. Zu diesem Zweck wurden Vorrichtungen gebaut, in denen das aus vielen Profilen bestehende Gerippe zusammengeschweißt und mit der äußeren Blechhaut verbunden wird.

Sind von den einzelnen Abteilungen die zur Lok gehörenden Teile angeliefert, erfolgt der Zusammenbau. Ein Blick in die Montagehalle läßt zwei nebeneinander liegende Montage-Gleisstraßen erkennen. Auf jeder dieser Straßen wird an neun Fertigungsständen gearbeitet.

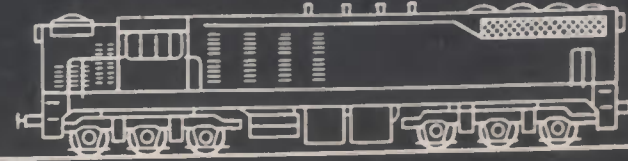
Interessant ist es, den Ablauf des Zusammenbaues zu verfolgen, der mit dem Verschweißen der Seitenwände und Brückenträger auf Stand 1 beginnt. Um diese Arbeiten durchführen zu können, wird ein Montagegerüst auf den Rahmen aufgebaut.

Gegen dieses Gerüst werden die mit dem Kran eingefahrenen 10 m langen Seitenwände gespannt und bis zur Montage mit dem Dach festgehalten. Auf Stand 2 wird durch den Einbau der Trennwände die feste Verbindung zwischen den Seitenwänden geschaffen. Nach der Montage des vorderen und hinteren Führerraums auf Stand 3 erfolgt auf den weiteren Ständen das Anbringen der Kabelkanäle für die elektr. Leitungen, der Einbau der Führertische, das Anschlagen von Türen und Fenstern und das Verlegen der Rohrleitungen. Aus der Vielzahl der Einzelteile entsteht nach und nach das äußere Gesicht einer E-Lok. Der Abschluß der Montage ist mit dem Einbau der elektrischen Einrichtungen und dem Aufsetzen der Lok auf die vormontierten Drehgestelle erreicht.

Während des Zusammenbaues ruht die Lok auf zwei Montage-Gleiswagen. Sind die Montagearbeiten beendet, werden sämtliche hintereinander stehenden Wagen gekuppelt und der so gebildete Zug um eine Standlänge vorgezogen. Die fertiggestellte Lok verläßt nunmehr die Werkstatt, um vor der Halle auf einer kurzen elektr. Versuchsstrecke erprobt zu werden.

Mit dem Ende der Probefahrt verbleibt als letztes die Ausführung der Anstricharbeiten. In der Kasseler Lackiererei stehen hierfür besondere Räume zur Verfügung, in denen die Lok gespachtelt, geschliffen, gespritzt und zum Trocknen abgestellt wird. Die hier erzielten Anstriche schützen die Lok vor Witterungseinflüssen und vermitteln gleichzeitig den ersten Eindruck von der Güte des Erzeugnisses.

Die hier aufgezeigte E-Lok-Fertigung kann nur als Stufe einer langjährigen Entwicklung betrachtet werden. Das Ziel aller Beteiligten ist es, durch weitere Verbesserungen die Fertigung mehr und mehr zu vervollkommen.



DIE BETRIEBSVERTRETUNG: DIE 45-STUNDENWOCHE IST ERREICHT

Am 1. Oktober 1956 wird die 45-Stunden-Woche in den Betrieben der westdeutschen Metallindustrie ihren Einzug halten! Damit ist ein bedeutungsvoller erster Schritt zur Verkürzung der Arbeitszeit getan, der nicht ohne Auswirkungen auf andere Industrie-gruppen bleiben wird, zumal die Metall-industrie mit ihren ca. 2 Millionen Beschäf-tigten die Hauptgruppe darstellt. Wenn nach langen und schwierigen Ver-handlungen zwischen den Verhandlungs-kommissionen des Gesamtverbandes der metallindustriellen Arbeitgeberverbände e. V. und der Industriegewerkschaft Metall für die Bundesrepublik Deutschland die Verkür-zung der Arbeitszeit von 48 auf 45 Stunden bei vollem Lohn- und Gehaltsausgleich und darüber hinaus eine, wenn auch bescheidene, Erhöhung vereinbart wurde, so soll nicht verkannt werden, daß sich selbst die Ver-treter des Gesamtverbandes trotz aller mög-lichen Verhinderungsversuche namhafter Stellen und Verbände der Notwendigkeit der Einführung einer verkürzten Arbeitszeit nicht verschließen konnten und ihre Bereit-schaft zu ernsthafter Verhandlung zeigten. Gingen auch die Auffassungen beider Part-ner hinsichtlich der Erreichung des Endzie-les – der 40-Stunden-Woche – noch etwas auseinander, indem die Vertreter des Ge-samtverbandes der Metallindustrie 4 Etap-pen, die Industriegewerkschaft aber einen 3-Etappen-Plan vorschlugen, so konnte man sich zum Schluß doch auf die letztere Form einigen, die eine Verkürzung im ersten Jahr auf 45 Stunden festlegt, im zweiten Jahr eine Reduzierung der Arbeitszeit auf 42,5 Stunden und im dritten Jahr die Erreichung des Endzieles vorsieht.

So werden u. a. ab 1. Oktober 1956 die über die 45-stündige Arbeitszeit hinaus zu lei-stenden Arbeitsstunden nach Maßgabe der in den Tarifverträgen festgelegten Rege-lungen mit den darin vereinbarten Mehrar-beitszuschlägen vergütet. Eine entspre-chende Effektivklausel verhindert ein Ab-sinken der Löhne und Gehälter. Darüber hinaus werden die vertragschließenden Parteien die endgültige tarifrechtliche For-mulierung vornehmen, die nicht ohne Aus-wirkungen auf die in naher Zukunft abzu-schließenden Manteltarifverträge sein wird. Von wesentlicher Bedeutung erscheint der Schlußabsatz der von dem Gesamtverband der metallindustriellen Arbeitgeberver-bände und der Industriegewerkschaft Met-all herausgegebenen Presseverlautbarung, in dem es wie folgt heißt:

„Dieses Abkommen dient dem Schutz und der Erhaltung der menschlichen Arbeitskraft und stellt einen bedeutenden Abschnitt in der sozialpolitischen Entwicklung dar. Beide Parteien sind sich darüber einig, daß eine hohe Pro-

duktion eine der Vorausset-zungen für den wirtschaftli-chen Fortschritt und einen ho-hen Lebensstandard ist.“

Die erstere Erkenntnis dürfte sich vor allem deshalb durchgesetzt haben, da die Erhal-tung der Gesundheit die Grundlage der Ar-beitskraft bedeutet.

Es besteht wohl auch kein Zweifel darüber, daß in den nächsten Jahren oder Jahrzeh-nen nicht mehr die zur Zeit vorherrschenden Standpunkte der finanziellen Situationen, der Produktivität, der Rationalisierung, der weitgehenden Mechanisierung usw. die Hauptthemen sein werden, als vielmehr die Erhaltung der Gesundheit. Hierauf sollte besonders Augenmerk gelegt werden, zu-mal sich die Verschleißkrankheiten in im-mer stärkerem Maße bemerkbar machen und eine Frühinvalidität nicht aufzuhalten sein wird. Man kann sie trotz aller Erkennt-nisse und geübter Praktiken auf den medi-zinischen und pharmazeutischen Gebieten nicht verhindern. Es gibt nur ein wirkungs-volles Mittel, nämlich das Elementare, den Menschen durch das verlängerte Wochen-ende aus seiner Verkrampfung und der Überspannung seines Nervensystemes zu lösen und ihm die nötige Spannkraft durch ausreichende Erholung wiederzugeben. Wissen wir doch in unserem Urlaub die er-holsame Ruhe, das innere Abschalten, die tatsächliche völlige Entspannung zu schät-zen, die uns neue Kraft und neue Initiative wiedergeben. Dies gilt nicht nur für den Arbeiter an der Maschine, den Angestellten im Büro, sondern auch für den Kreis, der nicht den tariflichen Bestimmungen unter-liegt, ob leitender Angestellter, führender Mann der Wirtschaft oder des öffentlichen Lebens, ganz gleich wo er steht, die Not-wendigkeit der Gesunderhaltung besteht bei allen gleichermaßen.

Es ist nicht schwer, sich von der Wirkung und dem Erfolg des verlängerten Wochen-endes zu überzeugen, zumal eine große An-zahl von Unternehmen schon in der Vergan-genheit ihre Weitsichtigkeit durch Einfüh-rung der 5-Tage-Woche unter Beweis ge-stellt haben, ohne dabei nur allein von ko-stensparenden Faktoren ausgegangen zu sein.

Eine Verkürzung der Arbeitszeit – und dar-über herrscht wohl bei allen fortschrittlich Denkenden die gleiche Auffassung – bringt für Mensch und Betrieb, für die Volkswirt-schaft schlechthin nur dann einen durch-schlagenden Erfolg, wenn sie sich den Grundsatz der Verlängerung des Wochen-endes zu eigen macht, der den eigentlichen Sinn der Gespräche und Verhandlungen zum Inhalt hatte.

Aus vorgenannten Gründen sollte man sich schon heute innerhalb unseres Werkes Ge-danken über die Realisierung der 5-Tage-Woche machen.

Hilgenberg

DIE GESCHÄFTSLEITUNG: ZUR EINFÜHRUNG DER 40-STUNDENWOCHE

Die Verminderung der Arbeitszeit bei mög-lichst weitgehendem Lohn- und Gehaltsaus-gleich und insbesondere der freie Sonntabend werden von dem einzelnen durchweg be-grüßt. Wenn die Unternehmerverbände sich jedoch nicht auf einmal dazu bereit erklären konnten, die Forderungen der Gewerkschaften auf Einführung der 40-Stundenwoche zu un-terstützen, so liegt das im wesentlichen dar-an, daß es eine der wichtigsten Aufgaben des Unternehmers ist, den Betrieb konkur-renzfähig zu erhalten und damit den Arbeits-platz des einzelnen zu sichern.

Wir alle wissen, daß gewöhnlich wirtschaft-lichen Blütezeiten magere Jahre folgen, in denen manche Betriebe um ihre Existenz ringen müssen. Die Erfahrung auf dem Welt-markt lehrt uns bereits jetzt, daß wir preis-lich mit russischen und japanischen Angebo-ten nur schwer mitkommen, weil die deutsche Exportwirtschaft keine staatlichen Subven-tionen erhält und bei uns Lohn und Material-preise nicht durch Stopmaßnahmen begrenzt sind. Wir selbst haben diese Erfahrungen in den letzten Monaten wiederholt bei der Ab-gabe von Angeboten machen müssen. Bei dieser Sachlage ist es verständlich, daß ver-antwortungsbewußte Unternehmer jede über-haupt verfügbare Mark dazu verwenden wollen, um ihren Betrieb zu modernisieren, neue Maschinen anzukaufen, in der techni-schen Entwicklung weiter voranzukommen und ihren Betrieb so durchzuorganisieren, daß sie die Selbstkosten senken können und so künftig mehr Aussicht haben, Aufträge zu erhalten. In dieser Sorge um den Bestand der Unternehmungen und damit auch um die Sicherung der Arbeitsplätze für die Be-schäftigten muß eine allgemeine Forderung auf Lohn- und Gehaltserhöhung oder nach Arbeitszeitverkürzung bei vollem oder weit-gehenden Lohnausgleich verständlicherweise zunächst als Beeinträchtigung dieser Be-mühungen empfunden werden, mit der Kon-kurrenz Schritt zu halten.

Man wird einwenden, daß die Gewinne, die in manchen Zweigen der deutschen Industrie gemacht werden, zum Teil beträchtlich ge-wesen sind. Aus diesen Gewinnen ist jedoch in erster Linie der Wiederaufbau der Werke bezahlt worden und damit wurden dauer-hafte Arbeitsplätze geschaffen.

Bei der Betrachtung des Gesamtproblems dürfen wir auch nie vergessen, daß die deutsche Industrie oder die deutsche Wirt-schaft nicht aus einer Anzahl völlig gleich-artiger und gleich zu beurteilender Unter-nehmen besteht. Es wird dabei immer Betriebe geben, die zeitweise einen un-verhältnismäßig hohen Gewinn herauswirt-schaften und andere, die mit sehr vielen An-strengungen gerade noch auf ihre Selbst-kosten kommen.

Bei dieser Sachlage ist es nicht unbedenklich, durch Kollektivvereinbarungen zwischen Ge-werkschaft und Arbeitgeberverbänden all-gemein eine Lohn- und Gehaltserhöhung oder eine Arbeitszeitverkürzung oder viel-leicht sogar beides zusammen allen Betrie-ben gleichermaßen aufzuerlegen.

Es ist volkswirtschaftlich eine ausgemachte Sache, daß Lohn- und Gehaltserhöhungen bzw. Arbeitszeitverkürzungen nur von der Wirtschaft verkraftet werden können, wenn sie der steigenden Produktivität sorgsam angepaßt sind. Obgleich aber tagtäglich Millionen von Organisatoren, Ingenieuren und Betriebswirtschaftlern daran arbeiten, mehr Produkte in der Zeiteinheit zu einem billigeren Preise produzieren zu können, steigt in modernen Volkswirtschaften die Produktivität Jahr um Jahr nur um wenige Prozent.

Wenn nun die Lohnerhöhungen zu groß werden oder andere zu schnell folgen oder aber die Arbeitszeit mit einem Schlage er-heblich verkürzt werden soll, dann kann es passieren, daß die Belastung der Selbst-kosten von den Unternehmern bei allem guten Willen nicht mehr allein getragen wer-den kann und sie sie deshalb auf den Käu-fer abzuwälzen versuchen und – wohlge-merkt – auch der verantwortungsbewußte Unternehmer. Die Folge davon müssen dann Preiserhöhungen sein. Die Folge davon aber: wiederum erneute Forderungen auf Lohn- und Gehaltserhöhungen. Hierbei entsteht die Gefahr, daß die Lohn- und Preisspirale mit allen ihren gefürchteten Folgen in Be-wegung gesetzt werden kann.

Mit der inländischen Preissteigerung ist na-turnotwendig eine Verringerung der Kon-kurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt ver-bunden. Die Folge davon muß ein Rückgang der Ausfuhren bei gleichzeitig steigenden (weil billigeren) Einfuhren sein. Dadurch kann sich unsere Außenhandelsbilanz ver-schlechtern, was wiederum zu einer nicht zu unterschätzenden Gefahr für ein hochin-dustrialisiertes Land mit zu knapper Roh-stoffbasis und hohem Einfuhrbedarf, wie es die Bundesrepublik ist, führt.

Die hier nur ganz grob aufgezeigten Ab-läufe müssen nicht genau in dieser Weise eintreten, aber sie sind so oder so ähnlich mit großer Wahrscheinlichkeit zu befürchten, wenn die Forderungen auf Arbeitszeitver-kürzungen bei vollem Lohnausgleich oder sogar noch zusätzlichen Lohn und Gehalts-erhöhungen übertrieben werden, d. h. wenn sie nicht sehr sorgsam auf die volkswirt-schaftliche Produktivitätssteigerung abge-stimmt werden.

Ich hoffe, daß es mir gelungen ist, die ver-hältnismäßig komplizierten Zusammenhänge in der Darstellung soweit vereinfacht zu ha-ben, daß eine hoffentlich recht große Zahl der Leser die landläufige Meinung vom sturen, egoistischen oder unsozialen Unternehmer korrigiert und zumindest der Mehrzahl von ihnen zubilligt, daß ihr Zögern, den ge-werkschaftlichen Forderungen zu folgen, im wesentlichen aus der besseren Einsicht in diese komplizierten volkswirtschaftlichen Zu-sammenhänge und aus der Sorge um den Bestand der Unternehmungen und somit der Arbeitsplätze resultiert.

Ich glaube, daß dem gegenseitigen Ver-ständnis gedient ist, wenn wir gewisse Vor-urteile wechselseitig abbauen.

Die Unternehmer können die Forderungen nach Lohn- und Gehaltserhöhungen und Ar-

beitszeitverkürzung überhaupt nur erfüllen, wenn sie gleichzeitig innerbetrieblich

1. die notwendigen Rationalisierungsmaß-nahmen verstärken und beschleunigen, d. h., auf jede erdenkliche Weise den Verbrauch von Werkstoff, Kraft und Zeit sowie die innerbetrieblichen Transportwege zu ver-ringern versuchen. Dabei kann die Beleg-schaft durch eine stärkere Beteiligung am Verbesserungsvorschlagwesen entscheidend mithelfen;

2. durch eine leistungsgerechte Entlohnung dafür sorgen, daß Arbeitszeitgewinne, die als Folge von Rationalisierungsmaßnahmen (Einführung neuer arbeitssparender Fer-tigungsverfahren, Maschinen und Vorrich-tungen) auftreten, auch voll dem Unter-nehmen in seiner Gesamtheit und nicht nur einigen wenigen Begünstigten zufließen;

3. konsequent Sparmaßnahmen durchführen und dabei von allen Belegschaftsmitgliedern einsichtsvoll unterstützt werden, um die große Zahl sich summierender Sickerungs-verluste zu vermindern, die für manchen Be-trieb im Laufe der Jahre zu einem regelrech-ten Aderlaß führen.

Sie mögen daraus ersehen, daß also auch die Erfüllung der uns allen sicherlich sym-pathischen Forderung auf etappenweise Einführung der 40-Stundenwoche guten Wil-len auf beiden Seiten voraussetzt.

Wir hoffen, daß der zunächst zur Diskussion stehende freie Samstag tatsächlich der Ent-spannung dient, die wir alle so nötig haben. Ein sachverständiger Gewerkschaftler ver-spricht sich von der verkürzten Arbeitszeit, daß

- a) die Arbeiter am Montag ausgeruhter wie-der zur Arbeit kommen als bisher und des-halb ihre Leistungsintensität steigen, die Fehlzeiten sinken und die Ausschußprozente geringer werden;
- b) die Nervosität geringer wird und sich da-mit die sog. betrieblichen Reibungsverluste verringern müssen;
- c) die Zahl der Unfälle und Feierschichten erheblich zurückgehen wird;
- d) sich die Zahl der Ausfälle durch Krankheit verringern wird;
- e) die besseren beruflichen Fortbildungs-möglichkeiten für die Zukunft zu einer zu-nehmenden Qualifizierung, vor allem der jugendlichen Arbeiter und Arbeiterinnen, führen wird, und nicht zuletzt
- f) damit eine Stärkung der Stabilitätsfakto-ren der Familie eintreten wird.

Wenn sich alle diese an der Arbeitszeitver-kürzung geknüpften Erwartungen tatsäch-lich erfüllen, wenn andererseits aber auch die genannten Voraussetzungen eintreten, kann sie für uns alle zum Segen werden.

Dr. Walter Schäfer

DER MEISTER IM BETRIEB

Der in Nr. 3 des Henschelsternes erschie-nene Artikel des Herrn Prokuristen Hans Kern hat bei unseren Meistern eine sehr leb-hafte Diskussion insofern ausgelöst, da er wohl die Stellung des Meisters allgemein behandelt hat, es aber dabei versäumte, auf die tatsächliche Stellung unserer Henschel-meister einzugehen.

Es wird allgemein anerkannt, daß der Auf-satz viele Probleme hinsichtlich der tagtäg-lichen Schwierigkeiten aufreißt und auch den grundsätzlichen Wandel der Meister-tätigkeit innerhalb der letzten 50 Jahre er-kennen läßt. Wesentlich beeinflussende Fak-toren waren die zunehmende Aufgabentei-lung, durch stärkere Rationalisierung und Weiterentwicklung der technischen Ferti-gungsmethoden hervorgerufen. Der Meister lief daher in diesen Betrieben Gefahr, zum bloßen Funktionär der allmächtigen Pla-nungsabteilungen zu werden. Die Entwick-lung ging in Amerika so weit, daß der per-sönliche Kontakt des Meisters zu seinen Mit-arbeitern fast völlig verloren ging, was zur Folge hatte, daß nun auch die amerikani-schen Gewerkschaften daraus die Konse- quenzen zogen und den Industriemeister nicht mehr als ihren Kollegen in die Ge-werkschaften aufnahmen.

Würde diese letztere Entwicklung auch bei uns, wie vielleicht nicht ganz ohne Absicht in den Artikel eingestreut, Platz greifen, ginge der vorhandene Kontakt zwischen Meistern und Mitarbeitern auch verloren. Doch gerade dieses Verhältnis war es in der Vergangenheit und wird es in Zukunft um so mehr sein müssen, die vielen Schwierig-keiten im Ablauf unserer Produktion zu mei-stern und sie den von ihm zu betreuenden Mitarbeitern verständlich zu machen.

Wie oft erscheint doch gerade der Meister als die Exekutive in dem schiefen Bild, kein rechter Planer oder Organisator zu sein, da er zuvor getroffene Anweisungen kurz über lang über den Haufen werfen muß, von neuem disponieren, um dann letztlich wie-der das eine oder andere ändern oder vor-ziehen zu müssen.

Es ist doch als Tatsache zu verzeichnen, daß wir trotz vieler moderner rationeller Fer-tigungsmethoden leider der sehr wechsel-haften Programmgestaltung unterworfen sind und nicht den Fluß innerhalb der Pro-duktion kennen, der es zeitlich dem Meister ermöglicht, sich mit den ihm eigent zukom-menden Arbeiten zu befassen. Schlechthin ist er doch zum besseren Terminläufer und „Aufseher“ geworden, der nicht zuletzt für all das verantwortlich gemacht wird, was zum Schluß nicht geklappt hat.

Es bleibt also zu hoffen, daß unsere Ge-schäftsführung, Betriebsdirektionen und Be-triebsleitungen den Meistern den Weg zur Entfaltung ihrer Persönlichkeit ebnen und ihnen wieder die Achtung zukommen lassen, die sie tatsächlich verdienen, nämlich in ihrer nicht immer leichten Stellung, als Mit- tler zwischen den Mitarbeitern in der Werk-statt und dem mehr oder weniger anonymen Kopf des Unternehmens. Dem Meister ob- liegt es ebenso, die Pläne des Konstrukteurs in die Praxis umzugestalten, ihnen letztlich das Leben einzuhauchen.

Man sollte ihn auch nicht immer gleich eines „Vergehens“ beschuldigen, wenn er das eine oder andere in seiner Mittlerrolle so oder so gestaltet hat, was auch vom grünen Tisch der übergeordneten Stelle manchmal auf den ersten Blick negativ erscheinen. Der Meister will Verantwortung tragen, nur muß man sie ihm auch zugestehen. Man sollte auch daran denken, daß seine Autorität die notwendige Unterstützung erhalten muß. Er ist es, der zu den tragenden Säulen des Un-ternehmens zählt. Mstr. Rommeis/Mstr. Miritz

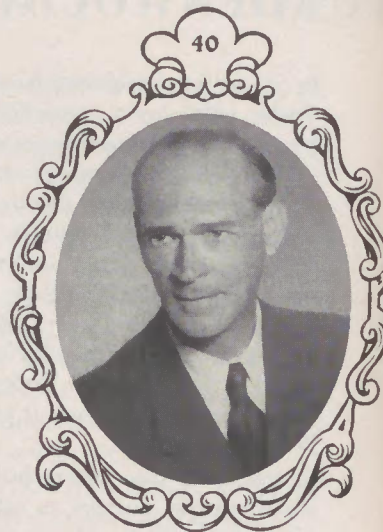
KARL BADEN



WERKMEISTER

WIR FEIERN MIT IHNEN

HEINRICH AUBEL



DREHER

OSKAR JAKOBI



KAUFM. ANGESTELLTER

HERMANN SCHULZKI



SCHREINER

WILHELM BELTZ



DREHER

BERNHARD HÖHLE



ELEKTRIKER

HEINRICH KORNRUMPF



LACKIERER

KONRAD KRUG



PRÜFER

JAKOB LOHMANN



SCHLEIFER

FERDINAND METTE



SCHLOSSER

GEORG SCHORNSTEIN



DREHER

KARL SCHULZE

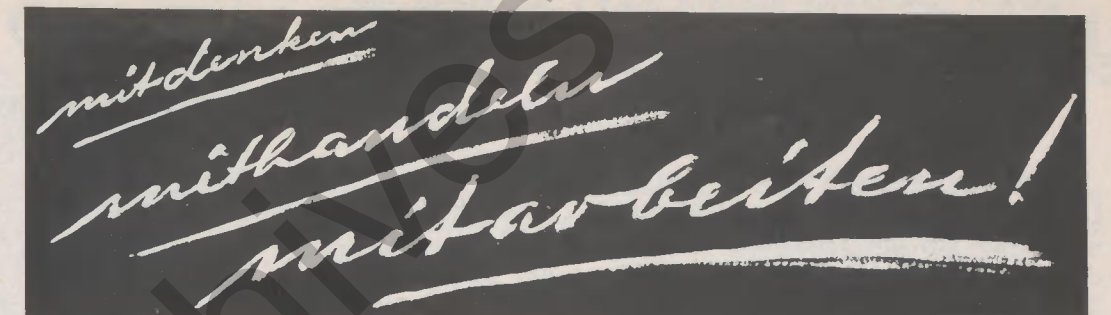


PRÜFER

WILLI ULLRICH



DREHER



Wie bereits in der ersten Nummer des „Henschelsterns“ gesagt wurde, wollen wir laufend Vorschläge veröffentlichen, die als Beispiele für gute Verbesserungen gelten können. Diese Verbesserungsvorschläge brauchen nicht unbedingt die sein, die dem Einsender die größte Prämie oder der Firma den größten Gewinn einbringen. Wir werden hier Verbesserungen besprechen, die von den verschiedensten Seiten die Möglichkeiten der Teilnahme am Vorschlagswesen zeigen sollen. Dies gilt zunächst ganz allgemein. Später werden wir auf die Punkte hinweisen, deren Verbesserung und Verbilligung besonders notwendig ist.

Heute zeigen wir einen bereits durchgeführten Vorschlag, der in erheblichem Maße unnötige Arbeit erspart.

Die sogenannten Ausstellfenster an den Kraftfahrzeugen haben den Zweck, eine den Wünschen des Fahrers entsprechende Belüftung des Fahrerhauses zu ermöglichen. Dies geschieht durch Verdrehen des Ausstellfensters. Dadurch kann es in gewissen Grenzen in einen beliebigen Winkel zur Fahrt-

richtung gebracht werden, wodurch der Frischluftstrom reguliert wird. Für den Fahrer ist dies besonders im Sommer eine wesentliche Erleichterung.

Die Ausstellfenster wurden bis jetzt vor dem Lackieren montiert. Um sie beim Lackieren sauber zu halten, mußten sie für diesen Arbeitsgang sorgfältig mit Papier verklebt werden. Nach dem Lackieren wurde das Papier entfernt. Die Ausstellfenster mußten gereinigt werden.

Durch Umstellung einiger Arbeitsgänge werden die Ausstellfenster jetzt erst nach dem Lackieren montiert, so daß das Zukleben und Reinigen entfällt. Die Arbeitszeiteinsparung beträgt ca. 3/4 Stunde je Fahrerhaus und bedeutet damit für diesen Einzelfall eine erhebliche Kostensenkung.

Das untere Bild links zeigt das Zukleben eines Ausstellfensters vor Durchführung des Verbesserungsvorschlages. Auf dem unteren Bild rechts sehen wir das Ansetzen des Fensterbeschlages mit fertig montiertem Ausstellfenster nach dem Lackieren des Fahrerhauses.



Wenn's sonst nicht geht, geht's über das Vorschlagswesen!

Ein Vorschlagender schreibt an die Abteilung Vorschlagswesen:

„...Im Interesse des Betriebes und wegen der kaum durchzuführenden Nacharbeit war die Vorlage des Vorschlages notwendig. Denn erfahrungsgemäß kommt man auf anderem Wege kaum oder nur sehr schleppend zum Ziele. Dies beweist auch sehr deutlich die Angabe, daß Herr X. bereits vor 2 Jahren eine Änderung beantragt hat, dieser Antrag aber ohne Erfolg blieb. Auf meinen Vorschlag vom 31.1.56 wurde bereits mit Datum vom 10.2.56 die notwendige Änderung anerkannt und angeordnet. Es dürfte auch ungewollt der Beweis erbracht worden sein, daß eine neutrale Vorschlagsstelle durchaus notwendig ist...“

pend zum Ziele. Dies beweist auch sehr deutlich die Angabe, daß Herr X. bereits vor 2 Jahren eine Änderung beantragt hat, dieser Antrag aber ohne Erfolg blieb. Auf meinen Vorschlag vom 31.1.56 wurde bereits mit Datum vom 10.2.56 die notwendige Änderung anerkannt und angeordnet. Es dürfte auch ungewollt der Beweis erbracht worden sein, daß eine neutrale Vorschlagsstelle durchaus notwendig ist...“

EIN HALBES JAHRHUNDERT INDUSTRIESCHULE

VON WERKBERUFSSCHULLEITER H. KNACKFUSS

Die Anfänge unserer Werkberufsschule gehen bis auf das Jahr 1905 zurück. Zwischen damals und heute liegt ein Stück bewegter Zeitgeschichte: Zwei Kriege, zwei Inflationen, einschneidende gesellschaftliche Umschichtungen und endlich die erstaunliche Erholung aus äußerer Armut und innerer Not.

Dem allen hat unsere Schule standgehalten. Und steht sie auch nicht mehr am alten Platz – nämlich neben der Kirche, die heute an der Ecke Henschel- und Moritzstraße neu errichtet wurde – so sind Sinn und Zweck, Bedeutung und Aufgabe unserer Schule dieselben geblieben: Die praktische Ausbildung der Lehrlinge durch das theoretische Verständnis zu untermauern, sie zu lehren, mit dem Kopf zu verstehen, was die Hände schaffen.

Der industrielle Durchbruch, diese gewaltige moderne Umwälzung mit ihren materiellen und geistigen Folgen, ist einmalig in der Geschichte der Menschheit. Sie schuf einen ganz neuen Typ des aus dem Proletariat herausgewachsenen Arbeiters, der immer mehr die Arbeit seiner Hände mit geistigen Inhalten zu durchdringen hat: Den qualifizierten Industrie-Facharbeiter!

Der Anfang war, wie jedes Beginnen, das gedeihlich wachsen soll, bescheiden. In einem großen Raum im Verwaltungsgebäude am Holländischen Platz versammelten sich am 3. April 1905 die damals in unserm Werk tätigen Lehrlinge, und aus ihnen bildete man die ersten Schülergruppen für die von Sophie und Karl Henschel ins Leben gerufene Lehrlings-Fortbildungsschule. Damals hatten es die Lehrlinge nicht so bequem wie heute; denn der Unterricht fand viermal in der Woche abends, also nach der Arbeitszeit, statt, und erst ab Oktober 1938 wurde während der üblichen Betriebszeit unterrichtet. Die Lehrkräfte setzten sich aus bewährten und geeigneten Ingenieuren und Meistern unseres Werkes zusammen, die sich nach Feierabend für die Lehrtätigkeit zur Verfügung stellten.

Bereits ein Jahr darauf, am 7. Mai 1906, fand diese im industriellen Bereich neuartige Einrichtung höchste Würdigung durch die damals königliche Regierung und den Magistrat der Stadt Cassel. Im Vertrauen auf den gediegenen Namen unseres Werkes gelangte die Schule zu besonderer Geltung, indem beide Stellen sie als vollwertigen Ersatz für die öffentliche Fortbildungsschule anerkannten. Erst dadurch wurde ihr der Wesenszug einer echten Werkberufsschule gegeben!

Somit ist unser Werk wirtschaftlicher Träger einer der ältesten Werkberufsschulen in Deutschland, jedoch, wie jede andere Schule auch, der Aufsicht der Regierung unterstellt. Und wiederum verging ein Jahr, und es entstand 1907 in der Henschelstraße unter erheblichen Kosten ein modernes, in allen

seinen Einrichtungen mustergültiges Schulgebäude.

Am schicksalsschweren 22. Oktober 1943 wurde diese schöne Schule ein Opfer der Bomben.

In der Ysenburgstraße 2a, wo das Wohlfahrtshaus unseres Werkes mit der angegliederten Haushaltsschule, ebenfalls eine großherzige Stiftung von Sophie Henschel, stand, fanden wir mit unsern Lehrlingen eine neue Unterkunft.

Zwischen Fliegeralarmen flackerte das Schulleben kümmerlich bis zum Kriegsende und erlosch schließlich mit der Kapitulation.

Aber schon im Oktober 1945 wurde wieder mit neu entfachtter Hoffnung geplant. Zunächst galt es, die jungen Menschen von der Straße weg zu Regel und Ordnung zurückzuführen, ein neues Lehrerkollegium zu bilden, Lehrpläne aufzustellen und für die ersten Lehr- und Lernmittel zu sorgen; denn im Schulhaus war geplündert worden, und auch sonst sah es ziemlich wüst und trostlos aus.

Schon am 2. Januar 1946 wurde die Ausbildungsarbeit wieder aufgenommen, zunächst beschränkt auf die Unterweisung der damals 326 Lehrlinge in der Werkbuchführung, und damit lief unsere Werkberufsschule als eine der ersten Schulen nach dem Kriege wieder an.

Dankbar sei an dieser Stelle des damaligen Stadtschulrates Dr. Fricke gedacht, der alle unsere Bemühungen mit gutem Verständnis und großzügiger Bereitschaft anerkannte und förderte.

Im Mai 1946 wurden die Lehrkräfte amerikanischer- und deutscherseits bestätigt und die offizielle Genehmigung zur Eröffnung der Schule gegeben. In besonderen Nachlernklassen wurden nach Verlängerung der laufenden Lehrverträge die durch Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse entstandenen Wissenslücken geschlossen, und bereits im Herbst 1946 fanden bei uns die ersten Nachkriegsprüfungen vor der Industrie- und Handelskammer mit der Durchschnittsnote 2,1 im Theoretischen statt.

Der Raumnot der Nachkriegsjahre trugen wir Rechnung, indem wir andere Schulen bei uns aufnahmen, z. B. Klassen der Freien Waldorfschule, erste Lehrgemeinschaften der neu sich regenden Volkshochschule und über Jahre die Abendschule für Technik, die von hier aus ihren Ausgang nahm. Zwischen- und über hatten wir viele Sportverbände und Jugendorganisationen im Haus; es herrschte von früh bis spät ein so regsames Leben, daß wir uns manchmal bei uns selbst zu Gast fühlten.

Die Organisation unseres Schulwesens wurde im Laufe der weiteren Entwicklung immer fugenloser ausgebaut. Wir schufen sogenannte Normalklassen, in denen nach dem breiten Berufsbild des Maschinenschlossers alle bei uns üblichen Lehrberufe ganztätig und Former-, Modelltischler-, Kraftfahrzeug-

schlosser-, Dreher-, Zeichner- und Elektrikerlehrlinge außerdem zusätzlich in besonderen Klassen ihrer speziellen Berufsrichtung entsprechend unterrichtet wurden. Dadurch wollten wir einer Schädigung durch zu frühzeitige Spezialisierung entgegensteuern. Als sich aber im Laufe der Zeit eine gewisse Überlastung jener Schülergruppen bemerkbar machte, wählten wir vor kurzer Zeit einen Mittelweg und bildeten für die Gießereiberufe und die Dreher ab der Mittelstufe reine Fachklassen und solche für den Zeichnernachwuchs, so daß wir erstmalig eine besondere Mädchenklasse im Hause haben. Ohne durch das Schulgesetz dazu verpflichtet zu sein, gaben wir zehn Jahre lang unseren Praktikanten theoretischen Unterricht in unserer Schule. Aber die regellosen Zu- und Abgänge, wie das im Charakter der Praktikantenausbildung liegt, schlossen die folgerichtige Durchführung eines Lehrplanes aus. Die Praktikantenklasse war unser Taubenschlag, und aus der Erkenntnis heraus, daß die Absicht, einmal ein Studium auf sich zu nehmen, Reife und eigene Initiative zur Voraussetzung hat, stellen wir unsere Praktikanten jetzt unter eine gewisse eigene Verantwortung.

In jener Zeit zwischen Auflösung und neuer Ordnung nahmen wir uns auch unserer Jugendlichen an, die außerhalb eines Lehrverhältnisses standen, und betreuten sie so lange schulisch in besonderen Klassen, bis die öffentlichen Schulen so weit waren, diese Aufgabe selbst zu erfüllen. Ebenfalls lief um diese Zeit ein kaufmännisches Lehrbüro in mehreren Etappen planmäßig durch unsere Schule.

Schließlich galt es, wieder ein Zeichen-Lehrbüro auf die Beine zu bringen, und schon im Juni 1948 wurde ein solches, zunächst in der drangvollen Enge eines Klassenzimmers zusammengefaßt, unserer Werkberufsschule angegliedert. Seit kurzer Zeit, nach Beseitigung zahlreicher Schwierigkeiten und dem Umbau des 2. Stockwerkes der Schule, steht uns eine große, lichte, neuzeitlich eingerichtete Lern- und Lehrstätte zur Verfügung. 20 Mädchen schaffen hier in schöner Umgebung, und ihre Gesichter lassen keinen Zweifel zu, daß sie gern in die Ysenburgstraße kommen.

Unsere Klassenstärken werden bewußt klein gehalten. Wir suchen den persönlichen Kontakt, wollen die Schüler möglichst gut kennen lernen, und mit dem einzelnen oft und viel arbeiten! Wir suchen nach den Stärken und Schwächen, nach Lücken und besonderen Interessengebieten. Es soll in unserer Schule nur gelten, was den Jungen und Mädchen zum Vorteil werden kann, – das ist unser Grundsatz! Unsere größte Klasse besteht gegenwärtig aus nur 26 Schülern.

Eine Ausbildung, wie sie bei uns geboten wird, kostet dem Werk einige tausend Mark

pro Schüler! Fehlleitungen so hoher Summen sind nicht tragbar und der Gesamtheit gegenüber nicht zu vertreten, wir haben deshalb immer den Standpunkt, daß es fruchtlose Quälerei ist, einen jungen Menschen in einen Beruf hineinzuzwängen, für den er gar nicht geeignet und veranlagt ist, nur um irgendwelche Wünsche gefälligkeitshalber zu erfüllen.

Der Industrie-Facharbeiter ist in einer langen und mühseligen Periode gesellschaftlicher Umschichtung zu einem gehobenen und geachteten Stand aufgerückt. Die damaligen Verfechter des sozialen Aufstiegs haben zu ihren Lebzeiten nicht voraussehen können, wie schnell die Entwicklung vor sich gehen wird.

Damals haben die Schulen sich mit den sozialpolitischen Problemen noch nicht auseinanderzusetzen müssen, während sie heute mitten drinnen stehen im Streit, welche Position wichtiger ist, nämlich der materielle Aufstieg oder das kulturelle Vorwärtstreben. Den goldenen Mittelweg zu finden ist ganz bestimmt eine der wichtigsten Aufgaben der Lehrlingsausbildung und der Industrieschule.

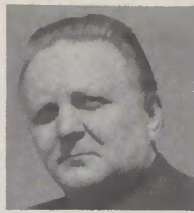
Die verpflichtende Erkenntnis, daß jede Berufserziehung zunächst den Menschen in seinen Bezügen zur ganzen Umwelt in den Mittelpunkt stellen, ihn also als eine Einheit (niemals als funktionelles Stückwerk) betrachten und in ihm erst dann den Fachmann sehen sollte, läßt mich Worte von Hermann Nohl, den bedeutenden Göttinger Pädagogen, an den Schluß setzen:

„Unsere Schule will deutsche Menschen erziehen, die, gebildet an den edelsten Erinnerungen unseres Volkes und innig vertraut mit dem abendländischen Kulturgut, als wertvolle Mitglieder eintreten können in die Gemeinschaft aller friedliebenden Völker, die für das Wohl und die Steigerung der Menschheit arbeiten. Nach Recht und Freiheit strebend sollen sie aufrichtig zu ihrem Wort stehen und immer bereit sein, sich offen für ihre Überzeugung einzusetzen.

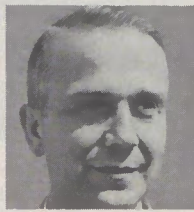
Das Herz jeder Schule ist die Wahrhaftigkeit als die Bedingung alles echten Lebens, ist der Geist bewährter Kameradschaft, die im Nächsten den Menschen ehrt und ihm zu helfen bemüht ist, und ist der strenge Wille zur Konzentration und Methode als den wichtigsten Werkzeugen jeder fruchtbaren Arbeit.

Gesund an Leib und Seele, in Treue zu unserem Volk, in standhaftem Glauben an eine geistige Welt und in Ehrfurcht vor dem Ewigen, soll unsere Jugend mit Selbstvertrauen und in Mitverantwortung hineinwachsen in die schweren Aufgaben, die die Gegenwart uns auferlegt hat, sie soll aber dabei einen frohen Sinn behalten und mit der Liebe zum Einfachen die Freiheit gewinnen, in jeder Lage das Schöne in Natur und Kunst zu erfahren und das eigene Leben nach ihm zu gestalten.“

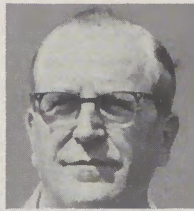
H. Knackfuß
(Schulleiter)



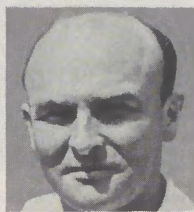
K. Musmann
(Fachlehrer)



W. Thomas
(Fachlehrer)



M. Plettenberg
(Fachlehrer)



W. Rube
(Fachlehrer)



R. Müller
(Fachlehrer)



W. Deckwer
(Fachlehrer)



R. Wager
(Fachlehrer)



H. Nöding
(Assistent)



Anni Haake
(Sekretärin)

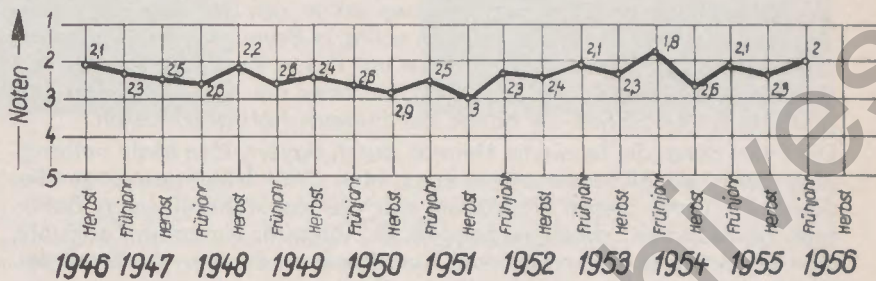


Unsere Werkberufsschule im Spiegel der Prüfungsergebnisse

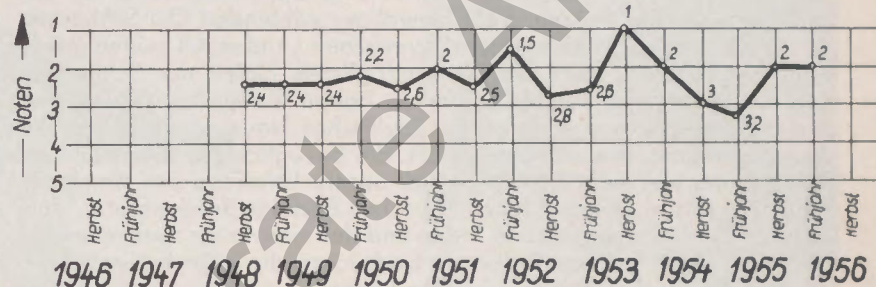
(Die Noten stellen Durchschnittswerte dar)

Lehrberufe: Maschinenschlosser, Dreher, Werkzeugmacher

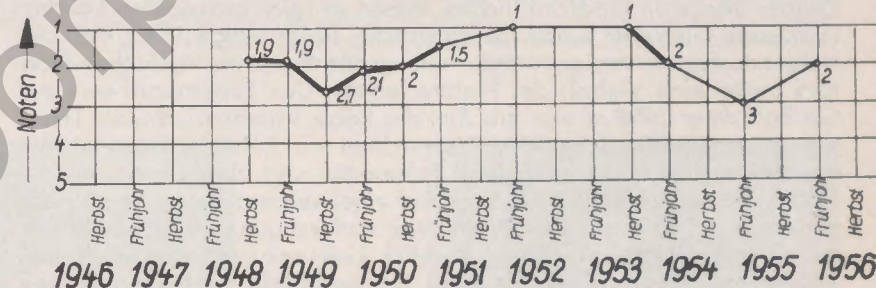
(Bis Frühjahr 1948 sind in der Kurve auch die Lehrberufe „Kraftfahrzeugschlosser, Starkstromelektriker, Former und Modelltischler“ mit erfaßt.)



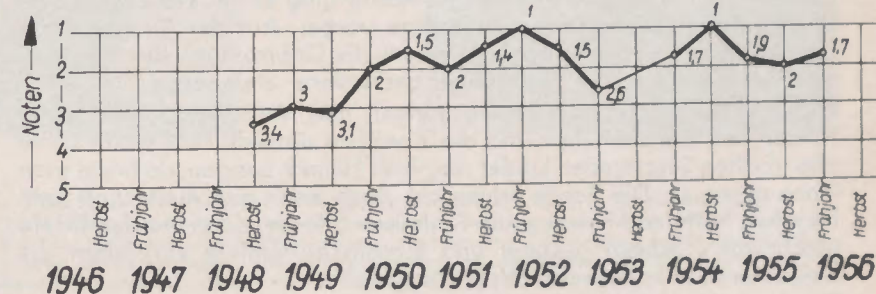
Lehrberuf: Kraftfahrzeugschlosser



Lehrberuf: Starkstromelektriker

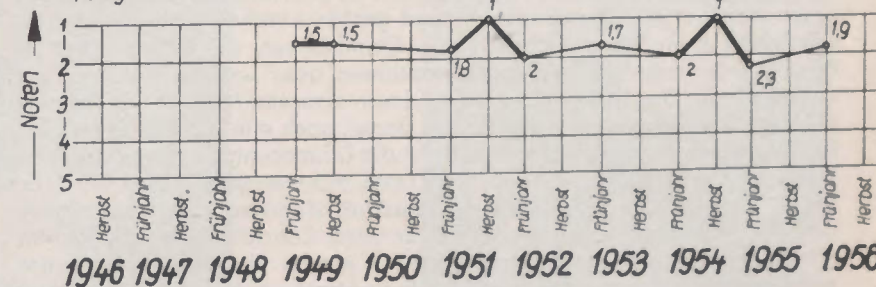


Lehrberufe: Former, Modelltischler



Lehrberufe: technische Zeichner, technische Teilzechnerinnen

(Beginn der Zeichner-Ausbildung im neuen Zeichenlehrbüro ab Juni 1948)



Anmerkung: Die dünne Verbindungslinie bedeutet, daß zu diesem Zeitpunkt keine Prüflinge von Henschel u. Sohn anstanden.

Das war 'ne Wucht!

HENSCHELLEHRLINGE WAREN IN URLAUB

Der Tag der Abreise war gekommen und eine muntere Schar Henschel-Lehrlinge, Jungen und Mädels, hatten sich pünktlich eingefunden und auch die vier Berliner Lehrlinge, die tags zuvor nach Kassel gekommen waren, fehlten nicht. Noch ein paar kurze Anweisungen wurden von der Reiseleitung gegeben und langsam setzte sich der Zug, der sie an das lang ersehnte Ferienziel bringen sollte, in Bewegung. In Bebra warteten schon 24 Hamburger Lehrlinge mit ihrem Ausbildungsleiter auf das Eintreffen des Zuges. Nach kurzer, aber um so herzlicherer Begrüßung waren schnell die Bande der Freundschaft geschlossen.

Die Fahrt durch die hessische Heimat, durch Bayern, den Main entlang, ging durch ein Blütenparadies, durch eine Welt frühlingsprangender Schönheit. Unter diesen Eindrücken war die fast siebenstündige Bahnfahrt bis München schnell vergangen. Ein längerer Aufenthalt erlaubte eine Besichtigung der bayerischen Hauptstadt an der Isar, der Stadt der Kunst mit ihren zahlreichen berühmten Bauten.

Am Nachmittag ging die Fahrt über sanfte Bergrücken, zu denen tausendfältig blühende Wiesen emporkletterten, in Richtung Schliersee weiter. Stille Tannenwälder, ein glitzernder See und saftig grüne, blühende Matten inmitten der Erhabenheit hoher Bergkuppen kennzeichnen das Schlierseer Gebiet. In dem 8000 Einwohner zählenden Ort Schliersee, jener Perle des so herrlichen oberbayerischen Landes mit seinen mächtigen Bergkulissen, steht uns ein vorzügliches Hotel, der Schlierseer Hof, zur Verfügung. Sämtliche Zimmer haben fließendes Wasser und sind mit Balkons ausgestattet. Ein idyllisches Haus, so recht für den Urlaub geeignet, in einer Landschaft, die bezüglich der Erholung und Entspannung viel mehr bietet, als sich unsere Lehrlinge aus Hamburg, Berlin und Kassel erwartet hatten. Mit dem Blick zur Brecherspitze, dem höchsten Berg in unmittelbarer Nähe und den sich davor ausbreitenden Schliersee, bietet sich jene Fülle von Eindrücken, die jeden Ferienaufenthalt erst zum großen Erlebnis werden lassen.

Die ersten Vorbereitungen für Großwanderungen wurden getroffen. Die Ziele waren: Besteigung des Bodenschneidgipfels, der Rotwand, des Wendelsteins, eine Wanderung zum Tegernsee und der Höhepunkt der Ferien war die Großfahrt nach Österreich. Unvergleichlich ist der Zauber dieses an landschaftlichen Reizen so reich gesegneten Landes. Funkelnde Gletscher, wilde Gebirgsbäche, tiefgründige Täler, steil ansteigende Felsen, riesige Wälder und große Seen mit idyllischen Dörfern bieten eine Vielfalt des Naturerlebens. Das Tauernkraftwerk am Großglockner (3798 m) war das Ziel der Reise. Von Bayrisch-Zell, Thiersee, am hohen Pendling vorbei, erreichten wir Kufstein. Dann grüßte der Wilde Kaiser, das gewaltige Felsmassiv und über Elmau und St. Johann kamen wir nach Kitzbühel. Auf einer serpentinreichen Straße ging es zum Paß Thurn. Das Wetter war äußerst günstig und es bot sich uns ein unbeschreiblich schöner Ausblick. Links vor uns lagen die Hohen Tauern mit ihren ewigen Eis- und Schneegipfeln, rechts davon die Schneefelder der Zillertaler Alpen. Von Mittersill durch das fruchtbare Salzachtal bogen wir in das Kapruner Tal ein, wo Europas größte Talsperre entsteht. Majestätisch stand Österreichs höchster Berg vor uns und wir hatten einen überwältigenden Blick in seine Gletscherwelt. Zell am See war die nächste Station und weiter ging es am Watzmann, Hohen König und dem Dachsteingebirge vorbei. Auf der Strecke Saalfelden, Lofer, St. Johann begleiteten uns die Gebirgszüge der Berchtesgadener Alpen und die Leonganger und Loferer Steinberge.

In Schliersee hatten sich unsere Jungen und Mädels sehr schnell die Herzen der Einheimischen und der Kurgäste erobert. Und wenn sie in abendlichen Singstunden Lieder aus ihrer Heimat sangen, da hörte man ihnen gerne zu. Die Sonne schien oft, doch wenn der Wettergott kein Einsehen hatte und Petrus seine Schleusen öffnete, dann wurden Briefe geschrieben, Schach gespielt und Gesellschaftsspiele vertrieben die Zeit. Niemand kannte das Wort Langeweile.

Für das leibliche Wohl sorgte eine vorzügliche Küche, die 14 Tage hindurch immer wieder überraschte. Daß die Töpfe und Schüsseln stets leer gegessen wurden, ist wohl der beste Beweis dafür, wie gut es geschmeckt hat.

Schmerzlich war der Abschied von dem Urlaubsort, den man so lieb gewonnen hatte. Aber ausgeruht und gestärkt stehen nun die Jungen wieder an ihren Schraubstöcken oder Drehbänken, die Mädels sitzen in ihren Büros hinter ihren Schreibmaschinen oder wälzen dicke Akten und Mappen. Der Lebensalltag mit seinem eisernen Muß ist wieder eingeleitet. Aber etwas schwingt bei all denen noch mit, die bei der ersten Feriengruppe dabei sein durften: Es ist die Erinnerung an ein einmaliges Erlebnis, das selbst in vielen Jahren noch nicht vergessen sein wird. Es bleibt uns nur die Bitte, daß die Geschäftsführung ihre großzügige finanzielle Unterstützung weiterhin für unser Lehrlingsferienprogramm gibt, damit auch in den nächsten Jahren wieder viele Mädels und Jungen unseres Werkes solch herrliche Ferientage erleben können.

Heinz Theune



Auf der Rotwand gab es neben einer wunderbaren Aussicht und einer recht eindrucksvollen Gratwanderung auch noch eine richtige Schneeballschlacht, denn es hatte einige Tage zuvor noch geschneit 2 : Das größte Erlebnis war die Fahrt zum Großglockner-



gebiet. Majestätisch zeigte sich Österreichs höchster Berg, und die Kameras wurden fast heiß vom Knipsen 3 : Unsere Mädels und Jungen betätigten sich als richtige Gipfelstürmer, wie unser Bild zeigt. Doch der Bodenschneidgipfel mit seinen 1669 m war nicht



der höchste, der bezwungen wurde 4 : Für alle war der Aufstieg zum höchsten Gipfel des Wendelsteins ein bisher unbekanntes Erlebnis, das größte Begeisterung hervorrief. Der Blick ins tiefe Tal war völlig ungefährlich, aber äußerst romantisch, genau so wie



der Tegernsee 5, der sich, eingeschlossen von hohen Bergen, in seiner ganzen Pracht zeigte 6 : Die Luftveränderung schuf einen ungeheuren Appetit bei unseren Jungen und Mädels, aber die reichliche Zusatzverpflegung stopfte alle hungrigen Mäuler, und es





6

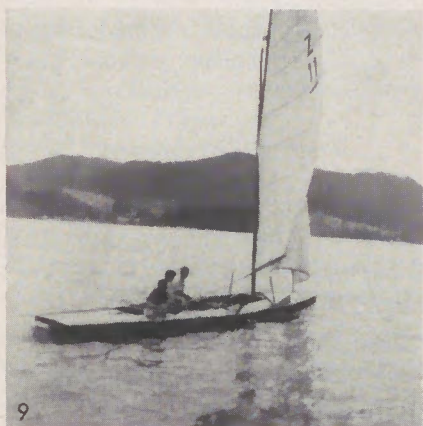


7



8

brauchte niemand mit knurrendem Magen zu Bett zu gehen 7 : Mit viel Freude wurde der Besuch unseres Oberingenieurs Heinrich Stein aufgenommen, der sich mit den Lehrlingen persönlich unterhielt. Hier sind es die vier Berliner Jungs von unserer Berliner Werkstätte 8 : Dagmar bewies sich als eine ausgezeichnete Schwimmerin, die selbst bei 12 Grad Wasserwärme ihre Runden im Schliersee drehte; aber da sie aus Hamburg stammt, braucht man sich darüber nicht zu wundern 9 : Spritztouren mit Köhnen, Velos und Segelbooten ganz ansehnlicher Größe wurden unternommen, wenn es das Wetter erlaubte und nicht gerade ein Ausflugsziel angesteuert werden sollte 10 : Schien die Sonne heiß vom Himmel, dann zeigten sich auch viele Schwimmer im Wasser, und die Boje vor unserem Hotel „Schlierseer Hof“ war der sogenannte Angelpunkt, um den es sich dann drehte 11 : Abends vor dem



9

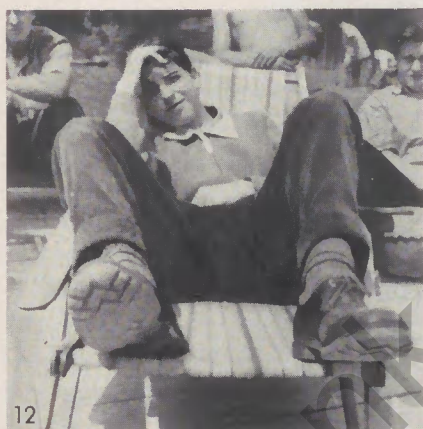


10



11

Schlafengehen sangen unsere Mädels heimatische Lieder oder fanden sich in froher Runde zusammen 12 : Faulenzen wurde ganz groß geschrieben, und nicht nur die Jungen aalten sich in der herrlichen Bergwelt bequem in Liegestühlen, sondern die Mädels taten es ihnen gleich und waren darin wirklich nicht zu schlagen. Trotz vieler Bergwanderungen blieb reichlich Zeit für eine richtige Entspannung und Erholung, die frische Kräfte ansammelte 13 : Oberingenieur Stein ließ es sich nicht nehmen, mit der Hamburger Gruppe aufs Bild zu kommen. Links sehen wir den „Organisator“ Heinz Theune, daneben Ausbildungsleiter Werner Johr, Hamburg, und rechts Sektorenleiter Obering. Stein inmitten der Hamburger Lehrlinge. Der Abschiedsabend brachte eine Rückschau des Erlebten in witziger und oft recht satirischer Vortragskunst, und es gab eine ganze Menge dabei von Herzen zu lachen. Am meisten lachten



12



13



14

diejenigen, die die große Verantwortung hatten und nun für die viele Arbeit in lustiger Weise durch die Mühle der Kritik gezogen wurden 14 : Inge Combrink sang reizende und schnulzige Lieder zur Gitarre und hatte wohl den größten Erfolg mit ihrem Vortrag 15 : Erika und Manfred brachten einen Sketch aus dem oft recht nüchternen Alltag und 16 : Hamburger und Kasseler Jungs wetteiferten mit ausgezeichneten und recht hintergründigen Gedichten über das Ferienleben und den besonderen Ereignissen 17 : Zwischendurch wurde der Abschiedsabend von echten Schuhplattlern untermalt und eine einheimische Kapelle begleitete die „Drei Schlierseer Buam“, die mit ihren Jodlern oberbayerische Atmosphäre schufen. Alles war begeistert und der Abend ging viel zu schnell vorüber. Man träumte weiter bis zum Wecken am Morgen. Dann waren die schönen Tage zu Ende. Aber zu Hause gab es viel zu erzählen.



15



16



17



DIE SIEGER

Der 1. Preis in Höhe von DM 500.—

*Geld sparen? Wozu dann?
Es is doch net minns,
es is doch noch immer dem Henschel sinns!*

*Junge! Wenn de so denkst, dann biste richtig
un an dinnem Arbeitsplatz wichtig!
Wenn's dann zu späte is — was denkste nu?
Affe tot — Bude zu!*

Einsender: Willy Franke, techn. Angestellter

Der 2. Preis in Höhe von DM 300.—

*Sparsam sein, vergiß es nicht,
ist Deine, meine, aller Pflicht!*

Einsender: Gerhard Heuckeroth, Sachbearbeiter

Der 3. Preis in Höhe von DM 100.—

*Vergiß nie, daß auch kleinste Gaben
für die Gesamtheit Nutzen haben!
Das Sparen fängt beim Pfennig an,
für uns beginnt es mit dem Span!*

Einsender: Ulf Bossel, Praktikant

Der 4. Preis in Höhe von DM 100.—

*Meld' krank dich nur in argen Fällen,
nicht immer ist Ersatz zu stellen.*

Einsender: Hans-Joachim Kromer, Karteiführer

Der 5. Preis in Höhe von DM 50.—

*Nun meine Herren, Euch zum Wort
Parole ist am Sonntag Sport
von Sieben bis um Uhre Zehn
kann man die Diskussionen seh'n.*

*Sie fachsimpeln vom Tabellen-Reiter
vom Verein, der jetzt ist Zweiter*

*— und so geht es in einem fort
Trumpf ist montags nur der Sport!*

*Und ist vorüber dieser Gang
dann kommt bestimmt der Toto dran,
wie man wieder sich verhaufen
ach — dies alles ist zum Grauen.*

*Mir kommt Erleuchtung jetzt ganz brausend . . .
60 Minuten nur mal Tausend*

*ist die Bilanz für den Betrieb —
5 000.— Demark heißt der Tip!*

Einsender: Willy Kneipp, Kontrolleur

Der 6. Preis in Höhe von DM 50.—

*Arbeite mit Lust und Liebe —
spar im Büro, spar im Betriebe!*

Einsender: Hans Brede, Werkzeugschlosser

Der 7. Preis in Höhe von DM 50.—

*Versuche nie Dein Heil durch Raten
kommt Dir 'ne Zeichnung spanisch vor,
Der Konstrukteur hilft gern mit Taten
Du sparst viel Zeit, behältst Humor!*

Einsender: Georg Görlitz, selbst. Konstrukteur

Der 8. Preis in Höhe von DM 50.—

*Und wenn Du schon hast Murks gemacht,
dann mußt Du's eingesteh'n —
Das ist noch besser als wenn's kracht,
und Fremde es dann seh'n!*

Einsender: Georg Witten, Vorrichtungskonstrukteur

Den 9.-38. Preis und je 10.- DM erhielten:

Kurt Appel, Dreher
Gerhard Broder, Abteilungsleiter
Franz Deibl, Hilfsarbeiter
Wilhelm Eckhardt, Gruppenführer
Hans Eidenmüller, Betr.-Ingenieur
Leo W. Englert, Handlungsbevollmächtigter
Ursula Fiedler, kaufm. Anlernling
Margarethe Gessler, Bürogehilfin
Gerda Hahner, Stenotypistin
Herbert Kleinschmidt, Fensterputzer
Rolf Knauf, techn. Angestellter
Karl Körner, Grafiker
Elisabeth Koy, Bürohilfe b. d. Betriebsltg.
Heinrich Kusan, Terminbearbeiter
Helga Müller, techn. Zeichnerin
Ilse Neumann, Maschinenbuchhalterin
Karl Reiß, Hilfsschlosser
Günter Richter, Dreher
Rudolf Rückert, kaufm. Sachbearbeiter
Andreas Schade, Arbeitsverteiler
Willi Schieblich, Material-Kontrolleur
Hans Schulze, technischer Zeichner
Hans Semmelroth, Maschinenmeister
Karl Steller, Prüfer
Willy Stempel, Hilfsarbeiter
Karl Trebing, Dreher
W. Umbach, Dreher
Willi Wenigmann, techn. Sachbearbeiter
Heinrich Westphal, kaufm. Angestellter
Hans Worm, Schweißer u. Motorenschlosser

Eine Veröffentlichung der Verse und Zeichnungen erfolgt laufend in den nächsten Ausgaben unserer Werkzeitschrift.



ZU UNSEREM FERIEN-PREISAUSSCHREIBEN

Unser Preisausschreiben, das wir in der zweiten Nummer des Henschelsternes starteten, brachte eine recht gute Beteiligung. Wir können also heute feststellen, daß wir damit ins Schwarze getroffen haben. Einen ganzen Postsack voll ausgezeichneter Verse haben wir erhalten, was beweist, daß unser Thema „Sparen“ von allen Belegschaftsmitgliedern, Arbeitern und Angestellten in gleicher Weise positiv aufgenommen wurde. Wir sind uns doch darüber im klaren, daß es ohne vernünftiges Sparen einfach nicht geht. Sparen am richtigen Platz heißt: die Grundlage schaffen, um ein der in- oder ausländischen Konkurrenz ebenbürtiges oder sogar noch besseres Erzeugnis zu einem möglichst noch günstigeren Preis auf den Markt zu bringen.

Die Aufgabe, die wir mit unserem Sparpreisausschreiben gestellt haben, war wirklich nicht leicht. Wir verlangten viel! Es hieß nachdenken und der Unbedachtsamkeit und dem Leichtsinn durch Merksprüche, Verse und witzige Zeichnungen zu Leibe zu rücken! Wir hätten einen der berufsmäßigen Verseschmied oder Zeichner für viel weniger Geld einspannen können, das hätte uns höchstens ein paar Hundertmarkscheine gekostet. Wir wollten aber Verse und Zeichnungen aus den eigenen Reihen haben, Einsendungen, in denen sich die praktischen Erfahrungen aus den Werkstätten und Büros widerspiegeln. Dabei riskierten wir freilich das Gelingen unseres Preisausschreibens aus Mangel an Beteiligung.

Um so mehr sind wir heute über die so zahlreiche Beteiligung überrascht und noch dazu über den Witz und die ausgezeichneten Verse, die Fachleuten der Feder alle Ehre machen würden. Unsere größte Freude aber ist, daß wir mit unserem Experiment den ausgeworfenen Betrag von DM 1500.- Angehörigen unseres Werkes zur Verfügung stellen können. Diesmal haben wir „Werbung im eigenen Werk“ gemacht, die zuerst ihre Früchte für die Sieger des Preisausschreibens trägt, in der nahen Zukunft sich aber für uns alle auswirken wird, wenn wir den Sparsamkeitsversen das richtige Verständnis und die notwendige Aufgeschlossenheit entgegenbringen. Unsere Mitarbeiter haben hier ein ganz besonders heißes Eisen angefaßt. Für die Art, wie sie mit Humor mit der ihnen gestellten Aufgabe fertig geworden sind, gebührt ihnen auf jeden Fall unser Dank und unsere Anerkennung. Es wurde damit eindeutig der Beweis erbracht, daß sich der arbeitende Mensch neben seiner täglichen Arbeit auch noch Gedanken macht, wo und wie gespart werden kann. Daraus läßt sich erkennen, daß noch vieles andere Gedankengut bei unseren Männern und Frauen schlummert, das nur geweckt zu werden braucht, um in den Dienst unserer Sache gestellt zu werden. Unsere noch junge, wiedergeborene Werkzeitschrift hat sich die Aufgabe gestellt, im Dienste des arbeitenden Menschen zu wirken, deshalb haben wir auch bis jetzt nur Mitarbeiter aus dem Werk mit eigenen Beiträgen zu Worte kommen lassen. Wir wol-

len dies auch weiterhin tun und hoffen, daß die rege Mitarbeit, die sich besonders bei unserem Preisausschreiben zeigte, sich auch im gleichen Maße auf die redaktionelle Mitarbeit auswirkt.

In diesem Sinne beglückwünschen wir die Preisträger und danken allen denen, die leider nicht mit einem Preis bedacht werden konnten, für die Mitarbeit. Sie sollen sich nicht entmutigen lassen, wenn diesmal für sie kein Preis winkte und dennoch dem Henschelstern und dem Werk ihre Treue bewahren. Vielleicht klappt es das nächste Mal.

Aus den nichtprämiierten Einsendungen wurde eine ganze Reihe ausgezeichneter Verse und Zeichnungen zum Ankauf ausgewählt und wir hoffen, daß wir über diese letzte Entscheidung schon bald berichten können.

Unparteiisch hat aus den zahlreichen Einsendungen die Glücksgöttin entschieden, wer sich mit dem Siegeslorbeer schmücken darf. Die Zwillingsskinder Heidi und Elke, deren Vater in unserem Werk während seiner schweren Arbeit tödlich verunglückte, zogen die glücklichen Gewinner. Heidi und Elke haben auch keine Mutter mehr und leben bei Pflegeeltern, die ihnen Vater und Mutter ersetzen. Wir haben diese beiden kleinen Mädchen deshalb zu den Glücksgöttinnen auserkoren, um damit unserer Verbundenheit Ausdruck zu verleihen. Mit zitternden Herzen haben Heidi und Elke in den großen silbernen Topf gegriffen und zum ersten Male in ihrem Leben Schicksal gespielt. Die Gewinner und die Verlierer werden diese beiden kleinen Mädchen in jedem Falle in ihr Herz schließen, so wie es die Redaktion des Henschelsternes bereits getan hat.



Ich will dieses Mal von der üblichen Form, eine Ansichtskarte aus dem Urlaub zu schreiben, abweichen – und – einen Werbebrief schreiben, für die Art, wie ich den Urlaub verlebe und Kräfte sammle für die Anforderungen eines ganzen Jahres.

Wenn man sich erholen will, muß man Ruhe suchen. Was tut ein Schwimmer, der müde ist? Er legt sich auf den Rücken und läßt sich von den Wellen tragen.

So ähnlich geht es einem, wenn man sich am ersten Urlaubstage müde und überwältigt in eine Wiese legt und stundenlang nichts weiter tut, als in den Himmel zu schauen, sich an dem Wolken-spiel zu erfreuen, an dem Verschwinden und Wiederauftauchen der Sonne, an dem Rauschen des Windes, am Plätschern des nahen Baches und an der leisen Musik von fliegenden Käfern, Bienen und Hummeln, an den Vogelstimmen vom nahen Wald her und dem Duft von Gras, Blumen und Baumrinden, den der Wind einem zuträgt.

Man soll sich kein festes Programm machen für mehr als einen Tag, aber jeden Tag Ruhe und Muße abgewinnen, um selbst ruhig und gleichmütig zu werden, und sich an jedem Ding (das Wetter einbegriffen!) zu freuen und sich grundsätzlich über nichts zu ärgern.

In der ersten Woche, die nur einen sonnigen Tag brachte, bedauerten mich die Leute oft, daß ich so schlechtes Wetter im Urlaub habe. Ich hatte es nicht gemerkt, so begeistert war ich von jedem einzelnen Tag. Denn, wenn es nicht Bindfäden regnete, kann man in der schönen Waldlandschaft im Herzen unseres Hessenlandes, in der ich die Ferien verlebe, den ganzen Tag unterwegs sein und sich unterhalten, obwohl man keinem Menschen begegnet. Neues auf sich wirken lassen und glücklich sein.

An einem Tag war ich acht Stunden unterwegs, davon fünf in strömendem Regen. Als kein Faden mehr trocken war, schlug das Wetter um, die Wolken verschwanden hinter den Bergen und ein leichter Wind begann meine Kleider zu trocknen. Nie habe ich Wind und Sonne so glücklich begrüßt wie auf diesem Heimweg.

Der viele Regen ließ die Bäche hier zu kleinen Strömen werden, in denen man herrlich baden kann und er verzögerte die Heuernte, so daß mich meinen ganzen Urlaub hindurch blühende Wiesen begleiten, wo ich auch hingehe.

Die besten Gefährten sind, wenn man sich erholen will, die einfachen Dinge wie Sonne, Wind, Regen, der Abendhimmel, oder der Sonnenaufgang, ein Bach zum Baden, eine Quelle zum Trinken, ein Hund, mit dem man gut Freund ist, und eine Mundharmonika zu spielen, wenn man müde oder traurig ist.

Ja, man ist manchmal auch traurig, wenn man sich von einem Berg oder Tal trennen muß, weil der Heimweg noch weit ist, oder wenn man denkt, daß man eines Tages alt sein wird!

Ich sagte, um sich zu erholen braucht man nur einfache Dinge. Dazu gehört nicht ein Moped oder eine Vespa oder gar ein Auto. Nicht dazu nötig sind fremde Menschen, Camping-Plätze, spannende Bücher, eine komplizierte Ernährungsweise in einem Hotel, Alkohol, Tanz und die Probleme der Liebe, ganz gleich ob sie den Mann, das Kind oder den Freund und Geliebten betreffen. Aus der absoluten Stille und Einsamkeit und Einfachheit kann man den größten Nutzen ziehen, wenn man es versteht, sich diese Dinge dienstbar zu machen.

Da ich nicht nur eine romantische, sondern auch eine praktische Seite habe, stellte ich fest, daß all diese Dinge, die die Schönheit meines Urlaubes ausmachen, nichts kosten!

Ihr werdet denken, wieso ich dazu komme, dieses niederzuschreiben?

Nun, ich kenne überall ein einziges Stöhnen über die Hetzerei im Alltag, die Ruhelosigkeit und die harten Anforderungen, die der Beruf heute an die Nerven eines jeden stellt.

Ich kenne die allgemeine Sehnsucht nach Entspannung, nach Freizeit, nach Ferien! Aber ich kenne auch als gute Kennerin der Natur die Tatsache, daß man all den Ruhebedürftigen dort, wo es ruhig und wirklich still, gar nicht oder nur selten begegnet.

Wo findet man Urlauber? Auf den Camping-Plätzen, in Bädern (viertal am Tag umziehen, immer passend zu den Mahlzeiten!), in Gaststätten und Hotels, in Reiseomnibussen oder auf einer Sonderfahrt ins Allgäu oder ins Ausland – oder gar im eigenen Wagen dahinsausend, jeden überholend, von einem place of interest zum anderen, auf Parkplätze angewiesen – selten in einem einsamen Forsthaus, auf einer Hütte in den Bergen oder gar einfach zu Fuß unterwegs, auf allen Komfort verzichtend.

All die kostspieligen Urlaubsbelustigungen, für die oft lange gespart wird, haben ihre besonderen Reize, aber sie beruhigen den Menschen nicht in dem Maß wie man denkt. Man sammelt wohl neue Eindrücke, ein Album voll neuer Fotos und man lernt eine Menge neuer Leute kennen, die man bald wieder vergißt.

Ich meine nicht, daß man all diese Dinge ganz drangeben sollte, sie gehören im Laufe eines Lebens auch mit dazu, aber hin und wieder ein Feld-, Wald- und Wiesenurlaub auf meine Art wäre bei jedem einen Versuch wert.

Wenn Ihr also mal das Bedürfnis habt, ganz abzuschalten, alle Kreislaufstörungen, Schlafstörungen und sonstige Übel der armen Nerven einzutauschen gegen eine erholsame Atempause, den Genuß der Stille, in der viele gute Gedanken reifen, weil man endlich Zeit hat, sie zu Ende zu denken, dann erinnert Euch der bald gesund und munter zurückkehrenden

Erika Weiß



HENSCHELSTERN

11. JAHRGANG · NR. 4 · JULI 1956

Herausgeber

HENSCHEL & SOHN GMBH · KASSEL

Verantwortlich für den Inhalt
Diplom-Volkswirt Hans Kern

Leitung der Redaktion
Hugo Friedrich Engel

Bärenreiter-Druck Kassel

Auflagenhöhe
14700

AUS DEM INHALT

Unser Werk
Der Lokomotivbau

Die Betriebsvertretung:
Die 45-Stundenwoche ist erreicht

Die Geschäftsleitung:
Zur Einführung der 40-Stundenwoche

Diskussion:
Der Meister im Betrieb

Wir feiern mit ihnen
mitdenken, mithandeln, mitarbeiten

Ein halbes Jahrhundert
Industrieschule
von Helmut Knackfuß

„Das war 'ne Wucht!“
Henschellehrlinge im Urlaub

Die Sieger unseres Ferien-Preisausschreibens
sind ermittelt!

Ein Urlaubsbrief
von Erika Weiß

Fotos: Titel H. F. Engel und S. 2, 3, 4, 6, 10, 12, 13, 15, 17, 19
S. 5 Archiv · S. 7 Dittmar · S. 13 Dittmar 2
S. 16 Kaiser, Rube, Gertz, Jahr

UNSER TITEL

„Ja so zwei, wie wir zwei ...“ sangen am Abschiedsabend der ersten Feriengruppe in Schliersee Dagmar und Marianne, die nicht zu unrecht „Max und Moritz“ genannt wurden. Die beiden Mädel von der Waterkant brachten richtige Ferienstimmung, noch mehr Humor und einen ganzen Sack voller Streiche mit. Ihr Lederhosendebut war ein großer Erfolg. Die diesjährige Ferienbetreuung der Henschellehrlinge, großzügig durch unser Werk gefördert, stand wie in den letzten Jahren wieder unter einem glücklichen Stern.

