

IV.



In einer Feierstunde in der Lokomotiv-Montage im Werk Mittelfeld wurde die erste elektrische Schnellfahr-Lokomotive E 03 an die Deutsche Bundesbahn übergeben. Sie fährt in der Stunde 200 Kilometer und ist damit die schnellste Lokomotive der Deutschen Bundesbahn. Drei weitere Maschinen dieses Typs sind im Bau. Der mechanische Teil dieser Lokomotiven wird von den Henschel-Werken, der elektrische Teil von den Siemens-Schuckertwerken gefertigt. Die Übergabe der Lokomotive erfolgte durch den Aufsichtsrat-Vorsitzenden der Henschel-Werke und Generaldirektor der Rheinischen Stahlwerke, Dipl.-Kfm. Werner Söhngen, an den Ersten Präsidenten der Deutschen Bundesbahn, Prof. Dr. Oeftering.

An der Feierstunde nahmen hohe Beamte der Deutschen Bundesbahn, eine große Zahl von Direktoren der Siemens-Schuckertwerke und der Henschel-Werke, der Kasseler Regierungspräsident, Vertreter der Stadt Kassel und weiterer Behörden teil. Die Tages- und Fachpresse war mit Berichterstattern und Foto-Reportern erschienen. Fernsehen, Rundfunk und Wochenschauen fingen den eindrucksvollen Ablauf ein. Unsere Henschelaner aus der Lok-Montage saßen und standen auf den oberen Rängen und hatten sich teilweise luftige Plätzchen auf den Kränen gesucht. Starke Scheinwerfer strahlten den in hellen Pastellfarben lackierten Stromlinien-Koloß an. Das Henschel-Werksorchester umrahmte die Feierstunde mit Marschmusik.

Direktor Karl Arold, Vorstandsmitglied der Henschel-Werke, begrüßte die Gäste und wies auf die traditionelle Bedeutung des Lokomotiv-Baus für das Unternehmen hin. Er hob besonders die überaus gute Zusammenarbeit zwischen Bundesbahn, Siemens und Henschel bei Entwicklung und Fertigung dieser neuen Lokomotive hervor.

Direktor Schmid, Vorstandsmitglied der Siemens-Schuckertwerke, referierte über »Gedanken über den Entwicklungsgang zur 200 km/h Lokomotive«. Dipl.-Ing. Seibert von Siemens erläuterte den elektrischen Teil, Dipl.-Ing. Kademann von Henschel den Fahrzeugteil der E 03.

Rheinstahl-Generaldirektor Dipl.-Kfm. Werner Söhngen erklärte in seiner Rede, die Rheinischen Stahlwerke seien stolz darauf, daß der Tag der Übergabe der Lokomotive in den Dienst der Deutschen Bundesbahn in das erste Jahr der Zugehörigkeit der Henschel-Werke zu den Rheinischen Stahlwerken falle. Er wies darauf hin, daß in Kassel bei Henschel seit 1848

Lokomotiven gebaut würden und daß in fast 120 Jahren über 30 000 Lokomotiven für viele Zwecke und für zahlreiche Länder der Welt das Werk verlassen hätten. In diesem Zusammenhang erwähnte Generaldirektor Söhngen auch die Werke des Rheinstahl-Konzerns, die mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens verbunden sind. Er erklärte, daß für die deutsche Industrie eine enge Zusammenarbeit mit der Bundesbahn als größtem öffentlichen Auftraggeber stets selbstverständlich gewesen sei. Man verfolge deshalb die Bemühungen Prof. Oefterings um die Gesundung der Bundesbahn mit großem Interesse und mit Anteilnahme. Die bisher erzielten Rationalisierungs-Erfolge verdienten hohe Anerkennung. Das Verständnis für die Nöte und Bedürfnisse sei gleichzeitig ein Impuls, der Bundesbahn nach Kräften behilflich zu sein. Was Rheinstahl anbetreffe, so seien diese Kräfte nicht gering.

Nach einer Charakterisierung des Rheinstahl-Konzerns und einer Kennzeichnung der Prinzipien, die bei Rheinstahl dem vieldeutigen Konzernbegriff einen unternehmerischen Inhalt verleihen, versicherte Generaldirektor Söhngen, auch weiterhin gerade den Auftraggebern der öffentlichen Hand mit allen industriellen Möglichkeiten ein guter Partner sein zu wollen. Die E 03 als Erzeugnis aus dem Rheinstahl-Bereich sei hierfür beispielhaft.

Unter Beifall der Anwesenden übergab Generaldirektor Söhngen dann die E 03 mit den Wünschen für Sicherheit, Pünktlichkeit und allzeit gute Fahrt namens der Henschel-Werke und der Siemens-Schuckertwerke an den Ersten Präsidenten der Deutschen Bundesbahn, Prof. Dr. Oeftering.

Präsident Prof. Dr. Oeftering erwiderte, daß mit der neuen Lokomotive E 03 ein neues Kapitel in der deutschen Verkehrsgeschichte beginne. Erstmals würden mit diesen E-Loks in der Welt fahrplanmäßige Wagenzüge auf einem normalen Streckennetz Reisegeschwindigkeiten von 200 km/h erreichen. Trotz überall anerkannter Erfolge der Trans-Europa-Züge (TEE) werde die Bundesbahn in zunehmendem Maße vom Triebwagenzug zum Wagenzug mit getrennter Lokomotive übergehen, da dieses System eine flexiblere Einstellung auf die jeweiligen Verkehrsbedürfnisse gestatte. Die neue E 03 sei ein Beispiel für das europäische Eisenbahnwesen, das andere Staatsbahnen bald nachahmen würden. Dank der hervorragenden Zusammenarbeit zwischen Henschel, Siemens-Schuckert und der Bundesbahn sei in kürze-

Alte und neue Zeit begegnen sich



ster Zeit eine Maschine für den Schnellzug-Verkehr entwickelt worden, die für die ganze Welt neu und richtungsweisend sei.

Nach einer Besichtigung der neuen Lokomotiven der Baureihe E 03 und der Lokomotiv-Montagehallen machte sich der Kasseler Regierungspräsident Schneider bei einem Imbiß zum Sprecher aller Gäste. Er brachte den Dank an die Rheinischen Stahlwerke zum Ausdruck und wies darauf hin, daß sich die 13000 Henschelaner in Kassel nach der Ungewißheit über das Schicksal ihrer Firma bei der neuen »Mutter« jetzt geborgen fühlten. Sein besonderer Dank galt Generaldirektor Söhngen für die, wie er sagte, »nahtlose Fortführung der Firma Henschel im Rhein-stahl-Konzern«.

Die sechssachsige Lokomotive der neuen Baureihe E 03 hat 6 Fahrmotoren, die zusammen eine Nennleistung von 6420 kW (oder 8750 PS) bei Höchstgeschwindigkeit haben. Kurzzeitig für 10 Minuten kann eine erheblich höhere Leistung, zum Beispiel mehr als 9000 kW (oder 12000 PS) abgegeben werden. Damit ist es unter anderem möglich, einen aus bis zu 8 Wagen bestehenden Fernschnellzug in weniger als 3 Minuten aus dem Stillstand bis auf 200 Stundenkilometer zu beschleunigen.

Ausführung und Einrichtung der Lokomotive entsprechen ganz der speziellen Aufgabe, mit hohen Geschwindigkeiten zu fahren. Gleich leistungsfähig ist auch die elektrische Bremse, die im Bereich zwischen 200 und 100 Stundenkilometer allein eine Bremskraft von 18 t aufbringt. Diese entspricht dem Startschub eines großen Düsenflugzeuges mit 3 Triebwerken. Zusammen mit den ebenfalls sehr leistungsfähigen Druckluftbremsen kann ein Zug aus voller Fahrt mit 200 Stundenkilometer in kürzester Zeit abgebremst werden.

Die E 03 ist die erste Lokomotive der Deutschen Bundesbahn, die mit einer selbsttätigen Geschwindigkeitsregelung ausgerüstet ist. Der Lokführer braucht nur noch die gewünschte Geschwindigkeit einzustellen, die dann automatisch mit der günstigsten Beschleunigung erreicht und unabhängig von Steigung oder Gefälle eingehalten wird. Erstmals werden auch Stellung und Entfernung der vorausliegenden Signale per Funk zur Lokomotive übermittelt, wo die zulässige Geschwindigkeit elektronisch errechnet und alle Daten im Führerstand angezeigt werden. So kann der Lokführer auch bei hohen Geschwindigkeiten in Ruhe beobachten.

Während der Sommermonate werden drei Lokomotiven des Typs E 03 zur Internationalen Verkehrsausstellung in München erstmals auf der Strecke München-Augsburg den fahrplanmäßigen Betrieb mit 200 Stundenkilometern aufnehmen. Einer der Kolosse aus Eisen und Stahl kann auf dem Ausstellungsgelände bewundert werden. Im nächsten Jahr sollen dann auch auf der Strecke zwischen Hamburg und Hannover Züge mit 200 km/h fahren. Der bekannte »Blaue Enzian«, der Hamburg und München verbindet, wird wahrscheinlich zum schnellsten deutschen Zug, da ihn auf seiner ganzen Strecke eine E 03 ziehen soll. Die Henschel-Werke mit allen ihren Mitarbeitern sind stolz und glücklich, daß dieses Wunderwerk moderner Verkehrstechnik auch von Henschel-Ingenieuren entwickelt wurde und von Henschelanern gebaut wird.

Rheinstahl-Generaldirektor Werner Söhngen übergibt die E 03 an den Ersten Präsidenten der Deutschen Bundesbahn, Prof. Dr. Oeftering

Henschel-Vorstandsmitglied Dipl.-Ing. Karl Arold führt Prof. Dr. Oeftering durch die Lok-Montage

Die Ehrengäste bei der Feier im Werk Mittelfeld

Henschelaner, die der Übergabe der E 03 in der Lok-Montage beiwohnen

Fernseh- und Wochenschaukameras fangen die Feier in der Lok-Montage ein



LKW-Leistungsschau war ein voller Erfolg

Im letzten Viertel des vergangenen Jahres demonstrierten die Henschel-Werke in über 70 Städten des Bundesgebietes auf neuartigen LKW-Leistungsschauen, was in ihren Fahrzeugen steckt. Und das Experiment hatte vollen Erfolg. Über 30 000 Besucher, größtenteils Fuhrunternehmer mit ihren Fahrern, Vertreter von Behörden, Bundeswehr und Berufsverbänden, beobachteten die Henschel-Leistungsschauen, die in dieser Form erstmalig durchgeführt wurden. Inhaber des Führerscheins Klasse II konnten alle LKW selbst fahren und prüfen. Die Baustellen-Fahrzeuge hatten Steigungen von über 60%, aufgeweichte Sand- und Lehmwege und grundlose Moraststrecken zu überwinden. Die Leistungen, die dabei gezeigt wurden, haben ein gutes Echo sowohl bei den Besuchern als auch in der Öffentlichkeit gefunden und wesentlich zu dem großen Erfolg beigetragen. Nachdem das erste Experiment so erfolgreich verlaufen ist, sind Ende Februar dieses Jahres wieder mehrere Henschel-LKW-Kolonnen gestartet, um erneut in über 100 deutschen Städten die Leistungsfähigkeit unserer Lastkraftwagen zu demonstrieren.





Die Automatisierung schreitet voran

Es ist nicht ganz verständlich, daß die Automatisierung der Fertigung, eine seit langem bekannte Begleiterscheinung der raschen technischen Entwicklung, seit einiger Zeit wieder wie schon einmal vor Jahrzehnten in das Für und Wider der öffentlichen Auseinandersetzungen geraten ist. Die Leistungen von wissenschaftlicher Forschung und technischer Erfindung können nur dann der Menschheit zur Steigerung ihres Lebensstandards dienstbar gemacht werden, wenn es gelingt, die Herstellungsverfahren für die ständig wachsende Zahl von Wirtschaftsgütern immer rationeller zu gestalten.

Grundsätzlich geht es nicht darum, eine Fertigung so weitgehend wie möglich zu automatisieren und immer mehr menschliche Arbeitskraft einzusparen, sondern es kommt darauf an, so billig wie möglich zu fertigen, wobei die steigenden Leistungen bei sinkenden Kosten dem Verbraucher zugute kommen. Der Grad der Automatisierung wird ausschließlich durch wirtschaftliche Überlegungen bestimmt. Hier herrschen der spitze Stift, der Rechenschieber und die Gleichung, die aufgehen muß. Die Automatisierung, so betrachtet, soll nicht Arbeitskräfte freisetzen, sondern sie soll das Fertigungsverfahren verbessern, erleichtern, verbilligen und so ein Erzeugnis schaffen, dem sich erweiterte Absatzmöglichkeiten erschließen. Wenn man das Für und Wider der fortschreitenden Automatisierung nüchtern gegeneinander abzuwägen versucht, dann wird man erkennen, daß ein sicheres Urteil über Vorzüge und Nachteile dieser Erscheinung in unserer technischen Arbeitswelt nur schwer zu finden ist. Darauf kommt es aber auch nicht so sehr an als vielmehr auf die unabdingbare Forderung, daß der Mensch die Entwicklung seiner eigenen Schöpfungen fest in der Hand behält. Das elektronische Rechenzentrum, der Roboter, die vollautomatische Maschine: sie alle sind nur klug erdachte Hilfsmittel in der Hand des Menschen. Er schreibt ihnen sein Programm vor, nach dem sie mechanisch seinen Willen vollziehen.

So gesehen, ist die Automatisierung eine Zeiterscheinung, deren wir bedürfen, die uns aber nicht zu ängstigen braucht. Hunderte unserer Mitarbeiter schaffen an den Reisbrettern, an Schreibtischen und Werkbänken an der fortschreitenden Automatisierung unserer Erzeugnisse. Der Werkzeugmaschinenbau ist ein besonders deutliches Beispiel für das Bemühen, immer vollkommenere, verlässlichere und genauere Maschinen zu entwerfen und zu bauen. Wer könnte

sich heute ein Auto kaufen, gäbe es nicht die Automaten und Transferstraßen, die die Massenherstellung aller Einzelteile bei geringsten Kosten und höchster Präzision ermöglichen? Dabei seien auch nicht die Arbeiterleichterung für das Bedienungspersonal und die Verringerung des Ausschusses vergessen.

Betrachtet man die drei abgebildeten Beispiele aus dem Henschel-Werkzeugmaschinen-Programm, so wird deutlich, wie sehr diese Maschinen auf möglichst weitgehend automatisierten Arbeitsablauf eingerichtet sind. Aus den Aufbaueinheiten lassen sich die Maschinen dem Werkstück und seiner Bearbeitung so zweckmäßig wie möglich anpassen. Zur Aufspannung der Werkstücke auf der Maschine, zur Steuerung der Arbeitsvorgänge und zur Messung der Genauigkeit dienen Elektrizität, Öl- oder Luftdruck als Hilfskräfte. Umständliche, mühsame und zeitraubende Einzelarbeit und oft schwankende Qualität werden durch die »maßgeschneiderte« Sondermaschine sinnvoll zusammengefaßt. Nur wer mit der schnellen Entwicklung der Technik Schritt zu halten vermag, kann den Absatz der Erzeugnisse sicherstellen und damit die Arbeitsplätze erhalten.

Der Werkzeugmaschinenbau hat sich in den Dienst der Automatisierung gestellt, nicht, um damit Gefahren heraufzubeschwören, sondern um seinen Beitrag zu leisten zum unaufhaltsamen technischen Fortschritt. Daß dieser der Menschheit dient und nützt, nicht aber sich gegen seine Schöpfer kehrt, dafür zu sorgen sind wir aufgerufen.

Dr. Ing. Günter Goos

Sondermaschine zum Anfasen von Rohrbolzen-
krümmern

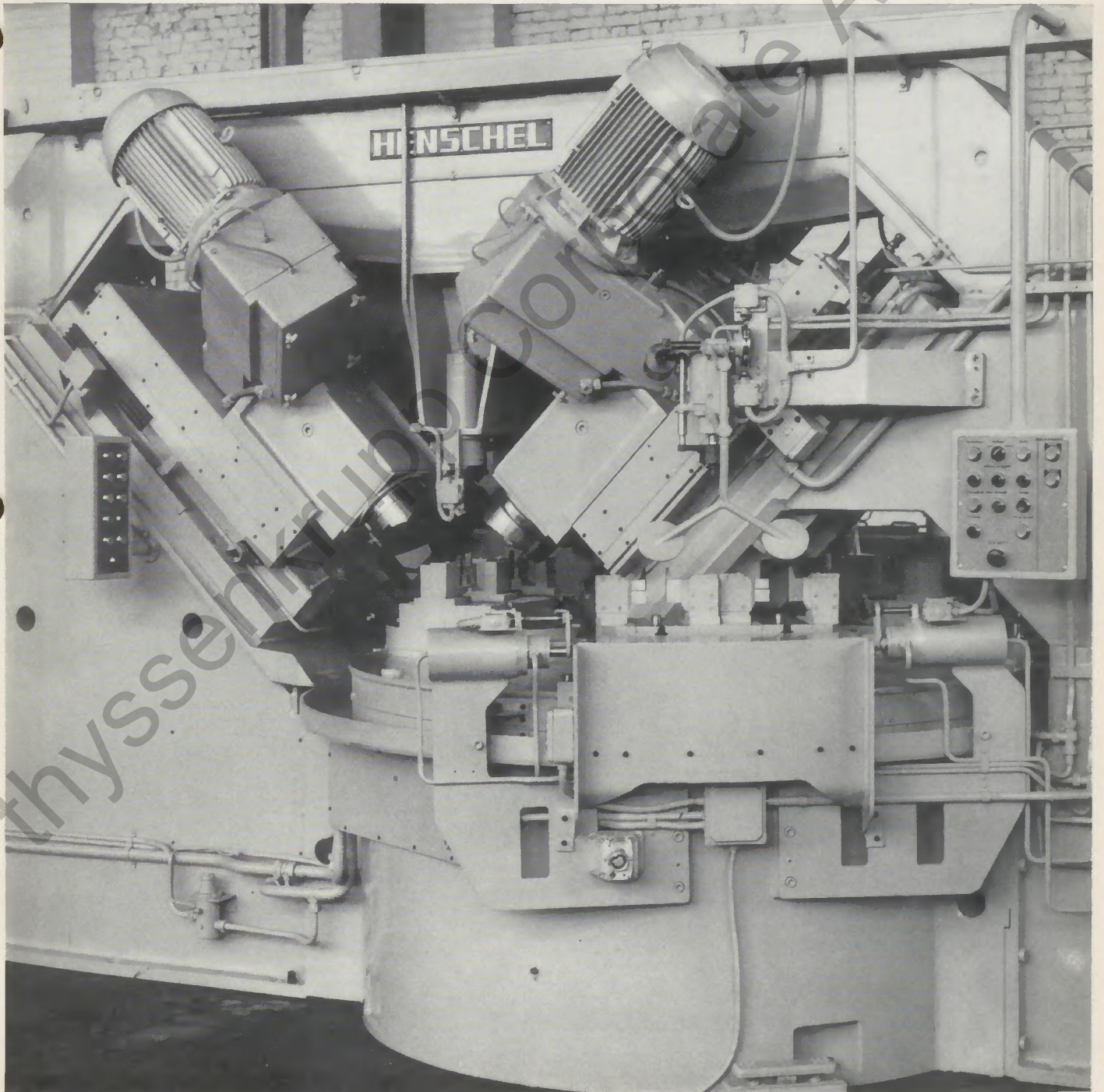
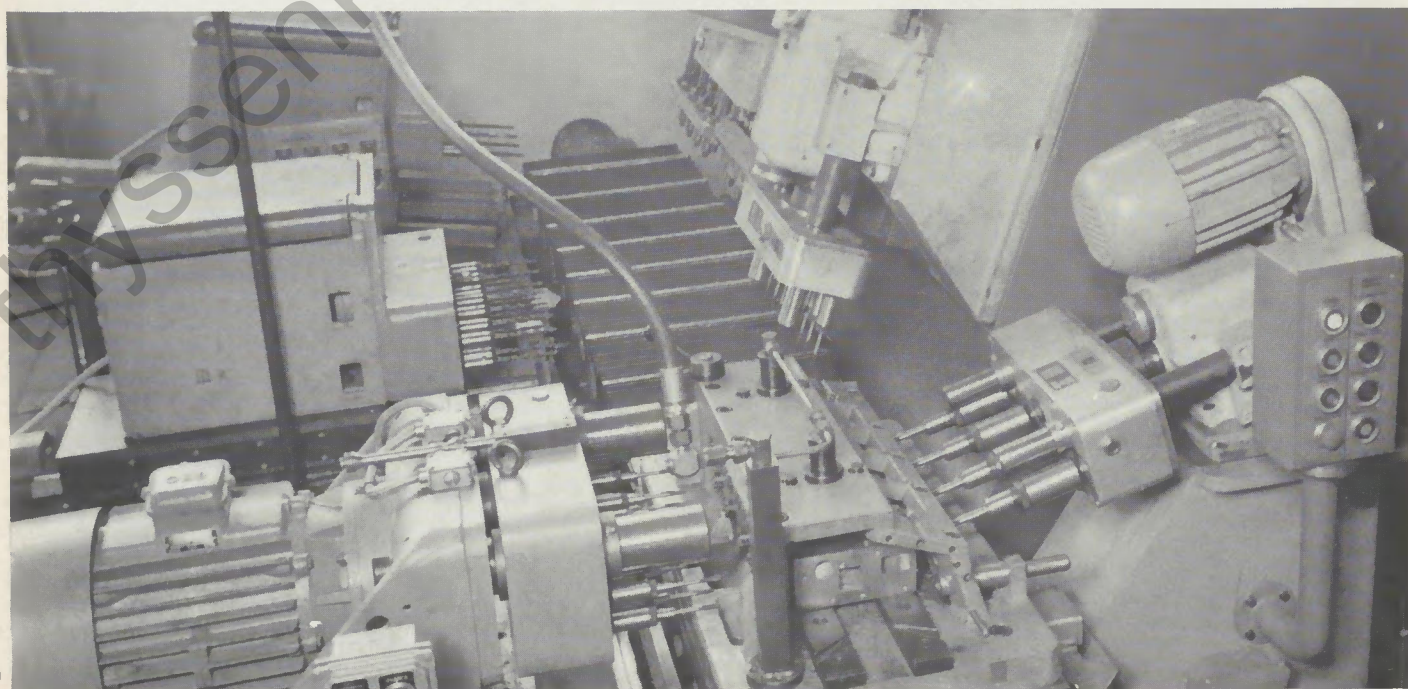
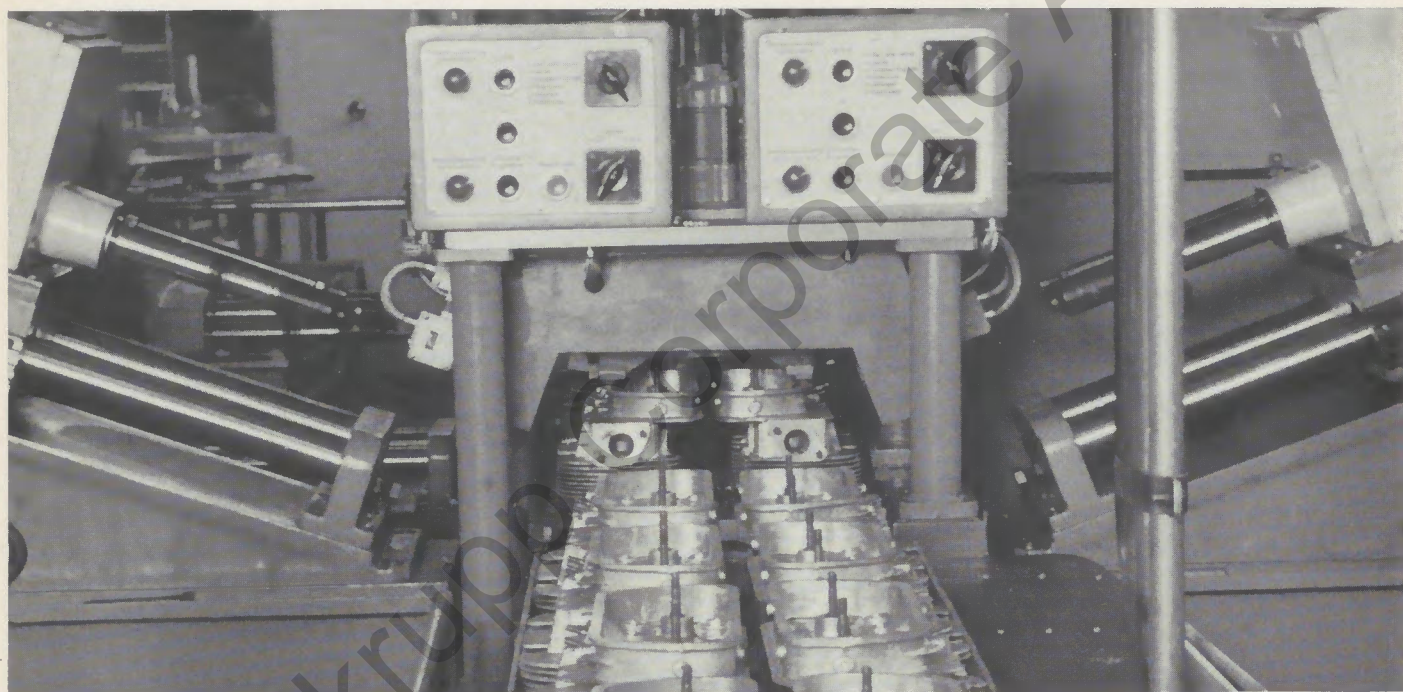


Bild oben: Reihentakmaschine zum Bearbeiten von Zylinderköpfen

Bild unten: Teilansicht einer Montagestraße zum Einziehen von Stiftschrauben in Zylinderköpfe



Henschel auf internationalen Messen

Auch mit Beginn des Jahres 1965 waren die Henschel-Werke wieder auf großen internationalen Messen vertreten, um Neu- und Weiterentwicklungen in ihrer Produktion einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen. So zeigte Henschel auf der österreichischen Zentral-Landwirtschafts-Messe in Wels Dampfzerzeuger. Auf dieser Messe erhielt die Henschel-Austria, Tochtergesellschaft der Henschel-Werke in Österreich, für die Standgestaltung eine goldene Medaille. Auf der Internationalen Boots-Ausstellung in Hamburg präsentierte Henschel neue Typen unserer Schiffs-Motoren, die allseitiges Interesse fanden. Auf dem Brüsseler Automobil-Salon wurden neue LKW-Typen gezeigt, die bei Interessenten und der Fachpresse stärkste Beachtung fanden.

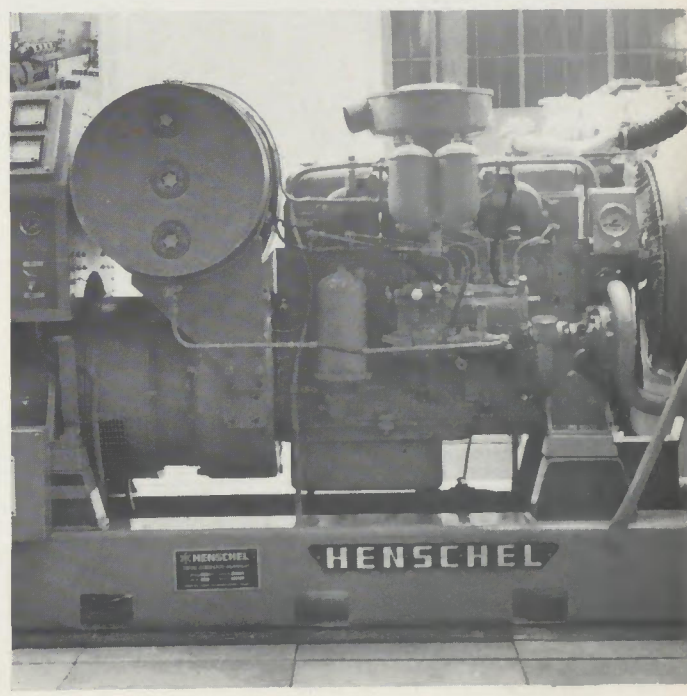
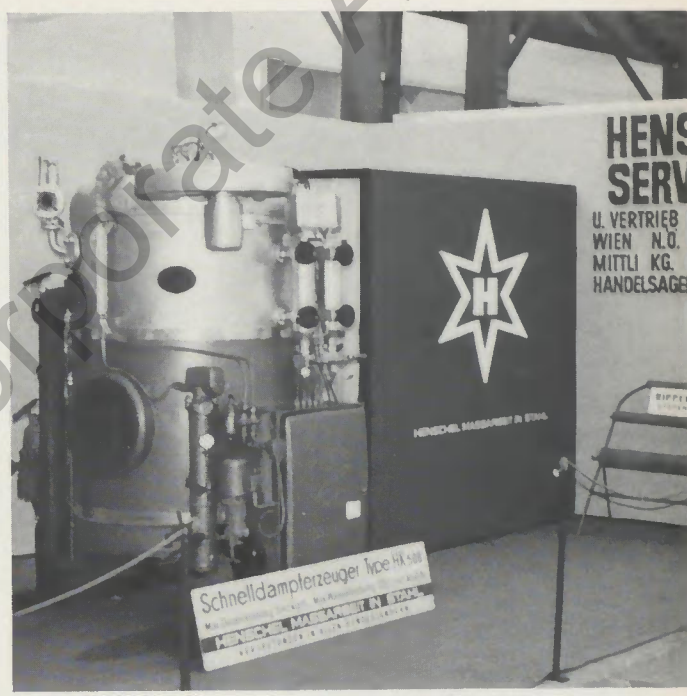


Bild oben: Teilblick auf den Henschel-Stand in Brüssel

Bild Mitte: Der ausgezeichnete Henschel-Stand in Wels

Bild unten:
Einer der auf der Hamburger Boots-Ausstellung
gezeigten Henschel-Schiffs-Dieselmotoren

60 Jahre Werkberufsschule

Die Henschel-Werke sind aus einer kleinen Maschinenfabrik hervorgegangen. Unter Karl Anton Henschel, einem weitblickenden Manne, der zu den Pionieren des Maschinenbaues in Deutschland zählt, erlebte das Werk eine rasche und stetige Aufwärtsentwicklung. Karl Anton Henschel eilte nicht nur im Maschinenbau seiner Zeit voraus, sondern erkannte auch, daß wirtschaftlicher Weitblick und soziale Engherzigkeit einander widerstreben. Er sah, daß im Arbeitsprozeß nicht der Maschine allein, sondern auch dem Menschen ernste Aufmerksamkeit zu widmen ist. So wurde aus dem Unternehmer gleichzeitig ein Erzieher, der mit ganzer Kraft daran arbeitet, einen Stamm leistungsfähiger Arbeiter und Techniker heranzubilden, die er nach genau festgelegten Bestimmungen erziehen und weiterbilden ließ. Damit stellte er sich eine Aufgabe, deren Wichtigkeit erst viel später erkannt wurde. Die Männer, die nach Karl Anton Henschel die Leitung des Werkes übernahmen, bemühten sich, die gestellten Aufgaben immer besser zu lösen. Zu diesen Aufgaben gehörte vor allem die Ausbildung der Lehrlinge. Der mit der Lehrlingsausbildung verbundene Pflichtenkreis wurde so groß, daß eine besondere Werk-



schule für die theoretische Ausbildung nicht mehr zu entbehren war. Am 3. April 1905 konnte die Lehrlings-Fortbildungsschule der Henschel-Werke eröffnet werden. Sie wurde zunächst behelfsmäßig in den Räumen des damaligen Wohlfahrtshauses untergebracht, wo der Unterricht mit 76 Lehrlingen aufgenommen werden konnte.

Nachdem 1906 die Regierung die Anerkennung als vollwertige Berufsschule urkundlich bestätigt hatte, erhielt die Fortbildungsschule 1907 ein eigenes, neues Gebäude. Da dieses Schulgebäude im zweiten Weltkrieg völlig zerstört wurde, nahm man den Schulbetrieb nach dem Kriege wieder im ehemaligen Wohlfahrtsgebäude auf, in dem noch heute die Henschel-Werkberufsschule untergebracht ist.

Jetzt feiert nun die Henschel-Werkberufsschule ihr 60jähriges Bestehen. Die werkseigene Schule war stets bestrebt, den Lehrlingen solides Wissen zu vermitteln, das die Voraussetzung für den Lebenserfolg jedes Menschen ist. In der Werkberufsschule wird nach neuesten Erkenntnissen gelehrt. Hier werden für das Unternehmen Nachwuchskräfte herangebildet, die dem technischen Fortschritt aufgeschlossen gegenüberstehen.

Wenn in all den Jahren des Bestehens das Unternehmen Geltung und Wertschätzung in der Welt erlangte, so haben nicht zuletzt auch jene Nachwuchskräfte zu diesem Erfolg beigetragen, die als Lehrlinge die Henschel-Werkberufsschule besuchten. Auch in Zukunft wird das nicht anders sein und deshalb wünschen wir unserer Werkberufsschule weiterhin viel Erfolg.

Aufnahmebereit folgen die Lehrlinge dem Unterricht



**Henschel-Fernfahrer-
haus mit noch mehr
Komfort**



Die Henschel-Werke haben die Fernfahrerhäuser ihrer Lastkraftwagen mit noch mehr Komfort ausgestattet. Damit dieses neue Fahrerhaus möglichst vielen LKW-Fahrern vorgestellt werden konnte, wurden vier Fahrzeuge auf die Reise geschickt. Sie hielten sich im Durchschnitt zwei Tage auf Autobahn-Raststätten und Autohöfen im ganzen Bundesgebiet auf. Die Fahrzeuge mit dem neuen Fahrerhaus wurden auf Parkplätzen abgestellt und waren den ganzen Tag über zu besichtigen.

Im neuen Henschel-Fahrerhaus sitzen Fahrer und Beifahrer jetzt auf hydraulisch gefederten und anatomisch geformten Sesseln. Der Fahrersitz ist in den verschiedenen Ebenen verstellbar. Der Beifahrer hat einen Ruhesitz mit Armlehne, variabler Kopfstütze und Haltegurt zur Verfügung. Für Schlaf- und Ruhepausen sind zwei breite, bequeme Liegen montiert, die mit atmungsaktivem Stoff bezogen sind. Auf der tiefliegenden und noch stärker schallisolierten Motorhaube ist ein Frühstückstisch angebracht, der zudem als weitere Ablagefläche benutzt werden kann. Neue asymmetrische Breitstrahl-Scheinwerfer bringen eine bestmögliche Beleuchtung der Fahrbahn. Eine doppelt verstellbare Dachklappe sorgt für zugfreie

Belüftung des Fahrerhauses. Die Menge der Frischluftzufuhr aus dem staubfreien Raum über dem Dach kann vom Fahrer beliebig geregelt werden. Die Fahrerhausheizung wurde durch zwei zusätzliche Kugeldüsen verbessert. Sie sind nach allen Seiten verstellbar und sorgen für angenehmen Wärme auch im Fußraum. Durch eine Spezialhalterung kann der Fahrer jetzt ohne Anstrengungen das Ersatzrad aus seiner Verankerung heben.

Bild oben:

So wurden die neuen Fahrerhäuser an den Autobahn-Raststätten gezeigt

Bild unten:

Fachleute begutachten die neue Innenausstattung



Wir stellen die Rheinstahl-Tochtergesellschaften vor

Wir beginnen heute mit einer Artikel-Serie über die Tochter-Gesellschaften der Rheinischen Stahlwerke und stellen zuerst die Rheinstahl-Hanomag in Hannover vor.

Überall in Deutschland und in über 100 Ländern der Welt begegnet uns Rheinstahl-Hanomag. Jeder Schuljunge kennt Hanomag-Fahrzeuge, jeder Fachmann schätzt sie. Es sind Lastkraftwagen, die zwischen dem Kleintransporter und dem schweren LKW-Zug stehen und die das Henschel-LKW-Programm ergänzen. Es sind ferner Ackerschlepper, die der Landwirt wegen ihrer universellen Einsatzmöglichkeit schätzt, und es sind Baumaschinen, die der Erdbewegung und dem Straßenbau dienen.

In Hannover-Linden war diese Firma seit ihrer Gründung zu Haus. Das große Dreieck zwischen Göttinger Chaussee, Hamelner Straße und der Eisenbahnlinie, die nach Westfalen führt, beherbergte ursprünglich das Werk. Längst ist es über diese Grenzen hinausgewachsen. 1835 legte Georg Egestorff hier den Grundstein zu einem Werk, das heute mit seinen über 11000 Mitarbeitern zu den bedeutendsten deutschen Industrieunternehmungen gehört. Wenige Jahre nach der Gründung wurden Dampfmaschinen, später auch Lokomotiven, gebaut. 1871 erhielt das Unternehmen die Rechtsform einer Aktiengesellschaft. Über 1000 Arbeiter und Angestellte waren damals bereits im Lindener Werk beschäftigt.

Um die Jahrhundertwende begann der Verbrennungsmotor seinen erfolgreichen Weg. Die Hannoversche Maschinenfabrik AG erkannte die Zeichen der Zeit: 1912 fand der Otto-Motor im ersten Motor-Pflug Verwendung. Die Hanomag eröffnete damit in Europa die Motorisierung der Landwirtschaft. Parallel zum Motor-Pflug entstanden in den 20er Jahren die so volkstümlichen und erfolgreichen PKW, im Volksmund »Kommisbrote« genannt. Im Jahre 1929 eröffnete schließlich der Dieselmotor neue Möglichkeiten für den seit 1919 betriebenen Bau von Ketten- und Radschleppern. Der Weg führte jetzt direkt zu den heute gebauten drei Produktionsgruppen, den Lastkraftwagen von 1,7 bis 3,2 t Nutzlast, den Ackerschleppern von 25 bis 75 PS und den Kettenschleppern und Baumaschinen von 34 bis 150 PS. Das Herz all dieser Fahrzeuge bilden die von Hanomag entwickelten Dieselmotoren.

Den Bau von Personenwagen stellte die Hanomag nach dem zweiten Weltkrieg ein. Eine neue Chance

hatte nach 1945 der Lastwagen bis zu 4 Tonnen Nutzlast, dessen Bau sich das Unternehmen mehr und mehr zuwandte. Heute sind der »Garant«, der »Kurier« und der »Markant« aus dem Straßenbild nicht mehr wegzudenken.

1961/62 dehnte sich die Hanomag, die inzwischen eine Tochtergesellschaft der Rheinischen Stahlwerke geworden war, über die Grenzen Hannovers hinweg aus. Ein Teil der Lastkraftwagen- und Baumaschinen-Fabrikation wurde nach Bremen-Sebaldsbrück verlegt. Das bedeutete Erleichterung für den Stammbetrieb, der nun Platz fand, um die verbleibende Produktion auszudehnen und weiter zu rationalisieren.

Die beiden untenstehenden Fotos zeigen Hanomag-Baumaschinen im Einsatz

Montage des Hanomag »Markant« im Werk Bremen



Der neue Hanomag »Perfekt« in Aktion



Henschel im Bild

Kundendienst wird weiter ausgebaut

Im Rahmen einer für das Saarland und den südwest-deutschen Raum in Saarbrücken durchgeführten LKW-Vertretertagung der Henschel-Werke eröffnete unsere Saarbrücker Generalvertretung Karl Wetzel Ende Januar ihre neuen Betriebsräume. Damit wurde ein Reparatur-Betrieb seiner Bestimmung übergeben, der als einer der modernsten im Saarland bezeichnet werden kann. Unsere Fotos vermitteln einen Eindruck von den neuen Betriebsräumen.

Vizekanzler Mende in den Henschel-Werken

Vizekanzler und Bundesminister für gesamtdeutsche Fragen, Dr. Erich Mende besuchte vor kurzem die Henschel-Werke. Henschel-Vorstandsmitglied Erhard Linz hieß den Minister willkommen und wies auf die Bedeutung des Unternehmens im Zonenrandgebiet hin. Er dankte im Namen der Belegschaft für das Interesse, das der Minister diesem Gebiet und seinen Menschen entgegenbringt. Vizekanzler und Bundesminister Mende sprach seinen Dank aus, die weltbekannten Henschel-Werke besichtigen zu können. Er wolle durch den Besuch in erster Linie persönliche Kontakte gewinnen. Als Gastgeschenk überbrachte der Minister eine Einladung für 40 Betriebsangehörige zu einem zweitägigen Besuch Berlins als seine persönlichen Gäste. Bundesminister Mende sprach auch den Dank der Bundesregierung für die Leistungen des Unternehmens aus. Nach einer Werksbesichtigung, die vornehmlich dem Kraftwagen-, Lokomotiv- und Motorenbau galt, verließ der Minister wieder das Werk.



In den Henschel-Werken fand kürzlich eine Tagung der Arbeitsgruppe »Allgemeiner Maschinenbau und Werkzeugmaschinenbau« statt. Unser Foto zeigt Vorstandsmitglied Dipl.-Ing. Gerhard Hollmann während seines Referats.

Henschel führt LKW-Fahrer-Seminare durch

Selbst die »Kapitäne der Landstraße« können noch etwas lernen. Und sie wollen es auch, wie eine Einladung der Henschel-Werke zu ihrem ersten Seminar für LKW-Fahrer bewies. Es konnten bei weitem nicht alle Anmeldungen von Berufskraftfahrern zum ersten, von einem deutschen LKW-Hersteller veranstalteten Fahrerseminar, das in Kassel stattfand, berücksichtigt werden. So wurde Ende Februar dieses Jahres bereits das zweite Seminar durchgeführt. Die mit Unterstützung des Chefredakteurs der Münchner Fachzeitschrift »Das Nutzfahrzeug«, Ingenieur

Th. D. Domina, durchgeführten Henschel-Seminare sollen die Fahrer von Henschel-Fahrzeugen in deren optimalen Beherrschung und wirtschaftlichsten Ausnutzung unterweisen. Besonderes Gewicht wird dabei auf die Vertiefung des technischen Verständnisses der Fahrer für die wesentlichen Elemente der Henschel-LKW gelegt.

Das Echo bei den Seminarteilnehmern war überaus positiv. Begrüßt wurde insbesondere die Gelegenheit zu ausgiebigen Diskussionen mit den Henschel-Konstrukteuren über die die Fahrer bewegenden Fragen und die Möglichkeit, die verschiedenen Henschel-LKW-Typen sowohl auf der Straße als auch auf dem schwierigen Henschel-Versuchsgelände zu fahren.

Unser Foto unten zeigt Ingenieur Domina bei der Erläuterung des am Henschel-Direkteinspritzmotor verwendeten automatischen Viskositäts-Lüfters.



Der Staatssekretär im indischen Transport-Ministerium, Mr. R. P. Vaish stattete den Henschel-Werken einen Besuch ab. Der Gast wurde mit der gesamten Henschel-Produktion bekannt gemacht. Unser Foto zeigt Mr. Vaish (zweiter von links) bei der Besichtigung von Lastkraftwagen im Werk Mittelfeld.

Eine Gruppe von französischen Parlamentariern war Gast der Henschel-Werke. Die Politiker wurden mit den wichtigsten Fertigungszweigen des Unternehmens bekannt gemacht. Unser Foto zeigt die Gruppe beim Empfang am Holländischen Platz.



Rettung im letzten Augenblick



Während der Reinigungsarbeiten in einer Werkshalle entstand ein Brand an einem größeren Werkstück, in dem sich der Maler Walter Thiele beim Arbeiten befand. Durch das beherzte Zugreifen der in der Nähe beschäftigten Arbeitskollegen wurde sofort eine Ausbreitung des Brandes verhindert. Der Schlosser Willi Müller erfaßte die gefährliche Situation und riß dem in Flammen stehenden Walter Thiele die Kleidungsstücke vom Leibe. So konnte Walter Thiele im letzten Augenblick durch dieses beherzte Zugreifen das Leben gerettet werden.

Personalchef Direktor Reinhard Fischer und der 2. Betriebsratsvorsitzende Kurt Fischer beglückwünschten im Namen des Vorstandes und des Betriebsrates den Retter Walter Müller (unser Foto).



Wahl von Vertrauensmännern

Zu Vertrauensmännern der Schwerbeschädigten in den Henschel-Werken wurden die Lohnbuchhalter Gustav Ewald und Willi Baar (Stellvertreter) gewählt.

Dank an das Werksorchester

Anlässlich der Übergabe der ersten elektrischen Schnellfahr-Lokomotive E 03 an die Deutsche Bundesbahn überreichte Rheinstahl-Generaldirektor Dipl.-Kfm. Werner Söhngen dem Leiter des Henschel-Werksorchesters als Dank und Anerkennung für die Leistungen des Orchesters einen Scheck. Gleichzeitig lud er das Orchester zu einem Konzert nach Essen ein.

749 Verbesserungsvorschläge im Jahre 1964

Beim betrieblichen Vorschlagswesen gingen im Jahre 1964 insgesamt 749 Verbesserungsvorschläge ein. Fast 70000 DM wurden im gleichen Zeitraum an Prämien gezahlt, über 2400 DM für Anerkennungen und 15450 DM für Nachprämierungen.

Dr. Hausenblas Professor an der TH Hannover

Dr.-Ing. habil. Hausenblas, stellv. Hauptabteilungsleiter SK im Bereich Sonderfertigung, ist durch Erlass des Niedersächsischen Kultusministers mit Wirkung vom 16.2.1965 zum außerplanmäßigen Professor der Technischen Hochschule Hannover ernannt worden. Dies ist ein schöner Erfolg seiner uneigennütigen Tätigkeit und wissenschaftlichen Leistung, zu dem wir Dr. Hausenblas herzlich beglückwünschen.

Neuer Prokurist

Dr. Egon Fichtner, kaufmännischer Leiter des Bereichs Sonderfertigung, wurde auf Beschluß des Aufsichtsrats zum Prokuristen ernannt.

Prof. Dr. Roosen 40 Jahre bei Henschel

Prof. Dr.-Ing. Richard Roosen, Direktor der Henschelwerke, beging am 16. Februar den Tag seiner 40jährigen Firmenzugehörigkeit. Er wurde 1901 in Hamburg geboren und studierte an der Technischen Hochschule Dresden, wo er die Diplom-Hauptprüfung ablegte und auch promovierte. Seine Laufbahn ist seit Eintritt in die damalige Studienabteilung der Firma eng mit der Lokomotiv-Technik verbunden, an deren Entwicklung er maßgeblichen Anteil hatte. Seit einigen Jahren gilt seine Tätigkeit vornehmlich neuen Entwicklungsrichtungen auf den verschiedenen Fertigungsgebieten des Unternehmens.

Prof. Dr. Roosen ist durch zahlreiche Veröffentlichungen auf dem Lokomotiv-Gebiet hervorgetreten. 1960 bekam er in London den Award of the Institution of Locomotive Engineers. 1950 erhielt er einen Lehrauftrag für Eisenbahn-Fahrzeugbau an der Technischen Hochschule Darmstadt, dem 1957 die Ernennung zum Honorarprofessor folgte. Auch gehört er dem Staatlichen Prüfungsausschuß der Ingenieurschule in Kassel an. Der VDI zeichnete Prof. Dr. Roosen für seine Verdienste um die Technik und um den VDI mit der VDI-Ehrenmünze in Gold aus.

6000 DM Höchstprämie

Im letzten Vierteljahr des vergangenen Jahres gingen beim Betrieblichen Vorschlagswesen 226 Verbesserungsvorschläge ein, davon 144 von Lohn- und 82 von Gehaltsempfängern. Wieder stand der Kraftwagenbau mit 119 Vorschlägen weit an der Spitze, gefolgt vom Lokbau mit 48 Vorschlägen, Planung und Kontrolle mit 22 Vorschlägen, Rohteile mit 13 Vorschlägen und Material mit 10 Vorschlägen. Aus anderen Bereichen und Abteilungen kamen 14 Verbesserungsvorschläge. Es wurden 17 Vorschläge mit insgesamt 630 DM anerkannt, 78 Vorschläge mit insgesamt 18680 DM prämiert und 5 Vorschläge mit insgesamt 4350 DM nachprämiert.

Die Höchstprämie von 6000 DM fiel dem Verbesserungsvorschlag »Fertigungstechnische Änderung« zu, 2070 DM wurden für den Vorschlag »Fortfall nicht mehr benötigter Teile« gezahlt, 1600 DM für den Vorschlag »Verbilligung von LKW-Fahrerhäusern«, 1595 DM für den Vorschlag »Fertigungsänderung« und 1345 DM für den Vorschlag »Verbilligung elektrischer

Ausrüstungsteile«. Weitere Prämien erhielten die Verbesserungsvorschläge »Vereinfachung der Haubensstütze bei LKW«, »Verlegung eines Instrumenten-Anschlusses«, Wiederverwendung überzähliger Teile« und »Fertigungs-Vereinfachung von Türen«.

Henschel-Lokomotiven für Bulgarien

Die Henschel-Werke haben von Maschinoimport, Sofia, den Auftrag zur Lieferung von zehn diesel-hydraulischen Lokomotiven an die Bulgarische Staatsbahn erhalten. Die Lokomotiven mit einer Leistung von je 1100 PS und 48 t Dienstgewicht sind für die wichtige Schmalspurstrecke von Septemvri Richtung Dobrinische bestimmt. Die Auslieferung der Lokomotiven erfolgt Ende dieses Jahres. Diesem Auftrag kommt besondere Bedeutung zu, weil er nicht nur für die Henschel-Werke, sondern auch für die deutsche Lokomotiv-Industrie die erste Nachkriegslieferung einer nennenswerten Stückzahl von Diesel-Lokomotiven an eine Staatsbahn des Ostblocks ist. Henschel setzt damit auch seine traditionellen Lokomotiv-Lieferungen für die Balkan-Länder, insbesondere für Bulgarien fort.

Henschel-Werkzeugmaschinen für Spanien

Henschel hat von der Firma Barreiros Diesel, Madrid, einen Auftrag zur Lieferung von acht Sondermaschinen zur Bearbeitung von Zylinderköpfen und Kurbelgehäusen im Werte von mehreren Millionen DM erhalten. Henschel lieferte bereits in den Jahren 1961/62 zahlreiche Sondermaschinen an das spanische Unternehmen, die sich im Betrieb seither hervorragend bewährt haben. Der Auftragsbestand im Henschel-Werkzeugmaschinen-Bau hat mit dem spanischen Großauftrag den bisher höchsten Stand erreicht.

Erste Tram-Allrad-Sattelzugmaschine in Europa

Als erste europäische Nutzfahrzeugfabrik bietet Henschel jetzt eine Sattelzugmaschine in Frontlenker-Bauweise an. Der HS 16 TAS genannte Typ basiert auf dem 16 t Tram-Allradkipper HS 16 TAK mit 200 PS Henschel-Direkteinspritzmotor.

Hier spricht der Werksarzt

Die Aktion zur frühen Erkenntnis der Zuckerkrankheit ist abgeschlossen. Die Werkärztliche Abteilung versandte 11500 Teststreifen an Werksangehörige. 6920 Mitarbeiter beteiligten sich an dieser Aktion, in deren Verlauf 34 Zucker Kranke entdeckt wurden. Darüberhinaus wurden bei 53 Betriebsangehörigen Nieren- und Blasen-Befunde gemacht. Das gehäufte Auftreten von Ekzemen in der letzten Zeit, vor allen an den sogenannten trockenen Arbeitsplätzen, gibt erneut Veranlassung, auf eine sorgfältige Pflege der Hände hinzuweisen. Vor Arbeitsbeginn sollten die Hände eingekremt werden. Das Reinigen der Hände führe man unter fließendem Wasser durch. Dabei ist es wichtig, die Waschmittelreste gründlich von den Händen abzuspülen. Auch das Abtrocknen ist wichtig. Wer mit nassen Händen ins Freie geht, muß damit rechnen, daß die Haut spröde wird und aufspringt. Damit sind den Hautkrankheiten Tür und Tor geöffnet. Beim Auftreten von Hautjucken sollte der Betroffene möglichst schnell den Werksarzt aufsuchen, damit die Ursache gefunden wird und damit vorbeugende Maßnahmen ergriffen werden können.

Bad Hersfelder Festspiele

Die Bad Hersfelder Festspiele finden in diesem Jahr vom 25. Juni bis 28. Juli statt. Das Weimarer National-Theater wird zum ersten Mal mit einer Aufführung gastieren. Auf dem Programm stehen weiter »Nathan der Weise«, »Egmont«, »Der seidene Schuh« und »Ein Sommernachtstraum«.

Aus dem Inhalt

Titelbild: Rheinstahl-Generaldirektor Werner Söhngen und Bundesbahnpräsident Prof. Oeftering bei den Ansprachen während der Übergabe der E 03

E-Lok mit Tempo 200	2
LKW-Leistungsschauen waren voller Erfolg	6
Henschel auf internationalen Messen	11
60 Jahre Werkberufsschule	12
Henschel-Fernfahrerhaus mit noch mehr Komfort	14
Rheinstahl-Hanomag	16
Henschel im Bild	18
Rettung im letzten Augenblick	21
Nachrichten	22

thyssenkrupp Corporate Archives

Herausgeber: Henschel-Werke Aktiengesellschaft,
35 Kassel 2, Henschelstraße 2
Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Curt Leps
(Hausapparat 2657)

Druck: Industrie-Druck GmbH Göttingen
Ausgabe 1/1965 (7. Jahrgang) »Henschel Heute« wird
kostenlos an die Werksangehörigen ausgegeben.
Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.