



HEUTE IST FREI



11. JAHRGANG
NR. 1
APRIL 1956

Zum Geleit

Nach mehr als zehnjähriger Pause erscheint heute wieder die erste Nummer des Henschelsterns. Vielen Henschelanern ist er aus den früheren Jahren sicher noch in Erinnerung. So wie damals wollen wir auch heute wieder mit dem Henschelstern allen unseren Werksangehörigen über die Leistungen und die Ereignisse im Unternehmen berichten und den Henschelanern eine Werkzeitung geben, die dazu beitragen soll, den Kontakt zwischen Firmenleitung und Mitarbeitern zu vertiefen. Die Ausweitung unserer Werksanlagen und die räumliche Trennung, sowie die Art des modernen Wirtschaftslebens bringen es mit sich, daß oft Sorgen und Nöte, aber auch Erfolge unseres Unternehmens vielen Werksangehörigen fremd bleiben. Wir werden daher versuchen, in neutraler Form und unter Vermeidung von propagandistischer Wirkung die wichtigsten Ereignisse allen Henschelanern näher zu bringen.

Ich möchte insbesondere, daß den Werksangehörigen sowohl die technischen Entwicklungen, mit denen sich die Firma befaßt, als auch die durchgeführten Konstruktionen bekannt werden. Dabei soll auch der damit befaßte Mitarbeiter gedacht werden - sei es des Arbeiters an der Maschine, des Konstrukteurs, sei es der Kaufleute. Das gilt besonders für die große Aufgabe der Umstellung der Produktion von Dampf- auf Diesellokomotiven, die wir lösen müssen, um in kurzer Zeit auch im Diesellokomotivbau die Stellung zu erreichen, die wir im Dampflokomotivbau seit 1848 in der Welt haben.

Ich benutze diese Gelegenheit, um allen Werksangehörigen aufrichtig meinen herzlichsten Dank zu übermitteln für das, was jeder einzelne unter oft unglaublich scheinenden Bedingungen seit 1945 geschaffen hat. Die Werke waren in dieser Zeit so verwüstet, daß es zweifelhaft schien, ein so zerstörtes Werk wieder aufbauen zu können. Der Wiederaufbau ist aber nun fast geschehen.

Ich wünsche, daß der Henschelstern möglichst allen Henschelanern und deren Familien eine interessante und angenehme Lektüre sein möge.

U. R. Henschel.





HENSCHELSTERN

11. JAHRGANG NR. 1 · APRIL 1956

Herausgeber

HENSCHEL & SOHN GMBH · KASSEL

Verantwortlich für den Inhalt
Diplom-Volkswirt Hans Kern

Leitung der Redaktion
Hugo Friedrich Engel

Bärenreiter-Druck Kassel

Auflagenhöhe
13000

AUS DEM INHALT

DR. ING. E. H. OSCAR R. HENSCHEL
Zum Geleit

Unser Werk »Die Hammerschmiede«

DIE BETRIEBSVERTRETUNG

Gruß an alle Henschelaner

Wir feiern mit Ihnen

Chronik: 1945 / 1955

Mitdenken, mithandeln, mitarbeiten

Willkommen bei uns

Da lacht der Henschelstern

Aus Afrika berichten wir

Das alte Gießhaus 1837

Fotos: Titel, H. F. Engel - S. 3, Sonderaufnahme
M. Nehrlich - S. 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, H. F. Engel -
S. 12 / 13 Bauriedl 7, A. Dittmar 1, H. F. Engel 13 -
S. 14 / 15 A. Dittmar - S. 16 H. F. Engel - S. 18 Archiv -
S. 19 O. Oeckl - S. 20 Archiv - Zeichnungen Seite
18 R. Gardon - S. 10 Gedicht Walter Dehmel
entnommen aus dem Buch »Aus der Wirrnis die-
ser Zeit« Verlagsgesellschaft Das Neue Berlin

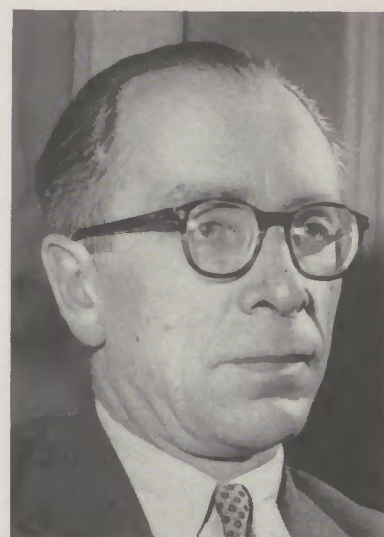


UNSER TITEL

Bei Henschel in Kassel
trifft sich die ganze Welt.
Selbst in den Lehrlings-
werkstätten finden sich
fast alle Nationen, um

an einer traditionsreichen Stätte deutschen Schaffens
von der Pike auf zu lernen. Noch zwei Jahre muß
Manjul-Kumar Pande lernen, dann hat er seinen
deutschen Gesellenbrief in der Tasche und in der
indischen Heimat steht ihm jede Türe offen. Indien,
das erst seit kurzem in die Phase der Industrialisie-
rung trat, braucht viele qualifizierte Facharbeiter.

UNSER WERK



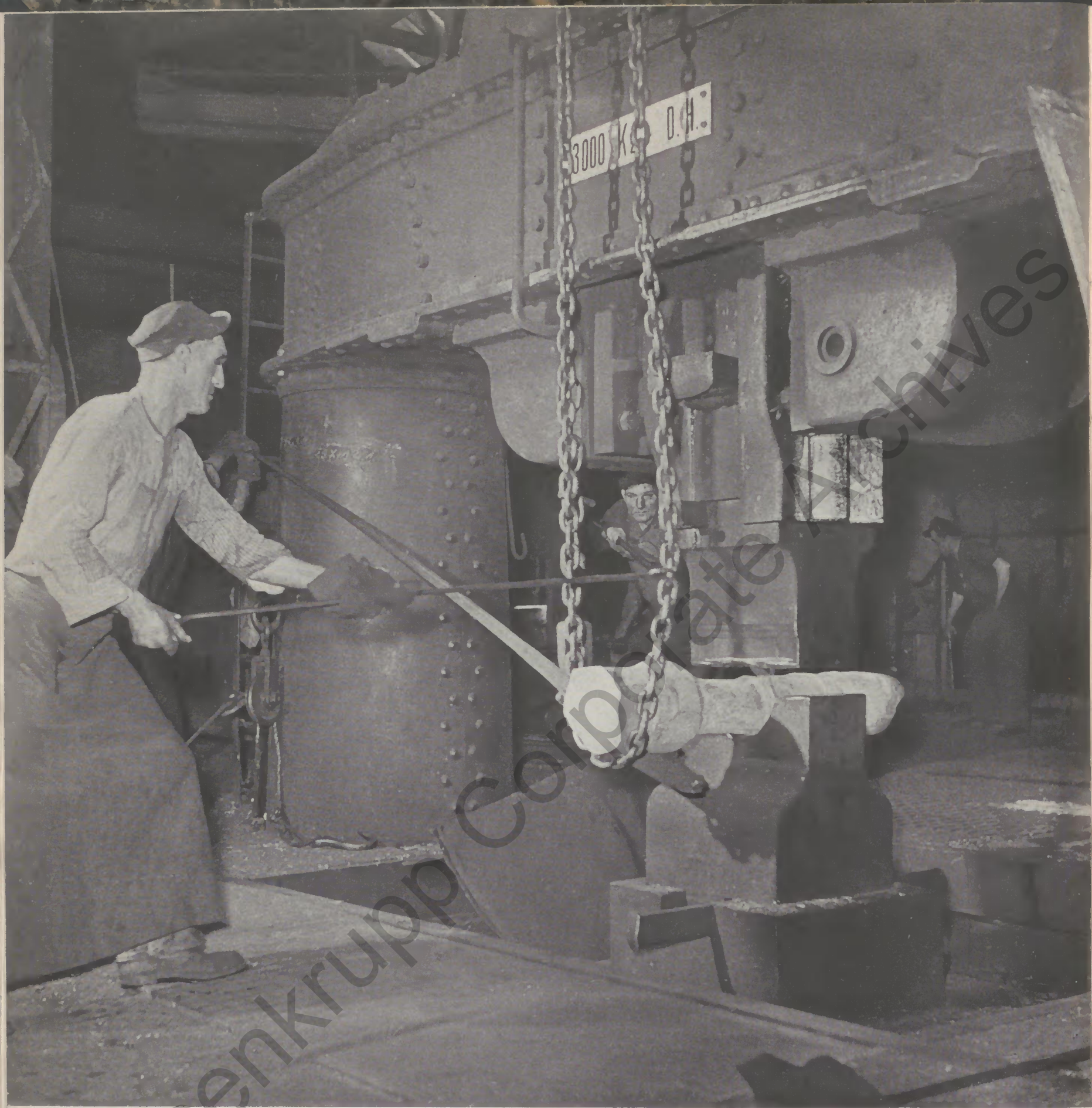
Betriebsdir. Dipl.-Ing. Karl Arold (50)
Leiter des Sektors Warmbetriebe:
Hammerschmiede, Gießerei, Küm-
pelei, Zentralhärterei, Laboratorium

Wenn die Werkstore in Kassel geöffnet werden, um einer fertiggestellten Lok den Weg für ihre Bestimmung freizugeben, wenn ein Lastkraftwagen, eine Werkzeugmaschine oder irgend eines der vielen Erzeugnisse der Firma unser Werk verlassen, ist es für uns selten mehr, als eingewohnter Anblick. Und doch sollte man sich dabei einmal vergegenwärtigen, daß mit jedem dieser Erzeugnisse der erneute eindrucksvolle Beweis einer großen Gemeinschaftsarbeit gegeben ist, an der jeder Werksangehörige mittelbar oder unmittelbar beteiligt war. Wenn die vielen Einzelteile in der Endmontage zu einem Ganzen zusammengebaut werden, so sind sie auf ihrem Weg bis dahin, ganz abgesehen von der konstruktiven und kaufmännischen Vorarbeit, durch viele Werkstätten, durch viele Hände gegangen, von denen alle für die funktionsgerechte Vollendung des Teiles ihren Beitrag geleistet haben. Geht man diesen Weg ihrer Entstehung zurück bis an den Ursprungsort, so führt er bei einer Großzahl dieser Teile zu unserer Hammerschmiede, der Werkstatt, in der eines der ältesten Handwerksarten der Menschen gepflegt wird.



DIE HAMMERSCHMIEDE

DIE VORWERKSTATT DES HENSCHELWERKES



Am großen 3000-kg-Portalhammer beim Freiformschmieden einer Waggonachse. Während der Hammersteuerer die Schläge des Bären auslöst und in Schlagfolge und Stärke reguliert, führt der Hammerschmied Wenning das Werkstück in die richtige Lage. Beim Rhythmus dieser Bewegungen, die zu der Form führen, unterstützen ihn seine Arbeitskameraden Meng (verdeckt) und Schotte. Eine echte Teamarbeit, bei der im Zusammenwirken aller Kräfte ein hochwertiges Schmiedestück entsteht.

Im Jahre 1871 wurde unsere Hammerschmiede, als der zur Verfügung stehende Raum am Holländischen Platz nicht mehr ausreichte, als erste Werksanlage in Rothenditmold in Betrieb genommen. Damals steckte das Gesenkschmieden noch in den Kinderschuhen. Inzwischen ist die Entwicklung der Schmiedetechnik weiter fortgeschritten, die Schmiedehämmer sind in Genauigkeit, Schlagfolge und Bedienung wesentlich verbessert worden, Ofenanlagen und andere maschinelle Einrichtungen ermöglichen heute einen wirtschaftlichen Arbeitsfluß sowie eine bessere Qualität. Bei allem Fortschritt jedoch war es bisher nicht möglich, namentlich in der

Freiformschmiede, auf das handwerkliche Können des Schmiedes selbst zu verzichten. Er muß „im Material“ denken und seine Wärme beurteilen können, den Schlag in Härte und Geschwindigkeit beherrschen, die Lage und Bewegung des Werkstückes feinfühlig zu leiten verstehen. Die Bedingungen, unter denen er diese Arbeit leisten muß, sind nicht leicht. Der Arbeitsrhythmus beim Schmieden ist deshalb auch ein wesentlich anderer als bei den meisten sonstigen Handwerksarten. Es ist nicht eine Tätigkeit mit gleichbleibender physischer und geistiger Belastung, vielmehr entstehen in bestimmten In-

tervalln, wenn das Eisen warm ist, Perioden höchster Beanspruchung, in denen unter schwierigen, teils gefährlichen Arbeitsbedingungen höchster körperlicher Einsatz und volle geistige Wachsamkeit für die Art des Ablaufes notwendig sind. Diese Leistungsspitzen wären für die Dauer der gesamten Arbeitszeit nicht durchzuhalten. Es folgen ihnen deshalb zusammen mit den Anwärmepausen auch die Erholungspausen. So ist auch der äußere Eindruck ein anderer als der, den man beim Betreten eines Betriebes der mechanischen Fertigung gewinnt. Statt der üblichen blauen Arbeitsanzüge sieht man hier die Lederschürze unter aufgekrepelten Hemds-

ärmeln oder im Sommer sogar häufig unter entblößtem Oberkörper. Das dumpfe Dröhnen der Hämmer fügt sich eindrucksvoll in das Bild dieser Arbeit.

Die außergewöhnliche Vielseitigkeit der Produktion unserer Schmiede begründet sich darin, daß sie als Zubringerbetrieb den in Art, Stückgewichten, Stahlsorten und Stückzahlen sehr unterschiedlichen Bedarf des Lokomotiv-, Kraftwagen- und Maschinenbaues decken muß. Demgemäß ist der Maschinenpark in Schwere und Type sehr unterschiedlich ausgelegt.

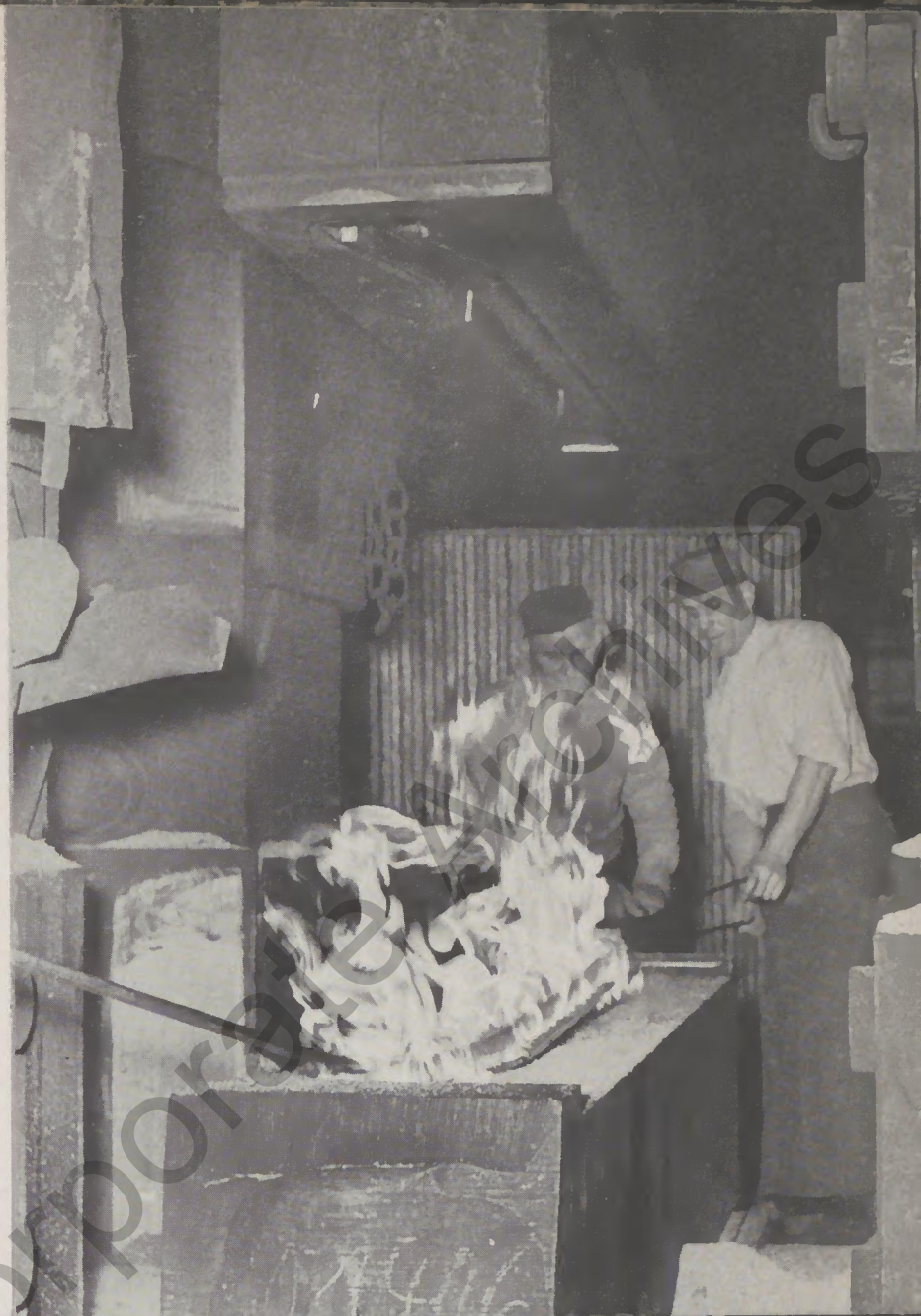
Aus der Vielzahl der maschinellen Einrichtung sei erwähnt, daß in der Freiformschmiede Fallhämmer mit Bärgeichten von 600-6000 kg arbeiten, während die Gesenkschmiede über Gegenschlaghämmer mit Schlageffekten von 3000-25000 mkg verfügt.

Über die Schmiedeproduktion für den Eigenbedarf unseres Werkes hinaus werden, und das mag nicht zuletzt für das gute Ansehen und die Bedeutung unserer Schmiede auch außerhalb unseres Werkes sprechen, Schmiedeaufträge für die verschiedensten Industriezweige ausgeführt. So erreicht die monatliche Schmiedeproduktion im Durchschnitt etwa die 1000-to-Grenze, wobei die Stückgewichte zwischen 0,2 und 2000 kg variieren.

Um einen wirtschaftlichen Arbeitsfluß zu erreichen, sind die Hämmer in Schmiedegruppen zusammengestellt. Zu einer solchen Gruppe gehört im allgemeinen ein Ofen, ein Hammer und in der Gesenkschmiede außerdem eine mechanische Presse, auf der das noch warme Schmiedestück



Dipl.-Ing. Hans Werner Stange (34)
Assistent der Ltg. Warmbetriebe

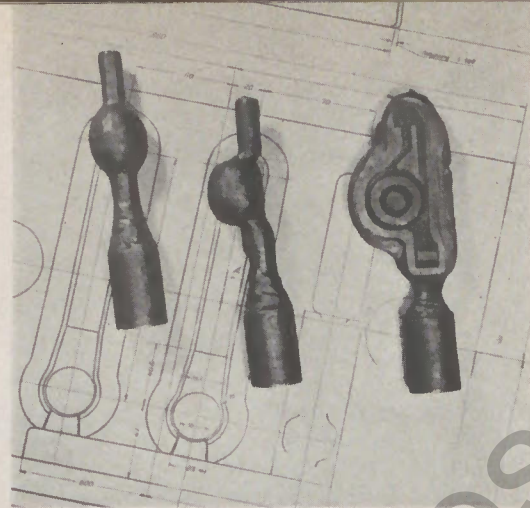


Das Schmieden einer Kraftfahrzeugachse geschieht unter einem 25000 mkg Gegenschlaghammer. Der Arbeitsrhythmus ist hier vollkommen anders als bei der Freiformschmiede, da der Materialfluß durch das Ausgangsmaterial und die Gesenkgestaltung bestimmt wird. Die Schlagstärke muß ganz genau abgewogen werden. Wenn der Schlag ausgelöst wird, sucht das Arbeitsteam hinter Blechschirmen oder im toten Winkel des Hammers Schutz. Am Hammer stehen die Schmiede Himmelsbach und Krug. – Ein großer Belastungsfaktor ist die Strahlungstemperatur von Öfen und glühenden Rohlingen, die eine Hitze von 1100 Grad Celsius haben.





Der Lufthammerschmied Körtel schaut unserem Werkschriftleiter kritisch zu, während an seinem Arbeitsplatz Fotos gemacht werden. Auf dem Bilde rechts ist er bei seiner Arbeit. Sein Arbeitsplatz ist in der Gesenkschmiede, aber seine Arbeit unterscheidet sich grundlegend von der seiner Kollegen, denn alle Arbeitsvorgänge muß er alleine ausführen.



Der Arbeitsvorgang der Verformung ist hier an Musterteilen ersichtlich. Links: Vorformen, Mitte: Durchsetzen, Rechts: Ausschlagen, Abscheren und kalt Entgraten vervollständigen diesen Prozeß.

liche Voraussetzungen notwendig sind, bevor der Schmied das Vormaterial aus dem Ofen ziehen und an seine Arbeit gehen kann.

Da ist zunächst die Vorwerkstatt mit ihren Kaltsägen, Scheren und Brennmachines, in der das in Knüppeln, Brammen und Stangen angelieferte Material für die erforderlichen Einsatzgewichte zerstückt wird. Da ist der Gesenkbau, in dem die Schlaggesenke und Abgratmatrizen qualitativ sauber und genau hergestellt werden. Da ist weiter die Vergüterei, in der Schmiedeteile zur Erhöhung ihrer Festigkeitseigenschaften in genau gesteuerten Gasöfen warmbehandelt werden. Da ist die Kontrolle für die Überprüfung der Schmiedestücke auf richtige Form und, unter Mitarbeit des Laboratoriums, auf vorgeschriebene Festigkeitswerte. Und da ist schließlich die Reparaturkolonne für die ständige Überwachung der Maschineneinrichtungen, der Dampf- und Gasleitungen und der Öfen. Arbeitsvorbereitung einschließlich Betriebsmittelkonstruktion, die berufenen Stellen für die Arbeitsausführung in zeitlicher, organisatorischer und technischer Hinsicht dürfen als Impulsgeber für die Werkstatt ebenfalls nicht unerwähnt bleiben. Alle diese Stellen müssen mit einer umsichtigen Betriebsleitung im engsten Kontakt miteinander arbeiten.

Bei den schon erwähnten vielseitigen Anforderungen der Produktion müssen oftmals neue Wege gesucht und gefunden, Umdisponierungen und Improvisationen vorgenommen werden. Manchmal auch ist es notwendig, den Mut zum Bekenntnis aufzubringen, wenn bei der Entwicklung eines neuen Verfahrens ein Mißerfolg dem beschrittenen Weg ein Ende setzt. Das Gebiet der Warmformgebung ist nun einmal immer noch voller Probleme, die trotz aller Forschungsarbeiten und praktischer Erkenntnisse ihrer Lösung harren, und aus diesem Wissen heraus ist es das Bestreben der Leitung dieser Betriebe, in Zusammenarbeit mit den maßgebenden Stellen ein Höchstmaß an technischem Gedankengut im Sinne der modernen Schmiedetechnik in unsere Schmiede hineinzutragen und durch seine werkstattgerechte Verwirklichung im Interesse unseres Werkes betrieblich zu verankern. H. W. Stange

Ein Beispiel wirtschaftlicher Fertigung: Das Kipphebelschmieden

Wenn ein Betriebsangehöriger der weiterverarbeitenden Werkstätten Schmiedekleinteile in die Hand nimmt, so stehen ihm die Probleme der mechanischen Bearbeitung vor Augen: Passen alle Rohteile in die Aufnahme der Spannvorrichtung? Haben wir auch geringe Materialzugaben? Ist die Festigkeit des Materials gering, damit die mechanische Arbeit nicht erschwert wird? Schon rein optisch fallen dann die bearbeiteten, blank gedrehten und geschliffenen Flächen ins Auge und lenken davon ab, sich einmal Gedanken über eine vollkommen andere Materie zu machen: Die wirtschaftliche Herstellung von Kleinteilen durch Warmformgebung.

Bei der Produktion von Kipphebeln für unsere Motoren im Gesenkschmiedeverfahren handelt es sich um eine in der Industrie bekannte Herstellungsmethode. Ein Schmiedestück wird in

vom überflüssigen an der Gesenkteilung hervortretenden Material, dem Grat, befreit wird. Die personelle Besetzung dieser Schmiedegruppe erfolgt dementsprechend auch, und das ist ein für die Schmiede charakteristisches Merkmal der menschlichen Tätigkeit, mit einer Arbeitsgruppe. Dieses Hammerteam, bestehend aus 3, 4 oder mehr Mann, je nach Schwere des Hammers, ist ganz aufeinander eingespielt. Kurze Zurufe, Kopfbewegungen und oft auch nur Blicke

genügen zur gegenseitigen Verständigung! Jedes Mitglied dieser Gruppe hat seine Aufgabe und muß sich auf die Bewegung und den Arbeitstakt des anderen einstellen. Alle diese Gegebenheiten formen den Schmied in seiner Einstellung zu seinen Arbeitskollegen und geben ihm ein besonderes Gemeinschaftsempfinden. Wenn bisher nur von der Schmiede im eigentlichen Sinne gesprochen wurde, so darf dabei nicht vergessen werden, welche weitere betrieb-



Der Schmied hält das vorgeformte Stangenende genau in die Schlaggravur und löst zwei kräftige Schläge aus, die die endgültige Werkstückform bestimmen. In einer zweiten Form wird egalisiert.



Am Ende der Stange wird das geschlagene Werkstück durch ein Scherenmesser abgeschnitten. Damit ist die Arbeit beendet. Die glühenden Teile rutschen in einen Transportbehälter.



Welche Einrichtungen und welches Können in einer Schmiede zusammenwirken, ist dadurch zu erkennen, daß Teile von mehreren hundert Kilo, aber auch von nur 300 g hergestellt werden.

zweiteiligen Hohlformen, Gesenken, durch Schlag oder Druck geformt. Die Gesenkhälften übertragen dabei ihre eingearbeitete Form auf das Werkstück.

Als wir mit der Produktion der Kipphebel begannen, stand fest, daß es sich hier um einen Mas-



Gerhard Broder (36) Gruppenführer der Betriebsmittelkonstruktion

senartikel von nur 300 g Stückgewicht handelt. Nach Vorlage einer Wirtschaftlichkeitsrechnung wurde von der Direktion der Einsatz eines Luftgesenkhammers angeordnet. Der Hauptvorteil dieser Maschine ist die hohe Schlagzahl, welche 4 bis 5 mal so hoch ist wie die der Fallhämmer.

Gemeinsam mit der Betriebsführung der Hammerschmiede wurde die Technik der Durchführung der Kipphebelherstellung festgelegt. An diesem Schmiedestück ist eine Materialanhäufung vorhanden, welche, um mit wenig Materialverlust zu arbeiten, vorgerollt und in einem zweiten Arbeitsgang aus der Achse herausgedrückt werden muß. Ausgangsmaterial ist eine Stange. Als weitere Arbeitsgänge werden das Schlagen, Egalisieren und Abscheren bestimmt. Diese unterschiedlichen Schmiedevorgänge einer stufenweisen Verformung können von einem Schmied ausgeführt werden und die hierzu erforderlichen Gesenkgravuren und Scherenmesser sind in einem Gesenkpaa eingelasen.

Die Schmiedeiindustrie hat in starkem Maße an der Weiterentwicklung eines Verfahrens gearbeitet, Gesenkformen warm einzulassen, also fertig zu schmieden. In unserer Hammerschmiede sind nach Versuchen gesenkgeschmiedete Gesenke für Kipphebelherstellung serienmäßig hergestellt worden und produzieren bereits.

Zu der oft einseitigen Betrachtung von geschmiedeten Rohteilen in bezug auf Maß- und Formgenauigkeit müssen noch einige Punkte hervorgehoben werden: Die Maßgenauigkeit eines Teiles hängt in der Warmformgebung nicht nur von der präzisen Herstellung der Gesenke ab. Das Herstellungsmaß eines Gesenkes ist einer ständigen Vergrößerung bis zu einer zulässigen Grenze unterworfen. Diese Maßänderung machen die Schmiedestücke mit. Dazu können Unterschiede in der Ablegetemperatur ein unterschiedliches Schwindmaß zur Folge haben. Bleibende Verformungen im Werkzeug treten speziell in der Abrundung von Kanten auf. Auf die Wirtschaftlichkeit dieser Verfahren hat daher die „schmiedegerechte Konstruktion“ der Teile und

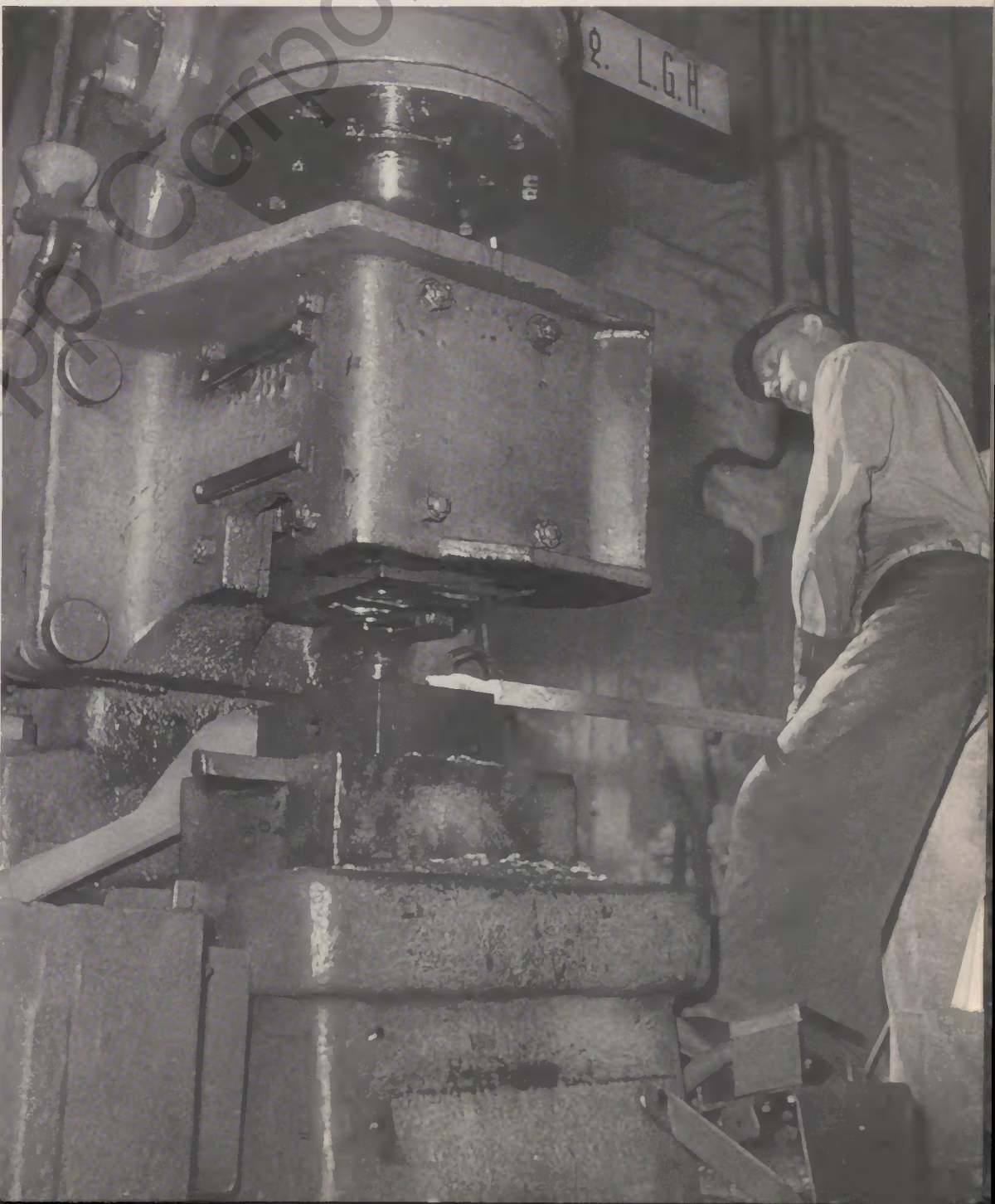
somit der Konstrukteur einen erheblichen Einfluß. Es ist notwendig, daß bei Festlegung der Rohteilformen in den Konstruktionsbüros in schwierigen Fällen auch Schmiedefachleute zu Rate gezogen werden.

Während in einer „Straßenfertigung“ der mechanischen Herstellung eingerichtete Maschinen arbeiten oder der Dreher in der Einzelfertigung sich Gedanken über Schnittgeschwindigkeit und Vorschub macht, ist der Schmied am Luftgesenkhämmer anders gearteten Beanspruchungen ausgesetzt. Der gesamte Körper ist beansprucht. Auf dem rechten Fuß stehend, steuert er mit Gefühl die Schlagfolge und die Stärke der Schläge. Dabei hält er die Stange in den Händen und führt in der Vorform eine drehende Bewegung

aus. Während der Ausführung all dieser Arbeiten muß er den jeweiligen Verformungsvorgang scharf beobachten. Mehrere Werkstücke können in einer Schmiedewärme hergestellt werden. Bei der sehr schnellen Schlagfolge des Hammers werden an den Schmied hohe Anforderungen in bezug auf seine Aufmerksamkeit, schnelle Reaktion und Geschicklichkeit gestellt, was durch eine entsprechende Erholungszeit berücksichtigt wird.

Die Entwicklung der Schmiedetechnik läßt erwarten, daß die hier beschriebenen rationellen Verfahren in Zukunft weiterentwickelt und in stärkerem Maße als bisher für die wirtschaftliche Herstellung von Kleinteilen eingesetzt werden.

G. Broder



UNSER GRUSS AN ALLE HENSCHELANER

DU BRUDER MENSCH

WIR SIND SO FREMD UNS IM GEWÜHL DER STRASSEN,
WIR GEHEN MIT MASKEN IM GESICHT EINHER –
VOM SCHEIN BEFANGEN WIR DAS SEIN VERGASSEN,
UND LEBEN WARD GEFÄSS, DURCHLOCHT UND LEER.

WIR WERFEN UNS MIT QUALVERZOGENEM MUNDE
GRAUSAME WORTE DER VERHÖHNUNG ZU;
UND LECHZEN HEIMLICH DOCH IM LÄRM DER STUNDE
NACH EINEM HERZLICH BRÜDERLICHEN DU.

DU BRUDER MENSCH – WIR SIND ZU TIEF VERBUNDEN,
TROTZ ALLEM, WAS UNS VONEINANDER TRENNT –
ICH WEISS, DASS IN VERBORGENEN HERZENSWUNDEN
AUCH DIR DIE HEISSE FLAMME SEHNSUCHT BRENNT.

Anläßlich der Ehrung durch Verleihung des Doktor-Grades der TH Braunschweig an den Chef unseres Werkes, Herrn O. R. Henschel, wurde von ihm zum Ausdruck gebracht, daß trotz aller Technisierung der Mensch im Mittelpunkt des Geschehens zu stehen habe. Immer wieder drängt sich uns die Erkenntnis auf, daß der Mann im Betrieb immer mehr selbst zur Maschine wird. – Das Arbeitstempo läßt es kaum zu, persönlich-menschliche Bindungen zu pflegen. Wir haben nach dem Zusammenbruch 1945 die bitteren Jahre des Aufbaues am eigenen Leibe verspürt und gerade heute müßten wir uns besinnen, die innere Bindung von Mensch zu Mensch wieder neu zu festigen. Jeder einzelne von uns müßte es als eine selbstverständliche Pflicht betrachten, den Schwachen und Verzweifelten zu stützen und wieder aufzurichten in dem schweren Kampf um das tägliche Brot. Wer im Betriebsgeschehen steht, wird aber die Beobachtung machen, daß in der Erkenntnis dieser Zeiterscheinung überall Stimmen laut werden, die sich wegen einer solchen Entwicklung sträuben.

Je mehr die Rationalisierung und Technisierung fortschreitet, je mehr die Arbeit, nicht nur an der Werkbank, sondern auch am Schreibtisch nur noch ein „Handgriff“ wird, desto drängender meldet sich das Herz.

Mensch sein, auch an der Arbeitsstätte, sollte doch mehr bedeuten, als nur ein Dasein als mechanisierter Roboter. Es trägt doch schließlich jeder ein gewisses Arbeitsethos in sich. Dieses Sinn und Deuten um seine Tätigkeit ist doch gerade ein Vorzug des menschlichen Geistes. Ihn verschütten, heißt sich vom Menschsein entfernen. Wir möchten glauben, daß dieses Empfinden jeder Schaffende, gleich an welchen Arbeitsplatz er gestellt ist, in sich trägt.

Geschäftsführung und Betriebsvertretung sollten sich daher bemühen, diese Werte wach zu halten und zu fördern. Gerade die Tradition unserer Firma in sozialer Hinsicht hat in der Vergangenheit doch bewiesen, daß es möglich ist, dem Menschen in Not zu helfen und ihm wieder das Selbstvertrauen zu geben, das nun einmal notwendig ist, um die Arbeit mit Freude zu verrichten. Aus diesem Grunde kann die heute wieder neu erschienene Werkzeitung nur begrüßt werden, wenn sie ihre Aufgabe darin sieht, ein Mittler zwischen Geschäftsführung, Betriebsrat und Betriebsangehörigen zu sein, wenn durch sie eine ehrliche Aussprache von Mensch zu Mensch gewährleistet ist. Ihre Zeilen sollten keine Polemiken enthalten, sondern Gelegenheit geben zu sachlicher Aussprache über betriebliche Notwendigkeiten, über Wünsche und berechtigte Forderungen.

Nur, wenn in diesem Sinne die Voraussetzungen für einen aufrichtigen Meinungsaustausch gegeben sind, wird die Zeitung Leben tragen und zu einem Bindeglied werden.

Daß außerdem wirtschaftliche und arbeitsmäßige Interessen, sowie Berichte und Episoden, die im Zusammenhang mit der Firma stehen, zu Wort kommen sollen, dürfte allseits begrüßt werden. Man sollte sich aber davor hüten, die Werkzeitung zu einem einseitigen Sprachrohr zu machen. Das würde ihr keinen guten Dienst erweisen.

Nur wechselvolles Geben und Nehmen und aufrichtiger Gedankenaustausch in unbedingt sachlicher und korrekter Weise kann eine Gelegenheit schaffen zum Brückenschlag zwischen Geschäftsführung und Belegschaft. Das ist doch auch letzten Endes Sinn und Zweck einer solchen Werkzeitung.

In diesem Sinne wünschen wir dem „Henschelstern“ einen guten Start! Möge die Werkzeitung alle Hoffnungen erfüllen, die man in sie setzt.

DIE BETRIEBSVERTRETUNG

Gottmann

Brede

Waldeck



1. Vorsitzender Georg Gottmann (51) trat 1927 als Schlosser in der Lokomotivmontage ein.



2. Vorsitzender Wilhelm Brede (57) arbeitete schon 1917 als Gußputzer in unserem Werk.



Schriftführerin Luise Waldeck, seit 1940 im Werk tätig, ist Leiterin der Sozialabteilung.

HERMANN LAMPE



WERBEABTEILUNG

WIR FEIERN MIT IHNEN

HEINRICH ASCHENBRAND



HAMMERSCHMIEDE

KARL GRAF



MASCHINENBAU KONTROLLE

AUGUST GROSS



TRANSPORTABTEILUNG

DIR. HERBERT GUNDLACH



EINKAUF

GOTTFRIED KUHN



TECHN. BÜRO MASCH.-BAU

HERMANN LEDDERHOSE



GETRIEBEBAU

HANS PFEFFER



ARBEITSVORBEREITUNG LOKM.

JOHANNES SCHOOF



TLF.-1

HEINRICH DIEGLER



WERKSPOLIZEI

HEINRICH KNIEP



KRAFTWAGENBAU

CHRISTIAN ULLRICH



LM.-1 LOK.

KARL WEINMEISTER



KESSELSCHMIEDE

VALENTIN HARTUNG



HAMMERSCHMIEDE

EDUARD HÖFER



KRAFTWAGENBAU

HEINRICH HUCK



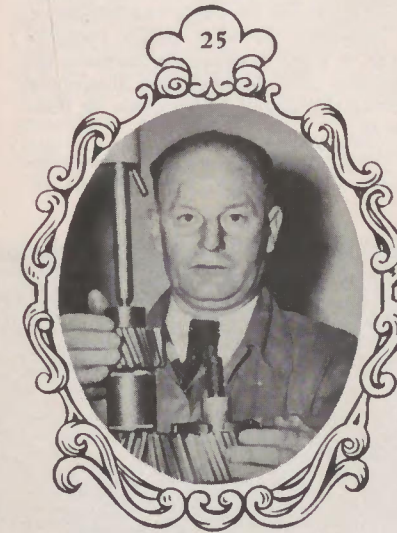
GIesserei

CHRISTOPH KLEINSCHMIDT



LOKMONTAGE

ROBERT STÜWE



MASCHINENBAU-KONTROLLE

ERNST VELLMETE



MOTORENMONTAGE

KARL WAGNER

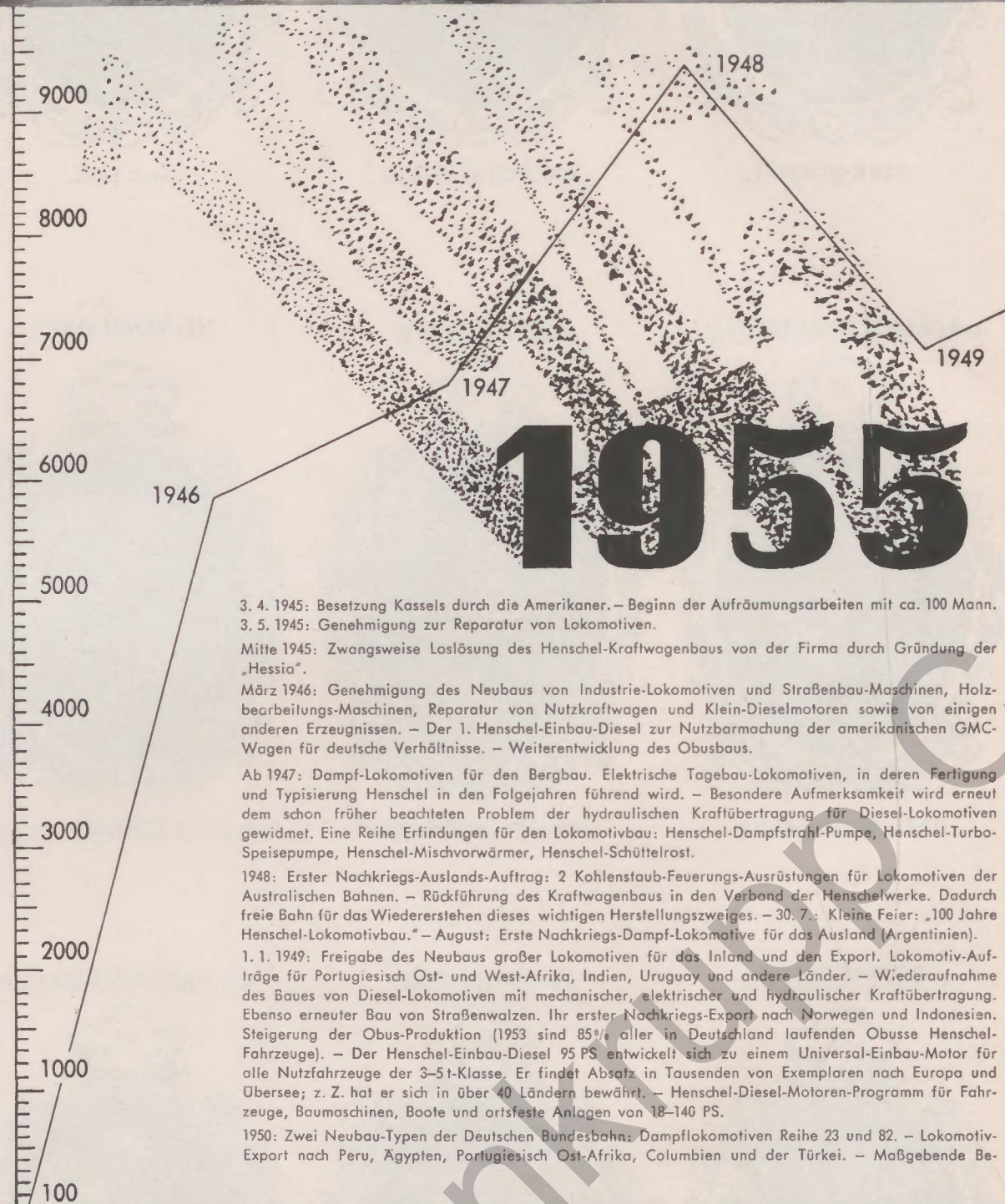


WERKZEUGBAU

ERICH ZIEPPRECHT



KRAFTWAGENBAU



3. 4. 1945: Besetzung Kassels durch die Amerikaner. — Beginn der Aufräumarbeiten mit ca. 100 Mann.
3. 5. 1945: Genehmigung zur Reparatur von Lokomotiven.

Mitte 1945: Zwangsweise Loslösung des Henschel-Kraftwagenbaus von der Firma durch Gründung der „Hessia“.

März 1946: Genehmigung des Neubaus von Industrie-Lokomotiven und Straßenbau-Maschinen, Holzbearbeitungs-Maschinen, Reparatur von Nutzkraftwagen und Klein-Dieselmotoren sowie von einigen anderen Erzeugnissen. — Der 1. Henschel-Einbau-Diesel zur Nutzbarmachung der amerikanischen GMC-Wagen für deutsche Verhältnisse. — Weiterentwicklung des Obusbaus.

Ab 1947: Dampf-Lokomotiven für den Bergbau. Elektrische Tagebau-Lokomotiven, in deren Fertigung und Typisierung Henschel in den Folgejahren führend wird. — Besondere Aufmerksamkeit wird erneut dem schon früher beachteten Problem der hydraulischen Kraftübertragung für Diesel-Lokomotiven gewidmet. Eine Reihe Erfindungen für den Lokomotivbau: Henschel-Dampfstrahl-Pumpe, Henschel-Turbo-Speisepumpe, Henschel-Mischvorwärmer, Henschel-Schüttelrost.

1948: Erster Nachkriegs-Auslands-Auftrag: 2 Kohlenstaub-Feuerungs-Ausrüstungen für Lokomotiven der Australischen Bahnen. — Rückführung des Kraftwagenbaus in den Verband der Henschelwerke. Dadurch freie Bahn für das Wiedererstehen dieses wichtigen Herstellungszweiges. — 30. 7.: Kleine Feier: „100 Jahre Henschel-Lokomotivbau.“ — August: Erste Nachkriegs-Dampf-Lokomotive für das Ausland (Argentinien).

1. 1. 1949: Freigabe des Neubaus großer Lokomotiven für das Inland und den Export. Lokomotiv-Aufträge für Portugiesisch Ost- und West-Afrika, Indien, Uruguay und andere Länder. — Wiederaufnahme des Baus von Diesel-Lokomotiven mit mechanischer, elektrischer und hydraulischer Kraftübertragung. Ebenso erneuter Bau von Straßenwalzen. Ihr erster Nachkriegs-Export nach Norwegen und Indonesien. Steigerung der Obus-Produktion (1953 sind 85% aller in Deutschland laufenden Obusse Henschel-Fahrzeuge). — Der Henschel-Einbau-Diesel 95 PS entwickelt sich zu einem Universal-Einbau-Motor für alle Nutzfahrzeuge der 3-5t-Klasse. Er findet Absatz in Tausenden von Exemplaren nach Europa und Übersee; z. Z. hat er sich in über 40 Ländern bewährt. — Henschel-Diesel-Motoren-Programm für Fahrzeuge, Baumaschinen, Boote und ortsfeste Anlagen von 18-140 PS.

1950: Zwei Neubau-Typen der Deutschen Bundesbahn: Dampflokomotiven Reihe 23 und 82. — Lokomotiv-Export nach Peru, Ägypten, Portugiesisch Ost-Afrika, Columbien und der Türkei. — Maßgebende Be-

teiligung an der Entwicklung der elektrischen Lokomotiven, Baureihe E 10 der Deutschen Bundesbahn. — 10 diesel-hydraulische Lokomotiven 380 PS für Ägypten. — Straßenwalzen-Export nach Salvador und Brasilien. — Zwei Kraftfahrzeug-Neuschöpfungen: Henschel-Bimat-Bus 190 PS für 90 Personen, zum Interkontinental- und Linien-Verkehr, Henschel-Schwerlastwagen HS 140.

1951: Belebung des Lokomotiv-Exports, u. a. für Argentinien, Rhodesien, Südafrika, Brasilien, Siam, Columbien. — Großauftrag der Südafrikanischen Eisenbahnen auf Lokomotiven der Klasse 25 sowie auf Kondens-Tender zu dieser Type. — Garratt-Lokomotiven für Südafrika und Brasilien. — Der Henschel-Lastwagen HS 100.

1952: Weitere ausländische Lokomotiv-Aufträge für Spanien, Italien, Portugiesisch West-Afrika, Nigeria usw. — Ebenso Belegung des Kraftwagen-Geschäfts. Weiterentwicklung des Omnibusbaues (HS 100 N). Obusse in Henschel-Ausführung sowie in selbsttragender Bauart als Gemeinschafts-Arbeit mit der Waggonfabrik Uerdingen. — HS 100 mit Allrad-Antrieb. Kraftwagen- und Motoren-Export nach Europa und Übersee.

1953: Übernahme der WUMAG, Hamburg (früher Görlitz), durch Oscar R. Henschel als Henschel-Maschinenbau GmbH., Hamburg. — Derzeitige Belegschaft der Kasseler Werke wieder ca. 9 200 Mann. — 1. 5.: Staatsbesuch durch den Herrn Bundespräsidenten Prof. Dr. Theodor Heuss, in den Henschelwerken mit Verleihungen des Bundesverdienstkreuzes. 18. 12.: Ernennung des Herrn Oscar R. Henschel zum Ehrensenator der Technischen Hochschule Braunschweig Carolo-Wilhelmina. — Lieferung von 40 Lokomotiven 2D2 Klasse 25 NC (erstmalige Anwendung von Stahlgußrahmen mit angegossenen Zylindern) und 25 Henschel-Beyer-Garratt-Lokomotiven 2D1-1D2 Klasse GM für Südafrika und 14 Mikado-Lokomotiven der „River-Class“ für Nigeria. — Erste Henschel-Gilli-Dampfspeicherlokomotive für 120 atü Fülldruck an ein chemisches Werk. — Abschluß eines Lizenzvertrages mit General Motors über den Nachbau von diesel-elektrischen Lokomotiven. — Aufnahme der Zahnradstoßmaschine, Bauart Röber, in unser Fertigungsprogramm. — Der erste Henschel-Unterflur-Diesel nach dem Krieg 200 PS in Omnibus-Fahrgestell auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt/M. sowie der neue Henschel-Schwerlast HS 170 und der Universal-Laster mit Allrad-Antrieb HS 115.

1954: Lieferung von 25 Henschel-Beyer-Garratt-Lokomotiven 2D1-1D2 Klasse GO nach Südafrika, von 60 Mikado-Lokomo-

tiven Klasse WG für Indien. Weitere Lieferungen nach Portugiesisch West-Afrika, Nicaragua und erstmalig auch nach Njassaland. — Nachlieferung von 14 Einheitslokomotiven, Reihe 23, für die Deutsche Bundesbahn. — Dieselhydraulische Lokomotiven nach Brasilien und Spanien. — Auf dem Kraftwagensektor Abwindlungen und Verbesserungen verschiedener Typen (HS 100 E, HS 120 N, Varianten HS 140 mit Rechtslenkung und ZF-6-Gang-Getriebe). Parallel dazu Verbesserung der Dieselmotoren für Fahrzeuge und stationäre Zwecke (Neu: Zweizylinder 519 D2 — 25 PS, Vierzylinder 517 D4 — 85 PS).

1. 9. 1955: Ernennung des Herrn O. R. Henschel zum Dr.-Ing. e. h. der Technischen Hochschule Braunschweig Carolo-Wilhelmina in Würdigung seiner hervorragenden und einmaligen Verdienste um die technische Weiterentwicklung seiner Werke auf den Gebieten der Verkehrstechnik. — Lieferung von 2 Einheits-Dampflokomotiven, Reihe 66, an die Deutsche Bundesbahn, von 4 Mikado-Lokomotiven für Columbien, 64 WG Lokomotiven für Indien und 33 Lokomotiven für Portugiesisch Ost-Afrika (Mozambique) — Erste dieselhydraulische Henschel-Lokomotive der Drehgestell-Bauart DH 875 mit Henschel-Pielstick-Motor 17V-14PA. — Lieferung von 4 Elektrolokomotiven der Reihe E 44 an die Deutsche Bundesbahn. — Auslieferung von 22 Elektrolokomotiven Typ EL 1 für den rheinischen Braunkohlenbergbau, 30 t-Achsdruk. — Erste Aufträge auf diesel-elektrische Lokomotiven, Lizenz General Motors, für Holland und Ägypten. — Fertigstellung des dieselmekanischen 600 PS BB-Triebwagens für die Deutsche Eisenbahngesellschaft (Kleinbahn Kassel-Naumburg). Neukonstruktion in Gemeinschaft mit Gebr. Credé, Kassel. — Im Autobau Auslegung des HS 100 für höhere Nutzlast (6 to HS 120). Einführung der Tramfahrzeuge HS 145 (auch Sattelschlepper) und HS 165 mit günstigeren Lademaßen auch im Hinblick auf geplante gesetzliche Beschränkungen der Maße. Neue Typen auf der Automobilausstellung Frankfurt im September: Dreiachs-Allradkipper HS 3-180 TAK (180 PS), Unterflur-Omnibus HS 160 USL in Leichtmetall und selbsttragender Schalenbauweise. Entsprechender Fortschritt im Motorenbau (Vergasermotor 514 VC, Unterflurmotoren 514 und 517).

2. 12. 1955: Verleihung des Großen Verdienstkreuzes des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland an Herrn Dr.-Ing. e. h. O. R. Henschel. — Ende 1955 Belegschaft der Kasseler Werke 10 730 Mann.



mitdenken mithandeln mitarbeiten!

Das Verbesserungsvorschlagswesen läuft wieder an



Dr.-Ing. Wilhelm Maushake (36)
Zentraler Beauftragter für Fer-
tigungstechnik

...uns Henschelanern stellte es sich zunächst in Form neuer Briefkästen vor. Mit fortschreitendem organisatorischem Wachstum begann es dann zu sprechen, wenn auch bisher nur durch die Glasfenster der Briefkästen. Es scheint nicht schlecht zu sein, denn es ist wohl ein gutes Zeichen, daß es bisher schon viel mehr gearbeitet als gesprochen hat, wo das Gegenteil heute doch leider auch häufig ist. So wurden in flotter technischer Arbeit seit Mitte November immerhin 140 Vorschläge bearbeitet, zum großen Teil abgeschlossen und durch Umstellung, Anerkennung und Prämiiierung realisiert. Was wollen wir nun damit erreichen? Eben genau das, was die Leitung unseres Unternehmens will, dasjenige, was sich auch in vielen anderen Unternehmen glänzend bewährt hat: Einen ideellen und einen materiellen Erfolg. Den ideellen Erfolg – der übrigens auch materielle Auswirkungen zeigt – wollen wir darin sehen, daß jeder Henschelaner, gleich, ob Transportarbeiter oder Gruppenführer, Sachbearbeiter oder Konstrukteur, unser Haus mit dem Bewußtsein betreten soll, daß er persönlich und fachlich anerkannt und ernst genommen wird, auch wenn sein Vorschlag gelegentlich aus fachlichen Gründen abgelehnt werden muß; daß er sich aus dieser Einstellung heraus angeregt fühlen soll, mitzudenken und Mißstände zu beseitigen, die dem Unternehmen und damit letztlich auch ihm selbst schaden.

Wenn so dem bekannten, auch andernorts existenten Ungeist „Die Firma hat's ja“ oder

„Die Firma bezahlt's ja“ wirksam entgegengetreten und die bekannte häusliche Wachsamkeit über private Geldverluste auch mit für die Firma aufgebracht wird, dann ist schon viel zum Wohle des Unternehmens und damit auch zum Wohle eines jeden einzelnen getan.

Der direkte materielle Erfolg hingegen ist schon jetzt bei der Durchführung vieler Vorschläge sichtbar. Denken wir daran, daß das gesamte Arbeitsgebiet unserer Firma, wie allgemein aller Firmen des sogenannten „Maschinenbaues“, ein in Tiefe und Breite gewaltiges Gebiet geistiger Arbeit darstellt. Diese technische und organisatorische Gedankenarbeit, die sich in unseren Erzeugnissen über Entwicklung, Konstruktion, Fertigung, Kontrolle usw. ansammelt, ist also das Wesentliche dessen, was wir verkaufen, wofür man uns Geld gibt, wovon wir leben. Die geistige Reserve unserer Belegschaft ist darum Kapital, das keinesfalls brachliegen sollte. Es ist sogar ein gutes Kapital, denn wer kennt unsere Fertigung sowie unsere Stärken und Schwächen besser als unsere Mitarbeiter, insbesondere unsere Arbeiter, die oft buchstäblich „am eigenen Leibe“ z. B. die Folgen fertigungstechnisch ungünstiger Konstruktionen oder mangelnder Planungen zu spüren bekommen. Sie zum Mitdenken und Vorschlagen anzuregen, scheint allein wegen der durch die Vorschläge ausgelösten Gemeinschaftsarbeit Erfolge zu bringen, die z. B. fremde teure Fachkräfte nur mit Mühe nach längerer Einarbeit in die vielen Eigenarten unserer Fertigung erreichen dürften.

Nun fühle sich jedoch keinesfalls jemand überspielt, wenn z. B. ein frecher Verbesserungsvorschlag über „den eigenen Bereich“ herfällt. Lieber Betroffener, nichts auf der Welt, kein Mensch, keine Konstruktion, keine Fertigung und kein Werk ist so vollkommen, daß es nicht noch verbessert werden kann, auch nicht das Deinige! Sieh alle Dinge als im Wachstum nach größerer Reife befindlich an. Starr ist nichts, alles ist in Fluß. Die Unternehmensleitung, die auch Dich letztlich beurteilt, weiß das; es kann Dir also wirklich nichts passieren. Schalte Dich positiv und vorurteilsfrei ein, sei vor allem nicht ängstlich und nimm nichts persönlich allzu ernst, und Du erlebst den schönen Erfolg der Gemeinschaftsarbeit, des



„Team-work“, in dem wir z. B. von den Amerikanern lernen können. Schon jetzt scheint es, wie der Start des Vorschlagswesens zeigt, daß der Weg nicht schwierig ist, daß unsere Belegschaft mitzieht, und daß sie gute Voraussetzungen zum Erfolg in sich trägt. Unter diesem Aspekt sehe man die Vorschläge, von denen einige hier genannt seien:

- | | |
|----------------|---|
| Meister T.: | Vereinfachte Reifenmontage |
| Arbeiter G. | Materialeinsparung durch |
| u. Meister F.: | Verwendung lfd. anfallender Abfallbleche |
| Arbeiter S.: | Lärmreduzierung um 50 % durch einfachen Schalldämpfer |
| Arbeiter M.: | Vereinfachung der Kotflügelfertigung |
| Arbeiter Sch.: | Beseitigung häufiger Abnahmeschwierigkeiten durch unzweckmäßige Getriebemontage |

Der Henschelstern wird an dieser Stelle künftig laufend den „Vorschlag des Monats“ bringen. Viel wichtiger als die Einzelheit dieses Vorschlages aber ist, daß er anregt, im Sinne obiger Ausführungen an den Möglichkeiten weiterer Verbesserungen im Bereiche des eigenen Blickfeldes zu arbeiten. Zum Wohle unserer Firma und damit aller Mitarbeiter, nebenbei aber auch zum eigenen direkten Vorteil, sei allen dazu ein guter Erfolg gewünscht.

Dr. Maushake

WILLKOMMEN BEI UNS

Bernd Albrecht	Helmut Asthalter
Peter Bäume	Marlies Barthel
Hildegard Beinsen	Dietmar Bernhardt
Günter Berost	Manfred Beste
Margret Bier	Hiltrud Bischoff
Gebhard von Blücher	Fritz Bölling
Klaus-Dieter Bohne	Werner Brunst
Heinz Bürgermeister	Anita Burghardt
Charlotte Debus	Harald Döring
Peter Ebel	Heinz Ehrhardt
Dieter Eisfeld	Klaus Eisfeld
Jürgen Englert	Franz Exler
Gerd Fehr	Wolfgang Filgraebe
Margret Flöther	Margrit Flöther
Peter-Harald Forkel	Bernd Fräger
Wilfried Gauglitz	Joachim Gehrke
Edith Gerlach	Manfred de Haas
Valentin Hein	Heidemarie Heine
Hans-Georg Herold	Max Hitsch
Horst Hölzer	Horst Hoffmann
Ruth Hoffmann	Bernhard Hohn
Heinz Homburg	Ewald Hübl
Gerhard Ickenstein	Günter Isenbort
Wolf-Dieter Jacob	Heinz-Georg Jänicke
Waltraud John	Hannelore Jost
Olaf Junker	Heinz Karpenstein
Gerhard Kilian	Gustl Kinnback
Günter Klaus	Elvira Klein
Helmut Klein	Walburga Klein
Edda Kloß	Peter Koch
Hannelore Köster	Wilfried Kress
Helmut Krippner	Reinhard Krug
Dieter Krupkat	Helmut Kuhaupt
Horst Kuhlmeier	Stefan Kunz
Otto Landgrebe	Elfriede Lenk
Martha Meise	Irmtraud Meyer-Klaffei
Manfred Miller	Ursula Mirbach
Hans-Joachim Modro	Günter Möller
Inge Mohrmann	Peter Münch
Horst Nähler	Hans Nembach
Eckart z. Nieden	Klaus Petsche
Marlies Pfeiffer	Hans-Peter Pütz
Mathilde Punzet	Evemarie Rabben
Veronika Reineck	Gerhard Riedel
Manfred Rödiger	Anny Rosner
Karl-Heinz Rübenach	Ingrid Ruppel
Heinz Säuberlich	Jutta Seegers
Heinz Seeliger	Günter Semmler
Kurt Schacht	Reinhard Schäfer
Volker Schaumburg	Lotti Schaumlöffel
Gerd Schindewolf	Fritz Schmidt
Hiltrud Schmoll	Manfred Schomberg
Gerhard Schwend	Dieter Steinigk
Reiner Stuthmann	Fritz Thöne
Erich Thorbrügge	Hildegard Utermann
Dieter Vogel	Reiner Vogt
Reinhard Washausen	Fritz Weißenborn
Günter Wilfling	Walter Winneknecht
Gernot Wünschmann	

Kassel, April 1956

Lieber Junge!

Heute beginnt für Dich ein neuer Lebensabschnitt. Es ist der wichtigste; denn die Schule hast Du nun hinter Dir und das Lebens Pforten stehen jetzt auch für Dich weit offen. Du beginnst Deine Lehre und wirst nun bald ein richtigen Mann sein. Die Frage ist nun ob Du auch ein freier Mann wirst, oder für Dein gaures Leben das Dasein eines unfreien Menschen führen mußt. Das liegt an Dir allein. Lernen und arbeiten und höre nie auf, weiter zu lernen, Dein gaures Leben lang. Der Grundstock, den Du Dir mit Deiner Arbeit legst, wird Dein Leben einst bestimmen. Die Sterne kannst Du nicht vom Himmel holen, aber auf der Welt kannst Du Dein Urteil fordern, wenn Du rechtschaffen, fleißig und ehrlich Deinen Weg gehst, und in Deinem Beruf ein Meister wirst. Können und Wissen, Fleiß und Hurdauen, wen diese vier Dinge beherrscht, braucht um das Lebens Fahrenisse nicht besorgt zu sein.

Au der Schwelle Deiner ersten Lehr- und Berufungstrübe können Mütter und ich Dir nur die Hand reichen, und Dir von gausen Herren Glück wünschen. Nurere Hände werden Dich weiterhin hilfreich stützen und beschirmen, Deinen Weg aber mußt Du bis zum Ziel allein gehen.

Deine Eltern

DA LACHT DER HENSCHELSTERN



Meister unter sich

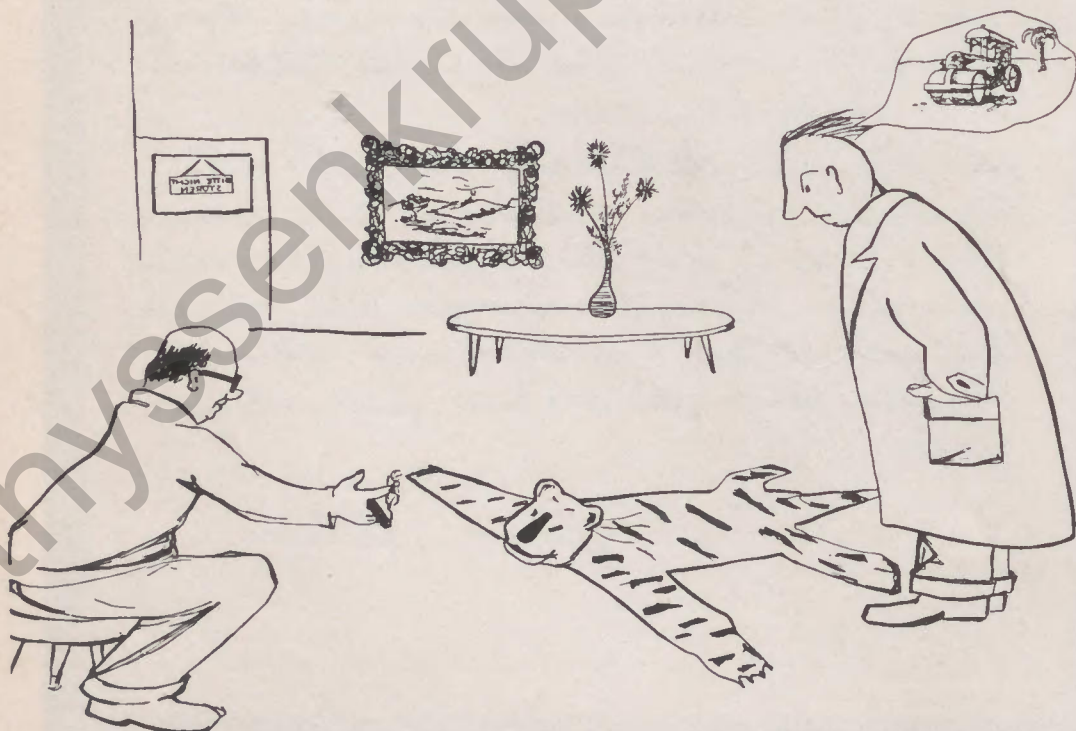
„Weißt Du, wie man einen Nagel in die Wand schlagen kann, ohne sich auf die Finger zu hauen?“

„Klar, da brauchst Du doch bloß den Nagel von einem Lehrling halten zu lassen!“

Werksboten Vorsicht!

Mit Humor arbeitet sich's besser! Da ist doch kürzlich einem unserer Werksboten ein Ding gedreht worden, das wir aus absolut vertrauenswürdiger Informationsquelle erfahren haben. Mit ihren großen Taschen laufen unsere Werks-

boten von Büro zu Büro und von Halle zu Halle und schleppen die umfangreiche Post, Zeichnungen und Unterlagen herum und sind bemüht, daß alles wie am Schnürchen läuft und jede Stelle schnellstens die Sendungen erhält. In unserer Gießerei setzte ein Werksbote seine schwere Tasche ab und verteilte die Post. Mit Schwung schulterte er nach Erledigung seiner Postverteilung seine Ledertasche. Er lief seine Runde ab bis zur letzten Stelle. Die Tasche wollte aber nicht leichter werden. Als er endlich der Sache auf den Grund ging, mußte der Werksbote feststellen, daß sich in viel Zeitungspapier eingewickelt ein fünfzehnpfundiges Gußstück in seiner Tasche befand. Anschrift und Absender fehlten. Unserem Werksboten wurde es recht mulmig zu Mute, denn er glaubte, daß er das Begleitschreiben an einer falschen Stelle abgegeben hatte. Sicher handelte es sich um eine Probe, die zur Materialprüfung mußte. Er lief dorthin und lieferte das Gußstück ab. Aber so einfach ist das wiederum auch bei unserem Werk nicht. Wenn die notwendigen Unterlagen fehlen, dann wird sofort rückgefragt. Da unser Werksbote keine Auskunft geben konnte, von wem er das Gußstück erhalten hatte, wurde mit der Gießerei telefoniert. Dort wurde nach vielen Telephonaten nichts festgestellt. Niemand hatte eine Gußprobe zur Materialprüfung weitergeleitet. Als er am nächsten Morgen das Gußstück zur Gießerei zurückbrachte und selbst Nachforschungen anstellen wollte, um die Sache, die er versiebt hatte, wieder gerade zu bügeln, wurde er mit schallendem Gelächter empfangen. Man hatte ihm einen Streich gespielt. Während er seine Post verteilte, steckte ihm ein Gießer das Stück in seine abgestellte Tasche. Wer den Schaden hat, der braucht für den Spott nicht zu sorgen. Also deshalb: Werksboten Vorsicht! Doch denkt daran: Humor ist, wenn man trotzdem lacht!



Von Indien zurück...

„Der da stammt aus meiner indischen Jagdbeute!“

„Den haben Sie aber sicher mit einer Henschel-Straßenwalze erlegt, drum ist er gar so platt!“



Der schiefe Turm von Pisa ist umgefallen?

Ein Henschelaner schickte an den Henschelstern dieses Foto aus Pisa und grüßt alle Werksangehörigen, was wir hiermit zur Kenntnis geben wollen.

Die Redaktion stellt fest, daß der schiefe Turm von Pisa offenbar bereits eingestürzt ist. Wir hoffen aber, daß es sich hier nur um einen fotografischen Scherz handelt und Italien weiterhin diese Sehenswürdigkeit besitzt.

Wir danken für die lustige Einsendung, die Grüße, die wir herzlich erwidern und hoffen, daß wir in den nächsten „Sternen“ weiterhin solche „Sterne“ veröffentlichen können.

Anfragen an die Redaktion

Was bedeuten die Namen: Hacke, Fliegender Holländer, Etagentiger, Flüsterklamotte, Brathering, Röhrchen, Mehlauge und Schwingachse? Da die Redaktion keine Auskunft darüber geben kann, wird die Belegschaft gebeten, an der Aufklärung mitzuarbeiten. Es ist aber bei den Antworten zu berücksichtigen, daß es sich nicht um ein Gartengerät, eine Oper, ein wildes Tier, ein Sprechgerät oder um Nahrungsmittel handelt. Auch bei dem letzten Wort handelt es sich nicht um ein Autoteil, sondern um eine Auslegung in einem weitaus tieferen Sinn. Wer hilft uns bei der Aufklärungsaktion?

Humor im Betrieb

Wahr ist...

...daß ein Portier eine Schlüsselstellung hat

...daß ein Kranführer eine ganze Abteilung unter sich hat

...eine Reinemachefrau mehrere Büros hat...

Diese Reihenfolge kann auf Wunsch beliebig ergänzt werden und ungeahnte Möglichkeiten erschließen sich uns. Jetzt erst wissen wir, welche Positionen wir haben.

Seit mehreren Jahren sind wir daran gewöhnt, daß Monat für Monat Waggon voll Kisten das Werk verlassen, in denen Einzelteile und Aggregate enthalten sind, die in Südafrika zu kompletten Fahrzeugen zusammengebaut werden. Wer mit der Abfertigung dieser Sendungen zu tun hat, weiß, daß die Verschiffungen in den letzten zwei Jahren einen immer größeren Umfang angenommen haben. Die meisten werden hierin nichts Ungewöhnliches sehen, denn diese aufsteigende Entwicklung liegt auf der Linie, die wir erfreulicherweise in unseren Exporten nach einer ganzen Reihe von anderen Ländern auch beobachten können.

So selbstverständlich, wie die Dinge scheinen, sind sie nun wieder nicht, und es bedurfte großer Anstrengungen, finanzieller Opfer und die Inkaufnahme vieler persönlicher Unannehmlichkeiten seitens der nach Afrika entsandten Betriebsangehörigen, bis die Voraussetzungen für den zügigen Absatz geschaffen waren, wie wir ihn heute beobachten. Heute ist es an der Tagesordnung, daß große Unternehmen der verschiedensten Industrieländer in aller Welt Zweigniederlassungen, Montagebetriebe und Fabriken errichten, um ihre Produktion auf den betreffenden Märkten zu untermauern. Warum hat aber die Firma Henschel diesen Schritt schon 1951 getan? Jeder Werksangehörige kann die Bedeutung dieses noch jungen ausbaufähigen Landes als Abnehmer

AUS

Afrika

BERICHTEN WIR

unserer Erzeugnisse am Umfang der durchgeführten großen Lokomotiv-Lieferungen zumindest ahnen. Zu jenem Zeitpunkt waren zwar bereits bedeutende Lokomotivlieferungen im Gange; Lastkraftwagen konnten jedoch infolge bestimmter Einfuhrbeschränkungen noch nicht geliefert werden. Zur Einfuhr von Kraftfahrzeugen waren damals nur Firmen berechtigt, die die Union schon im Jahre 1948 beliefert hatten und auch diese nur mit einem prozentualen Anteil ihrer damaligen Lieferungen. Die einzige Möglichkeit, auf diesem wichtigen Markt Fuß zu fassen, bestand darin, nicht nur die Montage im Lande selbst durchzuführen, sondern darüber hinaus möglichst viele Teile

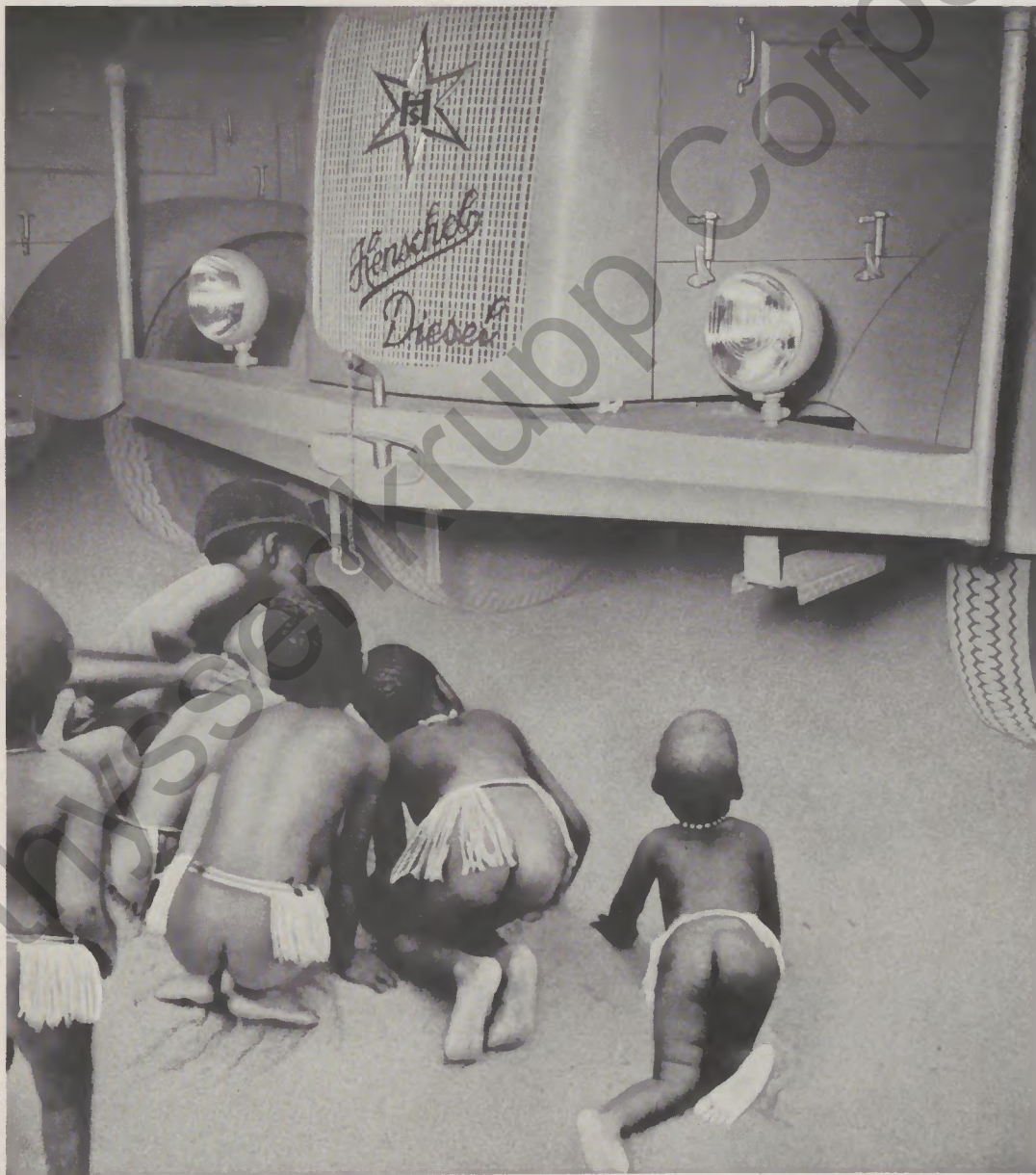
in Südafrika zu produzieren. Es bot sich damals die Möglichkeit, in der Nähe von Johannesburg ein sehr verlottertes, aber räumlich ausreichendes Fabrikareal zu erwerben, und damit konnten die Voraussetzungen für die Lastwagenmontage geschaffen werden. Eine Handvoll Betriebsangehöriger wurde nach der Union entsandt und sollte zusammen mit einheimischem Personal die Montage, Teilfabrikation und später auch den Kundendienst in Gang bringen. Zunächst mußten jedoch die in sehr verwahrlostem Zustand befindlichen Hallen repariert werden, und diese Arbeiten wurden weitgehend von jenen ersten Henschelanern zusammen mit ihren schwarzen Helfern durchgeführt. Es war eine echte Pionierarbeit auf fremder, sonnendurchglühter Erde.

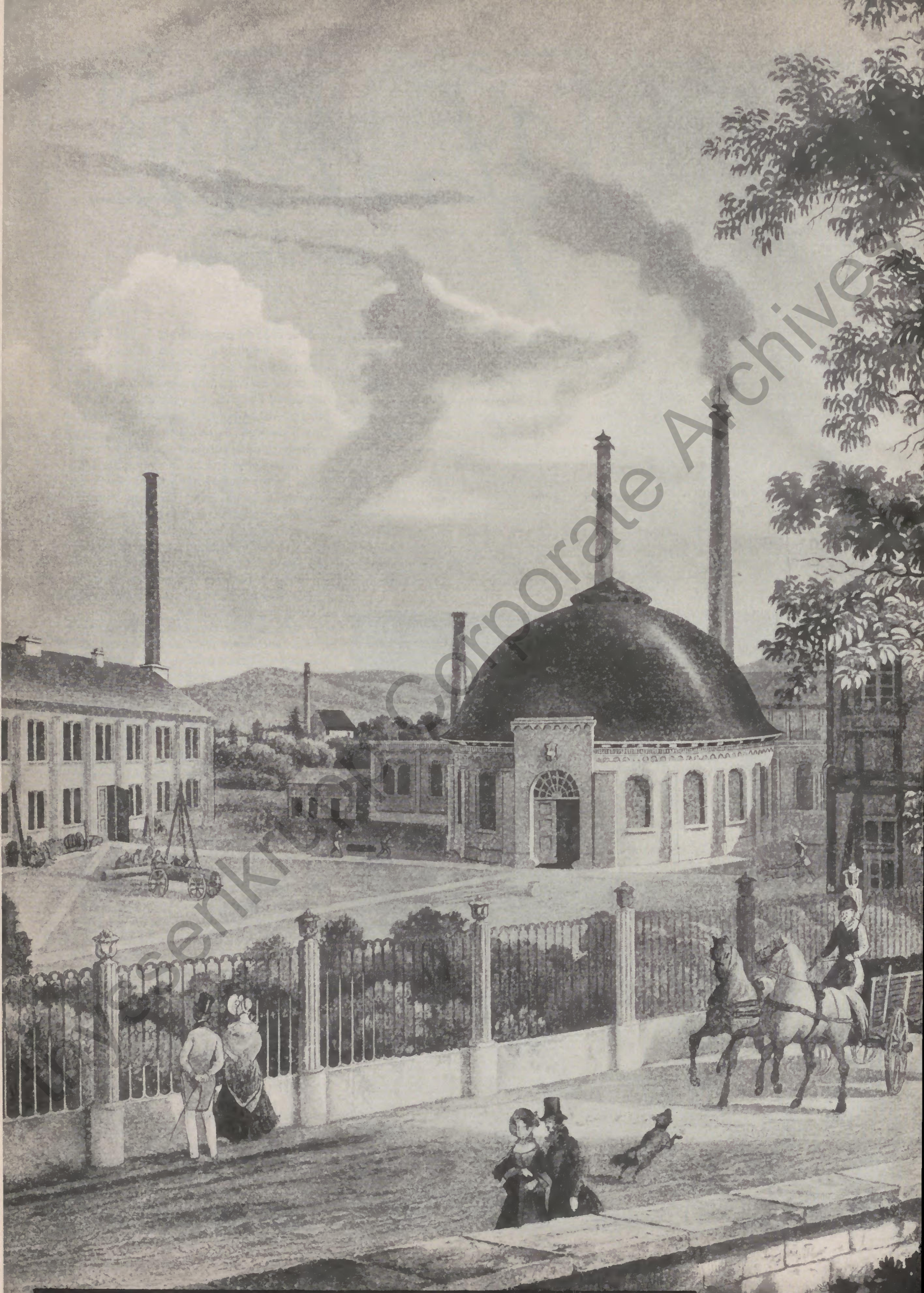
Ein richtiges Fest war es, als die ersten in Afrika montierten Fahrzeuge, mit den dort gefertigten Fahrerhäusern und Pritschen, auf die Einfahrstrecken gingen. Der Name Henschel eroberte neue, wichtige Kilometer. Wer glaubte, daß die Hauptarbeit geleistet war, der irrte sich. Jetzt fing es erst richtig damit an. Zahlreiche Einrichtungen mußten nach und nach geschaffen werden, um die Montage und Fabrikation bei zunehmendem Umsatz rationeller zu gestalten. Weitere einheimische weiße Arbeitskräfte und schwarze Helfer mußten angelernt, die Fahrzeuge den besonderen Anforderungen – teils klimatisch bedingt – angepaßt werden, um das Maximum an Betriebssicherheit zu erzielen, kurz Dinge, mit denen die nach Südafrika abgestellten Henschelaner allein fertig werden mußten. Hinzu kam kaufmännisch die Organisation des Absatzes durch die Einrichtung von Unterververtretungen und die Organisation eines vorbildlichen Ersatzteil- und Kundendienstes. Nachdem diese Grundlagen geschaffen waren, verbreiterte sich das Geschäft immer mehr, und die **Henschel (Diesel Truck) (Pty.) Ltd.** verfügt heute über ein großes Verkaufsprogramm, das bis zum schwersten Henschel-Diesel reicht.

So dürfen wir hoffen, daß unsere Tochterfirma in Südafrika auch in Zukunft einer gesunden Weiterentwicklung entgegengeht, und daß wir schon in wenigen Jahren eine große Anzahl von Fahrzeugen auf allen Straßen der weiträumigen Union zur Zufriedenheit unserer Kundschaft laufen sehen werden.

Der Henschelstern erobert sich die Welt!

Prokurist Paul Germer





Das alte Gießhaus und eine Teilansicht der Maschinenfabrik von Henschel und Sohn in Kassel aus dem Jahre 1837