

Werkszeitung

Hoesch - Köln-Neuessen

Die Werkszeitung erscheint am 1. und 15. jeden Monats und gelangt an die Gefolgschaftsangehörigen kostenlos zur Verteilung



Zuschriften sind zu richten:
für die Hütte und die Eisen verarbeitenden Betriebe
an: Dr. Heinze, Hoesch-Köln-Neuessen, Hauptverwaltung
Dortmund; für die Bergbaubetriebe an Obering. Werner,
Essen-Alteneessen, Hoesch-Köln-Neuessen, Schacht Carl

13. Jahrgang

15. Januar 1937

Nummer 2

Herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Arbeitspädagogik im Einvernehmen mit der Deutschen Arbeitsfront HKN

Die Walzwerke unseres Hüttenwerks / Walzwerk VIII

Von Dr.-Ing. Hübers

(Fortsetzung)

In der letzten Fortsetzung der Schilderungen unserer Werksanlagen sind mehrfach „kontinuierliche“ Walzenstraßen erwähnt worden. Diese Bauart weicht von den bisher beschriebenen dadurch ab, daß die einzelnen Gerüste nicht nebeneinander, sondern grundsätzlich alle hintereinander stehen. Dabei wird in jedem Gerüst nur ein Stich gemacht. Wir kennen zwar vom Drahtwalzwerk her eine gewisse Tiefenstaffelung der Gerüste, aber es handelt sich da mehr um eine Unterteilung von Gerüstgruppen, innerhalb derer die Stellung mehrerer Gerüste nebeneinander als wesentlicher Punkt beibehalten wurde. Wenn die ganze innerhalb eines Walzwerks abzuwickelnde Kaliberfolge, vom Vorblock bis zum Fertigstich im kontinuierlichen Verfahren vor sich geht, so spricht man von „reinkontinuierlichen“ Straßen; wenn, was häufiger anzutreffen ist, nur ein Teil der Anlage, meist die Vorstraße, so arbeitet, von „halbkontinuierlichen“. Die Gerüste der Fertigstraße des Walzwerks VIII stehen, wie aus dem Übersichtsplan zu ersehen ist, wieder nebeneinander, die Anlage rechnet also in die letztgenannte Gruppe.

Die Anordnung des kontinuierlichen Teiles der Vorstraße ist aus den Abb. 6 und 7 zu ersehen.

Zeitgedanke bei der Entwicklung der kontinuierlichen Bauart war das Bestreben, den Übergang von einem Gerüst zum anderen sich möglichst schnell und selbsttätig vollziehen zu lassen. Dadurch wurde menschliche Arbeitskraft erspart und die Walzung selbst in hohem Maße beschleunigt; die sonst durch Umwalzen, Umführen und sonstige Vorrichtungen entstehenden Aufenthaltszeiten fallen fort. Die Verdeutschung des Wortes „kontinuierlich“ in dem hier vorliegenden Zusammenhang, die das, was der Mann darunter versteht, vollständig wiedergibt, ist bisher nicht worden; denn die ursprüngliche Bedeutung, d. h. die Bezeichnung „durchlaufend, fortlaufend“, läßt sich lediglich mehr oder weniger auf den Walzvorgang anwenden. Die nach vorgeschlagene Benennung „Geradeaus-Straße“ hat zwar manches für sich, ist aber sprachlich sehr befriedigend. — Die kontinuierliche Bauart ist als Patent bereits 1798 in England aufgetaucht und dort 1868 zum ersten Male betriebsmäßig zur Anwendung gekommen. Ihre eigentliche Ausgestaltung nach heute noch maßgeblichen Grundlinien erhielt sie um 1878

durch den Amerikaner Morgan, dessen Firma auch die ersten Anlagen in Europa baute bzw. nach ihren Patenten erbauen ließ, so daß der Name „Morganstraße“ sich weitgehend eingebürgerte, der aber später auf bestimmte Anordnungen, insbesondere reinkontinuierliche Drahtstraßen beschränkt wurde. Bei dieser Morganstraße erfordert die eigentliche Walzung keine Handarbeit mehr. Alle Stiche liegen in einer Ebene. Hebe- und Verschiebegeräte zwischen den Gerüsten gibt es nicht. Die Defen werden so angelegt, daß die Knüppel aus dem Ofen unmittelbar in die Straßen hineinlaufen.

Die Hochzüchtung des Grundsatzes selbsttätigen Walzens in dieser Weise ist aus den Besonderheiten der Markt-, Lohn- und Arbeitsverhältnisse in den Vereinigten Staaten erwachsen. Es hatten diesen Straßen jedoch noch eine Reihe von technischen Nachteilen an, so daß noch um 1910 herum die Bewertung kontinuierlicher Bauarten für europäische, insbesondere deutsche Verhältnisse in Fachkreisen ziemlich umstritten war.

Die Leistungs- und Betriebsergebnisse der amerikanischen Straßen in Verbindung mit der überall auftretenden Steigerung des Bedarfs an dünnen Stabeisenorten, insbesondere Rundeißen, ließen jedoch die günstigen Seiten der kontinuierlichen Bauweise stark in den Vordergrund treten, um so mehr, als es im Laufe der Zeit gelang, durch zweckentsprechende Änderungen die im Laufe der Zeit hervorgetretenen Mängel wenigstens teilweise zu beheben. An der Ausgestaltung dieses Zweiges der Walzwerkstechnik haben deutsche Maschinenfabriken tätigen Anteil genommen.

Arbeitsweise und Betrieb kontinuierlicher Straßen sind nun keineswegs so einfach, wie es nach den bisher hervorgehobenen Merkmalen den Anschein haben könnte. In Abb. 8 ist eine Kaliberreihe dargestellt, die sinngemäß derjenigen der Vorstraße des Walzwerks VIII entspricht. Als Anstich dienen normalerweise Vorböcke 130×130 Millimeter, also der gleiche Einheits-Querschnitt, wie bei den Vorböcken für Walzwerk IV und V. Der Vorblock läuft, auf einer

Seitenfläche liegend, von einem angetriebenen Rollgang befördert, zum ersten Gerüst und wird von den Walzen im allgemeinen ohne Nachstoßen erfaßt. Um ein möglichst sicheres Greifen zu gewährleisten, ist das erste Kaliber nicht, wie sonst üblich, mit eingehauenen Kerben versehen,

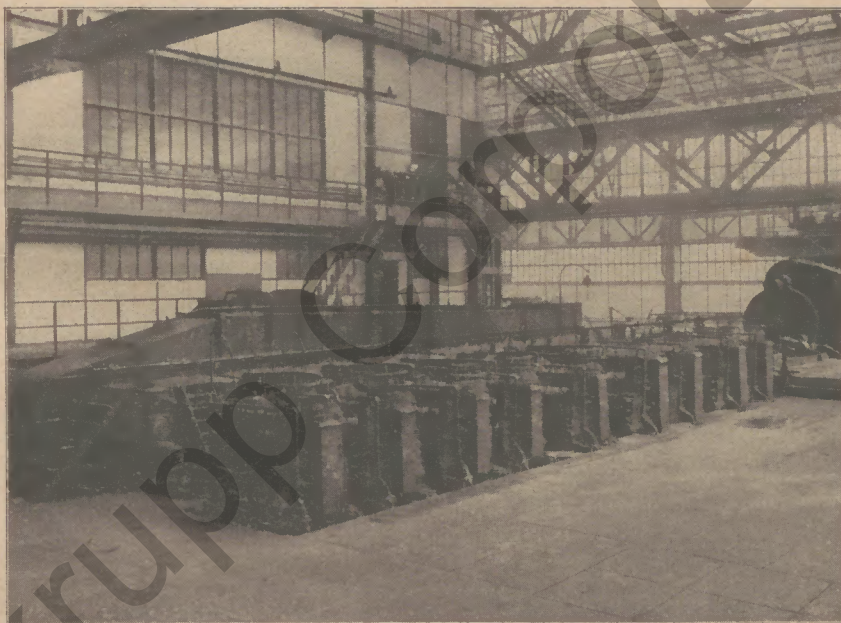


Abb. 6: Vorstraße, Auslaufseite

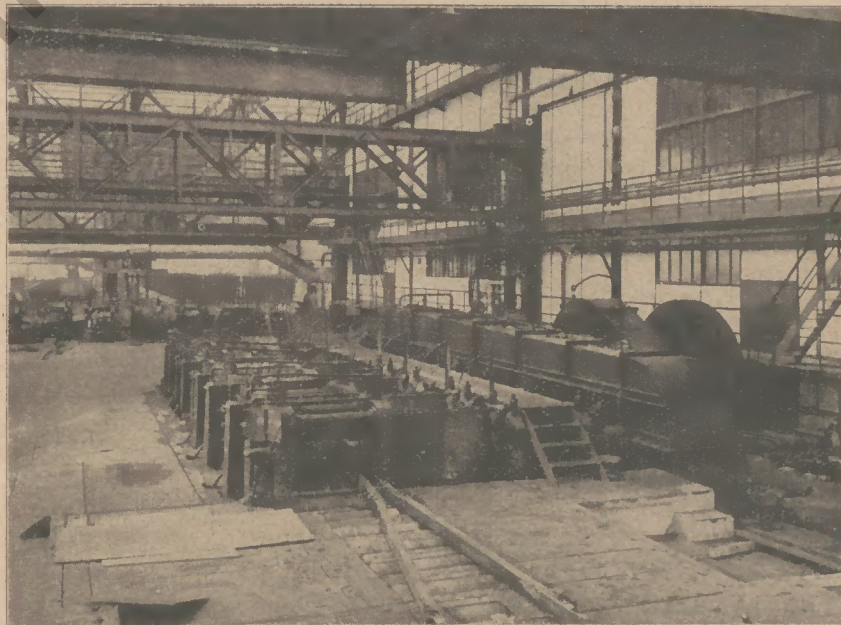


Abb. 7: Vorstraße, Einlaufseite

sondern trägt an deren Stelle aufgeschweißte Raupen, deren Aufbringung in dem engen Kalibergrund weniger schwierig ist, als das Arbeiten mit dem Brechluftmeißel. Der Block bzw. Blockteil muß so lang sein, daß sein vorderes Ende die Walzen des zweiten Gerüsts bereits erreicht, ehe das hintere Ende die Walzen des ersten Gerüsts verlassen hat, damit der Anstieg mit dem nötigen Nachdruck erfolgen kann. Andernfalls bleibt das Stück zwischen den Gerüsten in den Führungen stecken und kann nur mit großer Mühe entfernt werden. Die Abstreifer hinter dem 1. Kaliber sind so lang und so kräftig, daß sie dem austretenden Stück eine hinreichend sichere Geradeausführung geben. Im zweiten Gerüst erfolgt wieder ein Flachstich. Die ursprüngliche Höhe des Blockes hat sich danach auf etwa 50 bis 60 Millimeter verringert, die Breite entsprechend zugenommen. Da nun, wie früher mehrfach erwähnt, der Weg zur Fertigform immer über mehr oder weniger quadratische Abmessungen führt, muß der Unterschied zwischen Stärke und Breite weggenommen, der Stab also hochkant weiter bearbeitet werden. Das kann nun hier nicht, wie sonst üblich, durch Hochkantstellen des ganzen Walzstückes bewirkt werden; denn dessen hinterer Teil sitzt ja noch stramm gehalten waagrecht in den Kalibern der ersten beiden Gerüste. Der flachliegende Stab muß vielmehr zwischen dem 2. und 3. Stütz, d. h. auf eine Länge von etwa zwei Meter, in sich um einen rechten Winkel gedreht werden. Zu diesem Zweck sind die Innenflächen der Abstreifer, die den Stab wie eine geschlossene Führung umfassen, so geformt, daß dessen eine Seite um ein bestimmtes Maß gehoben, die andere in gleicher Weise niedergedrückt wird. In dieser Lage erhält der Block nicht, wie in Abb. 8 dargestellt, zwei, sondern drei Stiche, so daß er aus dem fünften Gerüst wieder als Flachstab herauskommt, der noch einmal um 90° gedreht, im 6. Gerüst auf ungefähr 50×50 Millimeter gestreckt wird. Dieser annähernd quadratische Stütz wird je nach Bedarf ohne Drehung in ein Oval oder wiederum gedreht in ein Kautenkaliber (Spießkant) des 7. Gerüsts eingeführt. Das achte und neunte Gerüst enthalten ebenfalls Kautenkaliber, die Stäbe müssen also von Gerüst zu Gerüst um 90° gedreht werden.

Bei oberflächlicher Betrachtung stellt diese Kalibrierung scheinbar nichts Besonderes dar. Berücksichtigt man aber, daß die Walzen durchmesser der ersten vier Gerüste bei 450 Millimeter liegen, die der weiteren bei 320 Millimeter, und daß die Straße, um der 130-□ Vorblock auf 50×50 Millimeter herunterzuarbeiten, nur einen Stütz mehr braucht, als die 900 Millimeter dicken Walzen des Knüppelgerüsts im Ww. 1, so läßt diese Aufgabe allein schon erkennen, wie erheblich im Verhältnis zu ihrer Größe die Leistung und damit auch die Anspannung der einzelnen Teile der Straße ist. Daß die verhältnismäßig dünnen Walzen bei derart hohen Stützabnahmen überhaupt fassen, ist nur dadurch möglich, daß die das Ansteigen bewirkende Kraft des aus dem vorhergehenden Kaliber herauskommenden Stabendes weitaus größer ist, als beim Stechen von Hand oder beim Vorfahren mittels Kollgängen, und außerdem die ersten Gerüste mit außerordentlich niedrigen Drehzahlen laufen. Dies hängt wieder mit einer Besonderheit der kontinuierlichen Straße zusammen.

Der Block wird im gleichen Verhältnis, wie sein Querschnitt abnimmt, länger. Aus der beschriebenen Arbeitsweise geht aber hervor, daß eine Schleifenbildung zwischen den einzelnen Gerüsten nicht in Frage kommen kann, da dann die Führung und Anstichtkraft nicht mehr sicher genug gehandhabt werden könnten, um den Arbeitsvorgang durchzuführen. Die Aufgabe, diese Schlingen zu vermeiden, wird gelöst, indem jedes Walzenpaar seinem Kaliberquerschnitt und Walzendurchmesser entsprechend soviel schneller läuft, als das vorhergehende, daß die in der Zeiteinheit durchgewalzte Eisenmenge für jedes Gerüst die gleiche bleibt.

Rechnerisch betrachtet bedeutet dies, daß das zahlenmäßige Produkt aus Drehzahl je Minute, Walzendurchmesser und Kaliberquerschnitt für jedes Gerüst übereinstimmende Werte ergeben muß. Nun sind aber das Durchwalzen und vor allem das Fassen eines Walzstabes Vorgänge, die sich keineswegs mit einer so mathematischen Bestimmtheit bzw. Regelmäßigkeit abspielen und vorausberechnen lassen, wie etwa das Zueinandergreifen von Zahnrädern. Ein geringfügiges Gleiten im Kaliber oder verzögertes Fassen können genügen, um den vorschrittmäßigen Ablauf des gesamten Arbeitsvorganges in Frage zu stellen. Es ist daher beim kontinuierlichen Walzwerke so vorzugehen, daß von Kaliber zu Kaliber ein gewisses Maß von Zug ausgeübt wird, indem jedes Gerüst rechnerisch etwa 5 bis 10 Prozent mehr Stoff durchzieht, als eine genaue Abstimmung aufeinander ergeben würde. Damit ist ein gewisser Schutz gegen die Auswirkung der oben genannten Störungsquellen gegeben. Da die Dide der Walzen bei jedem Nachdrehen kleiner wird und die Kaliberbreiten sich bei den tiefer eingeschnittenen Rastkalibern auch etwas verändern, besonders wenn die Seitenwände infolge mangelhafter Wartung eingelaufen sind, muß nach jedem Walzenwechsel eine sorgfältige Einstellung der einzelnen Walzenpaare aufeinander erfolgen. Es kann vorkommen, daß bei unrichtiger Stellung der Zug anfanglich so stark wird, daß Stäbe, in Stücke zerrissen, aus den letzten Stichen herauskommen.

Genau so schädlich wie übermäßiger Zug zwischen den Walzen ist natürlich auch eine zu geringe Abnahme. Die Stäbe neigen dann dazu, zwischen den Gerüsten Wellen zu bilden und auszufriden, wodurch sie leicht hängen bleiben. Der noch nicht durchgewalzte Teil des Blockes pflegt sich dabei zu einem regellosen Knäuel ineinander zu schieben. Dies tritt auch ein, wenn durch gepaltene Köpfe, Lunkerreste, Schalen und dergleichen Stäbe nicht in die Einführungen hineingehen, in den Ausführungen steckenbleiben oder durch Zubruchgehen von Brechböden, Führungsbaden, Brechbrücken oder gar einer Walze gänzlich unkontrollierbare Wege einschlagen. Man kann sich nur schwer einen Begriff von den Kräften machen, die selbst hinter einem ziemlich dünnen Walzstab sitzen, wenn man nicht die verheerenden Wirkungen solcher Störungen gesehen hat. Mitunter werden dabei die schon mit Vorbedacht recht kräftig bemessenen Balken zerbrochen, zerbrochen oder mit den ganzen Armaturen herausgerissen. Dann dauert selbst mit Unterstützung des Sauerstoffschneidbrenners und des Baufrases die Be-

seitigung des Schadens oft mehr als eine Stunde. Trotzdem die Führungen nicht unmittelbar an den Balken befestigt sind, sondern in einem durch Schrauben gehaltenen Kasten sitzen und durch Verteilen gegen eine gußeiserne Brechplatte gegen übermäßige Beanspruchung geschützt sind und trotzdem zwischen den oberen Einbaufüßen und Stellschrauben gußeiserne Brechköpfe sitzen, sind bei uns im Laufe des letzten Halbjahres durch zufälliges Zusammentreffen ungünstiger Umstände nicht weniger als drei Walzenständer bei solchen Vorfällen gebrochen und unbrauchbar geworden.

Besonders schwierig wird die Einstellung der Straße, wenn aus irgendwelchen Gründen einmal einzelne Walzenläufe nicht in den Durchmessern zur Verfügung stehen, wie sie nach der Berechnung des Antriebes zueinander passen. Dieser Fall soll eigentlich nicht vorkommen, gelegentlich bleibt er aber nicht aus; denn die Walzen ruhen sich ganz verschiedentlich ab, und mitunter wirkt das zufällige Zusammentreffen von Walzenbrüchen sämtliche Vorberechnungen über den Haufen.

Da sämtliche neun Gerüste nur einen gemeinsamen Antriebsmotor haben, liegen die Drehzahlen der einzelnen Gerüste in ihrem Verhältnis zueinander von vornherein fest. Wie aus dem Lageplan zu ersehen, ist der Motor mit einer Schwungradwelle gekuppelt, die außerdem ein Zahnrad trägt. Letzteres greift in ein anderes, größeres ein, welches an einem Ende der Antriebswelle des fünften Gerüsts sitzt. Die Zwischenhaltung dieser Räder gestattet, die Drehzahl des Motors in einer gewissen Unabhängigkeit von der Drehzahl der Straße so zu wählen, daß im Verhältnis zu der verlangten Leistung keine Bauart möglichst günstig wird. Von der Zwischenhaltung solcher Getriebe macht man in neuerer Zeit bei Walzwerken gerne Gebrauch. Schnellaufende Motoren sind im allgemeinen wirtschaftlicher zu bauen, als langamlaufende. Die Bedenken, die anfangs gegen den Einbau wegen der im Walzwerksbetrieb unvermeidlichen Stöße geltend gemacht wurden, erwiesen sich in den meisten Fällen als unbegründet; denn die werktattmäßige Herstellung auch sehr starker Untersehnungen steht auf einer sehr hohen Stufe der Vollkommenheit.

Die zum fünften Gerüst gehörige Antriebswelle trägt nun, abgesehen von der am anderen Ende befindlichen Kammwalze, zwei weitere Zahnräder, die ihrerseits die Antriebskraft auf die benachbarten Wellen übertragen, von denen sie in gleicher Weise den übrigen Gerüsten zugeleitet wird. Jedes Walzgerüst ist für sich durch ein Duo-Kammwalzgerüst mit der zugehörigen Antriebswelle verbunden. Die Verzahnung sämtlicher Räder besteht aus Winkelfähnen. Sie erhalten durch Delpumpen eine ununterbrochene, reichliche Schmierung, so daß ruhiger Lauf und geringe Abnutzung gewährleistet sind.

Aus der beschriebenen Anordnung geht hervor, daß einzelne Teile des Getriebes außerordentlich starke Kräfte zu übertragen haben, die Welle des fünften Gerüsts beispielsweise die gesamte Leistung der Straße einschließlich der Leerlaufverluste in Antrieb und Kammwalzen. Dies bedingt eine reichliche Bemessung aller Stärken, so daß, wie aus den Abbildungen 6 und 7 zu ersehen ist, der Schutzkasten des Getriebes beinahe mehr Raum einnimmt, als die Straße selbst. Das Schwungrad ist auf Abb. 7 rechts zu erkennen. Der Motor steht auf der anderen Seite der Wand im Maschinenraum. Unter dem zwischen Getriebekasten und Walzgerüsten sichtbaren Laufsteig stehen die Kammwalzgerüste.

Bestimmend für die Festlegung der Drehzahlen der Vorstraße ist im vorliegenden Falle die Austrittsgeschwindigkeit der Walzadern beim Verlassen des letzten, des neunten Gerüsts. Von diesem aus werden die Stäbe mittels einer Rinne unmittelbar und selbsttätig der Fertigstraße zugeleitet. In dieser darf die Laufgeschwindigkeit mit Rücksicht auf das von Hand erfolgende Umwalzen vor der Straße nicht größer als höchstens etwa sechs Meter in der Sekunde sein. Unter Berücksichtigung der in Frage kommenden Walzendurchmesser wurden bei der Berechnung der Vorstraße für das neunte Gerüst 350 Umdrehungen in der Minute zugrunde gelegt. Das erste Gerüst dreht sich in der gleichen Zeit nur ungefähr elfmal, läuft also sehr langsam. Die entsprechenden Zahlen für die anderen Gerüste liegen, nach der Erfordernissen der Kalibrierung abgestuft, zwischen diesen Werten.

Aus der beschriebenen Wirkungsweise der Vorstraße ergibt sich als zwingende Schlussfolgerung, daß man einzelne Kaliber, und damit auch den Querschnitt der zur Fertigstraße auslaufenden Stäbe, nur in geringem Umfang für sich allein verstellen kann. Die Anpassung dieser Querschnitte an die Erfordernisse der jeweils gewalzten Sorten erfolgt daher im wesentlichen durch Abhängen eines oder mehrerer Gerüste, indem man die Walzen herausnimmt und an deren Stelle Führungsrohre einbaut. Der Querschnitt weist auch durch die an und für sich geringe Zugwirkung an Anfang, Mitte und Ende nicht unerhebliche Stärkenunterschiede auf, die um so größer ausfallen, je schwerer und damit je länger der in einem Stück ausgewalzte Blockteil ist. Sie sind natürlich in erheblichem Maße von der richtigen Einstellung der Straße abhängig.

Um diese Verschiedenheiten auszugleichen, wird vor und hinter der Fertigstraße mit Schleifenbildung gearbeitet. Der Stabquerschnitt wird dann nicht mehr durch zufällige Zugkräfte, sondern im wesentlichen durch die Kaliberform beeinflusst, so daß eine Angleichung der Maße von Stabmitte und Enden erreicht wird. Die Fertigstraße muß auch den Ausgleich für Kaliberverschleiß bringen.

Die Kaliberfolgen für die Walzung von Rund- und Quadrateisen sind im Ww. VIII genau die gleichen, wie beim Ww. V und Drahtwalzwerk beschrieben. Als Vorfertigstücken dienen Ovale oder Spießkanten, beide aus einem Quadrat hervorgegangen. Das Herunterwalzen des von der Vorstraße gelieferten Querschnittes auf die genaue Größe dieses Quadrates erfolgt in regelmäßigem Wechsel von Quadrat mit Oval- oder Spießkantentücken. Die Stäbe treten hinter der Walze durchweg als Quadrate aus, sie werden durch Umführungen dem nächsten Gerüst zugeführt, während die Ovale oder Spießkanten vor der Straße von Hand umgestoßen werden.

Je nach der zu wählenden Abmessung wird auch an der Fertigstraße mit mehr oder weniger Gerüsten gearbeitet. Die dünnste, normalerweise

aus 130-□ Vorblöden gewalzte Rundeisen, 9,5 bis 10 Millimeter, erfordert auf beiden Straßen alle Gerüste, d. h. an der Vorstraße 9, an der Fertigstraße 7. Bei 32 Millimeter sind es 7 in der Vorstraße und nur 3 in der Fertigstraße. Die Wechselmöglichkeiten in der Zusammenstellung verschiedener Gerüstzahlen sind ausreichend, um alle im Rahmen des Walzplanes benötigten Querschnittspröben herzustellen.

Für Sorten unter 9,5 Millimeter treten an die Stelle der Vorblöcke Knüppel von etwa 82 Millimeter □ für die auf den Walzen der Vorstraße besondere Kaliberreihen vorgegeben sind. Die dünnste, im Walzplan vorgegebene Abmessung ist 6 Millimeter, normalerweise wird aber nur bis zu 7 Millimeter gewalzt, 6,4, 6 und 5 Millimeter werden aus Walzdraht gestreckt.

Zur Walzung von Flachheisen wird so verfahren, daß ein selbsttätig umgeleitetes Quadrat zwischen glatte Walzen geführt wird und dann von Hand einen zweiten Flachstich erhält. Dieser wird hinter der Straße von Hand in den Stauhtisch eingeführt und erhält vor der Straße wieder von Hand den Fertigstich.

Die Schlingen, die sich zwischen den Gerüsten der Fertigstraße bilden, können je nach Stärke und Länge in die unter Flur liegenden Tiefschlaufflänen oder auf den Plattenbelag geleitet werden. Zu diesem Zweck ist ein Teil des Bodenbelags vor und hinter der Straße in Rahmen zusammengefaßt, die mittels Kran abgehoben und beiseite gestellt werden können (s. Abb. 9).

Die Ovale der Rundsorten über 26 Millimeter werden nicht mehr umgewalzt, sondern laufen vor der Straße auf den Plattenbelag neben der Vorstraße aus. Zum Fertigstich werden sie mit dem ursprünglich hinteren Ende angestoßen.

Bei den anfangs im Rahmen der Erstellung nicht vorgesehenen stärkeren und breiteren Flachheisenarten muß das Herausarbeiten der Flachform bereits in der Vorstraße begonnen werden. Querschnitte dieser Größe werden nicht mehr in der Rinne überführt, sondern laufen auf den Plattenbelag zwischen den Straßen aus. Die mit zunehmender Stärke wachsende Steifigkeit der Ovale bedingt eine Anpassung der Drehzahlen der Fertigstraße an die jeweilige Walzsorte. Die Auswahl ist aber nicht beliebig, sondern muß innerhalb eines bestimmten Bereiches erfolgen, da sie sich wieder nach der Geschwindigkeit der von der Vorstraße kommenden Stäbe richten muß, die sehr unterschiedlich ist, je nachdem sie aus dem 7., 8. oder 9. Gerüst kommen. Auch während der Walzung ist mitunter noch eine weitere Abstimmung der beiden Straßen aufeinander erforderlich, da mit steigender Belastung der Fertigstraße, je nachdem beispielsweise eine oder mehrere Adern gleichzeitig laufen, der Motor langsamer läuft.

Um alle diese Drehzahlanspassungen innerhalb möglichst weiter Grenzen vornehmen zu können, ist an der Fertigstraße zwischen Motor und Schwungradwelle noch ein Zahnradvorgelege vorhanden, welches nach Bedarf ein — oder ausgerückt werden kann. Außerdem sind die Motorantriebe als sogenannte Regelsätze ausgebildet.

Gepeißt werden beide mit 5000 Volt Drehstrom. Sie entnehmen die der jeweiligen Belastung durch die Straßen entsprechende Strommenge unmittelbar dem Netz, wobei kurze Stöße durch die Schwungräder ausgeglichen werden. Bei zu hoher Belastung werden die Motoren selbsttätig vom Netz abgekuppelt. Dies kommt vor, wenn bei flotter Walzung die Blöcke nicht mehr genügend durchwärmt sind und dies nicht früh genug gemerkt wird. Dann muß alles, was in der Vorstraße steckt, mit dem Schneidbrenner unterteilt und mühsam stückweise aus den Walzen gezerrt werden.

Jeder Motor ist für eine bestimmte Normaldrehzahl gebaut, bei der er seine beste Leistung hergeben kann. Es ist nun eine Eigentümlichkeit, die im Wesen der meisten Drehtrommotoren liegt, daß diese Drehzahl

ohne besondere Vorrichtungen nur in ziemlich großen Abstufungen oder mit erheblichen Stromverlusten verändert werden kann. Drehtrommotoren wurden deshalb früher für Walzenstrahenantriebe wenig verwendet. Erst nachdem es gelang, durch besondere Zusammenhaltung und Zusammenstellungen eine feinstufige Regelung mit geringen Stromverlusten sicher zu bewirken, führten sie sich in größerem Umfang auch für schwerere Walzenzugmotoren ein, da ihre sonstigen Vorteile die Mehrkosten für die Anlage aufwiegen.

Die Wirkung des Regelsatzes besteht darin, daß dem Antriebsstromkreis des eigentlichen Walzmotors Strom entnommen wird. Dieser geht in einen Einanformer, der ihn in Gleichstrom umwandelt. Dieser wiederum treibt einen zweiten Motor, der hinter dem Hauptmotor auf der gleichen Welle sitzt und dieserhalb den Namen „Sintermotor“ führt. Es würde zu weit führen, das Zusammenwirken dieser drei Maschinen, die die wesentlichen Bestandteile des

„Regelsatzes“ bilden, auch nur in großen Zügen zu erläutern, es mag die Feststellung genügen, daß sie ihren Zweck erfüllen, d. h. eine feinstufige Drehzahl-einstellung ermöglichen, ohne daß der Wirkungsgrad des Antriebes, also das Verhältnis der aufgenommenen zur abgegebenen Kraftmenge darunter leidet. Die Motoren können nach Bedarf mit oder ohne Regelsatz laufen. Sie vermögen, jeder für sich, im ersten Falle rund 1900, im zweiten 2500 PS abzugeben. Daß zum Anlassen und Regeln, zur Messung von Spannung, Strom und Kilowattstundenverbrauch sehr umfangreiche Schaltungsanlagen erforderlich sind, braucht wohl nicht besonders unterstrichen zu werden. Es darf nicht vergessen werden, daß der Bau von Maschinenanlagen dieser Art, so einfach und selbstverständlich sie bei summarischer Beschreibung sich ausnehmen mögen, jahrzehntelange planmäßige und unermüdete Forschungsarbeit zur Voraussetzung hat und außerdem in jedem Einzelfalle verantwortungsvolle Vorarbeit beim Entwurf und bei der Ausführung bedingt. Außer den Walzmotoren stehen im gleichen Raum noch zwei Umformerhäuser von je 1000 Kilowatt, welche den Drehstrom von 5000 Volt in Gleichstrom umwandeln, um, wo es erforderlich ist, einen Ausgleich in der Beanspruchung der beiden Netze des Hüttenwerks zu bewirken.

(Fortsetzung folgt)

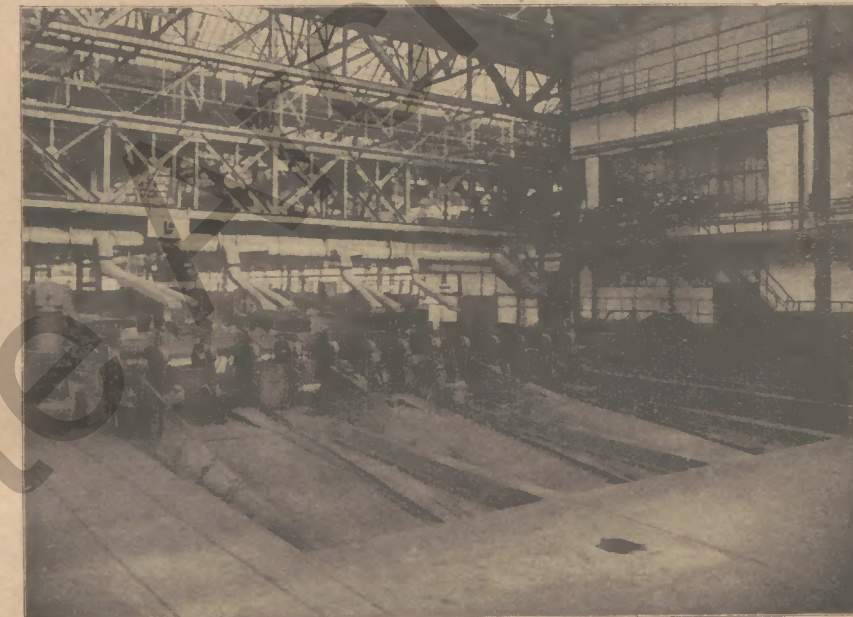


Abb. 9: Fertigstraße

Die Unfallverhütungsaktion im Hüttenwerk

Das Ergebnis des Preisausschreibens

In der Erkenntnis, daß die Unfallverhütung eine der vornehmsten Fürsorgepflichten des Unternehmers ist, hatte auch die Leitung unserer Hütte zur Unterstützung der Unfallverhütungsaktion neben anderen Maßnahmen am 31. Oktober 1936 ein Preisausschreiben erlassen. Für die besten Vorschläge zur Verhütung von Unfällen aller Art — auch Verletzungsunfälle waren einbezogen — waren 24 Preise und eine Anzahl Trostprieße ausgesetzt. Das Preisgericht setzte sich aus dem Führer des Betriebes, aus zwei Mitgliedern des Vertrauensrats und aus zwei Unfallverhütungsmännern zusammen. Besondere Bedeutung erhielt das Preisausschreiben dadurch, daß wertvolle Vorschläge auch dem „Reichswettbewerb zur Unfallverhütung“ zugeleitet werden konnten, wenn sie über den Rahmen des Betriebes hinaus allgemeine Beachtung verdienen.

Die Bewertung der Vorschläge durch die Kommission fand noch vor Weihnachten ihren Abschluß, so daß das Ergebnis am 23. Dezember v. J. bekanntgegeben werden konnte. In einer Ansprache im feierlich geschmückten Sitzungssaal des Hauptverwaltungsgebäudes gab der Führer des Betriebes, Direktor Brüninghaus, seiner Freude Ausdruck über die große Anteilnahme der Gefolgschaft an der Unfallverhütungsaktion und besonders auch an dem Preisausschreiben, das eine Reihe beachtenswerter Vorschläge zu Tage gefördert habe.

Namen der Preisträger:

1. Preis: Otto Zwieschhoff, Blechwalzwerk III
2. „ Richard Börner, Zementfabrik
3. „ Wilhelm Türtmann, Elektrotechn. Abteilung

4. Preis: Hans Dorn, Maschinen-Abteilung
5. „ Franz Hammer, Spezialblechwalzwerk
6. „ August Dorn, Meßbüro
7. „ Fr. Somborn, Blechwalzwerk III
8. „ Wilhelm Dange, Blechwalzwerk III
9. „ August Stahl, Eisenbahn
10. „ Er. Garsta, Hauptverwaltung
11. „ Franz Meier, Versuchsanstalt
12. „ Trostpreis: Friedrich Pechold, Versuchsanstalt
13. „ Franz Behrend, Martinwerk I
14. „ Josef Riwall, Hochofen
15. „ Fritz Ulrich, Hauptverwaltung
16. „ Wilhelm Straube, Maschinen-Abteilung
17. „ Wilhelm Batemann, Blechwalzwerk I/II
18. „ Eduard Flachbeck, Drahtverfeinerung
19. „ Walter Bernhardt, Hochofen
20. „ Heinrich Güttler, Steinfabrik
21. „ Karl Heider, Walzwerk IV/V
22. „ Ernst Seidenstücker, Steinfabrik
23. „ Theo Jesse, Martinwerk II
24. „ Wilhelm Lubbeßing, Maschinenfabrik Deutschland
25. „ Emil Wilberg, Lehrwerkstatt

Von den 24 preisgekrönten Vorschlägen sind acht dem „Reichswettbewerb zur Unfallverhütung“ zugeleitet worden.

Die Ausbildung des bergmännischen Nachwuchses auf unseren Schachtanlagen



Unterricht der Bergjungeleute der Kaiserstuhl-Schächte



Schreinerei der Anlernwerkstatt der Kaiserstuhl-Schächte

Die Ausbildung umfaßt in erster Linie die der Bergjungeleute, also der 14- bis 16-jährigen, und dann die der Haueranwärter. Die Ausbildung der Bergjungeleute geht in folgender Weise vor sich:

Maßgebend für die Anlegung sind der Gesamteindruck, der Gesundheitszustand und die Schulzeugnisse. Auf den Altenessener Schachtanlagen wird dabei vom Ausbildungsleiter eine Prüfung vorgenommen, die aber ganz einfacher Art ist; es handelt sich nicht etwa um ein psychotechnisches Verfahren. Der für die Annahme entscheidende Gesichtspunkt ist, ob der sich meldende Junge ein brauchbarer Bergmann zu werden verspricht. Es soll nicht nur ein Stamm, gewissermaßen der Sauerkeit der künftigen Gefolgschaft, ausgebildet werden, sondern der gesamte erforderliche Nachwuchs soll die Ausbildung erhalten. Von den Jungen müssen daher neben körperlicher Eignung so viel Schulwissen und Begabung verlangt werden, daß sie fähig sind, die für die Erlangung des Hauererscheinens erforderlichen Kenntnisse zu erwerben.

Die angenommenen Jungen werden dann während der etwa zweijährigen Ausbildungszeit in möglichst häufigem Wechsel an allen für sie geeigneten Arbeitsstellen über Tage beschäftigt, also auf der Hängebank, am Leieband, auf dem Zechenplatz und im Magazin. Ein Teil der Ausbildung — auf den Kaiserstuhl-Schächten durchschnittlich sieben bis acht Monate, die in den oben genannten zwei Jahren eingegriffen sind, auf den Altenessener Schachtanlagen vier Monate, die sich daran anschließen, und auf Schacht Radbod mindestens sechs Monate am Beginn der Aus-

bildungszeit und dann noch wiederholt kurze Zeit — erfolgt in den Anlernwerkstätten. Solche bestehen auf den Altenessener Schachtanlagen seit 1929, den Kaiserstuhl-Schächten seit 1933 und auf der Schachtanlage Radbod seit 1936. Auf der Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur kommt die Anlernwerkstatt demnächst in Betrieb.

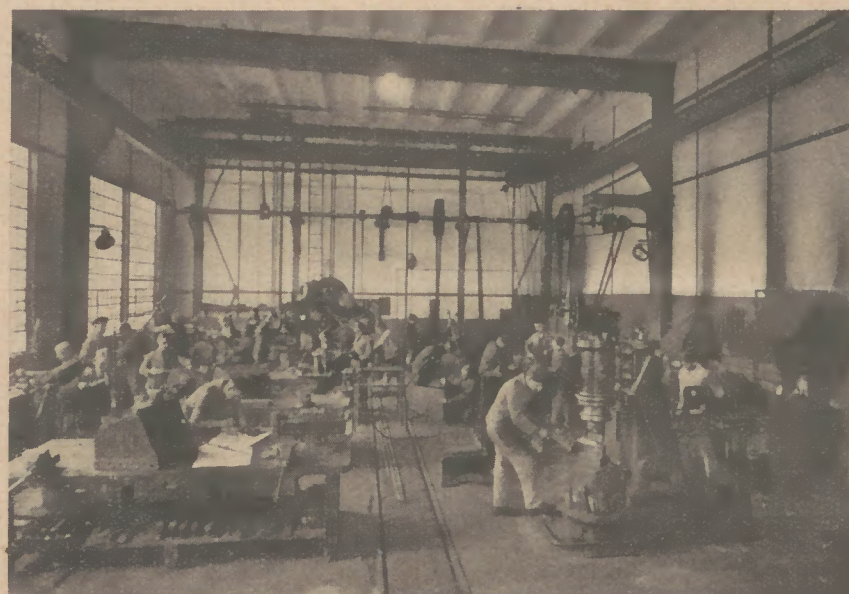
Auf den Kaiserstuhl-Schächten liegt die für beide Schächte bestimmte Anlernwerkstatt auf Kaiserstuhl I, wo geeignete Räume für den Unterricht und für die praktische Tätigkeit freigemacht werden konnten.

Auf den Altenessener Schachtanlagen war zunächst versucht worden, die Ausbildung auf den einzelnen Schachtanlagen durchzuführen. Die gemachten Erfahrungen veranlaßten aber eine Zusammenfassung; diese erfolgte auf Schacht Carl, wo alles Erforderliche infolge Stilllegung des Schachtes als Förderschacht — die dortige Förderung wurde nach Schacht Emil verlegt — in genügendem Umfang zur Verfügung stand.

Alles ist darauf eingestellt, daß es sich in der Anlernwerkstatt nicht darum handelt, die Jungen zum Hauerwerden auszubilden, sondern daß sie Verständnis für die richtige Behandlung der Maschinen und Werkzeuge mit denen der Bergmann täglich umgeht, bekommen haben.

wenn sie nach Vollendung des 16. Lebensjahres in den Grubenbetrieb übergehen. — Sie verfahren die gleichen Schichten wie die Erwachsenen. Die Bezahlung erfolgt nach der Lohnordnung.

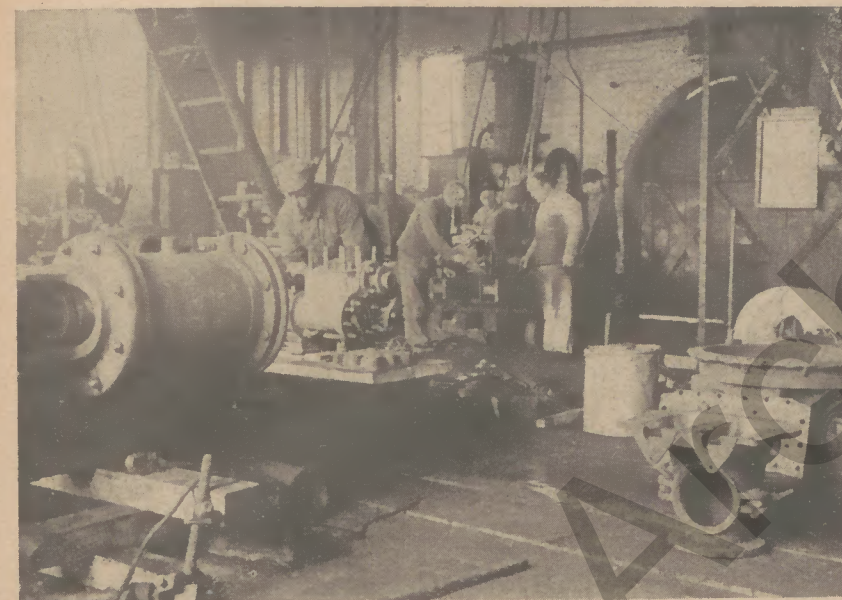
Im Lauf der Werkstattbeschäftigung sind sie nacheinander in der Schlosserei, Schmiede und Schreinerei tätig.



Schmiede und Schlosserei der Kaiserstuhl-Schächte



Leibesübungen der Bergjungeleute der Kaiserstuhl-Schächte



Schlosserei der Anlernwerkstatt der Altenessener Schachtanlagen



Schmiede der Anlernwerkstatt der Altenessener Schachtanlagen

In der Schlosserei helfen sie beim Auseinandernehmen, Reinigen und Zusammensetzen der Maschinen; sie machen Schrauben gängig, schleifen Ventile ein, verpacken Stopfbüchsen, bohren Löcher, dichten Flanschen usw. Insbesondere lernen sie hier die mit Brechluft betriebenen Maschinen — Bohr- und Abbauhämmer, Hölpel, Rutschnmotore, Schrämmaschinen, Ventilatoren, Pumpen usw. — kennen und sind dabei, wenn diese geprüft werden. Die Jungen werden auch in der Bedienung der Luftschlägel unterwiesen. An allen Maschinen, die beschädigt aus der Grube kommen, wird die Art und die vermutliche Ursache der Beschädigung erklärt. In der Werkzeugausgabe werden sie über die verschiedenen Werkzeuge und deren Verwendung belehrt.

In der Schmiede lernen sie in Anpassung an ihre Körperkräfte mit den schweren Werkzeugen umzugehen; sie helfen beim Schärfen des Gezähes, bei der Fertigstellung von Stapelkörben, Stapeltoren, Gegengewichten, Weichen, Schienenlasken usw., sowie bei der Ausbesserung von Förderwagen.

In der Schreinerei werden die Jungen mit den verschiedenen Holzarten und ihrer Verwendung bekanntgemacht; sie lernen Gezähe einstielen, Säge und Hammer, Zange und Beil gebrauchen und helfen beim Zim-

mern des Schachtholzes, sowie bei der Anfertigung von Gezähelisten, Staubstreuz- und Besägnudel-Rästen, Kohlenrollkästen, Staubkränken, Ladeböden und Fahrten, deren Einzelteile unter Anleitung eines Schreiners zugeschnitten werden.

Den Anlernwerkstätten wird soviel für sie geeignete Arbeit überwiesen, daß stets reichlich Beschäftigungsmöglichkeiten vorhanden sind. Als Ausgleich für die zunächst ungewohnte körperliche Arbeit betrei-



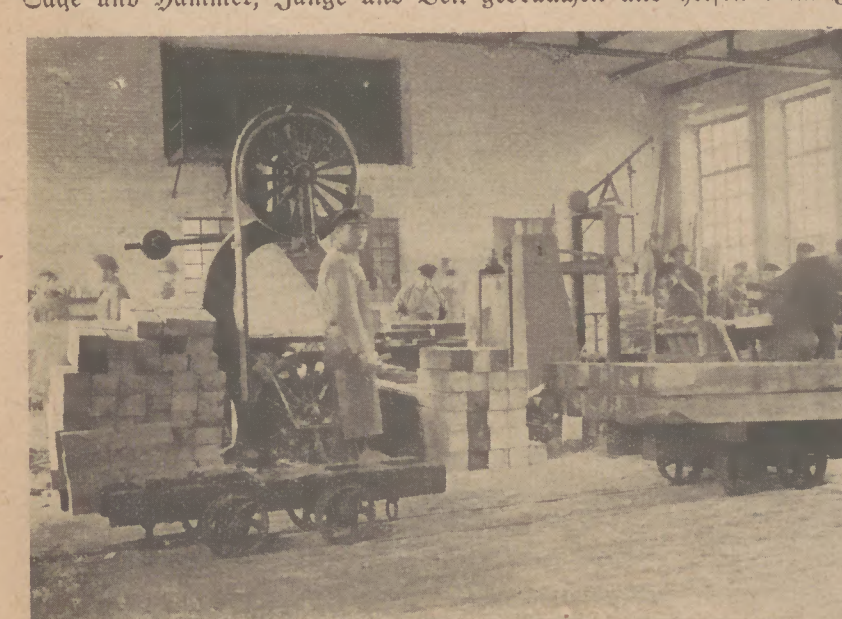
Die Altenessener Bergjungen bei den Freiübungen

ben die Jungen in der Frühpause etwa eine halbe Stunde Leibesübungen, wofür überall Platz und Halle zur Verfügung stehen. Es werden Lauf- und Freiübungen, Bewegungs- und Ballspiele ausgeführt; in den Anlernwerkstätten Kaiserstuhl und Radbod wird auch an Geräten geturnt. In den Sommermonaten werden auch einige Wanderungen unternommen.

Zur Erhöhung des Verständnisses für die Werkstattarbeit werden die Jungen wöchentlich einmal 1½ bis 2 Stunden im Schulraum zusammengekommen. In einfachster Form wird ihnen dort Wesen und Zweck der in der vergangenen Woche ausgeführten Arbeiten, sowie Herstellung,



Bild in die Lehrwerkstatt Radbod



Schreinerei der Anlernwerkstatt der Altenessener Schachtanlagen



Die Jungen beim Unterricht (Radbod)

Handhabung und Behandlung der verwendeten Werkzeuge, ferner die Herkunft und Herstellung, Eigenschaften und Bearbeitung der gebrauchten Werkstoffe erklärt. Ferner werden die im Bergbau über und unter Tage auftretenden Unfallgefahren und deren Verhütung besprochen. Nicht behandelt wird der Stoff, welcher dem Unterricht in der bergmännischen



Die Jungen bei Schlosserarbeiten (Radbod)

Berufsschule zugewiesen ist, zu deren regelmäßigem Besuch jeder Junge gesetzlich verpflichtet ist.

Auf den Kaiserstuhlschächten ist zur Zeit jeder Lehrgang etwa 30, auf den Altenessener Schachtanlagen etwa 60 und auf Radbod etwa 20 Jungen stark. Auf Fürst Leopold-Baldur werden es etwa 15 sein.

In Altenessen sind seit der Zusammenfassung auf Schacht Carl im Jahre 1929 bis jetzt einschließlich des zur Zeit laufenden Lehrgangs 958 Bergjungen durch die Alernerwerkstatt gegangen, so daß dort heute niemand unter 21 Jahren mehr arbeitet, der die Alernerwerkstatt nicht durchlaufen



Antreten zum Turnen (Radbod)

hat. Auf den Kaiserstuhl-Schächten wurden seit 1933 bisher 126 Bergjungen ausgebildet.

Zwischen dieser Ausbildung der Jugendlichen und der bergbehördlich geregelten Hauer Ausbildung liegt die Zeit, in welcher der Minderjährige in der Grube unter besonderer Ueberwachung die Ausübung aller bergmännischen Nebenarbeiten erlernen muß. Es kommen dabei die Tätigkeiten als Bremser, Abnehmer, Aufschieber, Aufnebler, Schlepper, Weichensteller, Hilfsarbeiter bei Zimmerhauern und Maurern, sowie als Seilfahrtmaschinist in Betracht.

Hieran schließt sich die etwa ein halbes Jahr dauernde Hauer Ausbildung an, welche nach den vom Oberbergamt herausgegebenen Richtlinien geregelt ist. Sie findet in besonderen Lehrgängen statt und endigt mit der nach einer Prüfung erfolgenden Erteilung des Hauer Scheins.

Von unserer Weihnachtsausstellung

In unserer Dortmunder Weihnachtsausstellung zeigten wir Arbeiten, die die Mütter für ihre Kinder, unsere Jugendgruppen für die Eltern und die Haushaltungsschülerinnen angefertigt hatten. Die Ausstellung fand in den Räumen unserer Haushaltungsschule statt.



Weihnachtsfeier des MGV. „Hoesch-Köln-Neuessen“

Am Sonntag, dem 27. Dezember vorigen Jahres, fand im festlich geschmückten Saal des Antoniushauses unsere Weihnachtsfeier statt. Nicht nur die Sänger mit den Familienangehörigen waren der Einladung des Vereinsführers restlos gefolgt, sondern auch zahlreiche Freunde und Gönner des Vereins hatten sich den Sangesbrüdern angeschlossen, so daß sogar der vorzüglich gewählte größere Saal sich als zu klein erwies.

Unsere Hauskapelle eröffnete die Feier mit der Melodie „Vom Himmel hoch, da komm ich her...“, die in allen Herzen sogleich die wahre Weihnachtsstimmung erweckte. Das von allen Anwesenden gesungene Lied „O du fröhliche, o du selige“, leitete über zur Ansprache unseres Vereinsführers, Herrn Otto E. h. Seine Worte gipfelten in der Weihnachtsbotschaft „Friede auf Erden...“. Im deutschen Land sei seit vier Jahren dieser Begriff durch einen Mann, den Führer aller Deutschen, zur Wirklichkeit geworden; dadurch sei in jedem Haus unseres Vaterlandes die echte Weihnachtsfreude eingezogen.

Der Kinderchor, zusammengestellt aus dem Nachwuchs unserer Sänger, brachte einige Weihnachtslieder zu Gehör, die tiefe Nachwirkung in uns auslösten und unsere eigene Kindheitszeit in bunten Farben aufleuchten ließen. Der aufgeführte Kinderreigen, bei welchem die kleinen Mädchen als Sendboten des Himmels in Engelsgestalt einhertritten, gaben der Feier eine besondere Weihe. — Die Damen der Sänger wurden mit Kaffee und Kuchen, die Kinder mit Saft und Kuchen bewirtet. Während dieses Schmaus festete eine Verlosung ein, wobei sehr schöne brauchbare Sachen zu gewinnen waren. Leider reichten die 650 Lose bei dem katastrophalen Ansturm nicht aus; denn im Nu waren die Glückstörbchen leer. Nach dem gemeinsam gesungenen Lied „Alle

Jahre wieder...“ erschien, von groß und klein freudig empfangen, der heilige Nikolaus mit Gefolge. Die Begrüßung der Kinder war im allgemeinen freundlich, die der kleinen Sünder etwas rauh, aber doch herzlich; denn diese hatten es mit ihrem vorjährigen Versprechen nicht allzu genau genommen und mußten Rechenhaft ablegen und geloben, das Sündenregister abzuschließen und endlich fleißige und folgsame Kinder in der Schule und im Elternhaus zu werden. Sie haben es mit einer Ueberzeugung getan, wie es eben nur Kinder können. Alle bekamen denn auch eine große, mit knusperigen Sachen gefüllte Tüte. In kurzen Worten dankte der Vereinsführer dem Nikolaus für seinen Besuch und für die schönen Geschenke. Unter den Klängen „O selige Nacht...“ verabschiedete er mit seinem Gefolge, um noch andere Kinder zu beschenken. Gefühlsvoll stimmte unsere Hauskapelle das Lied „Seligste Nacht...“ an, worauf der Kinderchor das Schlußlied „Müde bin ich, geh zur Ruh“ sang.

Wie eine große Familie waren wir wieder einmal beim Kerzenglanz des Weihnachtsbaumes vereint; innerlich froh und zufrieden haben wir den Heimweg angetreten, ein jeder von der Hoffnung befeelt, bei der nächsten Weihnachtsfeier wieder dabei zu sein.

Die Weihnachtsglocken sind verklungen. Ein neues Jahr ist eingeläutet worden. Möge es ein weiteres Jahr des Friedens werden! Freudigen Herzens sehen wir unsere Arbeit fort und „Treue dem deutschen Lied“ soll auch in Zukunft unsere Losung sein!

Der Auftakt unserer diesjährigen Veranstaltungen beginnt mit einem Konzert zum Festen des Winterhilfswerkes in der Kronenburg, am Samstag, dem 27. Februar, abends 8 Uhr. Karten hierfür sind schon jetzt beim Vereinsführer, Werksruf 682, sowie bei allen Sangesbrüdern zu haben.

Löhnungstage unserer Schachtanlagen für das Kalenderjahr 1937

Kaiserstuhlschächte

Samstag, 2. Januar,	11. Abichlag Dezember	
Dienstag, 12. Januar,	I. Abichlag Januar	
Freitag, 22. Januar,	II. Abichlag Januar	und Restlohn Dezember
Dienstag, 2. Februar,	11. Abichlag Januar	
Freitag, 12. Februar,	I. Abichlag Februar	
Dienstag, 23. Februar,	II. Abichlag Februar	und Restlohn Januar
Dienstag, 2. März,	11. Abichlag Februar	
Freitag, 12. März,	I. Abichlag März	
Dienstag, 23. März,	II. Abichlag März	und Restlohn Februar
Freitag, 2. April,	11. Abichlag März	
Dienstag, 13. April,	I. Abichlag April	
Donnerstag, 22. April,	II. Abichlag April	und Restlohn März
Freitag, 30. April,	11. Abichlag April	
Mittwoch, 12. Mai,	I. Abichlag Mai	
Freitag, 21. Mai,	II. Abichlag Mai	und Restlohn April
Mittwoch, 2. Juni,	11. Abichlag Mai	
Freitag, 11. Juni,	I. Abichlag Juni	
Dienstag, 22. Juni,	II. Abichlag Juni	und Restlohn Mai
Freitag, 2. Juli,	11. Abichlag Juni	
Dienstag, 13. Juli,	I. Abichlag Juli	
Donnerstag, 22. Juli,	II. Abichlag Juli	und Restlohn Juni
Dienstag, 3. August,	11. Abichlag Juli	
Donnerstag, 12. August,	I. Abichlag August	
Montag, 23. August,	II. Abichlag August	und Restlohn Juli
Donnerstag, 2. September,	11. Abichlag August	
Montag, 13. September,	I. Abichlag September	
Mittwoch, 22. September,	II. Abichlag September	und Restlohn August
Freitag, 1. Oktober,	11. Abichlag September	
Dienstag, 12. Oktober,	I. Abichlag Oktober	
Freitag, 22. Oktober,	II. Abichlag Oktober	und Restlohn September
Dienstag, 2. November,	11. Abichlag Oktober	
Freitag, 12. November,	I. Abichlag November	
Dienstag, 23. November,	II. Abichlag November	und Restlohn Oktober
Donnerstag, 2. Dezember,	11. Abichlag November	
Samstag, 11. Dezember,	I. Abichlag Dezember	
Mittwoch, 22. Dezember,	II. Abichlag Dezember	und Restlohn November

Seche Radbod

Samstag, 2. Januar,	11. Abichlag Dezember	
Dienstag, 12. Januar,	I. Abichlag Januar	
Freitag, 22. Januar,	II. Abichlag Januar	und Restlohn Dezember
Dienstag, 2. Februar,	11. Abichlag Januar	
Freitag, 12. Februar,	I. Abichlag Februar	
Montag, 22. Februar,	II. Abichlag Februar	und Restlohn Januar
Dienstag, 2. März,	11. Abichlag Februar	
Freitag, 12. März,	I. Abichlag März	
Montag, 22. März,	II. Abichlag März	und Restlohn Februar
Freitag, 2. April,	11. Abichlag März	
Montag, 12. April,	I. Abichlag April	
Mittwoch, 21. April,	II. Abichlag April	und Restlohn März
Freitag, 30. April,	11. Abichlag April	
Dienstag, 11. Mai,	I. Abichlag Mai	
Freitag, 21. Mai,	II. Abichlag Mai	und Restlohn April
Mittwoch, 2. Juni,	11. Abichlag Mai	
Freitag, 11. Juni,	I. Abichlag Juni	
Dienstag, 22. Juni,	II. Abichlag Juni	und Restlohn Mai
Freitag, 2. Juli,	11. Abichlag Juni	
Montag, 12. Juli,	I. Abichlag Juli	
Donnerstag, 22. Juli,	II. Abichlag Juli	und Restlohn Juni
Montag, 2. August,	11. Abichlag Juli	
Donnerstag, 12. August,	I. Abichlag August	
Montag, 23. August,	II. Abichlag August	und Restlohn Juli
Donnerstag, 2. September,	11. Abichlag August	
Montag, 13. September,	I. Abichlag September	
Mittwoch, 22. September,	II. Abichlag September	und Restlohn August
Freitag, 1. Oktober,	11. Abichlag September	
Dienstag, 12. Oktober,	I. Abichlag Oktober	
Freitag, 22. Oktober,	II. Abichlag Oktober	und Restlohn September
Dienstag, 2. November,	11. Abichlag Oktober	
Freitag, 12. November,	I. Abichlag November	
Montag, 22. November,	II. Abichlag November	und Restlohn Oktober
Donnerstag, 2. Dezember,	11. Abichlag November	
Montag, 13. Dezember,	I. Abichlag Dezember	
Mittwoch, 22. Dezember,	II. Abichlag Dezember	und Restlohn November

Altenessener Schachtanlagen

Abichlagszahlungen im Jahre 1937.

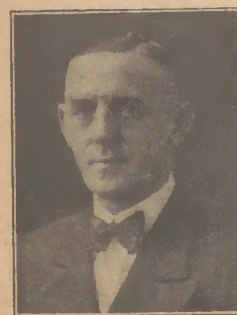
(Die Restlohnzahlungen erfolgen zusammen mit der zweiten Abichlagszahlung.)

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Septemb.	Oktober	November	Dezemb.
3. Zahlung aus dem Vormonat (20. bis 30.)	2.	2.	2.	2.	3.	2.	3.	3.	2.	2.	3.	2.
1. Zahlung für d. laufenden Monat (1. bis 10.)	13.	12.	12.	13.	13.	12.	13.	13.	13.	13.	12.	13.
2. Zahlung für d. laufenden Monat (11. bis 20.)	22.	23.	23.	23.	22.	23.	23.	23.	23.	22.	23.	22.

Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur

Monat	1. Abichlagszahlung	2. Abichlagszahlung und Restlohn	3. Abichlagszahlung
Dezember	—	—	2. 1. 37
Januar	12. 1. 37	22. 1. 37	2. 2. 37
Februar	12. 2. 37	23. 2. 37	2. 3. 37
März	12. 3. 37	23. 3. 37	2. 4. 37
April	13. 4. 37	23. 4. 37	30. 4. 37
Mai	12. 5. 37	22. 5. 37	2. 6. 37
Juni	12. 6. 37	22. 6. 37	2. 7. 37
Juli	13. 7. 37	23. 7. 37	3. 8. 37
August	13. 8. 37	24. 8. 37	2. 9. 37
September	11. 9. 37	22. 9. 37	2. 10. 37
Oktober	12. 10. 37	23. 10. 37	3. 11. 37
November	12. 11. 37	23. 11. 37	2. 12. 37
Dezember	11. 12. 37	22. 12. 37	3. 1. 38

Belohnung für Unfallverhütung



Wilhelm Dumat

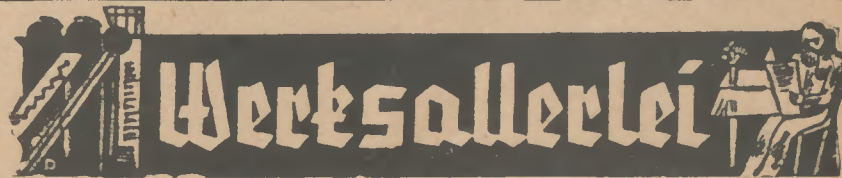
Am 22. Oktober 1936 ereignete sich in unserem Walzwerk V folgender Unfall: Der Walzer B. war hinter der Triowalze beschäftigt, als ein schief aus der Walze kommender Stab ihn traf und so Boden warf. Er fiel so unglücklich, daß er unter den Stab zu liegen kam.



Wilhelm Rudolph

Zufällig hatten die beiden Walzer Wilhelm Dumat und Wilhelm Rudolph diesen Vorfall beobachtet. Schnell eilten sie dem Verunglückten zu Hilfe, und es gelang ihnen unter eigener Lebensgefahr diesen aus seiner gefährlichen Lage zu befreien und in Sicherheit zu bringen. Die Hilfeleistung erfolgte so schnell, daß B. mit leichteren Verletzungen davonkam.

Die Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft sprach diesen beiden Männern für ihre Rettungstat ihre besondere Anerkennung aus und ließ ihnen eine Belohnung überreichen.



Bekanntmachung der Betriebskrankenkasse

Nach § 25a der Satzung hat die Betriebskrankenkasse von den Krankenhauskosten für Angehörige unserer Mitglieder bisher 66 2/3 Prozent, d. h. zwei Drittel, übernommen.

Nach Beratung im Beirat hat sich die Kassenleitung entschlossen, diesen Betrag auf 75 Prozent, d. h. auf drei Viertel, zu erhöhen; ein Familienvater, der einen Angehörigen ins Krankenhaus bringen muß, braucht also in Zukunft nicht mehr wie bisher 1/4, sondern nur noch ein Viertel zuzahlen.

Das Oberversicherungsamt hat seine Zustimmung erteilt; die Maßnahme tritt vom 1. Januar 1937 an in Kraft; vor diesem Zeitpunkt laufende Fälle werden jedoch von der Minderung nicht berührt.

Bekanntmachung

Die Auszahlung der Invaliden- und Witwen-Unterstützungen für den Monat Januar findet am Freitag, dem 29. Januar 1937, statt.

Unsere Jubilare

Ihr fünfundzwanzigjähriges Dienstjubiläum feierten: Tagesobermeister Friedrich Höflisch, Thomaßwerk, am 1. 1. 37; Elektromonteur Artur Henn, Elektrotechn. Abt., am 1. 1. 37; Zimmerbauer Heinrich Farwid, Schacht Radbod, am 2. 1. 37; Büroangestellter Hermann Auf, Schacht Radbod, am 3. 1. 37; Uebergabehelfer Heinrich Schroeder, Eisenbahn, am 4. 1. 37; Maschinist Heinrich Winkelhake, Schacht Radbod, am 4. 1. 37; Rangiermeister Jakob Beder, Eisenbahn, am 12. 1. 37. Wir wünschen allen Jubilaren noch viele Jahre kameradschaftlicher Zusammenarbeit und rufen ihnen ein herzliches „Glückauf“ zu.

Goldene Hochzeit



Das seltene Fest der goldenen Hochzeit konnte am 1. Januar 1937 der vierzig Jahre auf unserem Werk tätig gewesene Invalide Karl Schänzer mit seiner Ehefrau Auguste geb. Gruhn feiern. Zwei Söhne und drei Schwiegersöhne sind heute noch auf unserem Werk beschäftigt.

Mit dem Jubelpaar feiern eine stattliche Zahl Kinder und Enkel das seltene Fest.

Auch wir bringen dem Jubelpaar unsere besten Wünsche dar.

Familiennachrichten

Gefährlichkeiten:

Schacht Radbod: Friedrich Ramolla mit Margarethe Dönges; Wilhelm Wiesner mit Ottilie Bergha.
Schacht Fürst Leopold-Baldur: Theodor Rentmeister mit Elisabeth Robatschewski.

Geburten:

Ein Sohn:
Schacht Radbod: Theodor Schulenberg und Frau Anna geb. Höfcher, am 4. 1. 37 — Heinrich.
Schacht Fürst Leopold-Baldur: Otto Kraska und Frau Luise geb. Zuhrt, am 23. 12. 36 — Günther;
Paul Rentmeister und Frau Elisabeth geb. Kleine-Buchmann.
Eine Tochter:
Schacht Radbod: August Müller und Frau Maria geb. Höfcher, am 26. 12. 36 — Christel.

Sterbefälle

Hütte Dortmund: Franz Bollner, Walzwerk III; Josef Knorr, Maschinenabteilung; Gottlieb Henzel, Maschinenabteilung.
Schacht Radbod: Jünger, Tochter des Gefolgschaftsmitgliedes Heinrich Gronau; Rolf, Sohn des Gefolgschaftsmitgliedes Arthur Wagner.
Schacht Fürst Leopold-Baldur: Gefolgschaftsmitglieder Johann Medeboldt und Richard Reptner; Franz, Sohn des Gefolgschaftsmitgliedes Bernhard Hemming.
Ruhest in Frieden!

In der Kleingartenanlage „Hafenwiese“ an der Schützenstraße sind einige Gärten an Gefolgschaftsmitglieder zu vergeben.
Bewerber wollen sich im Viegenschaftsbüro der Abteilung VI, Hauptverwaltung, melden.

Wohnungs- tausch

Biete: Zwei Zimmer, abgeschlossene erste Etage, Kesselstr.
Suche: Zwei Manfardenzimmer, billige Miete.

Biete: Vier Zimmer, abgeschlossene, Waschküche und Trockenboden, Miete 48,75 RM., Stahlwerkstraße.
Suche: Drei Zimmer, abgeschlossene.

Biete: Zwei Zimmer, Stahlwerkstraße.
Suche: Zwei Zimmer.

Mietgejudje

Suche
Drei-Zimmer-
Wohnung
zu mieten.
Brädelers Straße.

Bermietungen

Freundlich
möbliertes Zimmer
in ruhigem, abge-
schlossenem Haus an
Herrn zu vermieten.
Borstelstraße.

Beizbares
möbliertes Zimmer
zu vermieten.
Stahlwerkstraße.

Großes leeres
Zimmer
zu vermieten.
Stahlwerkstraße.

Kaufgejudje

Tiefbaunderwagen
gut erhalten, zu kau-
fen gesucht.
Altenstraße.

Verkäufe

Schankelpferd
zu verkaufen.
Brädelers Straße.

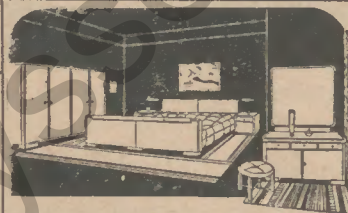
Aganlanmantel
auf Seide, Maharbeit
Größe 56.
Friedrichstraße.

Gut erhaltener br.
Zimmerofen
mit Zubehör zu ver-
kaufen.
Zu erfragen bei
der Wertspfleger.

Wenig gebrauchter
Kinderwagen
(moderne Bauart)
und Korbbett
zu verkaufen.
Düneburger Straße.

Gut erhaltenes
Kinderbett
mit Rollmatratze für
5 RM. zu verkaufen.
Geßliche Straße.

Gut erhaltenes
Kinderbett
zu verkaufen.
Osternstraße.



Gute und preiswerte
MODERNE MOBEL
bekommen Sie bei

Möbel-Kowalski

Dortmund, Bornstraße
Annahme von Ehesstandsdarlehen

LEDER-HELFMEIER

Altenessen, ev. Kirche gegenüber

Bekannt für preiswerte

Qualitätsware

Einkaufsbeutel, Koffer, Tornister

Sämtliche Lederwaren

Verkaufsstelle der RZM. der NSDAP.

Stahl-Becken
Stahlfeder-
u. Auflage-
Schlitz in alle Katal. & Eisenmöbelfabrik Stahl/74

Tapeten, Farben, Lacke, Glas
kaufen Sie preiswert bei Rob. Siebold

nur Oestermarsch 74-76, im Lichtspielhaus Assauer
Besichtigen Sie bitte unsere Schaufenster

Inszenieren bringt Gewinn!



NSU-D-RAD VEREINIGTE FAHRZEUGWERKE AG. NECKARSULM/WÜRTT.

Fahrräder ab 25.— RM. Sport- und Rennräder
ab 40.— RM. Beleuchtungen in allen Preis-
lagen. Roller und Kinderräder.

Dortmund
Münsterstr. 56
Josefskirche gegenüber



Fahrräder
gut und billig
Sämtliches
Zubehör

Ersatzteile
Neuzeitliche
Reparatur-
Vernickelungs-
und Emaillier-
Werkstatt

H. Grewe
Osternmarsch 38

Bettfedern
Strep- und
Daunendecken
eigener Anfertigung
Bett-Inlett
Sehr günstig
von der

Sächsische
Bettfedern-
Fabrik
Paul
Hoyer

Delitzsch 46
Provinz Sachsen
Muster u. Preisliste umsonst

Militär-

Drellhosen oder
-Röcke 1,30, Mo-
leskin-Hosen oder
-Röcke 1,60, Schu-
po-Breecheshosen
schwarz 4,25, Leder-
gamaschen 3,50,
alles gut erhalten
u. in stand gesetzt.
R. Habermickel & Co.
Düsseldorf 272
Preisliste frei.

Neue Gänsefedern

Zum Selbststreifen, mit Daunen,
doppelt gewaschen u. gereinigt,
1/2 kg 1.50, beste Qualität 2.50,
Gänse 1/2-Daunen weiß 3.50,
5.-, 1a 5.50, Gänsefedern weiß
7.-, 8.-, füllkräftige Bettfedern
halbw. 3.25, Gänsefedern weiß 4.25,
sehr zart u. weich 5.25, 1a 6.25. Preisw.
Garantie-Inlette. Vers. p. Nachn., ab
2 1/2 kg portofr. Garant. f. reelle, staubfreie
Ware. Nehme Nichtgefallendes zurück.
Paul Wodrich, Gänsefedern-
wäscherei, Neutrebbin 136. Oderbr.

Spielwaren

gut und preiswert im
Puppenparadies Marie Sander
Markt 9, gegenüber dem Rathaus

Fahrräder

fabrikneu, m. Garant. ab 28,—
Ballonräder, s. stabil, ab 34,—
Herrenrad, Muffen-
lötlung, ab 34,—
Spezialrahmen . . . ab 9,50
Decken ab 1,25
Schläuche ab 0,60

Wilhelm Voß
jetzt: Münsterstr. 72
In den früheren Räumen von Wleck

RADIO

übernehme Ihre veraltete Anlage zum
kommissionarischen Verkauf, Repara-
turen — Modernisieren schnellstens.
Postkarte genügt.

RADIO-Strassert

Dortmund
Schleswiger Straße 14 :: Fernruf 3708

Reelle Bezugsquelle Neue Gänsefedern

mit Daunen, ungerissen, doppelt gereinigt
1/2 kg 2.—, allerbeste Qualität 2.50, weiße
Halbdaunen 3.50, 5.- u. 5.50, gereinigte,
gerissene Federn mit Daunen 3.25 u. 4.25,
hochpr. 5.25, allerfeinste 6.25, 1a Voll-
daunen 7.- u. 8.— Für reelle, staubfreie
Ware Garantie. Vers. geg. Nachn. ab 2 1/2 kg
portofrei. Pa. Inlette mit Garantie billigst.
Nichtgefall. auf meine Kosten zurück.
Willy Mantouffei, Gänsefedern-
Neutrebbin 61 b (Oderbr.).
Größtes Bettfedern-Versandgeschäft 400
Oderbruches Stammhaus gegr. 1858.

Für 29.—
Reichsmark ein Fahr-
rad mit Garantie und
Freilauf-Rücktrittbremse.
Original Stricker mit Außen-
lötlung, komplett RM. 36.—.
Katalog über Fahrräder u. Lampen frei
E. & P. Stricker, Fahrradfabrik
Brackwede-Bielefeld 472



Was Muskator alles bietet
die praktischen Legetabel-
len, das reichhaltige Gefü-
gelbuch, die interessante
Muskator-Zeitung, Film-Vor-
träge, kostenlose Untersu-
chungen und Beratungen.
Das sind doch große Vor-
teile. Wichtiger ist aber,
daß Muskator-Futter richtig*)
gegeben wird.

*) «halb und halb» d.h.:
zur Hälfte Muskator-
Legemehl. Es ist eiweiß-
reicher, viel billiger und
bringt noch mehr Eier.

Muskator

Ankauf aller Rohfelle

zu besten Leipziger Tagespreisen sowie
Gerben, Färben und Verarbeiten zum
schönsten Pelzschmuck billig. Vereins-
Sammelstellen besonderen Rabatt.
Deutsches Geschäft, Anfragen lohnen!
Fellhandlung Max Gogisch,
Leipzig C 1, Nikolaistraße 12/14

Der elegante Maßanzug

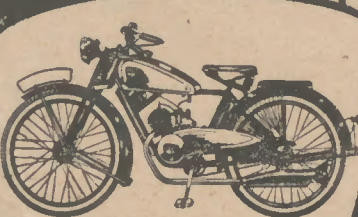
aus der Werkstatt

Hans Sieger

Dortmund, Brückstraße 54 I.

für kluge fahrer

NSU baut Motorräder und Fahrräder. Aus dieser
doppelten Aufgabe weiß NSU, wie ein Motor-
fahrrad sein muß. • So entstand NSU-QUICK,
die 100 ccm-Maschine. • Für kluge Fahrer NSU-
QUICK, die prachttvolle 100 ccm-Maschine.



QUICK

kostet nur **290** MARK
MOTOR-GETRIEBE-RAHMEN-ALLES VON NSU