

WERKS ZEITUNG

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE A.G.

DUISBURG-HAMBORN

15. JAHRGANG

NUMMER 17

11. DEZEMBER 1942

Wo starke Herzen sind

Ein vierter Jahreswechsel im neuen Weltkrieg wird jeden von uns zu besonderem Nachdenken bringen. — Hinter uns liegen drei Kriegsjahre voller militärischer Erfolge an allen Fronten, aber auch voll aufopfernder Arbeit in unseren Betrieben. Aus Kampf und Arbeit erwachsen Geschehnisse von weltgeschichtlicher Bedeutung, wie sie kaum jemals eine Generation vor uns erlebt hat. In diesen drei Kriegsjahren durchlebten wir gemeinsam Zeiten höchsten Siegesstolzes wie Zeiten dramatischster Spannungen. Jeder einzelne von uns wurde aber auch wohl durch Sorgen um Gesundheit und Leben geliebter Menschen ebenso wie durch die kleinen Sorgen des Alltags bedrückt.

Zurückschauend will uns heute bereits manches von dem, was wir erlebten, viel unwichtiger und unbedeutender erscheinen als in dem Augenblick, da wir noch mitten darin standen. Schon jetzt lernen wir erkennen, daß es sich bei alledem nicht um unzusammenhängende Einzeldinge, sondern um Geschehnisse handelt, die irgendwie schicksalhaft miteinander verkettet sind. Schon beginnen wir zu fühlen, welche tieferen Sinn es für unser Volk hat, daß wir jetzt nochmals durch diese schweren Kriegsjahre hindurch müssen.

So sollten wir gerade zu Beginn eines neuen Jahres einmal unseren Blick von den Einzelgeschehnissen lösen und das Ganze mit den darin wirkenden Kräften zu erschauen versuchen. Dadurch wird dann dieser Blick nicht nur klar, sondern das Herz auch stark werden.

Deutschland ist von der Vorsehung in den Brennpunkt des großen Kampfes zwischen Gold und Arbeit gestellt worden. Mit seinem Sieg wird die Entscheidung darüber fallen, ob die Welt künftig vom kalten, gefühllosen Gold oder vom Menschen mit seinem lebendigen Schaffen beherrscht wird. In diesem Kampfe steht uns als Gegner alles das gegenüber, was mit Hilfe des teuflischen Goldes andere für sich schaffen lassen möchte.

Gleichzeitig aber ringen in diesem Kampfe zwei Weltanschauungen miteinander, die im Sonnen-

rad des Hafenkreuzes und im Sowjetstern ihren symbolischen Ausdruck gefunden haben. Zwei Welten setzen sich hier auseinander: die Welt des Lichtes mit der Welt der Dunkelheit — die der Kultur mit der des Primitiven — die des Leistungsmenschen gegen die der stumpfen Masse. So fanden sich in diesem Kampf gegen uns selbst Gegensätze, wie England/Amerika und Sowjetrußland sie darstellen, zu gemeinsamem Handeln.

Schlachtenlärm und über den Wolken von Qualm und Rauch hier doch noch größere Gewalten. Ihr Sieg oder ihre Niederlage wird von zukunftsentscheidender Bedeutung für die Welt, für Deutschland, aber auch für jeden einzelnen unter uns sein.

Und wer wird in diesem Ringen Sieger bleiben? Die rein materialistische Folgerung, daß letztlich der Sieg der größeren Zahl der Kämpfer, der besseren technischen Ausrüstung und der größeren

wirtschaftlichen Kraft zufalle, ist längst überholt. Mächten doch gerade in den letzten Monaten vor dem Jahreswechsel unsere U-Boote einen recht dicken Strich durch diese Milchmädchenrechnung unserer Gegner.

Der richtigen Antwort auf diese Frage kommt schon die Auffassung bedeutend näher, daß das Volk Sieger bleiben wird, welches ein Übergewicht an Kämpfern hervorbringt, die in absoluter Opferfreudigkeit und in restloser Hingabe zu jedem Wagnis und zu jeder großen Tat bereit sind. Solche Kämpfer stehen heute weit hin sichtbar in unseren Reihen — nicht nur an der Front, sondern auch in unseren Betrieben. Denn zum erstenmal seit Beginn dieses Entscheidungskampfes ist jetzt eine

Bewegung dem Schoße des volklichen Lebens entstiegen, die von einer im Blute wurzelnden Welt-

anschauung getragen, zugleich aber auch im Rahmen stärkster militärischer Kraftentfaltung von fanatischen Anhängern dieser Bewegung verteidigt wird. Der sicherste Garant des Sieges aber ist darüber hinaus der Glaube des ganzen Volkes, nicht nur für eine große gerechte Sache, sondern auch für eine ewige sittliche Idee zu kämpfen. Denn hinter der militärischen Kraft an der Front und den technischen Leistungen in unseren Betrieben müssen stets noch große und starke sittliche Werte stehen, die erst ein ganzes Volk zur letzten Hingabe befähigen.

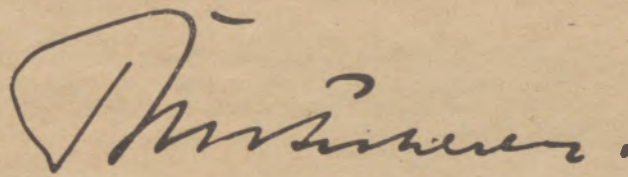
So wird der Sieg unser sein, wenn wir auch im kommenden Jahr unseren Glauben und starke Herzen behalten.

Allen Gefolgschaftsmitgliedern sage ich Dank und Anerkennung für ihre bisherigen außergewöhnlichen Leistungen.

Wenn auch das kommende Jahr uns noch größere Aufgaben stellt als das verflossene, so wird ein eiserner Wille erreichen, daß den höheren Anforderungen gesteigerte Leistungen gegenüberstehen. Denn wir kennen nur ein Ziel: den Endsieg.

Allen Werkstatkameraden draußen im Felde und in der Heimat gelten meine herzlichsten Grüße sowie die besten Wünsche zum Weihnachtsfeste und Neujahr.

Duisburg-Hamborn, im Dezember 1942



Dieser Weltkampf hat aber nicht erst mit Kriegsbeginn 1939/40, sondern bereits in den Augusttagen 1914 begonnen. Heute, da er auf seinem dramatischen Höhepunkt angelangt ist, wird uns aber erst der tiefere Sinn dieses nun fast dreißigjährigen Ringens voll bewußt. So ist auch im Laufe dieser Zeit an Stelle des ritterlichen Kampfes der waffenfähigen Jugend eines Volkes von einst heute der totale Krieg getreten, der auch Frauen und Kinder nicht mehr schont und das gesamte Leben der Völker zutiefst aufwühlt.

Wenn sich dann an Don und Wolga die kämpfenden Heere ineinander verheizen, wenn in Nordafrika die Panzerarmeen aufeinanderprallen, oder auf den Meeren die von der U-Boot-Waffe getroffenen Schiffe zerbersten, so ringen über allem

Bei den Rangierern unserer Eisenbahn

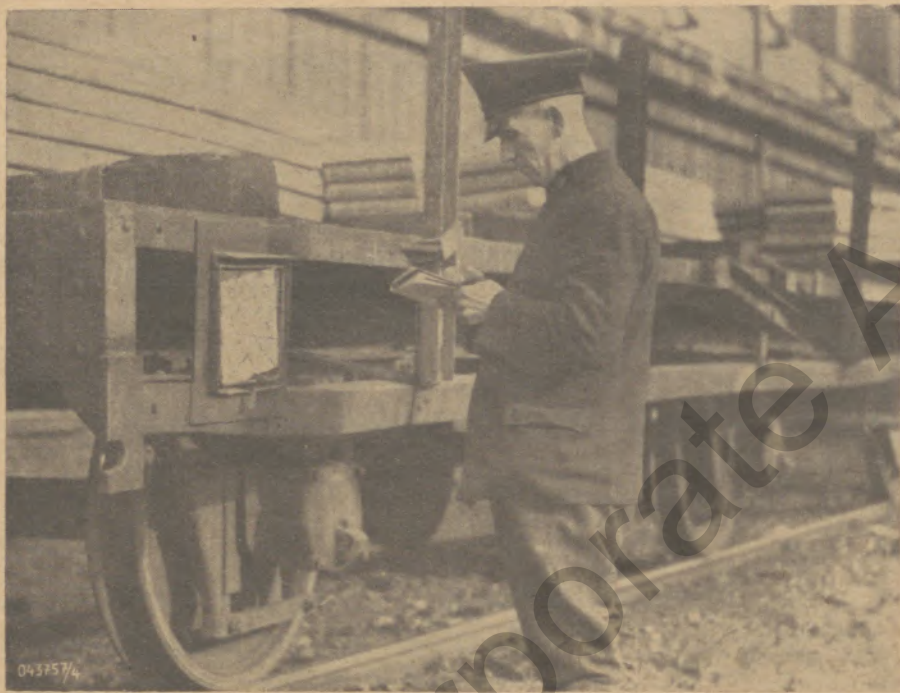
Es bereitet wirklich keine Mühe, unsere Rangierer an ihren Arbeitsplätzen aufzufinden. Überall, wo große Werksanlagen stehen, an allen Produktionsstätten, treffen wir die Männer in ihren blauen Uniformen an. Durch ihren Einsatz sorgen sie in erster Linie dafür, daß das in zähem Fluß ersmolzene Eisen, der in den Stahlwerken hergestellte Stahl, die Produktion der Walzwerke, wie überhaupt alles, was in harter Arbeit fertiggestellt wird, möglichst bald seinen Bestimmungsort erreicht und daß es ferner den einzelnen Produktionsstätten nicht an den nötigen Rohmaterialien mangelt. Es ist also gleichgültig, wohin wir uns zunächst wenden, und wenn wir nun zufällig bei unserem Rundgang auf der Hochbahn der Hochöfen der Thysenhütte beginnen, so hat dies nicht etwa einen besonderen Grund. Während dort eine lange, mit verschiedenen Erzsorten hoch beladene Wagenreihe entladen wird, rollt schon wieder ein neuer Erzzug heran. Der Meister auf der Hochbahn ist dafür verantwortlich, daß jede Erzsorte auch in den für sie bestimmten Bunker kommt und keine Verwechslungen zu Störungen im Hochofenbetrieb führen. Wir wundern uns deshalb, daß der Meister die mit dem Zug eingetroffenen Rangierer mit großer Selbstständigkeit ihrer Arbeit walten läßt. Mit erstaunlicher Sicherheit gibt der Rangiermeister dem Lokführer Signale, läßt die verschiedensten Erzsorten in die sehr lange Reihe der Bunker entladen, und es scheint ihm direkt unmöglich zu sein, daß durch einen Irrtum Unheil angerichtet wird. In kurzen Abständen gibt er immer wieder von neuem Signale und überhört dabei mit sicherem Blick die gesamte Entladearbeit. Schließlich ist der Rangiermeister kein Hochöfner, und das Rangieren an sich verlangt doch bereits auf den schmalen Stegen zwischen den einzelnen Bunkerreihen allerhand Aufmerksamkeit — so denken wir, als wir den flotten und sicheren Ablauf des Entladens verfolgen. Der Rangiermeister selbst zerstreut, aber schon sehr bald unsere Bedenken. In kurzer Unterhaltung überzeugt er uns von seinen Material- und Ortskenntnissen. „Wohin sollte es führen, wenn der Rangiermeister fast bei jedem Wagen erst einmal nachfragen müßte, in welchen Bunker dieser zu entladen ist? Das Entladen würde dann viel zu viel Zeit beanspruchen, und letzten Endes würde das Tempo der Produktion hierunter zu leiden haben“, so erklärt uns der Rangiermeister, und seine Kameraden auf der Hochbahn können dies nur bestätigen. Material- und Ortskenntnisse, die, wie wir es schon an dem einen Beispiel von der Hochbahn der Hochöfen ersehen, häufig recht umfangreich sein müssen, bilden also neben dem eigentlichen Berufswissen des Rangierers wichtige Voraussetzungen für sein erfolgreiches Schaffen. Die Rangierer, und zwar ganz besonders der Rangiermeister selbst, müssen imstande sein, die einzelnen Wagen der ihnen anvertrauten Züge in möglichst

kurzer Zeit den Ablade- und Beladestellen der verschiedenen Betriebe zuzuleiten, damit die Wagen nicht allein baldigst entladen, sondern auch auf schnellstem Wege der weiteren Verwendung wieder zugeführt werden können.

Wie der Rangiermeister mit seinen Rangierern sich einsetzen müssen, um die ihnen gestellten Aufgaben zufriedenstellend zu lösen, erleben wir, wie schon angedeutet, nicht nur am Hochofen, sondern in jedem Betrieb. Von der Hochbahn gehen wir deshalb nun zu den Stahl- und Walzwerken. Auf den zahlreichen Gleissträngen des Thomaswerkes herrscht gerade wieder lebhafter Betrieb. Eine lange Wagenreihe ist soeben eingetroffen und soll austrangiert werden. Der Rangiermeister, der die

von den Rangierern behende entkuppelten Wagen, so daß das Rangiergehäfte schon in verhältnismäßig kurzer Zeit abgewickelt ist. Lokomotive und Rangierpersonal widmen sich dann gleich wieder an anderer Stelle ihres Bezirkes neuen Aufträgen. Ähnlich wickelt sich der Rangierbetrieb in dem Martinwerk ab, das anschließend unseren Weg kreuzt. Dort wird uns noch besonders deutlich, von welcher Wichtigkeit es für eine flotte Abwicklung des Rangierens ist, wenn von den Arbeitskameraden der Betriebe selbst darauf geachtet wird, daß die Gleise stets weitgehend frei und sauber gehalten werden.

Ein neues Bild erleben wir in einem unserer Walzwerke. Der Rangiermeister hat dort einen langen Zug zusammengestellt und zur Waage gebracht. Bevor die beladenen Güterwagen ihren Bestimmungsorten zurollen, muß nämlich noch das Ladegewicht eines jeden Wagens überprüft werden. Jeweils zwei Wagen werden zugleich auf die Waage gedrückt. Die Wagenreihe ist diesmal so lang, daß die schrillen Signale des Rangiermeisters nicht bis zum Lokführer dringen können. Zur gegenseitigen Verständigung dient deshalb in diesem Falle eine Lichtsignalanlage, die der Rangiermeister betätigt. Infolge der Länge des Zuges ist es aber nun wirklich nicht leicht, die Signale so zu geben, daß der Lokführer nicht zu kräftig drückt und einzelne Wagen etwa über die Waage hinauslaufen. Der Rangiermeister muß deshalb schon allerhand Fingerpikengefühl besitzen, um in der Lage zu sein, die beim Abstoßen und beim gleich darauf wieder plötzlichen Bremsen der Lokomotive jeweils zwischen den einzelnen Wagen entstehenden kleinen Lücken, die insgesamt je nach Länge des Zuges etliche Meter Fahrt ausmachen, richtig abzumessen und beim Einstellen der Signallichter



Der Rangiermeister schreibt den Ablaufzettel

verschiedenen Entladestellen kennt, überlegt kurz, wie für jede Entladestelle nun am besten die einzelnen Wagen aus dem Zug herausgeholt werden können und gibt dann gleich seine Anweisungen. In wenigen Augenblicken sind von den Rangierern einige Wagen entkuppelt, und der Rangiermeister gibt hierauf mit der Signalpfeife und dem Arm dem Lokführer des Zuges das Zeichen, seine Maschine in Bewegung zu setzen. Schrill überläßt die Signalpfeife das aus der mächtigen Halle des Thomaswerkes zu uns herüberbraulende Aufheulen des Frischwindes. Aus den Kaminen schlagen schmutzig-gelbe Rauchwolken, die, vom straffen Herbstwind zerfetzt, weitergetrieben werden, so daß sie bald im häßlichen Dunstschleier des heftigen Staubregens verschwinden. Die Rangierer kümmern sich alles nicht, auch scheinen sie es kaum noch zu merken, daß der Regen ihnen bereits die Kleidung durchnäßt. Ungeachtet der Launen des Wettergottes erfüllen sie ihre Pflicht. Weichen werden umgelegt, immer wieder zieht und drückt die Lokomotive nach den Zeichen des Rangiermeisters die

auch entsprechend berücksichtigen zu können. Dem Lokführer wäre es sonst ja nicht möglich, stets im rechten Augenblick den Zug wieder zum Stehen zu bringen. Wagen, bei denen das Gewicht nicht stimmt, werden in ein besonderes Gleise austrangiert und nachher wieder zu den Beladestellen zurückgebracht. Ist schließlich der gesamte Zug gewogen, dann kann eine Lokomotive des Rangierbahnhofes ihn abholen, und die Walzwerksloks begibt sich mit den Rangierern erneut in den Betrieb, wo immer wieder neue Aufgaben ihrer harren. Vom Rangierbahnhof hat die Lokomotive ihre eigenen Rangierer mitgebracht. Während der Rangiermeister nun zunächst an Hand des an jedem Wagen angebrachten Zettels, auf dem u. a. der Bestimmungsort der Ladung eingetragen ist, den sogenannten Ablaufzettel fertig macht, nach dem später im Stellwerk die Weichen des Rangierbahnhofes gestellt werden, kuppeln die Rangierer den Zug. Daß diese Arbeiten besonders bei langen Zügen eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen, ist erklärlich, und wir müssen deshalb schon etwas war-



Der Rangiermeister gibt das Zeichen zum Vorziehen



Der Rangierer beim Kuppeln der Wagen



Aufn. (4): Werkphoto (Schön)

Der Hemmschuhleger

ten, bis der Rangiermeister den Zug dem nächsten Stellwerk meldet, das dann so bald wie möglich das Signal für freie Fahrt zum Rangierbahnhof gibt. Dort angekommen, kann gleich zum Ablaufberg gefahren werden, so daß der Zug in kürzester Frist entsprechend der Bestimmungsorte der einzelnen Wagen austrangiert ist. Beim Austrangieren sind jetzt auch Hemmschuhleger mit eingeschaltet. Glink und geschickt, gleichfalls ungeachtet des sie belästigenden Regens, legen sie die Hemmschuhe auf die Gleise auf und forrrieren auf diese Weise, so weit es notwendig ist, die Geschwindigkeiten der von der hydraulischen Gleisbremse bereits abgestoppten Wagen. Ohne starken Aufprall setzt sich so mit erstaunlicher Geschwindigkeit in den verschiedenen Gleisen Wagen an Wagen. Meistens dauert es dann nicht lange, bis die Gleise wieder leer und die Wagenreihen ihren endgültigen Bestimmungsorten zugeführt sind. Daß alles sich so reibungslos abwickeln kann, ist zum wesentlichen Teil der Arbeit der Rangiermeister mit ihren Rangierern zu danken, die sich, der Bedeutung ihrer Pflichten bewußt, Tag und Nacht, überall, an allen Produktionsstätten eingeschaltet halten und so zu ihrem Teil zur Erreichung und Auswertung einer guten Gesamtleistung unserer Gefolgschaft beitragen. Erwähnt sei abschließend noch, daß die Arbeit der Rangierer, von der sich noch sehr viel berichten ließe, besonders jetzt im Kriege infolge der Verdunkelungsmaßnahmen während der Nacht noch wesentlich schwieriger ist. Durch erhöhte Aufmerksamkeit und verstärkten Einsatzwillen wissen unsere Rangierer aber auch dieser Schwierigkeiten Herr zu werden. Der Wille zur Leistung, die mithilft, den endgültigen Sieg unserer Waffen zu erringen, gibt den Ausschlag.

L. M.

Ehrentafel

Obergesfreiter Edmund Garstedt (Jur. II, Th.) wurde mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse ausgezeichnet. Das E. K. II und das Panzer-Sturmabzeichen erhielt Obergesfreiter Georg Thomas (Martinw., RM.). Soldat Anton Walkowiak (Werkzeugm., Th.) erhielt gleichfalls das E. K. II und das Verwundetenabzeichen. Das Kriegsverdienstkreuz II. Klasse mit Schwertern sowie die Ostmedaille erwarb bei gleichzeitiger Beförderung zum Stabsgefreiten Hermann Plikat (Walzw. I, Th.). Heinrich Klein (E. B. B., Th.) wurde zum Gefreiten befördert und erhielt das Infanterie-Sturmabzeichen, das Verwundetenabzeichen und die Ostmedaille. Die Ostmedaille erhielten außerdem Gefreiter Erich Börsch (Mech. Werkst. N. S.) und Richard Stöhr (So., H.), der auch zum Unteroffizier befördert wurde. Ferner wurden befördert: Hermann Lindhorst (So., RM.) zum San.-Feldwebel, R. Wetterberg (M. B. II, Th.) zum Truppführer, Wilhelm Kuhn (So., S. B.) und Ludwig Richter (El.-Betr. I, Th.) zu Gefreiten.

Wir gratulieren herzlich!

Leistungssteigerung durch Arbeitserleichterung

Obwohl sicherlich jeder von uns längst in höherer Anspannung schafft, so können wir doch noch mehr leisten, wenn wir durch „Nachdenken“ der Hände Arbeit erleichtern. Heute darf keiner mehr beiseite stehen und etwa nur „seine Pflicht“ tun, denn wir wissen wohl alle, daß es jetzt uns Ganze geht. Unsere Kameraden an den Fronten sehen täglich sogar Leben und Gesundheit ein und begnügen sich auch nicht damit, einfach nur „ihre Pflicht“ zu tun.

In der Heimat gibt es stets Möglichkeiten, dieses und jenes zu verbessern, Mängel und Fehler abzustellen, Verlustquellen an Energie und Material zu verstopfen, oder bessere Organisationsmittel einzusetzen. Da sollte doch jeder von uns die Zivilcourage aufbringen und seine ehrliche Meinung nicht grollend mit sich herumtragen, sondern sie zum Nutzen der Allgemeinheit offen aussprechen.

Arbeitskamerad, Arbeitskameradin! Es gibt ja so unendlich viele Kleinigkeiten, die aber in ihrer Gesamtheit ein großes ergeben. Nur du als Praktiker kennst sie alle und kannst hier ein gewichtiges Wort mitsprechen und damit deine soziale und nationale Gesinnung zeigen. Kein Betrieb, keine Arbeit in einem Betrieb ist so, daß nicht irgend etwas verbessert werden könnte. Wer bei der Arbeit denkt, kommt darauf, was verbessert werden kann. Es braucht nicht gleich eine betriebsumwälzende Erfindung zu sein, die du zu Papier bringst und als Verbesserungsvorschlag in einem der an allen Pforten an-

gebrachten roten Kästen für Verbesserungsvorschläge einwirfst. Das erwartet kein Mensch von dir. Eine ganz einfache Sache, die dir aufgefallen ist, kann schon sehr wertvoll sein. Wenn du also einen guten Gedanken hast, dann kurz zusammengefaßt, aufgeschrieben und heraus damit! Nur keine Hemmungen haben. Sage, was dir aufge-

fallen ist, was du gesehen, worüber du dich geärgert und gewundert hast. Schläge dann vor, wie eine Verbesserung möglich wäre und welcher Erfolg zu erwarten sei. In den nächsten Wochen wollen wir einmal besonders überlegen, welche Arbeitserleichterungen geschaffen werden können, um dadurch eine Steigerung der Leistung zu ermöglichen. Denke deshalb jeder einmal über folgende Fragen nach:

„Welche Einrichtungen würden es dir ermöglichen, ohne Mehrarbeit mehr zu leisten?“

„Was kann getan werden, damit du bei deiner Arbeit nicht mehr so viel hin- und herlaufen oder dich unnötig bücken mußt?“

„Wie kann bei Beendigung eines Arbeitsprozesses die Produktion rascher wieder in Gang kommen?“

„Was schlägst du vor, um Unfälle in deinem Betrieb zu vermeiden?“

„Welches sind deiner Ansicht nach die Ursachen der in deinem Betrieb am häufigsten vorkommenden leichten Unfälle und was schlägst du zu deren Verminderung oder Verhütung vor?“

Jeder Vorschlag wird gewissenhaft geprüft und seinem Werte entsprechend belohnt.



Prämiierte Vorschläge

Von den in letzter Zeit eingereichten Verbesserungsvorschlägen konnten bereits wieder mehrere prämiert werden. Besonders erfolgreiche und vorbildliche Mitarbeit leistete der Alartheiarbeiter Otto Fischer vom Masch.-Betrieb Hochöfen-Hüttenbetrieb. Folgende vier Vorschläge wurden von Fischer eingereicht und vom Führer der Betriebe ausgezeichnet:

1. Ein senkrechtes Kanalgefäß mit Fremdkörper-Grundfänger. Hierdurch findet seltener eine Kanal- bzw. Pumpenverschmutzung statt. Es sind so weniger Reinigungsarbeiten erforderlich, wodurch Zeitersparnisse gemacht werden.

2. Druckablasshahn an der Schlammpumpe. Die Schlammzufuhr zum Schladenberg wird nicht mehr unterbrochen und der im Nebenschluß liegende Wasserhochbehälter wird von der Schlammleitung nicht abgesperrt. Die Schladenkipfstelle behält also auch Wasser zum Spritzen der heißen, gekippten Schlacke. Weiterhin wird der Betrieb an der Schladenkipfstelle nicht so oft gestört.

3. Einbau eines Brockenfängers in der Saugleitung der Alartheie. Verstopfungen in der Schlammleitung fallen fort, daher Zeitersparnis.

Ferner wird ein unge störter Betrieb in der Schlammzuführung zum Schladenberg ermöglicht.

4. Abladevorrichtung für calc. Soda in Säden. Diese Vorrichtung erleichtert und beschleunigt das Abladen. Die Kleider des Abladers werden vor allen Dingen bei Nässe gesichert und sein Gesundheitszustand kann nicht nachteilig beeinflusst werden.

Walzmeister Franz Stadel, Blockstrasse III der Thysenhütte, fandte uns einen Aufsatz über bestmögliche Leistungen durch kameradschaftliche Zusammenarbeit in den Betrieben ein, der in der Werkszeitung Nr. 16 vom 20. November 1942 bereits veröffentlicht wurde. Dieser Aufsatz wurde gleichfalls vom Führer der Betriebe prämiert.

Eine Reihe weiterer Vorschläge sind in Bearbeitung. In der nächsten Ausgabe unserer Werkszeitung werden wir wiederum von Prämierungen berichten können.



Otto Fischer (Masch.-Betr. H. H.)

Wohin sinkt der Tanker?

Was wird eigentlich aus dem torpedierten Tanker? Wenn er in der Nähe der Küste ein Loch bekommt, sinkt er natürlich bis auf den Grund, aber wie ist es z. B. über dem Portorico-Graben mit seiner Tiefe von 8625 Meter oder gar über dem Philippinengraben, dessen Tiefe man mit 10 850 Meter ausgemessen hat. Hält da nicht der zunehmende ungeheure Wasserdruck den Deltransporter irgendwo auf. Schweben tatsächlich die versenkten Schiffe als verbeulte Stahlgespenster zwischen Meeresoberfläche und Meeresgrund herum? Das sind Fragen, die man gar nicht so selten hört, wenn wieder einmal eine Sondermeldung von den Taten unserer U-Boote berichtet. Besonders der „ungeheure Druck“ in der Tiefe spielt bei den Überlegungen, die dann angestellt werden, eine große Rolle. Man sieht im Geist die Stahlkolosse wie Papierschiffchen zusammengedrückt und denkt dabei wohl daran, daß mit 10 Meter Wassertiefe der Druck um eine Atmosphäre zunimmt, so daß in 10 000 Meter Tiefe tatsächlich ein Druck von 1000 Atmosphären herrscht. Ein recht ansehnlicher Druck, wenn man bedenkt, welche Schwierigkeiten die Technik schon bei sehr viel geringeren Energieleistungen zu überwinden hat.

Wann sinkt ein Schiff?

Was sagt nun der Physiker zu diesen Problemen? Er stellt zunächst fest, daß Wasser das spezifische Gewicht 1 hat, d. h., daß 1 Kubikzentimeter Wasser bei 4 Grad Wärme genau 1 Gramm wiegt, während Eisen rund 7,8mal schwerer ist. Das Schiff kann also nur dann schwimmen, wenn sein eiserner Leib selbst bei voller Ladung immer noch etwas mehr Wasser verdrängt, als Schiff und Ladung zusammen wiegen. Man darf sich dabei nicht durch die Tatsache verwirren lassen, daß ein Tanker von 5000 BRT. rund 8000 Tonnen Del befördern kann. Die Bruttoregistertonnen ist nämlich nicht ein Gewichtsmass, sondern ein Rauminhalt, sie mißt 2,8 Kubikmeter. Die Ladung aber wird nach Gewichtstonnen berechnet. 8000 Tonnen Del sind demnach 8 Millionen Kilogramm von diesem wertvollen Stoff. Wollte man jedoch 5000 BRT., also 14 000 Kubikmeter Raum, ganz mit Del füllen, so würde das nahezu 12 000 Gewichtstonnen ergeben. Man sieht, die Physik des sinkenden Tankers beginnt schon mit der Gewichtsfrage. Die Schwere des Eisens wird nun nicht etwa damit ausgeglichen, daß Del etwas leichter ist als Wasser. Die Luft in den Schiffsräumen, die ja im Verhältnis zum Wasser und erst recht zum Eisen beinahe gar nichts wiegt, trägt nicht mehr eigentlich das Schiff. Deshalb beginnt dieses erst dann zu sinken, wenn durch Entfremdung der Luft, Pöcher in der Außenhaut das Wasser eindringen und die Luft verdrängen kann.

Der Wasserdruck ist gar nicht so wichtig

Enthält das Schiff keine Luft mehr, dann nützt es auch nichts, wenn etwa die Ladung, wie das Del, etwas leichter ist als Wasser. Das schwere Eisen zieht es unweigerlich hinab. Auch von dem ungeheuren Druck der Tiefe darf man sich keine übertriebenen Wirkungen versprechen. Sobald der Schiffsbau mit Wasser gefüllt ist, herrscht nämlich darinnen stets der gleiche Druck wie draußen. Nur wenn etwa in einigen Räumen sich die Luft gehalten haben sollte, dann werden diese schließlich vom Außendruck eingedrückt, wobei dann die darin enthaltene Luft erheblich entweicht. Luft ist nämlich ein komprimierbares Gas, d. h. die Luftteilchen lassen sich durch hohen Druck auf einen immer kleineren Raum zusammendrücken. Wasser aber gibt dem Druck kaum nach, erst bei 25 000 Atmosphären würde sich seine Dichte und damit auch sein Gewicht merklich ändern. Mit dem Druck der Tiefe ist es also nichts. Das Meerwasser ist zwar durch seinen Salzgehalt eine Kleinigkeit schwerer als reines Wasser, es wiegt aber auch am tiefsten Meeresgrund ebensoviel wie an der Oberfläche. Der versenkte Tanker kommt deshalb in jedem Fall unten an, ganz gleich, wie tief der Ozean an der Stelle ist, wo ihn der Torpedo traf. Er wird auch seine Gestalt auf dem Weg zur Tiefe nicht viel verändern. Ist er am Meeresboden angelangt, wird ihn sehr bald die Korrosion zu zerstören beginnen, denn im salzigen Meerwasser werden alle Metalle besonders rasch angegriffen. Es wird nicht lange dauern, dann ist er nur noch ein im Bodenschlamm versinkender Schrotthaufen.

Gespensartige Beobachter

Verfolgt man nun den sinkenden Transporter auf seinem Weg, so muß man zunächst feststellen, daß es sehr rasch dunkel um ihn wird. In 200 Meter Tiefe herrscht gerade noch Dämmerung und bei 400 Meter verlißt das Tageslicht nahezu ganz. Bald werden auch die Pflanzen selten, die zu ihrem Gedeihen ja das Licht brauchen, und schließlich findet man in der ewigen Finsternis nur allerlei merkwürdiges Gestein. Staunend stellt man fest, daß in 600 Meter Tiefe manche Fischarten besonders große Augen haben, daß aber, je mehr man sich dem Grund nähert, diese Arten immer kleiner werden.

Da mit den Pflanzen auch jedes Vegetarier-tum ein Ende hat, leben alle diese Wesen nur noch von ihresgleichen. Wenn man Glück hat, kann man einen Tiefseefisch sehen, der eigentlich nur aus einem Riesemaul und einem langen dünnen Leib besteht. Ueberraschend zart ist sein Knochen- und Muskelbau, dennoch ist er imstande, viel größere Artgenossen zu vertilgen, unförmig hängt dann sein gefüllter Leib nach unten. Zwischen Irland und Portugal hat man in 4700 Meter Tiefe noch einige Schwämme, Seenenken, Seewalzen, Moostierchen, Schnecken und Bodentische gefangen. So gar Krebse treiben sich herum. Das Leben in der Tiefe ist also gar nicht einmal einförmig. Ueberraschend stellt man weiter fest, daß diese Tiere offenbar ohne besondere Vorrichtungen einen Druck von 500 Atmosphären mühelos aushalten. Ja, sie sind sogar imstande, große Druckschwankungen zu überstehen, denn man hat die gleichen Tiere auch in viel geringeren Tiefen gefunden. Das Wunderbarste aber sind die seitlichen Leuchtorgane, mit denen sie fast alle ausgestattet sind, mit denen sie die Nacht um sich herum mit farbigem Glanz erfüllen. Oft sind



Aufnahme: Kriegsberichtler Wagner

Weihnachten im Felde

Die Leuchtorgane mit hochspiegelartigen Reflektoren ausgestattet wie Autoscheinwerfer, und man weiß auch, daß viele der Tiere imstande sind, ihre Lichter ausleuchten und verlöschen zu lassen. Diese Märchentiere sind die letzten gespenstischen Beobachter unseres sinkenden Tankers. An ihnen vorbei nimmt er seinen Weg zum Grund. Verwundert lassen die Tiefseebewohner ihre Scheinwerfer spielen, wenn er an ihnen vorbeischießt, seinem durch den Torpedo vorgeschriebenen Ziel entgegen.

Dr. H. Schütte

Und überall geht Strom verloren

Was jedes Gefolgschaftsmitglied beim Energiesparen wissen muß

Seit einigen Wochen läuft nun in allen deutschen Betrieben die Energiesparaktion; und wie es immer in solchen Fällen ist, sammeln sich in kurzer Zeit schon reiche Erfahrungen, die von Betrieb zu Betrieb ausgenutzt werden müssen. Dr. Vey hat zu Beginn dieser Aktion in seiner Eigenschaft als Leiter der Deutschen Arbeitsfront Richtlinien und Anregungen herausgegeben und weiterhin die Betriebsobmänner beauftragt, ihren erzieherischen Einfluß auf die Gefolgschaftsmitglieder geltend zu machen. Wenn schon in den ersten Wochen entscheidende Erfolge im Betrieb erzielt sind, so ist es doch nicht richtig, dabei stehen zu bleiben, sondern die Gedanken, die mit der Stromersparung verbunden werden, betrieblich immer weiter zu entwickeln. Einige Gedanken mögen hier zur weiteren Anregung dienen.

Wesentlich ist, daß weitere Sparmöglichkeiten in den Betrieben systematisch untersucht werden und daß vor allen Dingen jedes Gefolgschaftsmitglied gewissenhaft, ja sogar kleinlich, auch seinerseits spart. Niemand sollte annehmen, daß es hier oder dort bei einer Lampe oder an einer Maschine auf ein paar Kilowatt nicht ankommt. Zur Erzeugung einer Kilowattstunde werden in einem Steinkohle-verbrennenden Kraftwerk 0,5 bis 1,5 Kilogramm hochwertige Steinkohle verbrannt.

Der Stundenverbrauch von Glühlampen, in Kohle umgerechnet, sieht bei Zugrundelegung des Mittelwertes von 1 Kilogramm Steinkohle für eine Kilowattstunde also folgendermaßen aus: 25-Watt-Lampe etwa 25 Gramm Kohle, 40-Watt-Lampe etwa 40 Gramm Kohle, 60-Watt-Lampe etwa 60 Gramm Kohle und 100-Watt-Lampe etwa 100 Gramm Kohle.

Wenn nun zum Beispiel 100-Watt-Lampen durch 60-Watt-Lampen ersetzt werden, so erspart jede ausgetauschte Lampe im Jahr bei nur einer Brennstunde täglich 14,6 oder, rund gerechnet, 15 Kilogramm Kohle. Eine Million solcher ausgetauschten Lampen würde daher eine jährliche Ersparnis von 15 000 Tonnen Kohle, gleich vollbeladene Güterzüge von je 50 Wagen ergeben, wohl gemerkt bei der geringen Nutzungsdauer von einer Stunde täglich. Bei zwei Stunden Brenndauer täglich wären es bereits 30 000 Tonnen. Derartige Zahlen regen zum Nachdenken an und erinnern den Werkkameraden daran, daß die Energiesparaktion ein Beitrag zum Siege ist. Niemand sollte mehr gleichgültig das Gefühl haben: „Ob diese Lampe brennt oder nicht, mich kostet's ja nichts.“ Wenn am Tage in einem Betriebe eine Lampe unnötig brennt, so ist es Aufgabe jedes Gefolgschaftsmitgliedes, diese Lampe auszuschalten. Wie oft findet man das noch in Ecken, in denen selten ein Gefolgschaftsmitglied zu tun hat.

Es geht aber nicht nur um die Lampe, sondern auch um die Maschine. Deshalb sollte jeder morgens, wenn er seine Arbeit beginnt, prüfen, ob die Ma-

schinen sauber sind, die Gleitbahnen kontrollieren und richtig schmieren, nachsehen, ob der Motor verstaubt oder gar verschmutzt ist. Wenn es sich um Pumpen handelt, muß geprüft werden, ob die Stopfbuchsen zu stark angezogen sind. Wer noch Treibriemen verwendet, muß feststellen, ob diese nicht etwa zu straff gespannt sind. Wenn ein Motor höher als notwendig belastet ist, so bedeutet das Stromverschwendung. Wenn in 100 000 deutschen Betrieben nur ein Motor mit einer 5-Kilowatt-Leistung durch Unachtsamkeit der Bedienung eine um 10 Prozent zu hohe Stromleistung abgibt, so summiert sich der Energiemehrverbrauch um 100 Kilowattstunden arbeitstäglich. Ein modernes Dampfstraßwerk wendet dafür 300 Tonnen Steinkohle mehr auf. Die voll ausgenutzte Arbeitsleistung einer 20 000-Tonnen-Kilowatt-Turbine ist damit umsonst. Mindestens 40 neue Lastwagen könnten damit täglich bereift werden, wenn dieser Strom zur Bunaufabrikation zur Verfügung stünde.

Oder nehmen wir das Beispiel einer Drehbank. Sie hat einen Antriebsmotor von 5,5 Kilowatt und bei normaler Arbeitsleistung einen Verbrauch von 4 Kilowatt, bei einstündiger Arbeit also vier Kilowattstunden, d. h. einen Kohlenaufwand von 4 Kilogramm. Im Leerlauf ist der Verbrauch etwa zweifach. Kilowatt, der Verbrauch an elektrischer Energie je Minute in Kohle umgerechnet etwa 33 Gramm (2000:60). Wenn nun der Dreher seine Arbeit unterbricht und seine Bank nur fünf Minuten leer laufen läßt, so sind das 165 Gramm Kohle. Fünf Minuten Leerlauf bei 10 000 Drehbänken sind 1,6 Tonnen Kohle. Jeden Tag nur fünf Minuten solcher Gedankenlosigkeit bedeutet monatlich 40 Tonnen Kohle.

Man hat nun auch in diesen Wochen festgestellt, daß an Lasten- und Personenaufzügen sowie an elektrischen Hebezeugen und Elektrofahrräten Strom gespart werden kann, wenn man die Ladefähigkeit von Lastenaufzügen wirtschaftlich ausnützt. Die Betriebe sollten daher nur dann Lastenaufzüge fahren lassen, wenn sie genügend beladen sind. Ein überflüssiges Fahren mit diesen Lastenaufzügen, ebenso mit Elektrofahrräten sollte nach Möglichkeit vermieden werden. Bei den Elektrofahrräten ist vor allen Dingen die richtige Beladung und kürzeste Fahrt vom Ausgangspunkt zum Ziel die ausgiebigste Sparsamkeit.

Das Leben und die Gesundheit vieler deutscher Soldaten hängt davon ab, ob es uns gelingt — und daran ist kein Zweifel —, ihnen nicht nur genügende, sondern auch die hochwertigsten Waffen für ihren Kampf gegen Bolschewismus und Plutokratie zur Verfügung zu stellen. Das ist nicht allein eine Angelegenheit der Produktion, sondern auch eine Angelegenheit der Energie, die wirtschaftlich eingespart werden soll. Und diese Frage der Wirtschaftlichkeit ist nur zu lösen, wenn jeder schaffende Volksgenosse an ihr aktiv mitarbeitet.

Wertszuschüsse zu den Wehrmachtsbeihilfen

Aus zahlreichen Briefen und mündlichen Anfragen geht hervor, daß bei unseren einberufenen Gefolgschaftsmitgliedern und deren Angehörigen über die Gewährung der Wertszuschüsse zu den Wehrmachtsbeihilfen noch immer Unklarheiten bestehen. Wir wollen daher die Grundsätze für die Gewährung der Wertszuschüsse nochmals kurz darlegen:

Der gesetzliche Unterhaltsbeitrag an die Angehörigen von verheirateten Soldaten wird in Dbg.-Hamborn durch das Stadtamt für Familienunterhalt und bei den auswärtigen Wohngemeinden durch die Bürgermeister oder Landratsämter festgesetzt. Zu diesem gesetzlichen Unterhaltsbeitrag leistet das Werk einen freiwilligen Zuschuß von 10% des Bruttolohnes. Der gesetzliche Unterhaltsbeitrag und der Wertszuschuß dürfen jedoch zusammen 85% des früheren Nettoeinkommens nicht übersteigen. Wo also der gesetzliche Unterhaltsbeitrag schon diese 85% erreicht, kommt ein Wertszuschuß nicht mehr in Frage. Für einzige Ernährer ihrer Familie gilt eine ähnliche Regelung. Die Wertszuschüsse werden den Angehörigen der verheirateten Gefolgschaftsmitglieder und der einzigen Ernährer monatlich durch die Post überwiesen. Die eingezogenen ledigen Gefolgschaftsmitglieder erhalten, sofern sie mindestens vier Monate auf dem Werk beschäftigt gewesen sind, eine monatliche Beihilfe von RM. 10,—, die durch die Lohnbuchhaltung oder Personalabteilung während des Heimaturlaubes ausgezahlt wird. Die Kriegsbefohlenen, also Obergefreite, Unteroffiziere usw., die von der Wehrmacht ein festes Gehalt beziehen, bekommen einen Wertszuschuß von RM. 10,— und zwar sowohl die Ledigen wie die Verheirateten. Falls der eine oder andere Kriegsbefohlene bisher diese Beihilfe nicht erhalten haben sollte, wird er gebeten, während seines nächsten Urlaubes bei der Lohnbuchhaltung oder Personalabteilung vorzusprechen. Bei Familien wird der Zuschuß an die Hinterbliebenen der Verheirateten oder einzigen Ernährer noch für drei Monate und an die der Ledigen bis einschließlich des Sterbemonats gezahlt.

Bei dieser Gelegenheit werden die einberufenen Gefolgschaftsmitglieder, die durch das Werk Kohlen und Kartoffeln bezogen haben, gebeten, bei der Ueberweisung der Beträge durch die Post den Namen des Ehemannes und die Stamm- oder Gehaltsnummer anzugeben, damit Verwechslungen bei der Verbuchung vermieden werden.

Klug einkaufen

Heute muß jeder von uns bestrebt sein, für seine Lebensmittelmarken die beste und wertvollste Ware zu erwerben. Nur ein vollwertiges Nahrungsmittel gibt dem Körper die notwendigen Stoffe für seinen Aufbau und seine Arbeitsleistung. Wer sich ein vollwertiges Nahrungsmittel zuführen will, greift zum Vollkornbrot mit der Gütemarke, denn in diesem Brot sind alle Bestandteile des vollen Kornes vorhanden, und zwar ist hierin auch der lebendige Teil, der Keim, mit seinen hochwertigen Bestandteilen an Vitaminen, Fetten usw. unzerstört erhalten. Wir sichern uns die Erhaltung unserer Gesundheit, die von der ausreichenden Zufuhr all dieser im Vollkornbrot enthaltenen Wirk- und Nährstoffe abhängig ist, wenn wir regelmäßig das bessere und gesündere Vollkornbrot essen.

Petri.



Aufnahme: Helmut Vogel

Verschneiter Winterwald

Unsere Jubilare

L. Eggemann G.B.B. Jb. 18. 10. (25 Jahre)	G. Kranz M.B.St.Walz. w. RM. 24. 10. (25 Jahre)	G. Kranz G. Betr. II Jb. 25. 10. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 29. 10. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 30. 10. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)
H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)
H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)
H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)
H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)	H. Kolonnenr. H. Kolonnenr. Jb. 31. 11. (25 Jahre)

Wir stellen Ostern 1943 kaufmännische Lehrlinge ein

Ferner stellen wir zum gleichen Zeitpunkte junge Mädchen, die das Pflichtjahr abgeleistet haben, für eine zweijährige Anlernung als Bürogehilfin ein. In beiden Fällen erfolgt die Ausbildung nach vorgeschriebenem Berufsbild mit Abschlußprüfung vor der Handelskammer. Gute Schulkenntnisse werden gefordert, die in einer Eignungsprüfung nachzuweisen sind. Schriftliche Meldungen mit Lebenslauf und Abschrift des letzten Schulzeugnisses erbeten.

August Thyssen-Hütte A.-G., Personalabteilung, Duisburg-Hamborn, Postfach 67.

Lehrlingseinstellung 1943

Zum 1. April 1943 stellen wir ein:

- Lehrlinge für folgende Berufe: Schlosser, Dreher, Walzendreher, Betriebselektriker, Elektrowickler, Stoffprüfer, Werkstoffprüfer, Modelltischler, Maurer, Zimmerer, Isolierer, Feuerfestformer.
 - Anlernlinge für folgende Berufe: Walzwerker, Hochöfner und Stahlwerker.
- Die Anmeldungen werden unter Vorlage des Familienbuches und des letzten Schulzeugnisses montags und donnerstags, 8 Uhr, in der Werkberufsschule Thyssenhütte, Hamborn, Kaiser-Wilhelm-Straße, Tor III, für die in den Stadtteilen nördlich der Ruhr wohnenden Lehrstellenbewerber, und mittwochs, 8 Uhr, für die in den Stadtteilen südlich der Ruhr wohnenden Lehrstellenbewerber in der Lehrwerkstatt III, Niederrheinische Hütte, Tor I, Duisburg-Hochfeld, Wörthstraße, entgegengenommen.

Ausbildungswesen der August Thyssen-Hütte AG.

Diejenigen Gefolgschaftsmitglieder, denen zukünftig eine Rente aus der Invalidenversicherung, Angestelltenversicherung, oder Pensions- oder Invalidenversicherung der Knappschaft

zuerkannt wird, werden zur Vermeidung von unrichtigen Beitragseinkaltungen gebeten, sich sofort nach Erhalt des Rentenbescheides mit diesem bei der Lohnbuchhaltung des betreffenden Werkes bzw. die Gehaltsempfänger bei der Personalabteilung zu melden.

Familiennachrichten

Thyssenhütte

Berm.: Gheschl.: Kurt Kreise. — Krankenl.: Gheschl.: Joh. Busch. — Werkb.: Geburten: Ein Sohn: Herm. Kafen. — H.o.: Geburten: Ein Sohn: Gust. Jnauer. Eine Tochter: Gerb. Sambold. Luzian. Wienta. Wih. Sille. — Walz w. I.: Gheschl.: Wladisl. Kolasinski. Geburten: Ein Sohn: Wih. van de Straat. — Walzendr.: Geburten: Ein Sohn: Joh. Marcin. — fowst.: — Zur. I.: Gheschl.: Wladisl. Pietrzak. — Zur. II.: Gheschl.: Joh. Vades. Sterbef.: Gheschl.: von Aug. Mensch. — Zur. IV.: Sterbef.: Sohn von Zul. Wönnig. — Zur. V.: Geburten: Eine Tochter: Alf. Dzikowski. — Zur. V.: Geburten: Eine Tochter: Egon Feidbüchel. — Walz w. IV.: Gheschl.: Irene Mathien. — H.o. = We.: Geburten: Eine Tochter: Karl Hanning. Sterbef.: Gheschl.: von Mar. Albuszles. — Masch. = Petr. = Kraftanl.: Sterbef.: Gheschl.: von Otto Streich. — Masch. = Petr. I.: Sterbef.: Sohn von Theob. Jilles. — Masch. = Petr. I.: Geburten: Ein Sohn: Hub. Kammerer. — Elektro- betr. I.: Geburten: Ein Sohn: Wih. Schmeind. — Masch. = Petr. II.: Geburten: Ein Sohn: Stef. Daringhoff. Eine Tochter: Otto Gudat. — Elektro- betr. II.: Geburten: Ein Sohn: Heint. Schlieper. — Bau- abt.: Gheschl.: Edm. Petrb. — Eisenb.: Gheschl.: Christ. Zell. Geburten: Ein Sohn: Paul Kraft. Eine Tochter: Alois Kappel. Joh. Bernath. Sterbef.: Tochter von Josef Kapusziot. — Petrb.: Geburten: Eine Tochter: Otto Voigt. — Labor.: Gheschl.: Christ. Beck. Geburten: Eine Tochter: Joh. Dubsjak. — Techn. Versuchsanst.: Gheschl.: Kath. Mehrofe.

Hütte Ruhrort-Meiderich

H.o.: Geburten: Ein Sohn: Wih. Köhl. — Martinw. II.: Geburten: Ein Sohn: Joh. Wichmann. — Walz w.: Gheschl.: Zul. Neubert. Geburten: Ein Sohn: Karl Landwehr. — Masch. = Petr.: Gheschl.: Paul Brülling. Geburten: Ein Sohn: Wih. Ranßen. — Elektro- betr.: Geburten: Ein Sohn: Alf. Josten. Joh. Niehaus. Sterbef.: Sohn von Kurt Haad. — Hauptw.: Geburten: Ein Sohn: Heint. Kessel. Eine Tochter: Ew. Wönnmann. Sterbef.: Tochter von Ew. Wönnmann. — Brechw.: Geburten: Ein Sohn: Peter Lisa. Eine Tochter: Herm. Holl. — Eisenb.: Geburten: Eine Tochter: Georg Kreischer. — Plab. betr.: Sterbef.: Sohn von Benjesl. Szysla.

Niederrheinische Hütte

H.o.: Geburten: Ein Sohn: Thom. Beckowski. — Stahlw.: Sterbef.: Tochter von Ferd. Kessel. — Walz w.: Geburten: Ein Sohn: Kurt Schmidt. Heint. Bary. — Masch. = Petr.: Geburten: Eine Tochter: Walf. Schmidt. — H.o.: Hütte Ruffan: Sterbef.: Sohn von Emilio Borzettl. Tochter von Rich. Ameln.

Hochöfen-Hüttenbetrieb

Mech. We.: Geburten: Eine Tochter: Wih. Gebhardt.



Aus dem Kreise unserer Gefolgschaft starben den Heldentod für Führer und Reich:

Soldat Josef Ruthemeyer

Kaufm. Angestellter in der Geschäftsbuchhaltung, gefallen im August 1942 im Alter von 20 Jahren

Soldat Oskar Karla

Technischer Angestellter in der Betriebswirtschaft, gefallen im Oktober 1942 im Alter von 32 Jahren

Soldat Johannes Büttmann

Wagenschreiber in der Abteilung Eisenbahn der Thyssenhütte, gefallen im Oktober 1942 im Alter von 34 Jahren

Obergesetzter Kurt Flemming

Kranarbeiter in der Zurihterei II der Thyssenhütte, gefallen im November 1942 im Alter von 31 Jahren

Gesetzter Werner Prose

Transportarbeiter in der Hochöfenwerkstatt der Thyssenhütte, gefallen im September 1942 im Alter von 26 Jahren

Schüge Johann Klinkert

Hilfsmaschinist im Maschinenbetrieb Kraftanlagen der Thyssenhütte, gefallen im September 1942 im Alter von 34 Jahren

Schüge Wilhelm Höfel

Elektriker im Elektrobetrieb I der Thyssenhütte, gefallen im Oktober 1942 im Alter von 34 Jahren

Soldat Nikolaus Start

Kranführer im Elektrobetrieb II der Thyssenhütte, gefallen im November 1942 im Alter von 32 Jahren

Wir werden das Andenken an unsere gefallenen Arbeitskameraden stets in hohen Ehren halten

Betriebsführer und Gefolgschaft der August Thyssen-Hütte A.-G.

Unsere Toten

Wir beklagen das Ableben folgender Gefolgschaftsmitglieder:

Ernst Tilsner

Steinschläger im Hochöfenbetrieb der Thyssenhütte, † am 5. September 1942 nach 7jähriger Dienstzeit im Alter von 43 Jahren

Max Straßer

Schmelzer im Martinwerk II der Thyssenhütte, † am 15. November 1942 nach 17jähriger Dienstzeit im Alter von 43 Jahren

Johann Teschoner

Locher in der Zurihterei I der Thyssenhütte, † am 6. November 1942 infolge Betriebsunfalles nach 42jähriger Dienstzeit im Alter von 61 Jahren

Heinrich Sijelbed

Dreher in der Hochöfen-Werkstatt der Thyssenhütte, † am 3. September 1942 nach 21jähriger Dienstzeit im Alter von 47 Jahren

Matthias Dienhardt

Maschinist im Maschinenbetrieb Kraftanlagen der Thyssenhütte, † am 7. Oktober 1942 nach 19jähriger Dienstzeit im Alter von 59 Jahren

Wilhelm Heinen

Hilfsarbeiter im Drahtwalzwerk der Niederrheinischen Hütte, † am 5. September 1942 nach 11jähriger Dienstzeit im Alter von 25 Jahren

Ehre ihrem Andenken!

Anton Tenhousel

Maschinist im Maschinenbetrieb Kraftanlagen der Thyssenhütte, † am 25. November 1942 nach 23jähriger Dienstzeit im Alter von 64 Jahren

Otto Moelken

Schmied im Maschinenbetrieb I der Thyssenhütte, † am 28. November 1942 nach 64jähriger Dienstzeit im Alter von 49 Jahren

Ferdinand Sarther

Weichensteller im Eisenbahnbetrieb der Thyssenhütte, † am 12. November 1942 nach 21jähriger Dienstzeit im Alter von 47 Jahren

Ernst Kuhl

Schreiner in der Eisenbahn-Werkstatt der Thyssenhütte, † am 7. November 1942 nach 8jähriger Dienstzeit im Alter von 34 Jahren

Johann März

Schlosser im Maschinenbetrieb Nord der Hütte Ruhrort-Meiderich, † am 15. September 1942 nach 28jähriger Dienstzeit im Alter von 47 Jahren