

WERKSZEITUNG

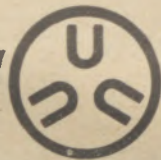
AUGUST THYSSSEN-HÜTTE A-G

DUISBURG-HAMBORN



13. Jahrgang

Nr. 24



20. Dezember 1940



Herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für
Arbeitspädagogik im Einvernehmen mit der

Deutschen Arbeitsfront

So wie bisher soll auch im kommenden Jahre bei uns ein eiserner Wille bereit sein, selbst unter den schwierigsten Umständen den Erfordernissen, die der weitere Verlauf des Krieges mit sich bringt, gerecht zu werden. Deshalb müssen Führung und Gefolgschaft stets darin einig bleiben, ihre ganze Kraft einzusetzen für die Aufgaben, deren Erfüllung der Führer von uns erwartet. Ich erkenne dankbar an, daß unsere Gefolgschaft in der verflossenen Zeit ihre volle Pflicht und Schuldigkeit getan hat. In Bewunderung der gigantischen Leistungen unserer siegreichen Truppen wird die Heimat auch weiterhin mit ihnen wetteifern in Erreichung des einen hohen Zieles: Durch die Niederringung unserer Feinde zum Endsieg zu kommen für Deutschlands Größe und zum Segen unseres Volkes.

Allen Arbeitskameraden, draußen und in der Heimat, gelten meine herzlichsten Grüße und die besten Wünsche zum Weihnachtsfeste und zum neuen Jahre.

Heil Hitler!

Thyssen

Was macht jetzt unser Heer?

Von H. Martin, Major im Oberkommando der Wehrmacht

Im Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht haben seit Wochen die Luftwaffe und die Kriegsmarine das Wort; sie tragen jetzt die Last des Kampfes, sie ernten den Ruhm, die Festung England sturmreif für die letzte Entscheidung zu machen. Das Heer kann nur hin und wieder melden, daß Ferngeschütze eingesetzt waren und über den Kanal gewirkt haben. Aber aufs Ganze gesehen, tut das Heer seit jenen unvergeßlichen Tagen hochgemuter Leistung im Mai und Juni dieses Jahres schweigend seinen Dienst.

Es ist sehr erklärlich, daß in der gesamten Berichterstattung in der Presse, im Rundfunk und in den Wochenschaun die Beteiligung derjenigen Wehrmachtteile in den Vordergrund gestellt wird, die jetzt im Kampfe mit England stehen und täglich mit diesem Feind die Klingen kreuzen.

„Was macht eigentlich unser Heer?“ fragt sich wohl so mancher deutsche Volksgenosse. Die Frau, die irgendwo ihr Kreisblatt liest, die ihren Mann und ihre beiden Söhne im Heere weiß, sucht in den Nachrichten der Zeitung vergeblich eine Begründung dafür, daß ihr Mann noch immer nicht seinen dringenden Geschäften im bürgerlichen Leben nachgehen kann, daß ihre Söhne weiter vom Studium oder von ihrer Berufsausbildung ferngehalten werden. Da nun doch die ganze Last des Kampfes gegen England von der Luftwaffe und der Kriegsmarine getragen wird, erscheint es ihr unverständlich, daß ihre Männer immer noch im grauen Rock stecken. Auch die Briefe ihrer Angehörigen die von sehr viel Dienst und mancher Mühsal sprechen, werden sie nicht gleich überzeugen.

Dieselbe Frage wird vielleicht auch mancher Soldat stellen, der irgendwo im großdeutschen Verteidigungsraum pflichtgetreu seinen Dienst tut, der seinen Einsatz im Kampf gegen England herbeisehnt, aber noch nicht erkannt hat, daß der Einsatz im neuzeitlichen totalen Kriege nur immer zeitlich beschränkt in der kämpferischen Tätigkeit besteht.

Schauen wir auf die bisherigen vierzehn Kriegsmomente zurück, so sind drei Wochen in Polen, fünf Wochen in Norwegen, sechs Wochen in Frankreich — im ganzen vierzehn Wochen — Zeiten schwerer Kämpfe gewesen. Denen stehen rund sechsundvierzig Wochen scheinbarer Ruhe gegenüber. Viele Truppen des Heeres, die nur einen Teil des Einsatzes mitgemacht haben, erreichen bei weitem nicht vierzehn Wochen Großkampf, bei ihnen ergibt sich eine noch weit größere Zeit der Bereitschaft zwischen den Entscheidungen.

Der Mensch ist vergeßlich, und es ist schon notwendig, sich immer wieder klarzumachen, daß der neuzeitliche Krieg kurzen und entscheidenden Kampfeinsatz, davor aber eine weit längere Zeit der Bereitschaft und Vorbereitung mit sich bringt. Wie war es denn vor Beginn der großen Offensive im Westen? Das Warten in den Bunkern und Untertünten im Westen war gleichfalls eine seelische Belastung für die Truppe wie für das gesamte Volk. Auch damals war es nicht möglich, allzuviel in der Doffentlichkeit darüber zu sagen, daß diese ganze Zeit keineswegs der Ruhe und Untätigkeit diene. Die gewaltigen Erfolge der vierzehn Kampfwochen waren aber nur möglich, weil vorher in der Stille mit höchster Anspannung aller Kräfte an der Schlagfertigkeit des Heeres gearbeitet worden ist.

Für die Zukunft liegen die Aufgaben des Heeres nicht anders. Gewiß, Polen, Norwegen, Belgien, Holland und Frankreich sind geschlagen, dennoch aber stehen wir noch nicht am Ziel. Erreicht wurden Siege von strahlendem Glanz, erkämpft wurde eine Fülle an Machtgeltung Deutschlands in der Welt, die alle Erwartungen übertrifft. Aber noch ist England nicht bereit, die von den deutschen Waffen erstrittene Machtentfaltung anzuerkennen.

In dieser Phase der Entwicklung hat das Heer eine wesentliche Aufgabe zu erfüllen. Der gewaltige Machtraum, den das deutsche Schwert eroberte, muß jederzeit ein Kraftfeld der politischen Führung sein. Dafür hat das Heer zu garantieren.

Wie geschieht das? Es ist eine alte Forderung der Kriegskunst, nach dem Sieg den Helm fester zu binden. In der Zeit der letzten Entscheidung kann ein Volk und seine Wehrmacht nicht stark genug sein. So stellen die stolzen Siege des vergangenen ersten Kriegsjahres gerade auch dem Heer die Aufgabe, seine Schlagkraft und seine Leistungsfähigkeit aufs höchste zu steigern. Wer rastet, rostet. Und so müssen jetzt die Erfahrungen der jüngsten Vergangenheit verwertet und die im Kampf gewonnenen Erkenntnisse Allgemeingut der Truppe werden. Mann und Roß, Waffen und Gerät müssen überholt werden. Durch die hohe Schule des Erzierens werden alle Kräfte aufs neue in Form gebracht. Durch ständige Übung wird die körperliche Leistungsfähigkeit und die Spannkraft des Willens von neuem gefestigt und weiter gesteigert. Durch die Mittel der geistigen Führung und seelischen Betreuung wird der Truppe auch die innere Spannkraft erhalten, deren sie für die Zukunft bedarf.

Wir dürfen auch nicht vergessen, daß das Heer allein durch sein Vorhandensein durch seine Bereitstellung von Kirkenes bis Biarritz, von Warschau tief gestaffelt im Reichsgebiet, bis nach Holland hinein, die Voraussetzung für die erfolgreiche Tätigkeit der anderen Wehrmachtteile gibt. Der Einsatz unserer Luftwaffe, die in stetigen unermüdlischen Schlägen die Festung England berennt, und unserer Kriegsmarine, die zur Durchführung ihrer sich stetig steigenden Aufgaben einer riesigen Organisation und einer weitgespannten Operationsbasis bedarf, wäre gefährdet und vielleicht unmöglich, wenn nicht das „Dasein“ des Heeres die Gefahren feindlicher Einwirkung ausschalten würde.

Darüber hinaus wissen wir nicht, welches der weltgeschichtliche Auftrag sein wird, den der Führer seinem Heer in der kommenden Zeit stellen wird. Wir wissen aber, daß das Heer für jede Aufgabe bereit sein muß. Dem dient nicht tatenloses Abwarten, sondern nur Anspannung und Leistungssteigerung. Das Heer liegt nicht in friederizianischen Winterquartieren und wartet auf den Befehl. Das Heer arbeitet. In den Schreibstuben der Stäbe vom Nordkap bis zur spanischen Grenze brennt so manche Nacht das Licht, und auf den Erzieerplätzen Norwegens und Hollands, Belgiens, Frankreichs, des Reichs und der neuen Gebiete im Osten fließt so man-

cher Tropfen Schweiß. Diese Arbeit ist still und nicht leicht. Ihr leuchten nicht die hellen Sterne weithin sichtbarer Erfolge, die die Tage des Kampfes mit hochgemuten Glück erfüllten. Verzicht und Entbehrung ist das Gebot der Zeiten zwischen den Kämpfen. Die Tatsache, daß ein Sportler, ein olympischer Kämpfer beispielsweise, nur kurze Zeit im öffentlichen Kampf steht und davor und dahinter eine lange Zeit des Trainings und der Selbstzucht liegt, ist jedem bekannt. So sollte auch die Heimat die Frage „was macht eigentlich das Heer“ unterlassen. Sie sollte wissen, wie notwendig und erfolgversprechend die stille Arbeit des Heeres ist. Wir sind ja in der glücklichen Lage, aus den Ereignissen des letzten Jahres Parallelen und Folgerungen ziehen zu können. In dem großen Getriebe des Heeres, das die Hauptmasse der Wehrkraft des deutschen Volkes zusammenfaßt, gibt es keine Tätigkeit und keinen Posten, der unwichtig wäre. Jeder, aber auch jeder Soldat ist ein vielleicht nur winziges Rädchen in diesem komplizierten Getriebe. Durch seine Pflichterfüllung und seine Leistung trägt er doch dazu bei, daß die riesige Kriegsmaschine in Ordnung bleibt.

In den Zeiten des Kampfes sind die Gedanken und Wünsche des deutschen Volkes bei seinem Heer. Auch in den Wochen und Monaten, in denen die Berichte des Oberkommandos der Wehrmacht nichts von den Taten des Heeres melden, soll seine Arbeit von dem freudigen Verständnis und den Wünschen des ganzen Volkes getragen sein.

(Mit Genehmigung des Verlages der vom Oberkommando der Wehrmacht herausgegebenen Zeitschrift „Die Wehrmacht“ entnommen.)



Abnahme: Ufa Mondial



Die Arbeitskameraden

des Meidericher Thomastwerkes

der Hütte Ruhrort-Meiderich

Von der Arbeit im Gießetrieb des Thomastwerkes

Seit einigen Stunden ist die Frühschicht bei der Arbeit. Das fahle Licht nur langsam weichender Dämmerung umhüllt noch Menschen und Maschinen in der weiten Stripperhalle des Meidericher Thomastwerkes. Um so lauter und hastiger schwingt die Melodie der Arbeit durch den Raum.

In kurzen Abständen flackert es von der Konverterbühne her hell auf, und der glutrote Strahl des aus Roheisen in verhältnismäßig kurzer Zeit erblasenen Stahles leuchtet dann bis in die letzte Ecke der großen Halle. Eilig haben es die kleinen Lokomotiven, die auf niedrigen Wagen eine Anzahl leerer Kokillen hinter sich herziehen, zu den Gießständen bringen und von dort wieder abholen. Zwischen das Pfeifen und Rauchen der Lokomotive ertönt warnend das Geklingel der Kräne, die über unsere Köpfe hinwegschnurren. Ueber die Gleise der Schmalspurbahnen suchen wir uns den Weg zu den

Gießbühnen, die auf beiden Seiten der Konverterbühne aufgebaut sind. Auf einer der Bühnen treffen wir den Altersveteran der Meidericher Gießerei, Hermann Kaspers, an, der vor bereits einundfünfzig Jahren seine erste Schicht in einem Thomastwerk verfuhr. Im Augenblick hat Hermann Kaspers jedoch nicht viel Zeit für uns. Ein mächtiges, schwarzes Ungetüm, der Gießwagen, nähert sich polternd seinem Arbeitsplatz. Wie auf langen, starken Armen trägt der Wagen eine bis fast an den Rand mit flüssigem Stahl gefüllte Pfanne vor sich her. Der Pfannenschwenker auf dem Vorderteil des Wagens dreht eifrig an einem großen Schwungrad. Immer näher rücken die kräftigen Arme mit der Pfanne zu den Kokillen herüber, die, auf kleinen Wagen schnurgerade ausgerichtet, vor der Gießbühne stehen. Um rund 45 Grad ist der Vorderbau des Wagens herumgeschwenkt, da stoppt auch der Maschinist, der

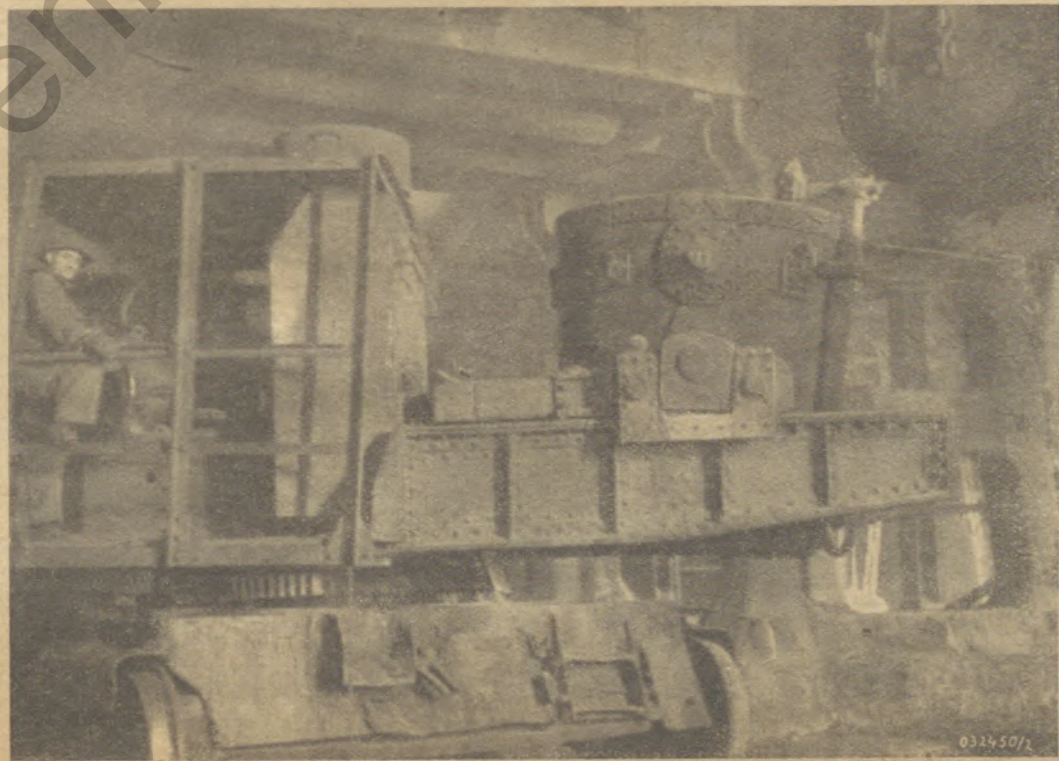
hinten auf dem Wagen die Kesselanlagen bedient und mit seinen Hebeln das Fahrtempo seines Wagens bestimmt. Die eine Hand noch am großen Schwenkrad, zieht der Pfannenschwenker nun einen Hebel, wodurch er die Wasserdruckapparatur des Wagens in Tätigkeit setzt. Langsam sinkt so die Pfanne tiefer, bis sie in gewünschter Höhe über den Kokillen stehen bleibt.

Aufmerksam beobachtet der Gießer auf der Gießbühne jede Bewegung der Pfanne. Durch Zeichensprache gibt er dem Pfannenschwenker noch einige Anweisungen, und endlich befindet sich die durch den Pfannenschwappen noch verschlossene Bodenöffnung der Pfanne genau über einer der bereitstehenden Kokillen. „Gut“ ruft der Gießer noch dem Pfannenschwenker zu, und schon macht sich auch der zweite Mann, der den Gießer bei seiner Arbeit unterstützt, an der Führung des Pfannenschwappens zu schaffen. Mit einer Eisenstange lockert er eine Schraube, durch

Auf der Gießbühne

die der Stopfen in der Führung festgehalten wurde. Jetzt hebt der Gießer den langen Gießhebel an, und Sekunden später fließt der Stahl in diesem Strahl in die erste Kokille. Eine mächtige Rauchwolke steigt aus der Gießform hoch. Der Gießer hat Mühe, durch den dichten Qualm hindurch, der durch den Teer, mit dem die Innenwände der Kokille ausgepinselt sind, entsteht, den abfließenden Stahl genügend zu beobachten. Bald ist der dichte Rauch jedoch verflogen, nur die geschwärzten Gesichter der beiden Männer auf der Gießbühne scheinen noch hieran zu erinnern. Schnell steigt der Stahl in der Kokille höher.

Etwa zwei Minuten vergehen, bis die Kokille ungefähr bis an den oberen Rand vollgelaufen ist. „Weiter“ ruft da der Gießer mit lauter Stimme in den Lärm der Halle, und schon tragen die starken Arme des Gießwagens die Pfanne zur nächsten Kokille. Wieder steigen dichte Rauchwolken auf, und so



Ein Gießwagen unter der Konverterbühne

bald die zweite Kokille gefüllt ist, schließt der Gießer mit einem Hebel-
druck den Pfannenboden. Der zweite Mann kommt nun schnell mit einem
großen Gießlöffel heran und läßt eine Probe in den Löffel laufen, die
nach dem Erstarren unter einem Dampfhammer ausgeschmiedet wird.
Von der Schiede wird die Probe dann zum Laboratorium weiterbefördert.
Nun kann der Guß weitergehen. In ungefähr zehn Minuten sind meistens
die Kokillen voll. Der Pfannenschwenker dreht wieder an seinem Rad, und
der Gießwagen tritt erneut seine Fahrt zu den Konvertern an. Unter-
wegs hält er noch bei den Pfannenarbeitern kurz an. Ein Kran nimmt die
leere Pfanne vom Wagen und setzt eine neue auf.

Während der Wagen abdampft, legt der Gießer eiligst auf jede Kokille
einen schweren Eisendeckel. Sofort schüttet er hiernach Wasser auf die Deckel.
Gelingt es dem Gießer nicht schnell genug, Wasser auf die Deckel zu
schütten, wodurch der Blockkopf etwas abkühlt und fester wird, so könnte
es passieren, daß der Stahl in den Kokillen hochsteigt und zwischen Deckel
und Kokille ausströmt, was vermieden werden muß. Wenige Minuten
später können die Deckel jedoch bereits wieder abgenommen werden. Nur
noch schwach leuchtet dann die Glut aus den Kokillen heraus. Ist diese
Arbeit getan, begibt sich der Gießer gleich zur zweiten Gießbühne, die auch
noch zu seinem Arbeitsbereich gehört. In jede der für den nächsten Guß
bereitstehenden Kokillen schüttet er einen Löffel Teer, damit nicht etwa
vom Boden hochspritzender Stahl sich gleich unten an den Kokillenwänden
ansetzen kann, wodurch der Block die gewünschte Glätte verlieren würde.
Bevor der Gießwagen mit einer neuen Schmelze kommt, läuft der Gießer
oft auch noch rasch eben zur Konverterbühne, um sich hier das Gewicht
der von ihm abzugießenden Schmelzen zu holen. Nach diesem Gewicht
schätzt er den Abbrand während des Schmelzprozesses im Konverter ab und
richtet sich ebenfalls entsprechend beim Gießen ein. Sobald er vier Blöcke
gegossen hat, läßt er den kleinen Rest, der sich dann meistens noch in der
Pfanne befindet, in eine fünfte Kokille laufen. Das Gewicht, das er ver-
gossen hat, schreibt er nach jedem Guß an einer Tafel auf.

Mittlerweile ist der Gießwagen wieder eingetroffen. Noch einmal be-
obachten wir den gesamten Gießprozeß und sehen, wie sich diesmal auf den
schon vollgegoßenen Kokillen einige dunkle Flecken zeigen. Hermann
Kaspers erklärt uns, daß diese Flecken auf dem Stahl schwimmende Schlacke
sind. Vorsichtig fischt der zweite Mann mit einer Eisenstange die Schlacke
ab, denn selbst diese wenige Schlacke könnte schon die Qualität des Blockes
für die spätere Verarbeitung herabmindern. Nach dem zweiten Guß lassen
wir uns von dem Altersveteran der Gießer noch kurz etwas über seine
Arbeit berichten und erfahren, daß das Gießen längst nicht so einfach ist,
wie es sich vielleicht ansehen mag. „Jede Schmelze“, so erzählt uns u. a.
Hermann Kaspers, „verlangt ihre eigene Behandlung. An der Farbe des
flüssigen Stahles sieht der Gießer bereits, ob die Schmelze „kalt“ oder
„heiß“ ist. Entsprechend muß er dann beim Gießen den Stahl laufen las-
sen. Es ist auch längst nicht gleich, ob die Pfanne weiches oder hartes
Material von der Konverterbühne heranbringt. Bei hartem Material ist
es z. B. gar nicht nötig, nach dem Gießen Deckel auf die Kokillen zu legen.



Der Altersveteran der Gießer, Hermann Kaspers

Es besteht bei diesem Stahl nicht die Gefahr, daß er nach dem Guß noch
über den Kokillenkopf hinaussteigt. Doch all diese Feinheiten, die vom Gie-
ßer viel Berufserfahrung verlangen, werden den Laien doch weniger in-
teressieren und verständlich sein.“

Neben dem eben geschilderten Guß von rund Vier-Tonnen-Blöcken
werden im Meidericher Thomaswerk auch noch Brammen, sieben bis acht
Tonnen schwere rechteckige Blöcke, gegossen. Auf das Gießen solcher Blöcke
wollen wir jedoch erst gelegentlich eines Besuches des Ruhrorter
Thomaswerkes eingehen, da dort in der Hauptsache diese schweren
Blöcke hergestellt werden.

Haben die vollen Kokillen etwa eine halbe Stunde gestanden, dann
kommt der Stripperkran und zieht zunächst die erste Gußform ab. Gleich
darauf holt der Kran den von seiner Form befreiten Block und setzt ihn auf
eine in der Nähe liegende Waage, wo er mit Hilfe eines zu bestaunenden
Mechanismus in wenigen Sekunden gewogen ist. So-
bald das Gewicht festgestellt ist, kommt auch schon ein
zweiter Kran und bringt den Block zu den nicht weit ent-
fernt liegenden Tießöfen oder Tießgruben. Der erste
Stripperkran streift indessen die zweite Kokille ab und
trägt auch den zweiten Block zur Waage. Sind schließlich
alle Blöcke von der Gießbühne fortgeholt und stehen die
Kokillen wieder auf ihren alten Plätzen, so ist bald die
kleine Lokomotive wieder zur Stelle, um die gebrauchten
Kokillen auf ihren niedrigen Wagen zur Kokillenhalle zu
fahren. In wenigen Minuten bringt die Lokomotive von
dort vier frisch hergerichtete Kokillen heran.

Tag für Tag nimmt so die Arbeit an den Gießbühnen
des Thomaswerkes ihren Lauf, und lange noch wird der
Gießwagen, der in der angedeuteten Form in anderen
Thomaswerken nicht bekannt ist, seinen Weg zwischen
Konverterbühne und Gießbühnen machen.

T. M.



Die Lokomotive holt frisch hergerichtete Kokillen aus
der Kokillenhalle

Aufn. (4): Werkfoto (Theo Mester)

Front und Heimat

Liebe Kameraden!

Euch allen zuvor recht herzliche Frontgrüße. Bin noch gesund und munter, erwarte daselbe auch von Euch allen. Wie schon durch meinen letzten Kartengruß, so danke ich Euch nochmals für die Zustellung des Liederbuches, der Karten und ebenfalls für die Betreuung meiner Familie. Für uns Soldaten ist es ein schönes Gefühl, unsere Familien gut versorgt zu wissen, dazu kommt noch unsere eigene gute Versorgung auf allen Gebieten. Ich werde wohl zu Weihnachten für einige Tage in Urlaub kommen und auch dem Werk und den Kameraden einen Besuch abstatten.

Liebe Kameraden, da ich gerade von Urlaub schreibe, möchte ich Euch einen kleinen Beitrag zur Werkzeitung schicken und hoffen, daß er in Euren Augen für tauglich befunden wird, was mich sehr freuen würde. Dem Beitrag habe ich die Überschrift „Der Soldat in Urlaub“ gegeben.

Überall auf den Bahnhöfen kann man sie jetzt sehen, die lachenden, erwartungsvollen Soldatenurlauber, die nun nach den schweren Kämpfen im Norden und Westen auf einige Tage oder Wochen nach Hause zu ihren Lieben kommen. Weite, tage'ange Reisen haben sie meistens hinter sich. Tausende von Kilometern müssen viele fahren, um die Heimat wiederzusehen. Aus dem höchsten Norden kommen sie oder tief aus dem Süden Frankreichs, und in schweren harten Kämpfen, die so unvergleichlich große Siege an die deutschen Fahnen hefteten, haben sie sich die kurze Erholungszeit wahrlich verdient. Schwer ist der mächtige Rucksack mit all den vielen Sachen, aber die Gesichter sind trotzdem so hell und froh. Monatelang haben sie nur die Schnee- und Eisfelder Norwegens gesehen, oder in den flachen Ebenen Hollands, Belgiens und Frankreichs vergeblich Aussicht gehalten nach einem vertrauten landschaftlichen Bild. Aber nun sind sie wieder in der Heimat mit ihren bekannten Städten und Dörfern. Nun werden sie ihre Lieben wiedersehen. Schon in der Bahnhofshalle wird ihnen von fremden Menschen manch froher Gruß zugerufen. Ist es doch in erster Linie der Frontsoldat, dem die Heimat die Ruhe und die friedliche Geborgenheit ihres Lebens verdankt. Urlaubszeit ist eine herrliche Zeit, und ihre ganze Seligkeit kann nur der erfassen, der selbst

einmal Soldat war. Wie freut sich das Frauchen, wenn ihr tapferer Soldat heimkommt, und wie verwundert und staunend strecken die Kinder ihre Hände dem großen Mann entgegen, dessen Gesicht ernster und härter geworden scheint. Aber es erscheint dann doch wieder hell und froh, wenn die Kinder ihre großen Neuigkeiten und kleinen Erlebnisse auspacken und die Mutti von ihrem Hausfrauenalltag erzählt, von all den großen und kleinen Freuden und Mühen ihrer Arbeit. Dann muß er wohl auch selbst erzählen und von dem berichten, was er Großes und Hartes erlebt hat. Da wird man immer wieder beobachten können, mit welcher ernststen Zurückhaltung und stillen Bescheidenheit Soldaten in der Regel von ihren Erlebnissen erzählen. Dieses Zurücktreten und Unterordnen in die große Gemeinschaft ist etwas so Schönes und Starkes, daß jeder mit Ehrfurcht davorstehen mußte. Nicht alle tun es. Ein Kamerad von mir, der sich in Belgien des E. K. verdient hatte, hat mir davon recht bittere Dinge erzählt.

Er war zu einer größeren Gesellschaft eingeladen und stand als Frontsoldat natürlich im Mittelpunkt des Abends. Als er aber gar nicht mit seinen Erzählungen aus dem Krieg anfangen wollte, hatte ein älterer Mann vorwurfsvoll zu ihm gemeint: „Nun, junger Mann, schiefen Sie mal los!“ Das hatte er dann auch getan, aber in einem ganz anderen Sinn, als erwartet wurde. Mein Kamerad hat nicht erzählt, wie er sich das E. K. erwarb, er berichtete nur kurz und knapp, wie neben dem Großen und Stolzen des Krieges oft das Harte und Schwere steht, die sinnlose Zerstörung durch den Feind und der Opfertod so manches Kameraden. Die Zuhörer waren still geworden und hatten verstanden. So sind unsere Soldaten, so einfach und doch so groß.

Liebe Kameraden, ich würde mich sehr freuen, wenn dieser Beitrag für die Werkzeitung angenommen würde, als Mahnung für alle, die unsere große Zeit noch nicht begriffen haben. Voller Stolz und Ehrfurcht stehen wir alle vor dem Großen und Gewaltigen, das hinter uns liegt. Wir sind alle von heißem Dank für unseren Führer erfüllt, der uns erst zu dem gemacht hat, was wir heute sind: Das herrlichste und größte Volk der Welt. Heil Hitler!

Euer Kamerad

Johannes Scheuermann
Marine-Hauptgefreiter
Eisenbahnwerkstatt
Thyssenhütte

Ferner schicken Grüße aus dem Felde:

Thyssenhütte: Flieger
H. Sattler (Werkst.-Kalk.),
Flieger Joh. Polczynski
(Baubatl.), Matrose Karl
Gerlach (Kostenabtlg.),
Marine-Artl. Obergefreiter
H. Lindennau (Zur. 5),
Gefreiter H. Broweleit
(Zur. 3), Gefreiter Franz
Domermuth (EBB.),
Gefr. Schabader (Bau-
abtlg.), Arbeitsmann G. Ro-
walski (Zur. 4/5), Soldat
M. Kirchner (Stoffw.),
Soldat Hr. Lapp (Zur. 2),
Arbeitsmann Wolf Bro-
sinke (Blechwalzwerk), Ar-
beitsmann Theodor Hol-
stein (Blechwalzwerk), Sol-
dat Heinz Bunse (EBB.),
Unteroffizier Richard Henke
(Zur. 1), Gefreiter Roman
Brulczak (EBB.), Soldat
Theodor Böcker (Masch-
Betr.), Soldat Otto Richter
(Walzwerk 3), Marine-Artl.
Josef Szimilowski

Vaters Brief
steht im Mittelpunkt



(Stoffw.), Gefr. Joh. Altena (El. Betrieb 1), Uffz. Plach (Zur. 5), Gefreiter E. Hoffmann (Martinwerk), Gefreiter Alois Störling (Masch.-Betr.Ho.), Soldat Jos. Robert (EBW.), Soldat Joh. Kalinowski (EBW.), Soldat Adolf Grimm (Hafen), Soldat Theo Wilmjen (Walzw. 1), Solrat Heinr. Biesang (Zentral-Kesselhaus), Soldat Werner Schüring (Labor.), Flieger Heinrich Meßing (Martinwerk), Gefr. W. Franke (Bauabtlg.), Soldat E. Jeschke (El. Betrieb 1), Unteroffizier Fritz Bolz (Hafen), Gefreiter Bernhard Hannen (Bauabtlg.), Gefr. Johann Janzen (Blechwalzwerk), Gefreiter Gerh. Drozd (El. Betr.), Gefreiter August Sabottka (Zur. 2), Soldat Paul Bischoff (Zur. 2), Obergefr. Kurt Müller (EBW.), Gefreiter Hans Khesberger (El. Betr. 1), Soldat Ernst Bergstein (Modellhfr.), Soldat Franz Liedtke (Zur. 2), Soldat Joh. Wilhelm (Masch.-Betr.), Soldat Josef Schneiders (Zur. 2), Unteroffizier Werner Wies (Auftragsw.), Soldat W. Franzen (EBW.), Soldat Friedrich Janosch (Stoffw.), Soldat Erich Marquart (El. Betr. 1), Schütze Josef Januszewski (Ho.), Hauptgefreiter Otto Distelkamp (EBW.), Soldat Hermann Wolf (Blechwalzwerk), Gefreiter Günter Brünke (El. Betr. 1), Soldat Wilhelm Hoffmann (EBW.), Gefreiter Friedrich Renke (EBW.), Gefreiter Walter Gieser (EBW.), Unteroffizier Werner Zuchs (EBW.), Soldat Herbert Becker (Zur. 4), Gefreiter Joh. Fröster (Zur. 1), Obergefr.



Weihnachten in der Kaserne

Auch: Dr. Keller—Bavaria

Walter Mazurek (Zur. 2), Uffz. Hermann Lantermann (Mech. Werkst.), Feldwebel Karl Wölfling (Mech. Werkst.), Soldat Wilh. Annas (El. Betr.), Gefr. Ernst Starm (Mech. Werkst.), Schütze Heinrich Hagemann (Sportlehrer).

Hütte Ruhrort-Meiderich: Unteroffizier Hermann Bergmann (Masch.-Betr.), Kraftfahrer Karl Voss (Hauptwerkstatt), Kan. B. Rader (Stoffw.), Soldat Gerhard Tetath (Masch.-Betr.), Soldat Hugo Jordan (Kleinfeldbau), Soldat Hr. Kimm (Thomasmwerk), Matr.-Hauptgefreiter P. Karp (Werkstschut), San.-Obergefr. Alf. Glierl (Masch.-Betr.).

Niederrheinische Hütte: Staffelm. Willi Küber (Mech. Werkst.), Gefreiter A. Brüggenmann (EBW.), Soldat Wilhelm Kuhn (Ho.), Soldat Walter Miklowait (Bodstr.), Flieger Karl Schewe (Mech. Werkst.), Schütze Werner Gottschalk (280er Str.), Oberführer Edwin Altdorf (El. Werkst.), Gefr. Herm. Spech (Stahlw.), San.-Soldat Hr. Dimmers (Wärmest.), Obergefr. Herm. Bruders (Stahlwerk).

Hochöfen Hüttenbetrieb: Sanitätsoldat Willi Passing (Ho.)

Des Soldaten große Freude
Ist die Zeitung von der Hütte.
Hat man sie zur Hand genommen,

Und den Inhalt wahrgenommen,
Fühlt man sich fast wie zu Hause,
Wie in einer — — Werkstattpause.

Gefreiter Friedrich Hansen, Abnahme Hütte Ruhrort-Meiderich

Vorsicht im Verkehr innerhalb der Werke



Best.-Nr. 547 des Reichsverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften e.V. Berlin 037948/19

Es hat sich schon fast zu einer allerdings recht bedauerlichen Tradition entwickelt daß in den Wintermonaten die Zahl der Unfälle im Eisenbahnbetrieb erheblich ansteigt. Sicherlich, es können im Verkehrsbereich eines großen Hüttenwerkes nicht überall Schranken und Uebergänge sein, und die Züge können hier nicht nach einem allgemein bekannten Fahrplan verkehren, aber gerade deshalb ist erhöhte Aufmerksamkeit sowie genaueste Beachtung der Unfallverhütungs- und Betriebsvorschriften dringend erforderlich. Der einzelne Arbeitskamerad sollte, wenn er zu seiner Arbeitsstätte geht, stets die vorgeschriebenen Wege innerhalb des Werksgeländes benutzen, und die Eisenbahner selbst sollten sich nur, wenn es ihr Dienst erfordert, außerhalb der Wege im Verkehrsbereich der Werksbahnen aufhalten.

Hauptsächlich ins Auge springend sind zunächst jedoch jene Unfälle, denen die Eisenbahner bei ihren verantwortungsvollen und schwierigen Arbeit selbst ausgesetzt sind. Den statistischen Unterlagen nach hat es den Anschein, als ob den Eisenbahnern die Hauptgefahr beim Besteigen oder Verlassen von Wagen und Lokomotiven drohe. In den Unfallanzeigen liest man nämlich stets wieder von Verstauchungen, Hautabschürfungen, Quetschungen und ähnlichen Verletzungen. Dies sind alles Unfälle, deren Ursache zum großen Teil allerdings auf die Dunkelheit in den Wintermonaten zurückzuführen ist. Den Arbeitskameraden vom Eisenbahnbetrieb sollte dieser Umstand eine Mahnung zu ganz besonderer Vorsicht sein und daran erinnern, wie wichtig es ist, schon bei Tage auf Ordnung zwischen den Gleisen zu achten. Man kann immer wieder feststellen, wie mancher

Arbeitskamerad tagsüber z.B. achtlos an einem vom Wagen gefallenem Koksbrocken vorübergeht, ihn einfach liegen läßt, obwohl es ihm keine Mühe machen würde, den Koksbrocken eben aufzuheben und auf einen anderen Wagen zu werfen. Die betreffenden Arbeitskameraden machen sich keine Gedanken darüber, daß durch das so leicht zu beseitigende Koksstück ihre Ablöser in der Nacht in Gefahr geraten. Auf solche Weise hat sich, wie die nüchternen Zahlen und Berichte der Unfallstatistik nachweisen, schon mancher Eisenbahner in der Nacht den Fuß verstaucht. Die verunglückten Arbeitskameraden mußten dann meistens längere Zeit „feiern“. Nicht allein der Betrieb hatte durch den Ausfall von Arbeitskräften darunter zu leiden, sondern die Folgen waren bei längerem Feiern stets auch für die Betroffenen und ihre Familien recht unangenehm.

Weit schwerere Gefahren liegen aber noch im eigentlichen Rangierdienst. Wenn man auch dem Rangierpersonal zugestehen muß, daß ihre Arbeit vielfach eine schnelle Durchführung verlangt, so haben doch gerade die Rangierer peinlich genau gewisse grundsätzliche Regeln und Vorschriften zu beachten, da jede Nichtbefolgung der Unfallverhütungsvorschriften schwere Folgen haben kann. Es sei deshalb noch einmal kurz auf einige der wichtigsten Unfallverhütungsvorschriften hingewiesen:

Ein Rangierer hat sich z.B. vor Abgabe des Zeichens für den Lokomotivführer unbedingt davon zu überzeugen, ob die von ihm veranlaßte Bewegung des Zuges keine Mitarbeiter oder andere Arbeitskameraden, die gerade in der Nähe zu tun haben, in Gefahr bringt. Der Rangierer selbst muß vor Abgabe des Zeichens zur Weiterfahrt des Zuges aus dem Fahrgleis heraustraten, ein Gebot, das bei vielen Rangierern immer wieder unbeachtet bleibt. Es dürfen ferner nur dann Wagen abgestoßen werden, wenn sie nicht über das beabsichtigte Ziel hinauslaufen können und das Fahrgleis zu übersehen ist. Was sonst angerichtet werden kann zeigt wieder einmal recht deutlich ein Vorfall, der sich auf einem unserer Werke ereignete: Auf einem Eisenbahnwagen war ein Arbeitskamerad mit Verladearbeiten beschäftigt. Plötzlich fuhr auf diesen Wagen ein

anderer, der beim Rangieren abgestoßen und durch den kräftigen Stoß über sein Ziel hinausgelaufen war. Der Greifer des Kranes, der beim Verladen mitbenutzt wurde, steckte noch im Innern des Wagens, und nur durch einen glücklichen Zufall geriet der auf dem noch zum Teil beladenen Wagen stehende Arbeitskamerad nicht zwischen Wagenkopf und Greifer des Kranes.



Best.-Nr. 582 des Reichsverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften e.V. Berlin 030950/19

An der Verhütung von Unfällen im Eisenbahnbetrieb müssen aber auch die einzelnen Betriebe mithelfen, in denen Eisenbahnwagen mit irgendwelchen Gütern beladen werden. Es ist z. B. vorgekommen, daß ein Rangierer beim Abhängen eines Wagens durch plötzlich aus einer Kopfklappe herausfallende Stahlflaschen so schwer verletzt wurde, daß er an den Folgen seiner Verletzungen starb. Auf derartige Gefahren können Eisenbahner aber natürlich nicht in jedem Augenblick gefaßt sein. Sie müssen sich da schon auf die Betriebe verlassen, in denen die Wagen beladen werden. Wir erinnern deshalb abschließend noch einmal daran, daß jegliches Ladegut gegen Verschieben, Umfallen und Herabfallen gesichert sowie Türen und Kopfklappen der Wagen richtig verschlossen sein müssen.

Arbeitskameraden, wie leicht ist es oft, bei einigem guten Willen Unfälle zu vermeiden! Denkt stets daran, daß jeder Unfall Euer Schaden ist und eine Schwächung der Volks- und Wehrkraft bedeutet! Jetzt im Kriege ist es doppelte Pflicht eines jeden Gefolgschaftsmitgliedes, alles zu verhindern, was irgendwie zur Schwächung unserer Kraft beitragen könnte. Die Front verlangt vom Soldaten der Arbeit, daß auch er reiflos seine Pflicht in schwerer Zeit erfüllt!

T. M.

Unfälle durch Kriegse ereignisse

Die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft in Essen teilt folgendes mit: Wie Anfragen bei der Berufsgenossenschaft ergeben, bestehen bei den Belegschaften der Genossenschaftswerke Zweifel über die Entschädigungen, die bei Verletzung oder Tod durch Bomben englischer Flieger oder durch Flakbeschuß gewährt werden. In allen diesen Fällen tritt die Berufsgenossenschaft mit ihren umfassenden Leistungen für die Verletzten und gegebenenfalls ihre Hinterbliebenen ein. Sollten im einzelnen Falle die Leistungen nach der Personenschädenverordnung höher sein, dann wird der Mehrbetrag aus Reichsmitteln gegeben. Die Personenschädenverordnung sieht im allgemeinen die Leistungen nach dem

Wehrmachtsfürsorge- und -versorgungsgesetz vor. Nach einem neuerlichen Runderlaß des Reichsministeriums des Innern zugleich im Namen des Oberkommandos der Wehrmacht wird über die Fürsorge und Versorgung nach dem Wehrmachtsfürsorge- und -versorgungsgesetz hinaus weitere Fürsorge und Versorgung nach dem Einsatzfürsorge- und -versorgungsgesetz gewährt. Danach werden die Arbeiter der Stirn und Faust in der Heimat in dieser Beziehung gleichgestellt mit den Soldaten, die an der Front ihr Leben für Führer und Reich einsetzen.

Freundschaftskampf

der Schützen der Hütte Ruhrort-Meiderich

Die Betriebsportgemeinschaft der Hütte Ruhrort-Meiderich trug auf dem Schießstand der Hafag in Duisburg-Meiderich einen Freundschaftskampf im Kleinkaliberschießen gegen Schützen der Betriebsportgemeinschaft Krupp, Essen, aus. Die Bedingungen des Wettkampfes waren: je zwölf Mann Dreieranschlag in militärischer Form nach den Richtlinien des Deutschen Schützenverbandes. Die noch junge Schießabteilung der BSG Hütte Ruhrort-Meiderich, die keinen Kampf gegen noch so starke Mannschaften scheut und aus dem Wege geht, schlug sich recht gut. Mehrere Anfänger mußten diesmal eingesezt werden, da verschiedene Stammschützen wegen Arbeit nicht am Kampfe teilnehmen konnten. Immerhin schossen unsere Schützen noch 1506 Ringe gegenüber 1558 Ringen der Kruppischen Sportler. Der zweite Unterkreischießwart Jakob Pütz überwachte die Regeln des Kampfes. Der Sieger erhielt vom Besiegten eine Urkunde.

Unsere Jubilare

Bierzugährige Arbeitsjubiläen



Bahnwärter
Stanislaus
Krowidi
E. B. B.
Th.
24. 11. 40



Ungezeichner
Wilhelm
Unterberg
Hauptw.
S. R. M.
14. 12. 40



Hpp.-Vorarb.
Peter
Gores
Hochoven
Th.
28. 12. 40

Jubilare feiern

Der Zelle 9, Hütte Ruhrort-Meiderich

In der schön ausgeschmückten Werkstatt 9 feierten die Arbeitskameraden der Zelle 9, Maschinenbetrieb Stahl- und Walzwerke der Hütte Ruhrort-Meiderich, das fünfzigjährige Arbeitsjubiläum der beiden Gefolgschaftsmitglieder Vorarbeiter Fritz Ploß (WB-Thomaswerk) und Maschinist Hermann Ridder (Wasserwerk Ruhr). Betriebschef Rudelschel übermittelte die Glückwünsche der Werksleitung und würdigte mit ehrenden Worten die treuen Verdienste der Jubilare. Die Glückwünsche der Gesamtgefolgschaft überbrachte Betriebsobmann Pg. Glöckner. Im Namen der Gefolgschaft der Zelle 9 sprach Zellenobmann Heibach und überreichte den Jubilaren ein Geschenk der Zelle. Die Gesangabteilung der Zelle 9 umrahmte unter der Leitung von Hans van Rüd die Betriebsfeier mit schönen Gesangsvorträgen. Mit herzlichen Worten dankten die Jubilare für die Ehrungen und Geschenke.

Wi.

Im Eisenbahnbetrieb der Hütte Ruhrort-Meiderich

Das Gefolgschaftsmitglied Johann Wejers, Eisenbahnbetrieb, Bahnmeisterei III der Hütte Ruhrort-Meiderich, beging sein fünfzigjähriges Arbeitsjubiläum. Zu dieser kleinen Feierstunde versammelten sich im Rottenraum seine Arbeitskameraden und die Vorgesetzten Dr. Dörfel, Clog und Kurek, die ihm die herzlichsten Glückwünsche und ihre Anerkennung für langjährige treue Pflichterfüllung aussprachen. Die Arbeitskameraden überreichten ihrem beliebten, treuen Kameraden ein schönes, bleibendes Andenken als Beweis innigster Verbundenheit. In humorvoller Weise verlief die zwar kurze Feier, die aber allen lange in Erinnerung bleiben wird und zum weiteren frohen Schaffen anspornt.



Die beiden Jubilare im Kreise ihrer Mitarbeiter



Johann Wejers inmitten seiner Arbeitskameraden

Fünfundzwanzigjährige Arbeitsjubiläen



Kollonnen.
**Theodor
Voos**
Stahlw.
M. S.
6. 11. 40



Preßwerkfabr.
**Karl
Preßler**
Preßw.
S. R. M.
6. 11. 40



Hafenvorarb.
**Paul
Misiorny**
Hafen
Th.
8. 10. 40



Uebermasch.
**Heinrich
Lang**
M. S. - Kraftf.
S. R. M.
8. 12. 40



Badew.
**Robert
Klische**
El. B. St. Wa.
Th.
9. 12. 40

Tochter: Otto Bastian, Ludwig Uhlenbaum. — Thomaschlackenmühle: Geburten: Eine Tochter: Edmund Mehner. — Eisenbahn: Sterbefälle: Josef Kronska.

Niederrheinische Hütte

Rangierbetrieb: Eheschließungen: Walter Thiele. — Maschinenbetrieb H. D.: Geburten: Ein Sohn: Wilhelm Grunert. — Hütte Vulkan: Eheschließungen: Edmund Schneider. Geburten: Ein Sohn: Johann Spikler. Eine Tochter: Wilhelm Dislich.

Hochöfen Hüttenbetrieb

Laboratorium: Sterbefälle: Zwei Söhne: Gustav Köppen.



Schlosser
**Karl
Höder**
M. S. - So.
S. R. M.
10. 12. 40



Maschinist
**August
Lauberg**
M. S. - Kraftf.
S. R. M.
14. 12. 40



Gärter
**August
Knoth**
We. So.
Th.
15. 12. 40



Maurer
**Wilhelm
Jacob**
Bauabt.
Th.
17. 12. 40



Maschinist
**Hermann
Lutz**
M. S. - Kraftf.
S. R. M.
18. 12. 40



Kranf.
**Karl
Meyer**
El. B.
Th.
18. 12. 40



Bohrer
**Johann
Hendriks**
El. Hauptw.
Th.
20. 12. 40



Kranf.
**Heinrich
Vonderjoch**
M. S.
S. R. M.
24. 12. 40



Nischefabr.
**Matthias
Szilag**
So.
S. R. M.
26. 12. 40



I. Scherenm.
**Karl
van der Beek**
Balaw.
M. S.
27. 12. 40

Familiennachrichten

Thyssenhütte

Verwaltung: Eheschließungen: Otto Freitag. Geburten: Ein Sohn: Karl Mohr. — Hochöfen: Geburten: Ein Sohn: Adolf Kroll. — Thomaswerk: Geburten: Ein Sohn: Alfred Thiel. Eine Tochter: Karl Staged, Rudolf Huber. — Martinwerk I: Geburten: Ein Sohn: Johann Mähler. Sterbefälle: Sohn von Johann Mähler. — Martinwerk II: Geburten: Ein Sohn: Friedrich Brocke. Eine Tochter: Franz Demski. — Walzwerk I: Geburten: Ein Sohn: Otto Mruztinski. — Zurihterei I: Eheschließungen: Franz Michalak. — Zurihterei II: Eheschließungen: Johann Maier. Geburten: Ein Sohn: Fritz Fischer. — Zurihterei IV: Geburten: Ein Sohn: Kaspar Weingarten. — Zurihterei V: Geburten: Ein Sohn: Johann Dzitowski. — Hochöfen-Werkstatt: Geburten: Ein Sohn: Heinrich Penzer. — Masch.-Betr. Kraftanlagen: Geburten: Ein Sohn: Paul Urban, August Werner, Julius Dieh. Sterbefälle: Ehefrau von Bertram Peters. — El. Zentr. u. Stromvertlg.: Geburten: Ein Sohn: Hermann Dreier, Hermann Beckmann. — Werkstatt I: Eheschließungen: Arnold Uphoff. Geburten: Ein Sohn: Jakob Rozczyniala. — El. Betr. Stahlwalzwerke: Geburten: Ein Sohn: Karl Weder, Walter Hempel, Heinrich Kraps. Eine Tochter: Franz Stumski. — Bauabteilung: Eheschließungen: Walter Jung. — Eisenbahn: Eheschließungen: Thomas Stich, Peter Müller. Geburten: Ein Sohn: Johann Behlau, Konrad Pantnin, Karl Wolter. Eine Tochter: Josef Schmitz. Sterbefälle: Tochter von Heinrich Singhoff. — Betriebswirtschaft: Eheschließungen: Leo Pilarek. — Chem. Laboratorium: Geburten: Ein Sohn: Ernst Thijes.

Hütte Ruhrort-Meiderich

Maschinenbetrieb: Geburten: Ein Sohn: Wilhelm Jordan, Karl Grimont, Heinrich Jager, Rudolf Rastopf. — Thomaswerk: Geburten: Eine Tochter: Wilhelm Meger, Anton Deunisch. — Hochöfen: Geburten: Eine

Unsere Toten

Wir beklagen das Ableben folgender Gesellschaftsmitglieder:

Heinrich Dingen

Meister im Maschinenbetrieb der Hütte Ruhrort-Meiderich,
† 30. November 1940 nach fünfzehnjähriger Dienstzeit
im Alter von 45 Jahren

Hermann Mölders

Wiegemeister in der Versandabteilung der Hütte Ruhrort-Meiderich,
† 6. Dezember 1940 nach fünfunddreißigjähriger Dienstzeit
im Alter von 64 Jahren

Ludwig Gorzelanczyk

Pförtner im Werkshof der Thyssenhütte,
† 8. Dezember 1940 nach einundvierzigjähriger Dienstzeit
im Alter von 60 Jahren

Josef Mölken

Rohrschlosser bei der Wärmestelle der Thyssenhütte,
† 28. November 1940 nach vierundzwanzigjähriger Dienstzeit
im Alter von 42 Jahren

Nikolaus Kobus

Lokomotivführer im Maschinenbetrieb I der Thyssenhütte,
† 7. Dezember 1940 nach fünfundzwanzigjähriger Dienstzeit
im Alter von 39 Jahren

Peter Jilles

Maschinist im Maschinenbetrieb der Hütte Ruhrort-Meiderich,
† 18. November 1940 nach vierzehnjähriger Dienstzeit
im Alter von 54 Jahren

Otto Rembe

Schlosser im Maschinenbetrieb der Hütte Ruhrort-Meiderich,
† 19. November 1940 nach dreizehnjähriger Dienstzeit
im Alter von 42 Jahren

Christoph Schapons

Schmalpurrangierer im Thomaswerk der Hütte Ruhrort-Meiderich,
† 31. Oktober 1940 nach dreiundzwanzigjähriger Dienstzeit
im Alter von 51 Jahren

Georg Geije

Erzlarer im Hochöfenbetrieb der Niederrheinischen Hütte,
† 12. November 1940 nach vierjähriger Dienstzeit
im Alter von 54 Jahren

Ewald Brimberg

Sintereiarbeiter im Hochöfenbetrieb Hochöfen Hüttenbetrieb,
† 13. November 1940 nach achtmontatiger Dienstzeit
im Alter von 52 Jahren

Ehreichem Andenken

Die nächste Ausgabe unserer Werkszeitung
erscheint am 10. Januar 1941

Herausgeber: August Thyssenhütte A.-G., Duisburg-Hamborn, in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Arbeitspädagogik und im Einvernehmen mit der Deutschen Arbeitsfront. — Verantwortlich für den Inhalt: Prokurist Eduard Huster, i. B.: Schriftleiter Theo Meßter, beide Hamborn. — Zuschriften sind unmittelbar an die Schriftleitung der Werkszeitung der August Thyssen-Hütte A.-G. in Hamborn, Franz-Lenze-Straße 3, zu richten. — Nachdruck von Bild und Text nur mit Genehmigung des Herausgebers gestattet. — Druck: Droste Verlag und Druckerei AG, Düsseldorf, Recklinghausen. — Gedruckt auf dem Papier der Reichsanstalt für Papierherstellung.