

WERKSZEITUNG

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE A.G.

DUISBURG-HAMBORN

15. JAHRGANG

NUMMER 14

9. OKTOBER 1942

Dr. Bartscherer 65 Jahre alt



Direktor Dr. Bartscherer

Am 6. Oktober vollendete Hütten-
direktor Dr. Franz Bartscherer,
Vorsitzer des Vorstandes der August
Thyssen-Hütte A. G., sein fünf-
undsechzigstes Lebensjahr. Seit dem
Jahre 1906, als der Gründer unseres
Werkes, August Thyssen, den damals
jungen Ingenieur aus seiner süddeut-
schen Heimat nach Hamborn berief, wid-
met Dr. Bartscherer seine volle Schaf-
ferkraft unserer heimischen Groß-
industrie und hat in hervorragendem
Maße zur heutigen Weltgeltung der
Thyssen-Werke beigetragen. Wir alle
von der August Thyssen-Hütte wissen,
daß, wenn wir heute als Soldaten der
Arbeit Leistungen vollbringen, dies in
erster Linie der zielbewußten, tatkräfti-
gen und willensstarken Führung unserer
Werke zu danken ist.

Mit der Leitung der Maschinenabtei-
lung des Hochofenwerkes übertrug Au-
gust Thyssen dem jungen Ingenieur im
Jahre 1906 gleich große Aufgaben, deren
Lösung sehr bald sein außerordentliches
 Können offenbarten. Schnell erweiterte
 sich denn auch sein Wirkungskreis: Die
 Einrichtung der Gasterktrastanlage und die
 Elektrifizierung des gesamten Hütten-
 werkes überzeugten August Thyssen der-
 art von den Fähigkeiten und der Schaf-
 ferkraft seines jungen Ingenieurs, daß
 er ihn bereits im Jahre 1906 zum Ober-
 ingenieur und im gleichen Jahre noch
 zum Direktor ernannte und ihm die Lei-
 tung des gesamten Maschinenbetriebes
 der Hütte übergab. In immer stärkerem
 Maße zeigten sich nun sein stau-

nenswerter Reichtum der Ideen, seine Energie und
Tatkraft, seine Führereigenschaft, verbunden mit
einem scharfen Blick für die jeweiligen Notwendig-
keiten der Zeit, wodurch er dann auch sehr bald zu
einem der bedeutendsten Fachmänner und Führer-
persönlichkeiten im Hüttenwesen wurde. Durch sein
hervorragendes Wirken verschaffte er natürlich
gleichzeitig seinem Arbeitsfeld, der August Thyssen-
Hütte, Klang und Namen von großer Bedeutung
in aller Welt.

Als im Jahre 1926 die Vereinigten Stahlwerke
gegründet wurden, berief man ihn in den Vorstand
der Gesellschaft und übergab ihm die Gesamtleitung
der August Thyssen-Hütte. Bei der späteren Bil-
dung der Betriebsgesellschaften im Jahre 1934
übernahm Dr. Bartscherer den Vorsitz im Vorstand
der August Thyssen-Hütte A. G. Neuzere Anerken-
nung der außerordentlichen Verdienste, die
Dr. Bartscherer sich um die bauliche Ausgestaltung
und betriebswirtschaftliche Führung von Eisen-
hüttenwerken erworben hatte wurde ihm im Jahre
1930 von der Hochschule Freiberg i. S. durch die Ver-

leihung der Würde eines Dr.-Ing. e. h. zu-
teil. Weitere verdiente Ehrungen stellen
die Berufung in das Ratsherrenkollegium
der Stadt Duisburg und in den Vor-
stand der Handelskammer sowie die Er-
nennung zum Behrwirtschaftsführer dar.

Der Wille zur Leistung betätigte sich
bei Dr. Bartscherer nicht allein auf tech-
nischem Gebiet. Sein soziales Verständ-
nis jedem Arbeitskameraden gegenüber
bewies er in wirkungsvoller Weise bei
zahlreichen Gelegenheiten, insbesondere
durch weitestgehende Unterstützung, die
er unverschuldet in Not Geratenen zu-
kommen ließ und laufend noch zukom-
men läßt. Seine stete Hilfsbereitschaft,
sein starker Gerechtigkeitsinn, wie über-
haupt sein vorbildlicher Charakter er-
oberten ihm die Herzen seiner ihm in
Treue ergebenen Gefolgschaft. Sie ver-
ehrt ihn als Persönlichkeit, die für die
Sorgen und Nöte seiner Arbeitskama-
den stets das gleiche Verständnis an den
Tag legte, wie für die großen Aufgaben
und Ziele unserer Zeit, als Führerper-
sönlichkeit, die stets durch Taten zu über-
zeugen wußte. Wenn nun die Gefolg-
schaft der August Thyssen-Hütte an sei-
nem Geburtstage seiner mit den besten
Wünschen für das weitere Wohlergehen
gedachte, dann tat sie es zugleich mit dem
aufrichtigen Dank für alles das, was der
jetzt Fünfundsechzigjährige für unsere
Werke getan hat, indem er in hin-
gebungsvoller Pflichterfüllung uns die
Voraussetzungen schuf, erfolgreich unsere
Kraft für den Endsieg der deutschen
Waffen einzusetzen.

T. M.

Mit dem Lokführer auf Streckenfahrt

In einem unserer Rangierbahnhöfe soll die Fahrt beginnen. Eine lange Wagenreihe, mit Hilfe des Ablaufberges ausrangierte, steht im Abfahrzweis bereits hinter einer stattlichen Heißdampflokomotive, einem prächtigen Fünfsachsler, um zum Reichsbahnananschlußbahnhof gebracht zu werden. Das Rangierpersonal kuppelt den Zug, verbindet die Bremsluftschläuche der einzelnen Wagen miteinander und bringt dann schließlich noch die Schlußscheibe am letzten Wagen an. Auch der Lokführer bleibt während dieser Zeit nicht untätig. Er geht um seine Maschine herum, um sie noch einmal in allen Einzelteilen nachzusehen, damit er nachher auf der Strecke nicht von plötzlichen Störungen überrascht wird. Etliche Minuten vergehen hierüber, bis wir mit dem Lokführer die schmalen Stufen zu seinem Führerstand emporklettern und dort auch den Heizer begrüßen können. Der Heizer ist gerade dabei, das Feuer zu beschicken, um die genügende Dampfspannung in dem großen Langkessel zu erzeugen. Die Glut der in der Feuerkiste züngelnden Flammen dringt durch die geöffnete Feuertür zu uns. Zumal draußen die Sonne ihre sengenden Strahlen mit voller Kraft vom wolkenlosen Blau des Himmels herunterstößt, herrscht auf dem Führerstand eine Temperatur, an die man sich als Laie erst mal gewöhnen muß. Wir erkennen bald, daß auch der Lokführer und Heizer oft ihre Arbeit bei einer Hitze verrichten müssen, die an tropische Verhältnisse erinnert und manchem von uns sicherlich auf die Dauer als fast unerträglich erscheinen würde. Willkommen ist da jeder Luftzug, der bei flotter Fahrt durch die geöffneten Fenster die Männer auf dem Führerstand umweht.

Bevor die Fahrt beginnt, macht der Lokführer zunächst noch die Bremsprobe. Er füllt die an den einzelnen Wagen befindlichen Druckluftleitungen und die damit verbundenen Bremsapparate mit fünf Atmosphären Druckluft. Diese Druckluft wird durch eine doppelstufige, schwungradlose Luftpumpe, die mit einem Pumpendruckregler versehen ist und die Druckluft mit acht Atmosphären in den Hauptluftdruckbehälter drückt, erzeugt. Vom Hauptbehälter wird die Druckluft durch einen Leitungsdruckregler auf fünf Atmosphären reduziert und durch die Verbindungsschläuche und die unter den einzelnen Wagen liegenden Luftleitungen den Bremsapparaten zugeführt. Wie der Druckluftmesser anzeigt, verläuft die Bremsprobe ordnungsgemäß. Ein Mann vom Zugbegleitpersonal beobachtet während der Probe am letzten Wagen das Anliegen und Sichwiederkönnen der Bremsklöße. Endlich kann der Rangiermeister dem diensthabenden Betriebsassistenten den Zug fertig zur Abfahrt melden. Bald darauf sieht man auch schon am Abfahrtsignal grünes Licht aufleuchten. Die Fahrt kann beginnen. Schrill ertönt das Achtungssignal des Lokführers, der nun langsam und vorsichtig an einem schweren Hebel rückt und damit den Ventilregler öffnet. Durch das Öffnen des Ventilreglers tritt Dampf aus dem Kessel und gelangt über die Naßdampfammer, Ueberhitzer-elemente, Heißdampfammer und Schieberkästen in die Dampfzylinder. Auf diese technischen Dinge wollen wir jedoch nicht näher eingehen, da der Laie hiervon doch kaum etwas verstehen würde. Ohne die lange Wagenreihe durcheinanderzurütteln,

zieht die Lokomotive an, erst sehr langsam, doch schon recht bald immer rascher vorwärtsdrängend. Der Lokführer weiß sehr gut, wie fein Stahlrohr behandelt werden will. Nach und nach öffnet er den Ventilregler immer weiter und zieht nach etwa 100 Meter Fahrt die Steuerung, die auf Vorwärtsfahrt eingestellt ist, langsam bis zu einer bestimmten Grenze ein, um so die Ausdehnungskraft des Dampfes in den beiden Dampfzylindern vor dem Entweichen ins Freie weitmöglichst auszunutzen. Kräftig schnaubend leistet der Fünfsachsler die von ihm verlangte, gewiß nicht leichte Arbeit. 150 Achsen, mit 2200 Tonnen beladen, müssen dem Ziel, dem Uebergabebahnhof der Reichsbahn, zugeführt werden. Größere Steigungen und Gleiskrümmungen gilt es zu überwinden. Aufmerksam beobachtet der Lokführer die Strecke und wirft ab und zu



In voller Fahrt

Aufnahme: Werkphoto (Schön)

einen Blick auf den Wasserstandsanzeiger, den Kesseldruckmesser sowie auf die Druckmesser der Druckluftbremse. Auch der Heizer hat seine Beschäftigung. Schon nach kurzer Zeit öffnet er erneut die Feuertür und den Schieber am Kohlenkasten der Lok, um das Feuer zu beschicken. Bei der von ihr verlangten großen Arbeitsleistung braucht die Lok natürlich auch häufiger gewissermaßen frische Nahrung. Deftiger als sonst muß der Heizer zur Kohlenchaufel greifen und eine der beiden Dampfstrahlpumpen in Tätigkeit setzen, wodurch dann dem Kessel jedesmal wieder das nötige Speisewasser zugeführt wird, das ihm während der Fahrt durch den Dampf entzogen wird. Selbsttätig arbeitet indessen eine große, sechszehnstellige Schmierpresse und eine Fettpresse, wodurch nicht nur laufend Kolben, Schieber sowie sämtliche Achslager geölt, sondern auch die Spurkränze der Lok in den Kurven mit genügend Fett versorgt bleiben.

In flotter Fahrt nähern wir uns unserem Ziel. Wie ein Film zieht die Industrielandschaft an unseren Augen vorüber, Bilder, wie sie jeder von uns kennt und die immer wieder vom Gleich und Schaffenswillen vieler tausend kräftiger Hände erzählen. Aus der Ferne sieht man bereits, daß das Einfahrtsignal des Anschlußbahnhofs Fahrt zeigt. Beim Einfahren in den Bahnhof setzt der Lokführer die Druckluftbremse in Tätigkeit. Kurz bringt er das handlich an

seinem Stand angebrachte Führerbremsventil in Betriebsbremsstellung und dann gleich in die Abbruchstellung. Man spürt unter den Fußsohlen, wie die Bremsen arbeiten. Schnell läßt die Fahrtgeschwindigkeit nach. Nicht mehr weit vom Ziel entfernt, nimmt der Lokführer aber trotzdem noch die Zusatzbremse, die nur die Lokomotive bremst, zu Hilfe und bringt so den Zug vorschriftsmäßig, etwa fünf Meter vor dem Haltesignal, zum Stehen. Dies ist nicht ganz einfach, da der Bremsweg abgeschätzt werden muß und es gewissermaßen Gefühlssache ist, die Bremsen jeweils zur rechten Zeit anzuwenden. Der Lokführer verläßt sich hierbei auf sein Schätzungsvermögen und auf das Gefühl, daß beim Einschalten der Bremsen unter den Fußsohlen zu spüren ist. Im Bahnhof wird der Zug vom aufsichtshabenden Assistenten in Empfang genommen. Dieser gibt dem Lokführer auch gleich den neuen Auftrag, einen Erzzug auf der Rückfahrt mitzunehmen. Das Rangierpersonal schließt sofort den Luftleitungshahn der Lok und des ersten Waggons, trennt die Luftleitungen, hängt die Luftschläuche in die Schlauchhalter und kuppelt die Lok ab. Der Lokführer verläßt gleichfalls seinen Stand und untersucht, ob die Lager seiner Maschine sich während der Fahrt nicht heißgelaufen haben. In wenigen Minuten ist dies jedoch alles erledigt. Die Lokomotive wird vor den Erzzug gefahren, ordnungsmäßig angekuppelt, worauf dann gleich wieder die Druckluftschläuche zusammengesetzt und die Absperrhähne an der Lok und am ersten Wagen geöffnet werden. Vor der Abfahrt wird auch wieder die Bremsprobe durchgeführt. Inzwischen ist vom Rangierpersonal die gesamte Wagenreihe nachgesehen, so daß der Rangiermeister den Zug fertig zur Abfahrt melden kann. Wenige Augenblicke später steht das Ausfahrtsignal auf Fahrt, und nach kurzem Achtungspfeiff rollen die Wagen in immer flotter werdendem Tempo unserem Rangierbahnhof zu. Noch einmal erleben wir die zwar nicht weite, aber recht interessante Reise, sehen den Lokführer und Heizer bei ihrer verantwortungsvollen Arbeit.

Viel Zeit zur Unterhaltung bleibt nicht, denn der mit mächtigen Rauchwolken eilig dahinschnaubende stattliche Fünfsachsler folgt mit seinen umfangreichen technischen Einrichtungen nur dann willig allen Befehlen, wenn Lokführer und Heizer sich gewissermaßen als Hirn des Ganzen eingeschaltet halten. Im Rangierbahnhof hält der Zug auf dem Ablaufberg. Die Lokomotive wird entschlaucht, abgekuppelt und setzt sich nun hinter die Wagen. In dieser Zeit haben die Rangierer bereits die einzelnen Wagenpartien entkuppelt. Sobald das Ablaufsignal Fahrt zeigt, drückt der Lokführer die Wagen langsam vor, die dann selbständig während der Fahrt vom Bremswärter durch die hydraulische Gleisbremse auf die gewünschte Geschwindigkeit abgebremst, in die richtigen Gleise einlaufen. In verhältnismäßig sehr kurzer Zeit ist der ganze Zug ausrangierte. Die Lokomotive kann nun wieder in den Rangierbahnhof eingefahren werden und steht dort mit dem Lokführer und Heizer für weitere Aufgaben bereit.

Abschließend sei noch besonders unterstrichen, daß es sich bei der geschilderten Fahrt um eine Tagesfahrt handelt. Nachts sind vom Lokführer noch weitaus größere Schwierigkeiten zu überwinden, da bei der allgemeinen Verdunkelung auch die sonst übliche Streckenbeleuchtung fehlt und nur die schwachen, nach oben hin abgedeckten Signallichter den Weg weisen. Mit erhöhter Aufmerksamkeit muß dann die Strecke, die der Zug, seinem Ziel zustrebend, zu durchfahren hat, im Auge behalten werden.

T. M.

Zusammenarbeit mit ausländischen Arbeitskräften

Von Gewerberat Dipl.-Ing. Z weiling



den einzelnen hinsichtlich der Unfallverhütung der Grundsatz, daß bei der Mehrleistung das Denken nicht vergessen werden darf, so ist dies ganz besonders bei der Zusammenarbeit mit Ausländern zu beachten. Ich habe früher bereits dargelegt, daß die wenigsten Unfälle auf technische Mängel an Maschinen, Apparaten und Geräten, die meisten aber auf kleine Unterlassungssünden, mangelhafte Verständigung, Unachtsamkeit und — auch dieses muß gesagt werden — auf leichtsinniges Verhalten zurückzuführen sind.

Neue Gesichtspunkte sind nun bei der Anlernung und der Beschäftigung von Ausländern hinzugetreten. Wir müssen uns darüber im klaren sein, daß wir diese ausländischen Arbeitskräfte zur Arbeit in unser Industriegebiet geholt haben. Als Unfallverletzte können sie uns nichts nützen; im Gegenteil sie belasten dann noch unsere schon bis zum äußersten angespannten Ärzte und Krankenhäuser. Ferner können durch von Ausländern verursachte Unfälle deutsche Volksgenossen betroffen und Maschinen sowie Material beschädigt werden. Bei der Zusammenarbeit und der Unterweisung in eine bestimmte Arbeit müssen die deutschen Arbeitskameraden Geduld und Ausdauer haben. Wir müssen uns vorstellen, wie schwierig es für uns wäre, wenn wir in einem fremdsprachigen Land und dann noch in einer ungewohnten Arbeit tätig sein sollen. In vielen Fällen ist mit Ausnahme einiger allgemeinverständlicher Worte nur die Zeichensprache möglich. Die Zeichen müssen so sein, daß sie nicht falsch verstanden werden können. An einem Beispiele will ich zeigen, welche schlimmen Folgen ein Mißverständnis haben kann. Ein ausländischer Elektriker wurde von einem deutschen Vorarbeiter mit der Reinigung einer stromlos gemachten Hochspannungszelle beauftragt. Alle zu reinigenden Stellen wurden gezeigt. Auf die hochliegenden Stromschienen weisend, machte der Deutsche eine Handbewegung zum Hals, um damit zu sagen, daß eine Berührung dieser Schienen den Tod bringen würde. Kaum hatte sich der Deutsche entfernt, holte sich der Ausländer eine

Leiter, bestieg diese und stürzte beim Berühren der Stromschienen ab. Wie sich bei einer Unterhaltung mit einem ebenfalls anwesenden Ausländer herausstellte, hatten diese die Bewegung zum Hals so ausgelegt, daß sie bestraft würden, wenn sie nicht auch die hochliegenden Stromschienen reinigen würden. Welche Folgen derartige Mißverständnisse beim Schalten von Maschinen, beim Führen von Kranen, beim Arbeiten an elektrischen Anlagen und im Verkehr haben können, braucht nicht näher ausgeführt zu werden.

In Kürze werden mehrsprachige, gebildete Anweisungen angeschlagen werden; die darauf angegebenen Zeichen müssen genau beachtet werden. Unsere sehr anschaulichen Unfallverhütungsbilder können dem ausländischen Arbeiter, auch wenn er den deutschen Text nicht lesen kann, die Gefahrenquellen zeigen. Auf Veranlassung des Reichsministeriums für Volksaufklärung und Propaganda sind Sprachführer für ausländische Arbeitskräfte herausgegeben worden. Diese Sammlung wird stets auf dem Laufenden gehalten. Die Beschaffung dieser in der deutschen Verlagsgesellschaft m. b. H. Berlin erschienenen Sprachführer sei jedem empfohlen, der viel mit Ausländern zu tun hat.

Zum Abschluß sei noch auf eine Selbstverständlichkeit hingewiesen. Wenn uns die Arbeit mit aus dem Feindesland stammenden Arbeitern oder gar Kriegsgefangenen zusammenführt, so darf die Führungnahme keineswegs über das unbedingt notwendige Dienstliche hinausgehen. Annahme oder Abgabe von Lebensmitteln, Rauchmaterial, Kleidungsstücken und Letztären sowie jede private Unterhaltung müssen unterbleiben. Abgesehen von den drohenden hohen Strafen muß uns unser deutsches Ehrgefühl jede Annäherung verbieten. Ganz besonders sei dies hinsichtlich der Zusammenarbeit von deutschen Männern mit ausländischen Frauen und von deutschen Frauen mit ausländischen Männern hervorgehoben.

Deutsche Arbeitskameraden, gebt euch Mühe bei der Verständigung mit Ausländern, damit Unfälle vermieden werden! Arbeitet mit Ueberlegung und Verstand! Ihr müht euch und euren Betrieben. Durch gemeinsame Arbeit und festen Willen werden wir mit unseren Soldaten den Weg zum gemeinsamen Ziel, einen siegreichen Frieden für das Großdeutsche Reich, finden.

In vielen Betrieben stehen jetzt an den Arbeitsstellen neben dem deutschen Mann und der deutschen Frau Ausländer. Wir müssen unter ihnen die freiwilligen Arbeitskräfte befreundeter Nationen, wie Italiener, Slowaken, Spanier und Kroaten, die zivilen Arbeitskräfte vom eroberten Feindgebiet, wie Holländer, Belgier, Franzosen, Polen und in letzter Zeit im großen Umfange Ostarbeiter und schließlich französische, belgische und sowjetrussische Kriegsgefangene unterscheiden. Diese alle sollen mithelfen, unsere Leistungen zu steigern und trotz der notwendigen Einberufungen zum Militär mehr zu leisten als bisher. Galt schon immer für

Ehrentafel

Unteroffizier Karl Ri st a u (Gesch.-Buchh., Th.) erhielt das E. R. I und die Frontflugschleife in Gold, Robert Bultink (Revision, Th.) das E. R. II und das Infanterie-Sturmabzeichen. Zum Bootsmann befördert und mit dem E. R. II ausgezeichnet wurde Johann Bernsen (El. Betr. 1, Th.). Obergefreiter Hans Glä ß (Baubet., Th.) erwarb das Kriegsverdienstkreuz II. Klasse mit Schwertern, Soldat Herbert K u l e s s a (Blechwalz., Th.) das Infanterie-Sturmabzeichen in Silber, Robert K ö n i g s (E.B.B., RM.) ebenfalls das Infanterie-Sturmabzeichen und das Verwundetenabzeichen in Schwarz. Bei gleichzeitiger Beförderung zum Unteroffizier wurde Mathias P e t e r s (E. Zentr., Th.) mit dem Kriegsverdienstkreuz II. Klasse mit Schwertern und Fritz A p f e l h o f e r mit dem Infanterie-Sturmabzeichen ausgezeichnet. Die Ostmedaille erhielten: Unteroffizier Bernhard G o m i n s k i (E.B.B., Th.), Unteroffizier Horst F e c h n e r (Blechwalz., Th.), Obergefreiter Rudolf E g g e r (Stoffr., Th.), Obergefreiter Hans Glä ß (Baubet., Th.) und Obergefreiter Hubert F e r r i c h o r (Drillbetr., RM.). Ferner wurden befördert: Wilhelm H i l l i g (Zur. III, Th.) und Robert B u l t i n k zu Feldwebeln, Robert K i r c h n e r (Lokbetr., RM.) zum M.Obermaat, Theodor B i e n e n (Einschiff., Th.), Arnold T e u s s e n (Betriebswirtsch., Th.), Friedrich J a n o s c h (Stoffw., Th.), Rud. E g g e r (Stoffr., Th.), Franz S c h r ö d e r (Hafen-Schweßern) und Michael T h i e l (Zur. II, Th.) zu Obergefreiten.

Wir gratulieren herzlich!

Fünzig Jahre Feuerwehr Hütte Ruhrcort-Meiderich



Aufnahme: Werkphoto (Schön)

Im vergangenen Monat konnte die Freiwillige Feuerwehr der Hütte RM. auf ihr fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken. Aus diesem Anlaß war die Wehr zu einem Appell angetreten, an dem auch Oberstleutnant Zingler als Leiter der gesamten Feuerlöschpolizei Groß-Duisburg teilnahm. Direktor R ö s e n e r gab einen kurzen Rückblick auf die Vergangenheit der Wehr, ebenso sprach Oberstleutnant Zingler anerkennende Worte zu seinen Feuerwehrkameraden. Ein kurzer Kameradschaftsabend schloß sich diesem Appell an.

Unsere Jubilare



Elektr. S. Böhnes Labor. Th. am 14. 8. (25 Jahre)	Vorarb. S. Viesfeld Do. Dreh- Th. am 1. 9. (25 Jahre)	Kranf. F. Kemper M.B.St.B. RM. am 2. 9. (25 Jahre)	Betriebsass. S. Wieser E.B.B. Th. am 3. 9. (40 Jahre)	Motorf. H. Korb Blechwalz. I Th. am 3. 9. (40 Jahre)	Ofenmann H. Baranowski Blechstr. II RM. am 3. 9. (25 Jahre)	Vorarb. K. Müller M.B. I Th. am 4. 9. (40 Jahre)	Wärter K. Muff E.B.B. Th. am 5. 9. (25 Jahre)	Weichenst. D. Risch E.B.B. Th. am 5. 9. (25 Jahre)	Vorarb. F. Scheida Do. RM. am 7. 9. (25 Jahre)
---	---	--	---	--	---	--	---	--	--



Kallabl.
A. Bloch
Th. am 10. 9.
(25 Jahre)



Giffsb.
R. Becker
M. am 12. 9.
(25 Jahre)



Loff.
D. Rebe
Th. am 12. 9.
(25 Jahre)



Nagaj. A. Schmitz
Th. am 12. 9.
(25 Jahre)



Konvertierb.
A. Schmanowski
Th. am 18. 9.
(40 Jahre)



Rangierer
F. Warne
Th. am 18. 9.
(25 Jahre)



Scherend.
M. Reises
Th. am 22. 9.
(25 Jahre)



Maurermeister
M. Manz
Th. am 22. 9.
(40 Jahre)



Vorarb.
G. Reinhard
Th. am 24. 9.
(40 Jahre)



Schlosser
R. Breuer
Th. am 24. 9.
(25 Jahre)

Familiennachrichten

Thyssenhütte

Verw.: Geburten: Ein Sohn: Franz Fontein, Adalb. Werres, Leonh. Finken. — Lohnbuchh.: Ehefchl.: Angeb. Schlad. — Techn. Büro Hütte: Ehefchl.: Heint. Baumgarten. — Ho.: Ehefchl.: Friedr. Maurer. Geburten: Ein Sohn: Josef Dannenberg, Gustav Wschtrin. — Thomasw.: Geburten: Ein Sohn: Martin Weber, Friedr. Forst. Eine Tochter: Walter Brodalla. Sterbef.: Tochter von Friedr. Laub. — Elektro Stahlw.: Geburten: Eine Tochter: Thaddäus Kiazek. — Walzw.: I: Geburten: Ein Sohn: Viktor Skiborowski. Eine Tochter: Joh. Oppermann, Joh. Wetsch. Sterbef.: Ehefrau von Eduard Hoffmann. — Zur. II: Geburten: Eine Tochter: Rudolf Domke, Erwin Suchanek. — Zur. IV: Ehefchl.: Emil Steffel, Heint. Lufina. Geburten: Ein Sohn: Stanisł. Seret. — Zur. V: Geburten: Eine Tochter: Herm. Petrich. — Blechwalzw.: Ehefchl.: Robert Cremers, Hildegard Volkmann. Sterbef.: Ehef. von Joh. Grzeszowiak. — Ho.: We.: Geburten: Eine Tochter: Heint. Hinnemann. Sterbef.: Ehefrau von Heint. Börke. — M. B. Kraftanl.: Geburten: Ein Sohn: Josef Graban, Josef Gröndler. Eine Tochter: Wilh. Bächte, Heint. Smarzel. — El. Z. u. Stromw.: Geburten: Ein Sohn: Hugo Wäde, Karl Weyers. — El. Hauptw.: Geburten: Ein Sohn: Joh. Arnoldhüsen, Stephan Sauer. — Werkstat. I: Geburten: Ein Sohn: Wilh. Winsberg. — Elektro betr.: Ehefchl.: Josef Badhaus. Geburten: Eine Tochter: Karl Weber. — Masch. = Betrieb II: Geburten: Ein Sohn: Herm. Schüke. Eine Tochter: Otto Godel. — Bauabt.: Geburten: Ein Sohn: Joh. Drüke. — Eisenb.: Geburten: Ein Sohn: Gerh. Bollmann. Eine Tochter: Emil Jelske, Otto Regul, Wilh. Seyod. — Eisenb. = We.: Ehefchl.: Joh. Biesinger. Geburten: Eine Tochter: Rob. Labenki. — Betriebswirtsch.: Ehefchl.: Otto Ebert. — Stojfw.: Geburten: Eine Tochter: Joh. Breiten. — Abt. Weiterverarb. u. Oberb.: Geburten: Ein Sohn: Aug. Geds. — Postabf.: Geburten: Ein Sohn: Ernst de Bruin.

Hütte Ruhrort-Meiderich

Ho.: Geburten: Ein Sohn: Stef. Minto. Eine Tochter: Christ. Zwang. — Martinw. I: Ehefchl.: Anast. Biliski. Geburten: Ein Sohn: Franz Götz. — Martinw. II: Sterbef.: Sohn von Rich. Hermann. — Walzw.: Geburten: Ein Sohn: Leo Tischler, Paul Heß. Eine Tochter: Herm. Schittler. Sterbef.: Tochter von Herm. Schittler. — Schlackenm.: Geburten: Ein Sohn: Berthold Jelske. — Masch. = Betr.: Ehefchl.: Elisabeth Rippholz. Geburten: Eine Tochter: Peter Probst, Jak. Lopinski. Sterbef.: Tochter von Theodor Horitz. — Prehw.: Geburten: Ein Sohn: Jof. Smyrek. Eine Tochter: Joh. Janßen. — Elektro betr.: Sterbef.: Tochter von Karl Geurk. — Bauabt.: Geburten: Eine Tochter: Aug. Dorn. — Werkfch.: Geburten: Ein Sohn: Gerh. Jadmuth. — Labor.: Ehefchl.: Helene Klockhaus. — Kohlenabf.: Sterbef.: Sohn von Herm. Krämer.

Niederrheinische Hütte

Ho.: Geburten: Eine Tochter: Wiebe de Brod. — Stahlw.: Geburten: Ein Sohn: Lomb. Kork. — Walzw.: Ehefchl.: Ernst Budweg. Geburten: Ein Sohn: Friedr. Conrad. Eine Tochter: Schelto de Weert. — Zur.: Sterbef.: Sohn von Heinrich Kallmanns. — Elektrow.: Sterbef.: Ehef. von Gust. Dehnert. — Mech. We.: Sterbef.: Ehef. von Herm. Steger. — Bauabt.: Geburten: Eine Tochter: Joh. Volk. Sterbef.: Sohn von Gust. Ambrosius, Sohn von Karl Kirchhofer. — Hütte Vulkan: Geburten: Ein Sohn: Emilio Jerezetti. Eine Tochter: Petres van Bussel.

Hochöfen Hüttenbetrieb

Ho.: Geburten: Eine Tochter: Rob. Kreuter, Art. Jilatt. — Schmelzbetr.: Ehefchl.: Joh. Späh. — El. We.: Geburten: Eine Tochter: Wilh. Bruckhaus. — Verbindungsst.: Geburten: Ein Sohn: Paul Ballanni.



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

Untersoffizier Fritz Gebriel

Steuersachbearbeiter in der Grundstücksabteilung, gefallen im Juli 1942 im Alter von 32 Jahren

Gefreiter Heinrich Werner

Nichtgehilfe in der Zuchterei I der Thyssenhütte, gefallen im August 1942 im Alter von 33 Jahren

Obergesfreiter Hans Gierlbauer

Zuchtereiarbeiter in der Zucht. II der Thyssenhütte, gef. im August 1942 im Alter von 28 Jahren

Gefreiter Heinz Schmidt

Verpüßer in der Zuchterei V der Thyssenhütte, gefallen im August 1942 im Alter von 22 Jahren

Gefreiter Albert Odenwald

3. Wärmer im Blechwalzwerk der Thyssenhütte, gefallen im Juli 1942 im Alter von 21 Jahren

Gefreiter Erwin Schweizer

Giffsarbeiter im Maschinenbetrieb I der Thyssenhütte, gef. im August 1942 im Alter von 22 Jahren

Gefreiter Bruno Kojchnil

Kranführer im Elektrobetrieb I der Thyssenhütte, gefallen im August 1942 im Alter von 29 Jahren

Gefreiter Josef Ehrenreich

Schlosser im Maschinenbetrieb II der Thyssenhütte, gefallen im August 1942 im Alter von 21 Jahren

Soldat Johann Bork

Dücker im Maschinenbetrieb II der Thyssenhütte, gefallen im August 1942 im Alter von 31 Jahren

Schüke Friedrich Sterl

Sandlanger in der Vanabteilung der Thyssenhütte, gefallen im August 1942 im Alter von 31 Jahren

Obergesfreiter Paul Steffen

Bahnarbeiter bei der Eisenbahn der Thyssenhütte, gef. im September 1942 im Alter von 27 Jahren

Gefreiter Gottfried Kewenbaum

Rangierer bei der Eisenbahn der Thyssenhütte, gefallen im August 1942 im Alter von 21 Jahren

Wir werden das Andenken unserer bis in den Tod getreuen Arbeitskameraden stets in hohen Ehren halten

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

Unsere Toten

Wir beklagen das Ableben folgender Gefolgschaftsmitglieder:

Emil Kammerer

Werkmann im Hochofenbetrieb der Thyssenhütte, † am 7. September 1942 nach siebenjähriger Dienstzeit im Alter von 48 Jahren

Franz Swidersti

Schmelzer im Martinwerk I der Thyssenhütte, † am 16. September 1942 nach siebenjähriger Dienstzeit im Alter von 39 Jahren

Franz Holstein

Wärmer im Blechwalzwerk der Thyssenhütte, † am 20. September 1942 nach dreizehnjähriger Dienstzeit im Alter von 48 Jahren

August Heirich

Schlosser im Maschinenbetrieb-Krautanlagen der Thyssenhütte, † am 5. September 1942 nach dreißigjähriger Dienstzeit im Alter von 42 Jahren

Franz Jendrzewski

Kranführer im Elektrobetrieb der Thyssenhütte, † am 13. September 1942 nach fünfjähriger Dienstzeit im Alter von 38 Jahren

Matthias Drzymiski

Flagarbeiter in der Vanabteilung der Thyssenhütte, † am 17. September 1942 nach einundvierzigjähriger Dienstzeit im Alter von 67 Jahren

Peter Willkomm

Brückenbauarbeiter im Hafen der Thyssenhütte, † am 8. September 1942 nach zweijähriger Dienstzeit im Alter von 43 Jahren

Benno Rudert

chem. Betriebsleiter im Maschinenbetrieb der Hütte Ruhrort-Meiderich, † am 18. September 1942, nach neunjähriger Tätigkeit seit 1. Februar 1932 im Ruhestand, im Alter von 63 Jahren

Friedrich Buse

Abfader im Hochofenbetrieb der Hütte Ruhrort-Meiderich, † am 13. September 1942 nach dreijähriger Dienstzeit im Alter von 46 Jahren

Arthur Holzheimer

Maschinist im Maschinenbetrieb der Hütte Ruhrort-Meiderich, † am 27. Juni 1942 nach einjähriger Dienstzeit im Alter von 39 Jahren

Wilhelm Schrage

Giffschlosser im Maschinenbetrieb der Hütte Vulkan, † am 7. September 1942 nach vierjähriger Dienstzeit im Alter von 38 Jahren

Karl Kraft

Feuerungsmann in der Vanabteilung der Niederrheinischen Hütte, † am 9. September 1942 nach vierjähriger Dienstzeit im Alter von 38 Jahren

Chreihrem Andenken!