

WERKSZEITUNG

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE A.G.

DUISBURG-HAMBORN

16. JAHRGANG

NUMMER 7

7. MAI 1943

Muttertag

Die Lebensbahn des einzelnen Menschen wie die eines Volkes verläuft nicht in einer geraden Linie. Deutlich läßt sich ein Auf und Ab, eine Wellenbewegung mit Tal und Gipfel erkennen. Das große Naturgesetz der Polarität (Tag-Nacht, Sommer-Winter, Licht-Dunkel, Werden-Vergehen usw.) bestimmt die Entfaltung einer Wesenheit oder einer Gemeinschaft nach zwei entgegengesetzten, sich aber doch gegenseitig bedingenden und ergänzenden Richtungen hin. Wer wollte es leugnen, daß augenblicklich unser Volk durch ein Wellental hindurch muß, daß unsere persönlichen wie unsere völkischen Ideale nicht die ersehnte Verwirklichung finden können. Wir sind in den harten und unerbittlichen Alltag eines Krieges hineingestellt, der gleicherweise an der Front und in der Heimat sein strenges Recht fordert. Der Zwang der uns umgebenden Wirklichkeit läßt keine Zeit für Fest und Feier mit äußerem Glanz und prunkender Aufmachung. Es wäre aber bedauerlich, wenn wir auch nicht die Zeit und den Willen fänden zu Besinnung und stiller Einklehr an den Feiertagen unseres Volkes.

Der Muttertag ist nie ein Tag äußeren Gepräges gewesen, kein Fest der Öffentlichkeit und des grellen Lichtes. In dem Brief, den der Sohn oder die Tochter an die Mutter schrieb, in dem schlichten Blumensträußchen oder dem kleinen, selbstgefertigten Geschenk suchte Kindesliebe und Kindesdank sich der Mutter zu offenbaren. Braucht das während der Kriegszeit zu fehlen? Tiefer und reiner noch als in normalen Zeiten bringt mancher Feldpostbrief die Gefühle für die Mutter und die Mutterwürde zum Ausdruck. Da so viel Leben untergeht, ist es notwendig, daß sich der Blick be-

wußter hin richtet auf die Bringerin des künftigen Lebens.

Keiner wird da auf den Gedanken kommen, daß die hohe Wertung und Verehrung, die der Nationalsozialismus der Mutter zukommen läßt, eine Minderung erfahren haben könnte. Nur der harte Zwang des Krieges ist es, der auch der Mutter andere Aufgaben zuweist, als sie ihrer natürlichen Bestimmung — Leben zu bringen, zu hüten und zu pflegen — entspricht. Unterschätzen wir nicht die Selbstverleugnung des eignen Wesens, wenn die Frauen und Mütter freiwillig oder auf Grund der Frauendienstpflicht in den Betrieben schaffen. Sie stellen neben den stürmenden Mut des kämpfenden Heeres jenen unbeugsamen Mut des in schwerem Schicksal ausharrenden Menschen, der trotz der Erschwerisse, die die Kriegszeit mit sich bringt, seine ganze Kraft an Männerstelle für den Sieg des Vaterlandes einsetzt.

Neben diesem Heroismus der Tat steht das Heldentum der vielen tausend duldbenden Mütter, deren Söhne vorm Feind Gesundheit und Leben, die ja eigentlich das Ziel aller mütterlicher Sorge sind, hingeben.

„Wenn die Söhne in der Schlacht einmal nur den Tod gefunden, fanden sie ihn jede Nacht.“

Aus den Opfern der Mütter ersteht das Morgenrot unseres Volkes. Denn im Gegensatz zu den egoistisch unmoralischen Kriegszielen unserer Feinde geht es uns ja nur darum, dem Leben, das uns die deutschen Mütter schenken werden, Raum und Lebensmöglichkeit zu verschaffen. Der Gedanke an die mütterlichen Kräfte unseres Volkes gibt uns Impuls und Kraft, das Wellental zu durchstürmen, aufwärts zu neuem Gipfel in der Lebensbahn unseres Volkes.

B.



Des Volkes Lebensquelle

Gemälde von Richard Heymann, München
Foto: Erika Schindlauer, Bavaria

In unserem Werk finden wir Frauen an den Werkbänken und an den Maschinen stehen; wir finden sie vor den Hebeln der Krane und den kreisenden Bohrern. Wohl

mütterlichen Kräfte unseres Volkes gibt uns Impuls und Kraft, das Wellental zu durchstürmen, aufwärts zu neuem Gipfel in der Lebensbahn unseres Volkes.

Es ist nichts reizender, als eine Mutter zu sehen mit einem Kinde, und nichts ehrwürdiger als eine Mutter mit vielen Kindern.

J. W. v. Goethe

Räder müssen rollen für den Sieg!

Von Gewerberat Dipl.-Ing. Zweiling

Die obenstehende Parole erinnert uns auf den Bahnhöfen daran, daß wir nicht erforderliche Reizen vermeiden sollen. Aber auch in unserem Hüttenwerk ist es angebracht, über diese Mahnung nachzudenken. Wir wissen alle, daß zur Zeit die Be- und Entladung der Wagen schnell vorgenommen werden muß, da der uns zur Verfügung stehende Wagenpark zur Bewältigung der so wichtigen Kriegstransporte möglichst weitgehend ausgenutzt werden muß. Die rasche Ausführung dieser Arbeiten darf aber weder auf Kosten der Wagen oder des Ladegutes, noch auf Kosten der Gesundheit der Gefolgschaftsmitglieder erfolgen.

Betrachten wir zunächst unsere Wagen. Das Personal unserer Eisenbahn, das jetzt auch mit ausländischen Wagen arbeiten muß, kann ermessen, wie solide und unfallicher unsere deutschen Wagen gebaut sind. Da gibt es im Gegensatz zum Ausland keinen Güterwagen ohne Trittbrett, das beim Rangieren einen sicheren Stand bietet. Auch in allen anderen Teilen ist die Bauart unserer Wagen weit überlegen. Wir dürfen aber nun beim Beladen nicht etwa glauben, daß wir uns auszeichnen, wenn wir die Wagen, um sie angeblich besser auszunutzen, möglichst schwer beladen. Das ist nur richtig bis zur vollen Auslastung der zulässigen, an der Wagen angeschriebenen Leistungsfähigkeit. Wenn der Wagen jedoch überlastet und das Profil nicht eingehalten wird, sind Wagen und Strecke gefährdet. Unvermeidliche Reparaturen am Zugmaterial sowie Beschädigungen von Gebäuden, Tunnels usw., die an das Profil reichen, sind die Folge. Außerdem erreicht das Ladegut nicht einwandfrei seinen Bestimmungsort.

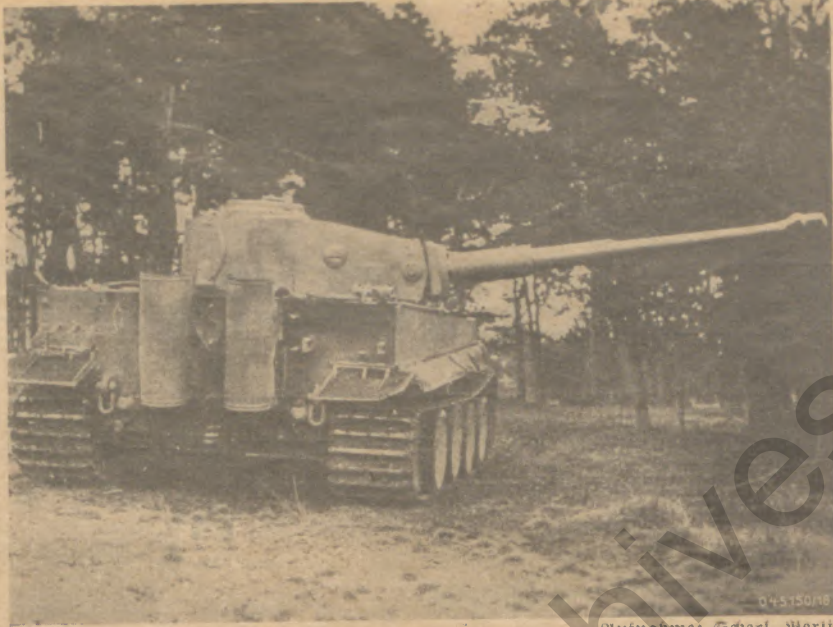
Besonders groß ist in diesem Falle die Gefährdung der Gefolgschaftsmitglieder. Ferner werden bei der jetzt erforderlichen Verdunkelung Unfälle durch Sturz über solche herabgefallenen Stücke, die neben den Gleisanlagen liegen, herbeigeführt. Die auf diese Weise beschädigten Wagen bieten neue Unfallquellen. Abgerissene Trittbretter oder hervorsteckende losgerissene Planken hindern den Rangierer an der ordnungsgemäßen Arbeit. Die Rangierer haben schwere und verantwortungsvolle Arbeit zu leisten. Sie müssen genau ihre Instruktionen beachten und dürfen sich vor allen Dingen nicht dazu verleiten lassen, leichtsinnig zu werden und ihre Arbeitsspielerisch zu verrichten. Wenn ein Rangierer, auf einem Puffer eines fahrenden Zuges stehend, während der Fahrt mit einem Fuß die Kupplung löst, so ist dies keine Heldentat, sondern ein frevolebendes Spiel mit dem Tode. Der Rangierdienst ist sehr gefährlich. Das An- und Abkuppeln, das Legen der Hemmschuhe sowie das Aufspringen auf bewegte Wagen erfordern Geschick und Gewandheit. Der Eisenbahner muß darauf achten, daß er nicht in zu schneller Fahrt abspringt, auf harte Gegenstände tritt oder gar beim Abspringen stolpert.

Schon so mancher hat sein Leben dadurch verloren, daß er zwischen stehenden Wagen aufrecht hindurchgehen wollte. Man muß immer damit rechnen, daß gerade im Augenblick des Hindurchgehens ein Wagen in Fahrt gesetzt werden kann. Vor dieser Unsitte sei daher erneut gewarnt.

Das Überschreiten der Gleisanlagen an unübersichtlichen Stellen ist genau so gefährlich wie das Klettern über die Puffer oder das Kriechen unter stehenden Wagen, um Wege abzukürzen. Wie mancher hat im Krankenhaus monatelang daran denken müssen, daß er auf diese Weise nicht eine Minute gespart, sondern Monate schwersten Leidens verloren hat. Todesfälle, auch von Frauen und Jugendlichen, haben sich leider hierbei schon oft ereignet.

Dienst bei schlechtem Wetter und in der Nacht, besonders jetzt bei der Verdunkelung, erfordert ganz besondere Vorsicht. Auch die Eisenbahnbeamten sollten sich, wenn es nicht unbedingt erforderlich ist, niemals zwischen den Gleisen aufhalten. Ein Ausgleiten auf Schwellen oder Schienen kann leicht zu einem schweren oder tödlichen Unfall führen. Ferner müssen im Verkehr klare Befehle gegeben

Eine neue Panzertype
„Der Tiger“ ist seit
einiger Zeit an den
verschiedenen Fronten
eingesetzt



Spielend leicht wird der schwere Panzerturm des 60-Tonnen-Panzers durch neuartige maschinelle Einrichtungen geschwenkt
Aufnahme: Scherl. Berlin

Aufnahme: Scherl. Berlin

werden, da sonst die Gefahr von Mißverständnissen, die schwerwiegende Folgen haben können, besteht. Die wichtigsten Punkte im Eisenbahnbetrieb sind Schonung von Material und Mensch durch genaue

Einhaltung der Vorschriften, Beachtung sämtlicher auch oft unscheinbarer Gefahrenquellen, verständnisvolle Zusammenarbeit aller Beteiligten und nicht zuletzt offenes Auge und klarer Verstand.

Der gute und der bessere Vorschlag

(Zu untenstehender Abbildung)

Bei der Prüfung der eingekamten Verbesserungsvorschläge schälen sich immer wieder solche heraus, bei denen der Einsender wohl den kritischen Zustand richtig erkennt, aber in seinem Vorschlag eine Lösung findet, die nicht ohne weiteres den erkannten Mangel beseitigt. Ein solcher Verbesserungsvorschlag kann die Anregung zu einer besseren Lösung der ihm zu Grunde liegenden Aufgabe sein, wenn unter der Belegschaft des betr. Betriebes in kameradschaftlicher Weise zusammengearbeitet wird. Unter solchen Umständen ist es möglich, daß sich die Arbeitskameraden mit dem Vorschlag beschäftigen und versuchen, eine befriedigende Lösung zu finden.

Einen solchen Fall stellt unser heutiges Bild dar: In der Zurichtung sollen die abgekühlten Knüppel mittels Kran zum Lagerplatz gebracht werden. Die einzelnen Stücke liegen auf dem Kühlbett nebeneinander. Eine Kranlast besteht

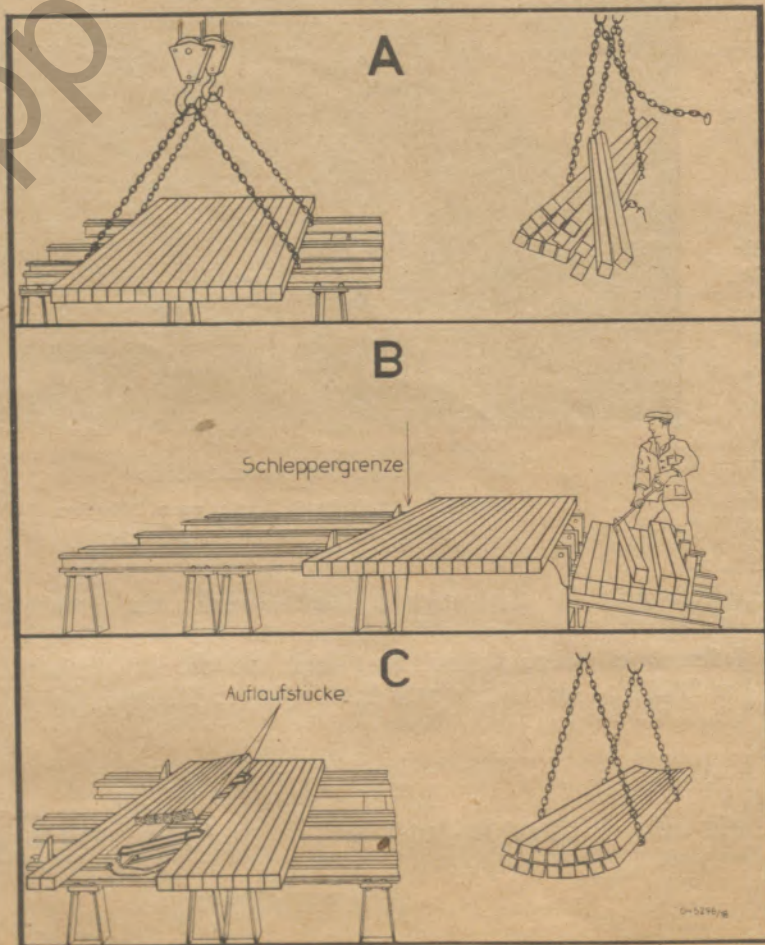
gewöhnlich aus 16 einzelnen Stücken. (A). Beim Hochziehen der Last fielen die Knüppel immer durcheinander, und es kam vor, daß durch den entstehenden starken Schlag die Kranketten rissen und die Knüppel auseinanderfielen. Mancher Arbeitskamerad konnte nur durch einen schnellen Sprung zur Seite seine gesunden Glieder retten.

Die Überlegung eines Gefolgschaftsmitgliedes ging dahin, die zu transportierenden Knüppel auf dem Kühlbett in zwei Lagen von je 8 Stück übereinander zu stapeln, um damit das Auseinanderfallen beim Krantransport zu verhindern. Er schlug einen tiefer liegenden Kist in der Verlängerung des Kühlbettes vor, auf den die untere Lage des Paketes vom Schlepper geschoben wurde. Die obere Lage mußte von Hand zurechtgelegt werden. (B). Jetzt war es möglich, die Knüppel in zwei Lagen zu transportieren, und damit war die erwähnte Unfallgefahr beseitigt. Aber

das Ziel war nur durch eine Notlösung erreicht, denn für die Stapelung der zweiten Lage war ständig eine Arbeitskraft nötig. Ein weiterer Nachteil war, daß das Paket erst außerhalb des Schlepperbereichs zusammengestellt werden konnte.

Durch den obigen Vorschlag angeregt, beschäftigten sich auch die Arbeitskameraden des Vorschlagenden mit dem Thema und brachten eine noch bessere Lösung zustande. (C). Mit Hilfe von zwei zweckmäßig gebogenen Schienenstücken wurde eine schräge Ebene hergestellt, und der Schlepper schiebt die zweite Lage von 8 Knüppeln selbsttätig über die untere Lage. Der ganze Vorgang ist jedesmal in wenigen Sekunden beendet. Für den Krantransport liegt jetzt ein passender Stapel bereit, die Vorteile des 1. Vorschlages wurden gewahrt, außerdem aber die zusätzliche Arbeitskraft eingespart.

Hier hat sich die Zusammenarbeit zum Vorteil aller Beteiligten bewährt, die Arbeit ist nun wesentlich erleichtert, und beide Einsender haben das befriedigende Bewußtsein, an ihrem Arbeitsplatz eine gute Verbesserung erreicht zu haben, die auch durch eine entsprechende Prämie von der Werksleitung anerkannt wird.



Werkhütte

Noch etwas anderes zeigt uns dieses Beispiel:
Ein Verbesserungsvorschlag, der die gestellte Aufgabe nicht einwandfrei löst, kann trotzdem wertvoll sein, nämlich dann, wenn er dazu führt, daß eine noch bessere Lösung vorgeschlagen wird. Ein alter Spruch lautet: „Von nichts kommt nichts.“ Also ein Ursprung muß sein, in

diesem Falle ist es der Verbesserungsvorschlag mit der guten Lösung, der den Anstoß zur besseren Lösung gegeben hat.

Arbeitskameraden! Immer wieder muß darauf hingewiesen werden: Beobachtet die Vorgänge im Betrieb mit kritischen Augen, jeder einzelne seinen Arbeitsplatz, jede Gruppe ihren Arbeitsbereich.

Was kann noch verbessert werden?

Schmelzmeister Alfred Zermes, El. Stahlwerk Th.H., Schnelleres Chargieren der Elektroöfen nach der Ausmauerung des Abfluchs.

Kettenprüfer Hermann Laes, Werkzeugmacherei Th.H., Verbesserung an der Kettenprüfmaschine, wodurch die Arbeit erleichtert wird und die Ketten geschont werden.

Vorarbeiter H. Gasteiger, Masch.-Betrieb I Th.H., Ersatz der Handradhaltung Steuerbühne II durch Schraubenhaltung.

Folgende Mitglieder unserer Gesellschaft erhielten Geld- und Buchprämien für ihre Mitarbeit am Vorschlagswesen und das bewiesene Betriebsinteresse:

Dreher Hermann Seelhof, Masch.-Betrieb H.H.; Kranführer Jakob Kieren, El. Werkstoff Th.H.; Vorarbeiter Johann Pliester mann, Hafen-Schweißern; Vorarbeiter Heinrich Lünning, Hafen-Schweißern; Ref.-Schmelzer Anton von Uhen, Elektro-Stahlwerk Th.H.; Gruppenleiter Hermann Selterbeck, Betriebswirtschaft; Hilfsarbeiter Valentin Rosja, El. Betrieb I Th.H.; Abtl.-Vtr. Schwarzkopf, Walzwerk H.H.; Betr.-Ing. P. Neuser, Masch.-Betrieb H.H.; Betr.-Vtr. G. Feldmann, Masch.-Betrieb H.H.

Es sind wieder eine weitere Anzahl Verbesserungsvorschläge in Bearbeitung, so daß wir in der nächsten Ausgabe von neuen Prämierungen berichten können.

Prämiierte Verbesserungsvorschläge

Vom Führer des Betriebes wurden die folgenden Arbeitskameraden für eingelangte, brauchbare Verbesserungsvorschläge mit Geldprämien belohnt:

Kranführer Mathias Dus, El. Zentr. und Stromverteilung Th.H., Arbeitserparnis bei der Schrottentladung H.D.

Klartheilarbeiter Otto Fischer, Masch.-Betrieb H.H., Verteilerplatte vor den Durchlauföffnungen zu den Klärteichen, und Sieb vor dem Saugkanal zur Schonung der Pumpen.

Vorher Josef Mathia, Jur. I Th.H., Vorrichtung zum erleichterten Einklappen der 30-Meter-Schienen (Arbeitserparnis).

Kranführer Karl Becker, El. Zentr. und Stromverteilung Th.H., Entfernung der Bären an den Roheisenmischern.

Walzmeister Franz Stabe, Blockstr. III Th.H., Signalanlage vom Akkumulator zur Steuerbühne.

Autogen-Schweißer Richard Müller, Masch.-Betrieb I Th.H., Beschleunigter Transport der Sauerstoffflaschen im Walzwerk.

Angestellter Jakob ten Hulscher, Betriebswirtschaft Th.H., Rungen am Tunnelwagen (Unfallssicherung).

Schmied Franz Kappes, Masch.-Betrieb II Th.H., Betriebsfähige Stochstangen für Generatoren und Greiferrlaue zum erleichterten und unfallssicheren Ziehen der Stochstangen.

Vorarbeiter Wilhelm Ernst, Elektro-Betrieb I Th.H., Elektrodenhalter aus Stahlguß für die Elektroöfen.

Unsere Jubilare



Vol.-R.
Adermann
M.B. I
Th. 3. 3.
(25 Jahre)



Sattler
F. Seimet
M.B. St.W.
M.B. 3. 3.
(25 Jahre)



Schmieder
B. Grabosch
M.B. I
Th. 5. 3.
(40 Jahre)



Schienenricht.
R. Pether
Jur. I
Th. 6. 3.
(25 Jahre)



Ranglermstr.
G. Schlimmerer
C.B.W.
Th. 7. 3.
(25 Jahre)



Vorarb.
G. Will
Jur. V
Th. 7. 3.
(25 Jahre)



Maschinist
B. Wolf
M.B. Kraftb.
M.B. 7. 3.
(25 Jahre)



Belzer
S. Kuhn
Jur. V
Th. 8. 3.
(25 Jahre)



El. Vol.-R.
A. Rehnke
C.B.W.
Th. 9. 3.
(25 Jahre)



Revidlerer
A. Zwick
Jur. I
Th. 10. 3.
(40 Jahre)



Lagerarb.
P. Schröder
Grupp. Anst.
Th. 11. 3.
(25 Jahre)



Vorarb.
F. Höhn
Maritw. I
M.B. 12. 3.
(40 Jahre)



Maschinist
W. März
M.B. I
M.B. 12. 3.
(25 Jahre)



Schlosser
F. Reimann
M.B. St.W.
M.B. 15. 3.
(25 Jahre)



Probenschmied
M. Wazlar
Thomaw.
Th. 16. 3.
(40 Jahre)



Kolonnenf.
B. Schürmann
C.B.W.
Th. 18. 3.
(25 Jahre)



Schlosser
A. Willems
M.B. II
Th. 20. 3.
(25 Jahre)



Oberseffeln.
F. Tajewski
M.B. II
Th. 24. 3.
(40 Jahre)



Vol.-Seizer B.
Braungenberg
C.B.W.
Th. 25. 3.
(25 Jahre)



Handl
F. Kauten
Dauarb.
Th. 25. 3.
(25 Jahre)



El. Vol.-R.
G. Gilly
C.B.W.
Th. 25. 3.
(25 Jahre)



Jäger
B. Woth
Hauptw.
M.B. 26. 3.
(25 Jahre)



Walzstr.
R. Kaspar
Walzw. I
Th. 26. 3.
(25 Jahre)



Schlosser
D. Schent
M.B. St.W.
M.B. 26. 3.
(25 Jahre)



Staubbläser
F. Horn
Hochofen
M.B. 26. 3.
(25 Jahre)



Kranführer
B. Werlande
C.B.W. II
Th. 27. 3.
(25 Jahre)



Hilfschlosser
D. Babrodi
Hafen
Th. 30. 3.
(40 Jahre)



Meister
F. Höfelmann
El. Hauptw.
Th. 30. 3.
(40 Jahre)



Walzschilfe
S. Rignast
Vlechwalzw.
Th. 30. 3.
(25 Jahre)



Hilfschlosser
F. Akerab
M.B. Kraftb.
M.B. 31. 3.
(25 Jahre)



1. Gasföcher
M. Wälder
Maritw. I
M.B. 1. 4.
(40 Jahre)



Büroangest.
R. Damm
Werktstschub
M.B. 1. 4.
(25 Jahre)



Wiegemeister
Rour. Pangel
Verband
M.B. 1. 4.
(40 Jahre)



Büroangest.
F. Schmidt
Krankentafel
M.B. 1. 4.
(25 Jahre)



Ranglermstr.
F. Schlimmerer
C.B.W.
Th. 2. 4.
(25 Jahre)



Gießereiarbeiter
G. Wolf
Hochofen
M.B. 2. 4.
(25 Jahre)



Stempeler
F. Otto
Preßwert
M.B. 6. 4.
(40 Jahre)



Maschinist
F. Krimel
Hochofen
M.B. 8. 4.
(25 Jahre)



Hilfswalzer
St. Kny
St. Str. 3
Th. 12. 4.
(25 Jahre)



Walzer
St. Wylach
M.B. I, Str. 3
Th. 14. 4.
(40 Jahre)



Lokomotivf.
R. Kieba
C.B.W.
Th. 17. 4.
(25 Jahre)



Obermaschinist
W. Müller
M.B. Kraftb.
M.B. 19. 4.
(25 Jahre)



Büroangest.
G. Teyper
Verband
Th. 20. 4.
(25 Jahre)



Büroangest.
A. Buchholz
Verfkt.-Kalt.
Th. 20. 4.
(40 Jahre)



Ober-Reffeln.
M. Roth
Kraftanlagen
Th. 21. 4.
(40 Jahre)



Preßwerksarb.
P. Gübbers
Preßwert
M.B. 22. 4.
(25 Jahre)



Dunfermann
F. Dieglo
Hochofen
Th. 27. 4.
(40 Jahre)



Staubbläser
W. Höhrld
Drehofen-Anl.
Th. 23. 4.
(25 Jahre)



Walzendreher
G. Glafen
Walzenb. III
M.B. 28. 4.
(25 Jahre)



Dreher
G. Renner
El. Betr. I
Th. 29. 4.
(25 Jahre)

