



HOESCH

WERKZEITSCHRIFT

19. JAHRGANG · AUGUST 1943 · NUMMER 6

Ausgabe A



Aufstürmender Grenadier

Große Deutsche Kunstausstellung München 1943

Aufnahme: Presse-Hoffmann

Aus der Fertigung der Trierer Walzwerk A. G.

Von Dipl.-Ing. Karl Klöpper

(Schluß)

Nachdem wir in der vorigen Ausgabe dieser Zeitschrift die Fertigung der Stahlbänder und die Veredelung durch Laminieren, Plattieren, Galvanisieren besprochen haben, wollen wir uns heute der Herstellung der gehärteten Lamellenstahlbänder, der Korsettstangen und schließlich der Metalllängsrollen zuwenden. Diese Fertigungen sind in dem ursprünglichen Wert 1 untergebracht.

Zur die Lamellenstähle werden Stähle mit höheren Kohlenstoffgehalten angewendet, die durch entsprechendes Härten und Anlassen die fehlenden Eigenschaften in Verbindung mit der höheren Festigkeit erhalten. Vom Walzwerk kommen die auf die gewünschte Endstärke abgewalzten Bänder, die aber noch meist dreier gehalten werden, als sie für die Fertigstellung sein sollen. Sie werden daher meist zunächst auf das gewünschte Fertigmaß geschnitten. Danach kommt die Härtung und das Anlassen. Entsprechend der großen Länge dieser Erzeugnisse findet das Härten und Anlassen in Durchlaufeinrichtungen, bestehend aus Härteöfen, Ölbad und Anlaßöfen statt. Während also ein Teil des Bandes sich noch im Ofen befindet, ist das anschließende Stück schon im Ölbad und das weiter vorhergehende Stück schon im Anlaßofen. Diese gleichzeitige Behandlung bei den verschiedensten Temperaturen erfordert selbstverständlich eine genaue Abstimmung der Dimensionen zueinander und zum Ölbad. In etwa kann man dann natürlich noch durch die Geschwindigkeit regeln. In den Bildern Abb. 1 und 2 ist eine solche Anlage dargestellt. Wir sehen links einen elektrischen Ofen, in dem das Band oder auch mehrere Einzelbänder nebeneinander auf Härtetemperatur erhitzt werden. Unmittelbar dahinter ist das Ölbad angeordnet. Weiter rechts sehen wir in Abb. 1 die Anlaßvorrichtung in Gestalt einer elektrisch beheizten Platte, gegen die das Band vermittels einer Druckplatte, die außerdem noch durch ein Gewicht beschwert ist, angedrückt wird. Die Temperaturen des Härteofens müssen in bekannter Weise dem Kohlenstoffgehalt entsprechend so hoch gehalten werden, daß der Kohlenstoff wieder in Lösung gegangen ist. Obwohl

der Stahl auch bei höheren Temperaturen noch durchaus ein fester Körper ist, so muß man sich doch mit dem Verhalten vertraut machen, daß auch der Stahl in sich leidet und bei den verschiedenen Temperaturen nicht allein eine verschiedene Glühfarbe annimmt, sondern auch noch in sich verändert. Bei Raumtemperatur und auch noch darüber bis ungefähr 25 Grad ist der Stahl als fester, unumformbarer Körper anzuprehen und in seinem Aufbau dem Granit oder einem ähnlichen aus verschiedenen Stoffen bestehenden Gestein zu vergleichen. Ist aber die Temperatur so hoch geworden, wie es für die Härtung erforderlich ist, so ist der Stahl nur mehr dem Glas wie wir es als Fensterglas oder dgl. kennen, gleichzustellen. Zwischen diesen beiden inneren Zuständen gibt es eine Reihe von Übergangsformen, die mit den besonderen Namen, wie Austenit, Martenit, Trojit, Sorbit, Perlit, belegt worden sind. In der Aufzählung dieser Bezeichnungen ist gleichzeitig die Reihenfolge eingehalten worden, die sich bei verschiedenen schneller Abkühlung ergibt. Man kann sich übrigens diese Reihenfolge sehr leicht durch die Zusammenstellung der Anfangsbuchstaben als AMTSP merken. Bei der Härtung folgt man nach Erreichen der Lösungstemperatur dafür, daß der Stahl sehr rasch auf eine Temperatur unter 200 Grad abgeschreckt wird. Das Gefüge wird Martenit. Es ist dies, in der Vergrößerung gesehen, nadelig und zeigt uns an, daß es außerordentlich spröde ist. Wir wissen ja auch, daß ein gehärtetes und nur abgeschrecktes Stück Stahl keinerlei Beanspruchung aushält, sondern wie Glas bricht. Von ganz wenigen Fällen abgesehen, ist der Stahl für technische Zwecke so nicht brauchbar und er muß auf bestimmte Temperaturen wieder erwärmt werden, um die Gefüge zu erhalten, die ihm neben der gewünschten hohen Festigkeit die hohe Elastizität geben. Auch dieses kennen wir aus der Stahlbehandlung, wenn man den Stahl auf bestimmte Farben erwärmt. Meist erwärmt man ihn auf kornblumenblau. Diese Farbe ist dann auch gleichzeitig ein Kennzeichen für die Temperaturhöhe. Kornblumenblau z. B. bedeutet eine Erwärmung auf 300 bis 320 Grad. Jetzt ist der Stahl trostlos bzw. forbitisch geworden und hat die gewünschten Eigenschaften. Wurde man ihn noch höher erhitzen, so verschwindet die Abbrechbarkeit mehr und mehr und wir kommen zur bloßen Vergütung bzw. bei langdauern der Erhitzung auf Temperaturen von 650 bis 680 Grad, zu dem Stahlzustand, in dem dieser die niedrigste Festigkeit, höchste Dehnung besitzt, also als wieder weich geworden anzuprehen ist. Das perlittige Gefüge ist kornig-perlittig geworden. Beim Anlassen des Lamellenstahles dürfen daher diese Temperaturen auf keinen Fall erreicht werden, denn wir wollen ja einen federnden Bandstahl erhalten.

Die gehärteten und angelassenen Bandstähle werden üblicherweise poliert und an den Ranten abgerundet. Die Lamellenstähle werden zunächst mit Schirring oder heute meist mit Papier auf maschinellem Wege umlebt, indem um die Bänder durch entsprechende Rollen- und Führungstüde das mit Klebstoff bestrichene Bandpapier herumgelegt und angedrückt wird. Anschließend wird das Band durch eine Frau einer Stanze zugeführt, die das Band in die Stude passender Länge zerschneidet. In einem weiteren Arbeitsgang setzt eine Frau von Hand auf die Enden Metallklappen auf und drückt diese unter einer kleinen Presse fest. Gerade hierbei zeigt sich die besondere Geschicklichkeit der betreffenden Arbeiterin. Daneben werden aber auch z. T. die Korsettstangen in eine Zelluloid-Lösung getaucht und erhalten auf diese Weise einen Rantenschuh. In anderen Maschinen werden Ofen und Ringe angelegt. Schließlich erfolgt auf besonderen Waagen die Mengenfortierung, um das Zählen entbehrlich zu machen. Die Verpackung und gegebenenfalls Stempelung geschieht gleichfalls wieder unter Zuhilfenahme besonderer Vorrichtungen.

Die dritte im Wert 1 untergebrachte Fertigung ist die Herstellung der Sägen. Im Trierer Walzwerk werden sowohl Stüdlagen als auch Bandlängen erzeugt. Man geht hierbei, von einigen Sonderlängen abgesehen, die aus hochwertigem Schnellstahl hergestellt sind, von Stahlbändern aus, schneidet diese auf passende Länge und verzahnt sie, oder verzahnt die Bänder unmittelbar, wenn es sich um Bandlängen handelt. Diese Herstellung der Bandlängen sehen wir in den Abb. 3 und 4, und zwar zeigen beide Bilder das Schneiden der Sägezähne. Die Zähne werden durch entsprechend geformte Fräser, oder auch durch Stanzen hergestellt. Es ist dies eine einfache Fertigung, über die kaum etwas besonderes zu sagen ist. Für die Schneidhaltigkeit der Sägen ist die Härtung wiederum von ausschlaggebender Bedeutung. Während wir bei der Härtung der Lamellenstähle besprochen haben, wie die ganzen

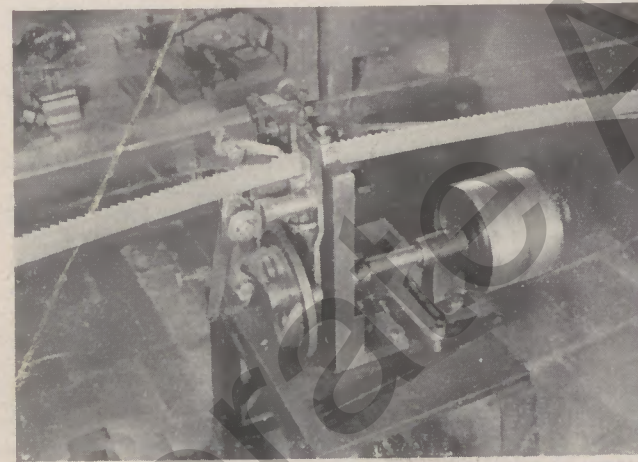


Abb. 3

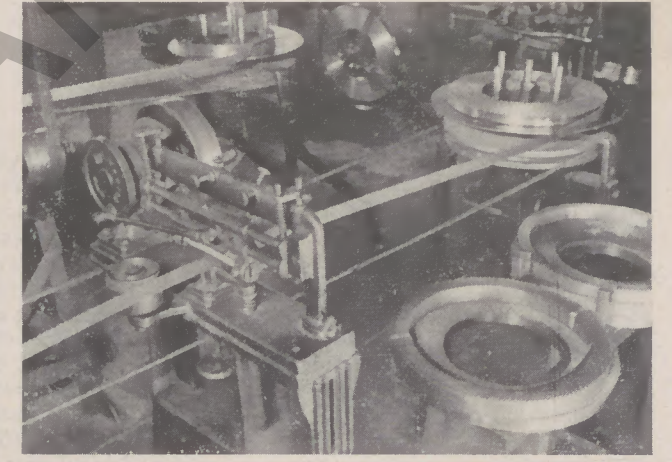


Abb. 4

Bänder durch einen Durchlaufofen hindurchwandern, um die Härtetemperatur zu erreichen, sollen bei den Sägen nur die Zähne gehärtet werden, während der Rücken weich und zäh bleiben muß, damit die Säge bei der häufig auftretenden Biegebeanspruchung nicht so leicht bricht. Um dieses zu erreichen, schickt man die Sägen entweder einzeln Stück für Stück durch eine Maschine, in der von rechts und links eine Sauerstoff-Leuchtgasflamme auf die Zähne gerichtet wird. Es liegt nun wieder bei der Geschicklichkeit der Arbeiterinnen, die Sägen diesen Härtemaschinen mit solcher Geschwindigkeit zuzuführen, daß

einmal gerade nur die Zähne erhitzt werden, diese aber auch andererseits die gewünschte Härtetemperatur annehmen. Unmittelbar unter den Flammen ist eine Ableitung, die einen Strahl gegen die Zähne richtet, um sie abzukühlen. Die Sägen fallen aus diesen Maschinen in die Abbrechbottiche, aus denen sie nach einer Kontrolle zum Verland kommen. Für Schnellstahlsägen sind besondere elektrische Ofen, Salzbad- und auch Gasöfen vorhanden, da diese ja für die Härtung einmal sehr hohe und auch genau einzuhaltende Temperaturen erfordern.

Mehrleistung durch unfallsichere Maschinen

Mit dem ständig steigenden Arbeitstempo in der deutschen Kriegswirtschaft mußte eigentlich auch die Zahl der Unfälle — wenigstens in gewisser Hinsicht — eine ansteigende Tendenz zeigen. Praktisch aber lassen sich aus Statistiken und anderen Prüfungsergebnissen urfällige Zusammenhänge hiermit in keiner Weise rekonstruieren. Mit der Entwicklung unserer Maschinentechnik steigern sich auch gleichmäßig alle Maßnahmen, die zur Verhütung von Unfällen angebracht erscheinen, insbesondere trifft dies auf die Konstruktion der hochleistungsfähigen Maschinen zu. Wenn man sich einmal die Maschinen ansieht, mit denen Werkstücke vor 20 oder 30 Jahren angefertigt wurden, so stellt man fest, daß das Getriebe dieser Maschinen zum großen Teil unverkleidet war und alle möglichen Unfälle auch bei geringerem Arbeitstempo zuließ. Je vollkommener die Maschinen in ihrer komplizierten Einrichtung wurden, desto mehr wurde ihr Mechanismus auch nach innen verlegt und desto ideenreicher wurde man in der Erfindung von Schutzmaßnahmen, die geeignet sind, alle Zufälle, die bei Unfällen häufig mitspielen, schon in der Konstruktion der Schutzvorrichtungen zu beachten. Zweifellos hat in dieser Richtung auch die Ausgestaltung der deutschen sozialen Gesetzgebung ihren regen Anteil gehabt, besonders in der Zeit nach der Machübernahme während man früher nämlich die Maschinen fast ausschließlich nach ihrer Leistung beurteilte und weniger Rücksicht nahm auf die Zahl der Arbeiter, die sie bediente überlegte heute der Ingenieur, welche Möglichkeiten be-

stehen, einmal höchste Leistung aus der von ihm konstruierten Maschine herauszuholen, und zum anderen, diese Leistung unter Anwendung geringstmöglicher menschlicher Arbeitskraft vollbringen zu lassen.

Wir sind weit in dieser technischen Entwicklung gekommen, jedoch fehlt in den meisten Fällen noch der Gedanke der mechanischen Zuführung des Werkstoffes. Gerade dieser Arbeitsvorgang aber bringt in den meisten Fällen die größten Unfallgefahren mit sich. Es kommt hinzu, daß eine mechanische Zuführung nicht nur Unfälle, sondern auch Zeit, Wege, Sanierungen, also Körperkräfte spart. Man braucht in diesem Zusammenhang beispielsweise nur einmal an die hochentwickeltesten Pressen und Stanzen zu denken, die heute, was die Unfallseite anbetrifft, soweit wie nur irgend möglich nach außen hin abgeschlossen sind. Aber immer noch ereignen sich gerade an diesen Maschinen die meisten Unfälle. Eine abnehmbare Schutzvorrichtung an anderen Maschinen hat auch bei vielen Betriebsingenieuren zu berechtigten Bedenken insofern geführt, als beispielsweise nach einer Reinigung oder Reparatur oder nach einer Störung im Arbeitsvorgang es häufig vergessen wird, diese Schutzvorrichtung wieder einzurufen, so daß unter Umständen mehr Unfälle vorkommen, als wenn diese Maschinen keine Schutzvorrichtung hätten.

Mechanische Zuführung der Werkstücke stärkerer Schutz der Pressen. Vereinfachung abnehmbarer Schutzvorrichtungen, das sind also drei Dinge, deren sich das betriebliche Vorschlagswesen in

den Werken einmal besonders annehmen könnte. Der Arbeiter, der ständig mit diesen Maschinen zu tun hat, der sie bedient, reinigt, repariert, wenn es sich um kleinere Störungen handelt, kommt häufig auf nützliche Gedanken, wie Mängel vielleicht durch die nabegelegten betriebsorganisatorischen Maßnahmen auf einfachste Weise ausgeschaltet werden könnten.

Häufig ist es auch so, daß Frauen, die bisher weitab vom Betriebsleben standen, hier die besten und einfachsten Gedanken haben. Ein ganz einfaches Beispiel mag hier aus dem betrieblichen Vorschlagswesen einmal genannt werden. Eine Frau, die erst wenige Wochen im Betrieb beschäftigt war und eine Stanze bediente, an der schon häufig Handverletzungen vorgekommen waren, stellte fest, daß die Beleuchtung über der Stanze nicht richtig angebracht war, so daß sich Schatten bildeten, die eine richtige Abschätzung der Entfernungen verhinderte. Die Veränderung in der Beleuchtung ergab, daß sich an dieser Stanzmaschine ganz anders arbeiten ließ und daß nach menschlichem Ermessen Unfälle nicht mehr vorkommen werden. Die häufig gehörte Auslegung, daß Unfälle dann nicht passieren können, wenn augenart wird, hat hier und in anderen Zusammenhängen insofern absolut keine Gültigkeit, als ja nur Menschen vor den Präzis auf den Millimeter und die Sekunde arbeitenden Maschinen sitzen und daß der Mensch, wenn er Stunden hindurch ein und dieselbe Tätigkeit verrichtet, einmal Ermüdungserscheinungen unterliegt.

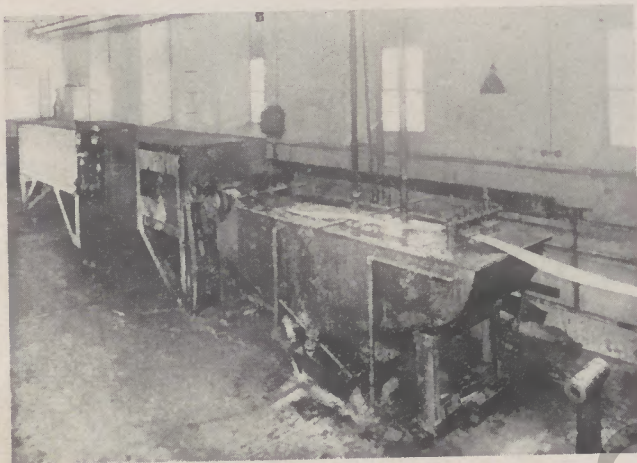


Abb. 1



Abb. 2

Brotpolitik

Brotmangel und Brotteuerung sind zu allen Zeiten die tiefsten Ursachen sozialer Konflikte gewesen. Vor allem im Kriege ist die Brotfrage von entscheidender Bedeutung. Vor dem ersten Weltkrieg hatten Idealisten geglaubt, bei der engen Verflechtung der Volkswirtschaften aller Kulturnationen seien nicht nur Kriege unmöglich, sondern auch Hungerjahre, wie sie in früheren Jahrhunderten in erschreckender Häufigkeit sich immer wieder gezeigt haben. Eine irregeleitete öffentliche Meinung übersah, daß, soweit sich die Geschichte zurückverfolgen läßt, wenig Kriege auf dieser Welt geherrscht hat. Man bedenke nur, daß in der Zeit von 1469 vor unserer Zeitrechnung bis 1914 3118 Kriegsjahren nur 290 Friedensjahre gegenüberstanden. In allen diesen Kriegsjahren war die Brotfrage immer wieder von entscheidender Bedeutung. In Deutschland vor allem glaubte man, daß die erwähnten Hungersnöte und Notjahre durch die wunderbaren Fortschritte der Landwirtschaft, der Technik, des Verkehrswezens, der internationalen Handelsbeziehungen ein für allemal überwunden seien. An die Möglichkeit einer Lebensmittelblockade wollte niemand mehr glauben. Mit einem Weltkrieg von mehrjähriger Dauer hatte 1914 niemand in Deutschland gerechnet. Die Sorglosigkeit in der Brotfrage war in Deutschland soweit getrieben worden, daß man die Ausfuhr, vor allem Roggen, so stark übersteigert hatte, daß man im Jahre 1914 in Deutschland nur mit sehr geringen Getreidevorräten in den Krieg eintrat. Es war nur 1 Prozent des normalen Jahresverbrauchs auf Lager. Vor allem die vage Hoffnung auf die amerikanische Ernte hatte den Anstoß dafür gegeben, die Lager bis auf diese geringen Vorräte zu räumen. Man hoffte, der Handel werde instande sein, auch unter schwierigen Verhältnissen die notwendigen Lebensmittel, vor allem das notwendige Getreide, irgendwie herein zu bringen. Dabei galt als Allheilmittel der Besitz von möglichst viel Gold und Devisen. Auch hier hatte man eine große Fehlschätzung gemacht. Gleich nach Ausbruch des Krieges wurden die Grenzperren verhängt. Die Vereinigten Staaten, Argentinien und Kanada lieferten keinen Weizen mehr, und aus Sowjetrußland kam keine Futtergerste. Der erste Kanonenschuß im Jahre 1914 hatte das gesamte handelspolitische System in Europa in Trümmer gelegt. Die notwendige Folge war, daß man auch im ersten Weltkriege in Deutschland zur staatslichen Wirtschaftsführung schreiten mußte. Bei dem parlamentarischen Durch- und Gegeneinander, das damals in Deutschland herrschte, gelang es aber nicht, zu einer

vernünftigen Planung zu kommen. Es wurde während des ganzen Krieges in einem fort experimentiert ohne zu einer befriedigenden Lösung zu gelangen. Es wurde nicht einmal erreicht, das Volk vor Brotwucher zu schützen. Leider wurde damals der Krieg ungeprüft als Konjunktur aufgefaßt, und das sorgsam gehortete Gold floß in unaufhaltsamem Strom in das neutrale Ausland ab. Das hatte wiederum einen starken Druck auf die deutsche Währung zur Folge. Kein Mensch dachte daran, überflüssige Einfuhr zu unterbinden, geschweige denn eine Lenkung der Kaufkraft anzustreben. Das Ergebnis war eine immer größer werdende Entwertung der Mark und schließlich eine Inflation von nie gekanntem Ausmaß. Während draußen die Besten unseres Volkes bluteten und starben, fehlte es den Frauen und Kindern in der Heimat am allernotwendigsten Lebensbedarf. In der Landwirtschaft fehlte es an Arbeitskräften und Produktionsmitteln, so daß die eigene Erzeugung immer mehr zurückging. Je



mehr der Krieg fortschritt, umso deutlicher zeigte sich, daß das sogenannte freie kapitalistische System versagte und in keiner Weise auch nur den dringendsten Erfordernissen des Krieges gerecht wurde. Natürlich hatten die Schwierigkeiten auf dem Getreidemarkt auch sehr starke Rückwirkung auf die kämpfende Truppe; denn der Soldat ist zu allen Zeiten der größte Brotverzehrer gewesen. So lebten Front und Heimat unter einem ständigen Nahrungsdruck. Mit der immer länger werdenden Dauer des Krieges änderte sich auch die seelische Haltung unseres Volkes. Die zersetzende Wühlarbeit der Marginalen und Kommunisten fand, vor allem in unseren Städten, offene Ohren und schließlich waren weite Schichten des deutschen Volkes den seelischen und moralischen Anforderungen des Krieges nicht mehr gewachsen. Die natürliche Folge war ein immer größerer Mangel an Einsatzbereitschaft. Das Endergebnis der ver-

fehlten Brotpolitik war, daß unser Volk im Jahre 1918 nicht durch die Waffen, sondern durch den Hunger besiegt wurde.

Im jetzigen zweiten Weltkrieg war die Situation für unser Volk von vornherein weit günstiger. Die nationalsozialistische Regierung hatte aus den Fehlern 1914/18 gelernt. Wir rechneten nicht mehr auf eine Getreideeinfuhr aus dem Auslande, sondern gleich nach der Machtübernahme setzte eine Erzeugungsschlacht auf der ganzen Linie ein, und diese Schlacht wurde schon vor 1939 siegreich geschlagen. In die Ernährungspolitik griff die Regierung zielbewußt ein. Es setzte eine großangelegte Werbung für einen stärkeren Konsum von Roggenbrot ein, und zwar aus folgenden Erwägungen heraus. Der Weizen liefert bei unserem Klima und unseren Bodenverhältnissen durchschnittlich geringere und unsicherere Erträge als der Roggen. Deshalb war es notwendig, daß eine stärkere Umstellung im deutschen Verbrauch von Weizen auf Roggen, besser Roggenvollkorn eintrat. Nach 1939 trat auch eine stärkere Verknappung an Weizen dadurch ein, daß die Hauptweizenüberschußländer Europas — Rumänien und Ungarn — selbst in den Krieg eintraten und schon durch die Aufstellung von Armeen einen größeren Eigenverbrauch hatten. So ist der stärkere Konsum von Roggenvollkornbrot ernährungspolitisch von allergrößter Bedeutung. Aber nicht nur aus ernährungspolitischen Gründen wird für das Vollkornbrot geworben, sondern auch vom gesundheitlichen Standpunkt aus. Roggenvollkornbrot ist zuträglicher als Weizenbrot. Wer in Deutschland Vollkornbrot isst, der trägt dazu bei, daß der Kampf um das Brot sich reibungslos gestaltet. Die im vorigen Jahr notwendig gewordene Streckung durch Gerste konnte bereits aufgehoben werden. Qualitätsmängel, die sich anfänglich beim Vollkornbrot zeigten, weil unsere Bäcker auf diese Art des Backens nicht eingestellt waren, sind längst überwunden. Deshalb soll sich jeder Volksgenosse immer wieder vor Augen halten, der Genuß des Vollkornbrotes ist nicht nur ernährungswirtschaftlich wichtig, sondern auch vom Standpunkt der Volksgesundheit nur zu begrüßen. Immer wieder muß darauf hingewiesen werden, daß das Vollkornbrot in der Kleie die Keim- und Randschicht enthält, die sonst verfüttert werden. So ist das Vollkornbrot kein Verlegenheits- und Ausgleichprodukt, sondern hochwertiges Nahrungsmittel, das auch bei einem Überfluß von Weizeneinfuhr mit Rücksicht auf die Volksgesundheit beibehalten werden sollte. Darum:

„Eßt Vollkornbrot“.

Dr. E.



Kast

Aus der Großen Deutschen Kunstausstellung 1942 München

Die Unfallsicherheit im Kriege

Der Krieg hat in der Industrie auf vielen Gebieten zu einer sprunghaften Entwicklung der Technik geführt. Neue Werkstoffe und neue Maschinen sind eingeführt. Neue Arbeitsverfahren und eine gewaltige Ausweitung mancher schon vorhandener Arbeitsgebiete müssen die Leistung steigern. So kommt dem Kampf gegen die Betriebsgefahren — dem Schutz gegen Unfälle — jetzt doppelte Bedeutung zu. Es gilt nicht nur den alten bekannten Gefahren entgegenzutreten, auch die neuen müssen kämpft werden. Eine Hauptaufgabe der Unfallverhütung im Kriege ist es daher, die neuen Gefahren rechtzeitig zu erkennen und unverzüglich die nötigen Schutzmaßnahmen gegen sie zu treffen.

Irgendwo ereignet sich in einer neuen Fabrikation ein Unfall. Einige weitere folgen. Sie werden den Berufsgenossenschaften gemeldet, an Ort und Stelle untersucht und die Betriebsverhältnisse mit gleichartigen Anlagen verglichen. Dabei entsteht u. U. aus wenigen Vorfällen und aus wenigen Betrieben ein Überblick über neue Gefahren. Die gewonnene Erkenntnis wird dann allen gleichartigen Betrieben vermittelt, Rundschreiben, Merkblätter oder Richtlinien werden verfaßt und bei abgeschlossenen technischen Verhältnissen Unfallverhütungsvorschriften ausgearbeitet. Auch staatliche Bestimmungen kommen in Betracht und zwar namentlich dann, wenn die Gefahren über die Betriebe selbst hinausgehen.

So gelinnet es verhältnismäßig schnell, aber neue Gefahren allgemein zu unterrichten und ihnen entgegenzutreten. Die Träger der Unfallversicherung, die deutschen Berufsgenossenschaften, haben

sich dieser Aufgabe während des Krieges mit Eifer angenommen; sie haben eine ganze Anzahl neuer Grundsätze für den Betriebsschutz entwickelt. Für die Eisen- und Metallindustrie kommen dabei u. a. in Betracht: 1. Richtlinien für die Unfallverhütung beim Betrieb von Salpeterbädern; 2. Lüftungsregeln für den Schiffbau; 3. Richtlinien für die Sicherheit beim Pressen und Stanzen; 4.

Sicherheitstechnische Richtlinien für Flüssiggas-Kraftfahrzeuge, für Generatortfahrzeuge und für Hochdruckgas-Kraftfahrzeuge. Weitere Richtlinien und Unfallverhütungsvorschriften sind in Bearbeitung. Erkundigungen jeder Art kann die Eisen- und Metallindustrie bei den deutschen Eisen- und Metall-Berufsgenossenschaften einholen; diese geben gern jede gewünschte Auskunft.

Mußt Du die Gleise überschreiten, so schaue stets nach allen Seiten!

Überall an unübersichtlichen Wegen auf unserem Hüttenwerk mahnen entsprechende Tafeln zur Vorsicht. Grauenhafter und eindringlicher jedoch wird Euch folgender tödlicher Unfall warnen:

Am 25. November v. Js. wollte der Maschinist K. das Schmalpurgleis hinter dem Walzwerk 1 überschreiten. Er wurde aber von der Lokomotive erfasst, mitgeschleift und überfahren. K. war sofort tot.

Ihr wißt, wie unberechenbar die Bewegungen der Bahnen, zumal aber der Schmalpurbahnen beim Rangieren sind. Macht es Euch daher, selbst wenn Ihr eilig seid, zur Regel: „Erst den Zug vorbeilassen, bevor man die Gleise kreuzt“. Ein anderes Gebot ist, haltende Züge nur in möglichst großem Abstand vom Anfang oder Ende des Zuges zu umgehen. Unter Waggonen durchzutreiben oder zwischen nahe stehenden entkuppelten Wagen durchzugehen, ist selbstverständlich noch gefährlicher und außerdem auch verboten.

Vielleicht werden einige sagen: „Über

Lokomotivführer und Rangierer müssen doch aufpassen und uns warnen!“ Selbstverständlich hat das Bahnpersonal die unbedingte Pflicht, durch Signale zu warnen und, wenn Menschen sich im Gleise vor der Lokomotive oder in der Nähe der Gleise bewegen, besonders vorsichtig zu sein. Es ist auch nicht zu leugnen, daß schon manches Unglück dieser Art vermieden worden wäre, wenn Lokomotivführer und Rangierer alle nur mögliche Vorsicht und Rücksicht walten ließen. Den größten Anteil an einem Unglücksfall hat jedoch normalerweise der Betroffene selbst. Also:

Verlaßt Euch nur auf Euch selbst, niemals auf andere!

Es gehen nur Sekunden verloren, wenn Ihr die Durchfahrt des Zuges abwartet, nach rechts und links schaut oder den kleinen Umweg um einen haltenden Zug macht.

Ein ganzes Menschenleben kann verloren gehen, wenn Ihr diese Sekunden sparen wollt.

Obergesetter Erwin Künemund
Federnarbeiter im Federnwert Abt. Hohenlimburg

Feldweibel Paul Hasenau
Ingenieur im L. B., Abt. Hohenlimburg

Grenadier Rudolf Bagentnecht
Drahtspuler bei den Dortmunder Drahtseilwerken

Gesetter Hermann Tegtbauer
Scherenmann im Blechwalzwerk Hartort-Eiden

Gesetter Walter Hildenbach
Walzer im Blechwalzwerk Hartort-Eiden

Kanonier Herbert Groß
Hobler bei der Schmiedag AG

Gesetter Helmut Schulte
Werkzeugschlosser bei der Schmiedag AG

Soldat Emil Appenbrink
Rundschleifer bei der Schmiedag AG

Soldat Albert Grub
Transporteur bei der Schwinn AG

Obergesetter Walter Zöllner
Hammerführer bei der Schwinn AG

Gesetter Otto Volte
Ladierer bei dem Metallwert Silberhütte G. m. b. H., St. Andreasberg

Soldat Adolf Roghöfer
Maurer in der Bauabt. des Hüttenwerkes Dortmund

Obergesetter Josef Kubinski
Anhänger in der Eisenbahn-Abt. des Hüttenwerkes Dortmund

Gesetter Werner Deihls
Hilfsmonteur in der Elektr. Abt. des Hüttenwerkes Dortmund

Soldat Erich Raab
Kottenarbeiter in der Bauabt. des Hüttenwerkes Dortmund

Gesetter Paul Bloß
Federnarbeiter im Federnwert Abt. Hohenlimburg

Gesetter Hugo Eloi
Ziehereiarbeiter in der Zieherei Abt. Hohenlimburg

Gesetter Franz Röttgers
Federnwidler im Federnwert Abt. Hohenlimburg

Soldat Rolf Bid
Strecker im Warmwalzwerk Abt. Hohenlimburg

Gesetter Heinrich Brömmelmeier
Nietenwärmer bei Bede-Prinz, Werk Hemer

Soldat Werner Joachim
Stahlbauschlosser bei der Maschinenfabrik Deutschland

Obergrenadier Heinrich Maas
Maschinenarbeiter bei der Maschinenfabrik Deutschland

Untersoffizier Hugo Mohr
Formier bei der Maschinenfabrik Deutschland

Obergesetter Paul Winter
Schulungsleiter bei der Maschinenfabrik Deutschland

Gesetter Rudolf Mligowski
Technischer Zeichner bei der Maschinenfabrik Deutschland

Gesetter Walter Schäfer
Kaufm. Angestellter bei der Maschinenfabrik Deutschland

Gesetter Willi Seibel
Fräser bei der Schmiedag AG

Gesetter Karl Rahmuth
Wärmer im Warmwalzwerk der Abt. Hohenlimburg

Gesetter Willi Seibel
Fräser in der Abt. M. B. 2 der Schmiedag AG, Hagen

Gesetter Franz Scheffler
Eisengießer bei der Schmiedag AG, Hagen

Untersoffizier Alfred Kühnel
Maschinenarbeiter in der Mech. Werkstatt der Schmiedag AG, Werk Sperrluttertal

Gesetter Otto Schulte
Dreher in der Mech. Werkstatt der Schmiedag AG, Werk Beyersmann

Gesetter Edgar Hase
Elektriker in der Abt. Elektro der Schmiedag AG, Hagen

Soldat Heinrich Goeß
Schlosser im Warmbetriebs-Preßwerk der Schmiedag AG, Hagen

Soldat Kurt Günter
Kraftfahrer in der Garage der Schmiedag AG, Hagen

Schüge Otto Fischer
Dreher in der Bearbeitungswerkstatt Preßwerk der Schmiedag AG, Hagen

Untersoffizier Josef Schlöder
Kaltwalzer in der Metallplattierung der Trierer Walzwerk AG, Werk Trier

Obergesetter Emil Knopp
Kaltwalzer in der Metallplattierung der Trierer Walzwerk AG, Werk Trier

Obergesetter Ludwig Straßel
Schmied in der Schmiede der Schwinn AG, Homburg/Saar

Obergesetter Josef Beder
Schlosser in der Abt. Mech. Werkstätten der Hiltruper Röhrenwerke G. m. b. H.

Soldat Richard Pienig
Fräser im Waggonbeschlag der Dörten AG, Gevelsberg i. W.

Obergesetter Helmut Büchner
Werkzeugschlosser in der Heeres-Abt. der Dörten AG, Gevelsberg i. W.

Obergesetter Heinz Langowski
Georg Reitz, Schiffswerft und Maschinenfabrik, Mainz-Gustavsburg

Wir beklagen den Heimgang folgender Arbeitskameraden:

Hüttenwerk Dortmund:

Heinr. Dahmen, Klempner in der Bauabt., † am 13. 6. 43; Josef Reis, Schmied bei Bede-Prinz, † am 30. 5. 43; Ludwig Kofit, Hilfsarbeiter in der Bauabt., † am 24. 6. 43; Josef Lingnau, Arbeiter Abt. Hochofen, † am 24. 6. 43; Heinrich Schnurbus, Arbeiter auf Stodheide, † am 19. 6. 43; Alois Böning, Fliesenleger in der Bauabt., † am 1. 6. 43; Franz Marciniak, Vorarbeiter im Kaltpreßwerk, † am 27. 6. 43; Gerda Erlenhöfer, Angestellte im Eisenhandel, † am 24. 5. 43; Karl Müller, Meister in der Steinfabrik, † am 3. 6. 43; Wilhelm Kröhlting, Vorarbeiter in der Versuchsanstalt, † am 24. 5. 43; Hulda Schwermer, Küchengehilfin in der Werkstätte, † am 6. 7. 43; Alfons Sensta, Arbeiter Abt. Hochofen, † am 6. 7. 43; Ernst Pape, Angestellter im Blechwalzwerk 12, † am 24. 5. 43; Gustav Ulinsti, Schlackenarbeiter in der Bauabt., † am 24. 5. 43; Johann Kollert, Hilfschlosser in der Kesselschmiede, † am 27. 5. 43; Klara Kaminiski, Arbeiterin im Kaltpreßwerk, † am 24. 5. 43; Werner Bruchhäuser, Mechaniker in der Vehrwerkstatt, † am 5. 6. 43; Hannelore Hermes, Angestellte in der Hauptverwaltung, † am 24. 5. 43; Adolf Biesel, Rangierer im Kaltpreßwerk, † am 5. 6. 43; Heinrich Ostermann, Werkfeuerwehrmann bei Hoersch-Benzin, † am 24. 5. 43; Johann Petrilowski, Rangierer bei der Eisenbahn, † am 24. 5. 43; Heinrich Kallert, Elektriker bei Hoersch-Benzin, † am 7. 6. 43; August Dröge, Schreiner in der Elektrischen Abt., † am 9. 6. 43; Richard Schlierentämper, Schlosser in der Walzen-dreherei, † am 24. 5. 43; Elfriede Schlierentämper, Angestellte Abt. Hochofen, † am 24. 5. 43; Walter Siebrasse, Arbeiter im Martinwerk, † am 24. 5. 43; Otto Beer, Elektromonteur in der Elektr. Abt., † am 5. 5. 43; Johann Kompsh, Möbelerkontrollleur Abt. Hochofen, † am 15. 5. 43; Johann Welmer, Invalide, † am 17. 5. 43; Erna Lehmann, Arbeiterin bei Bede-Prinz, † am 7. 5. 43; Georg Kurfchat, Glüher in der Drahtverfeinerung, † am 5. 5. 43; Gustav Rüsse, Angestellter in der Metallgießerei, † am 25. 5. 43; Franz Mannagat, Schmelzer im Martinwerk, † am 24. 5. 43; Johann Thiele, Kranführer in der Mech.-Abt., † am 24. 5. 43; Valentin Boehner, Schlosser Abt. Masch.-Hochofen, † am 23. 5. 43; Otto Willener, Schmied in der Waggonwerkstatt, † am 24. 5. 43; Leo Stankowski, Belzer im Spezialblechwalzwerk, † am 24. 5. 43; Franz Knarr, Arbeiter bei Hoersch-Benzin, † am 24. 5. 43; Theophil Wojnial, Arbeiter in der Bau-Abt., † am 30. 5. 43; Emil Lemmer, Dreher im Waggonbau, † am 24. 5. 43; Paul Stephan, Schleifer im Kaltpreßwerk, † am 22. 4. 43; Josef Gorsti, Invalide, † am 22. 4. 43; August Witte, Presser im Kaltpreßwerk, † am 25. 4. 43; Ida Gerle, Buchfrau bei Hoersch-Benzin, † am 27. 4. 43; Wilhelm Schäfer, Angestellter in der Betriebswirtschaft, † am 24. 4. 43; Friedrich Borgschulte, Zuschläger der Rohrstoßerei, † am 28. 4. 43; Heinrich Jakob, Arbeiter Abt. Hasen, † am 4. 5. 43; Walter Brombach, Vorarbeiter im Hammerwerk, † am 3. 5. 43; Heinrich Zinnemeyer, Hilfsarbeiter in der Invaliden-Werkstatt, † am 30. 4. 43; Franz Riermann, Maschinist Abt. Masch.-Hochofen, † am 5. 5. 43; Bernhard Nolte-meier, Maschinist Abt. Masch.-Hochofen, † am 5. 5. 43; Karl Kottel, Vorarbeiter in der Versuchsanstalt, † am 6. 5. 43.

Werk Barop:

Scherenmann Karl Albert, † am 15. 6. 43; Walzwerkerarbeiter Wilhelm Müller, † am 14. 6. 43.

Dortmunder Drahtseilwerke:

Seilerarbeiter Desar Meier, † am 24. 5. 43; Angestellter Erich Reitz, † am 24. 5. 43; Seilerarbeiter Johann Kru-lowitz, † am 11. 6. 43.

Stahlwerke Hartort-Eiden:

Blechwalzer Valentin Cierniak, † am 9. 5. 43; Invalide Hermann Schumacher, † am 2. 7. 43.

Schmiedag AG:

Johann Koch, Vorarbeiter i. d. M. B. 2, † am 28. 5. 43.