

RUHRSTAHL

Werkzeitschrift



Werke: Witten, Hattingen, Gelsenkirchen, Düsseldorf-Oberkassel, Annen, Brackwede
15. Jahrgang

21. Juni 1940

Nummer 12



*Flagge
des
Gussstahlwerkes
Witten*

*Sie stammt aus den
achtziger Jahren und
befindet sich heute im
Werksmuseum*



Aufnahme: Emmel

028006/18



Der Gruß der Heimat an die äußere Front!

Aufn.: Werbeamant der Stadt Düsseldorf

Schäfer am Niederrhein bei Düsseldorf

Land und Leute

gesehen von den Vormarschstraßen des Westens!

Von Dipl.-Handelslehrer Ewald Wintgen, z. Z. im Felde

I.

Am 10. Mai 1940 erfuhr ich bei meiner Dienststelle morgens um 7 Uhr, daß die deutschen Truppen in aller Frühe die belgische und holländische Grenze überschritten hätten. Zuerst wollte ich nicht an diese Meldung glauben und hielt sie für einen Scherz, bis ich kurz nach 8 Uhr im Rundfunk die Erklärung von Dr. Goebbels hörte, aus der alles Nähere hervorging und durch die insbesondere dargelegt wurde, warum sich Deutschland gezwungen und berechtigt sah, in Belgien und Holland einzumarschieren.

Im Laufe des 10. Mai wurde immer wieder davon gemunkelt, daß wir nun bald abrücken würden. Die Dienststunden wurden verlängert, und keiner durfte das Dienstgebäude ohne Erlaubnis des zuständigen Vorgesetzten verlassen. Bald vernahm man schon die ersten Rundfuntnachrichten aus Holland und Belgien. Vor allem waren alle überrascht und enttäuscht, daß Holland dem deutschen Einmarsch ernstlichen Widerstand entgegensetzte, und noch mehr, als die Nachricht von der Kriegserklärung Hollands und Belgiens an Deutschland bekannt wurde.

Am 10., 11. und 12. Mai blieben wir in Alarmbereitschaft. Am 1. Pfingsttag, dem 12. Mai, hieß es dann endlich, daß wir am 13. Mai abmarschieren würden.

Während der ersten Nächte hatten wir schon zahlreiche feindliche Flieger zu Besuch, einige englische Flugzeuge wurden abgeschossen. Am 13. Mai wurde alles gepackt und verladen. Bald fuhren wir in Kraftwagen Richtung W. ab. Bei W. stellten wir fest, daß die Rheinbrücke, die die Engländer in ihren Rundfunkberichten bereits als durch englische Flieger zerstört gemeldet hatten, vollkommen unbeschädigt war. Auch nicht eine Bombe war abgeworfen worden. Nach zweistündiger Fahrt kamen wir schließlich in K. an, wo wir zunächst halt machten, um weitere Befehle abzuwarten. Nachdem wir alle Kisten und Gepäckstücke abgeladen hatten, wurde Quartier bezogen, und dann ging es sofort wieder an die Arbeit.

Am anderen Morgen erfuhren wir, daß die Fahrt fortgesetzt würde. Also wurde alles eingepackt und ausgeladen, bis es kurz nach Mittag wieder ins Auto ging, dieses Mal allmählich der holländischen Grenze entgegen. Die

Fahrt über die Grenze ging fast unmerklich vor sich. Überall sah man an den Straßen Neugierige stehen, doch von Krieg oder Zerstörung war noch keine Spur zu entdecken. Erst in N., der ersten größeren holländischen Stadt, merkte man, daß wir uns im Krieg befanden. Dort waren von den Holländern zwei Brücken durch Sprengung zerstört worden, um damit den Vormarsch der deutschen Truppen aufzuhalten. Man konnte aber fast lächeln über diese naive Art der Holländer, die glaubten, den Deutschen damit ein ernstliches Hindernis aufzurichten zu können. So sagten denn auch die Holländer selbst, daß sie keinen Krieg versucht haben würden, wenn ihnen bekannt gewesen wäre, wie die deutsche Armee ausgerüstet ist und wieviel Flugzeuge sie besitzt.

Von N., einer wundervollen Stadt mit prachtvollen Straßen und schmutzen Häusern, ging es bald weiter nach Westen zur Maas. Dort gab es eine Stodung, weil eine wichtige Brücke auch hier von den Holländern gesprengt worden war. Aber unsere Pioniere hatten längst eine Pontonbrücke gebaut, die in wenigen Stunden fertiggestellt war. Über diese Leistung waren die Holländer ebenfalls sehr erstaunt, etwas Derartiges hatten sie überhaupt nicht für möglich gehalten.

In langsamer Fahrt fuhrn wir über die Brücke an das andere Ufer. Nicht weit entfernt sah man noch eine gesprengte Eisenbahnbrücke, die in der Mitte auseinandergebrochen war, so daß die Brückenteile im Fluß lagen und auf diese Weise auch die Flußschiffahrt sperrten. Aber alle von den Holländern zerstörten Brücken müssen von ihnen selbst und auf eigene Kosten binnen kürzester Frist wiederhergestellt werden. Die Uferdämme der Maas waren allenthalben befestigt, insbesondere an zahlreichen Stellen mit Unterständen und teilweise sogar mit Bunkern versehen. Die Bunker waren vernichtet worden. Die Artillerie brauchte kaum oder gar nicht eingesetzt zu werden. Am Flußufer waren auch die ersten zerstörten Häuser zu sehen, die man durch Pak oder Fliegerbomben vom Feinde hatte säubern müssen.

Die Fahrt ging nun durch schönes, fruchtbares Land immer weiter nach Westen. An vielen Stellen waren Betonstraßensperren angelegt worden, die die deutschen Truppen oft mit einer Handgranate gesprengt hatten. Auch hatten die Holländer zahlreiche Bäume abge sägt und quer über die Straße gelegt. Solche Hindernisse können die deutschen Truppen nicht aufhalten, sie bedeuten höchstens einen Aufenthalt von einigen Minuten. Man kann sich beim Anblick dieser Landschaft so richtig vorstellen, mit welcher Wucht und Schnelligkeit die deutschen motorisierten Truppen durch dieses ebene Land gebraust sind.

Unterwegs wurde einmal Rast gemacht, um eine Tasse echten Bohnenkaffee und eine gute Zigarre zu genießen. Die Bewohner des Landes waren sehr freundlich, ausgenommen vielleicht in gewissen „besseren“ Kreisen. Die Bevölkerung ist sehr ungehalten über die Flucht der



027403/18

Geindwärts voran!

Ausf.: P.R.-Fohhag—Presse-Hoffman

Königin Wilhelmina sowie der Prinzessin Juliana und des Prinzen Bernhard. Am Spätnachmittag kamen wir an unserem vorläufigen Ziel an. Auch dort hatten die Holländer eine Brücke über einen Kanal gesprengt, aber schon längst hatten unsere Soldaten eine Notbrücke angelegt, indem sie einen Frachtkahn als Brückenstütze verwendeten. Von den Bewohnern erfuhr man, daß französische Truppen einige Tage vorher noch im Ort waren, beim Nahen der deutschen Einheiten jedoch schnell das Weite gesucht hatten.

Das Leben in der Stadt hat bereits wieder normale Formen angenommen. Lediglich der Kraftwagenverkehr ist eingeschränkt worden, vor allem sollen für die deutschen Truppen die Nachschubstraßen freigehalten werden. Die Bevölkerung geht ihrer gewohnten Beschäftigung nach und wird nur wenig in ihrer Bewegungsfreiheit behindert. Die Kinder kommen zutraulich heran und bitten um deutsche Kupfermünzen, die sie als Andenken aufbewahren wollen. Von 22 Uhr bis 6 Uhr müssen sich die Bewohner in ihren Häusern aufhalten. Oft wird man von den Leuten angesprochen, alle kommen uns mit Ehrerbietung entgegen, und man hat stets den Eindruck, eine friedfertige Bevölkerung vor sich zu haben.

Die Stadt und ihre Umgebung ist sehr schön. Die Bauweise der Häuser erinnert an die der englischen, alle haben einen kleinen Vorgarten, wie überhaupt manches Bild ebenso in England zu finden wäre. Der Gegensatz zwischen arm und reich ist wie in England sehr groß. In manchen Straßen bietet sich ein recht trauriges Bild. Frauen in unordentlicher und schmutziger Kleidung sitzen vor den Haustüren auf den Bürgersteigen, ungepflegte Kinder spielen im Schmutz der Straße.

(Fortsetzung folgt)



Blick auf Paris vom Eiffelturm (300 Meter) aus. — Rechts der Konfordienplatz, hoch im Hintergrund der weiße Bau der Sühnkirche Sacré-Coeur

Der deutsche Soldat brach das Herz Frankreichs **PARIS**

Das Oberkommando der Wehrmacht gab am 14. Juni 1940 bekannt: „Der völlige Zusammenbruch der ganzen französischen Front zwischen dem Aermekanal und der Maginot-Linie bei Montmedy hat die ursprüngliche Absicht der französischen Führung, die Hauptstadt Frankreichs zu verteidigen, zunichte gemacht. Paris ist infolgedessen zur offenen Stadt erklärt worden. Um 12.50 Uhr fand der Einmarsch der siegreichen deutschen Truppen in Paris statt.“ — Sätze von lakonischer, militärischer Kürze, aber darum sind sie nicht weniger von Stolz und Siegesgewißheit erfüllt. Was die Väter 1914 und 1918 erstrebten und wofür sie Blut und Leben hingaben, das haben die Söhne im beispiellosen Siegeszug erfüllt.

Für den Franzosen ist Paris das Herz und die Seele seines Vaterlandes. Die „Lichtstadt“ war das wirtschaftliche, militärische und kulturelle Zentrum seines Landes, sie allein sollte die schönste Stadt Europas sein, und nicht nur das: der zivilisatorische Mittelpunkt der Welt! Durch geschickte Propaganda verstand die französische Politik es, den Glauben daran in vielen Ländern durchzusetzen. Wie ungeheuer die Erschütterung in diesen Ländern am 14. Juni gewesen sein muß, weiß nur der zu übersehen, der einen Einblick in diese Propaganda der „Grande Nation“ gewonnen hatte.

Der nachfolgende Aufsatz soll keinen erschöpfenden Einblick in Aussehen und Wesen der Hauptstadt des „französischen Imperiums“ geben, dazu würden auch tausende Buchseiten nicht ausreichen. Diese drei Seiten aber werden dem Leser wenigstens in etwa zeigen, wie Landschaft und Mensch Paris, hinge-

bettet in die Isle de France, den „Garten Frankreichs“, zur Festung und Stadt gestalteten.

Wer Paris kennt, wird nie den Reiz und die erhabene Schönheit dieser Stadt vergessen, die eine Stadt im besten Sinne des Wortes ist — eine üppige Ansammlung von Häusern ist noch lange keine Stadt! Paris, die Stadt, die ist und die nicht mehr zu werden braucht, eine Stadt, die vielleicht schon Museum geworden ist, mit den Einwohnern als selbstzufriedene und traditionsstolze Fremdenführer.

Paris mit seinen viereinhalb Millionen Einwohnern ist auch heute noch eine Festung, die stärkste Festung Frankreichs. Ursprünglich Wohnsitz der keltischen Pariser, dann bedeutende Handelsstadt zu Caesars Zeiten, nach 500 Hauptstadt des Frankenreiches, ist es um seinen ovalen Kern, die Isle de Cité, harmonisch gewachsen, zögernd gewachsen, im Gegensatz zu vielen modernen und jungen Städten der Alten und Neuen Welt. Paris erlebte in seiner neueren Baugeschichte unter dem Präfekten Haugmann auch die radikalste und größte Regulierung einer Stadt überhaupt, bis der Berliner Plan des Führers es vor einiger Zeit auf den zweiten Platz warf. Das neue Paris ist die Stadt der sternförmigen Ausfallstraßen, die durch Ringstraßen auf ehemaligen Festungswällen („Boulevard“ vom deutschen Bollwerk!) verbunden sind und der großen, sich kreuzenden Achse (von Norden nach Süden: Boulevard de Strasbourg — Boulevard St. Michel; von Osten nach Westen: Rue de Rivoli — Avenue des Champs Élysées).

Die Kirche Sacré-Coeur auf dem Montmartre, als Sühne für die Morde der Kommune während der Belagerung von 1871 erbaut

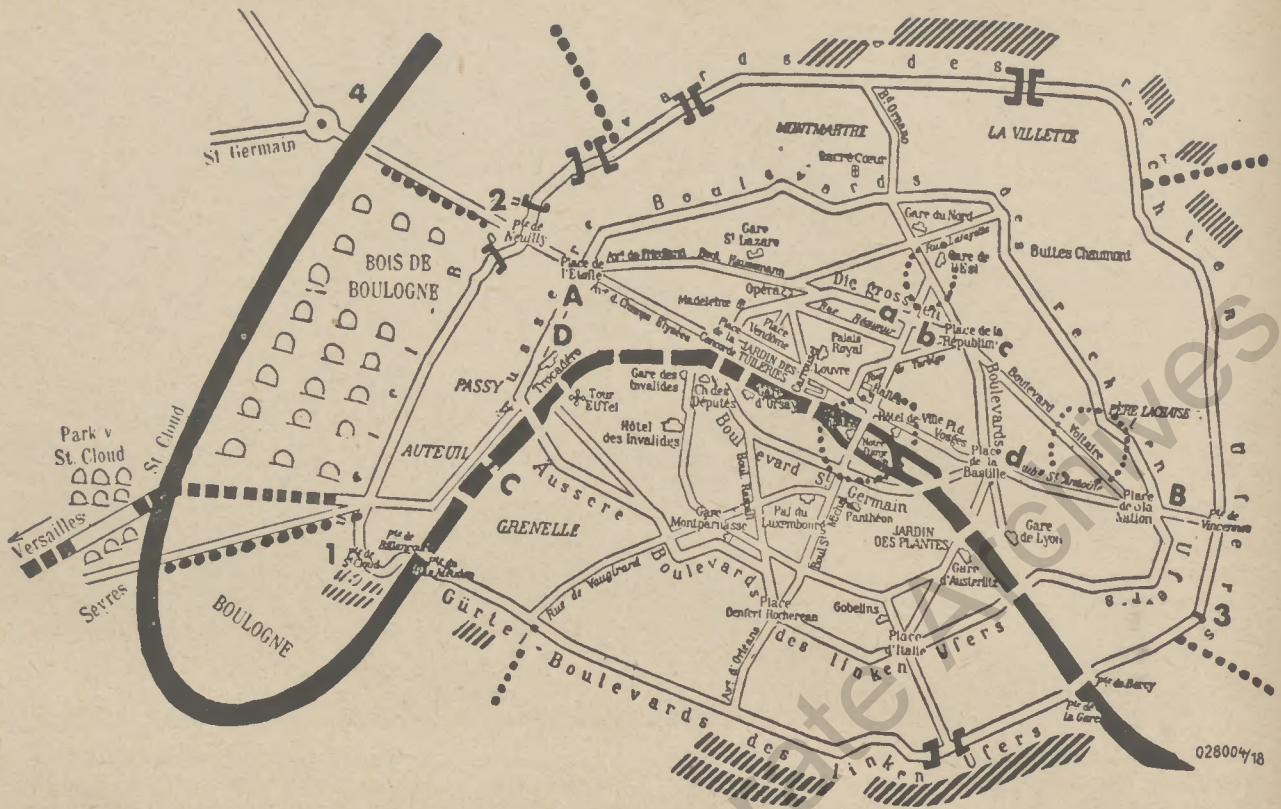


Die unerhörten Durchbrüche und Abbrüche Hausmanns, der der Verkehrsstärke seiner Zeit weit, weit vorauseilte, sind trotzdem heute überholt. Paris sah in normalen Zeiten auf den Boulevards Autoreihen, acht Wagen stark, die stundenlang sich nur schrittweise vorwärtsbewegten. Stündlich fuhren über die vier westlichen Seinebrücken sonntags in der Abendzeit in der Minute dreißig Wagen. Schon im 18. Jahrhundert erhielt das den heutigen Ansprüchen des Verkehrs noch gewachsene Straßennetz von Paris ungefähr seine heutige Linienführung. Dazu lieferten die alten Militärringstraßen der Festung ihre Jahresringe, die Boulevards, die „inneren“, die „äußeren“ und die „Fortifikationen“. Der jüngste Ring, die Fortifikationen, werden noch ausgebaut. Hier, auf dem einzigen Neuland, das die Stadt findet, ist die Ringstraße verbreitert worden, die Erdwälle wurden abgetragen und das ganze ehemalige Festungsglacié wurde von den nur zugelassenen Ba-

radenbauten gesäubert. Hier liegen die Kreuzungspunkte der Ringstraßen und großen Ausfallstraßen und bilden neue Verkehrsknotenpunkte. Die Ringstraße läuft in einanderfolgenden Tunneln unter den Ausfallstraßen durch. Die Tunnel, von denen manche 800 Meter lang sind, haben unterirdische Zubringer. Dreiviertel der Stadt kann man heute im 70-Kilometer tempo umfahren, ohne eine größere Verkehrsstraße kreuzen zu müssen. — Die stark und modern ausgebauten Forts liegen heute mitten in den Vororten. — Paris hatte, besonders noch bis zur großen Ausstellung 1937, Stadtviertel, die aus dem frühen Mittelalter stammten und hygienisch das Tollste waren, was man sich denken kann. Der Kampf der Stadtverwaltung gegen diese Viertel ist sehr schwer. Indirekt wurde das Problem mitgelöst, wenn für die Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten zwischen Stadt und Vororten große Summen ausgegeben wurden. Die Métro (U-Bahn) baute manche Linien



Luftbild auf das repräsentativste Viertel von Paris — Der Konfordinenplatz mit dem Obelisken. Im Hintergrund die im griechischen Stil erbaute Madeleinekirche



Diese Skizze, den Stadtplan von Paris wiedergebend, zeigt verschiedene Unternehmungen, die teils in Arbeit, teils projektiert, teils fertig sind; es handelt sich dabei um Straßen, Plätze und neue Wohnviertel.

Zu D. Eine endgültige Lösung ist noch nicht gefunden. Wahrscheinlich Fochdenkmal.

1. Torlösung an der Porte de St. Cloud.
2. Torlösung an der Porte Maillot
3. Torlösung an der Porte de Vincennes
4. Denkmal zu Ehren der Verteidiger von Paris (1871).

●●● U-Bahn-Linien, die die Stadtgrenze überschreiten.

■ ■ ■ Im Bau begriffene Autobahn als westliche Ausfallstraße. Sie wird in einem Tunnel unter dem Schloßpark von St. Cloud geführt.

////// Barackenzone auf dem alten Glacis, die erst seit zwölf Jahren mit festen Bauten bedeckt werden darf.

O Alte Stadtviertel mit engen, verkehrshindernden Straßen.

][Die Gürtelboulevards sind durch Tunnel unter den wichtigen Ausfallverkehrsadern hingeleitet.

Monumentale Lösungen an den alten Kernboulevards:

- a = Porte St. Denis
b = Porte St. Antoine

- c = Denkmal auf dem Republikplatz
d = Denkmal auf dem Platz der Bastille

Monumentale Lösungen auf den „äußeren Boulevards“:

A = Triumphbogen auf dem Sternplatz (Etoile)

B = Bronzegruppe Triumph der Republik und zwei Säulen von der ehemaligen Barrière du trône

C = Freiheitsstatue auf der Seinebrücke Pont de Grenelle

D = Trocaderoplatz. Im Rahmen der Weltausstellung wurde dort vorläufig eine Friedenssäule errichtet (1937)

bis in die Vorstädte hinein aus, und die verkehrsstörenden Straßenbahnen wurden sämtlich beseitigt und durch schnellere Autobusse ersetzt. Untertunnelungen der Kreuzungen im Innern, woran man auch dachte, sind nicht mehr möglich, weil der Boden hier durch mehrere untereinanderlaufende U.-Bahnlinien, Rabel- und Kanalisationstunnel vollkommen ausgekühlt ist.

Hören wir zum Abschluß Worte Jules Romains über „Seine Stadt“, über die Stadt die, wie schon so oft in ihrer Geschichte, für die Sünden ihrer allzu ehrgeizig-unvernünftigen Männer büßen muß: „Ezitternde Stadt, die nie Zeit gehabt hat, die Geschichte zu vergessen, die jüngste Geschichte. Stadt mit der gefährlichen Lage. Weht der Wind von Osten — an einem jener Sommertage, wenn die Buben an der Höhe von Romainville ihre Drachen steigen lassen — braucht er nur drei Stunden, um vom Feinde drüber zu uns zu kommen, und er muß sich nicht einmal die Mühe machen, irgend ein Hindernis zu überprin-

gen. Die Ebene stand weit offen und sagte: komm doch! Stadt, die im Schlafe immer nur ein Auge schließen durfte. — Diese allzu gefährdete Stadt, diese Stadt, die der Geschichte einen nackten Leib zeigte — sie hatte sehr oft versucht, sich mit Befestigungen zu bekleiden, aber der Stoff plakzte immer wieder —, diese Stadt entstand da, wo sie entstehen mußte, und man wäre undankbar, wenn man sich darüber beklagen wollte, denn trotz allem war es ein schönes Zusammentreffen. Die Flüsse hatten sie gefordert; die Ebenen hatten sie gefordert; die wandernden und dann seßhaften Völkerschaften hatten sie gefordert. Die Leute aus den Bergen fanden es gut, daß die Hauptstadt in einem niedrigen und weichen Tale lag. In allem, was sie anging, hatte man immer eher an Bequemlichkeit und Ruhm, an Freuden und Schönheit als an Gefahr gedacht, so daß sie neben der Berühmtheit ihres Vergnügens immer ein gefährvolles Schicksal kannte....“

Theodor Bleckmann

WERKSTOFF EISEN

Von Franz Blume

(7. Fortsetzung)

Es ist schon immer das Bestreben einiger Menschen gewesen, den in der jeweiligen Zeit mit den zur Verfügung stehenden Mitteln erzeugten Stahl, der, wie wir gesehen haben, mehr oder weniger unrein war, durch Nachbehandlungen reiner und gleichmäßiger zu machen. Durch diese Nachbehandlung oder Verbesserung sollte aber auch vor allem ein nicht härtbares weiches Schmiedeeisen in härtbaren Stahl verwandelt werden. Beeinflusst wurden die ersten Arbeiten auf diesem Gebiete in Europa wohl durch die Erfahrungen mit dem berühmten Damast-, Damaszener- oder Wootzstahl. Dieser wird oder besser wurde in Indien aus durch im Rennfeuer erzeugtem Schmiedeeisen hergestellt. Das unreine Schmiedeeisen wurde in Brockenform mit Holzspänen und grünen Blättern gemischt in kleinen Tongiegeln geschmolzen. Bei der Erhitzung nimmt das den kohlenstoffreichen Blättern und Spänen zunächst liegende Eisen Kohlenstoff auf, es kommt in Fluß und hüllt die im Kohlenstoffgehalt niedrig gebliebenen teigigen Eisenteile ein. Gleichzeitig ist bei diesem Prozeß aus der teilweise flüssig gewordenen Masse ein großer Teil der Schlacke ausgeschieden, das Eisen also reiner geworden. Aus so gewonnenem Wootzstahl hergestellte Säbelslingen hatten Weltruf erlangt, und es verstand sich, daß man bestrebt war, in Europa gleichwertiges, ja, besseres Material zu erzeugen.

Die Arbeiten Réaumur's über Zementstahlfabrikation, die schon von uns beschrieben wurden, gehören hierher. Die Zementstahlfabrikation geht aber gewissermaßen trocken vor sich. Der Stahl bleibt im festen Zustand, eine Abscheidung von eingeschlossenen Unreinheiten, Schlacken und dergleichen, kann also nicht erfolgen.

Der Uhrmacher Huntsmann aus Sheffield in England ist der erste gewesen, der diese Reinigungs- oder Raffinierarbeit durchgeführt hat. Er hatte große Schwierigkeiten bei der Beschaffung guter Uhrfedern und versuchte im Jahre 1740 im Frischherd gewonnene Stahlstücke durch Umschmelzen gleichmäßiger und reiner zu machen. Nach vielen Mühen erreichte er sein Ziel. Trotzdem in Sheffield Ende des 18. Jahrhunderts eine Reihe Tiegelstahlschmelzen im Betrieb war, wurde das Verfahren in England so geheimgehalten, daß der schon von uns erwähnte deutsche Hüttenmann Karsten im Jahre 1815 sich außerstande erklärte, darüber etwas zu berichten. Es ist zu verstehen, daß der so hergestellte englische Stahl auf dem Weltmarkt und auch in Deutschland bekannt und bevorzugt wurde. Aber gerade auf diesem Gebiete ging dann durch die Arbeiten von zwei deutschen Männern eine Umwandlung vor sich, die die Vormachtstellung des englischen Stahles beseitigte und darüber hinaus auch in der ganzen eisenverarbeitenden Industrie Deutschland auf dem Weltmarkt neben, ja vor England stellte.

Diese beiden Männer sind Alfred Krupp, der eigentliche Gründer der Firma Krupp in Essen, und Jakob Mayer, der Gründer des Bochumer Vereins. Das Schicksal hat es gewollt, daß beide Männer unabhängig voneinander und nichts vom anderen wissend am gleichen Problem arbeiteten. Sie wollten nicht wie die Engländer kleine Mengen von Stahl für Werkzeuge im Einzeltiegel erschmelzen. Ihr Gedankengang ging viel weiter und wird am deutlichsten durch Jakob Mayer herausgestellt: „Daß der englische Gußstahl bisher nicht auch für so manche andere nützliche Zwecke verwendet wurde, lag einestheils an den hohen Preisen und dann darin, daß er nicht in schweren Stücken zu haben war. Die Billigkeit, mit der der Gußstahl bei wirklich vollkommenen Einrichtungen herzustellen ist, macht eine vielseitige Anwendung möglich. Achsen für Eisenbahnwagen und Lokomotiven würden mit großem Vorteil aus Gußstahl hergestellt werden, da Gußstahl mindestens das Fünffache der Tragfähigkeit gegen Eisen (Schmiedeeisen jener Zeit) besitzt und man für die Fehlerfreiheit oder Ganzheit jederzeit einstehen kann, was bei den von Eisen geschweißten Achsen nicht möglich ist.“

Jedem der beiden Männer gelang es, unbeeinflusst von den Arbeiten des anderen, den Inhalt vieler

Tiegel zu einem einzigen Block zu vergießen und so auch große Gegenstände aus Tiegelstahl zu erzeugen. Beiden Männern ist dann auch der Gedanke für eine besondere Verwendung ihres Stahles gekommen. Jakob Mayer spricht es zuerst aus: „Der Zweck dieser großen Stücke ist wichtig, denn sie sollen zu Kanonen dienen.“ Wie es kam, daß Krupp schließlich „Kanonenkönig“ wurde, das zu schildern, ist nicht Aufgabe dieser Aufsatzreihe. Tatsache ist aber, daß J. Mayer der einzige ernsthafte Konkurrent Krupps war und Krupp durch ihn wie bei einem Wettlauf zweier guter Läufer, Schritt für Schritt zu neuen Leistungen getrieben wurde.

Jakob Mayer wandte sich dann anderen Aufgaben zu, Aufgaben, die, wie oben gezeigt, schon vor Jahren seinen Geist beschäftigt hatten. Jakob Mayer ist der Erfinder des Stahlformgusses. Während Krupp und Mayer die aus Tiegelstahl gegossenen Blöcke durch Schmieden in die Fertigform brachten, erfand Jakob Mayer später ein Verfahren, diesen Tiegelstahl direkt in Fertigformen zu gießen.

Den Aufschwung der Gußstahlfabrikation lassen am besten folgende Zahlen erkennen. 1844 stellte Mayer Blöcke im Einzelgewicht bis 700 Pfund = etwa 350 Kilogramm her, 1849 schon solche von 750 Kilogramm. 1851 zeigte Krupp auf der Weltausstellung in London einen Gußstahlblock von 2000 Kilogramm, und im folgenden Jahre stellte Mayer auf der Gewerbeausstellung in Düsseldorf zwei durch Drehen usw. fertig bearbeitete Gußstahlwalzen von je 2500 Kilogramm Fertiggewicht aus. Es muß hier noch einmal darauf hingewiesen werden, daß in jenen Jahren die eigentliche Stahlerzeugung noch nach dem Puddeilverfahren, teilweise auch noch nach dem Frischverfahren vorgenommen wurde.

Nach diesem Verfahren gewonnene Stahlstücke wurden mit Zuschlägen in bedeckten Tiegeln, die aus einem besonderen Ton, später mit Graphit vermischt, bestanden, eingeschmolzen. In der geschmolzenen Masse geht dann zuerst eine gleichmäßige Mischung aller eingebrachten metallischen Stoffe vor sich, und da die verschiedenen Eisinstoffe genau abgemessen sind, kann Stahl mit bestimmtem Kohlenstoffgehalt erschmolzen werden. Weiter können aus dieser Masse alle nichtmetallischen Teile, da sie ein leichteres spezifisches Gewicht haben, in den oberen Teil des Tiegels steigen und später als Schlacke leicht entfernt werden. Jeder Tiegel kann 30 bis 50 Kilogramm Stahl aufnehmen, und um Stücke von den genannten Gewichten herzustellen, ist die gleichzeitige Erschmelzung vieler Tiegelinhalte notwendig. Später sind die Gewichte noch weit größer geworden.

Die Erhitzung wird in bis hundert Tiegel fassenden Tiegelöfen vorgenommen. Der Inhalt aller Tiegel muß zu gleicher Zeit fertig sein. Da die Tiegelinhalte von einem Einguß in die Blockform gegossen werden mußten, erforderte der Gießprozeß sehr viel Disziplin und Ordnung.

Bei Krupp wurde vor dem Kriege ein 80-Tonnen-Block aus Tiegelgußstahl gegossen. Zum Guß wurde der Inhalt von 1768 Tiegeln benötigt. Bei der Arbeit waren 490 Mann beteiligt, und das Gießen dauerte dreißig Minuten.

Schon im Jahre 1852 hatte J. Mayer auf der Düsseldorfer Ausstellung aus Gußstahl gegossene Gloden ausgestellt und im Jahre 1855 wurden von dem inzwischen zum „Bochumer Verein“ gewordenen Werk drei große Turmglocken, die an Größe alle auf der Ausstellung vertretenen Bronzeglocken übertrafen, gezeigt. Trotz vieler Gegenbestrebungen hat der Bochumer Verein immer in seinem Fabrikationsprogramm die Herstellung von Gußstahlgloden beibehalten, und die Olympiaglocke des Jahres 1936 ist in Bild und Ton der ganzen Kulturwelt bekanntgeworden. (Fort. folgt.)

Berichtigung

In Folge 6 von „Werkstoff Eisen“ (Werkzeitschrift Nr. 9, Seite 107), muß es in Absatz 4, Zeile 8 ff., heißen: „... da sonst ein Zerfall zu Phosphor und Sauerstoff erfolgt ...“

Wir besichtigen unsere Henrichshütte

Von einem kaufmännischen Lehrling

Lange schon hatten wir den Wunsch geäußert, einmal unsere Henrichshütte besichtigen zu dürfen. Dieser Wunsch sollte nun in Erfüllung gehen.

Am 28. März führen wir Lehrlinge vom ersten Lehrjahr unter Führung unseres Dipl.-Hdl. Weizel los. Das Wetter schien gut zu werden, als wir um 8.05 Uhr in Bommern in den Zug stiegen. — Wie viele Menschen fahren in die Welt und kennen nicht einmal eins unserer schönsten Täler: das Ruhrtal!

Herr Liebetrau, der die Führung übernahm, lenkte unsere Schritte zunächst zum Hochofen. Wir kamen etwas zu spät, denn der Abstieg war gerade erfolgt. Das flüssige Roheisen wird in Sandformen abgelassen, wo es erstarrt die Masseln bildet. Das spezifische Gewicht der Schlacke ist niedriger als das des Roheisens; daher muß die Schlackenform auch höher angebracht sein als das Stichoßloch. Die Schlacke ist ein nicht minder bedeutendes Erzeugnis des Hochofens. Man gewinnt aus ihr Schlackenwolle für Isolation, Pflastersteine, Schlackenemente,

Beton u. a. — Der Hochofen hat eine Höhe von 30 Metern und erzeugt 600 Tonnen Roheisen je Tag. Seine Lebensdauer beträgt zehn bis höchstens zwanzig Jahre. Der oberste Teil heißt Gicht. Von hier aus erfolgt die Beschickung. Daran schließt sich der Schacht mit dem Kohlensack, weiter die Rast und das Gestell, dessen unterster Teil der Herd ist. Die sogenannten Schlacken- und Windformen oberhalb der Ofensohle dienen dem Abfluß der Schlacke und dem Eintritt der Gebläseluft. Das Stichoßloch ist an der Sohle angebracht.

Wie arbeitet nun der Hochofen? Er wird zunächst entzündet und nur mit Koks und Heißluft beschickt. Dann werden verschiedene Erze gemischt. Früher wurden nur sehr hochprozentige Eisenerze gattiert. Doch heute nimmt man sogar solche, die 35 Prozent Eisen enthalten. Diese Erze werden mit Zuschlägen wie Kalk, Ton, Kiesel gemischt. Die Beschickung erfolgt nun abwechselnd mit Erz, Zuschlägen und Koks. Das gebildete CO_2 wird beim Aufsteigen durch die glühende Rohle zu CO reduziert. Dieses CO entzieht den Eisenoxiden des Erzes den Sauerstoff.

Die entstehenden Gichtgase werden zum Erhitzen des Gebläsewindes im Winderhizer und vor allem zur Energieerzeugung (Wind, Strom, Dampf) verwendet. So ist der Hochofen eine wichtige Energiequelle.

Für uns war besonders interessant, auch einmal über die Verteilung und Art der Kosten bei der Hochofenanlage nachzudenken. Die Kostenstelle Hochofen hat folgende Haupt-Kostenarten: Koks für Hochofen, Erze, Kalkstein, Kiesel, Hochofenpatete, Arbeitslöhne, Hilfs- und Betriebslöhne. Diese Kosten werden wieder auf die Kostenträger, d. h. auf Roheisen, Schlacke und Gichtgas verteilt.

Die Kokerei der Henrichshütte erzeugt den für den Hochofen nötigen Koks, und zwar in vertikalen Kammern. Diese werden luftdicht verschlossen. Der Arbeitsgang in den Kammern dauert vier- und zwanzig Stunden. Der dabei frei werdende Teer wird abgesaugt und der Weiterverarbeitung zugeführt (Phenole, Arzneien u. a.). Dann werden die Kammern geöffnet und der



Die kaufmännischen Lehrlinge des ersten Lehrjahres in Hattingen

Aufn.: Liebetrau

glühende Koks fällt in eine Grube, wo er mit Wasser abgeschreckt wird.

Unser Rundgang führte uns durch das Maschinenhaus, wo die gewaltigen Energiemengen erzeugt werden. Weiter sahen wir uns das Auswalzen von Edelfahlblechen an. Das Schmieden und Walzen der Radsätze fesselte uns für lange Zeit.

Im SM.-Stahlwerk sahen wir die Beschickung der Defen und den Guß in Kokillen, die vorher mit Kokillenlack gestrichen waren. Wir durften aber nur durch blaue Scheiben in die Defen schauen, da sonst die Augen zu sehr leiden. Nach dem Besuch der Lehrwerkstatt, die übrigens rein produktiv arbeitet, hielt uns Herr Liebetrau einen zusammenfassenden Vortrag, der für uns sehr lehrreich war.

An dieser Stelle möchten wir alle Herrn Weizel und vor allem auch Herrn Liebetrau unsern Dank für die lehrreiche Besichtigung aussprechen. Solche Besichtigungen werden auch in Zukunft für unsere Weiterbildung wertvoll sein.

L e d e b u r, Werk Witten

Hilfskreuzer „Wolf“ fünfzehn Monate auf Kaperfahrt

Ein Wertskamerad erzählt
seine Kriegserlebnisse

(31 Fortsetzung.)



Viele Neuigkeiten erfuhren wir von den Norwegern über unsere Minentätigkeit im Indischen und Stillen Ozean. Auf unsere Colombosperrre lief der 9240 Tonnen große Dampfer „City of Paris“, vor Singapur der 4700-Tonnen-Dampfer „Port Rembla“ und vor Neu-Seeland der 9380-Tonnen-Dampfer „City of Exeter“ auf unsere Minen. Schöne Erfolge, die wir wieder auf unser Konto verbuchen konnten! Einige Saß frische Kartoffeln, die der Norweger an Bord hatte, haben wohl den meisten unserer Storbutfranken das Leben gerettet. Sonst hatte das Schiff nichts Brauchbares für uns an Bord.

Nach fast einem Jahr überschritten wir seit der Ausreise zum letztenmal den Äquator, diesmal aber heimwärts. Viel zu langsam kam unser „Wolf“ voran, viel zu langsam für die Sehnsucht der Besatzung, und doch merkt man schon, daß man dem Winter entgegenfuhr. Jetzt wurde schon wieder so langsam die Unterhose hervorgesucht, auch die kurzen Hosen sind schon verschwunden, Schuhe und Strümpfe kommen wieder zu ihrem Recht. Nur wollten die Schuhe nicht mehr so recht passen, durch das lange Barfußlaufen in den Tropen hatte sich der Fuß doch mächtig ausgetreten. Schnell sank die Temperatur, der Wechsel von Tropenglut zur Grönlandkälte war doch reichlich schnell. Nichts sahen wir auf den Atlantikrouten, die bei unserer Ausreise doch so belebt waren, es schien um Englands Schiffsraum doch sehr schlecht zu stehen. Nach längerer Pause im F.-T.-Verkehr bekamen wir nordwärts vom Äquator wieder aus Deutschland unseren täglichen Zeitungsbericht. Der Admiralstab in Berlin gab die erweiterte U-Bootsperre bekannt, ein Grund für uns, weiter nach Westen zu gehen,

da wir uns in dem Gebiet befanden, in dem Schiffe ohne Warnung torpediert oder beschossen wurden. Welches U-Boot würde annehmen, daß jetzt nach 3½ Jahren Krieg sich noch ein deutsches Schiff auf dem Atlantik herumtrieb? Wer überhaupt in der Heimat dachte wohl außer unseren Angehörigen an den „Wolf“? Auch der Admiralstab hat uns sicher schon aufgegeben, sonst hätten wir doch schon die verabredeten Signale bekommen. Allerdings hatten wir ja auch die Zeit von einem Jahr fast schon um zwei Monate überschritten. So scharf auch unsere F.-T.-Gäste aufpazten, für uns waren keine geheimen Anweisungen in den Berichten. Tatsächlich bekamen zu dieser Zeit unsere Angehörigen vom Admiralstab der Marine die Nachricht, daß mit dem Verlust von Schiff und Besatzung zu rechnen sei. Ein harter Schlag für Väter, Mütter und Frauen. Den Anlaß zu dieser Benachrichtigung gab wohl eine Meldung des Engländer über ein Gefecht mit einem deutschen Schiff an der spanischen Küste. Aber wir fühlten uns noch ganz wohl hier draußen auf dem Nord-Atlantik, wenn uns auch augenblicklich ein Ruhsturm um die Nase wehte. Schrecklich arbeitete unser braves Schiff in dem fürchterlichen Seegang. Ein Passieren der Decks war fast zur Unmöglichkeit geworden. Alle Niedergänge waren wieder wasserdicht verschlossen, der Verkehr war nur durch Mannlöcher nach dem Oberdeck möglich. Wieder eine nette Atmosphäre in den Wohndecks. Vom Wellenberg stürzte sich der „Wolf“ hinab in die weißen, tiefen, glastigen Täler, um sofort von der nächsten ankommenden See wieder emporgerissen zu werden.

(Fortsetzung folgt)

SPORT IN UNSEREN WERKEN

Deine Betriebs-sport-Gemeinschaft meldet!

Werk Witten

Fußball:

Die Meisterschaftsspiele im Fußball sind nun bis auf ein noch zu wiederholendes Spiel beendet. Unsere Mannschaft hat (die Reservemannschaft 92 ausgeschlossen) den zweiten Tabellenplatz erkämpft. Eine beachtliche Leistung!

Um einen Vergleich zu den in höheren Klassen spielenden Vereinen zu haben, wurden zwei Spiele abgeschlossen. Das erste richtete sich gegen den Bezirksklassenverein Witten 92 und ging mit 3:0 Toren verloren. Nach dem Spielverlauf wäre der eine oder andere Erfolg durchaus möglich gewesen. Immerhin ist das Resultat sehr beachtlich, wie auch aus der Tagespresse hervorging.

Das zweite Spiel wurde gegen die in der ersten Kreisklasse spielende VfB. Langendreer-Holz-Mannschaft abgeschlossen. Dieses Spiel wurde mit 3:1 Toren gewonnen, ein klarer Beweis dafür, daß unsere Mannschaft fähig ist, in der 1. Kreisklasse zu spielen.

Durch das in letzter Zeit gut besuchte Training kann man hoffen, daß eine weitere Steigerung der Leistung zu erwarten ist.

Handball:

Die Abgänge der Spieler haben sich sehr bemerkbar gemacht, dennoch kann man mit den Leistungen zufrieden sein. Wenn sich alle Spieler immer beteiligen und von einem Siegeswillen befeelt sind, sollte auch hier der Aufstieg in eine höhere Klasse möglich sein.

Die Jugend hat mit ihren Ergebnissen die Aufmerksamkeit auf sich gelenkt. Von Kamerad Pauk geführt, verflücht sie heute über ein großes Können. Um die HJ.-Bannmeisterschaft fertigte sie am Sonntag, dem 19. Mai 1940, den Röhrchener Turnerbund mit 15:4 Toren ab. Hier kann man wohl von einem überlegenen Sieg sprechen.

Für die weiteren Spiele guten Erfolg!

Schwimmen:

Durch die Kälteperiode, die etwa bis Mitte März anhielt, war der Schwimmbetrieb im 1. Vierteljahr 1940 ruhiger als in den sonstigen Monaten. Selbst sonst Unentwegte fürchteten die starke Kälte und blieben den Schwimmstunden fern. Dennoch gab es eine Anzahl Wetterfester, denen auch der härteste Frost nichts anhaben konnte. Mit diesem treuen Stamm wurde der Betrieb aufrechterhalten. Mit Eintritt des offenen Wetters erreichte die Teilnehmerzahl wieder den Normalstand. An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, daß der Besuch der Übungsstunden für die Frauen manches Mal zu wünschen übrig läßt. In den Wintermonaten ließ sich der mangelhafte Besuch durch die Kälte und die Verdunkelung erklären. Eine stärkere Beteiligung, besonders während der Sommerzeit, ist jedoch wünschenswert. Wir laufen sonst Gefahr, daß uns andere Betriebsportgemeinschaften diese Stunden infolge mangelnden Besuches nehmen.

Die folgenden Zahlen geben eine Übersicht über die Teilnehmerzahlen der Monate Januar bis April dieses Jahres:

Männer:

Januar	8 Übungsstunden	146 Teilnehmer
Februar	8 Übungsstunden	198 Teilnehmer
März	7 Übungsstunden	231 Teilnehmer
April	9 Übungsstunden	285 Teilnehmer
	32 Übungsstunden	860 Teilnehmer

Frauen:

Januar	4 Übungsstunden	28 Teilnehmer
Februar	4 Übungsstunden	39 Teilnehmer
März	3 Übungsstunden	38 Teilnehmer
April	5 Übungsstunden	74 Teilnehmer

Was bringt nun eine solche Schwimmstunde?

Dem Nichtschwimmer wird die Kunst des Schwimmens, sofern er nur ein wenig Mut und Ausdauer mitbringt, in wenigen Stunden beigegeben. Wenn er erst merkt, daß das Wasser auch für ihn Balken hat, wird er sich um so fröhlicher dem massen Element anvertrauen.

Der fortgeschrittene Schwimmer sowie der Wettkämpfer üben auf der kurzen Strecke, um die Schnelligkeit zu erhöhen. Er übt auf der langen Strecke, um eine größere Härte und Ausdauer zu erzielen. Es wird getaucht und gesprungen, Start- und Kopfsprung geübt. Staffeln jagen

durchs Wasser. Der Wasserballspieler wirbelt im Wasser herum. Gegen Schluß der Stunde steigt das beliebte Raufballspiel, eine Art Rugby. Hieran kann sich jeder, Schwimmer wie Nichtschwimmer, beteiligen. Wie hart und heiß dabei gekämpft wird, empfindet man erst, wenn man das Wasser verläßt. Es friert niemand mehr. Im Gegenteil, man muß sich regelrecht den Schweiß wagnischen.

Wer's nicht glauben will, soll kommen und sich selbst überzeugen. Uebrigens eine schöne Gelegenheit für Bellschlanke, die ihr Gewicht verringern wollen.

Unsere Wettkämpfer, die hauptsächlich durch Nachwuchs vertreten sind (die Elite unserer Schwimmer ist bei der Wehrmacht), sind während der langen Ruhepause nicht müßig gewesen.

Bei der Anfang April stattgefundenen Schwimmveranstaltung der BSG. des Kreises Witten gelang es ihnen, im Gesamtergebnis mit der

1. Mannschaft den 2. Platz
2. Mannschaft den 4. Platz

zu belegen.

Ein unglücklicher Zusammenstoß mit der Mannesmann-Staffel, die in unsere Bahn hineinschwamm, brachte uns um den 1. Sieg.

Das Wasserballspiel gegen die Widmann-Werke endete unentschieden 2:2. Wenn man bedenkt, daß Widmann noch mit der erfahrenen Friedensmannschaft erschien und daß unsere Mannschaft mit jungem Nachwuchs, außer Torwart und Verteidigung, kämpfte, dann ist das Ergebnis gut zu nennen.

Wie man sieht, ist eine Schwimmstunde so vielseitig, daß jeder Teilnehmer sich nach seinem Können an einer Sache beteiligen kann. Für jeden Schwimmer ist es ein beglückendes Gefühl, zu wissen, daß das Wasser tatsächlich Balken hat. Erfrischt, gestärkt und wie neu geboren verläßt er die Übungsstunde.

Wir hoffen und wünschen, daß noch viele Fernstehende, Schwimmer und Nichtschwimmer, unsere Übungsstunden besuchen kommen.

Jeder Nichtschwimmer muß ein Schwimmer werden! Die Übungsstunden finden in der Städtischen Badeanstalt, Gerichtsstraße, statt, und zwar:

Montags von 16.45 bis 19.45 Uhr für Frauen,
Dienstags von 19.00 bis 20.00 Uhr für Männer,
Freitags von 19.00 bis 20.00 Uhr für Männer.

(Fortsetzung folgt)

KLEINE MITTEILUNGEN

Unsere Jubilare

Gussstahlwerk Witten

Auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit konnten zurückblicken:



Heinrich Ahle
Walzendreherei
am 20. Mai 1940



Thomas Frost
Blockstraße
am 1. Juni 1940

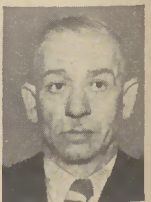


Gustav Treßhaus
Elektrobetrieb
am 21. Mai 1940

Henrichshütte Hattingen

Auf eine vierzigjährige Tätigkeit konnte zurückblicken:

Karl Kase
Walzer, Walzwerk
am 29. Mai 1940



Auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit konnten zurückblicken:

Hugo von Hagen
Materialausgabe, Mech. III
am 28. Mai 1940



Walter Schneider
Maschinist, Gaszentrale
am 1. Juni 1940

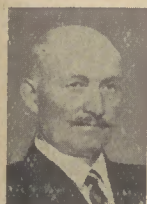


Heinrich Schüren
Vorarbeiter, Majsh.-Betr.
am 25. Mai 1940

Emil Steinbrink
Meister, Hammerwerk
am 3. Juni 1940



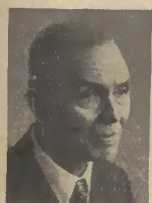
Josef Böhling
Maurer, Stahlwerk
am 8. Juni 1940



Friedrich Warhus
Schreinermeister, Gieherei
am 7. Juni 1940

Stahlwerk Krieger

Auf eine vierzigjährige Tätigkeit konnte zurückblicken:



Fritz Padberg
Abteilungsleiter, Verband
am 1. Juni 1940

Annener Gussstahlwerk

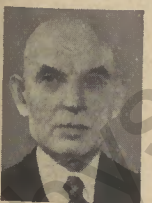
Auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit konnte zurückblicken:



Peter Welt
Betrieb I
am 3. Mai 1940

Presswerke Brackwede

Auf eine vierzigjährige Tätigkeit konnte zurückblicken:



Wilhelm Ginz
Ingenieur, Werkshuß
am 1. Mai 1940



Eheschließungen

Gussstahlwerk Witten

Otto Pähler | Zurechtere I | 21. 5. 40

Henrichshütte Hattingen

Franz Diwald	Bearb.-Werkstatt 5	16. 5. 40
Hermann Färber	Instandsetzungswerkstatt	17. 5. 40
Willi Thomas	Eisengießerei	11. 5. 40
Franz Schillings	Hammerwerk	14. 5. 40
Anton Stanek	Stahlwerk	24. 5. 40

Gussstahlwerke Gelsenkirchen

Erich Rothmann	Kleindreherei	17. 5. 40
August Mantowski	Stahlwerk	6. 5. 40

Annener Gussstahlwerk

Max Dielsfordor | Puzerei 3 | 18. 5. 40

Presswerke Brackwede

Arnold Mohr | Betrieb III | 6. 1. 40



Geburten

Gussstahlwerk Witten

Ein Sohn:

August Schneider	Werktransport	20. 5. 40	Gerhard
Otto Mertens	Stabzieherei	22. 5. 40	Wilhelm
Heinrich Alter	B.-W. 5	27. 5. 40	Reinhard
August Baumann	Feinwalzwerk	28. 5. 40	Gerb

Eine Tochter:

Anton Trawinski	B.-W. 5	24. 5. 40	Ursula
Artur Riedel	Wof. 3	10. 5. 40	Ursula
Wilhelm Fuchs	Zurechtere I	28. 5. 40	Doris
Anton Gras	B.-W. 2	4. 6. 40	Christel
Franz Knappitsch	Zimmerei	6. 6. 40	Christa
Franz Kerchnioki	Pförtner	6. 6. 40	Josefmarie

Henrichshütte Hattingen

Ein Sohn:

Emil Ruski	Hochofen	17. 5. 40	Klaus Dieter
Heinrich Berg	Zentralfesth.	22. 5. 40	Klaus
Wilhelm Schäfer	Bearb.-Werkst. 4	24. 5. 40	Wilhelm
Hermann Thiem	Inst.-Werkstatt	21. 5. 40	Hermann
Karl Albus	Bearb.-Werkst. 3	25. 5. 40	Carl

Eine Tochter:

Bruno Kasimir	Walzwerk	25. 5. 40	Christa
Gustav Wortmann	Walzwerk	25. 5. 40	Erta
Math. Schlotterhofe	Elektromerkstatt	12. 5. 40	Edeltraud
Gustav Urnscheidt	Rümpelbau	21. 5. 40	Karin
Josef Beckmann	Stahlformgieß	25. 5. 40	Elisabeth
Ernst Klein	Elektromerkstatt	13. 5. 40	Ursula
Walter Müller	Eisengießerei	29. 5. 40	Margot

Gussstahlwerke Gelsenkirchen

Ein Sohn:

Andreas Justenberg	Bearb.-Werkst.	30. 4. 40	Dieter
Eduard Hille	Kleindreherei	12. 5. 40	Günter
Otto Meise	Bearb.-Werkst.	20. 5. 40	Otto
Gust. Chajmowski	Stahlgießerei II	25. 5. 40	Karlheinz
Anton Olczewski	Stahlgießerei II	31. 5. 40	Anton

Eine Tochter:

Honr. Piotrowski	Mech. Werkstatt	29. 4. 40	Ursula
Hermann Körning	Sandpußerei	19. 5. 40	Christel

Stahlwerk Krieger

Eine Tochter:

Martin Hammer	Lohnbüro	1. 6. 40	Ingeborg
			Sigrid

Annener Gussstahlwerk

Ein Sohn:

Jakob Hans	Lichtbogenofen	13. 5. 40	Günter
Bruno Lange	Formerei 3	25. 5. 40	Bruno

Eine Tochter:			
Heinrich Hiller	Bearb.-Werkt. 1	21. 5. 40	Marlis
H. Siekmann	Bearb.-Werkt. 2	24. 5. 40	Helga
Josef Stefansti	Formerei 3	24. 5. 40	Christa

Presswerke Brackwede

Ein Sohn:			
Willi Gorecki	Betrieb III	17. 5. 40	Willi
Ewald Johannhardt	El. Schweißerei	17. 5. 40	Ewald

Sterbefälle

Gussstahlwerke Gelsenkirchen

Johann Drechsel	Bearb.-Werkt. I	30. 4. 40
Herm. Rottkamp	Stahlpußerei I	15. 5. 40

Nachrufe



In soldatischer Pflichterfüllung starb den Heldentod für Führer und Vaterland unser Gefolgschaftsmitglied, der

Soldat Oskar Scheffler

im Alter von 30 Jahren.

Der Gefallene war seit Juli 1938 als Schmelzer in unserem Stahlwerk beschäftigt.

Er war stets ein fleißiger Arbeiter und seinen Mitarbeitern ein guter Kamerad, dessen Andenken wir immer in hohen Ehren halten werden.

**Betriebsführer und Gefolgschaft
der Ruhrstahl Aktiengesellschaft
Gussstahlwerk Witten**

Am Freitag, dem 31. Mai 1940, verstarb unser früheres Gefolgschaftsmitglied

Herr Ludwig Stöber

im Alter von 67 Jahren.

Der Verstorbene war von April 1890 bis Juli 1936 als Maschinist in unserem Hammerwerk beschäftigt. Nach mehr als sechsundvierzig Jahren fleißiger Arbeit und treuer Pflichterfüllung in unserem Dienste trat er in den Ruhestand, in dem er die Anhänglichkeit an unser Werk treu bewahrte.

Wir werden das Andenken an den Verstorbenen stets in hohen Ehren halten.

**Betriebsführer und Gefolgschaft
der Ruhrstahl Aktiengesellschaft
Gussstahlwerk Witten**

Am 20. Mai 1940 verstarb nach kurzer, schwerer Krankheit unser Gefolgschaftsmitglied

Herr Heinrich Rüper

im Alter von 47 Jahren.

Der Verstorbene war seit dem 22. Oktober 1935 als Kernmacher in unserer Stahlgießerei 3 beschäftigt und hat sich stets als fleißiger und gewissenhafter Mitarbeiter und treuer Arbeitskamerad bewährt.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

**Betriebsführer und Gefolgschaft
der Ruhrstahl Aktiengesellschaft
Annener Gussstahlwerk
Witten-Annen**

Nach kurzer, schwerer Krankheit starb am 2. Juni 1940 unser Gefolgschaftsmitglied

Herr Wilhelm Thomas

im Alter von 64 Jahren.

Wir verlieren in dem Verstorbenen einen fleißigen und pflichtbewussten Arbeitskameraden, der seit März 1935 in unserer Bearbeitungswerkstatt tätig gewesen ist.

Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

**Betriebsführer und Gefolgschaft
der Ruhrstahl Aktiengesellschaft
Annener Gussstahlwerk
Witten-Annen**

Am 1. Juni 1940 verstarb nach kurzer, schwerer Krankheit unser Gefolgschaftsmitglied

Herr Karl Schinze

im Alter von 54 Jahren.

Der Verstorbene stand seit zehn Jahren in unseren Diensten und hat sich stets als ein treuer Mitarbeiter und guter Arbeitskamerad erwiesen.

Wir werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

**Betriebsführer und Gefolgschaft
der Ruhrstahl Aktiengesellschaft
Stahlwerk Ariege**

Dankagung

Für die mir aus Anlaß meines fünfundsiebenzigjährigen Dienstjubiläums dargebrachten Ehrungen und Glückwünsche sage ich allen Beteiligten meinen herzlichsten Dank.

Henrichshütte, im Juni 1940.

**Hugo von Hagen
Mech. Werkstatt III**

Wohnungstausch

Eine dreiräumige Wohnung in Hattingen gegen eine zweiräumige in Bochum zu tauschen gesucht.

Näheres beim Bürodienster der Henrichshütte.

Herausgegeben im Einvernehmen mit dem Presseamt der DLR. von der Ruhrstahl Aktiengesellschaft. Sämtliche Einsendungen sind zu richten an Schriftleiter Theodor Biedmann, Ruhrstahl Aktiengesellschaft, Verwaltung Witten. Nachdruck nur mit Quellenangabe und Genehmigung der Schriftleitung gestattet. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Georg R. Fischer, Düsseldorf. i. V.: J. Altrub, Düsseldorf. Verlag: Gesellschaft für Arbeitspädagogik m. b. H., Düsseldorf. Druck: Droste Verlag und Druckerei AG., Düsseldorf. Die Wertzeitschrift erscheint jeden 1. und 3. Freitag im Monat.