

Werkszeitung

Hoesch - KölnNeuessen

Die Werkszeitung erscheint am 1. und 15. jeden Monats und gelangt an die Belegschaftsangehörigen kostenlos zur Verteilung



Zuschriften sind zu richten:
für die Hütte und die Eisen verarbeitenden Betriebe
an: Dr. Heinze, Hoesch-KölnNeuessen, Hauptverwaltung
Dortmund; für die Bergbaubetriebe an Obering. Werner,
Essen-Altenessen, Hoesch-KölnNeuessen, Schacht Carl



11. Jahrgang

15. Juli 1935

Nummer 12

Herausgegeben im Deutschen Institut für Nationalsozialistische Technische Arbeitsforschung und -schulung
In der Deutschen Arbeitsfront

HKN

Arbeitsdienst- und Luftschutzpflicht

Endlich ist es Wirklichkeit geworden, worauf das deutsche Volk, vor allem die deutsche Jugend, schon lange gewartet hat; das Gesetz über den Reichsarbeitsdienst ist verabschiedet worden. Es bezieht sich zunächst nur auf die männliche Jugend, die weibliche Jugend wird später in einem besonderen Gesetz erfaßt werden. Jedenfalls steht aber nunmehr grundsätzlich fest, daß jeder junge Deutsche verpflichtet ist, im Reichsarbeitsdienst zu dienen.

Am 26. Juni 1935 hat der Führer und Reichkanzler unserem Volke die Arbeitsdienstpflicht beschied; sein getreuer Helfer dabei (wie Scharnhorst damals dem Preußenkönige bei der Schaffung der allgemeinen Wehrpflicht zur Seite stand) ist Oberst Konstantin Hierl.

Wir in Deutschland sind es nicht allein, die den Arbeitsdienst eingeführt haben. Länger als ein Jahrzehnt, bevor in Deutschland der Gedanke an ihn auftauchte, war er praktisch in Bulgarien verwirklicht. Auch in Deutschland gab es ja vor dem 30. Januar 1933 schon so etwas wie einen Arbeitsdienst. Wie aber war damals die Gesinnung? Man wollte die jungen Leute von der Straße „bringen“, man meinte, sie nur irgendwie beschäftigen zu müssen. Das Wesentliche ist erst durch den Nationalsozialismus dazugekommen: das Ethos (d. h. die Arbeitsmoral, die tiefe Bedeutung vom sittlichen Wert der Arbeit). Hier im Arbeitsdienst ist die Idee des Nationalsozialismus verwirklicht, hier müssen die Angehörigen aller Stände Schulter an Schulter mit dem Spaten dem Staate dienen: es ist sowohl die Idee des Opfers und der Pflicht für das Ganze, wie die Idee der Verbundenheit der Stände, die den Geist und die Sittlichkeit des Arbeitsdienstes ausmachen. Was damals Adolf Hitler ankündigte, ist jetzt Wirklichkeit: „In kurzer Frist wird es keinen Deutschen geben, der nicht durch eure Schule gegangen ist.“ Hier ist die Volksgemeinschaft verwirklicht.

Die Ansätze zum Arbeitsdienst in Deutschland reichen Jahre zurück. Man erblickte früher im Arbeitsdienst allerdings lediglich ein

Mittel zur Beschäftigung Erwerbsloser. Heute hat der Arbeitsdienst schon deshalb einen anderen Sinn, weil die Arbeit als solche einen anderen Sinn bekommen hat. Die Ehre der Arbeit ist wiederhergestellt; das deutsche Volk ist zum Heimatboden zurückgeführt. Aus

dem Arbeitsdienst ist die nationalsozialistische Erziehungsschule des deutschen Volkes geworden. — Schon 1929 wurde Oberst a. D. Hierl von Adolf Hitler als Organisator und Organisationsleiter II in das „Braune Haus“ berufen und begann hier den Aufbau des Reichsarbeitsdienstes. In wahrhaft zäher Arbeit und Ausdauer hat er sich von seinen klaren Zielen niemals abbringen lassen, wenn auch die Widerstände noch so groß erschienen. Der Reichsarbeitsdienst ist ein Musterbeispiel der neuen Gesetzgebung. Der Arbeitsdienst wird nicht in Regeln und Organisationen hineingezwängt, die für andere Zwecke geschaffen sind. Der Arbeitsdienst hat für seine eigenen Aufgaben seine eigene Organisation und seine eigenen Regeln geschaffen, und die Gesetze müssen sich jetzt diesem Aufbau anpassen.

Das Gesetz bringt eine Bestätigung dessen, was das Volk durch die Tat bereits als seinen Willen bekundet hat. Viele Hunderttausende sind schon freiwillig durch den Arbeitsdienst gegangen, das ganze Volk hat den Arbeitsdienst als eine moralische Pflicht bereits anerkannt und begeistert seine Arbeit aufgenommen. Nun wird er aus einer Gemeinschaft der Freiwilligkeit eine machtvolle Pflichtorganisation der Nation, der sich keiner mehr entziehen kann.

* * *

Nun zum neuen Gesetz über den Arbeitsdienst. Es beginnt mit der Feststellung, daß der Arbeitsdienst Ehrendienst am deutschen Volke ist.

Wer freiwillig oder gehoben zum Arbeitsdienst kommt, kann und darf nicht für sich selbst besondere materielle Vorteile erwarten. Für seinen Dienst und seine Arbeit erhält er keinen Arbeitslohn. Dienst und Arbeit gilt der ganzen Volksgemeinschaft. Von jedem einzelnen wird

selbstloser Einsatz seiner ganzen Kraft verlangt. — Die Dienstpflicht umfaßt alle gesunden jungen Deutschen, Männer und Frauen. Die Vorschriften über die Dienstpflicht der weiblichen Jugend bleiben noch besonderer Regelung



Arbeitskameraden

Kadierung von Hanns Nitz

vorbehalten, da der Frauendienst weder nach der Zahl seiner Führer noch nach dem Aufbau seiner Verwaltung in der Lage ist, plötzlich mehrere hunderttausend Mädchen im Pflichtarbeitsdienst aufzunehmen. Vom männlichen Arbeitsdienst wird der Geburtsjahrgang 1915 einberufen. Die Hälfte zum 1. Oktober 1935, die andere Hälfte zum 1. April 1936.

Die Einberufung richtet sich nicht nach dem Monat der Geburt. Die Dienstzeit dauert vorläufig sechs Monate. Die allgemeine Musterung wird von Juni bis August 1935 im Zusammenwirken mit der Musterung für die Wehrmacht durchgeführt. Die Aushebung für den Arbeitsdienst erfolgt durch die Meldeämter des Arbeitsdienstes.

Die folgenden Bestimmungen bringen die Ausnahmen von der Dienstpflicht, wobei zu berücksichtigen ist, daß diejenigen, die bereits den Arbeitspaß im freiwilligen Arbeitsdienst erhalten haben, nicht mehr zum Reichsarbeitsdienst eingezogen werden.

Da der Arbeitsdienst Ehrendienst ist, müssen diejenigen ausgeschlossen bleiben, die wegen ehrenrühriger Handlungen zurückgestellt sind, das sind alle mit Zuchthaus bestraften, ferner die Bestraften, denen die bürgerlichen Ehrenrechte aberkannt sind, die den Maßregeln der Sicherung oder Besserung unterworfen sind und die wegen staatsfeindlicher Betätigung gerichtlich bestraft sind. Außerdem ist unwürdig, wer aus der NSDAP wegen ehrenrühriger Handlungen ausgeschlossen ist. Wer durch gerichtliches Urteil die Fähigkeit zum Befeiden öffentlicher Ämter für eine befristete Zeit verloren hat, darf in dieser Zeit nicht einberufen werden.

Wer für die besonderen Arbeiten im Arbeitsdienst körperlich oder geistig völlig untauglich ist, wird nicht eingezogen. Wer vorübergehend untauglich ist, kann nach § 8 zurückgestellt werden.

Wer für längere Zeit ins Ausland gehen will oder bereits im Ausland lebt, kann von der Ableistung der Arbeitsdienstpflicht entbunden werden. Kehrt er aber vor Vollendung des 25. Lebensjahres nach Deutschland zurück, so muß er seiner Arbeitsdienstpflicht noch genügen.

Eine Zurückstellung von der Dienstpflicht kann im allgemeinen bis zu zwei Jahren, im Höchstfall bis zu fünf Jahren erfolgen.

Die Aufgabe des Arbeitsdienstes

Dem Arbeitsdienst ist die Aufgabe gestellt, die deutsche Jugend im Geist des Nationalsozialismus zur Volksgemeinschaft und zur wahren Arbeitsauffassung, vor allem zur gebührenden Achtung der Handarbeit, zu erziehen. Zur Erfüllung dieser Aufgaben dienen staatspolitische Schulung, kameradschaftliches Zusammenleben, Ordnungsdienst und Arbeit am deutschen Boden. In Zukunft soll jeder junge Deutsche eine Zeitlang in ernster Arbeit den Spaten führen und wirtschaftliche Werte für die Gesamtheit des Volkes schaffen.

Für die gesamten Aufgaben ist ein einheitliches Führerkorps bestimmt. Jedem Führer ist durch die verschiedensten Schulungen im Arbeitsdienst

selbst die Möglichkeit gegeben, bei entsprechender Eignung in die höchsten Führerstellen aufzurücken. Die Führer sind weder Beamte noch Unteroffiziere oder Offiziere, sie sind vielmehr ein eigener Typ für die Sonderaufgaben des Arbeitsdienstes. Sie erhalten eine Befoldungsordnung, die auf die Besonderheiten des Arbeitsdienstes eingestellt ist. Für eine ausreichende Versorgung werden besondere Vorschriften geschaffen. Der unerschütterliche Glaube an den Führer, der die Ründer der Wiedergeburt der deutschen Nation hervorgebracht hat, führte Hunderttausende junger Deutsche in den freiwilligen Arbeitsdienst, der unter der nationalsozialistischen Führung Konstantin Hierls durch die Allgemeine Arbeitsdienstpflicht ihre Krönung fand und so der Ausdruck des Willens des deutschen Volkes für Arbeit und Frieden wird.

Der Führer und Kanzler hat angeordnet, daß die Dienstzeit im Arbeitsdienst bis auf weiteres ein halbes Jahr beträgt. Die Stärke des Arbeitsdienstes soll während des nächsten Dienstjahres vom 1. Oktober 1935 bis 30. September 1936 einschließlich des Stamm- und Hilfspersonals 200 000 Mann nicht überschreiten. Mit dieser Zahl werden in zwei Schichten ungefähr alle Tauglichen des Jahrganges 1915 zum Arbeitsdienst eingezogen werden können. Der freiwillige Eintritt in den Arbeitsdienst ist bereits vom vollendeten 17. Lebensjahr an möglich.

Ein zweites wichtiges Gesetz, welches eine neue Pflicht für jeden Deutschen begründet, ist das Luftschutzgesetz. Es legt fest, daß alle Deutschen zur Dienst- und Sachleistung sowie zu sonstigen Handlungen, Duldungen und Unterlassungen verpflichtet sind, die zur Durchführung des Luftschutzes erforderlich sind. Mit dieser Bestimmung wird die Luftschutzpflicht geschaffen. Sie ist nicht in Deutschland zuerst verwirklicht worden. In anderen Ländern wird auf diesem Gebiet mindestens von halbamtlichen Stellen tatkräftig gearbeitet. In nicht wenigen Ländern gibt es die vom Staat bestimmte aktive Luftschutzpflicht. Auch in Deutschland sind dankenswerterweise schon außerordentliche Vorbereitungen geleistet worden. Solange die Gefahr nicht gebannt ist, daß auch die Zivilbevölkerung unter den Folgen des Krieges zu leiden hat, ist es notwendig, daß hier erhöhte Tätigkeit entwickelt und die Form der Abwehr geschaffen wird. Die Luftwaffe wird zukünftig im Rahmen der strategischen und taktischen Aufgaben einer Armee eine besondere Rolle spielen. Sie ist eine Einheit, die zwar unter dem Oberbefehl des Armeekommandanten steht, die aber zu außerordentlichen, besonderen Aufgaben herangezogen wird. Dazu gehört die entnervende Wirkung auf die Zivilbevölkerung. Um sie vor Schäden, aber vor allem auch vor einer Panik zu bewahren, muß eine tätige Abwehr eintreten. Es ist unmöglich, daß in der Zivilbevölkerung das Gefühl besteht, wehrlos der feindlichen Flugwaffe ausgeliefert zu sein.

hätten! Wenn sie aus besserer Einsicht freiwillig gegeben hätten, was nach innerer Gesetzmäßigkeit sich doch allen Widerständen zum Trotz einmal durchsetzen mußte. Sieger und Besiegte von einst, sie alle wären um so viel glücklicher geworden!

Klar und deutlich sprach es kürzlich die große englische Zeitung „Times“ aus: „Der Friedensvertrag wurde Deutschland mit der Spitze der Bajonette aufgedrückt und verlor es in eine zweifelhafte Stellung. Solange die Beziehungen zwischen Deutschland und den anderen Ländern nicht auf eine normale Grundlage gestellt sind, ist es unmöglich, ein Friedenssystem mit irgendeiner Aussicht auf Dauer zu errichten. Das Wichtigste im gegenwärtigen Augenblick ist der Versuch, die natürlichen Gefühle Deutschlands zu verstehen.“

Der einzige Staat, dessen Regierung dieses alles bisher richtig erfaßt und begriffen hat, ist England. Es hat den Führer und Kanzler in seiner großen Rede am 21. Mai sofort richtig verstanden und hat in die dargebotene Hand zum Abschluß eines Abkommens über die Flottenstärke eingeschlagen. In England hat man auch richtig erkannt, daß dieser Schritt noch eine weit größere Bedeutung hat. Sagte doch am 30. Juni noch der englische Ministerpräsident Baldwin in einer großen Rede: „Das Flottenabkommen erscheint uns als ein praktischer und geradeaus führender Schritt in Richtung auf die internationale Begrenzung der Rüstungen. Ich glaube, daß es der erste praktische Schritt zur Abrüstung ist, der seit dem Kriege erzielt wurde.“

Diese Worte kennzeichnen richtig den hohen Wert des deutsch-englischen Flottenabkommens und sie zeigen deutlich, daß der Führer und Reichskanzler in seiner großen Rede am 21. Mai die rechten Wege gewiesen hat. Diese Politik liegt übrigens auch ganz in der englischen Linie; denn man darf nicht vergessen: England dient natürlich in erster Linie sich selbst, indem es nach einem Ausweg sucht, um den endgültigen Zerfall Europas zu verhindern und die Mitarbeit Deutschlands auf neuer Grundlage möglich zu machen. Kriegerische Verwicklungen muß es noch mehr scheuen als die anderen Staaten; nur so kann das funktionsfähige Gefüge des britischen Weltreiches vor Erschütterungen bewahrt bleiben. Noch sind die Auswirkungen des letzten großen Krieges nicht überwunden. Aus den Kolonien bringen Warnungen herüber ins Mutterland. So kamen kürzlich im Parlament von Kanada Redner zu Worte, welche strikte Neutralität des Landes im Falle eines neuen europäischen Krieges verlangten. England kann und darf sich nicht mit Frankreich verfeinden, zumal seitdem es Flugzeuge und Unterseeboote gibt. Aber es muß auch vermeiden, in zu große Abhängigkeit von dem einstigen Bundesgenossen zu gelangen, der, wie die Geschichte beweist, unberechenbar ist und neuerdings zu solchen Abenteuer neigt wie der engen Verbindung mit dem bolschewistischen Rußland. Aber vielleicht kommt auch Frankreich endlich zur Einsicht, daß es besser ist, Versailles zu vergessen und einen wahren Frieden in Europa aufzurichten. Nicht ganz hoffnungslos klingen die Worte seines Ministerpräsidenten Laval, der sagte, er habe kein Widerstreben gegen irgendein Abkommen mit irgendeinem Lande. Wenn ein Abkommen mit Berlin möglich werden würde, würde er nicht zögern, es abzuschließen. Damit würde dann Versailles endgültig begraben und vergessen sein.

Wasserstraßen im Ruhrgebiet einst und jetzt

Von der Flußschiffahrt zur Kanalschiffahrt

Die älteste Wasserstraße des hiesigen Gebietes war die Ruhr. Urkunden bezeugen, daß die Schiffahrt auf dem Ruhrstrom bereits um das 11. Jahrhundert betrieben wurde. Als dann werden die historischen Nachrichten hierüber immer spärlicher, und in den folgenden Jahrhunderten wird die Ruhr wohl hauptsächlich von Müllern und Fischern mit Beslag belegt worden sein.

Die Ausweitung der Produktion im Bergbau zu Ausgang des 18. Jahrhunderts hatte zur Folge, daß man den Verkehrsverhältnissen besondere Beachtung schenken mußte, um der sich enorm steigenden Kohlenproduktion neue Absatzgebiete zu erschließen. Nichts lag daher näher, als einen alten Plan, die Ruhr wohl hauptsächlich von Müllern und Fischern mit Beslag belegt worden sein.



Hafen an der Ruhr

Im Jahre 1777 betrug die Förderung an Kohlen in der Grafschaft Mark 83 080 Tonnen, davon wurden auf der Ruhr 7253 Tonnen = 9 Prozent vom Gesamtabsatz verschifft. In den Jahren 1820 bis 1850 steigerte sich der prozentuale Anteil der Ruhr von dem Gesamtabsatz an Kohlen des Ruhrgebietes durchweg auf 42 bis 45 Prozent.

Neben der Ruhr wurde in dieser Zeit noch die Lippe als Wasserstraße benutzt. Aber ihre Bedeutung als Wasserstraße reicht nicht im entferntesten an jene der Ruhr heran. Reuß gibt an, daß in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durchweg 200 000 Scheffel Kohlen im Jahr auf der Lippe verschifft wurden, die hauptsächlich aus der Dortmunder Gegend stammten.

Infolge des Siegeslaufs der Eisenbahnen gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts wurden dann die Wasserstraßen des Ruhrgebietes nach und nach ausgeschaltet. Der Versand auf der Ruhr wurde gegen 1890 eingestellt.

In der Folgezeit beherrscht die Eisenbahn im Ruhrgebiet das Feld, und erst einige Jahre vor Beginn des Weltkrieges treten die Wasserstraßen wieder auf den Plan, um den Kampf mit ihrem alten Rivalen, der Eisenbahn, wieder aufzunehmen. Vor dem Kriege war es — abgesehen vom Rheinstrom — nur der Dortmund-Ems-Kanal, der für den Wassertransport in Betracht kam. Dieser erhielt im Juli 1914 eine Erweiterung durch den Rhein-Herne-Kanal, der die Verbindung zwischen dem Rheinstrom und dem Dortmund-Ems-Kanal herstellte und seinen Lauf mitten durch das Ruhrgebiet nimmt. Noch im gleichen Jahr wurde auch der Lippe-Seitenkanal zwischen Datteln und Hamm fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Dieses neu geschaffene Wasserstraßennetz läßt die nördlich gelegenen Zechen wieder stark den Wassertransport benutzen, zumal sie durch die billige Wasserfracht den Wettbewerb erfolgreich in den umstrittenen Gebieten aufnehmen können. Nicht minder wichtig ist diese Straße für den Erzeugnisverkehr, wodurch der Frachtvorteil der am Rheine gelegenen Hochofenwerke gegenüber den Betrieben des mittleren Industriegebietes ausgeglichen wird. Daher konzentrierten einige Konzerne ihre Hochofen- und Hüttenanlagen wieder auf die Mitte des Ruhrgebietes.

Welche wachsende Bedeutung der Kanal für das Ruhrgebiet im Laufe der letzten Jahre gewonnen hat, darüber unterrichten nachstehende Zahlen:

Jahr	Gesamtverkehr in Tonnen	Davon Kohle	Erz
1914	592 006	377 806	107 733
1917	7 306 718	5 897 181	754 527
1920	7 461 152	5 817 414	861 136
1922	9 309 296	7 329 130	918 020
1924	9 995 699	8 257 487	823 169
1927	15 651 969	11 594 344	1 680 953

Vorsicht kostet nichts — ein Unfall kann alles kosten!

Hochzeitsreise gegen Ring

Von Wilhelm Kunert

Ja, das würde also eine Doppelhochzeit werden, der Kurt mit der Ilse und der Peter mit der Inge. Die Ilse und die Inge, die hatten beide nix. Der Peter hatte auch nix. Aber der Kurt hatte was. Und so sah es denn so aus in den Augen der meisten, als wenn der Kurt mit der Ilse ein frohes, sorgenfreies Leben würde führen können — mit den beiden andern aber? Ja, da mußte man nicht so recht. Zwar hatte der Peter nun wieder seine Stellung, aber mit so gar nichts, nichts außerdem — wer weiß? Wer weiß!

Den Peter und die Inge kimmerten diese Randbemerkungen der anderen nicht. Der Peter nahm das Leben alleweil bei der guten Seite, er glaubte an sich und an die Zukunft unentwegt. Na, und die Inge war eine sparsame und geschickte und mutige kleine Frau, sie würden das Dasein schon meistern. Bloß manchmal, nur ganz manchmal war der Inge ein bißchen bang. Und gerade jetzt, kurz vor der Hochzeit, war ihr so komisch zu Mute. Darum, weil der Peter so lustig war. Noch viel mehr lustig als sonst. Und sogar noch viel, viel lustiger als er freiwillig sein sollte wegen der Hochzeit und so.

Gott, es gab doch auch viel zu bedenken, woran er gar nicht zu denken schien, denn daß es mit dem nun zu grünenden Hausstand auch manche neuen Sorgen gab, das sah ihm gar nichts auszumachen. Und irgendwas Heimliches hatte er auch. Von dem er nichts sagte, was aber seine Augen doch nicht verbergen konnten.

Was sollte denn das sein? Erbschaft? Ausgeschlossen bei der „begüterten“ Verwandtschaft! Großes Los? Kam nicht in Frage bei seinem Glück in der Liebe (womit sie sich selber meinte). Ja, aber was denn nur in aller Welt ließ ihn so verschmitzt und heimlich unheimlich lächeln, als wüßte er was, wovon die andern alle keine Ahnung hätten.

Es war schwer, sehr schwer mit den Männern, das stand schon heute für sie fest. Richtig traurig aber ist die Inge geworden, als der zukünftige Schwager, der, „der was hatte“, wie ihr wußt, sie mit zum Einkauf nahm, zum Einkauf für die Schwester, für die Ilse. Einen gleitenden, gleitenden Ring hat er gekauft als Hochzeitsgeschenk, als Morgengabe, wie man so sagt. Und die Inge hat dabei gestanden und so allerlei gedacht.

Sie hat gedacht, wie es dem Peter ums Herz sein mag, daß er ihr nichts zu schenken hat. Denn das war klar, sie hatten zusammen in einen Topf gesparrt, und da wußte jeder, was der andere hatte, und daß sie beide keinen Pfennig drüber hatten, das wußte die Inge nur zu genau. Es ging ihr nicht darum, daß sie zum Hochzeitsstag nichts Besonderes geschenkt erhielt, die Hochzeit war ihr der Geschenk genug, aber es ging ihr darum, daß der Peter traurig werden könnte, wenn er sah, was der Schwager zu geben hatte, der reicher war.

Kleine Inge, es kommt immer anders als man denkt. Und wenn dein Peter in einem fort pfeift und singt, dann wird er schon einen Grund haben, warum er das tut. Sa ja, der Peter. Der Peter hatte ein mächtiges, großes, versiegeltes Briefungehim in der Tasche, das er keinem zeigte und mit dem er sehr heimlich umging. Es war ja nicht ganz so einfach gewesen, in den letzten Monaten auf jedes kleine Helle und manche Zigarette zu verzichten, aber der Erfolg hatte sich gekloppt.

Na, die Inge würde ein Gesicht machen am Hochzeitmorgen, was? Verflucht noch mal, es ist doch nett, wenn man so ausnahmsweise mal ein bißchen heftig spart. Wenn man so Fünzfinger nach Fünzfinger beiseite legt, oder richtiger: nicht beiseite, sondern irgendwohin hinein. Vielleicht auch gar nicht mal legt, sondern „klebt“! Sa ja, das Leben hat Spaß gemacht. Ein halbes Jahr lang hat das Leben Spaß gemacht. Und nun wird etwas anderes Spaß machen, etwas, was man am Schluß für das Leben bekommt. —

Na, Angelein, warum guckst du denn so komisch zu mir her, was? Weil der Schwager der Ilse eben den Ring gegeben hat, den gleitenden und gleitenden? In du Dunnerschopf, du denkst wohl gar, ich habe nichts für dich? Hoiho, paß einmal auf! Hier hast du einen mächtigen, unheimlich versiegelten Briefumschlag, Angelein, nun mach das man mal auf!

Da staunst du, Angelein, was? Hast du noch gar nicht gesehen, solche grünen Dinger? Solche Reisepartikeln der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“, hm? Sa ja, Angelein, die beiden anderen, die können sich nun ihren Ring begucken, acht Tage lang, aber wir, wir zwei werden uns die Berge begucken, auch acht Tage lang! Hast du mir gar nicht zugehört, was? Hoiho, was hast du für einen Mann! Glückliche Reise, in die Berge und ins Leben!

Die Walzwerke unseres Hüttenwerks

Von Dipl.-Ing. Fintel

(Fortsetzung aus Nr. 10)

Die im Jahre 1888 in Betrieb gesetzte Blockstraße des Walzwerks III, eines der ältesten deutschen selbständigen Duo-Umkehr-Blockwalzwerke, war nicht die erste Walzenstraße unseres Hüttenwerks; unter dessen ersten Anlagen wird neben einem Bessemerstahlwerk mit zwei Konvertern, deren Fassungsvermögen je acht Tonnen betrug, ein dreierüstiges Triowalzwerk zur Erzeugung von Schienen und Trägern genannt. Es stand etwa in Höhe der alten Obermeisterstube des Hammerwerks halbwegs zwischen diesem und der Fertigstraße Walzwerk I; der Lageplan in Bild 1, in der des besseren Verständnisses wegen Block- und Fertigstraße I und III eingezeichnet sind, stammt aus den ersten Anfängen unseres Hüttenwerks und dürfte gerade deshalb besonderes Interesse beanspruchen, weil ein Vergleich mit den heutigen Anlagen ganz besonders sinnfällig die Wandlungen zeigt, die dieser Teil unseres Werkes im Laufe der Jahre erfahren hat. Das Triowalzwerk, mit einer Leistungsfähigkeit von 30 000 Tonnen jährlich, erzeugte im Jahre 1874/75 rund 9000 Tonnen, hauptsächlich Schienen, das Bessemerstahlwerk mit einer Jahresleistung von 36 000 Tonnen Stahl etwa 11 000 Tonnen. Die im Verhältnis zur Leistungsfähigkeit geringe Erzeugung des ersten Betriebsjahres hatte ihre tiefere Ursache in den Rückschlägen, die einer Zeit wirtschaftlicher Hochkonjunktur in den vorausgegangenen Jahren folgten. Die industrielle Erzeugung war weit über den Bedarf angewachsen, der Absatz und die Preise fielen; hinzu kam noch die die Eisenindustrie besonders empfindlich treffende Abschaffung des Schutzzolles auf Eisen und Stahl im Jahre 1873, so daß zu den Absatzschwierigkeiten im Inland auch noch die ausländische Konkurrenz mit ihren Angeboten hinzukam. Es ist verständlich, daß ein gerade im Entstehen begriffenes Werk wie unsere Hütte von diesen Vorgängen auf dem Markt ganz besonders betroffen wurde. Die Verhältnisse wendeten sich erst zum Besseren, als im Jahre 1879 ein neuer gemäßigter Zolltarif für Erzeugnisse der eisenhaltenden Industrie eingeführt wurde; zu den eifrigsten Förderern dieser Schutzollpolitik gehörte seinerzeit auch Leopold Heß.

Die Arbeitsbedingungen an dem Triowalzwerk waren, an heutigen Verhältnissen gemessen, naturgemäß äußerst primitiv und stellten an die Geschicklichkeit, Kraft und Ausdauer der dort Beschäftigten ganz besondere Ansprüche. Seitlich an der Straße standen vier kohlebefeuerte Wärmöfen; die vom Bessemerwerk gelieferten Rohblöcke im Gewicht bis zu 1200 Kilogramm mußten allmählich, den Feuergeräten entgegen, mit Spitzen bis zur Ziehöffnung gerollt — Ausdrückmaschinen gab es damals noch nicht — und dort mit Zangen herausgezogen werden. Mehrlache akrobatische Leistungen erforderte der Walzvorgang selbst, da auch dort alle die heute selbstverständlichen Hilfseinrichtungen fehlten; das Schneiden des fertigen Materials erfolgte durch eine Wärmesäge, deren Vorschub durch ein Handrad betätigt wurde, das über eine Welle dem fortschreitenden Schneidvorgang entsprechend das Sägeblatt gegen das Walzgut preßte. Das Abschleppen auf das Warmlager erfolgte wieder von Hand, ähnlich dem im letzten Aufsatz beschriebenen Vorgang beim Abschleppen der Schwellen.

Mit der in diese Zeit fallenden Erfindung des Thomasverfahrens, das im Gegensatz zu dem Bessemerverfahren auch phosphorreiches Roh-eisen zu verarbeiten gestattet, ergab sich für die deutsche Eisenindustrie die Möglichkeit, seine wertvolle lothringische Minette, die sehr phosphorreich ist, zu verarbeiten. Unser Werk erwarb 1883 gemeinsam mit der

Union und anderen Werken das Patent und baute 1884 ein Thomasstahlwerk mit drei Konvertern, das aber erst 1885 in Betrieb genommen wurde, da erst dann infolge Sinkens des Preises für Thomasroheisen unter den des Bessemerroheisens die Gesehungskosten gegenüber dem Bessemerverfahren tragbar waren. Da die Erzeugung des Thomaswerks, die 1886 etwa 7500 Tonnen betrug, ohne Erweiterungsbauten auf 12 000 Tonnen gesteigert werden konnte, wurde der Bau eines neuen Walzwerks beschlossen, eben unseres Walzwerks III.

Der Bau wurde im Jahre 1887 begonnen und 1888 in Betrieb gesetzt.

Die allgemeine Anordnung der Aggregate ist aus der Lagerflanze (Bild 2) ersichtlich; die eingezeichneten Kreise beschreiben die Reichweite jedes der hydraulischen Kräne. Die aus dem Bessemer- bzw. Thomasstahlwerk kommenden Rohblöcke, deren Gewicht damals etwa 1000 Kilogramm betrug, wurden mittels eines Druckwasser-Drehtrans, der heute noch an der gleichen Stelle einsam und verlassen von seinen Glanzzeiten träumt, in die Wärmearuben gesetzt; das Abheben der Grubendeckel erfolgte von Hand durch zweirädrige Defektarren, zu deren Bedienung drei Mann erforderlich waren (vgl. Aufsatz in Nr. 1 dieser Zeitung). Außerdem standen damals noch drei Wärmöfen zur Verfügung, die zum Anwärmen

standen damals noch drei Wärmöfen zur Verfügung, die zum Anwärmen

Blodstraße einschließlich Kammwalzgerüst (Bild 3) wurden von der Duisburger Maschinenfabrik A.-G. geliefert. Das Blodgerüst war geschlossen, die Hubmöglichkeit der Oberwalze betrug 200 Millimeter. Das Anstellen der Oberwalze erfolgte durch zwei an den Ständerlappen ruhende Druckwasserzylinder a_1 und a_2 , mit doppelten Zahnstangen, der Gewichtsausgleich durch zwei unterhalb der Walzenständer angeordnete Druckwasserzylinder b_1 und b_2 . Das Ranten und Vorschieben der Blöcke vor der Straße mußte bei dem Fehlen jeder mechanischen Einrichtung von Hand durch Hebel und Zangen besorgt werden, ein Vorgang, wie er heute noch in Walzwerk IV und V in Anwendung ist, nur mit dem Unterschied, daß es sich damals um das Bewegen des fünffachen Gewichts handelte. Wie aus Bild 4, das eine Reproduktion dieses Vorganges darstellt, ersichtlich ist (die Aufnahme wurde vor einigen Jahren für die Gesolei erstellt und sollte den Kräfteverbrauch der alten Arbeitsweise gegenüber moderner Betriebsart veranschaulichen), wurde der aus den Walzen

komme Blod von zwei Leuten mit langen an Ketten aufgehängten Hebelstangen angehoben und mit Hilfe eines dritten, in der Walzrichtung stehenden Mannes, der den Blod mit einer Zange faßte, gefantet. Beim letzten Stich zum 130. ist diese letzte Hilfestellung trotz Ranten auch heute noch erforderlich. Die Führung des Stabes zum nächsten Stich wurde ebenfalls durch den dritten Mann mittels Zange besorgt. Nach dem Verlassen der Blodstraße wurde der Stab in einer 200 mm Druckwasserschere geschöpft und geteilt, um entweder mit Gabelarren von Hand zum Warmlager gebracht oder an die Fertigstraße abgegeben zu werden. Im Jahre 1906 wurde die Blockwalzenzugmaschine von Sack & Riebelbach umgebaut, von der alten Maschine blieben nur der Rahmen und das Getriebe erhalten; die Maschine hat jetzt zwei Hochdruckzylinder von 900 und zwei Niederdruckzylinder von 1350 Millimeter Durchmesser, der Kolbenhub beträgt 1250 Millimeter. Die Dauerleistung beträgt bei 100 Umdrehungen in der Minute 2580 PS bei einem Drehmoment von 46,3 mt. Der Antrieb der Arbeitsrollgänge erfolgte durch eine geforderte umkehrbare Dampfmaschine.

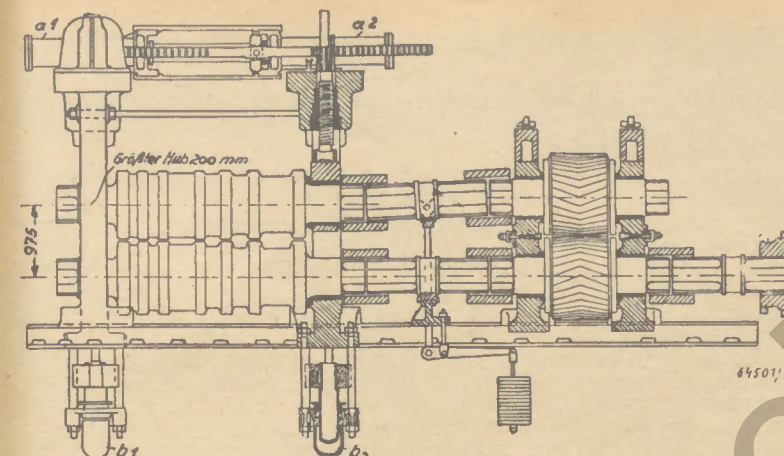


Abbildung 3

Die stündliche Erzeugung der Blockstraße betrug damals etwa 12,5 Tonnen, die Jahresleistung etwa 100 000 Tonnen; durch die 1897 vorgenommene Erhöhung der Blockgewichte auf 2 bis 2,4 Tonnen wurde eine Leistungssteigerung auf 43 Tonnen stündlich erreicht. Der Walzenwechselkran hatte Handantrieb; 1900 wurde dieser durch einen Drei-Motoren-Laufkran mit 20 Tonnen Tragkraft und 12 Meter Spannweite ersetzt. Der Durchmesser der Blockwalzen (975 Millimeter) und die Ballenlänge (2500 Millimeter) waren die gleichen wie heute auch; 1900 und 1901 wurden als Ersatz für die Blodstraße ein hydraulischer Blodumleger, und zur Ablösung des Rantens von Hand eine hydraulische Rantvorrichtung eingebaut; beide Einrichtungen stammten teils aus eigenen Werkstätten, teils aus Lieferungen der Maschinenfabriken Sack und Klein. 1894 war eine zweite dampfhydraulische Schere zum Schneiden von Halbzeug aufgestellt worden, 1906 wurde eine mechanische Blodverlängerung eingebaut.

Weitere grundlegende Veränderungen sind seither an der Straße nicht erfolgt, sie hat im wesentlichen ihr altes Aussehen behalten und tut, nachdem sie von Mitte des Jahres 1930 bis zum 16. Februar 1935 als Opfer der wirtschaftlichen Verhältnisse sich von ihrer anstrengenden Tätigkeit ausruhen durfte, heute wieder mit mehr Aufwand an Kraft und Lärm, als ihrer Leistung zukommt, ihren schweren Dienst, sicherlich neidisch auf ihre jüngere Schwester im Walzwerk I, der die Wechselfälle der Zeit und die günstigere Lage ein moderneres Kleid und damit die Glattheit auf den Weg gegeben haben, die die heutige Zeit erfordert; so ist sie selbst, die einmal eine ragende Säule der Hütte war, durch die Ungunst der Verhältnisse zum Stiefkind ihrer Erzeuger geworden.

Gleichzeitig mit der Errichtung des neuen Thomaswerks wurde die alte Tiefenofenanlage im Jahre 1928/29 durch den Bau eines Systems von 48 gasbeheizten Tiefgruben (System Schilde), deren Oberbau etwa einhalb Meter über Hüttenflur ragt, erweitert; dem Erweiterungsbau fiel der bislang seitlich des Blodkippers stehende alte Drehkran zum Opfer, nachdem die in der alten Anlage vorhandenen Öfen schon lange abgebrochen waren. Zur Bedienung der neuen Tiefenofenanlage erfolgte der Einbau zweier moderner elektrischer Grubenkräne, deren Fahrbahn aus baulichen Gründen so hoch gelegt werden mußte, daß sich eine Aufstodung des alten Gebäudes als notwendig erwies. Es ist bemerkenswert, daß diese Arbeiten im laufenden Betrieb ausgeführt werden mußten, was auch ohne Störungen gelang.

Das alte Triowalzwerk war, nachdem es bei den im Anfang noch öfter auftretenden Störungen und Stillstände der Blockstraße — ein Achenbruch der ersten Antriebsmaschine hatte z. B. einen wochenlangen Stillstand zur Folge — zur Ausfüllung der Lücke hatte ausbessern müssen, lang- und kluglos und schließlich zur Freude derer, die dort hatten schaffen müssen, von der Bildfläche verschwunden.

Die dreierüstige Fertigstraße wurde gleichzeitig einschließlich des alten Kammwalzgerüsts und der zugehörigen Rollgänge von der Duisburger Maschinenbauanstalt, die Antriebsmaschine von der Märkischen Maschinenbauanstalt in Wetter erbaut. Der Walzendurchmesser betrug

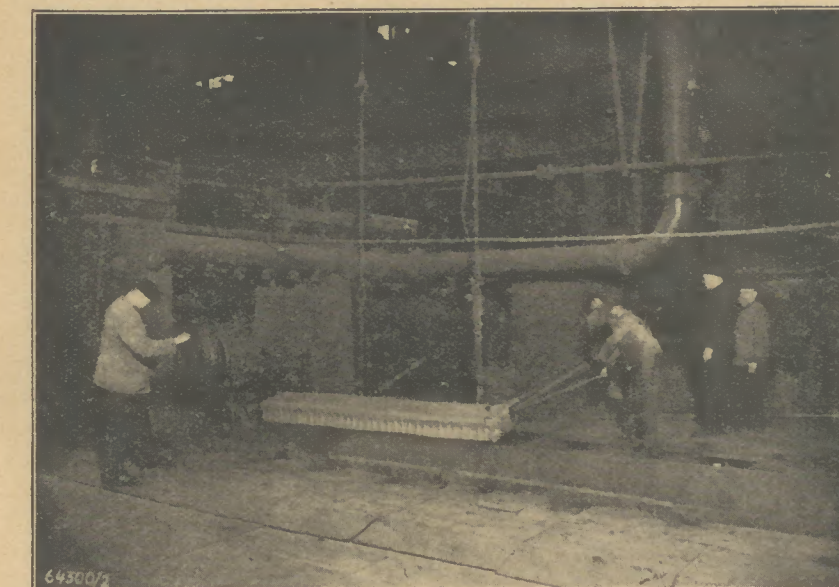


Abbildung 4

850 Millimeter, die Ballenlänge 2000 Millimeter; die Anstellung der Walzen mußte von Hand getätigt werden. Sie wurde 1901/02 auf hydraulische Betätigung von der Firma Sack umgebaut. Zum Walzenwechsel diente ein Blodkran, der auf Walzwerkflur lief und durch eine an der Gebäudewand hängende Dampfmaschine mit Hilfe eines endlosen Drahtseiles bewegt wurde; 1903 wurde er durch den heute noch vorhandenen Dreimotorenlaufkran mit 20 Tonnen Tragkraft und 12,2 Meter Spannweite ersetzt. Ebenso wurde die alte Antriebsmaschine 1903 von Ehrhardt & Schmeier umgebaut; sie war von Anfang an ein Schmerzenskind des Betriebes gewesen; die neue erhielt zwei Hochdruckzylinder von 1200 und zwei Niederdruckzylinder von 1800 Millimeter Durchmesser, der Hub beträgt 1250 Millimeter, ihre Leistungen bei 100 Umdrehungen je Minute maximal 10 300 PS, Dauerleistung 4220 PS. 1904 erfolgte der Einbau einer Kondensationsmaschine für die Antriebe der Blod- und Fertigstraße, einschließlich zweier Kühltürme, deren Leistung 48 000 bis 60 000 Kilogramm Dampf je Stunde betrug.

Zu den beiden 1887 eingebauten, durch Dampf betriebenen Warm-sägen, die später auf elektrischen Antrieb umgeändert wurden (der Vorschub geschieht auch heute noch durch Dampf), kam 1928 zwischen die beiden ersten eine dritte Kettensäge, die elektrischen Antrieb und hydraulischen Vorschub hat. Die ebenfalls 1887 am südlichen Ende des Abfuhrrollgangs erstellte dampfhydraulische Knüppelschere tut in ihrer ursprünglichen Gestalt, wenn auch von der Zeit arg zerzaust und altersschwach, heute noch ihren Dienst.

Die hinter den Warmsägen folgenden Warmbetten sind in ihrer ursprünglichen Form nicht mehr vorhanden; sie hatten noch keine mechanischen Schleppeneinrichtungen; das Walzgut mußte von Hand abgeschleppt werden. Später eingebaute Schlepper wurden durch Riemen angetrieben; zur Erzielung der hin- und hergehenden Bewegung der Schlepperräder diente ein offener und ein gekreuzter Riemen, die beide auf einer gemeinsamen Antriebscheibe liefen. Die gegenüberliegende Schlepperrolle hatte zwei Losscheiben mit einer zwischen ihnen liegenden Festscheibe. Dadurch, daß einmal der offene und einmal der gekreuzte Riemen auf die feste Scheibe gehoben wurde, konnte die Drehrichtung der Schlepperrolle geändert werden. Die heutige Schlepperanlage wird mit umsteuerbaren Elektromotoren angetrieben, die Konstruktion der Warmbetten wurde in eigener Werkstatt hergestellt.

(Fortsetzung folgt)

Ein nützliches Denkmal

Daß sich Herrlicher Denkmäler zu Zeiten lehten, ist schon vorgekommen und nicht verwunderlich, daß aber jemand sich ein Denkmal setzen läßt, bei dem er seinen Jolinderhut auf hat und eine lange Pfeife im Munde hat und der Einweihung dieses Denkmals selbst in genau der gleichen Aufmachung, also mit qualmenber Pfeife beiwohnt, das dürfte wohl, solange es Denkmäler gibt, noch nicht dagewesen sein. Dieses Schelmstück brachte der Professor Landois in Münster fertig. Er war katholischer Geistlicher, trieb aber soviel Alotria, daß ihn der Bischof seines Amtes entthob, was ihm, also Landois, augencheinlich nicht sehr naheging; denn er füllte sein Leben mit der Aufgabe aus, der Stadt Münster zu einem zoologischen Garten zu verhelfen und diesen mit „allerhand Apens, Glangen, Chrolodils, Löwen und sonstigem Gertier“ zu besetzen. Selbst aber lehte er sich mit keinen sinnderwandten und trinkfesten Rumpanen im Restaurant des zoologischen Gartens allabendlich zum fröhlichen Umtrunk zusammen, und hier wurden die tollsten Späße und Schnurren ausgebeutet und auch zur Ausführung gebracht. Seine Wohnung hatte er in einem Häuschen innerhalb des zoologischen Gartens aufgeschlagen und nannte es die Tudesburg. Darin bildete er zweifelsohne trotz allerhand schaurigen Kollerwerkzeugen, ausgestopften Geschöpfen, Skeletten und ganzen Batterien gefüllter und geleerter Bierflaschen die größte Sehenswürdigkeit. Vor die Tudesburg aber lehte Landois das besagte Denkmal; damit es aber auch einen gemeinnützigen Zweck habe, der dem Programm des zoologischen Gartenaufbaues entspreche, hatte er auf der Hinterseite des Zylinders ein kreisrundes Loch machen lassen, auf daß die Vögel den Zylinder als Niststätte benutzen und auf seinem breiten Schüssel ihre Brut ausbringen könnten.

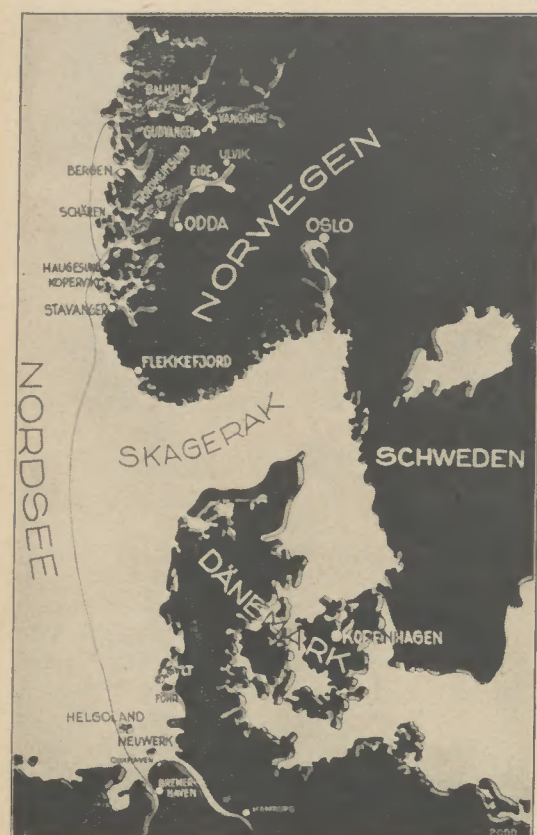


Denkmal des Professors Landois in Münster. Auf der Rückseite des Zylinderhutes sieht man das Flugloch für die Vögel, denen der Zylinder als Nistgelegent dient

Nordlandsfahrt

mit der N.E.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ auf dem Doppelschraubendampfer „Sierra Cordoba“ des Norddeutschen Lloyd, vom 21. bis 27. Mai 1935

Von Erwin Unger, Wiegert



Unser Reiseweg

Norwegens Küste gesichtet. Durch das Heulen der Sirene werden wir auf die Begegnung mit dem „Kraft-durch-Freude“-Dampfer „Der Deutsche“ aufmerksam gemacht, der bereits aus Norwegens schönster Gegend zurückkommt. Eineinhalb Stunden später begegnen wir der „Monte Sarmiento“, die ebenfalls schon auf der Heimreise be-



Im Sognefjord

Belohnung für Unfallverhütung

Der Vorwalzer Th. war am 12. Mai an der Blockstraße des Walzwerks I beschäftigt, als ihm ein zurücklaufender Block die Rollgang-Zwischenplatte, auf der er gerade stand, unter den Füßen forttrieb. Er fiel in die plötzlich entstandene Öffnung. Die beiden Maschinisten Karl Kehler und Otto Stremmel hatten zufällig diesen Vorgang beobachtet. Schnell sprangen sie herbei und befreiten den Verunglückten aus seiner gefährlichen Lage.



Karl Kehler



Otto Stremmel

Die Hilfeleistung erfolgte so schnell, daß Th., abgesehen von kleinen Brandwunden, keine Verletzung erlitt.

Durch das tatkräftige Eingreifen dieser beiden Männer wurde ein schwerer Unfall verhütet. Die Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft hat ihnen für die Hilfeleistung in einem besonderen Schreiben ihre Anerkennung ausgesprochen und eine Belohnung überreichen lassen.

Grubensicherheit

Aber das Versagen von Schüssen bei der Schießarbeit

Von Wettersteiger Seiwert

Bei der bergmännischen Schießarbeit kann man das nicht selten vorkommende „Versagen“ von Schüssen als die unliebsamste und gefährlichste Störung bezeichnen. Die folgenden Ausführungen sollen über die Ursachen solcher Verlager unterrichten und zeigen, wie man nach Möglichkeit den Gefahren begegnet oder sie von vornherein abwendet.

Die Ursachen des Versagens von Schüssen können bei der elektrischen Zündung sehr verschieden sein. Sie können sowohl innerhalb des fertig belegten Bohrloches selbst, als auch außerhalb desselben an der Schießleitung und ihren Verbindungen, und nicht zuletzt an der Zündmaschine liegen.

Behandeln wir zunächst den Fall eines einzelnen zu lösenden Schusses: Kommt ein solcher trotz mehrmaliger Bedienung der Zündmaschinenartbel nicht zur Explosion, so kann innerhalb des Bohrloches fehlerhafte Konstruktion des Zünders, schlechte Beschaffenheit des Sprengstoffes, Beschädigung oder Abreißen der Zünddrähte infolge unvorsichtigen Besehens oder Verwendens von steinigem Belegmaterial die Ursache des Versagens sein. Unsere Sprengstoffe verlieren mit zunehmendem Alter allmählich an Detonationsfähigkeit. Es kann daher vorkommen, daß zwar der Zünder, jedoch nicht die Sprengladung im Bohrloch zur Detonation gelangt und der Explosionsstoss der Zündkapfel durch andere Arbeitsgeräusche überhört und nicht gehört wird.

Beschädigungen oder andere Fehler an der äußeren Leitung oder an der Zündmaschine können, wie schon erwähnt, ebenfalls zu Versagern Anlaß geben. Es kommt vor, daß die Isolation der Leitung feucht oder beschädigt ist; die blanken Drähte können dann aneinanderberühren oder mit leitfähigen Körpern in Berührung kommen, so daß ein Kurzschluß oder eine Ableitung des elektrischen Stromes erfolgt. Außerdem ist es möglich, daß die Drähte abgerissen sind, ohne daß dies an der Isolierung sichtbar wird, oder die Verbindung der Leitung mit der Zündmaschine einerseits und mit den Zünddrähten am Bohrloch andererseits ist nicht einwandfrei ausgeführt. In beiden Fällen kann ein Strom durch die Leitung geschickt werden.

Schließlich trägt die Zündmaschine, wenn die innere Apparatur feucht oder sonst irgendwie defekt ist, nicht selten die Schuld am Versagen des Schusses. Im Rahmen dieser kurzen Ausführungen kann auf die innere Konstruktion der Zündmaschine und die möglichen Defekte nicht ausführlich eingegangen werden.

Es sei nur kurz erwähnt, daß die meisten Maschinen sogenannte Induktionsmaschinen mit Endkontakt sind. Sie beruhen auf folgendem Prinzip: Zwischen zwei Magnetpolen wird durch Bedienung der Kurbel eine mit vielen isolierten Drahtwindungen versehene Spule in rotierende Bewegung versetzt. In den Windungen wird nach den elektrodynamischen Gesetzen während der Rotation ein sogenannter Induktionsstrom erzeugt und in die äußere Leitung geführt. Die Spannung zwischen den Klemmen erreicht ein Maximum im Augenblick der höchsten Tourenzahl, wenn die Umdrehung der Kurbel beendet ist. In diesem Augenblick wird der äußere Stromkreis in der Maschine selbstständig geschlossen, so daß der elektrische Strom durch die Schießleitung zu den Zündern fließt.

Dem Versagen von Schüssen muß bei gleichzeitigem Wegtum mehrerer Schüsse wegen der noch größeren Gefahren besondere Beachtung gewidmet werden. Beschränken wir uns auf den Fall, wo die Schüsse hintereinander (in Serien) geschaltet sind. Die Schaltung ist folgende: Der Draht Nr. 1 des ersten Bohrloches wird verbunden mit der Zuleitung der Zündmaschine. Draht Nr. 2 des ersten Loches wird verbunden mit Draht Nr. 1 des zweiten Loches. Der Draht Nr. 2 des zweiten Loches wird an den Draht Nr. 1 des dritten Bohrloches angeschlossen usw. Der Draht Nr. 2 des letzten Schusses stellt die Schlußverbindung mit der Rückleitung zur Zündmaschine her.

Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß bei einer Unterbrechung der Serienverbindungen irgendwo, innerhalb oder außerhalb der Bohrlöcher, kein Schuß zur Explosion kommen kann. Die Erfahrung hat nun gezeigt, daß selbst bei vollständig einwandfreien Leitungen und Verbindungen innerhalb einer Serie von Schüssen einige Schüsse versagen können. Die Ursache dieser Vorkommnisse kann nur in der Ungleichheit der Widerstände der verschiedenen Zünder liegen. Es ist sehr wohl möglich, daß Zünder mit zu hohen Widerständen den elektrischen Strom zwar weiterleiten, jedoch nicht zur Explosion gelangen. Aus diesem Grunde werden die Zünder von der Fabrik auf ihre Widerstände geprüft und immer solche mit gleichen Widerständen in dieselben Patete verpackt. Der Schießmeister soll deshalb für ein und dieselbe Serie nur Zünder vom gleichen Patent verwenden. Trotz dieser Vorkehrungsmaßnahmen hat man verschiedentlich dennoch beim Serienschießen Verlager gehabt. Nach vielen Versuchen und Überlegungen kam man zu dem Schluß, daß nur noch die Zündmaschine daran schuld sein konnte. Es gibt nämlich auch dann, wenn die Zünder von der Fabrik nach der Gleichheit ihrer Widerstände geordnet sind, noch immer ganz kleine Unterschiede in den Widerständen der Zünder desselben Patetes. Benutzt man nun eine schlechte Zündmaschine, die keinen ausreichenden Strom mehr erzeugt, so kann es vorkommen, daß einige Schüsse der Serie gezündet werden, während die anderen, deren Widerstand nur um ein Geringes höher ist, versagen.

Aus allen diesen Betrachtungen ergibt sich, daß die in der Grube mit Sprengstoffen beschäftigten Personen zur Vermeidung von Versagern folgende Vorsichtsmaßnahmen beachten müssen:

Sprengstoffausgabe: Verausgabe immer zuerst die ältesten Sprengstoffe und Zünder!

Schießmeister oder Schießhauer: Uebe Vorsicht beim Besehen des Bohrloches, zerre nicht an den Drähten, verwende nur gute, plastische Lette als Belegmaterial!

Schäbe die zu verbindenden Drahtenden blank und drehe sie zusammen! Mache alle Verbindungen sorgfältig!

Behandle deine Schießleitung mit Sorgfalt, lasse sie nicht feucht werden und bringe sie, wenn nötig, öfters zum Trocknen mit aus der Grube!

Bringe deine Zündmaschine jeden Monat einmal in die zuständige Werkstatt zur Prüfung!

Im übrigen tue alles, um das Vorkommen oder Anstehenlassen von Versagern zu vermeiden! Bedenke, daß das Stehenbleiben eines Versagers, den du nach dem gleichzeitigen Wegtum mehrerer Schüsse vielleicht aus Oberflächlichkeit nicht bemerkt hast, das Leben deines Kameraden kosten kann, der gerade an dieser Stelle mit Spitzhaxe oder Abbauhammer die Kohlen- oder Gesteinsmassen hereingewinnen will! Gehe beim Besichtigen eines Veragers nicht anders vor, als deine Dienstleistung es von dir verlangt! Wirf Zünder und Sprengstoffreste, die du nach dem Besichtigen eines Veragers suchen mußt, nicht in den „Alten Mann“, sondern gib beides an deinen Drittsteiger ab! Sei dir stets während der Ausübung deines Dienstes deiner großen Verantwortung bewußt!



Bereinswettkämpfe der Schüler und Jugendlichen der Sport-Gemeinschaft Hoesch

Am 28. Juli 1935 veranstaltet die „Sport-Gemeinschaft Hoesch“ im Rahmen einer großen Werberveranstaltung ihre diesjährigen Vereinswettkämpfe der Schüler und Jugendlichen nach untenstehendem Programm. Es ist eine selbstverständliche Pflicht, daß sich die Schüler und Jugendlichen aller Abteilungen beteiligen. Bei dieser Gelegenheit wird sich erweisen, wer von dem rechten Sportgeist besetzt ist; denn es muß der Ehrgeiz jedes einzelnen sein, einen Preis in der Vereinsmeisterschaft zu erringen. Die Voraussetzung hierfür ist ein eifriges Training. Es steht noch genügend Zeit zur Verfügung, um etwa Veräumtes nachzuholen, wenn der ernsthaftige Wille vorhanden ist.

Sportgeist ist Kampfsgeist

Alle Gefolgschaftsmitglieder, besonders auch die Eltern unserer Jugend, werden gebeten, die „Sport-Gemeinschaft“ in ihrem Erziehungswert zu unterstützen. Besuchen Sie unsere Veranstaltung und nehmen Sie teil an der großen Freude, die Ihre Kleinsten an den frühlichen Wettkämpfen haben. In allen Sportarten wird unser Nachwuchs das Beste hergeben.

Unsere Jugend ist unsere Zukunft, unsere Jugend ist Deutschland! Sport-Gemeinschaft Hoesch.

Programm

- 8—11 Uhr: Dreikämpfe, Boxen und Ringen, Vorkämpfe.
- 13 Uhr: Auftreten auf dem Stahlwerplatz.
- 13.30 Uhr: Umzug zum Sportplatz.
- 14 Uhr: Boxen: Ringen, Entscheidungen.
- 14.20 Uhr: Fußballspiel.
- 14.45 Uhr: 100-Meter-Lauf, Entscheidung. 1500-Meter-Lauf.
- 15 Uhr: 4×75-Meter-Staffel für Schüler. 4×100-Meter-Staffel für Jugendliche.
- 15.15 Uhr: Handballspiel.
- 15.40 Uhr: Hindernisfahren (Radfahrer).
- 16 Uhr: Medizinballstaffeln.
- 16.10 Uhr: Hindernislaufen.
- 16.20 Uhr: Ballonstaffel.
- 16.40 Uhr: Allg. Körperschule.
- 18 Uhr: Siegereverenz.

Die Bedingungen sind durch Aushang zu ersehen und bei den einzelnen Fachwarten zu erfahren.



Unsere Jubilare Dreißig Jahre

Herr Johann Falkowski, geboren am 17. Mai 1879 zu Bartnick (Westpreußen), steht seit dem 31. Mai 1905 in unseren Diensten. Seine Tätigkeit begann er als Bündler in der Zuchterei II und wurde später Kommissionsleiter in der Zuchterei Walzwerk VII. Diesen Posten versieht Herr Falkowski heute noch in voller Leistungsfähigkeit und zur Zufriedenheit seiner Vorgesetzten.



Herr Franz Höwing, geboren am 16. April 1874 in Kintrop, versieht seit dem 1. Juli 1905 den Posten als Schmelzmeister auf unserer Schachtanlage Raddob. Er trat seine Tätigkeit kurz nach dem ersten Spatenstich an und hat an der Entwicklung der Werksstätten in besonderer Weise Anteil gehabt. Noch heute versieht der Jubilar in Rüstigkeit seinen gewohnten Dienst. Sein Fleiß und seine Zuverlässigkeit verschafften ihm bei seinen Vorgesetzten besondere Wertschätzung und die Achtung seiner Mitarbeiter.

Herr Heinrich Lientamp, geboren am 13. September 1878, trat am 15. Juli 1905 als Schlosser in der Werkstatt der Schachtanlage Raddob ein. Mehr als fünfundzwanzig Jahre hat er dann als Kraftwagenführer einen Personenkraftwagen mit Umlicht und Geschid gefahren. Seit drei Jahren versieht der Jubilar Dienst als Maschinist in der Maschinenzentrale. Diesen Dienst versieht er heute noch mit Pünktlichkeit und Pflichttreue zur vollsten Zufriedenheit seiner Vorgesetzten. Wir wünschen dem Jubilar noch viele Jahre frohen Schaffens.

Fünfundzwanzig Jahre

Ihr fünfundzwanzigjährigen Dienstjubiläum feierten:

- Ralf Hasselmeier, Speidition, am 1. Juli 1935.
- Fritz Kampfad, Buchhaltung, am 1. Juli 1935.
- Schlosser Ernst Wagner, Waggonwerkstatt, am 1. Juli 1935.
- Zimmerhauer Wilhelm Wenzel, Schacht Fürst Leopold-Baldur, am 23. Juni.
- Schlosser Gustav Gajran, Drahtverfeinerung, am 6. Juli 1935.
- Berwiegler Reinhold Fröde, Zuchterei II, am 7. Juli 1935.

Den Jubilaren ein herzliches Glückwuns!

Mitteilung der Betriebskrankenkasse

Bekanntmachung

Die Schalter der Betriebskrankenkasse sind bis auf weiteres ab 16 Uhr (4 Uhr nachmittags) geschlossen.

Familiennachrichten

Eheschließungen:

Schacht Anna-Emil: Karl Höfmann mit Josefine Sprenger.
Schacht Heinrich: Hermann Balzer mit Rosina Eble; August Mail mit Franziska Klein; Adolf Hörter mit Wanda Bräza; Johann Teich mit Elise Dreger.
Schacht Fritz: Johann Dörner mit Amalie Bromfort.
Schacht Adolph: Johann Rupp mit Maria Stoffer; Ferdinand Wojaczek mit Friederike Müller; Hermann Töpfer mit Anna Berth; Wilhelm Feger mit Johanna Berger; Leo Cieslki mit Hildegard Drescher.

Geburten:

Ein Sohn:
Schacht Anna-Emil: Wilhelm Kuhlmann und Frau Friederike geb. Wäffler, am 9. 6. 35 — Josef.
Schacht Heinrich: Johann Blum und Frau Maria geb. Alex, am 11. 6. 35 — Günther.
Schacht Fritz: Ernst Leuschner und Frau Grete geb. Blümel, am 8. 6. 35 — Ernst Helmut; Heinrich Ebers und Frau Martha geb. Bachmann, am 25. 5. 35 — Heinz.
Schacht Adolph: Otto Kuhlmann und Frau Maria geb. Lögges, am 4. 6. 35 — Rolf; Wilhelm Ende und Frau Gertrud geb. Kretschmer, am 5. 6. 35 — Rolf; Ernst Rachel und Frau Martha geb. Weide, am 6. 6. 35 — Erwin; Gustav Hiesien und Frau Martha geb. Schmalz, am 14. 6. 35 — Friedhelm; Hermann Klisch und Frau Hedwig geb. Koch, am 22. 6. 35 — Erwin.
Schacht Fritz Leopold-Baldur: Alfons Rüter und Frau Luise geb. Driesow, am 23. 6. 35 — Horst.
Eine Tochter:
Schacht Anna-Emil: Heinrich Mechow und Frau Martha geb. Mahmohr, am 5. 6. 35 — Helga; Gerhard Daud und Frau Maria geb. Weibau, am 11. 6. 35 — Elisabeth.
Schacht Heinrich: Johann Pawlowski und Frau Anna geb. Langwald, am 20. 5. 35 — Helene; Johann Jarnoch und Frau Magdalena geb. Steffes, am 21. 5. 35 — Margarete; Wilhelm Lehning und Frau Anna geb. Tresalt, am 16. 6. 35 — Waltraud.
Schacht Adolph: Hans Trudenbrodt und Frau Maria geb. Wächter, am 1. 6. 35 — Adelheid; Ernst Grätsch und Frau Maria geb. Lagoda, am 1. 6. 35 — Ilse; Hans Höwing und Frau Maria geb. Weiling, am 3. 6. 35 — Theresia; Erich Ertelbrint und Frau Margarethe geb. Lante, am 7. 6. 35 — Margarethe; Fritz Grothe und Frau Elise geb. Luth, am 12. 6. 35 — Adelheid; Theodor Buchterfischen und Frau Meta geb. Rahenholz, am 13. 6. 35 — Meta; Felix Wojciszewski und Frau Karoline geb. Weische, am 18. 6. 35 — Rita; Gerhard Rottelom und Frau Elisabeth geb. Lentenhoff, am 19. 6. 35 — Angela; Karl Gögel und Frau Grete geb. Gertlowski, am 29. 5. 35 — Renate; Ernst Siller und Frau Theresia geb. Kolan, am 31. 5. 35 — Theresia.
Schacht Fritz Leopold-Baldur: Max Wojciszewski und Frau Martha geb. Kublorz, am 7. 6. 35 — Theodora; Karl Bors und Frau Anna geb. Peters.

Sterbefälle

Hütte Dortmund: Wilhelm Spiller, Martinwerf; Richard Druksat, Balzwerf; Heinrich Freh, Wechwalzwerf; Paul Wankke, Hammerwerf.
Schacht Adolph: Johannes, Sohn der Eheleute Theodor Golinia.
Schacht Fritz Leopold-Baldur: Kesselheizer Heinrich Lönjes; Margarethe, Tochter der Eheleute Mobs Hahing.
R. I. P.

Voranzeige!

Bei günstigem Wetter findet am Sonntag, dem 21. ds. Mts., vormittags 11 Uhr, auf dem Hoeschplatz ein Konzert statt, ausgeführt von der Werkskapelle und dem Männergesangsverein Hoesch-Köln-Rennessen.

Land heimatstreuer Ost- und Westpreußen Dortmund e. V.

Der Rheinisch-Westfälische Hauptverband heimatstreuer Ost- und Westpreußen läßt in diesem Jahre wieder Sonderzüge nach und von Ostpreußen über Berlin, Schneidemühl, Zichau fahren. Rein Umkegen! Schnellzugbeförderung! Weil es Gesellschaftsbesonderzüge genannten Verbandes sind, fahren sie mit 50 bis 60 Prozent Ermäßigung. So nehmen hierfür Anmeldungen entgegen und erteilen Auskunft zu jeder Tageszeit:
Emil Salzweide, Stahlwerfstraße 40, I. — Karl May, Haydnstraße 56. Albert Hippler, Schillerstraße 8. — Paul Neumann, Scharnhorst, Hüschstraße 19.

Wohnungs- tausch

Biete: Drei Zimmer, Werkwohnung, Albertstraße.
Suche: Zwei Zimmer in Körne, Miete nicht höher als 20 Reichsmark.
Biete: Zweieinhalb Zimmer, abgeteilt, 25 RM., Schornhorst, Weibholz.
Suche: Zwei Zimmer, Nähe Hoesch.
Biete: Zwei große Zimmer in Brädel.
Suche: Drei Zimmer, evtl. Manjarden, Nähe Hoesch. Zu erfragen bei Westkamp, Hammerstraße 13p.
Suche: Zwei Zimmer, am liebsten Gering.
Biete: Drei Zimmer, Hoesch-Weibholz, Miete 23,60 RM., Vöhringstraße.
Biete: Zwei Zimmer, Miete 23,40 RM., Robertstraße.
Suche: Drei Zimmer mit Stall und Land.

Biete: Drei-Zimmer-Wohnung mit Balkon und Waschküche, Robertstraße.
Suche: Zwei-Zimmer-Wohnung, auch drei Zimmer, auswärts.
Biete: Drei Zimmer, abgeteilt, mit Balkon, Miete 33 RM., Tiefe Straße.
Suche: Zwei Zimmer mit Balkon und Waschküche, Miete bis 30 RM., I. oder II. Etage.
Biete: Drei schöne, abgeteilt, Zimmer, Waschküche und Boden, Lüdinghauser Straße.
Suche: Zwei Zimmer, möglichst mit Stall und Land.
Biete: Zwei Zimmer, abgeteilt, Miete 23,50 RM., Schloßerstraße.
Suche: Drei bis vier Zimmer, möglichst Werkwohnung, Nähe Hoesch, Miete bis 40 RM.

Biete: Zwei Zimmer, I. Etage, Miete 21 RM., Fichte-straße.
Suche: Zwei bis drei Zimmer im Süden oder Hoesch-Weibholz-Platz.
Biete: Drei Räume mit Stall und Land.
Suche: Fünf bis sechs Räume auch ohne Stall und Land.
Biete: Zwei Zimmer, abgeteilt, Sanderhoffstr. 32.
Drei große Zimmer (Werkwohnung), Miete 26 RM., gegen vier große Zimmer mit Stall und Land zu tauschen gesucht. Langenhorster Straße Nr. 107, I., rechts.
Mietgesuche
Zweizimmer- oder Zwei-Zimmer-Wohnung gesucht. Schützermannstraße.
Bermietungen
Eine saubere Schlafstelle frei. Hammerstraße.

Möbl. Zimmer zu vermieten. Robertstraße.
Freundlich möbl. Zimmer zu vermieten. Bornstraße, Miete 20 RM.
Schön möbl. Zimmer in ruhigem Hause zu vermieten. Robertstraße.
Verkäufe
Leutsprecher Nora billig abzugeben. Robertstraße.
Metallbett einreihig, hölzern, mit breitetiger Matratze und großer Konsole, zu verkaufen. Lestertstraße.
Guterhaltener Kinderwagen billig abzugeben. Robertstraße.
Kaufgesuche
Eine gebrauchte Fluggeräde zu kaufen gesucht. Dedertstraße, Tel. 847.
Suche einen Liegefahrrad für frange Dame. Stahlwerfstraße.
Kleiner Kleiderschrank zu kaufen gesucht. Robertstraße.
Adressen zu erfragen bei der Werkskapelle und der Arbeiterkassette am Schwarzen Brett.

Guterhaltener Kinderwagen billig zu verkaufen. Brädelstraße.
Moderner Dauerbrand-Kamin
Marmorplatte und Einfassung, wenn gebraucht, umfänglich für 80 RM. zu verkaufen. Anschaffungspreis 280 Reichsmark. Dürerstraße.
Kaufgesuche
Eine gebrauchte Fluggeräde zu kaufen gesucht. Dedertstraße, Tel. 847.
Suche einen Liegefahrrad für frange Dame. Stahlwerfstraße.
Kleiner Kleiderschrank zu kaufen gesucht. Robertstraße.
Adressen zu erfragen bei der Werkskapelle und der Arbeiterkassette am Schwarzen Brett.

Experimenteller Nachweis der haarwuchsfördernden Eigenschaften des



Neo-Silvikrin

vom Facharzt erbracht

Haarwuchsmittel von	Haarpflegemittel von	Haarwuchsmittel von
RM 1.— bis 7.50	RM 1.30 bis 6.—	RM 0.18 bis 1.50



Billig
wirtschaften durch den guten
Bremer Streithorst-Kaffee!
Drei prima Sorten Röstkaffee
346 5.98 RM
Versand als Probe-päckchen franco Nachnahme ohne Nebenkosten Garantie! Bedingungslose Rücknahme bei Nichtgefallen
GROSSRÖSTEREI STREITHORST & CO BREMEN B 180

An alle Fahrradkäufer 1935!

Prosp. anford. er bringt eine außerwöhnliche Leistung. Versand, kostenfrei.
E. & P. Stricker, Fahrradfabrik Brackwede-Bielefeld 472



Thüring. Höh. Techn. Staatslehranstalt
Maschinenbau, Elektrotechnik, Flugzeugbau, Autobaubau, Heizung, Lüftung usw.
Hildburghausen

Fahrräder

Verlangen Sie Gratis-Katalog!
Einige Beispiele:
Herrenrad von 28,50 RM. an
Damenrad, gemufft, gelötet, 36 RM.
Damenrad, verch., 39 RM.
Ballonrad r 33,75
Zahnkränze 0,25
Kette 0,40
J. oder Band 0,08
Tretlagerachse 0,75 RM.
Rennschuhe 2,75
Schruba
Dortmund
Rheinische Str. 102
a. d. Dorstf. Brücke

Ihr Wunsch

Ein Fahrrad gut u. preiswert
Verlangen Sie reichhaltigen Katalog gratis!
Fahrradbau
MÜLLER HALLE (S.) 48

Graue Haare?

o. Naturmittel, Lösung
o. Koch. bei gar. Erfolge
best. kostent. Schwarz-Roh-
armstadt 12, Inselstr. 25



Kleine Möve...

Ein Kamera-Schnappschuß aus den Ferien — durch einen Photo-Porster. Vorkenntnisse — keine. Photokauf bei Porst zum Urlaubsbeginn. Auf der Hinfahrt in den kostenlosen Porst-Photo-Helfer T 68 geschaut. — Warten Sie nicht bis zum Urlaub. Schreiben Sie sofort um dieses kostenlose 32seitige Buch und die kostenlose Zeitschrift „Nürnberg-Photo-Trichter“ an
DER PHOTO-PORST
Nürnberg-A SW 68, der Welt größter Photo-Spezial-Haus

Elegante, gemusterte

Kammgarne
Schwarzgrundige und grau- und graugrundige Anzugstoffe, mit neuzeitlichen Seiden-Effekten.

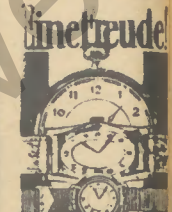
Anzug-Kammgarne ca. 145 cm breit: 7.80, 6.80, 5.80
Reine Kammgarne ca. 145 cm breit: 11.80, 9.80, 7.80
Blaue Kammgarne ca. 145 cm breit: 9.80, 7.80, 5.80
Kostenlose Mustersendung
Tuch-Zett
Bitburg (Eifel)

Kostenlose Mustersendung

Tuch-Zett

Bitburg (Eifel)

Bitte Inserat einsenden



Für 15.— Mark
Merkur-Uhren
...oder Jamen - Armband-Uhr, Walzgold-Dial, Silber od. verchromt.
2. Dieselbe in 800 Silber od. verchromt.
3. Moderne Kavalierfaschen-Uhr, extraloch. reich ziseliert, diverse hochel. Muster, fide Uhrfabr.-Garantie, sorgf. repr., genau reguliert, formschönheit.
Kein Geld im voraus insenden!
Lieferung erf. sofort
Merkur Versandhaus
Berlin W 35/14
Bitte Inserat einsenden
Note Oberbetten 120/190 reichlich ge-
19 M. Preis, ar.
Strichberg, Berlin W

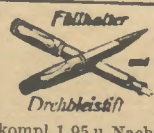
STAATLICHE AUSBILDUNG



ZUM
**INGENIEUR UND BETRIEBS-
BEAMTEN (WERKMEISTER)**

Beginn des Wintersemesters:
Mitte September — Niedrige Gebühren.
Auskunft durch die Direktoren.

A. Technische Staatslehranstalten mit höheren (5 Semester) und niederen (4 Semester) Abteilungen:
Dortmund: Vereinigte Technische Staatslehranstalten für Maschinenwesen und Elektrotechnik, Stahlbauklasse
Duisburg: Technische Staatslehranstalt für Maschinen- und Hüttenwesen
Essen: Technische Staatslehranstalt für Apparatebau, Maschinen- und Flugwesen
Frankfurt a. M.: Vereinigte Technische Staatslehranstalten für Maschinenwesen
Gleiwitz: Höhere Technische Staatslehranstalt für Maschinen- und Hüttenwesen
Görlitz: Technische Staatslehranstalt für Maschinenwesen
Gumbinnen: Technische Staatslehranstalt für Maschinenwesen
Köln: Vereinigte Technische Staatslehranstalten für Maschinen- u. Bergmaschinenwesen.
Magdeburg: Vereinigte Technische Staatslehranstalten für Maschinen-, Bergmaschinen und Flugwesen.
Wuppertal-Elberfeld: Vereinigte Technische Staatslehranstalten für Maschinenwesen
B. Technische Staatslehranstalten mit höheren Abteilungen (5 Semester):
Aachen: Höhere Technische Staatslehranstalt für Maschinenwesen.
Breslau: Höhere Technische Staatslehranstalt für Maschinenwesen und Elektrotechnik
Hagen i. W.: Höhere Technische Staatslehranstalt für Maschinenwesen und Elektrotechnik, Kleinenaufbauklasse.
Kiel: Höhere Technische Staatslehranstalt für Schiffbau, Maschinen- und Flugwesen
Stettin: Höhere Technische Staatslehranstalt für Maschinen- und Flugwesen.
C. Technische Staatslehranstalten für Schiffingenieure und Seemaschinenisten
in Stettin und Lüneburg



Tapeten, Farben, Lacke, Glas

kauf bei **SIEBOLD**, merk Dir das
Oestermarsch 74, im Lichtspielhaus Assauer

Berksangehörige

können kleine Anzeigen über Käufe und Verkäufe sowie Wohnungstausch, Zimmervermietungen usw. kostenlos aufgeben.

Christlicher Schulwarengroßvertrieb sucht ehrliche Warenvertreter (innen) mit größerem Kollegen- und Bekanntheitskreis für prima Schulwerk bei hoher Provision.
Schreiben Sie an Jean W. Döngle Nürnberg O 33 Sie bekommen Unterlagen und Katalog

Wer inseriert, wird nicht vergessen!