

WERKSZEITUNG

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE A-G

DUISBURG-HAMBORN



14. Jahrgang

Nr. 10



16. Mai 1941



Herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für
Arbeitspädagogik im Einvernehmen mit der

Deutschen Arbeitsfront

Zum Muttertag 1941



Aufn.: Helmke-Winterer

Die Arbeit ehrt die Frau wie den Mann;
Das Kind aber adelt die Mutter!

In den Völkern, die ihre geschichtlichen Prüfungen bestehen, bestimmen nächst der Führung die Mütter die innere Moral dieser Völker und damit ihre seelische Stärke. Eine heroische Führung, die sich auf einsatz- und opferbereite Frauen und Mütter verlassen kann, wird stets eine kampfbereite und schlagkräftige soldatische Mannschaft haben! Eine Mannschaft, mit der sie erkämpft, was nötig ist für die Sicherheit der Nation. Das Großdeutsche Reich hat diese Mannschaft. Es hat Ungeheures mit ihr erreicht. Und dank dieser Mannschaft können die deutschen Frauen und Mütter mit ihren Kindern gesichert in einem Reich leben, das sie — wir wissen es — von ganzem Herzen lieben, und auf das sie unsagbar stolz sind!

Adolf Hitler

Der Krieg der Maschinen

Auch hier ist Deutschland jeder Kombination des Auslands gewachsen

In jedem Kriege hat neben den besseren kämpferischen Eigenschaften des Soldaten auch stets die bessere Waffe ihren Anteil an der Entscheidung gehabt. Pfeil und Bogen mußten der Schußwaffe weichen. Der Vorderlader wurde vom Hinterlader geschlagen. Das moderne Schnellfeuergeschütz verdrängte die primitiveren Kanonen der Vergangenheit. Im Zuge der Motorisierung aber hat sich eine weitere Entwicklung vollzogen. Aus den im Grunde immer noch verhältnismäßig einfachen Waffen des Weltkrieges ist die Maschinenwaffe geworden. Der moderne Soldat kämpft mit Maschinen. Sie sind seine Waffe. Je besser die Maschine und je meisterlicher ihre Handhabung, um so größer ist bei dem selbstverständlich nicht zu entbehrenden persönlichen Mut und Einsatzwillen des Soldaten, der sie regiert, der Erfolg.

Deutschland hat diese Entwicklung rechtzeitig erkannt und rechtzeitig in seine Pläne eingesetzt. „Den besten Soldaten der Welt die besten Waffen der Welt“ — das ist der Grundsatz, den der Führer dafür aufgestellt hat. Schon daraus geht hervor, daß Deutschland auch im sogenannten Krieg der Maschinen kaum etwas zu befürchten haben kann. Die Erfahrung hat gezeigt, daß wir bisher allen unseren Gegnern auch auf diesem Gebiete überlegen waren. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß es immer noch Leute gibt, die in England auch jetzt noch das „klassische Land des Maschinenbaues“ sehen wollen, und die sich durch das Wort von den „unbegrenzten Möglichkeiten“ der Vereinigten Staaten von Amerika ins Bodshorn jagen lassen. Die gesamte Produktion eines Landes, vor allem auch ihre Maschinenproduktion, hängt zumindest ebenso entscheidend von der Zahl und Qualität der verfügbaren menschlichen Arbeitskräfte ab, wie von der Menge und Vielfalt der Rohstoffe.

Sehr nachdrücklich werden solche Meinungen aber durch die Ausführungen widerlegt, die der Generalbeauftragte für den deutschen Maschinenbau, Direktor Karl Lange, kürzlich vor Vertretern der Wirtschaftspresse machte. Deutschland, England und die Vereinigten Staaten sind die größten Maschinenbauländer der Welt. England ist aber längst von der führenden Stellung an die letzte Stelle zurückgefallen. Bereits 1913 war Deutschland der größte Maschinenexporteur der Welt. Englands Produktionskapazität erreichte damals wenig mehr als die Hälfte der deutschen, 1938 sogar nur noch knapp ein Viertel der deutschen. Von 2,1 Mrd. RM. im Jahre 1930 sank die englische Maschinenproduktion auf 1,5 Mrd. RM. 1938, während Deutschlands Produktion ständig steigt.

Ähnlich liegen die Dinge, wenn man neben dem Export den Maschinenbestand der Wirtschaft untersucht. Infolge der früh einsetzenden Notwendigkeit zur Rationalisierung hat Deutschlands Wirtschaft heute einen großen Bestand moderner und modernster Maschinen, während der englische Maschinenbestand veraltet ist und hinsichtlich seiner Qualität keinen Vergleich mit der deutschen aushält.

Und die Vereinigten Staaten? Nach dem Weltkrieg vermochten die USA. zunächst die führende Rolle als Maschinenexportland zu spielen. Aber bereits 1931 konnte das verarmte Deutschland wieder die Führung erreichen, nachdem 1927 schon der englische Maschinenexport überholt worden war. Nicht weniger als 36 v. H. der Weltausfuhr stellte Deutschland im Jahre 1938, während die USA. nur 28 v. H. und England gar nur 18 v. H. erreichen konnten. Von 1937 ab tritt allerdings Amerika wieder an die Spitze im Maschinenexport. Es liegt jedoch auf der Hand, daß dies nicht in einer verminderten Leistungsfähigkeit des deutschen Maschinenbaues begründet war, sondern lediglich darin, daß mit dem Einsetzen des Vierjahresplanes die Ansprüche der deutschen Wirtschaft selbst in ganz

gewaltigem Ausmaße stiegen. Gleichzeitig befand sich Amerika in einer inneren Wirtschaftskrise, in der erfahrungsgemäß der Export immer stärker forciert wird als in normalen Zeiten. Der Export entwickelte sich in Amerika also auf Kosten der amerikanischen Eigenversorgung mit Maschinen. Auch der Maschinenpark Amerikas ist infolgedessen, gemessen an dem deutschen, veraltet. Amtliche Untersuchungen haben ergeben, daß 70 v. H. aller in der Industrie arbeitenden Maschinen über zehn Jahre alt sind, in einzelnen Zweigen, wie im Waggon- und Lokomotivbau, sogar 86 bis 90 v. H. Diese Überalterung ist selbstverständlich für ein Messen der Kräfte im Kriege ein gewaltiger Nachteil.

Aber auch in der Produktion neuer Maschinen fällt ein Vergleich (den wir ja an Hand vieler praktischer Beispiele an eroberten Maschinen anstellen konnten) durchaus zugunsten Deutschlands aus. Das gilt besonders für den Werkzeugmaschinenbau, der ja eine Schlüsselposition für die Kriegsindustrie besitzt.

Daneben ist zu bedenken, daß die Vereinigten Staaten bis zu diesem Kriege keine eigentliche Rüstungsindustrie besaßen haben. Es fehlten ihnen daher auch die typischen Werkzeugmaschinen für die unmittelbare Rüstungsindustrie. Deutschland hat einige hundert Werkzeugmaschinenfabriken mehr als die USA. Qualitativ zählen drüben etwa nur zwölf Werke zur Welteliteklasse. Die Produktionsmenge der Amerikaner an Werkzeugmaschinen lag im August 1940 noch um mehrere 100 Mill. RM. unter der deutschen. Die in die Welt hinausposaunten Steigerungen der Produktion verschweigen, daß die Preise um 60 bis 100 v. H. gestiegen sind, so daß man beim Vergleich der Wertziffern mindestens 50 v. H. abziehen muß, um einigermaßen richtige Mengenziffern zu erhalten.

Aber Amerika hat ja genügend Rohstoffe. Es könnte also die Produktion beliebig steigern. Jawohl, aber nur wenn es die nötigen Facharbeiter hätte. Und die besitzt es gerade nicht! Die Vernachlässigung des Fachkönnens durch die jahrelange Duldung von über 10 Millionen Arbeitslosen rächt sich bitter.

Diese unter solchen Engpässen leidende Werkzeugmaschinenindustrie steht nun vor der Aufgabe, eine Rüstungsfabrikation zu gewährleisten, die sich mit der deutschen messen kann. Das bedeutet,

daß sie einmal die völlig neuen Spezialmaschinen liefern soll, die für die eigentliche Rüstungsfabrikation erforderlich sind, und zwar in kürzester Frist, und daß sie zweitens noch die Aufgabe hat, den veralteten Maschinenpark der Gesamtindustrie auf einen modernen Leistungsstand zu bringen. Denn mit der speziellen Rüstungsindustrie erschöpfen sich ja die rüstungswirtschaftlichen Aufgaben keineswegs. Es nützt nichts, Flugzeuge in großen Mengen zu bauen, wenn man nicht die Motoren dafür ebenfalls bauen kann. Das ist aber wieder nur möglich, wenn man den Motorenfabriken die genügende Zahl moderner Werkzeugmaschinen zur Verfügung stellt. Diese Umstellung allein beansprucht Jahre.

Fakt man alle diese Dinge zusammen, so besitzt Deutschland einen zeitlichen Vorsprung, einen qualitativen, konstruktiven und technischen Vorsprung sowie schließlich einen organisatorischen und Erfahrungsvorsprung, den auch die Vereinigten Staaten bei all ihren potentiellen Möglichkeiten erst in Jahren aufholen können. Die hohe Ausfuhrleistung des deutschen Maschinenbaues im bisherigen Verlauf des Krieges zeigt am besten, wie stark wir auch auf diesem Gebiete sind. Und wir werden durch den Gewinn neuer Produktionskapazitäten in den europäischen Ländern von Tag zu Tag stärker, so daß mit Recht behauptet werden kann, Deutschland wird auch im Kriege der Maschinen jeder ausländischen Kombination gewachsen sein.



Scherl-Bilderdienst (Bauer)
Der Führer im Gespräch mit Reichsmarschall Hermann Göring, Generalfeldmarschall von Brauchitsch (links) und Generaladmiral Raeder

Das Ende ihrer Illusionen / Der Balkanfeldzug im Kriegsgehehen

Von Helmut S ü n d e r m a n n

In dem Kriege, den es 1939 vom Jaune brach, hat England bisher nichts anderes als Enttäuschungen erlebt. Schon vor der Kriegserklärung war die Absage Rußlands an die Kriegsmacher eine empfindliche Störung im Programm. Der rasche Zusammenbruch der Polen in den ersten Septembertagen war die nächste bittere Erfahrung, und heute sind wohl alle Englandsfreunde in der Welt der Auffassung, es wäre für London damals klüger gewesen, diesen Fingerzeig des Schicksals zu beachten und den Friedensvorschlag des Führers vom 6. Oktober 1939 anzunehmen. Die Briten freilich hatten dafür nur Spott und Hohn, sie wiegten sich im Glauben an die Unüberwindlichkeit der Maginotlinie, ihr Vertrauen auf die Wirkung der Blockade war unbegrenzt, und ihre Zuversicht, den Krieg „in aller Bequemlichkeit zu gewinnen“ stand eisen fest.

Noch in das Jahr 1940 schritt der Durchschnittsengländer mit der sicheren Ueberzeugung, daß die Ereignisse den britischen Plänen gemäß ihren vorgesehenen Ablauf nähmen, und daß es nur einer gewissen Zeit, vielleicht auch einiger Einzelaktionen auf Nebenschauplätzen bedürfe, um „mit wissenschaftlichen Methoden und mathematischer Genauigkeit“ einen neuen Zusammenbruch Deutschlands herbeizuführen. Es war die große Zeit der Landkarten, auf denen aufgezeichnet wurde, in wieviel Staaten man das Reich zerlegen müsse, um das gewünschte Ziel der Vernichtung der deutschen Nation und der endgültigen Beseitigung dieses unangenehmen Konkurrenten nunmehr ohne alle „Versailler Sentimentalitäten“ wirklich sicherzustellen. Diese Projekte wurden zum Sport der Briten, zum Zeitvertreib der Massen, über dem sie den Krieg zu vergessen suchten.

Die Kriegsurheber selbst freilich waren inmitten dieser allgemeinen fröhlichen Gewißheit über den Sieg im Bewußtsein ihrer Schuld doch etwas nervös, sie wollten die Dinge beschleunigen und Ereignisse sehen! Ihre Blicke richteten sich nach Norwegen — und wenige Stunden vor der beabsichtigten britischen Landung fuhr eine kühne deutsche Schiffe an der stolzen Britenflotte vorbei, vereitelten den Plan und setzten das Reich in den Besitz der nördlichen Flanke des Kontinents.

Und einen Monat später traten die deutschen Divisionen an, zerschlugen den Traum von der Maginotlinie und richteten ihre Flugplätze und U-Boot-Stationen an der ganzen Westküste Frankreichs ein. Damit waren die Würfel gefallen und die Schlacht um Europa geschlagen.

War Polen das Fehlschlagen einer Kalkulation, Norwegen das Mißlingen eines Abenteuerers, so wurde Frankreich für England das Grab aller



Aufn.: Scherl

Auf der Akropolis in Athen wurde die Hakenkreuzfahne gehißt
Unser Bild zeigt den Parthenon auf der Akropolis, den Tempel der Athene



Scherl-Bildarchiv, Berlin

Generaloberst Hermann Göring

unter dessen Befehl schnelle Truppen und Infanteriedivisionen, aus Bulgarien heraus vorgehend, die jugoslawische Grenzverteidigung durchbrachen

Hoffnungen auf einen Sieg. England hatte nur noch zu wählen zwischen dem Eingeständnis der Niederlage und dem Weg zur Katastrophe.

Es gehörte das ganze Schuldbewußtsein eines Churchill dazu, um diese zweite Wahl zu treffen und nach der auf dem Schlachtfeld gefallenen Entscheidung noch auf der Fortführung des Kriegsplanes zu beharren. Das alte England hatte schon manchen Krieg verloren und ist doch am Leben geblieben, es konnte die Niederlage auf sich nehmen, ohne zugrunde zu gehen. Die herrschende Kaste aber, die diesen Krieg angestiftet und entfesselt hatte — sie wußte, daß das Ende dieses ihres Krieges auch den Zusammenbruch ihrer Diktatur bedeuten wird. Ihr Volk war ihnen so gleichgültig wie je, ihren Krieg aber — den wollten sie sich erhalten.

Jede nüchterne Beurteilung der Tatbestände mußte seit dem Ende des Frankreichfeldzuges zu einer vernichtenden Anklage gegen die britischen Kriegsverlängerer werden. So sahen sie ihr Heil nur noch in der Illusion, und mit ganzen Volkengebirgen britischer Lügennebel wurden die Insel und alle leichtgläubigen Länder der Welt während des Winters überzogen.

Der Winter mag eine günstige Zeit für diese britische Phantasiestückführung gewesen sein — die ersten Wochen des Frühlings haben ihr jetzt den Todesstoß versetzt!

Wenn man vom Frühjahr 1940 sagen kann, daß es die letzte Stunde der englischen Hoffnungen brachte, so bezeichnen die Wochen des Balkankrieges das klägliche Ende der britischen Illusionen. Einem Spuke gleich zerrannen in Jugoslawien und Griechenland die Phrasen von der „amerikanischen Hilfeleistung“, und alle die schönen Prophezeiungen, mit denen Churchill den ganzen Winter über so fleißig sein Volk und manche Leichtgläubige in der Welt getäuscht hat, erwiesen sich als ebenso traurige Trugbilder wie vor Jahresfrist die weitverbreiteten Träume von der „britischen Garantie“.

Die „albanische Front“, mit deren Bestand während der Wintermonate geschäftige britische Politiker hausieren gingen, um andere Völker aufzuheben, es „den tapferen Griechen gleichzutun“, hat auch dem Frühling nicht standgehalten und hat zu nichts anderem geführt als zu einer bitteren Enttäuschung für alle jene, die da glaubten, es gäbe ein „Wunderkraut“ gegen die militärische Ueberlegenheit der Achsenmächte. Die Unüberwindlichkeit des deutschen Soldaten ist durch das vorhergegangene britische Propagandageschrei nur um so nachdrücklicher der Welt deutlich geworden.

Auch die anderen Blüten am Baume der britischen Illusionen haben die merkwürdige Eigenschaft entwickelt, im Frühjahr zu Früchten zu reifen und dann als solche von den Deutschen gepflückt zu werden: Denken wir an die stolzen Erwartungen, die Herr Churchill — trotz besserer Einsicht — in seinem Lande wecken ließ, als einem seiner Generale die Ueberraschung in der Cyrenaika gelang. Das Endergebnis auch dieser Rechnung ist mit dem beginnenden Frühjahr für England vernichtend ausgefallen.

Nicht minder lähmend als diese Ereignisse wirkt für die britischen Kriegspiraten die weitere Entwicklung des Luftkrieges. Die Zeiten sind vorbei, in denen die britische Propaganda der Welt erzählen konnte, daß die Engländer „Görings Bomber mit Lachen begrüßen“. Auch von „modernen Bombentänzen“ wird uns nicht mehr berichtet. Die Schläge der deutschen Luftwaffe haben bereits zu viele Nerven der britischen Kriegsführung getroffen, als daß das Märchen von der „guten Stimmung“ noch aufrecht zu erhalten wäre. Dieser Traum ist ausgeträumt!

Als die Illusionen, auf denen Churchill seinen Kriegsplan seit dem Zusammenbruch Frankreichs aufgebaut hat, sind in diesen Frühjahrswochen des Balkanfeldzuges und der ihn begleitenden militärischen und politischen Ereignisse in ein Nichts zusammengefallen. Die künstlichen Nebel sind zerrissen, und vor den Augen der Welt steht nackt und kahl ein Großbritannien, das einen wahnwitzigen Krieg für den Fort-

bestand der plutokratischen Welt Herrschaft begann und in anderthalb Jahren nicht weniger als sieben europäische Staaten für sich kämpfen ließ, um sie im entscheidenden Augenblick im Stich zu lassen. Ein Großbritannien, dessen Volk von seinen Machthabern zur Weiterführung eines Krieges gezwungen wird, der ihm keine Erfolgchancen mehr bietet, in dem es nur noch weitere furchtbare Erlebnisse erwarten kann.

Was immer Herr Churchill prophezeite, hat sich als Schall und Rauch erwiesen, wie das Wort eines Verurteilten, der sich noch einige Stunden Leben erlügen will.

Was aber der Führer ankündigte, ist wieder einmal — wie schon so oft — Wort um Wort ernste Wahrheit geworden.

Wieviele dieser Worte werden noch Wahrheit werden müssen, bis das englische Volk seine wahren Feinde erkennt?

Malta im Kriegsgeschehen

Geschichtlicher Rückblick

Ehe der Johanniterorden, durch die Türken von der griechischen Insel Rhodos vertrieben, von Kaiser Karl V., damaligem König von Sizilien, im Jahre 1530 die Inseln Malta, Gozzo und Comino zu Lehen erhielt, hatte Malta schon eine zweitausendjährige Geschichte des Kampfes um das Mittelmeer hinter sich, Phöniker, Griechen, Karthager, Römer, Vandalen, Ostgoten, Araber und Normannen waren für längere oder kürzere Zeit Beherrscher dieser Insel gewesen. Eine Eroberung durch die Türken scheiterte im Jahre 1565 an der Verteidigung Malτας durch den Orden. Im folgenden Jahre wurde die im Heeresbericht häufig genannte Stadt La Valetta von dem Großmeister des Ordens de la Valette gegründet.

Der Johanniterorden war eine Vereinigung von Rittern der größeren europäischen Staaten mit der Aufgabe, zum Schutze des christlichen Abendlandes dem Vordringen der Türken Einhalt zu gebieten. Mit dem Zurückweichen der Türken war seine Aufgabe auf Malta erfüllt. In Ermangelung eines großen Zieles verfiel er der Jagd nach Reichtum durch Beutezüge und Sklavenhandel. Nach zwei Jahrhunderten Ordensherrschaft, während welcher Zeit Malta seine Blütezeit erlebte, kam es im Jahre 1775 zu einem national-maltesischen Aufstand gegen die Mißwirtschaft des Ordens, und damit beginnt die neuere Geschichte der Insel. Im Jahre 1798 erschien vor Malta eine französische Flotte, die sich im Kriege gegen England auf der Fahrt nach Ägypten befand. Anfänglich als Befreier begrüßt, machte sich die französische Besatzung sehr schnell so mißliebig, daß die Malteser noch im gleichen Jahre ihren Lehnsherrn, den König von Sizilien, zu Hilfe riefen. Eine britisch-sizilianische Flotte eroberte Malta, Englands Stunde war gekommen. Im Frieden von Amiens 1802 verpflichtete sich zwar England Napoleon I. gegenüber, Malta an den Orden zurückzugeben, dachte aber gar nicht daran, die Verpflichtung einzuhalten. Es zog mit allerlei Ausflüchten die Räumung bis zum Sturz Napoleons durch die Kontinentalstaaten hin und erreichte 1814 im Frieden von Paris den endgültigen Übergang der Insel in britischen Besitz.

Malta unter britischer Herrschaft

Wenn man die Malteser auch nicht als Italiener bezeichnen kann — ihre Sprache ist ein Gemisch von Lateinisch und Arabisch —, so gehören sie doch ganz fraglos dem italienischen Kulturkreis an, ganz abgesehen davon, daß Malta Jahrhunderte hindurch zum Königreich Sizilien gehört hat.

Auch sind die Malteser strenge Anhänger der Romkirche. Die englische Verwaltung ist in den 140 Jahren ihres Bestehens ein Fremdkörper auf der Insel geblieben, zumal die Briten Malta nie anders als von strategischen Gesichtspunkten aus betrachtet haben, während die kulturellen Verbindungen zwischen Malta und Italien einer natürlichen Entwicklung folgend immer enger geworden sind. So lange Italien von Englands Wohlwollen abhängig war, war ein solcher Zustand den Engländern bequem. Je mehr Italien aber zu Selbständigkeit und Macht kam, um so straffer wurde die britische Politik gegen den zu Italien neigenden Nationalismus der Malteser. Seit dem abessinischen Krieg und vor allem seit dem Kriegsausbruch 1939 wird jede Italienfreundlichkeit auf Malta von England unterdrückt.

Malta, eine Schlüsselstellung des Empires

Zweitausend Jahre hindurch hat das Mittelmeer beherrscht, wer Malta hatte — oder umgekehrt. Malta war Sperrfort, Raubritterburg, Seeräuberfeste, Kriegshafen, so lange es eine mittelländische Geschichte gibt. Wer auf Malta wie die Spinne im Netz saß, konnte den Seeweg von Westen nach Osten so gut wie den Weg von Europa nach Afrika über das Mittelmeer sperren.

Seit England seine Schiffe durch den Suezkanal nach Indien fahren läßt, seit es der Baumwolle und der Sicherheit des Kanals halber Ägypten bevormundet und der Kleinasiaten Delquellen halber die Insel Zypern in seine Hand gebracht und als militärischen Stützpunkt ausgebaut hat, ist Malta der Schnittpunkt für die drei großen britischen Handelslinien nach dem Osten — nach Indien, Ägypten und Zypern — Kleinasien. Um diese Linien zu sichern, glaubt England die unbedingte Herrschaft im Mittelmeer haben zu müssen. Italien kann aber die Abhängigkeit von England und seine Niederhaltung als Macht zweiten Ranges nicht dulden, wenn es seiner schnell wachsenden Bevölkerung ihre Lebensrechte sichern will. Darum geht jetzt der Kampf um Malta und seinen Haupthafen La Valetta.

Malta als Seefestung

Wer von unseren Lesern Helgoland schon gesehen hat, der wird sich seiner Steilküste erinnern. Ragt das Felsenland nicht wie eine natürliche Festung aus den Wassern der Nordsee heraus, wie eine Schutz- und Trutzburg für die Deutsche Bucht, an deren Festlandsseite die großen Hansestädte Hamburg und Bremen mit einem reichen Hinterland liegen? Helgoland ist nicht immer deutsches Bollwerk gewesen. Bis zum Jahre 1890 war



Deutsche Mutter

Aufnahme: Fritz Wagner, Bavaria-Verlag, München

die kleine Insel von wenig mehr als einem halben Quadratkilometer Umfang britischer Besitz, ein vorgeschobener strategischer Stützpunkt Englands gegen Deutschland, eine Kontrollstation und ständige Bedrohung für die aufstrebende deutsche Kriegs- und Handelsmarine. Strategische Gesichtspunkte waren es auch, die das Deutsche Reich sein Vorrecht auf wertvolles Küstengebiet in Deutsch-Ostafrika gegen Helgoland hingeben ließen. Der für Deutschland scheinbar sehr ungünstige Tausch ist seinerzeit viel umstritten worden, hat aber dann im Weltkrieg Früchte getragen. Helgoland wurde Stützpunkt der deutschen Flotte und hat mit seinen Kanonen die Deutsche Bucht vor den Angriffen britischer Seestreitkräfte entscheidend schützen helfen.

Auch die von uns im vergangenen Jahre besetzten britischen Inseln Jersey und Guernsey vor der französischen Küste waren vorgeschobene strategische Stellungen Englands zum Schutze der Kanalschiffahrt; wenn erforderlich aber auch Sperrforts gegen die nichtbritische Schiffahrt oder Angriffsbasen gegen Frankreich. Das Blatt hat sich mit der Besetzung durch deutsche Streitkräfte gewendet, die Fahrt durch den Kanal ist für England eine Fahrt in den Tod geworden.

Wenn schon so kleine Eilande die geschilderte wichtige Rolle als Seefestungen zu spielen vermögen, um wieviel mehr die 316 Quadratkilometer große Insel Malta mit ihrem seit vielen Jahrhunderten in die bis zu 200 Meter hohen Felsen hineingebauten Hafen La Valetta. Malta liegt 90 Kilometer von der Küste Siziliens entfernt, nicht ganz 400 Kilometer von der Küste Nordafrikas. Wer zwischen diesen Küsten hindurchfahren wollte, stand unter englischer Kontrolle, wer in der Durchfahrt englische Schiffe anhalten oder angreifen wollte, sah sich einer starken, im Hafen von La Valetta stationierten britischen Flotte gegenüber, die zugleich alle umliegenden Küsten bedrohen konnte. Für Italien wahrlich ein Dorn im Fleisch und Auge.

Die Mittelmeerflotte Englands umfaßte schon in Friedenszeiten sechs Schlachtschiffe, vier große Kreuzer, zwei kleine Kreuzer, einen Flugzeugträger, 34 Zerstörer, eine Unterseeboot-Flotille, Torpedomotorboote und zahlreiche Hilfsschiffe. Die Entwicklung des Luftkrieges hat aber den Hafen von La Valetta mit seinen auf Felsen gelegenen und von See aus schwer zu bekämpfenden Sperrforts so unsicher werden lassen, daß die englische Mittelmeerflotte nach Alexandria verlegt worden ist. In unser aller Erinnerung ist ja noch, daß vor kurzer Zeit der schwer beschädigte englische Flugzeugträger „Courageous“ im Hafen von La Valetta Zuflucht suchte, dort aber von deutschen Bombern den Rest erhielt. Das Beispiel Malta bewahrheitet eindringlich das Führerwort

„Es gibt keine Inseln mehr.“ — Warum dann aber der harte Kampf um Malta, von dem wir immer wieder im Heeresbericht lesen? Wenn La Valetta auch seinen Wert als ständiger Kriegshafen eingebüßt hat, so ist es doch ein starker Flottenstützpunkt geblieben, während die ganze Insel mit vier Flughäfen (schon vor Ausbruch des Krieges) zu einem überaus gefährlichen Luftkriegshafen ausgebaut worden ist, von dem aus England das Mittelmeer, Italien und Nordafrika beunruhigen und seine Kriegsschiffe unterstützen kann. In welchem Umfange und wie lange noch, das wird letztlich in der Luft und durch die Zerstörung der britischen Flugzeugbasen entschieden werden. Daß weder die englische Kriegsflotte noch die englische Luftmacht von Malta aus den Seeweg nach Nordafrika zu sperren vermochten, beweist die Anwesenheit eines deutschen Afrikakorps in Libyen. Wobei bemerkt sei, daß Italien seit Jahren die kleine Insel Pantellaria (230 Kilometer von Malta) zwischen Sizilien und Afrika als militärischen Stützpunkt ausgebaut hat, welcher der Insel Malta ebenfalls die Herrschaft über die Durchfahrt vom westlichen zum östlichen Mittelmeer streitig macht. Die Ein- und Ausfahrten des Mittelmeeres, Gibraltar und Alexandria—Suez, sind die anderen, jedoch an der Küste gelegenen Zwingburgen, von denen aus England die Mittelmeerschiffahrt zu beherrschen versucht. Wie lange noch? Auch Alexandria und Suez liegen nach den letzten kriegerischen Ereignissen in Reichweite deutscher Waffen.

Bc.

(Nach dem im Wilhelm-Goldmann-Verlag, Leipzig, erschienenen Buch „Malta“ von Wilhelm Arnig)



Scherl-Bilderdienst

Der Hafen von La Valetta auf Malta

Das Antlitz der Erde

Nachstehend berichtet Sicherheitsing. Böhm, Thajsenhütte, der sich schon im Weltkrieg als Jagd- und Kampfflieger betätigte, vom Erlebnis des Fliegens. Seine Ausführungen dürften deshalb noch besonderes Interesse finden, weil sie u. a. einen Flug über das schwierige Balkan-gelände schildern, der nach einem kürzlichen Rundfunkbericht auch heute noch vielerlei Gefahren mit sich bringt. Um so mehr ist zu bewundern, daß schon im Weltkrieg unsere mutigen Flieger mit noch unzulänglichen Maschinen die Balkangebirge überquert haben. (Die Schriftleitung)



Rumplerdoppeldecker von 1914. Mit solcher Maschine unternahm Böhm den Balkanflug im ersten Kriegsjahr

Wie war es denn möglich, du lang vertraute Mutter Erde, daß du mir so fremd erschienst, als ich mich erstmalig über dich hinaus im Fluge erheben durfte?

Warst mir doch so altbekannt in allen Winkeln und Gassen, die ich Heimat nennen durfte, Heimat, die ich mir ertippelte als kleiner Junge und erwanderte und schaute als Mann. —

— Nun kam sie endlich heran, die frühe Morgenstunde, die mir das große Erlebnis brachte, den lange schon beneideten Vögeln gleich über dir zu schweben. Der Flugplatz, sonst so riesengroß, daß man lange Minuten brauchte, ihn zu überqueren, kommt uns rasend entgegengestürzt und ist im Nu überwunden — vor mir rauscht und hämmert der Motor ener-

gisch seine ihm von Menschengestalt gewiesenen Arbeitstafel, wirbelt die Luftschraube, daß sie nur noch eine flimmernde, durchsichtige Scheibe bildet, und verwandelt Benzin in gewaltig vorwärtstürmende Geschwindigkeit!

Nun sehe ich dich wieder, Erde! Wie verändert sich deine Miene vor meinen Augen! Die bekannten Walddumriffe, Hallen und Gebäude sind hinter uns versunken; immer mehr versinkt die Nähe, während die Ferne aufsteigt. Immer neue Wald- und Bergtuffen schieben sich vor uns auf, verwandeln sich und verflachen eigenartig im Näherkommen und drehen eilig links und rechts ab, um hinter, unter uns zu verschwinden. Zwischen ihnen ruhen Reste des Frühnebels, und der Horizont verblaßt in der Ferne.

Kurze Zeilen aus einem halb vergessenen Gedicht fallen mir da ein:

— — — Erde, die uns verlor,
Kreist traumhaft, dunkel, immer langsamer,
Verflacht zum Bilde, unter uns.

Nie, meine ich, habe ich die Empfindungen beim ersten Fluge so treffend schildern gehört wie hier. Der mir unbekannte Verfasser wird mir für das Zitat nicht zürnen, vielleicht deckt ihn schon Glanderns Kühle Erde.

Oh ja, unsere Erde hat ein Antlitz! Ein Antlitz, das sich wandelt aus Altverträumtheit in grimmige Strenge; aus bürgerlicher Geborgenheit in Entrüstungszorn oder in stumm verhüllte Wehklage über das, was menschlicher Haß anrichten kann.

Wie anheimelnd strahlte uns die Erde an, wenn wir später nach langem, gefahrenreichem Frontfluge uns wieder dem heimatischen Flughafen näherten; wie bekannt war uns von weither schon jede Linie. Jede Zufahrtstraße und jede Bahn, die Umrisse der Stadt, die altbekannte Waldecke, die Deiche und der Zug des Flusses — alles wies auf

eine Stelle hin, die wir nicht mehr zu suchen und zu errechnen brauchten, die wir fanden wie den Mund der Geliebten zum Kusse, den Heimat-hafen.

So entstellte war dein Gesicht, Erde, als es durchfurcht und zerschunden war von den Maulwurfsgängen der Schützengraben, die sich in Windungen, Zickzacklinien und kleinen, befestigten Vorbauten zäh und feindlich gegenüberlagen! Wie hast du geklagt über jenen Feuerüberfall, den ich aus der Höhe sah, und der in Minuten einen großen Teil deiner Oberfläche in ein weißes Meer verwandelte, aus welchem es dann ohne Unterbrechung verderbensprühend aufzuckte.

Widrige Umstände ließen mich, von meiner Staffel abgesprengt, unter niedrigen Wolken und bei halber Dunkelheit das Trichterfeld von Ypern überfliegen. Welche endlose Verlassenheit! Wie grausam warst du da zerpflegt; ausgetilgt jede Spur von menschlicher Siedlung, und statt dort sonst wohnender Besitz-sicherheit und Behäbigkeit — öde Leere und schreckliche Wunden. Verlassen hätte ich mir dort vorkommen können, wäre ich eben nicht ein deutscher Jagd-flieger und als solcher zum Kämpfen und Sterben bereit gewesen.

Erde, du durfst uns Bilder zeigen, die einmalig und unnachahmlich waren:

Später Nachmittag; wir kommen, drei Jagdeinsitzer, von der Front als Sieger über drei feindliche Flugzeuge. Hinter uns ver-sinkt die Sonne in einem rosa-schwefelgelben Meer.

Ein deutscher Ballon steht noch hoch und hebt sich, rosa umrandet, streng im Gegenlicht ab. Unter ihm, in grünlich-schwarzer Tiefe, verwischen sich die Linien der Erde. Die abgerissene Tragfläche eines der Besiegten schwebt langsam zur Erde nieder. Einige Streben hängen noch an ihr.

Niemand hätte wagen dürfen, dies Bild zu malen! Es wäre schlimmer Kitsch geworden. So war es das ergreifende Finale eines Kriegstages.

Wie hat die Erde, die Malerin, die Zauberin, mich jungen Flieger durch stürmische Erlebnisse seelisch erschüttert, bis ich hart wurde, daß erst jetzt die rückschauende Erinnerung mir die Augen öffnet für manches gesehene Schöne!

Zwischen zwei Dreitausendern des Balkans hing ich bange Stunden. Schaute nach links und rechts zu den schneebedeckten Riesen und glaubte mich fast in einem gewaltigen, magnetischen Feld gefangen, so gering war mein Vorwärtstommen. Unter mir wild zerrissene Schluchten und Grate, Wälder von betäubender Endlosigkeit, keine Straße, kein Haus, kein Rauch — weithin keine Spur menschlicher Siedlung. Ohne Waffe war ich, wußte aber, daß jetzt unter mir vielleicht der Wolf oder sogar Meister Pek verwunderlich oder begehrlieh zu mir aufschauten. Ich habe meinem braven hundertpferdigen Mercedesmotor mehrmals gut zuredet, auszuhalten, und war froh, als ich die geliebte Mulde des gewaltig ausgebreiteten Marikatales erreichte, denn, Erde, damals hast du mich doch recht bedrohlich angesehen.

Aber du hast es auch wieder gutgemacht und hast mich in den Vorraum zu allen Märchen der Welt geführt, als ich denselben Flug nach Monaten zum anderen Male machte.

Zwei Stunden nach dem Abfluge schob sich tief unter mir, von der Donau an, eine geschlossene Wolkendecke heran, die bis in unabsehbare Fernen das ganze Bulgarenland bedeckte.

Zagen Herzens — ich gestehe es — entschloß ich mich, den Flug über den Wolken fortzusetzen. Ein Vergleich noch zwischen Kurs und Kompaß, sichtbaren Richtungen auf der Erde und Karte, Taschenuhr und Sonne. Nun bin ich schon weit über der Wolkendecke, und die Erde entschwindet meinen Augen für sechs lange Stunden; ich überfliege den Balkan, ohne ihn zu sehen, und nun darf ich einen Blick in die Küche der Erde tun und sehen, was aus Sonnenstrahlen und Wasser für märchenhafte Gebilde gebaut werden können.

Zunächst bildete sich über mir eine zweite Wolkendecke und eine dritte, aber so dünn, daß die Streben des Tragwerks nie ohne Schatten waren. Dann wuchsen aus der unteren, die Erde bedeckenden Schicht mächtige Wolkensäulen zum Himmel auf, die dort, tausende Meter höher, die Decke zu tragen schienen. So flog ich über drei Stunden durch diese überwältigende Wolkenhalle, wie eine Eintagsfliege durch ein Kirchenschiff, und kam mir so un-

wichtig und so verwandelt vor, daß ich die Neigung spürte, die unter mir lauerten Gefahren der Felsen und Schründe des Balkangebirges zu vergessen. Aber eine kleine, neckische Mahnung sorgte dafür, daß dies nicht geschah; mein Kompaß, der mich noch nie verlassen hatte, zeigte während des ganzen sechsstündigen Fluges über den Wolken auf den Motor. Uhr und Sonne gaben mir die Möglichkeit, trotzdem Richtung zu halten.

Rechts vor mir, in gewaltiger Entfernung, ragte ein mächtiger, runder Berg über die Wolken hinaus

und erleichterte mir das Kurshalten. Wie dieser Berg hieß — ich weiß es heute noch nicht, aber nie werde ich dies Erlebnis vergessen!

Bin ich nicht jung? Bin ich nicht ein Flieger? Gehört mir nicht die Welt? Ich lasse mein Flugzeug in engen Kurven und Kortziehern sich tummeln, Bewegungen, die mit späterem, zulänglicherem Material selbstverständlich und gefahrlos waren. Berauscht von meinem Können und meiner Sicherheit in der Meisterung meiner Maschine überschreite ich die Grenze; mit einer kleinen, schlagartigen Rippbewegung stellt sich die Maschine auf den Kopf und stürzt, mit eigensinnigen Drehbewegungen um sich selbst, der Erde zu. Eiseskälte jagt mir vom Genick über den Rücken in der Erkenntnis: jetzt kommt der Tod! Die Erde dreht sich uns entgegen, immer größer, immer größer. Mit ihr die Häuser, Fluß und Aue. Alles dreht und nähert sich, immer größer, immer — noch — größer. Gibt es denn kein Erbarmen? Allen Menschen bedeutet die Erde Nahrung, Beruf, Kraft, Sicherheit, auch denen, die auf den engen Straßen und Plätzen Adrianopels zu uns aufschauen. Nur uns nicht, uns bringt sie heute den Tod! Unerbittlich! Unerbittlich? An jenem Tage, Erde, hast du uns hart angesehen!

Und doch blieben wir leben. Und doch durfte ich mich noch manches Mal gegen die rauhbeinig ernsthaften Späße wehren, die sich die Erde erlaubt, wenn ihre Hänge und Hügel den Wind ablenken und ihn als kräftige Ohrfeigen herausschicken.

Die Erde lacht ja nicht. Aber manchmal ist es mir doch, als schmunzelse sie, wenn sie mich sieht: Ach, du bist es — ja, wir kennen uns. Aber warte nur, wenn dein Söhnchen erst so weit ist, so will ich ihn zausen, wie ich dich nur je gezaust habe, daß er auch ein ganzer Mann wird — ein ganzer Mann!

Und du — kommst wieder zu mir.



Aufn. (2): Böhm
Flugzeugführer Böhm (in Zivilkleidung) nach seiner Notlandung in Bulgarien am 16. Mai 1915 im Kreise bulgarischer Offiziere in Tirnovo Seymen an der Maritza

Die Luftfahrt braucht starke Seelen und kühne Herzen

Hermann Göring



Unsere Arbeitskameraden

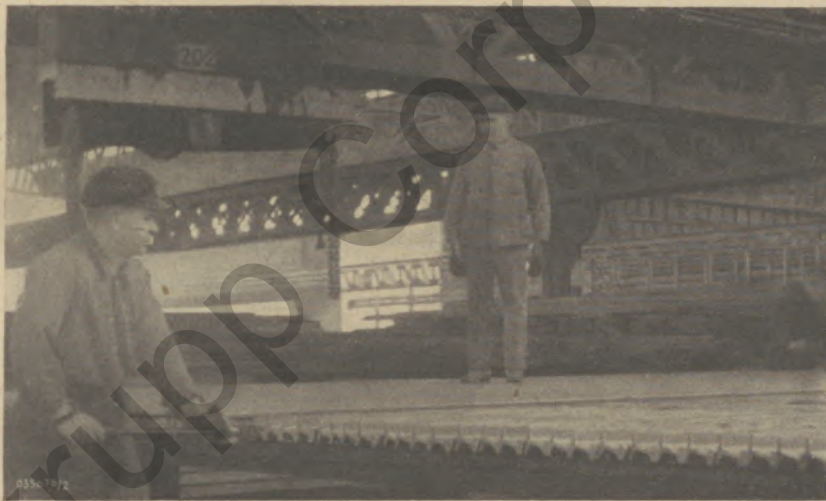
der Zurichtung II der Thysenhütte

Vielseitig und umfangreich sind die Aufgaben, die den Arbeitskameraden der Zurichtung II der Thysenhütte gestellt sind. Ein Gang durch die sieben mächtigen Hallen der Zurichtung II überzeugt uns schnell hiervon. Wir treffen dort das Walzgut verschiedenster Walzenstraßen der Thysenhütte wieder. Aus der Fülle des weiterzuverarbeitenden Materials interessiert uns diesmal besonders das von den Straßen 3 und 5 kommende leichte Oberbaumaterial, Schienen von fünf bis zehn Meter Länge.

An einer der großen Richtmaschinen sind der erste und zweite Richter gerade fertig mit dem „Bauen“ der Maschine. Mehr als fünf Stunden benötigten sie, um die fünf Richtrollen der Maschine so einzusetzen und aufeinander abzustimmen, daß nun die erste Schiene eingesteckt werden kann. Für jedes Profil muß nämlich die Maschine neu „gebaut“ werden, eine Arbeit, die viel Erfahrung und vor allem auch ein gutes Einfühlungsvermögen erfordert. Das Stellen der Richtrollen geschieht mit Hilfe von Schablonen, und meistens gelingt den Richtern ihre Arbeit so gut, daß schon nach Durchlaufen weniger Schienen die Rollen das Walzgut mit der erforderlichen Genauigkeit bearbeiten können. Der Kran hat inzwischen mehrere Pakete Grubenschienen herangebracht. Fünf Männer stehen bereit, um den ersten Richter bei seiner Arbeit zu unterstützen. Sind nach dem Durchlaufen der Probeschienen die letzten Griffe an den Einstellrädern getan, dann setzt das Richten mit vollem Tempo ein. Man staunt, mit welcher Genauigkeit nun Schiene für Schiene die Maschine durchläuft. Minuten dauert es nur, bis die vom Kran herbeigeschleppten Pakete bis auf wenige Schienen zusammengeschrumpft sind und schleunigst neue herbeige-



Richten von Grubenschienen



Am Putzlager

schaft werden müssen, wenn keine Störung in der Arbeit eintreten soll. Unaufhörlich beobachtet der erste Richter die aus der Maschine herauskommenden Schienen, ob sie auch schnurgerade sind oder ob eventuell von Zeit zu Zeit nicht kleine Korrekturen mit Hilfe der Einstellräder an den Richtrollen vorgenommen werden müssen. Schienen, die noch irgendwie kleine Mängel bezüglich ihrer Gradlinigkeit nach dem Verlassen der Richtmaschine aufweisen, werden zur Seite gelegt, um nachher an der Richtpresse noch einmal nachbearbeitet zu werden. Tausende von Meter sind am Ende einer Schicht durch die

Rollen der Richtmaschinen hindurchgelaufen.

Von der Richtmaschine aus kommen die Schienen zum Putzlager. Der vom Schneiden an der Wärmesäge des Walzwerkes noch anhaftende Sägegrat an den Köpfen der Schienen wird dort entfernt. In handlicher Höhe haben sich die am Putzlager beschäftigten Männer zahlreiche Schienen in breiter Reihe nebeneinander gelegt. Mit Hammer und Meißel bewaffnet, gehen sie dann an ihre Arbeit und schlagen zunächst den überstehenden Grat ab. Anschließend werden die scharfen Kanten an den Schienenköpfen abgefeilt. Um alle Seiten zu erfassen, werden die Schienen während der Putzarbeit mehr gekantet. Während noch verpußt wird, schreitet der sogenannte erste Revidierer über die fein säuberlich nebeneinander gelegten Schienen und sucht nochmals nach Mängeln, die einzelnen Schienen eventuell noch anhaften könnten. Hierdurch erübrigt sich eine spätere Ueberprüfung.

Können die Schienen vom Putzlager wieder fortgeschafft werden, so kommen sie zur Lochmaschine. Während bei Eisenbahnschienen, wie wir ja erst kürzlich



Zusammenbau von Schmalspurgleisen

in der Zurichtung I sehen, die erforderlichen Löcher gebohrt werden, stanzt man hier die Löcher ein. Sehr praktisch ist die Loch- bzw. Stanzmaschine eingerichtet. Mit einem Hub der Maschine können gleichzeitig zwei Schienenenden gelocht werden. Die hiermit beauftragten Arbeitskameraden müssen schon recht fleißig sein, wenn sie das Leistungsvermögen der Maschine ausnutzen wollen. Viel Sorgfalt verlangt das Einbauen der Lochwerkzeuge, der Stempel und Matrizen, da die zulässigen Maßabweichungen für die bei den einzelnen Bestellungen jeweils vorgeschriebenen Lochungen sehr eng begrenzt sind.

Wie bei den Schienen, so werden auch bei den dazu gehörigen Laschen die Löcher eingestanzt. Als sechs Meter lange Stäbe liefert das Walzwerk die Laschen an. Das Schneiden der Laschen und das Lochen geschieht meistens in einem Arbeitsgang.

Bevor wir uns nun mit dem Zusammenbau der Schmalspurgleise beschäftigen, soll uns noch kurz die Herstellung der hierbei benötigten Schwellen interessieren. Die in einer anderen Zurichtung hergestellten Schwellen kommen als lange Stäbe vom Walzwerk. An Lochmaschinen werden sie gleichzeitig gelocht und auf gewünschte Länge geschnitten. Je nach Vorschrift werden sie anschließend auch noch gefaspt. Die Zurichtung II erhält so die fertigen Schwellen geliefert.

Ein kleiner Betrieb für sich ist eigentlich die Abteilung, in der die Schmalspurgleise zusammengebaut werden. Sieben Männer arbeiten jeweils an einem Gleisrahmen. Praktisch eingerichtete Montagegebäude erleichtern ihnen die Arbeit und ermöglichen ihnen vor allem auch ein handliches und schnelles Arbeiten.

Die beim Gleisbau erforderlichen Klemmplatten, Klemmplattenschrauben und Laschenschrauben liegen griffbereit in verschiedenen an den Böden angebrachten Kästen. Eine Einstellvorrichtung ermöglicht es, die zu jedem Gleisrahmen gehörenden Schwellen gleich in gewünschtem Abstand zuzulegen, so daß dann nach Auflegen der Schienen sofort mit der Befestigung der Klemmplatten und der Schrauben begonnen werden kann, ohne vorheriges Messen und Probieren. Für Schienen und Schwellen ist noch je ein Anschlag vorhanden, damit gleichfalls ohne durch lange Messungen entstehender Zeitverlust die Gleisrahmen auch genau winklig werden. Da Schmalspurgleise in der Grube oder als Feldbahnen usw. starke Lasten aushalten müssen und oft höchster Beanspruchung ausgesetzt sind, müssen sie natürlich auch mit entsprechender Sorgfalt hergestellt werden.

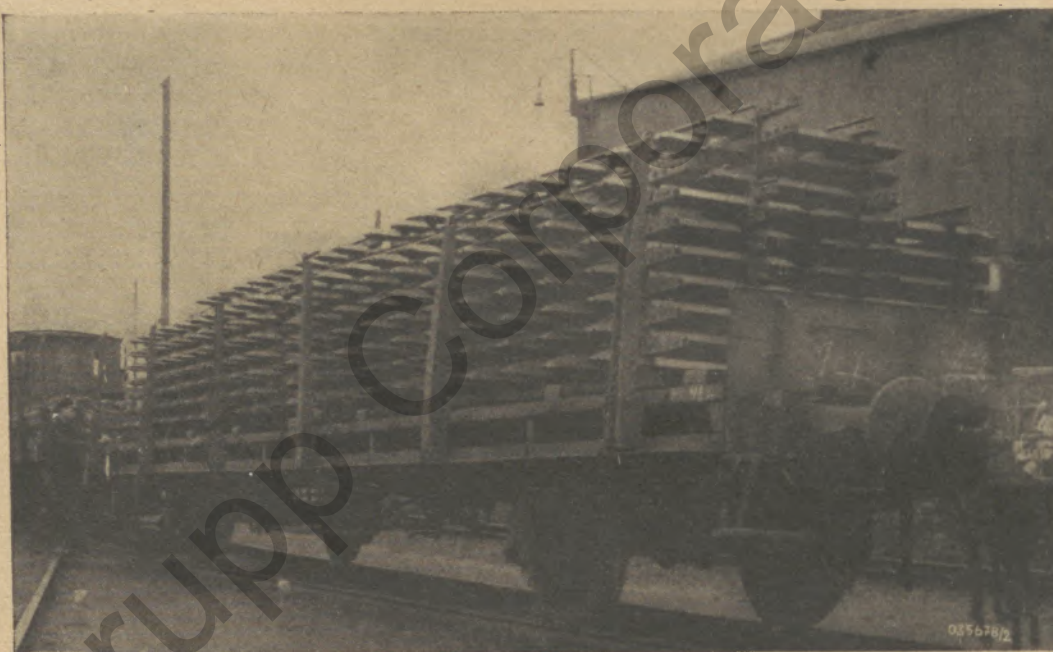
Das Zusammenbauen der Gleisrahmen erfordert daher von den hiermit beauftragten Männern verantwortungsbewußte und genaue Arbeit. Jedes Gleis wird deshalb auch sehr gewissenhaft auf Spurmaß, Winkligkeit und auf Zuverlässigkeit der Befestigungen der Schienen untersucht, bevor es das Werk verläßt und den Kunden zugeführt wird. Selten kommt es jedoch vor, daß an einem Gleisrahmen noch Mängel entdeckt werden, obwohl er in wenigen Minuten zusammengebaut ist. Zu hohen Stößen stapelt man die versandfertigen Gleise. Die Wagen

der Eisenbahn, die die Bestellungen den Kunden zuführen sollen, fahren bis dicht an den Lagerplatz heran, und es ist ein schönes, von viel Arbeit und Fleiß erzählendes Bild, wenn die hochbeladenen Wagen wieder die große Halle verlassen.

T. M.



Zum Versand fertigelegte Gleisrahmen



Fertige Gleisrahmen verlassen das Werk

Werkphoto (5): Theo Mester

Was unsere Soldaten zu leisten vermögen, haben sie gerade in diesem Feldzug bewiesen. Ich möchte nicht, daß uns in dieser Leistung jemals ein anderer Staat übertreffen kann. Ja, nicht nur das. Wir alle sind verpflichtet, dafür zu sorgen, daß der Vorsprung, den wir besitzen, sich nicht verkleinert, sondern daß er ständig noch größer wird. Dies ist kein Problem des Kapitals, sondern ausschließlich ein Problem der Arbeit und damit unseres Willens und unserer Fähigkeiten.

Der Führer in seinem Rechenschaftsbericht über den Balkankrieg am 4. Mai

Die Sauerstoffflasche und ihre Behandlung

Von Gewerberat Dipl.-Ing. Z weiling, Duisburg

In meiner Abhandlung: „Vorsicht! Gas!“ in Nr. 1 der Wertszeitung vom 10. Januar 1941 hatte ich mich mit den Gefahren des Kohlenoxyds beschäftigt. Ein anderes Gas, das wir sehr viel in der Hüttenindustrie benötigen, ist der Sauerstoff. Im Gegensatz zum Kohlenoxyd, das schon in kleinen Mengen tödlich wirkt, können wir den Sauerstoff, der in freiem Zustand ungefähr 21 Prozent vom Volumen der Luft einnimmt, in unserem Leben nicht entbehren. Sauerstoff ist in der Mehrzahl aller Körper enthalten und bildet dem Gewicht nach den Hauptbestandteil des Wassers, von welchem er $\frac{8}{100}$ beträgt. Auch im Tier und Pflanzenleben spielt er eine große Rolle. Er ist ebenso wie Kohlenoxyd ein farb-, geruch- und geschmackloses Gas, im Gegensatz zu diesem aber nicht giftig. Der Sauerstoff selbst ist nicht brennbar, unterhält aber die Verbrennung in hohem Maße. Alle brennbaren Körper verbrennen in ihm mit sehr großer Lichtentwicklung.

Sämtliche Explosionen werden durch den Sauerstoff verursacht, da er erst den brennbaren Gasen die Fähigkeit zu explodieren verleiht. Die Hauptgefahr des Sauerstoffes besteht also darin, einen entstandenen Brand zu vergrößern, schwer verbrennliche Stoffe leicht verbrennlich und verbrennliche Gase und Dämpfe explosiv zu machen.

Der reine Sauerstoff wird in den Hütten zum Schweißen, Schmieden, Öffnen von Sticlöchern am Hochofen und im Martinwerk sowie zu Versuchen im Laboratorium benötigt. Hierzu wird er bei einem Druck bis zu 150 Atmosphären in Stahlflaschen geliefert. Wie wichtig es ist, daß diese allgemein bekannten Gasflaschen sorgsam behandelt werden, ist daraus ersichtlich, daß sie regelmäßigen Prüfungen durch Sachverständige unterzogen werden. Vor Inbetriebnahme erfolgt eine Abnahmeprüfung und später mindestens alle fünf Jahre eine Nachprüfung. Diese Daten kann jeder auf dem Hals der Flasche eingeschlagen vorfinden. Verwechslungen von Sauerstoffflaschen mit Flaschen für Wasserstoff oder Acetylen können sehr schwerwiegende Folgen haben. Aus diesem Grunde ist vorgeschrieben, daß die Flaschen in einer bestimmten Farbe gestrichen sind oder zumindest einen Ring in dieser Farbe tragen. Diese Farben sind für Sauerstoff blau, Wasserstoff rot und Acetylen gelb.

Die Lieferung des Sauerstoffes an die Verbraucherschaft erfolgt in diesen Stahlflaschen; nur selten stellen große Werke in Sauerstoffgewinnungsanlagen selbst reinen Sauerstoff her und füllen ihn auf Flaschen ab.

Die Arbeitskameraden sind sich meistens dessen nicht bewußt, daß Beschädigungen der Flaschen erhebliche Unfälle hervorrufen können. Beim Transport muß daher äußerste Vorsicht gewahrt werden. Eine gefüllte Flasche kann beim Sturz sehr leicht explodieren. Aber auch die leeren Flaschen müssen unfallsicher aufgestellt werden. Leider findet man immer wieder in allen Werken zahlreiche unsichere Flaschen. Wenn man dann pflichtgemäß auf diese Ungeheuerlichkeit hinweist, muß man noch hören: „Was kann schon passieren, wenn

eine leere Flasche umfällt.“ Ganz abgesehen davon, daß auch eine umstürzende leere Flasche schwere Körperverletzungen verursachen kann, muß man in Erwägung ziehen, daß etwaige dabei entstehende Beschädigungen bei oder nach der nächsten Füllung zur Flaschenexplosion führen können.

Zweckmäßig ist es, in den Lagern für volle und leere Flaschen getrennte Umwehungen zu schaffen, so daß ein Umstürzen unmöglich ist. An den Arbeitsplätzen, ganz gleich, ob auf der Bühne des Martinwerkes oder im Laboratorium, stellt man die benötigten Flaschen an geschützten Stellen auf und sichert sie gegen Umstürzen durch eine Schelle oder Kette. Sehr beliebt, aber streng zu untersagen, ist das Anbinden mit Draht; dies ist besonders gefährlich, wenn der Draht um das Flaschenventil geschlungen wird. Am Hochofen, in den Stahlwerken und an den Walzenstraßen empfiehlt es sich, den Aufstellungsort so zu wählen, daß die Flaschen wegen Explosionsgefahr nicht zu großer Hitze ausgesetzt sind. Besondere Kammern mit einer Öffnung in der Tür für den Führungsschlauch haben sich gut bewährt. Vor starker Kälte sind die Flaschen ebenfalls zu bewahren. Bei Gebrauch an verschiedenen Stellen sollen die fahrbaren Gestelle, die eine sichere Befestigung und einen bequemen und ungefährlichen Transport ermöglichen, verwandt werden. Bei Bauten oder Reparatur soll die Flasche möglichst auf dem Boden des Arbeitsraumes aufgestellt und das Gas den Arbeitsplätzen durch genügend lange Schlauchleitungen zugeführt werden. Es ist aber darauf zu achten, daß die Schlauchleitung nicht gedrückt wird oder in den Arbeitsbereich eines Kranes kommt. Durch den letzteren Fall wurde ein Gerüst zum Absturz gebracht, wobei ein Arbeitskamerad den Tod fand. Streng verboten ist der Transport von Flaschen mittels Kranmagnetes.

Noch ein Wort zur Bedienung der Flaschen. Öl und Fett sind die größten Feinde reinen Sauerstoffes und können in geringsten Mengen Brände und Explosionen verursachen. Daher müssen sie von Armaturen und Dichtungen ferngehalten werden. Die in Gebrauch befindlichen Manometer müssen vollkommen fett- und ölfrei sein und sollen einen dementsprechenden Vermerk tragen; das gleiche gilt vom Druckminderventil, das wegen der Gefahr des Funken Schlagens nicht aus Eisen sein darf. Da Verwechslungen von Flaschen- und Druckminderventilen große Gefahr bringen können, ist bei Sauerstoff Rechtsgewinde mit einem Durchmesser von 26,2 Millimeter und bei Wasserstoff Linksgewinde mit Zapfendurchmesser von 21,8 Millimeter vorgeschrieben. Das Druckminderventil hat den Zweck, das Flaschengas auf den erforderlichen Arbeitsdruck heruntorzubringen. Vor dem Aufschrauben dieses Ventils läßt man zweckmäßig zunächst etwas Gas ausströmen, um Rost und Schmutz zu entfernen. Um das Druckminderventil vor stoßweiser Beanspruchung zu bewahren, öffnet man es ein wenig, ehe man das Flaschenventil öffnet. Dies führt man langsam aus. Es genügt eine ganze oder höchstens zwei Umdrehungen des Handrades; man kann dann das Ventil im Gefahrenfalle schnell wieder schließen, was man auch nach Beendigung der Arbeit nicht vergessen darf.

Eine gefährvolle Arbeit ist das Auftauen von Ventilen. Daher muß man ein Einfrieren möglichst vermeiden. Ist dies aber trotz der Vorsichtsmaßnahmen geschehen, so darf zum Auftauen keineswegs eine offene Flamme benutzt werden. Mit heißem Wasser oder Sandsack, gegebenenfalls mit Dampf, muß diese Arbeit vorsichtig vorgenommen werden.

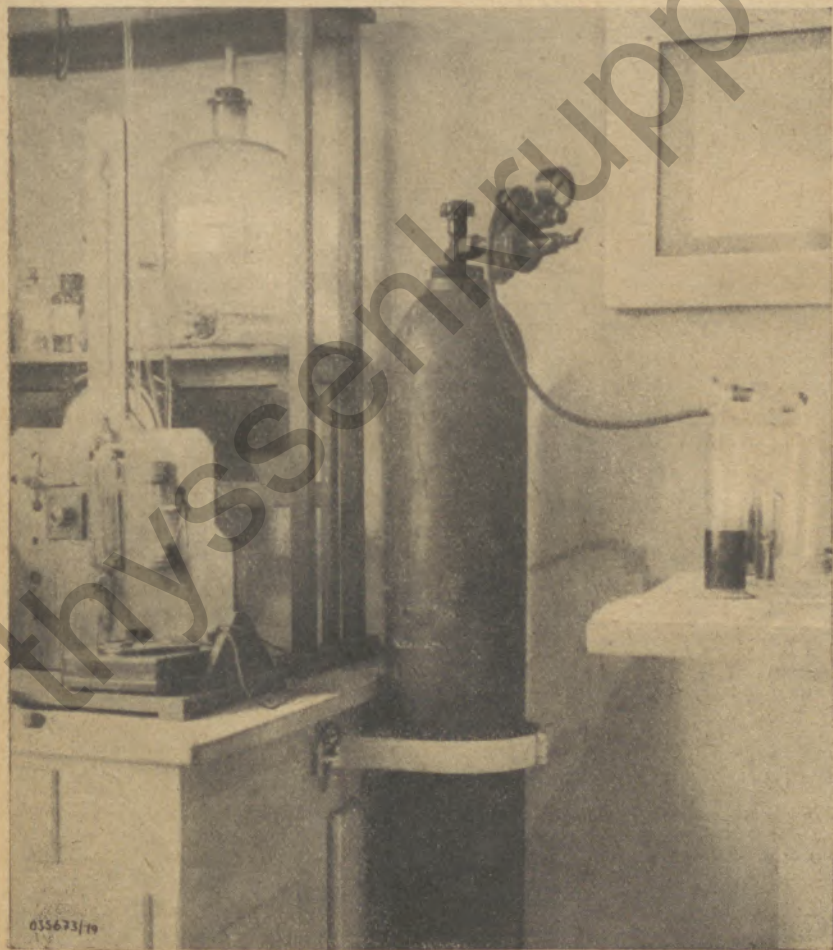
Nach dem Entleeren einer Flasche muß das Verschlussventil geschlossen und die Schutzkappe aufgeschraubt werden, was leider oft unterbleibt. Haben sich an einer Flasche Schäden gezeigt, so ist bei Rückgabe der Vermieter auf die Unbrauchbarkeit der Flasche aufmerksam zu machen.

Dies sind im wesentlichen die Punkte, die bei Transport und Gebrauch von Sauerstoffflaschen beachtet werden müssen. Nach menschlichem Ermessen sind bei Befolgung der Vorschriften Unfälle soweit als möglich ausgeschaltet.



Aufn. (2): Werkphoto

Vorschriftsmäßig gesicherte Sauerstoffflaschen in einem Produktionsbetrieb



Eine praktische und gut aussehende Befestigung der Sauerstoffflasche im Laboratorium

Front und Heimat

Ehrenvolle Auszeichnungen

Gefreiter Dr. Jsselhorst (Kostenabteilung der AG.) wurde wegen besonderer Tapferkeit im Kampfe gegen die englische Insel mit dem Eisernen Kreuz II. und I. Klasse ausgezeichnet. Ferner erhielt Unteroffizier Willi Bein (Geschäftsbuchhaltung) das Eisene Kreuz II. Klasse.

Wir gratulieren herzlich!

Grüße aus dem Felde schicken:

Thyssenhütte: Gefreiter Rolf Nidje (Kostenabteilung), Soldat Wilhelm Harde (Magazinverw.), Gefreiter Heinrich Ossowicki (El. Betr. 1), Gefreiter Wilhelm Annas (El. Betr. 1), Oberschütze Heinrich Schuh (E. B. B.), Oberjäger Jan Kujawa (Walzendreherei), Flieger Matthias Puli (Walzw. 1), Gefreiter Joh. Schier (Zur. 3), Feldwebel Striefler (EBB.), Soldat Hermann Füllich (ZTA.), Soldat Heinrich Röske (Vochartenabtlg.), Oberschütze Heinrich Hagemann (Sportlehrer), Gefreiter Herbert Bröder (Buchh.), Hauptfeldwebel Oster (Lieferabtlg. Bahnverf.), Soldat Siegfried Eslinka (Steinfabr.), Unteroffizier Sonneborn (Lieferabtlg. Bahnverf.), Gefreiter G. Hellmer (Ho.), Gefreiter Josef Florek (Ho.), Unteroffiz. Werner Wies (Auftragsw.), H.-Oberkan. Wilhelm Ehm (Martinw. 2), Gefr. Franz Glosmeier (Zur. 1), Soldat Rudolf Collet (Blechwalzwert), Gefr. Johann Liehmann (We. Ho.), Soldat Hans Versch (Auftragsw.), Gefr. Ed. Krause (EBB.), Gefr. Welskopf (Abnahme), Obergefr. Karl Klam (Zur. 4/5), Gefr. Paul Homann (EBB.), Flieger W. Liehke (Masch.-Betr. 2), Gefr. Friedrichowiski (Blechwalzw.), Gefr. Gerhard Busch (Zur. 4), Soldat Bolesl. Dzifoski (Walzwerk 1), Oberschütze Walter Böddicker (Stoffw.), Polizeiwachtm. d. R. Fr. Rudtag (Zur. 1), Soldat Anton Distler (Bahnmeisterei 1), Gefr. Heinz Hartmann (Masch.-Betr. 1), Gefr. Karl Hesse (Blockhobelwerkst.), Gefreiter Walter Giese (EBB.), Soldat Walter Deck (Rutschenbau), Obergefr. Paul Wagner (EBB.), Gefr. Karl Haarmann (Ho.), Arbeitsmann Albert Rölke (Zur. 5), Gefr. Wilhelm Preuß (M.-Betr. Ho.), Soldat Th. Kierzel (Martinw. 1), Soldat Heinrich Jofski (Zur. 4/5), Unteroffizier Albert Rehwinkel (Zur. 4/5), Unteroffizier Willy Weber (Feineisenwalzwerk 3), Oberleutnant Hans Wendt (Wärmest.), Gefr. A. Limprecht (Walzw. 1), Pionier Bernh. Cyhauer (Zur. 2), Soldat Alex Nasret (EBB.), Unteroffizier Fritz Volk (Hafen), Gefr. R. Hartlieb (EBB.), Gefr. Karl Werner (Bearb.-Werkt.), Soldat Ludwig Gietl (EBB.), Soldat A. Abels (El. Betr. 1), Soldat Johann Raczor (Zur. 2), Oberschütze Josef Mamet (Zur. 1), Hauptgefr. A. Krause (EBB.), Soldat Karl Blaskewitz (Zur. 4), Flieger Theo Kulpe (Bauabtlg.), Gefr. Ewald Franssen (El. Betr. 1), Soldat Alfred Kirschner (Stoffw.), Obergefreiter Alex Hillmann (Kostenabtlg.), Obergefr. Heinr. Spelleken (EBB.), Flieger Anton Nawrot (Walzwerk 1), Gefr. Heinr. Friedrichs (ZTA.), Soldat Hans Lacum (Ausbildungsw.), Soldat Joh. Dybowski (WB. 1), Gefr. A. Roswalski (El. Betr. 1), Soldat Hermann Häger (Einkauf), Unteroffiz. Bernh. Eischeid (Rev.-Abtlg.), Gefr. S. Kleinschmidt (EBB.), Hauptgefr. H. Sieger (EBB.), Gefr. Willi Eich (Ho.), Soldat Otto

Fliegel (Masch.-Betr. 2), Hauptgefr. Otto Distelkamp (EBB.), Gefr. R. Zapf (Bearb.-Werkt.), Flieger B. Dillinger (Zur. 3), Junker W. Gutberlet (Unfallw.), Soldat R. Kehr (Gaszent.), Soldat Herm. Küsters (Thomasw.), Arbtsm. Franz Solczak (Zur. 4), Schütze Paul Lange (Walzendr. 1), Soldat W. Böttinger (Zur. 5), Schütze Wilh. Faust (Zur. 3), Schütze H. Müßig (Ho.), Gefr. Hans Akesberger (El. Betr. 1), Soldat Karl Haas (Mech. Werkst. 1), San.-Soldat Herm. Wennmann (Labor.), Soldat Th. Durski (Blechwalzw.), Gefr. Grzywniski (Walzw. 3), Arbeitsmann Hans Linke (Schraubenfabr.), Soldat Hans Jordan (Zur. 2), Gefr. Franz Arndt (EBB.), Gefr. Walter Knebel (Walzwerk), Flieger Ernst Fischer (Steinfabr.), Gefr. Val. Jakobs (Zur. 3), Obergefr. Ponczinski (Zur. 2), Obergefr. Adolf Kiegler (Masch.-Betr. Ho.), Soldat Johann Blajet (Masch.-Betr. Ho.), Sold. Karl Fällner (Zur. 1), Schütze Br. Switlik (Blechwalzw.), Gefr. Joh. Kopiski (EBB.), Soldat Josef Gies (Hafen Schmelzern), Unteroffiz. Erich Zapfe (Lohnb.), M.-A.-Maat Jos. Ziegelmeier (El. Betr. 1), Gefreiter Janosch (Stoffw.), Obergefr. Hochrebe (EBB.), Gefr. Gerhard Hegmanns (Zur. 1), Soldat Karl Raminjki (Walzw. 1), Oberschütze Johann Berg (Ho.-Schmelzbetr.), Uffz. Alfons Wojcienowski (Masch.-Betr. 2), Gefreiter Jakob Rüpper (El. B. 1), Gefr. Wilh. Dietrich (Zur. 2), Gefreiter Fritz Röttgen (Zur. 5), Soldat Joh. Jasinski (Betriebswirtsch. und Gärtnerei), Soldat Alf. Burger (EBB.), Gefr. Ernst Eberhardt (EBB.), Gefr. Heinrich Thomas (Geschäftsb.), Obergefreiter Heinrich Stiebing (Geschäftsb.), Unteroffizier Willi Bein (Geschäftsb.), Obergefr. R. Kamin (Geschäftsb.).



Aufn. (2): Scherl-Bilderdienst
Die Männer an den Flakgeschützen konzentrieren ihre besondere Aufmerksamkeit auf den Himmel, damit ihnen kein feindlicher Angriffsversuch entgeht

(Stoffw.), Soldat Josef Köllner (Preßw.), Gefr. Joh. Dörnemann (Masch.-Betr.), Unteroffizier Loeffert (Werkstschuk), Gefreiter Willi Heinen (Blockstr. 2), Obergefr. Haarmann (Ho.), Obergefreiter Wojtkowiak (Martinw.), San.-Gefr. Franz Arns (Drillbetr.), Obergefreiter Friedrich Hansen (Abnahme), Uffz. Bükler (Lehrwerkst.), H.-Schütze Karl Wieland (Masch.-Betr.), Uffz. Wilhelm Knüferrmann (EBB.), Gefr. Ferd. Lauten (Ho.-Schmelzbetr.), Gefr. Gustav Viermann (Bauabtlg.), Gefr. Thomas Ecl (Masch.-Betr.), Artl.-Maat Peter Karp (Werkstschuk), Soldat Willi Margenburg (El. Betr.), Soldat Heinz Bemedn (Pukerei), San.-Uffz. Alf. Glierl (Masch.-Betr. Ho.), Obergefr. Anton Zendro (Zur. 4).

Hochöfen-Hüttenbetrieb: Hauptmann Kalabinski (Krankenkasse), Soldat Willi Berger (Ho.-Schmelzbetr.), Soldat A. Mlodn (Sinteroi), Uffz. Herm. Bergmann (Masch.-Betr.), Gefr. A. Dongmann (Ho.-Schmelzbetr.).

Niederrheinische Hütte: Hauptmann Daniels (Hochöfen und Nebenanlagen), Oberleutnant Jandke (Labor.), Gefr. Fritz Schumacher (Grobblech), Pol.-Wachtm. Gert Hüsch (Walzw.), Gefr. Fritz Kiefer (El. Betr.), Gefr. Joh. Papke (Ba.), Uffz. Hochmuth (Walzw.), Flieger G. Jung (Walzw.), Gefr. Wilh. Bernhards (420er Straße).

Führerbesuch

Durch tiefen Sand im Sonnenbrand
da läßt sich schlecht marschieren,
wie wird doch der Tornister schwer
den müden Grenadieren.

Da horch, es tönt ein Ruf und dröhnt
wie Wettersturm erbrausend:
Der Führer kommt, der Führer kommt! —
aufjubelnd all die Tausend.

Hei, wie das packt und bringt in Takt
und fährt durch Herz und Glieder.
Ein Hurra schallt mit Allgewalt,
und donnernd hallt es wider.

Uffz. Otto Meißner (Walzwerk 1, Th.)

Aus der Betriebsportgemeinschaft Niederrheinische Hütte

Vom Kanusport

Der Tag des Deutschen Kanusports wurde auch von unserer Kanu-
abteilung am 27. April 1941 feierlich begangen, und die Boote wurden nach
langer Winterruhe erstmalig wieder zu Wasser gelassen. Wenn auch das Wetter
gerade nicht sehr günstig war, so tat dies doch der Veranstaltung keinen Abbruch,
denn eine stattliche Zahl Kanuten und Kanutinnen hatte sich eingefunden.

Der Obmann der Abteilung, Kamerad Thoen e, wies in einer kurzen Feier-
stunde auf die Bedeutung des Tages hin und gedachte der Kameraden an der
Front sowie der auf dem Felde der Ehre Gefallenen. Er ermahnte alle, sich ihrer
würdig zu zeigen und mitzuarbeiten an der körperlichen Ertüchtigung unseres
Volkes.

Unsere Wedauanlage würde in Kürze mit Unterstützung der Firma ein
anderes Aussehen erhalten und sich demnächst in vorbildlicher Verfassung präsen-
tieren, hierzu müßten jedoch alle mit Hand anlegen.

Mit einem Sieg-Heil auf Führer und Vaterland schloß Kamerad Thoen e
seine Ansprache.

Dann wurden die Boote ihrem Element übergeben, und das eigentliche An-
paddeln begann mit einer Rundfahrt aller Boote auf den Wedauseen. Im
Anschluß hieran fand im Bootshaus ein frohes Beisammensein bei
Kaffee und Kuchen statt, wobei Betriebsportwart N i e s t e n d i e t r i c h die An-
wesenden begrüßte. Er beglückwünschte die Abteilung zu ihrer beginnenden
Sportsaison und dankte allen Kameraden für die geleistete Winterarbeit.

Bogen

Die Bogabteilung der Niederrheinischen Hütte zählte bis
zum Ausbruch des Krieges zu den stärksten Bogenvereinen Duisburgs. Seit Beginn
des Krieges mußten nach und nach alle Seniorenkämpfer zeitweilig ausscheiden,
so daß die Abteilung vor einem Nichts stand. Inzwischen ist es der aufmerksamen
Abteilungsführung gelungen, die vorhandenen Nachwuchskräfte soweit heranzu-
bilden, daß sie nunmehr an die Öffentlichkeit treten konnten. In den letzten Mo-
naten wurden bereits eine Reihe Kämpfe mit fast ausschließlich jugendlichen
Bogern durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Kämpfe waren überragend und ein
Beweis dafür, daß die Abteilung in der Nachwuchsfrage den richtigen Weg ein-
geschlagen hat. Nachstehend lassen wir einige Ergebnisse der letzten Kämpfe
folgen:

Am 2. Februar 1941 in Duisburg gegen Bergbau Hamborn 9:7 gewonnen,
am 16. März 1941 in Duisburg gegen S.M. Rheinhausen gewonnen,
am 30. März 1941 in Duisburg gegen Oberhausen 8:6 gewonnen,
am 11. April 1941 in Duisburg gegen Thyssenhütte 10:2 gewonnen,
am 26. April 1941 in Duisburg gegen S.M. Moers 8:8 unentschieden.

Für den 26. April 1941 hatte es die Abteilung unternommen, die zur Zeit
stärkste Jugendstaffel des Bezirks, die S.M.-Standarte 193, Abteilung
Moers, zu verpflichten. Die Veranstaltung stieg im ständigen Ring des
Burg hofs in Hochfeld. Unter der vorzüglichen Leitung des Kameraden
Bruck, Oberhausen, als Ringrichter, widelten sich die Kämpfe wie
folgt ab:

Die Papiergewichtler Seel, N.H., und Schneider, S.M., kämpften ohne
Wertung. Im Fliegengewicht mußte Deuse, N.H., nach harten Runden dem
Gebietsmeister Leyten, S.M., den Punktsieg überlassen. Weiter erreichte im
Fliegengewicht Zender, N.H., gegen Malter, S.M., nach hervorragendem
Kampf ein Unentschieden. Im Federgewicht schlug Kirschen, N.H., Bon-
gards, S.M., bereits in der ersten Runde entscheidend, seine Klasse somit erneut
unter Beweis stellend. Im Weltergewicht gelang es Weinand, N.H., den
starken Brack, S.M., knapp nach Punkten zu besiegen. Auch Stops, N.H., ge-
lang es, gegen den erstklassigen Schneider, S.M., einen vielbejubelten Sieg her-
auszuholen. Schäfer, N.H., konnte sich infolge verletzten Daumenknochens nicht
so entfalten, wie wir es von ihm gewöhnt sind und verlor infolgedessen auch ein-
wandfrei. Eide Müller, N.H., vermochte gegen den besten Mann der Stan-
darte Diederichs ein Unentschieden zu erzielen. Im Schluslkampf der Veran-
staltung gelang es Ludwig, N.H., gegen den routinierten Terschüren,
S.M., über die Runden zu kommen, was für ihn unbedingt einen Erfolg darstellt,
denn schließlich ist Terschüren S.M.-Reichssieger. Endergebnis 8:8 und damit für
die junge Hüttenstaffel ein voller Erfolg.

Unsere Jubilare

Bierzigjährige Arbeitsjubiläen



Schmied
Arnold
Kemplen
Walzenbreh.
Th.
29. 4. 41



Pressenrichter
Janas
Baras
Jur. 2
Th.
1. 5. 41



Lok.-Führer
Heinrich
Laubert
M.B.
S.R.M.
28. 5. 41



Bunkerfmann
Thomas
Hogsjinsti
Hochhofen
Th.
30. 5. 41

Fünfundzwanzigjährige Arbeitsjubiläen



1. Schmied
Valentin
Mrowinski
Stahlwerk
M.B.
12. 4. 41



Schlosser
Richard
Horst
Eisenfont. We.
M.B.
23. 4. 41



Dreher
Hermann
Hesselmann
Hafen
Th.
2. 5. 41



Maschinist
Wilhelm
Kamberg
M.B.
S.R.M.
2. 5. 41



Maschr.-Wärter
Heinrich
Eidvonder
M.B. Kraftb.
S.R.M.
2. 5. 41



Vorarbeiter
Anton
Berrens
Walzwerk
S.R.M.
3. 5. 41



Elektromont
Friedrich
Pieper
El.-Zentr.
Th.
3. 5. 41



Zimmerer
Heinrich
Pieperhoff
Bauabteilung
Th.
6. 5. 41



Maschinist
Rudolf
Danner
M.B. Ho.
S.R.M.
6. 5. 41



Schlosser
Julius
Petrich
E.B.
Th.
8. 5. 41



Apparatenw.
Jakob
Weder
Ho.
Th.
12. 5. 41



Kranführer
Otto
Kahle
M.B.
S.R.M.
12. 5. 41



Heilbiener
Karl
Stierenberg
Krankenlaffe
S.R.M.
13. 5. 41



Locher
Roman
Kofelsh
Jur. 1
Th.
15. 5. 41



Rang.-Mstr.
Johann
Kofelsh
E.B.
Th.
15. 5. 41



Schlosser
Wilhelm
Hoy
El.-Hauptwerkst.
Th.
15. 5. 41



[Berjanbangesf.
Friedrich
Laumann
S.M. Bahnver.
Th.
16. 5. 41



[Masch.-Richtg.
Friedrich
Daus
Jur. 1
Th.
17. 5. 41



Schlosser
Wilhelm
Kollmann
El.-Zentr.
Th.
18. 5. 41



2. Wärmer
Theodor
Kofelsh
Niederschwalzw.
Th.
18. 5. 41

Jubilarehrung der Zelle 4

In einer würdigen Feierstunde ehrten die Arbeitskameraden der Zelle 4,
Kraftanlagen der Thyssenhütte, ihre beiden Jubilare Meister Her-
mann Glashörster (Gaszentrale) und Hilfsarbeiter Karl Hübner (Platz-
betrieb), die auf eine vierzigjährige Dienstzeit bei unseren Werken zurückblicken
konnten. Die Zellengesangabteilung leitete die im festlich geschmückten
Vortragsraum der Zelle durchgeführte Feier mit einem wohl gelungenen Lied-
vortrag ein. Hierauf ehrte Obering. Goerd t die beiden Jubilare in herzlicher
Ansprache. In seinen Ausführungen hob der Redner hervor, daß sie stets in vor-
bildlicher Weise ihre Pflicht im Betrieb erfüllt hätten. Mit dem Dank der
Werksleitung für diese langjährige Pflichterfüllung verband Obering.
Goerd t abschließend die besten Wünsche für das weitere Wohlergehen beider Ju-
bilare. Die Glückwünsche der Gefolgschaft übermittelte Betriebszellenobmann
Straß. Umrahmt wurden die Ansprachen von Darbietungen der Zellengesang-
abteilung unter Leitung von Willy Dießing. Für die zahlreichen Ehrungen
und Geschenke dankten die Jubilare herzlich..
Gi.



Aufn.: Werkphoto

Die Jubilare im Kreise der Vorgesetzten und Arbeitskameraden

Familiennachrichten

Thyssenhütte

Verwaltung: Geburten: Ein Sohn: Kurt Schulte-Berge, Wilhelm Loh. Hochöfen: Geburten: Ein Sohn: Fritz Arndt. Walzwerk I: Eheschließungen: Arnold Arndt. Geburten: Ein Sohn: Otto Kreutchen. Sterbefälle: Sohn von Wilhelm van de Straat. Zurihtung I: Sterbefälle: Ehefrau von Konrad Beder, Sohn von Andreas Jamiszewski. Zurihtung II: Eheschließungen: Felix Maciaszek. Geburten: Ein Sohn: Karl Beder. Eine Tochter: Johann Krzysalewski. Zurihtung V: Geburten: Ein Sohn: Johann Pallerberg. Walzwerk II: Geburten: Ein Sohn: Josef Kuchhoff. Eine Tochter: Gerhard Brünken. Sterbefälle: Sohn von Johann Denkwitz. Hochöfen-Werkstatt: Geburten: Ein Sohn: Josef Schmitz. El. Zentr. u. Stromvertlg.: Sterbefälle: Ehefrau von Karl Schumann. Elektr. Hauptwerkstatt: Eheschließungen: Josef Schaaf. Werkstatt I: Eheschließungen: Wladislaus Wasielewski. Maschinenbetrieb I: Geburten: Eine Tochter: Silvester Jodziaszek. Elektrobetrieb I: Geburten: Ein Sohn: Johannes Wolters. Elektrobetrieb II: Geburten: Ein Sohn: Josef Weidenbruch. Bauabteilung: Geburten: Ein Sohn: Friedrich Sterl. Eine Tochter: Theophi Urbanke. Eisenbahn: Geburten: Ein Sohn: Peter Anis. Eine Tochter: Leo Wolfs. Gasen: Eheschließungen: Hugo van den Boom. Eisenbahn-Werkstätte: Eheschließungen: Karl Hartmann. Geburten: Ein Sohn: Josef Thaeren, Albert Diez, Wilhelm Kempen. Eine Tochter: Heinrich Haack. Abnahme: Eheschließungen: Heinrich Harlos.

Hütte Ruhrort-Meiderich

Martinwerk: Eheschließungen: Friedrich Schiersch. Maschinenbetrieb: Eheschließungen: Georg Uhl. Geburten: Ein Sohn: Johann Bauer, Peter Bauer, Heinrich van Barnevelb. Sterbefälle: Ehefrau von Heinrich Hude. Hauptwerkstatt: Geburten: Ein Sohn: Robert Frings. Walzwerk: Eheschließungen: Wilhelm Berns. Geburten: Eine Tochter: Josef Ziegler. Elektrobetrieb: Geburten: Ein Sohn: Heinrich Jntveen, Wilhelm Ingenhoff. Eine Tochter: Mathias Jonken. Thomaswerk: Eheschließungen: Otto Streich. Geburten: Ein Sohn: Franz Kreufels jr. Chem. Laboratorium: Geburten: Eine Tochter: Hermann Bennemann. Preßwerk: Geburten: Eine Tochter: Johann Schumacher, Aloisius Jörg. Sterbefälle: Sohn von Wilhelm Nymann. Mech. Werkstatt: Geburten: Eine Tochter: Heinrich Koch. Hochöfen: Geburten: Eine Tochter: Johannes van Winßen. Thomas-Schlackenmühle: Geburten: Eine Tochter: Johann Ridderz.

Niederrheinische Hütte

Maschinenbetrieb: Geburten: Eine Tochter: Paul Kleinwegen. Sterbefälle: Ehefrau von Wilhelm Boose. Hochöfen: Geburten: Ein Sohn: Johann Geyhermann. Eine Tochter: Johann Mid. Walzwerk: Eheschließungen: Johann Sturm. Wärme- stelle: Geburten: Ein Sohn: Karl Franken. Bauabteilung: Eheschließungen: Josef Günther. Hütte Vulkan: Geburten: Ein Sohn: Albert Jung. Eine Tochter: Anton Wroblewski.

Hochöfen Hüttenbetrieb

Hochöfen: Eheschließungen: Emil Kaschlun. Sterbefälle: Sohn von Heinrich Jansen. Maschinenbetrieb: Geburten: Eine Tochter: Wilhelm Brauers. Sinterei: Geburten: Ein Sohn: Johann Wasser. Werkshuß: Eheschließungen: Josef Kesseboom. Elektr. Werkstatt: Geburten: Ein Sohn: Eberhard Caspers.

Weitgehende Wünsche für den Feierabend

weiß die Werkbücherei mit ihren 20000 Bänden allen Gefolgschaftsmitgliedern und ihren Familienangehörigen zu erfüllen.

Neuaufnahmen werden während der Ausleihstunden getätigt, und zwar in der

Hauptstelle Hamborn, Franz-Lenze-Straße 3 (frühere Kasinostraße): montags, mittwochs und freitags von 11 bis 12 Uhr und von 16 bis 18.30 Uhr; in der

Nebstelle Meiderich (gegenüber Tor 5): dienstags und donnerstags von 15.30 bis 17.30 Uhr und sonnabends von 10 bis 12 Uhr; ferner in der

Nebstelle Niederrheinische Hütte (Verbindungsstelle Wörthstraße): dienstags und freitags von 16 bis 18 Uhr.

Die nächste Ausgabe der Werkszeitung erscheint am 13. Juni 1941

Wohnungstausch

Biete: Schöne Drei-Zimmer-Wohnung mit elektrischem Licht und Kochgas. Badezimmer mit Badesofen, zwei Kellern und Hausgarten. Miete 29 Reichsmark.
Suche: Drei- bis Vier-Zimmer-Wohnung in Hamborn oder Margloh.

Heinrich Jager, Beederwerth, Münstereifeler Straße 6.

Herausgeber: August Thyssenhütte A.-G., Duisburg-Hamborn, in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Arbeitspädagogik und im Einvernehmen mit der Deutschen Arbeitsfront. — Verantwortlich für den Inhalt: Prokurist Eduard Hüster, i. V.: Schriftleiter Theo Meiser, beide Hamborn. — Zuschriften sind unmittelbar an die Schriftleitung der Werkszeitung der August Thyssen-Hütte A.-G. in Hamborn, Franz-Lenze-Straße 3, zu richten. — Nachdruck von Bild und Text nur mit Genehmigung des Herausgebers gestattet. — Druck: Droste Verlag und Druckerei KG., Düsseldorf, Pressehaus. — Erscheinungsweise vierzehntätig.



Aus dem Kreise unserer Gefolgschaft starb den Helbentod für Führer und Reich

Obergefreiter Karl Windhäuser

1. Verlager in der Zurihtung V unserer Thyssenhütte, gefallen im April 1941 im Alter von 25 Jahren

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

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

Unsere Toten

Wir beklagen das Ableben folgender Gefolgschaftsmitglieder:

Jakob Saat

Obermeister im Martinwerk I der Thyssenhütte, seit 1. Oktober 1931 nach vierunddreißigjähriger Tätigkeit im Ruhestand
† 1. Mai 1941 im Alter von 73 Jahren

Gustav Brunte

Schlackenlader im Martinwerk II der Thyssenhütte,
† 26. April 1941 nach sechzehnjähriger Dienstzeit
im Alter von fast 45 Jahren

Ludwig Rappes

Schmelzer im Martinwerk II der Thyssenhütte,
† 30. April 1941 nach achtzehnjähriger Dienstzeit
im Alter von 36 Jahren

Franz Dzialkowsky

Borarbeiter in der Hochöfenwerkstatt der Thyssenhütte,
† 22. April 1941 nach zweiundzwanzigjähriger Dienstzeit
im Alter von 42 Jahren

Hugo Köhler

Schlosser im Elektrobetrieb I der Thyssenhütte,
† 21. April 1941 nach zweijähriger Dienstzeit
im Alter von 36 Jahren

Louis Volte

Sattler im Maschinenbetrieb der Hütte Ruhrort-Meiderich,
† 19. April 1941 nach dreiundzwanzigjähriger Dienstzeit
im Alter von 63 Jahren

Wilhelm Wolfski

Stoffwärter in der Abt. Stoffwirtschaft der Hütte Ruhrort-Meiderich,
† 11. April 1941 nach fünfjähriger Dienstzeit
im Alter von 39 Jahren

Karl Schreiber

Maschinist im Maschinenbetrieb Hochöfen der Niederrheinischen Hütte,
† 19. April 1941 nach siebenunddreißigjähriger Dienstzeit
im Alter von 63 Jahren

Paul Kruse

Pförtner beim Werkshuß Hochöfen Hüttenbetrieb,
† 6. April 1941 nach zweiundzwanzigjähriger Dienstzeit
im Alter von 45 Jahren

Ehre ihrem Andenken!