

WERKSTATT ZEITUNG

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE A.G.

DUISBURG-HAMBORN

15. JAHRGANG

NUMMER 10

17. JULI 1942

Nütze die Zeit — pflege die Arbeitsmittel!

Kein Land, kein Volk der Erde hat je so gewaltigen Kampf geführt, wie wir ihn heute um unseren Platz an der Sonne, um unsere Lebensrechte gegen die geballte Rüstung ganzer Kontinente und gegen die Weltverschwörung von Washington bis Moskau kämpfen müssen. Es ist ein Heldenkampf ohne Gleichen, in den eiserstarrten Ebenen Rußlands, im heißen Wüstenland Afrikas, auf den sturmgepeitschten Weltmeeren, in dem unendlichen Luftraum; hinter diesen stahlharten Fronten steht die unermüdlige, opferbereite Heimat. Hier schmiedet der deutsche Arbeiter emsig schaffend die besten Waffen für den Kampf, fördert der Bergmann Erz und Kohle aus tiefen Schächten, bestellt der Bauer seinen Acker für das tägliche Brot des deutschen Volkes, und alle, alle rühren die Hände, daß es an nichts fehle. Es ist eine Zeit ohne Beispielspiel. Der Gedanke, daß der Friede umso nachhaltiger und die künftigen Jahre umso reicher sein werden, je totaler der Krieg gewonnen wird, muß alle beherrschen. In dieser Zeit des Kampfes entscheidet die Tat, die Klarheit, ist kein Raum für Theorie und Phrasen. Das Mühsenswerte hat hinter dem Notwendigen, das Persönliche hinter dem Allgemeinen, das Formal-Schöne hinter dem Einfach-Zweckmäßigen zurückzutreten. Wenn alles dem Befehl des bestmöglichen Kriegseinsatzes unterstellt ist, dann werden wir auch bald den Sieg und den Frieden haben und in den Genuß der Güter der Erde gelangen, die uns eine feindliche Welt vorenthält.

Es ist ein Krieg der Technik, und deshalb hat der Führer uns Werkstätige der Rüstungsindustrie besonders dringend aufgerufen, nicht nur bestes Material zu erzeugen, sondern mehr als bisher den Grundlag der technischen wirtschaftlichen Vernunft (Rationalisierung), mit dem geringsten Zeitaufwand ein Höchstmaß an Leistung zu erzielen, in unserem betrieblichen Handeln durchzuführen. Seine ernste Mahnung, auf diese Weise das Kriegspotential durch eine bessere persönliche Leistung zu stärken, darf nicht ungehört verhallen. Wir müssen mehr leisten, die Stunde der Entscheidung fordert es, und wir können es auch, wenn wir hausälterlicher mit der Zeit umgehen.

Durchwandern wir einmal aufmerksam unsere Betriebe, die Hochöfen, Stahl- und Walzwerke, die Werkstätten und den Eisenbahnbetrieb, so werden wir finden, daß noch ein gut Teil der Zeit besser ausgenutzt werden kann. Gewiß bemüht sich jeder um eine gute Leistung. Es kann aber noch mehr erreicht werden, wenn die Arbeit gut vorbereitet und vorher genau überlegt wird, wie sie in möglichst geschickter Weise und kurzer Zeit ausgeführt werden kann. Eine solche sinnvolle Arbeitsvorbereitung muß noch mehr als bisher von jedem einzelnen zum Grundsatz seiner Arbeit erhoben werden, denn durch mehr und besseres Denken vor und bei der Arbeit können wir viele unnötige Handgriffe, zeitraubende Wege und manche Fehlerarbeit vermeiden, schonen wir also unsere Arbeitskraft und Betriebsmittel. Beides sind heute recht kostbare Güter in dem großen Ringen. Wie der Führer selbst, seine Offiziere und Soldaten vor einer Kriegshandlung alles genau, das Für und Wider jeder Einzelheit, die oft entscheidend sein kann, überdenken müssen, um das Ziel mit einem möglichst kleinen Aufwand an

Menschen und Material zu erreichen, so soll es auch in dem Betriebsleben unserer Hütte sein, so sollte es jeder halten, der eine Anordnung zu treffen oder sie auszuführen hat.

In jedem großen Industriewerk spielt die Arbeitsminute eine überragende Rolle in seinem Zeithaushalt, obwohl sie nur ein kleiner Bruchteil der Arbeitszeit eines Mannes ist. Wie leicht und

tig die Arbeit vom Erz bis zur Schiene. Die starke Beanspruchung der Betriebsmittel, der Maschinen, Werkzeuge, Kräne, Brücken, Lokomotiven erfordert daher auch eine ganz besondere Pflege. Das Nachlassen der Leistung einer Maschine ist in den meisten Fällen nur zum geringen Teil eine Folge der natürlichen Abnutzung, sondern vielmehr eine Frage ihrer

Behandlung. Wir wissen, daß eine Maschine kein totes Gebilde ist, sondern lebt, sogar reden kann, scharfsinniger und beweiskräftiger als mancher Mensch. Diese Sprache verstehen nicht viele, aber wer sie versteht, dem berichtet sie von der Pflege und Behandlung, die ihr zuteil wurde. In vielen Fällen führt sie bittere Klage. Sie berichtet aber nicht nur von sich selbst, sie schildert auch den Menschen, der mit ihr umgeht, der sie je nach Geschick und Können entweder nur bedient oder sie beherrscht. Sie lobt und tadelt seine Ordnungsliebe, seine Ueberlegung, seine Gewandtheit, seinen Fleiß, seine Aufmerksamkeit, sie spricht das Urteil über seinen Charakter. Die Menschen und Werkzeuge sind unter Reichtum im Gegenjag zum „Reichtum“ anderer Völker, dem Gold, das tot in dunklen Tresoren liegt. Es soll der Ehrgeiz, der ganze Stolz eines Maschinisten, eines Kranführers oder eines Schlossers sein, diesen Reichtum pfleglich zu behandeln und zu erhalten; er soll die Maschine aufmerksam und sachgemäß bedienen, sauber und in Ordnung halten und richtig schmieren. Er wird seine Freude daran haben. Auch der Mann in den Werkstätten kann durch sachgemäße Arbeit und gute Behandlung seiner jetzt schwer erziehbaren Werkzeuge und Werkzeugmaschinen ihre Leistung, Reparaturbedürftigkeit und Lebensdauer entscheidend beeinflussen.

Bei den Betriebsmitteln dürfen wir ein wichtiges nicht vergessen, das rollende Material, die Tausende von Reichsbahn- und Hüttenwagen, die durch unsere Hütte laufen, ent- und beladen werden. Viele davon haben Veranlassung, sich über die ihnen an den Ladestellen und beim Verschieben widerfahrene Behandlung zu beklagen und können an den Schäden zeigen, wie diese zustande kommen, meist durch Mangel an Umsicht und Ueberlegung. Jeden Tag müssen der Reichsbahn im Durchschnitt fünf beschädigte Wagen gemeldet werden. Das ist sehr peinlich und kostspielig, weil sie dem heute so

bitter notwendigen Wagenpark der Reichsbahn zur Instandsetzung kürzere oder längere Zeit entzogen werden müssen. Auch unsere Werkswagen würden gern eine bessere Behandlung sehen. Jeder von ihnen muß sich mindestens einmal im Jahre einer Reparatur unterziehen, die jedesmal mehr als 70 Arbeitsstunden im Durchschnitt erfordert. Nun wird es uns kein Kranführer, kein Rangierer oder sonst jemand, der mit den Eisenbahnwagen umgeht, übelnehmen, wenn wir ihn bitten, sie in Zukunft sachgemäßer und schonender als bisher zu behandeln. Er kann der Reichsbahn und uns dazu verhelfen, eine Menge Eisen und Holz zu sparen, die einem bessern Zweck dienen können. Auch mancher Schlosser, Dreher, Schweißer und Schreiner könnte mit wirklich notwendigen Arbeiten betraut werden und brauchte nicht Wagen auszubessern.

Wirtschaften heißt sparen und haushalten; jeder kennt die Bedeutung dieser Begriffe aus seinem privaten Familienhaushalt, so daß es nicht schwer



04-1876/2

Aufn.: Hoffmann

„Hochöfen“

Öelgemälde von Fritz Gärtner, München

schnell sind 10 Arbeitsminuten in der Schicht verstrichen, in jeder Arbeitsstunde nur eine winzige Minute! Das scheint nicht viel. Wenn aber Tausende von Gefolgschaftsmitgliedern daran beteiligt sind, so kommt doch am Ende ein beachtlicher Zeitverlust zustande, der für ein großes Werk sehr ins Gewicht fällt. Jeder kann sich diesen Verlust für die Gefolgschaft unserer Hütte leicht selbst ausrechnen. Wir sollten daher bei unserer Arbeit immer an diese verlorene Minute denken, die nie wiederkehrt, und an den Arbeitsausfall, der nicht wieder eingeholt werden kann.

Noch ein kurzes Wort zur Pflege der uns anvertrauten Betriebsmittel: Mehr pflegen und vorbeugen — weniger instandsetzen und ersetzen! Ein Hüttenwerk ist ein schwerer, rauher Betrieb, höllische Temperaturen, zyklische Kräfte wirken hier, und gewaltige Massen müssen bewegt werden, ganze Berge von Erz und Kohle, Eisen, Stahl und Schlacke; weit sind die Förderwege und vielgestal-

sein wird, das, was zu Hause eine Selbstverständlichkeit ist, auch im Betriebe am Arbeitsplatz nutzbringend anzuwenden: Nütze die Zeit und pflege deine Arbeitsmittel, zwei wichtige Grundfächer der technischen Vernunft. Ihr Ruf nach rationellem Denken und Handeln im großen wie im kleinen, in Zeit und Stoff, ergeht an alle, die im Betriebe schaffen, um den Ertrag der Arbeit zu steigern. Es geht nicht um Gewinn, sondern um das Höchstmaß der Versorgung unseres Volkes mit Wehr und Waffen.

Erfüll' dein Teil, sei auf dem Posten,
Selbstzucht und Treu' wölbt jeder Zukunft Dom.

Wie groß ist der Atlantik?

Mit rund 106 Mill. Quadratkilometer Fläche (genau genommen: 106 463 000) kommt der Atlantik hinter dem 179 Mill. Quadratkilometer großen Großen oder Stillen Ozean an zweiter Stelle. Europa, beide Amerika, Australien mit den Inseln und die Antarktis zusammen genommen sind etwa ebenso groß wie dieses eine Weltmeer, bei dem vielleicht der Vergleich näherliegender wäre, daß es elfmal so groß wie Europa oder zweieinhalbmal so groß wie das doch riesige Asien ist. Die uns räumlich am nächsten liegende Ost- und Nordsee besetzen zusammen noch nicht einmal 1 v. H. der Fläche, die der sogenannte „Offene Atlantik“ ausmacht, dessen Ausdehnung man mit 82,4 Mill. Quadratkilometer bezieht. Fragen wir vergleichsweise nach der Tiefe des Atlantischen Ozeans, so haben wir in der Ostsee eine größte Tiefe von 427 Meter, in der Nordsee am Skagerrak eine solche von 611 Meter, in der Biskaya, am Eingang zum Atlantik, rund 5100 Meter und im Puerto Rico-Graben, also auf der Höhe Mittelamerikas eine Tiefe von 8526 Meter.

Welche Entfernungen haben nun Schiffe zurückzulegen, welche die Weite dieses Weltmeeres zu überbrücken haben? Die „geringste“ Breite finden wir zwischen Freetown (Westafrika) und dem Kap San Roque (Brasilien) mit 1530 Seemeilen oder 2840 Kilometer. Zwischen Irland und der dem amerikanischen Kontinent vorgelagerten Insel Neufundland messen wir 1823 Seemeilen oder 3375 Kilometer, während die Entfernung von der spanischen Küste nach New York rund 3000 Seemeilen oder 5500 Kilometer beträgt.

Die Dauer der Schiffsreisen in normalen Friedenszeiten beträgt auf einigen der Hauptlinien Quebec (Kanada) und Liverpool 7 Tage, zwischen Colon am Panamakanal und Southampton 14 Tage, von Montevideo (Uruguay) bis zum gleichen britischen Hafen drei Wochen und von England bis Kapstadt (Südafrika) rund 36 Tage, wobei eine Entfernung von 11 000 Seemeilen oder 20 400 Kilometer zurückzulegen ist.

In der Angabe dieser räumlichen Entfernungen liegt schon die Frage nach dem Sinn kriegerischer Handlungen im Atlantik beantwortet. Jede Störung der britischen Schifffahrt in diesem Raume hat einen Ausfall von Frachtraum auf den lebenswichtigen Verkehrsader zur Folge. Für den weiteren Schutz der hier fahrenden Geleitzüge müssen in immer stärkerem Maß Einheiten der britischen Flotte herangezogen werden, die damit anderen militärischen Aufgaben entzogen werden. Durch das Operieren deutscher Hilfskreuzer werden schließlich, zumindest zeitweilig, ganze Strecken lahmgelegt. Bereits im Weltkrieg haben die Kreuzer „Karlsruhe“, die Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“, „Prinz Eitel Friedrich“ und andere, schließlich die besonders erfolgreichen „Möve“ und „Wolf“ in Teilen des Atlantischen Ozeans wirkungsvoll Handelskrieg geführt und den Briten starke Verluste an Schiffsraum und moralischem Kredit eingetragen. Ganz anders liegen die Dinge heute, da es sich nicht um Einzelaktionen hinausgeleiteter Einheiten handelt, sondern um eine planvolle Aktion, an der Schlachtschiffe, Hilfskreuzer, U-Boote und die Luftwaffe teilnehmen, um den Feind an seinem Lebensnerv zu treffen. Mit vollem Recht sprechen wir daher von einem Kriegsschauplatz Atlantik, auf dem die deutsche Kriegsmarine und Teile der Luftwaffe kämpfen und siegen. J. J.

Sewastopol gefallen

Ueber der stärksten Festung der Welt wehen die deutschen und rumänischen Kriegslaggen. Unter Führung des Generalfeldmarschalls v. Manstein haben deutsche und rumänische Truppen nach fünfundzwanzigtägigem erbittertem Ringen am 1. Juli die bisher stärkste Land- und Seefestung der Welt bezwungen. — Unser Bild, das eine Vorkriegsaufnahme ist, gibt einen interessanten Ueberblick über die Hafenanlagen von Sewastopol.

Ein von der Ostfront zurückgekehrter Handwerker über seine Eindrücke vom russischen Menschen befragt, sagte sie in einem einzigen Wort zusammen: „Roboter“. Mit diesem Begriff ist tatsächlich alles umrissen.

Der Versuch, „Roboter“ zu schaffen, „Maschinenmenschen“ oder, richtiger gesagt, Maschinen, die in der Lage sind, wie ein Mensch Vorrichtungen zu erfüllen, insbesondere wieder an Maschinen oder mit Maschinen wie ein Mensch zu arbeiten, diese Idee spukt seit Langem durch die Menschheitsgeschichte. Ihre Vorläufer finden sich bekanntlich in der Rokokozeit, als die Mode aufkam, menschliche Figuren mit Uhrwerken zu versehen, um sie bestimmte tänzerische oder sonstige Bewegungen machen zu lassen. Die politische Färbung bekamen die Experimente, als die Klassenkämpfe einsetzten und mit der Drohung, Roboter zu schaffen, die Fabrikarbeiter in Schach gehalten werden sollten. Für die Amerikaner war dieser Roboter selbstverständlich eine sehr kräftige Attraktion, und die meisten Versuche, ein solches Ungeheuer zu konstruieren, sind drüben und nicht in Europa gemacht worden.

Aber weder den Europäern noch den Amerikanern ist die technische Konstruktion dieses Hirngespinnstes bisher gelungen, wenn auch ein positiver Gedanke für die Maschinenbauer aus dieser Verirrung menschlichen Denkens übrigbleiben dürfte, nämlich bei weiterem Fortschreiten der Elektrotechnik die Möglichkeit zur Konstruktion von Automaten, die mit Hilfe komplizierter elektrischer Steuerungen eine Vielzahl von Vorrichtungen gegenüber den uns bisher bekannten Maschinen werden ausführen können. Diese Konstruktionen liegen aber auf dem Gebiet der Rationalisierung und haben mit dem ursprünglichen Gedanken des Maschinenmenschen als eines seelenlosen und willenlosen Homunkulus nichts mehr zu tun.

Und trotzdem ist dieser Homunkulus, dieser Roboter erzeugt worden. Das ist in den vergangenen zwanzig Jahren in der Sowjetunion von einer sehr dünnen Schicht regierender Juden und Intellektueller vollbracht worden. Der gesamte industrielle Aufbau der Sowjetunion ist dem Europäer völlig unverständlich, wenn er nicht an diese Tatsache des aus primitiven Menschen geschaffenen Roboters denkt. Der unbefangene europäische Beobachter steht vor der sonst nicht zu fassenden Tatsache, daß die Sowjets mit einer ausgezeichneten Technik und mit den besten Maschinen gearbeitet haben. Diese Maschinen sind aus Deutschland, Frankreich, Italien, Schweden und den USA herangeholt und von deutschen, französischen, italienischen, schwedischen und amerikanischen Ingenieuren montiert und in Gang gebracht worden. Einige Zeit haben diese Männer dann als „Spezialisten“ die Werke führen müssen, bis der primitiven Masse der sowjetischen Arbeiter die Handgriffe beigebracht waren. So wurde mit einem gewaltigen Aufwand an Energie und Willen eine Industrie geschaffen, die, losgelöst von allen völkischen Kräften, wie ein schwerer Druck auf dem Volk lastet; denn selbst die Stadtmenschen haben ja

in der Sowjetunion nicht die Voraussetzungen für den Aufbau einer Industrie gehabt, wie das in Europa und Amerika der Fall war.

Im Grunde genommen, hatte der russische Mensch auch keine handwerklichen Qualitäten, wenn auch noch so viel von seiner handwerklichen Eignung gesprochen wird. Unter Handwerkler verstehen wir in Europa ganz etwas anderes. Die wesentlichen europäischen Handwerke setzen technische Fähigkeiten voraus, ja, die Sache ist doch so, daß unsere Industrie im wesentlichen aus dem Handwerk hervorgegangen ist und daß wichtigste Industriezweige heute noch auf der Vorarbeit des Handwerks oder auf der Zulieferung aus dem Handwerk basieren.

Man kann sagen, daß diesem Lande mit seinen gewaltigen Reichtümern eine Industrialisierung aufgezwungen wurde, obwohl es noch lange nicht reif genug dafür war. Mit der ihm an sich eigenen Intelligenz hat der Russe die technischen Handgriffe schnell erlernt, aber das Wesen der Maschine, die er bediente, oder des Radioapparates, den er einstellte, ist ihm fremd geblieben. Darin blieb er der Armen, das Kind der bäuerlichen russischen Erde. Um so gefährlicher ist natürlich der Wille, der von oben her hinter diesen Leistungen und Ergebnissen stand, zu werden. Es muß — gemessen an den Ergebnissen — eine gewaltige Energie gewesen sein. Andererseits konnte es natürlich den bolschewistischen Machthabern nur recht sein, daß sie allein den wahren Schlüssel in der Hand hatten. Ihnen war tatsächlich die Industrialisierung ein gewaltiges Machtmittel, um die Menschen vollständig zu verflaven. Sie machten den sowjetischen Menschen der Maschine gegenüber zum Roboter, und daß ließ ihn zwangsläufig zum „Proletarier“ und zum willenlosen Werkzeug seiner Machthaber werden.

Die Dinge liegen in der sowjetischen Landwirtschaft nicht anders als in der sowjetischen Industrie. Auch hier stehen auf den Feldern die modernsten Erntemaschinen und die modernsten deutschen und amerikanischen Speziallandmaschinen, wie sie nur die größten Betriebe verwenden können und wie sie für jeden bäuerlichen Betrieb unmöglich wären. Lauter Spezialisten sind an ihnen tätig, jeder auf einige Handgriffe dressiert — Roboter, aber keine Bauern oder Landarbeiter in unserem Sinne. Das gleiche Gesicht haben die Anbaupläne. Jede auf eigener Intelligenz oder auf eigenem Willen beruhende Entscheidung wurde den Gutsverwaltern von der Regierung abgenommen, um sie jederzeit politisch restlos in der Hand zu haben. So kam man zur Beseitigung der natürlichen Gemischtwirtschaft, wie wir sie kennen. Das eine Gut baut nur Kartoffeln an, das andere nur Sonnenblumen, das dritte nur Mais. Was dabei herausgekommen ist, haben unsere Landsleute zur Genüge gesehen: Die Vernichtung der ehemals qualitäts- und zahlenmäßig guten Viehwirtschaft der Sowjetunion und Hungersnöte fürs Volk, das in vielen Jahren der bisherigen sowjetischen Herrschaft nicht einmal in genügendem Umfange mit Brot oder Mais versorgt werden konnte. WPD.



Scherl Bilderdienst, Berlin

Im Lokomotivschuppen der Thyssenhütte

Tagaus, tagein herrscht im Lokomotivschuppen der Thyssenhütte ein sehr reges Leben und Treiben. Rund 100 Lokomotiven werden dort monatlich nach vorher festgelegtem Plan aus- gewaschen und, soweit es sich um kleinere Ausbesserungsarbeiten handelt, repariert. In jedem Fall kommt es darauf an, die ein- zelne Maschine möglichst bald wieder betriebsfertig zu ma- chen. Trotz des hierdurch allein schon bedingten Arbeitstempo- muß die planmäßige Pflege der Lokomotiven jedoch mit äußerster Sorgfalt und Ge- wissenhaftigkeit durchgeführt werden, damit ihre Leistungs- fähigkeit erhalten bleibt und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

Wie zu erwarten, treffen wir bei unserem Besuch gleich- zeitig mehrere Maschinen in dem breiten und langen Lok- schuppen an, der seiner Größe nach den stattlichen Werkhallen der Produktionsbetriebe nicht nachsteht. Selbst im Dämmer- licht des weiten Raumes kommt die wuchtige Größe und Stärke der Maschinen noch überzeugend zur Geltung. Ihre Rauchkammertüren sind be- reits weit geöffnet, und dunkel strahlt es uns aus den großen Langkesseln entgegen. Kein Dampf- wölkchen entsteigt mehr den kurzen, schwarzen Schorn- steinen. Stumm und reglos stehen die mächtigen Riesen da, als wollten sie erst einmal wieder tief Atem holen und neue Kräfte sammeln, um am nächsten Tag oder in der Nacht schon wieder mit langen, hochbeladenen Wagenreihen stolz ihren Weg ziehen zu können und den Arbeitskameraden an den Produktionsstätten neue Rohstoffe heranzu-

bringen oder die Produkte ihres Fleißes möglichst bald den Bestimmungsorten entgegenzuführen. — Feuer, Dampf und Wasser sind bereits vor dem Schuppen herausgenommen bzw. abgelassen worden, und gebuldig finden sich die kraftstrotzen- den Riesen nun dazu bereit, daß viele eifrige

Säuberung beginnen. Auf dem Führerstand ar- beiten indessen der Lokführer und Heizer noch eifrig weiter. Sie verpacken die Reglerstopfbüchse und Dampfventile, schleifen mit feinem Schmirgel die Wasserstandshähne und dann die Rückfluggentile neu ein, um hierauf noch kleinere Kesselreparatu- ren zu erledigen. Ueber all diese Arbeiten vergehen mehrere Stunden. Noch länger haben die Schlosser am Unterbau der Ma- schine zu tun. Achsstellteile müs- sen hier nachgezogen, Trag- federn nachgespannt und, falls es erforderlich ist, ausgewechselt werden, ferner werden die Bremsen nachgestellt, Kreuzköpfe unterlegt sowie Stangenlager und Gelenkbolzen nachgesehen. Da es sich um eine Heißdampf- lokomotive handelt, müssen auch noch die beiden Kolbenschieber herausgenommen und gründlich gereinigt sowie die Kolbentrag- büchsen auf ihre Abnutzung hin nachgeprüft werden. Näher auf diese Arbeiten einzugehen, hat für uns allerdings keinen Zweck, da der Laie hiervon kaum etwas verstehen würde. Viele Stunden vergehen jedoch hierüber, zumal alles mit peinlichster Sorgfalt durchgeführt werden muß. Der Oberführer, der an Hand eines ihm vom Lokführer übergebenen Reparaturzettels die Ar- beiten einteilt, überzeugt sich je- weils von der gewissenhaften Durchführung der Reparaturen.

Während Stunde um Stunde verrinnt, die Schlosser immer noch mit Hammer, Meißel, Pfeile, Schraubenschlüssel usw., hantieren, sind auch die Schuppenarbeiter längst in Tätigkeit getreten. Sie haben die Siederöhre gereinigt und die Loko- motive gepulvt sowie Holz zum Anheizen herbeige- schafft, was alles neben der Sauberhaltung des Schuppens noch zu ihrem Aufgabengebiet gehört. Die Feuerkiste wird nun mit Holz und Kohlen ge- füllt und bald darauf sorgen die Flammen dafür, daß die Lok wieder unter Dampf kommt. Am Zei- ger des Kesseldruckmessers sieht man, wie der Dampf langsam steigt. Bis die gesamten Repara- turen erledigt sind, hat die Lokomotive wieder ge- nügend Dampf, um ausfahren zu können. Endlich ist es so weit, ein scharfer Signalfiff bringt durch die weit geöffneten Türen des Schuppens ins Freie und mit kräftigen Stößen beginnt die Fahrt dem alten Ziel entgegen, zu den Kameraden in den Be- trieben. Am Kohle- und Wasserfron wird noch ein- mal kurze Rast gemacht, um Kohle und Wasser zu fassen und kurze Zeit später sieht man nur noch an der mächtigen Rauchwolke, welchen Weg der präch- tige Vierachser genommen hat.

Die planmäßige Ueberholung der Lokomotiven ist nun aber längst nicht die einzige Arbeit der Kameraden vom Lokschuppen. Außer den Nah- und Heißdampflokomotiven ist noch eine Reihe Elektri- scher Lokomotiven vorhanden, die gleichfalls einer sehr sorgfältigen Pflege bedürfen, wofür wiederum besonders Personal zur Verfügung steht. Viel Mühe kosten weiterhin die Betriebsreparaturen an Dampfkränen und Dampföffelbaggern, die über- all auf dem Werksgelände verstreut anzutreffen sind. Das Aufgabengebiet unserer Arbeitskameraden vom Lokschuppen ist also recht umfangreich. Ihr Fleiß und ihre Leistung sind daher von großer Be- deutung für fast alle Betriebe und es zeigt sich wie- der einmal, wie es zur Erreichung einer guten Ge- samtleistung auf jeden einzelnen Mann ankommt.

T. M.

Ueber uns allen steht der große Befehl: Du mußt im Dienste des Volkes deine Pflicht erfüllen.

Der Führer



Untersuchung des Unterbaues eines Vierachsers

Aufn.: Werkphoto (Schön)

Hände sich an ihnen zu schaffen machen. Der Dampf und das Wasser sind durch einen Metallschlauch in einem Wärmespeicher zum Vorwärmen des Auswaschwassers geleitet worden und können nun beim Auswaschen wieder verwertet werden.

Unsere besondere Aufmerksamkeit gilt einem stattlichen Vierachser. Erst wenige Minuten steht die Lok im Schuppen und schon sind die Auswacher mit ihrem Schlauch an der Arbeit, während der Loko- motivführer und Heizer auf dem Führerstand die Armaturen untersuchen und gleichzeitig mehrere Schloss- ser den Unterbau der Ma- schine nachprüfen. Die Aus- wacher haben in gut einer halben Stunde bereits den mächtigen Langkessel gerei- nigt. Der 50 bis 60 Grad Celsius warme, mit vier Atmosphären Druck durch die zahlreichen Rohrleitun- gen gejagte Wasserstrahl hat gründlich seine Wir- kung getan. Als dann kaum 30 Minuten später auch noch der Hinterkessel ge- säubert ist, kann der Ober- lokomotivführer trotz ge- nauester Untersuchung mit Hilfe einer Lampe und eines Handspiegels auch nicht die geringsten Rück- stände an Kesselstein mehr entdecken. Der Oberführer überprüft gleich noch die Feuerkiste. Da er keine Un- dichtigkeiten feststellt, wird bereits wieder mit dem Füllen der Maschine begon- nen. Dies geschieht mit einem Schlauch durch die obere Reinigungs Luke, und zwar wird bis zum nied- rigsten Wasserstand, der 100 Millimeter über der Feuerkiste liegt, gefüllt. Die Auswacher haben nun ihre Aufgabe erfüllt und können an einer weiteren Lokomotive erneut mit der



PK.-Aufnahme: Kriegsberichter Valtin Gojer (Sch.)

Generalfeldmarschall Rommel packt mit an

Unsere Jubilare



Dreher
A. Schlig
Berf. 1
Th. 11. 5.
(25 Jahre)



Borarbeter
J. Köhler
Th. 26. 5.
(40 Jahre)



Schichtf.
J. Salte
R.-M. 2. 6.
(40 Jahre)



Borarbeter
D. Storm
M. B. 1
Th. 3. 6.
(40 Jahre)



Borarbeter
W. Spannefen
M. B. 1
Th. 3. 6.
(40 Jahre)



Gaslocher
W. Stoffel
R.-M. 6. 6.
(25 Jahre)



Hilfszw.
R. Przenicz-
kowsky
Walzw. 1
Th. 7. 6.
(40 Jahre)



Gl.-Loff.
G. Ruhl
E. B. B.
R.-M. 9. 6.
(25 Jahre)



Maschr.-B.
M. Fietal
Hochobeln.
Th. 9. 6.
(25 Jahre)



Hobler
G. Thiel
Berf. 1
Th. 13. 6.
(40 Jahre)

Ehrentafel

Gefreiter Horst Fehner (Hochobeln., Th.) wurde im Osten mit dem E. R. I ausgezeichnet. Als Angehöriger der Kampfgruppe Scherer erwarb Unteroffizier Otto Meißner (Walzw. I, Th.) das E. R. II. Ferner wurden mit dem E. R. II, dem Infanterie-Sturmabzeichen und dem Verdienstabzeichen in Schwarz Obergefr. Heinrich Stumm (Th. Schl.-Mühle, M.), sowie Gefreiter Ludwig Gietl (E. B. B., Th.) ausgezeichnet. Obergefr. Paul Lewandowski (Ho., R. S.) erhielt das Verdienstabzeichen in Schwarz. Das Kriegsverdienstkreuz II. Klasse mit Schwertern wurde verliehen an Unteroffizier Erich Fesche (Gl. Betr. I, Th.), Obergefr. J. Guder (Stahlw., R. S.), Obergefr. J. Grabbe (Gl. Betr. I, Th.) und Obergefr. J. Kaszierski (Gl. Betr., Th.). Befördert wurden: Anton Brügge-mann (E. B. B., R. S.) zum Feldwebel, Erich Fesche (Gl. Betr. I, Th.), Wilhelm Lofahrn (Prechw., R.-M.), Erich Fehner (Kleinfeind., Th.) und Hermann Wolff (Ausbildungsw., Th. zu Unteroffizieren).

Wir gratulieren herzlich!

Familiennachrichten

Thyssenhütte

Berw.: Geburten: Ein Sohn: Reinhold Wolter. Sterbf.: Ehefrau von Hermann Hillermann. — Abt. Meier verarb. u. Oberb.: Geburten: Eine Tochter: Dr. Werner Lüdert. — Techn. Büro Hütte: Geburten: Eine Tochter: Wilhelm Buch. — Ho.: Geburten: Matias Beslich. Sterbf.: Ehefrau von Reinhold Wenz. — Th. 26. 5.: Geburten: Ein Sohn: Reinhard Probst. — Martinw. I.: Geburten: Ein Sohn: Johann Steffen, Johann Wähler. Sterbf.: Sohn von Johann Steffen. — Martinw. II.: Geburten: Eine Tochter: Ludwig Diekmann. — Walzw. I.: Geburten: Ein Sohn: Hermann Obligschlager. — Zur. II.: Geburten: Josef Joska, Eugen Jämel. — Zur. IV.: Geburten: Friedrich Heilmann. — Zur. V.: Geburten: Ein Sohn: Erich Schwerdtner. Sterbf.: Sohn von Vladislav Bogosinski. — Blechw.: Geburten: Johann Bektowski. — Ho.-W.: Geburten: Ein Sohn: Hermann Böh, Emil Schneider. Eine Tochter: Karl Rahfeld. — Maschin. I.: Sterbf.: Ehefrau von Gerhard Kaut. — Maschin. II.: Geburten: Otto Godel. Geburten: Eine Tochter: Bernhard Wintemann, Franz Ufar. — Elektr. St.: Geburten: Ein Sohn: Josef Reiser. Eine Tochter: Otto Schubert. — Bauab.: Geburten: Ein Sohn: Alfons Preuß. — Eisenb.-B.: Geburten: Wilhelm Kampen, Josef Wolf. Geburten: Ein Sohn: Gerhard Holkamp, Ernst Marek. Sterbf.: Sohn von Eugen Preiser. — Hagen: Geburten: Wilhelm Weidkamp. Sterbf.: Ehefrau von Heinrich Hohenburg. Tochter von Heinrich Lehgraf. — Eisenb.-B.: Geburten: Ein Sohn: Karl Frick. — Betriebsw.: Geburten: Felix Gafel. Geburten: Ein Sohn: Friedrich Steifer, Josef Feld. — R. Z. A.: Geburten: Johann Holznecht. — Hüttenp.: Sterbf.: Ehefrau von Wilhelm Holzgräse.

Hütte Ruhrort-Weiderich

Ho.: Geburten: Zwei Töchter: Johann Arbelger. Eine Tochter: Karl Kranzen. — Martinw.: Sterbf.: Sohn von Ernst Ottmanns, Heinz Redeler. — Walzw.: Geburten: Eine Tochter: Heinrich Hausmann, Johann Gersmann. — Maschin. I.: Geburten: Josef Walbeim. Sterbf.: Ehefrau von Karl Rudeisfel. — Bauab.: Geburten: Johann Rehlen.

Niederrheinische Hütte

Ho.: Geburten: Heinrich Groff. Geburten: Ein Sohn: Peter Zimmermann. — Walzw.: Geburten: Ein Sohn: Heinrich Böhm. Eine Tochter: Heinrich Schwaranz. Sterbf.: Ehefrau von Eduard Schall. — Stahlw.: Geburten: Paul Borzskowski. — Eisenb.-B.: Sterbf.: Ehefrau von Karl Barnhöfen. — Mech. W.: Geburten: Eine Tochter: Hermann Nakowitz.

Hochöfen Hüttenbetrieb

Krankent.: Geburten: Ein Sohn: Gerhard Jahr.

Augen auf!

Mit Zähigkeit überwindet man viele Schwierigkeiten

Es gibt aber auch Situationen, die nicht allein mit zusammengekauften Zähnen zu meistern sind. Dann heißt es, sich selbst einzusehen — und dieser persönliche Einsatz erfordert Mut. Ein Mut, aber, der alle Vernunft und Vorlicht außer acht läßt, ist bestenfalls Übermut. Wer sich dabei immer wieder auf sein „Schwein“ verläßt, den packt es gerade dann einmal an der Stelle, wo er es am wenigsten erwartet. Zuweilen geht's dann noch mit ein paar blauen Flecken ab. Oftmals aber hat er auch sein ganzes Leben daran zu tragen, daß ihn „sein Schwein“ diesmal im Stich ließ. Der Mann mit wahrem Mut zeichnet sich dadurch aus, daß er blutig alle Gefahren abwägt und dann mit Vorlicht aus Werk geht. Hellwach sind alle Sinne, solange Gefahren rechts und links lauern. Sprungbereit bleibt der Körper, den Rückzug anzutreten, sobald die Verhältnisse härter werden als er selbst. Also nicht die Augen zumachen, um die Gefahr, „mit Schwein“ zu überwinden — sondern die Augen auf vor der Gefahr, um sie dann Auge in Auge mutig zu überwinden.

Professor Dr.-Ing. Karl Arnold.

Erholungsurlaub 1942 durch die DAF

Sie sind für eine Freifahrt des DAF-Reichserholungswerks bestimmt worden, und ich bitte um ihre zugehörige Erklärung. — sagte unser Vorsteher zu mir. Ohne mich zu beeinträchtigen, erklärte ich mich damit einverstanden und begann folglich mit der Vorbereitung. Wir fuhren in den Teutoburger Wald, um dort Erholung zu finden. Der Zeitpunkt unserer Abfahrt ist bald gekommen und mit einem verübenden Gefühl des Geborgenheits beginnt unsere Erholungsreise. Dank der vorzüglichen Organisation der DAF ist es uns möglich, in aller Ruhe die Schönheiten unserer Heimat in uns aufzunehmen. Es geht von Duisburg aus durch das Ruhrgebiet und weiter geht die Fahrt dann durch das Münsterland. Pünktlich nähern wir uns unserem Ziel, dem Osnaabrücker Land. Man erkennt dort deutlich die Spuren einer heroischen Vergangenheit: die Burg, die Burg des großen Niederachtfürstens Herzog Widukind, die großen weiträumigen Bauernhöfe sowie die alten, knorrigen Eichen. Wie die kleinen Siedlungen gleichenden Bauernhöfe, sind auch ihre Bewohner, Hüthen von Ge-

stalt, kräftig und gesund. Der Abschied von Land und Leuten unseres Erholungsaufenthaltes fiel uns allen nicht leicht, aber geistig und körperlich gestärkt kamen wir zurück, um unsere Arbeit wie immer hundertprozentig zu leisten, und zwar jeder an seinem Platz, an den das Schicksal ihn hingestellt hat. Wir als Soldaten der Arbeit gehen auf in dem Glauben an den Endsieg und geben unserem Führer und der kämpfenden Front, was wir geben können, unsere Arbeitskraft. (W. 2.)

Wohnungstausch

Biete: Drei-Zimmer-Werkwohnung mit Stall, Garten, Waschküche und etwa 100 Ruinen Pachtland. Miete 30 Reichsmark.
Suche: Drei- oder Vier-Zimmer-Wohnung.
Math. Reichert, Walsum, Brunsbad 53.

Biete: Zwei-Zimmer-Wohnung, Miete 20 RM.
Suche: Abgeschlossene Drei-Zimmer-Wohnung.
W. von Daszkowski, Duisburg-Laar, Wostelstr. 30, I. Etg.