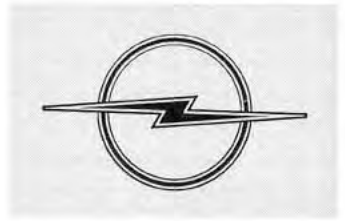
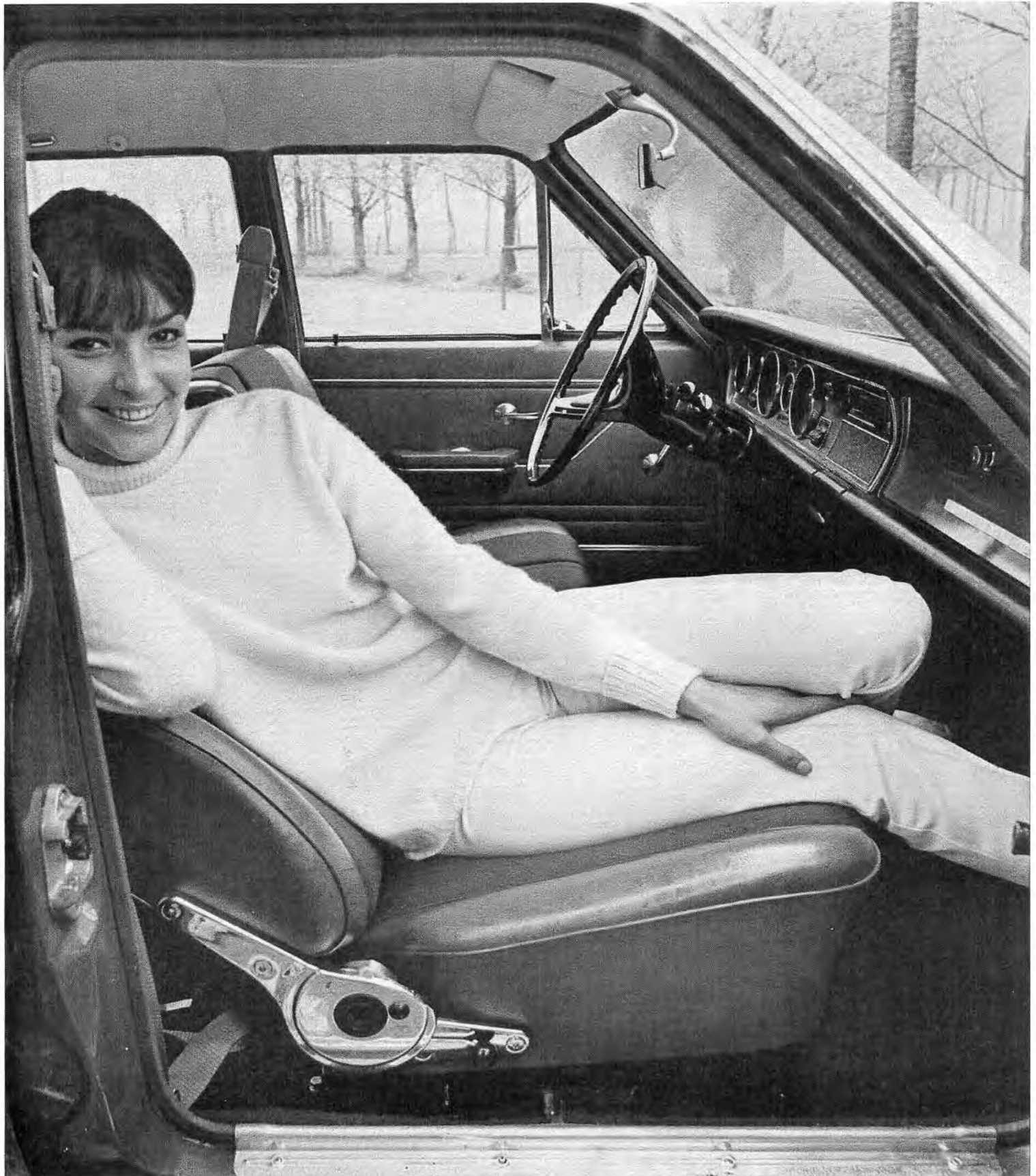


OPEL POST



HEFT 3/4 1968



Werkzeitschrift für die Mitarbeiter unserer Unternehmen in Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Straßburg sowie der Niederlassungen in Düsseldorf und Berlin

Herausgeber:

Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main

Verantwortlich:

K. H. Mai

Redaktion:

W. Seibert, Chr. Kühn

Redaktion Bochum:

W. Seidel

Redaktion Kaiserslautern:

K. Müller

Aufnahmen:

Werkfotos und Bilder besonders genannter Fotografen

Druck:

Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim

Nachdruck nur mit Quellenangabe

Mit **Namen** oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder

Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht

Unser Titelbild:

Ein gut, bequem und zweckmäßig ausgestatteter Wagen bietet viele Möglichkeiten. Eine davon sehen wir auf unserem Titelbild genutzt. Die junge Dame hat es sich auf der „Liege“, in die man beispielsweise die Sitze des Rekord L verwandeln kann, während einer Rast nach langer Fahrt bequem gemacht. Sie genießt einen nicht zu unterschätzenden Vorteil, denn während langer Autofahrten bedarf man nicht selten der Ruhe und Entspannung. Autofahren ist eine ständige Auseinandersetzung mit dem Verkehr. Wer ihr gerecht wird, hilft mit, Unfälle zu verhüten. Übermüdete, nicht mehr konzentrationsfähige Fahrer sind eine Gefahr. Wer im eigenen Wagen bequem ausruhen kann, setzt die Fahrt nachher verkehrssicherer fort.

Vor der Betriebsratswahl

Die am 18. April stattfindende Betriebsratswahl lenkt den Blick verstärkt auf den Betriebsrat, auf seine Rechte und Pflichten. Sie sind durchaus nicht etwa einseitig nur auf die Interessen der Belegschaft ausgerichtet, wie es manchem in Unkenntnis der Zusammenhänge scheinen mag: Er muß auch die Interessen des Betriebes im Auge haben, ist also nicht grundsätzlich der Gegenspieler des Arbeitgebers; vielmehr verpflichtet das Betriebsverfassungsgesetz beide – Unternehmensleitung und Betriebsrat – zu einem vertrauensvollen Zusammenwirken. Nur auf dieser gesetzlichen Grundlage kann die Betriebsratsarbeit gesehen und beurteilt werden.

Es leuchtet ein, daß die Arbeit des Betriebsrates unter solchen Bedingungen nicht immer leicht ist. Oft sitzt er in einer Zwickmühle und muß seine Entscheidung zwischen beiden Interessenfronten treffen. Manchem Wunsch des Arbeitgebers, dem er sich gefühlsmäßig zunächst versagen möchte, muß er aus sachlichen Erwägungen schließlich doch entsprechen, weil die betriebliche Notwendigkeit es einfach verlangt. Das sind Zwangslagen, die von Uneinsichtigen oft in Zusammenhang mit einer „zu weichen Haltung“ gebracht werden, von schlimmeren Anschuldigungen gar nicht erst zu sprechen. Daß man aber mit dem Kopf nicht durch die Wand kann, lehrt uns täglich das Leben.

Kluges Manövrieren dagegen bringt überall Vorteile, nicht nur in der hohen Politik. Es kommt eben immer auf die richtige Einschätzung der Lage an, in der man sich jeweils befindet. Will der Betriebsrat etwas für die Belegschaft erreichen, so sind Verhandlungsgeschick, Beharrungsvermögen, aber auch Verständnisbereitschaft für die Situation des Unternehmens notwendige Voraussetzungen. Gelingt es dem Betriebsrat, vertrauensvolle Beziehungen zur Geschäftsleitung herzustellen, dann läßt sich über manches besser reden. Dem jetzt amtierenden Betriebsrat wird dieses Geschick nachgesagt. Die Belegschaft – so wird weiter gesagt – habe Nutzen daraus gezogen, denn von den zu Beginn der Legislaturperiode aufgestellten 10 Punkten habe er fast alle in die Scheune gebracht.

Allerdings hat es der Betriebsrat aus plausiblen Gründen in wirtschaftlich fetten Jahren leichter, seine Aufgaben zu erfüllen als in Zeiten rückläufiger Konjunktur. Nicht selten wird er dann zum Prellbock, weil der Gegensatz zwischen den Erfordernissen des Betriebes und den Wünschen der Belegschaft größer wird. Dann kommen auf ihn sogar oft schwere Entscheidungen zu. Der Realität des Betriebsalltages steht der einzelne Blockbetriebsrat natürlich am unmittelbarsten gegenüber. Er ist ein „Abgeordneter“, dessen Ohr allen nahe ist, die etwas auf dem Herzen haben. Schlagen seine Bemühungen fehl, so wendet sich der Mißmut dessen, der Hilfe erbat, nicht selten gegen ihn persönlich.

„Undank ist der Welt Lohn!“ Das wird immer wieder jeder erfahren, der sich Gemeinschaftsaufgaben, also auch der Betriebsratsarbeit widmet. Doch das alles ändert nichts an der Tatsache, daß der Betriebsrat eine demokratische Einrichtung innerhalb des Betriebes ist und seine moralische Kraft nicht nur von der fachlichen und menschlichen Eignung seiner Mitglieder abhängt, sondern auch von der Unterstützung, die er aus den Reihen der Belegschaft erhält. Sachlich und besonnen sollte man sich daher vor der bevorstehenden Wahl in großen Linien die Arbeit des Betriebsrates unter Berücksichtigung der ihm vom Gesetzgeber gemachten Auflagen vor Augen führen. Nur dann ist ein gerechtes Urteil über sein Wirken in der nun zu Ende gehenden Amtsperiode möglich.

M.

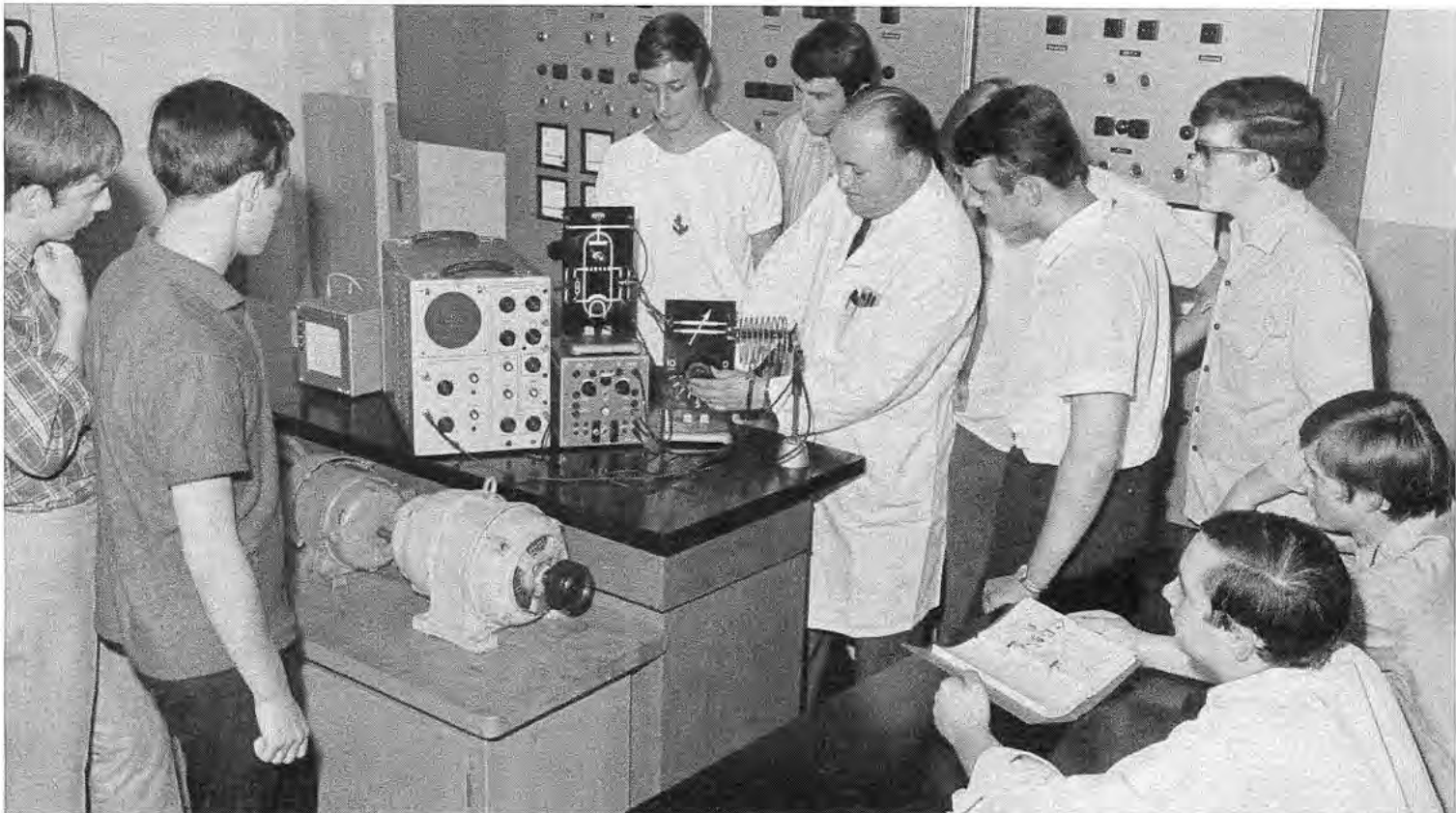
In Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern
werden mehr als 1200 Lehrlinge ausgebildet

Dem Tüchtigen gehört die Welt



Um die Lehrlingsausbildung den ständig wachsenden Anforderungen der Technik anzupassen, gründeten zahlreiche Unternehmen vor und nach der Jahrhundertwende eigene Lehrwerkstätten. Im Jahre 1911 wurde auch bei Opel mit der systematischen Lehrlingsausbildung in einer eigenen Lehrwerkstatt begonnen und 1913 eine eigene staatlich an-

Ein Übungsplatz für Autogenschweißer. Alle Lehrlinge der metallverarbeitenden Berufe müssen das Autogenschweißen erlernen.



Starkstromelektriker bei der Ausbildung am Oszillographen (Schwingungsschreiber).

erkannte Berufsschule gegründet. Heute werden in den Abteilungen Berufserziehung der Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern mehr als 1200 Lehrlinge ausgebildet. Für die jungen Menschen geht es um den Erfolg im Leben, für den Betrieb um den geeigneten Nachwuchs.

Die meisten Einstellungsgesuche kommen aus dem Kreis der Werksangehörigen, die für ihre Kinder bei Opel eine gute Lehrstelle suchen. Ein großes Werk, in dem Zehntausende beschäftigt sind, muß seinen zukünftigen Bedarf an Fachkräften vorausplanen. Die Leitung der Abteilung Berufserziehung kennt den Bedarf an Facharbeitern in den kommenden Jahren und richtet ihre Planung danach. Erfahrungsgemäß bleiben über 70 Prozent der Lehrlinge nach Abschluß der Lehre im Werk. Die Lehrlingsausbilder werden aus dem Kreis der geeignetsten Ingenieure, Kaufleute, Meister und Facharbeiter ausgewählt; sie haben fachlich und menschlich bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen. Wie einst die Handwerksmeister, so müssen auch die Lehrmeister der Lehrwerkstatt und die Lehrer der Werkberufsschule den jungen Menschen Vorbild sein.

Ausbildung in elf gewerblichen Berufen

Nur wenige Jungen scheiden während des Grundlehrgangs als ungeeignet aus, und erst nach dessen Abschluß satteln manche von der einen auf die andere Berufsausbildung um, für die sich eine bessere Eignung abzeichnet. In 11 gewerblichen Berufen werden bei Opel Lehrlinge ausgebildet: als Universal Schleifer, Universalfräser, Feinblecher, Bohrwerksdreher, Dreher, Betriebsschlosser, Fahrzeugpolsterer (alle dreijährige Lehrzeit), Modelltischler, Starkstromelektriker, Maschinenschlosser und Werkzeugmacher (alle



„Der Geselle von nebenan schickt mich, ich möchte mal die hölzerne Seelenachse, das verchromte Augenmaß und den patentierten Kurvenhammer holen!“



„Das ist nun schon dein dritter Unfall, seitdem du diese Beetle-Frisur trägst!“

dreieinhalbjährige Lehrzeit). Die Ausbildungszeit für Technische Zeichner und Zeichnerinnen dauert ebenfalls dreieinhalb Jahre. Auch sie müssen ohne Unterschied des Geschlechts eine eineinhalbjährige Grundausbildung in der Lehrwerkstatt hinter sich bringen, da sie ohne praktische Kenntnisse keine Konstruktionszeichnungen anfertigen kön-

„Glück hat auf die Dauer wohl nur der Tüchtige.“

Moltke



nen. Die Lehrzeit der Bürogehilfinnen, von denen das Zeugnis der Mittleren Reife oder ein zweijähriger Handelsschulbesuch verlangt wird, dauert zwei Jahre, die des weiblichen Bürokaufmanns — hier genügt ein guter Volksschulabschluss — drei Jahre. Wer Industriekaufmann werden will, soll die Mittlere Reife besitzen. Die Lehrzeit beträgt hier drei Jahre.

Neuzeitliche Unterrichtsmethoden

Die Lehrlinge durchlaufen von einem bestimmten Zeitpunkt an verschiedene Lehrgänge in der Lehrwerkstatt. Jeder berichtet wöchentlich schriftlich über das Was und Wie seiner Tätigkeit. Wie der Lehrling sich fachlich und charakterlich entwickelt, das zeigen die Leistungskurven in der Beurteilungskarte wie ein Barometer an. Ein Tag der Woche gehört der theoretischen Fortbildung. Die großen Räume der Werkberufsschule sind mit allen Mitteln neuzeitlicher Unterrichtsmethoden ausgestattet. Es unterrichten hauptamtlich drei Diplom-Handelslehrer, sieben gewerbliche Fachlehrer (Ingenieure), zwei Lehrer für allgemeinbildende Fächer und zehn nebenamtliche Lehrpersonen. Die Lehrmittel sind modern: Schulfunk und Fernsehen, Projektionsapparate, Wandkarten, Schaukästen und Modelle aller Art, Reißbretter, Zeichenmaschinen und für die Schreibmaschinenausbildung neue elektrische Maschinen. Vorteilhaft für die Ausbildung ist die Tatsache, daß die Fachklassen nur aus zwanzig bis fünf- und zwanzig Schülern bestehen. Die Werkberufsschule ist übrigens vor kurzem in neue Räume im C-Bau umgezogen.

Der Lehrplan wurde selbstverständlich dem der öffentlichen Berufsschulen angepaßt. In den gewerblichen Klassen umfaßt er Sozialkunde, Wirtschaftskunde, Fach- und Werkstoffkunde, Fachrechnen und Fachzeichnen. Die kaufmännischen Klassen sind auf die Erfordernisse der Industriekaufleute, Bürokaufleute und Bürogehilfinnen ausgerichtet. Dementsprechend sind die Fächer: Industriebetriebslehre, Buchführung, kaufmännisches Rechnen, Schriftverkehr, Kurzschrift, Maschinenschreiben und so weiter. Hinzu kommen im Sommer Sportstunden auf dem Opel-Sportfeld, Arbeitsgemeinschaften und Vortragsreihen im Winter sowie wöchentlich eine Stunde freiwilliger Religionsunterricht. Besonders für die gewerblichen Berufe, aber auch für den kaufmännischen Sektor gilt, daß die Bildungspläne ständig einem Wandel unterworfen sind und Formen und Methoden ihrer Übermittlung diesem Prozeß angeglichen werden.

„Dem Tüchtigen gehört die Welt!“ Unter diesem Motto steht die Opel-Berufsausbildung.

Unsere Aufnahmen:

Eine Klasse mit weiblichen Lehrlingen, die an elektrischen Schreibmaschinen ausgebildet werden. (links)

Technische Zeichnerinnen und Zeichner beim theoretischen Unterricht im Lehrsaal. (rechts oben)

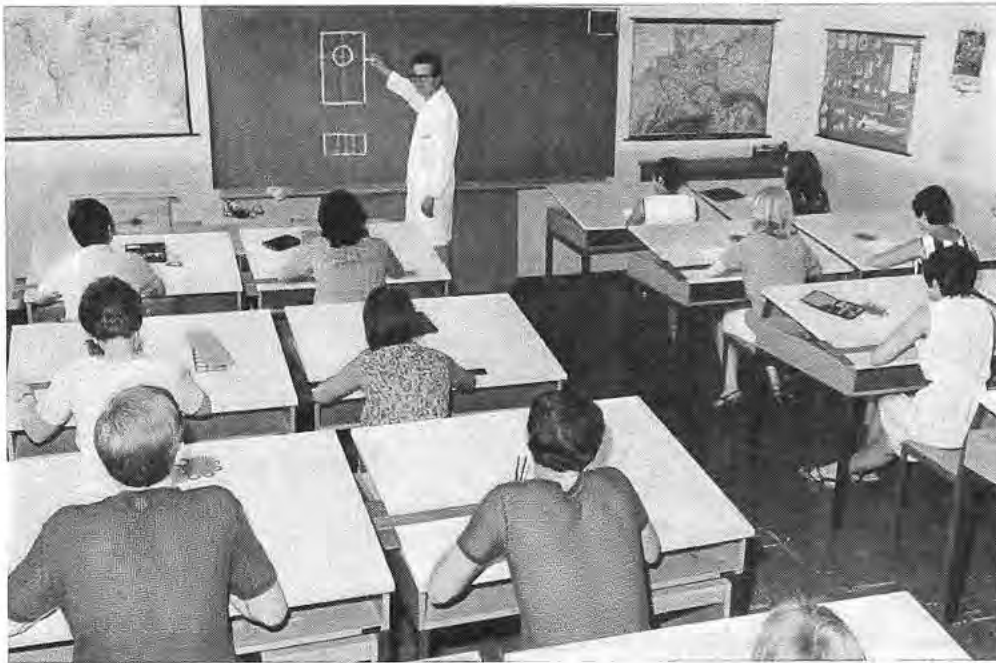
Ein Raum der Lehrwerkstatt, in dem die Grundausbildung der metallverarbeitenden Berufe beginnt. (rechts mitte)

Ein Maschinenraum der Lehrwerkstatt mit einer Gruppe der Universalfräser. (rechts unten)

TAGEBUCH

Einige Kollegen unterhielten sich über Möglichkeiten der Lohnsteuerermäßigung. Das Thema interessiert, weil es hier um Geld geht, das man dem Finanzamt nicht zu schenken braucht. An wohlfeilen Hinweisen und Ratschlägen fehlte es daher nicht in der Runde. Beendet wurde die interkollegiale Steuerberatung von einem älteren Kollegen, der gedankenvoll vor sich hinblickend mit gesenkter Stimme sagte: „Ihr braucht mir nichts zu sagen, in Steuersachen weiß ich Bescheid. Ich habe einen schon von Kind an schwer herzkranken, erwerbsunfähigen 27jährigen Sohn. Der sitzt zu Hause, und der Vater muß ihn ernähren. Bei so einer Belastung weiß man schon, was man von der Steuer absetzen kann.“ Einige Sekunden war es still. Daß Lohnsteuerermäßigung auch mit außergewöhnlicher Schicksalshärte verbunden sein kann, daran hatten die Kollegen im Augenblick nicht gedacht. Es war eine für sie abseitige Situation, mit der sie unversehens konfrontiert wurden. Dann aber fragten sie nach dem Sohn, ob er nicht eine leichte Arbeit verrichten könne und auch nach der Art der Herzerkrankung, ob da die Ärzte nichts machen könnten, ob die Fürsorge nicht einspringen könne und so weiter. Doch der schwergedrückte Kollege winkte ab: „Alles ist schon versucht worden. Ohne Erfolg. Und die Fürsorge? Solange ich noch Manns genug bin, nein!“ Ja, mancher unter uns trägt eine schwere Bürde, aber keiner sieht's ihm an. Hier kam's zufällig zutage, weil man von Lohnsteuerermäßigungen sprach.

Ein schon etwas zurückliegendes Erlebnis: Erschüttert, im Tiefsten aufgewühlt, hält der italienische Gastarbeiter der Frau im Bahnkiosk ein gerade gekauftes Zeitungsblatt hin: „Da, Sizilien, ich zu Hause, alles kaputt, muß sehen, was ist mit Vater, Mutter, Schwester, ich fahre hin!“ Tatsächlich, man hat, als nach der schweren Erdbebenkatastrophe Angst, Tod und Grauen in Sizilien umgingen, dort viele Wagen mit deutschen Kennzeichen gesehen. Ihre Besitzer waren in Deutschland beschäftigte Sizilianer, die fast ohne Unterbrechung durchgefahren waren, um nach dem Schicksal ihrer Angehörigen zu forschen. Solche Ereignisse erinnern an die Gastarbeiter, die heute nicht mehr so stark unter uns vertreten sind wie noch vor zwei Jahren. Viele, die im Werk beschäftigt waren, sind wieder in ihre Heimat zurückgekehrt. Was mag aus ihnen geworden sein? Denken sie an Deutschland und die hier verlebte Zeit zurück? Oder ist dieses Intermezzo längst vergessen? Die meisten haben sich den Umständen entsprechend hier wohl gefühlt. Sie wollten Geld verdienen. Deshalb kamen sie. Ob sie in der Heimat rasch wieder einen Arbeitsplatz gefunden haben, mit dem sie einigermaßen zufrieden sind? Viele Opelner hatten mit der Zeit ein recht gutes Verhältnis zu ihren südländischen Nachbarn an Band oder Maschine. Franco, Pedro, Luigi – was werden sie wohl machen? Gedankensplitter nach dem Erlebnis am Kiosk. Spectator





Die Motor-Fachjournalisten aller Zeitungen und Zeitschriften testen regelmäßig die Automodelle des In- und Auslandes, also auch die unseres Hauses. Von interessierten Lesern werden diese Berichte stark beachtet; häufig sind sie Richtschnur beim Kauf eines neuen Wagens. Im folgenden aus unserer Mappe mit Testberichten die Beurteilung des COMMODORE durch Axel Otterstein in „Motor im Bild“, einer Zeitschrift für Technik, Unterhaltung und Kultur.

Der Commodore ist eines der preiswertesten Autos einer luxuriösen Klasse. So viel Bequemlichkeit, so viel Mumm im Motor, einen so großen Fahrkomfort aus bestens abgestimmter Federung, leisem, elastischem Motor, aus Lenkung und Handlichkeit bekommt man schwerlich unter 10000 Mark. Und der Commodore kostet als zweitürige Limousine 9775 Mark, mit vier Türen 10200 und als Coupé, wie wir es fahren, 10350. Mögen die Limousinen trotz ihrem geschmacklichen Kühlergesicht auch schwer von den Rekord-Typen zu unterscheiden sein — das Coupé in seinen zusätzlichen Linien fällt jedenfalls schon aus ästhetischen Gründen im Straßenverkehr auf. Streng genommen ist Commodore lediglich ein neuer, psychologisch sehr geschickt gewählter Name, das Auto selbst in Karosserie und Fahrwerk eine Kombination von Rekord und Kapitän. Deshalb aber keine Feindschaft — im Gegenteil! Der 2,5-Liter-Motor mit 115 PS, den man jetzt auch in der Gran-Sport-Ausführung mit 130 PS haben kann, ist ein Wunderwerk. Zunächst einmal hat er in allen Drehzahlbereichen als Sechszylinder einen ruhigeren Lauf als der Rekord; dann ist der Commodore in der Leistung dem Kapitän überlegen, obwohl dieser 10 PS mehr zu bieten hat. Das zeigt sich in der Beschleunigung von 12 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h ebenso wie beim

Beschleunigen von 100 auf 140 km/h in 14,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit des Coupés liegt etwas über 180 km/h, die Limousinen dürften dicht an die 180 herankommen. Äußerlich unterscheidet sich der Commodore vom 1,9-Liter-Rekord keineswegs durch eine andere Karosserie — er hat ja die gleichen Ausmaße —, sondern zunächst einmal durch den senkrecht gegliederten Kühlergrill. Das ist von unerwarteter Wirkung; während man im Rekord beim Überholen auf schnellen Straßen immer noch mit dem Vordermann zu kämpfen hat, der nicht auf die Seite will, so verschaffte sich der Commodore, im Rückspiegel leicht am anderen Küh-

DER COMMODORE

ein großer Wurf

lergesicht zu erkennen, sofort Achtung. Einige dezente, stilistisch gut angebrachte Chromleisten tun das übrige. Die Karosserie ist vornehm zurückhaltend ausgestaltet und übertrifft in der Reichhaltigkeit die des Rekord, geschmacklich die von Kapitän und Admiral. Die Bremsanlage weist vorne die Scheibenbremsen des Admiral auf, hinten die Trommelbremsen des Rekord. Sie befriedigen alle Ansprüche des schnellen Wagens und verlieren bei Dauerbremsungen kaum an Wirkung. Gegenüber dem Rekord ist das Fahrwerk der höheren Leistung entsprechend verstärkt und zusätzlich mit eigenen Teilen ausgerüstet. Die Lenkung hat Servoeinrichtung und liegt ausgezeichnet in der Hand. Mit dem Commodore ist Opel — das zeigt sich täglich mehr auf den Straßen — ein großer Wurf gelungen. Der repräsentative

Wagen kann sowohl sportlich gefahren werden, wie von einem Opa in der Stadt in den unteren Drehzahlbereichen. Der großartige Motor ist unerhört elastisch und verliert diese Elastizität auch keineswegs über die 130 km/h hinaus; sportliche Fahrer bringen im dritten Gang den Wagen leicht auf diesen Wert, ohne daß die Ventile flattern. Die Geschmeidigkeit bei höheren Geschwindigkeiten macht den Commodore dazu zu einem ausgesprochen ermüdungsfreien Reisewagen, denn selbst beim Überholen schnell fahrender Autos muß der Fahrer seine zusätzliche Konzentration nur kurz einsetzen, infolgedessen beansprucht er weniger Nervenkraft, als wenn die immer gefährliche Überholstrecke ein paar hundert Meter länger wäre. Auch finanztechnisch ist der Commodore ein interessantes Auto. Viele Teile stammen von anderen Modellen, das sportliche „Holz“-Lenkrad aus Kunststoff etwa vom Rallye-Kadett, und doch ist er alles andere als ein zusammengebautes Wagen. Dazu sind Qualität und Leistungen viel zu hoch. Steuer und Haftpflicht bewegen sich sehr geschickt zwischen den Werten des Rekord und des Kapitän, so daß hier keine aufregenden Überlegungen nötig sind. Auch der Verbrauch hält sich bei diesem schnellen Wagen durchaus in Grenzen: auf fast 2000 Kilometer teils sehr schnellen Straßen, doch auch im Stadtverkehr benötigten wir einen halben Liter Öl; der Durchschnittsverbrauch an Superbenzin als Reisewert kam auf 13,265 Liter je 100 Kilometer. Das ist für einen luxuriösen, eleganten Wagen, mit dem andere auf der Autobahn wie beim Losfahren am grünen Licht rechnen müssen, keineswegs zu viel. Die GS-Ausführung des Commodore mit 130 PS sind wir nur kurz auf dem ausgedehnten Opel-Prüffeld in Dudenhofen gefahren — sie ist natürlich in ihren Fahrleistungen noch um einiges begeisternder.

Der Beruf in der modernen Gesellschaft

Dr. Helmut Schelsky ist Professor für Soziologie an der Universität Münster und Leiter der Sozialforschungsstelle der Universität. Wir haben seinen Aufsatz etwas gekürzt.

Der Beruf und die berufliche Arbeit umfassen nicht mehr den ganzen Lebenssinn und Lebensalltag des modernen Menschen, sondern sind ein Teil des Lebens neben anderen Lebensbereichen. Das war nicht immer so: Ehe sich durch die Entstehung der industriellen Gesellschaft die Berufstätigkeit etwa in Fabrik und Büro von der Wohnstätte und vom Heim der Familie löste, gab es die Trennung von „beruflich“ und „privat“ überhaupt nicht, gab es nicht den Zwiespalt von Arbeit und Freizeit, der unser modernes Leben so tief bestimmt; sondern die Arbeit war mit dem gesamten Familienleben verschmolzen und erfüllte den Alltag von früh bis spät.

Auch in anderen Lebensbereichen

In der modernen Zivilisation sind aber die Lebensbereiche des Menschen so aufgeteilt und voneinander so unabhängig und selbständig, daß der Mensch in jedem Bereich eine selbständige Rolle spielen kann. Das heißt, daß der moderne Mensch den Sinn seines Lebens oder die Verwirklichung seiner Persönlichkeit auch in anderen Lebensbereichen finden kann als im Beruf. Von hier aus wird eine Einstellung zum Beruf verständlich, die ich als die eigentliche moderne ansehen möchte: daß man die Berufstätigkeit in seinem Leben, in seinem Alltag genau eingrenzt, daß man Rechte und Pflichten des Berufs zeitlich und sachlich genau bestimmt und anerkennt, aber sozusagen ihr Überwuchern auf das Lebensganze, auf den ganzen Tagesablauf abschneidet. Ein nur durch den Beruf voll erfülltes Leben ist heute zur Ausnahme geworden. Diese Situation trägt natürlich eine große Gefahr in sich: Sie läuft etwa auf die Einstellung hinaus, daß der Beruf eben nur zum Geldverdienen da sei, damit man sich und seine Familie erhalten könne oder damit man das, was einem das Leben wert mache, in seiner Freizeit treiben könne. Man bezeichnet dann den Beruf und die berufliche Arbeit als „bloßen Job“. Sicherlich mögen auch manche Berufstätige diese Einstellung haben. Dennoch ist auch heute die Berufstätigkeit der wichtigste Faktor für die soziale Bestimmung des Menschen in unserer Gesellschaft. Das Verhältnis Mensch und Gesellschaft, Mensch und soziale Umwelt, bestimmt gerade in unserer Gesellschaft vorwiegend der Beruf. Denn die politischen und sozialen Umbrüche unserer Gesellschaft haben uns gezeigt, daß weder verbrieft

Rechte noch Besitz von Geld und Gut diese soziale Stellung der Person in der Dynamik der modernen Gesellschaft sichern. In der industriellen Gesellschaft ist nur eines dauernd notwendig und daher beständig: das Bedürfnis nach Produktion. Daher hat der Soziologe Karl Marx richtig gesehen, daß der Besitz von Produktionsmitteln die eigentliche Sicherheit in der industriellen Gesellschaft ist. Ein Mangel seiner Theorie ist aber wohl, daß sie nicht sieht — und zu seiner Zeit wohl nicht sehen konnte —, daß auch in der industriellen Gesellschaft die Berufsqualitäten, berufliches Können und berufliche Leistung zu den entscheidenden Produktionsmitteln geworden sind, denen gegenüber Kapital oder Rohstoffe verhältnismäßig belanglos werden, das heißt leichter ersetzbar sind. Das Wichtigste an diesem Produktionsmittel Berufsqualifikation ist aber, daß es von der Person, die es erworben hat, kaum trennbar ist; das Berufskönnen ist fast die einzige persönliche soziale Sicherheit, die der Mensch in den Krisen der modernen Gesellschaft besitzt. Während früher im allgemeinen Besitz und Vermögen die Kennzeichen für die Stellung und Rangordnung des Menschen in der Gesellschaft waren, die Gesellschaft also im wesentlichen klassenbestimmt war, werden soziale Stellung und soziales Ansehen heute mehr denn je von der Stellung im Beruf und von seiner Anerkennung durch andere abgeleitet, das heißt, die Menschen werden im wesentlichen nach ihren Berufen sozial eingeordnet. Der Trieb zu sozialer Differenzierung, der Trieb also, sich in einer gesellschaftlichen Stellung von dem anderen zu unterscheiden, wohnt in jedem Menschen, dem einen mehr, dem anderen weniger.

Von der Maschine verdrängt

Er findet seine Befriedigung niemals — wie es uns heute ja auch immer wieder bestätigt wird — im Besitz allein, also nicht im eigenen Wagen, nicht in der Kleidung, nicht im Fernsehgerät. An die Stelle dieser früher einmal gültigen Merkmale für die soziale Stellung des Menschen ist also heute der Beruf getreten. Denn die Berufsleistungen werden immer verschieden wichtig bleiben und daher in Rangfolgen zueinander stehen. Im frühindustriellen Abschnitt des vorigen Jahrhunderts entwertete die Entwicklung der Technik, der Ersatz der menschlichen Arbeit durch die Maschinen, zunächst den Beruf; die gelernten Berufe, also vor allem die handwerklichen, wurden von den Maschinen verdrängt und zum Teil überflüssig gemacht; der Ungelernte wurde zum Normalfall des Industriearbeiters. Die Voraussage der zunehmenden Proletarisierung durch Karl Marx beruhte nicht zu-

letzt auf der Voraussetzung, daß sich dieser Typ des ungelerten Industriearbeiters, der nichts als seine Muskelkraft zu verkaufen hatte, unendlich vermehren würde. Die entwickelte Industrie unseres Jahrhunderts zeigt aber eine gerade umgekehrte Neigung: Der technische Fortschritt macht heute vor allem die Arbeit der Ungelernten durch Mechanisierung oder Automatisierung überflüssig, fordert dafür aber eine immer größere Zahl der Gelernten und Qualifizierten. Die Leistungsansprüche an die Berufe sind allenthalben gestiegen; auch das ist ein wesentlicher Grund dafür, daß man immer mehr nach beruflicher Qualifikation drängt und immer mehr Tätigkeiten einer weitergehenden und intensiveren Berufsausbildung unterwirft. Jedenfalls wird für den einzelnen dadurch, daß seine Arbeits- und Berufswelt in ihren Anforderungen und Umweltbedingungen stabil und dauerhaft wird, auch seine soziale Umwelt und sein Verhalten in der Gesellschaft gefestigt. Über den Beruf handelt sich der Mensch alltäglich wieder seine soziale Umwelt ein. Solange die beruflichen Tätigkeiten und Leistungen erfolgreich anwendbar sind, schaffen sie auch als Rückwirkung die innere Sicherheit der Person, Berufliche Sicherheit, Leistung und Zufriedenheit im Beruf, sind wesentliche Grundlagen der seelischen Gesundheit des modernen Menschen. Der kleine Bereich seines beruflichen Handelns, der Umkreis, in dem er produktiv ist und die Zusammenhänge kennt, in die er selbst eingreift, bildet die eigentliche Lebenswirklichkeit des modernen Menschen. Hier läßt er sich nichts vormachen, hier kann er urteilen auf Grund der eigenen Erfahrung, hier erschließen sich ihm die Zusammenhänge im tätigen Handeln, nicht nur im übermittelten Wissen. Nur wo der Mensch heute beruflich Spezialist ist, versteht er noch etwas unmittelbar von der Wirklichkeit, nur da hat er eine Lebenssicherheit. Berufliches Spezialistentum ist die Grundlage von Leistungen, die der berufstätige Mensch sich heute noch als Leistungen seiner Person zurechnen kann.

Wichtiger Faktor Weiterbildung

Von dieser Erkenntnis aus sind der Zweite Bildungsweg und die Bemühungen der Industrie um Weiterbildung ihrer Belegschaftsmitglieder ein wichtiger Faktor für die Wirtschaft selbst, für unser soziales Leben und für unsere politische Stellung in der Welt. Aber mehr noch wird hierdurch eine Bildung der Persönlichkeit gefördert: der Mensch kann in der Gesellschaft eine seinen Fähigkeiten entsprechende berufliche und damit auch soziale Stellung erlangen. Auf diese Weise wird er durch den Beruf in sich selbst und gegenüber seiner Umwelt gefestigt.



Ferdinand Jansen
Werkswache
3. 4. 1968



Ludwig Mauer
Werkzeugbau
3. 4. 1968



Peter Schmitt
Achsenbau
3. 4. 1968



Fritz Steinkamp
Schnittbau
3. 4. 1968

WIR GRÜSSEN UNSERE JUBILARE



Georg Schneider
Schnittbau
23. 1. 1968



Heinrich Becker
Modellschreinerei
8. 2. 1968



Wilhelm Rühl
Inspektion
3. 3. 1968



Franz Hartmann
Elektr. Abt.
5. 3. 1968



Anton Jacobi
Einkauf
5. 3. 1968



Paul Wilde
Kar.-Fertigmont.
7. 3. 1968



Philipp Gerlach
Ersatz.-Fabr.
8. 3. 1968



Heinrich Schulz
Achsenbau
9. 3. 1968



Wilhelm Mayer
Wagenendmontage
10. 3. 1968



Heinrich Löchel
Getriebebau
12. 3. 1968



Heinrich Schreiber
P.V. Chassisbau
14. 3. 1968



Christoph Kaiser
Gehaltsbuchh.
15. 3. 1968



Hansjörg Dietrich
Verkaufsleitung
1. 4. 1968



Johann Hofmann
Betriebsschlosserei
4. 4. 1968



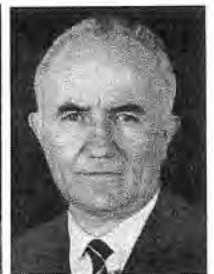
Jakob Mayer
Inspektion
5. 4. 1968



Kurt Burghardt
Gehaltsbuchh.
10. 4. 1968



Karl Lösch
Werkzeugbau
11. 4. 1968



Willi Kühn
P.V. Werk I Bochum
11. 4. 1968



Karl Tempel
Getriebebau
12. 4. 1968



Adam Hummel
Inspektion
13. 4. 1968



Philipp Visosky
Prozeßabteilung
13. 4. 1968



Karl Völker
Karosserie-Rohbau
15. 4. 1968



Alfred Pfeffeler
Kdd.-Gewährleist.
17. 4. 1968



Kurt Haberland
Filiale Düsseldorf
25. 4. 1968



Hans Fischer
Motorenbau
29. 4. 1968

2. 3. 1968

Adam Christ
Karosserie-Rohbau

4. 3. 1968

Lorenz Schmitt
Instandhaltung-Preßwerk

Kurt Umrein
PEK-Kar.-Ausstattung

7. 3. 1968

Ludwig Schuchmann
Instandhaltung-Preßwerk

19. 3. 1968

Valentin Burger
Prüffeld Dudenhofen

22. 3. 1968

Karl Franz Roos
Versuchswerkstatt

28. 3. 1968

Willibald Hörl
Instandh. Chassis-Bau I

30. 3. 1968

Ernst Kleinert
Materialversand

1. 4. 1968

Georg Adelberger
Kreditorenab. Werk Bochum

Peter Barthel
Instandh. Preßwerk

Helmut Becker
Elektrische Abteilung

Karl Becker
Instandh. Chassisbau I

Fritz Bredert
Werkzeugbau

Friedel Christ
P.V. Chassisbau

Erich Diehl
Elektrische Abteilung

Ernst Edler
Instandh. Chassisbau I

Werner Eichner
Werkzeugbau

Heinrich Fritz
PEK-Stückl. und Freigaben

Hermann Glock
Werksleitungs-Studien

Karlheinz Gölzenleuchter
Lehrenbau

Mathias Hahn
Produktionskontrolle

Hans Haschert
Prozeßabteilung

Helmut Hasselmann
Werkzeugbau

Wilhelm Heizenröder
Stand.-Abt. Werk Bochum

Jakob Horneff
Elektrische Abteilung

Willi Horneff
P.V. Werk I Bochum

Heinz Jäger
Werkzeugabteilung

Ernst Jürgens
Filiale Düsseldorf

Paul Knoth
Elektrische Abteilung

Hans Kropp
Werkzeugbau

Willi Martin
Instandh. Chassisbau II

Paul Mathes
P.V. Chassisbau

Georg Meier
P.V. Karosseriebau

Friedel Penk
Teile-Techn.-Abt.

Hermann Pfeil
Qualitätsförderung

Adam Prodöhl
Instandh. Preßwerk

Wilhelm Raiß
Schnittbau

Arno Rausch
Instandh. Chassisbau II

Günther Rausch
P.V. Werk II Bochum

Hans Roth
Vergaserbau

Philipp Roth
Werkzeugbau

Helmut Scotti
Kundend. Techn. Abt.

Herbert Schmid
Schnittbau

Helmut Vorläufer
Versuchswerkstatt

4. 4. 1968

Franz Dreste
Produktionskontrolle

5. 4. 1968

Otto Hauf
Instandh. Chassisbau II

6. 4. 1968

Willi Fink
P.V. Kar. u. Schweißm.

7. 4. 1968

August Güttlich
Versuchsabteilung

9. 4. 1968

Anton Fiedler
Personalabteilung

11. 4. 1968

Mathias Kumb
Lackiererei

12. 4. 1968

Herbert Schüssler
Werkzeugbau

15. 4. 1968

Manfred Nau
Gesenkbau

Franz Nemetz
Betriebskrankenkasse

19. 4. 1968

Wilhelm Müller
Modellschreinerei

25. 4. 1968

Christina Dienst
Qualitätsförderung

27. 4. 1968

Hans Edler
Instandh.-Chassisbau II

Anni Löw
Getriebebau

SEGELN



F. Bormet

Mitarbeiter F. Bormet auf großer Fahrt

Felix Bormet, Abteilung Verkaufsstatistik, ist ein begeisterter Segler und stolzer Besitzer eines Segelbootes vom Typ „Zugvogel“, ein vom Deutschen Seglerverband anerkanntes Klassenboot. Als Mitglied des Segelclubs „Mainspitze“ und Teilnehmer vieler Regatten, ist er in der warmen Jahreszeit viel auf dem Wasser anzutreffen. Segeln ist nicht einfach, es erfordert Geschicklichkeit und Können. Im Sommer 1967 war F. Bormet auf großer Fahrt an der Küste Jugoslawiens. Zusammen mit einem Freund fuhr er mit Wagen und angehängtem Boot bis Zadar. Dann begann der Törn. Tagsüber gab es kalte Küche, abends wurde an Land gekocht und im Segelboot übernachtet. Bekanntschaft mit



Haifischen machten sie nicht. Doch mancher Sturm war zu überstehen. F. Bormet hat den Törn in einem Farbfilm festgehalten, denn er ist nicht nur ein guter Segler, sondern auch ein begabter Schmalfilmkameramann. Dies bewies der Film von seiner Reise, den er vor einiger Zeit den Mitarbeitern seiner Abteilung vorführte. Bei diesem Törn wurden 521 Seemeilen zurückgelegt, umgerechnet 965 km. Eine beachtliche Leistung, die vom Deutschen Seglerverband mit einer Anerkennungsplakette bedacht wurde. In diesem Jahr will F. Bormet mit „Anita“, einer 22 m langen Jacht, in den Schwedischen Schären kreuzen. Für diese Fahrt: Mast- und Schotbruch!

JUBILARFEIER

am 24. Mai 1968 in der
Stadthalle Rüsselsheim



Greetje Kauffeld

- 17.00 Uhr Ehrung der Jubilare
Vorspiel zu „Notre Dame“ Fr. Schmidt
- Ansprachen
„Waldmeister-Ouvertüre“ Joh. Strauß
(Es spielt das große Werksorchester in Streichbesetzung
unter Georg Mischlich)
- 17.45 Uhr Gemeinsames Abendessen
- 18.30 Uhr Bunter Abend
- Mitwirkende:
Greetje Kauffeld, bekannter Schlagerstar
Ballett-Gruppe der Städtischen Bühnen Mainz
Claus Beckers, internationaler Kombinationsakt
Rainer Böhm, Musical-Show
Hans Uwe Schneider, Parodist und Imitator
Rolf Dinardi, Illusionsnummer
Rolf Braun, ein Großer der „Määnzer Fassenacht“
als Ansager
Unterhaltungsensemble des Werksorchesters unter
Andreas Wagner
- 21.00 Uhr Musikalischer Ausklang
(Es spielt das große Werksorchester in Blasbesetzung
unter Georg Mischlich)
- 21.15 Uhr Abfahrt der Omnibusse und PKW in die Heimorte der Jubilare

Änderungen vorbehalten!

Es geht uns wie dem Tormann auf dem Fußballplatz. Wir recken uns oft im Leben. Alles, was feindlich auf uns einstürmt, zwingt uns in eine typische, die Kräfte anspannende Abwehrhaltung. Wir wollen verhindern, daß das Leben uns ein Tor schießt. Wir wehren uns gegen Nachteile, Ungerechtigkeiten, wirtschaftliche Not, Krankheit und selbst gegen den Tod. Alle Erscheinungsformen rings um

ein Zeichen von Begabungsmangel. Die meisten suchen daher ihre Selbstbestätigung im



**RECK DICH,
STRECK DICH!**

uns her seien ihrem Wesen nach Wille zum Leben hat Albert Schweitzer einmal gesagt. Und dieser Wille zum Leben ist auch der Grund dafür, daß niemand gern Niederlagen erleidet. Ein Zurückweichen wird von vielen als ein Prestigeverlust empfunden, als ein Nachlassen gesunder Lebenskraft oder

harten Widerstand, in der Vorwärtsverteidigung oder im offenen Angriff. Man reckt sich in allen möglichen Formen und Situationen, damit der persönliche Nutzen gemehrt und Schaden abgewendet wird. Man lebt und streitet nicht nur für sich, sondern auch für seine Familie. Wenn man selbst Erfolg hat, so hat ihn die Familie ebenfalls. So zu denken, ist die moralische Voraussetzung für alle, die als gute Ehemänner und Väter gelten wollen. Die Familie ist eine von natürlichem Egoismus verteidigte und getragene Lebensgemeinschaft. Außerhalb des persönlich-beruflich-familiären Bereiches ist die Einsatzfreudigkeit jedoch wesentlich kühler und läuft sich nur in seltenen Fällen heiß. Schade, daß der außerberufliche Aktions- und Einsatzwille vieler Menschen immer mehr zusammenschumpft und sie von der in sie gelegten Vielfalt keinen oder nur sehr ungenügenden Gebrauch machen. Man denke nur an den persönlichen Einsatz auf politischem, kulturellem oder sportlichem Gebiet. Aktive Betätigung? Nein! Das überläßt man anderen, deren Zahl aber auch immer mehr zusammenschumpft. Die große Masse hat keine Beziehungen zur Ganzheit des Lebens mehr; es mangelt ihr der Wille, über die eigene Existenz hinauszugreifen. Das „Reck dich, streck dich, reg dich!“ gilt meist nur der einseitigen Bedürfnisbefriedigung.

Finanzierungen für Werksangehörige

Die OFG finanziert für Opel-Werksangehörige Neufahrzeuge und Gebrauchtwagen. Die folgenden Punkte informieren Interessenten über Bedingungen und Abwicklung:

Anzahlung	Die Mindestanzahlung beträgt für Werksangehörige 5 % des Kaufpreises.
Laufzeit	Die Laufzeit kann bis auf 36 Monate ausgedehnt werden. Die erste Rate wird 4 bis 6 Wochen nach Abschluß des Darlehnsvertrages fällig.
Gebühren	Die Kreditgebühr beträgt gegenwärtig 5,5 % auf 12 Monate, gerechnet auf die unbezahlte Restsumme zuzüglich einer einmaligen Bearbeitungsgebühr von 2,50 DM pro Vertrag.
Versicherung	Die Versicherungsprämie kann mitfinanziert werden. Es wird empfohlen, Vollkasko mit Selbstbeteiligung abzuschließen.
Abwicklung	Der Kaufantrag für einen Neu- oder Gebrauchtwagen wird bei der Personalabteilung gestellt mit dem Vermerk: „Finanzierung durch OFG“. Kurz vor Auslieferung des Fahrzeuges wird bei der OFG (Alter Teilebau, 4. Stock) der Finanzierungsvertrag erstellt. Dazu ist lediglich eine Kopie des Kaufantrages mitzubringen. Der Betrag der Anzahlung wird vor Auslieferung an der Hauptkasse eingezahlt. (Die Differenz zum vollen Kaufpreis wird von der OFG an die Adam Opel AG überwiesen.)
Kraftfahrzeugbrief	Den Kraftfahrzeugbrief erhält der Käufer nach Freigabe des Wagens zum Zwecke der Zulassung. Nach der Zulassung wird der Brief der OFG zurückgegeben, wo er bis zur Rückzahlung des Darlehns verbleibt.
Darlehnsrückzahlung	Für die Darlehnsrückzahlung erhält der Werksangehörige vorgedruckte Zahlkarten. Eine Einbehaltung vom Lohn erfolgt nicht.
Vorzeitige Rückzahlung	Eine vorzeitige Rückzahlung des Darlehns ist jederzeit möglich. Die unverbrauchten Finanzierungsgebühren werden dann anteilmäßig zurückerstattet.
Zahlungsschwierigkeiten	Im Falle unverschuldeter Notfälle ist die OFG bereit, Ratenverlängerungen zu gewähren.

Zu weiteren Informationen steht die OFG jederzeit gerne zur Verfügung. Rufen Sie dann die OFG über Hausapparat Nr. 2031 oder vom öffentlichen Apparat unter der Nummer 61051 an und verlangen Sie den Sachbearbeiter für die Finanzierung von Wagen für Werksangehörige.

OFG

Frühjahr mit besonderer Spannung erwartet

Der wirtschaftliche Lagebericht der Geschäftsleitung, der vor kurzem Wirtschaftsausschuß und Betriebsrat erstattet wurde, ging zunächst auf das letzte Quartal 1967 und dann auf die gegenwärtige Situation ein. Wir entnehmen ihm die wichtigsten aktuellen Angaben:

Die positive Entwicklung der wirtschaftlichen Lage in der Bundesrepublik hat sich im Laufe der letzten Monate fortgesetzt. Die Stimmung in der Wirtschaft ist zwar eher als abwartende Zuversicht zu bezeichnen, denn als ausgesprochener Optimismus, aber der das Vorjahr lang beherrschende Pessimismus ist doch gewichen. Zur Eröffnung der Frankfurter Messe Anfang März sprach Bundeswirtschaftsminister Schiller: „Das optimistische Klima der Geschäftserwartung hält an, wenn auch der Hochsommer sicher noch weit ist.“

Man darf es außerdem als Zeichen der insgesamt zuversichtlichen Einstellung ansehen, wenn die Zahl der Aussteller um mehr als ein Viertel größer war als im Frühjahr 1967, und daß auch die Zahl der erwarteten Einkäufer um etwa ein Fünftel über der Vorjahreszahl liegt. Der schon im Herbst einsetzende Wandel zum gedämpften Optimismus setzte sich unter dem anhaltenden Einfluß der konjunkturpolitischen Maßnahmen der Bundesregierung auch über den Jahreswechsel fort. Der Auftragseingang der Indu-

strie floß reichlich und die Produktion zog schon im Dezember rasch an. Auf den Arbeitsmärkten konnte sich der Umschwung zwar noch nicht allzusehr auswirken. Mit einem endgültigen Abklingen des besonders im Januar und zum Teil auch im Februar und März noch recht winterlichen Wetters dürfte nicht allein die Bauwirtschaft das Bild auf dem Arbeitsmarkt heller gestalten. Die Beschleunigung wirtschaftlicher Tätigkeit stand im Dezember allerdings wohl zu einem Teil im Zeichen des Übergangs von der Brutto-Umsatzsteuer zur Mehrwertsteuer und hat z. B. in der Investitionsgüterindustrie einigen vorgehaltenen Bedarf dargestellt. Diese Entwicklung trug aber auch dazu bei, daß der Lagerdruck bis zum Aufreißen von Lücken nachließ. Wenn darum im Januar ein gegenüber dem Dezember schwächeres Ansteigen zu beobachten ist, so ist dafür nicht allein das Winterwetter verantwortlich zu machen. Andererseits wird mit dem Einpendeln der Preise nach der Umstellung auf die Mehrwertsteuer das Auffüllen der Lagerbestände in der Wirtschaft wieder einsetzen, denn man erwartet doch von diesen Monaten die ersten Auswirkungen des zweiten Konjunkturprogramms der Bundesregierung. Auch das Auslandsgeschäft ließ bisher nicht zu wünschen übrig, wenn auch der Ausfuhrüberschuß im Dezember mit knapp eineinhalb Milliarden etwas hinter dem außergewöhnlich hohen Überschuß im Dezember 1966 zurück

blieb. Insgesamt haben aber auch die Auslandsaufträge der Industrie im Dezember konjunkturell zugenommen... Unter dem Kennwort „Aktion 5000“ bot Opel Anfang Februar über die Vertragshändler in der Bundesrepublik eine Sonderausführung der bekannten zweitürigen Rekord-Limousine mit 1,5 l Motor (58 PS) und Vierganggetriebe zum Preise von 7205 DM (einschließlich Mehrwertsteuer) an. Opel hat sich zu dieser Maßnahme zügigen Absatzes ohne Einlagerung entschlossen, um dem Automobilgeschäft im auslaufenden Winter neue Impulse zu geben und damit auch zur Sicherung der Arbeitsplätze und Beschäftigung der eigenen Belegschaft beizutragen. In der Öffentlichkeit mußte betont werden, daß die „Aktion 5000“ in keiner Weise den Auftakt für Modelländerungen darstellte... Das Frühjahr wird in diesem Jahr mit besonderer Spannung erwartet. Viele Anzeichen deuten darauf hin, daß das durch die Auswirkungen der Mehrwertsteuerregelung schwieriger gewordene Gebrauchtwagengeschäft auch das Neuwagengeschäft beeinträchtigen dürfte. Auch die Bestände an Neuwagen sind durch die Wintermonate allgemein angewachsen. Gleichwohl sehen wir den kommenden Monaten zuversichtlich entgegen im Vertrauen auf eine positive wirtschaftliche Weiterentwicklung, nicht zuletzt gestützt auf ein breitgefächertes und damit alle Käuferschichten ansprechendes Produktprogramm.

Das Buch folgt dem Leser

Neuerdings Buchausleihe im neuen Gebäude der Produktentwicklung und Konstruktion (N 20)



Wie bereits kurz gemeldet, werden Bücher der Werkbücherei für die Leser der Abteilung Produktentwicklung und Konstruktion seit Januar jeden Freitag von 9 bis 10 Uhr im neuen Gebäude des N 20 (Technische Zentralbibliothek) ausgeliehen. Das wurde notwendig, weil der Weg vom N 20 zur Werkbücherei zu weit ist. Bücherwünsche können bis zum Mittwoch in einen in der Technischen Zentralbibliothek aufgestellten Kasten geworfen und die Bücher freitags dort abgeholt, selbstverständlich aber auch telefonisch (814) bestellt werden.

Wenn Bücher sich durch irgendwelche Umstände weit weg vom Menschen entfernen, müssen sie ihm nachkommen, was besonders in diesem Falle wichtig ist, weil viele Mitarbeiter der PEK in der Werkbücherei registriert sind. Lesen und Bilden sind Dinge, die gerade in der modernen Zeit besonders not tun: Einmal bietet das Lesen nach des Tages Hast und Arbeit Entspannung, Ablenkung und Unterhaltung, aber auch Wissenserweiterung, deren wir gerade in einer Zeit steigender beruflicher und gesellschaftlicher Ansprüche wie kaum zuvor bedürfen.

Unser Bild zeigt die Leiterin der Werkbücherei, G. Heidelberg, mit einem Leser der Abteilung Produktentwicklung und Konstruktion, während einer der Buchausleihen im N 20.

Heute nicht! Ich habe keine Zeit! Nicht mit mir!
 Was soll ich denn dabei?
 Nein!
 Sind Sie ein
 Muffel?
 Ohne mich!!!
 Ruhe!
 Sie mich! Nein! Zeit!
 Unmöglich!

OPEL-RALLYESIEG

Bei der 21. Internationalen Rallye Lyon-Stuttgart mit 112 Wagen am Start kamen 48 im Ziel an, davon 4 Opel-Wagen unter den ersten 25. Mit drei Klassensiegen (Commodore GS, Rallye Kadett 1,9 Ltr. und Rallye Kadett 1,1 Ltr.) war Opel die erfolgreichste Automobilmарke. Ein überragender Beweis für das sportliche Können der Fahrer und die Zuverlässigkeit der Wagen.

IN WENIGEN ZEILEN

Im Monat März beschäftigte unser Unternehmen 31398 Mitarbeiter in Rüsselsheim, 16315 in Bochum, 2045 in Kaiserslautern und 729 in den Zweigniederlassungen Berlin und Düsseldorf sowie der GM-Niederlassung in Berlin, zusammen 50487 Werksangehörige.

Der Wirtschaftsausschuß, von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite paritätisch besetzt, diskutierte am 8. März über die Lage des Unternehmens.

Über die Betriebsversammlung in dieser Woche wird für alle, die nicht an ihr teilnehmen können, ein ausführlicher Bericht gedruckt.

Zu den Besuchern, die in der letzten Zeit durch das Werk geführt wurden, zählte auch der Wohnungsbau- und Gesundheitsminister des Staates Tansania, der am 20. März in Rüsselsheim weilte und sich vor allem für das Gesundheitswesen bei Opel interessierte, während am 22. März Präfekten aus der Republik Tschad unsere Gäste waren.

In der Jahreshauptversammlung der ARSO am 9. März, an der zahlreiche prominente Politiker teilnahmen, wurde Betriebsrat Hermann Reitz erneut zum Vorsitzenden gewählt. Zweite Vorsitzende sind Kurt Schneider und Philipp Petzold, während zum Schriftführer Adolf Mildner und zum Kassierer Richard Adam gewählt wurden.

Die Maikundgebung des DGB in der Rüsselsheimer Stadthalle am Vorabend des 1. Mai gilt als eine für Hessen repräsentative Veranstaltung und wird in einer Direktsendung vom Dritten Programm des Hessischen Fernsehens übertragen. Das Opel-Werksorchester zieht den musikalischen Rahmen.

Zusammen mit den neuen Betriebsräten werden am 18. April auch die beiden Arbeitnehmervertreter für den Opel-Aufsichtsrat gewählt. Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz und Otto Zink, MdB, kandidieren erneut für dieses Amt.

Auf dem Genfer Automobilsalon, der am 23. März zu Ende ging, war unser Werk mit seinem gesamten Produktionsprogramm vertreten.

Bei der beliebten Fernsehsendung „Spiel ohne Grenzen“ am 11. Mai in Rüsselsheim wirkt auch unser großes Werksorchester mit. In einem Vorspann-Film über die Stadt und ihre Menschen werden auch Ausschnitte aus dem Opel-Werk gezeigt.

Im Fundbüro der Werkswache wurden unter anderem folgende Gegenstände abgegeben: ein Herren- und ein Damenschal, eine Herren- und eine Damenarmbanduhr, ein Geldschein, zwei Geldbörsen, eine Brille und ein Etui mit alten Münzen. Abzuholen im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679).

Wahlrecht heißt auch Wahlpflicht! Denken Sie am 18. April daran, wenn in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern der Betriebsrat und die Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat gewählt werden!

WIR GEDENKEN UNSERER TOTEN †

Oskar Wollenhaupt , Rentner geb. 7. 1. 1892 gest. 22. 1. 1968	August Draibach , Rentner geb. 5. 12. 1901 gest. 13. 2. 1968
Maria Richter , Rentnerin geb. 18. 4. 1901 gest. 2. 2. 1968	Walter Erbig , Rentner geb. 21. 12. 1901 gest. 13. 2. 1968
Carl Mauer , Rentner geb. 24. 10. 1901 gest. 5. 2. 1968	Gustav Hoffmann , Inspektion geb. 5. 1. 1912 gest. 13. 2. 1968
Valentin Zimmermann , Rentner geb. 5. 10. 1902 gest. 5. 2. 1968	Emil Kilian , Rentner geb. 28. 8. 1911 gest. 13. 2. 1968
Philipp Wesp , Preßwerk K 40 geb. 2. 4. 1918 gest. 6. 2. 1968	Eugen Haasis , Rentner geb. 2. 3. 1886 gest. 14. 2. 1968
Heinrich Scherer , Rentner geb. 19. 4. 1898 gest. 7. 2. 1968	Kurt Effenberger , Karosseriebau geb. 25. 8. 1917 gest. 15. 2. 1968
Anton Locher , Rentner geb. 27. 5. 1898 gest. 9. 2. 1968	Philipp Klink , Einkauf geb. 24. 10. 1920 gest. 16. 2. 1968
Hans Walther , Rentner geb. 15. 3. 1909 gest. 9. 2. 1968	Stefan Leising , Karosseriebau geb. 7. 4. 1915 gest. 16. 2. 1968
Karl Krumb , Rentner geb. 14. 9. 1887 gest. 9. 2. 1968	Adam Dieser , Vergaserbau geb. 14. 3. 1904 gest. 18. 2. 1968
Wilhelm Ilgenfritz , Härtereier geb. 31. 5. 1908 gest. 10. 2. 1968	Johann Stahl , Teilelager geb. 31. 3. 1907 gest. 19. 2. 1968
Heinrich Kirchhoff , Rentner geb. 10. 8. 1887 gest. 10. 2. 1968	Wilhelm Becker , Rentner geb. 25. 1. 1902 gest. 20. 2. 1968
Heinrich Preß , Rentner geb. 9. 6. 1902 gest. 10. 2. 1968	Georg Perschbacher , Rentner geb. 31. 7. 1893 gest. 20. 2. 1968
Philipp Seel , Rentner geb. 22. 7. 1910 gest. 10. 2. 1968	August Söder , Rentner geb. 30. 11. 1910 gest. 20. 2. 1968
Mattias Böhm , Rentner geb. 29. 9. 1899 gest. 11. 2. 1968	Hermann Löffler , Teile-Export geb. 17. 2. 1926 gest. 22. 2. 1968
Karl Klinger , Schnittbau geb. 27. 5. 1914 gest. 11. 2. 1968	Georg Nau , Rentner geb. 14. 6. 1897 gest. 22. 2. 1968
Johann Koch , Rentner geb. 24. 11. 1883 gest. 12. 2. 1968	

Modellstudie Commodore „Voyage“

Unter der Bezeichnung Commodore „Voyage“ zeigte das Werk auf dem diesjährigen Automobil-Salon in Genf, der am 23. März zu Ende ging, eine Modellstudie, mit der das Interesse und die Meinung eines internationalen Publikums getestet werden sollte. Es handelt sich um einen fünftürigen Kombinationswagen der Luxusklasse, der durch sein Aussehen, die reichhaltige Ausstattung und die großzügige technische Ausrüstung eine für europäische Verhältnisse neuartige Entwicklung darstellt. Mit seinem 2,5 Liter Sechszylinder-Motor und 115 DIN-PS Leistung bietet der Commodore „Voyage“ außergewöhnliche Fahreigenschaften. Von maßgeblicher Wirkung für das Äußere ist die Lackierung in Perlen-Goldton und die Holzdekor-Verkleidung mit Kunststoff-Stoßkanten. Der



Goldton kehrt in der Lackierung der Räder und in einem Goldstreifen der Reifen wieder. Das Dach hat schmale gleithemmende Kunststoffleisten. Das Wageninnere sowie die Sitzbezüge und die Türverkleidungen sind in hellem Beige gehalten. Holzdekor-Auflagen an den Türen und auf der Instrumententafel set-

zen einen besonderen Akzent. Die gesamte Bodenfläche ist mit einem Goldton-Nylon-Teppich belegt. Metall/Kunststoff-Schienen im rückwärtigen Teil des Laderaumes verhindern seitliches Abgleiten des Gepäcks und erleichtern die Be- und Entladung des Wagens.

Auto-Sicherheitsgurte

Wie im vergangenen Jahr, so werden auch in diesem Jahr verbilligte Auto-Sicherheitsgurte (Nachlaß etwa 50 Prozent) an Werksangehörige für Fahrzeuge aller Fabrikate zum Schutz auf dem Weg zum oder vom Arbeitsplatz abgegeben. Verkauf im Gebäude K 40, Verkaufsraum für Sicherheitsschuhe. Verkaufszeiten werden rechtzeitig bekanntgegeben.
Abteilung Unfallverhütung

Wieder hohe Prämien

Noch vor dem Osterfest werden in dieser Woche im Werk Rüsselsheim 500 Werksangehörigen Prämienchecks für ihre angenommenen Verbesserungsvorschläge ausgehändigt. Die zur Auszahlung kommende Summe überschreitet den Betrag von 100 000 DM. So kann noch mancher offene Wunsch für die Osterzeit oder für die geplante Urlaubsreise in Erfüllung gehen.

Unser Vorschlagwesen hat schon in den ersten Monaten des Jahres 1968 eine günstige Entwicklung gezeigt: Bis Mitte März konnten bereits mehr als 1 600 neue Vorschläge re-

gistriert werden (im gleichen Zeitraum des Vorjahres 680 Vorschläge). Der Ausschuß für Verbesserungsvorschläge glaubt, daß diese Aufwärtsentwicklung auch weiter anhält und möchte allen Werksangehörigen, die bisher noch keinen Vorschlag eingereicht haben, einige Tips geben. Möglichkeiten sind genug vorhanden. Deshalb Augen auf: Denken Sie beispielsweise an Materialeinsparungen durch bessere Werkzeuggestaltung oder den Einsatz eines gleichwertigen, billigeren Materials. Wie viele Hilfsmaterialien werden täglich bei uns benötigt, und gerade von diesen Materialien werden viele vergeudet: zum Beispiel Bohrwasser, entsalztes Wasser, Fett, Schmieröl, Schweiß- und Heizgas, Verpackungen usw.

Vielleicht lassen sich auch immer wieder vorkommende Transportschäden vermeiden beziehungsweise Transportwege verkürzen? Möglich ist auch die Verwendung gleicher Teile bei verschiedenen Fahrzeugtypen (Normung), denn durch den Einkauf größerer Mengen lassen sich günstigere Preise erzielen. Häufig liegen auch bei Serienauslauf noch viele Überschußteile auf Lager. Können diese vielleicht anderweitig eingesetzt werden? Viel ist auch noch zu tun auf dem Sektor Arbeitssicherheit und Arbeiterleichterung. Oder sind unsere Prüf- und Meßmethoden noch zu verbessern? Wie entscheidend sind gerade diese für die Qualität unserer Erzeugnisse!

Dies war nur eine kleine Auswahl von Hinweisen auf mögliche Vorschläge. Wichtig ist natürlich, daß Ideen sich nur dann bezahlt machen, wenn sie auch als Verbesserungsvorschlag eingereicht werden. Formulare und Einwurfkästen sind überall in erreichbarer Nähe vorhanden.



Heinrich Becker

Willi Hamm

Hans Schollmaier

PERSONALIEN

Um den Arbeitsbereich einzelner Betriebsleiter universeller zu gestalten, ist mit Wirkung vom 1. März 1968 innerhalb des Karosseriebaues I folgende Umbesetzung vorgenommen worden: Heinrich Becker, seither Betriebsleiter der Lackiererei I, übernimmt den Bau K 82 (Abt. 1411–1413, 1416). — Willi Hamm, seither Betriebsleiter im K 82, übernimmt die Rohmontage (Abt. 1421, 1422, 1423, 1461, 1466). — Hans Schollmaier, seither Betriebsleiter in der Rohmontage, übernimmt die Lackiererei I (Abt. 1531).



„Was fehlt Ihnen denn?“ „Eine Idee für einen Verbesserungsvorschlag, Herr Doktor!“

OPEL-Raketenwagen RAK 2 dem Deutschen Museum übergeben

Eine Nachbildung des Opel-Raketenwagens aus dem Jahre 1928, mit dem Fritz von Opel am 23. Mai 1928 auf der Berliner Avus in einer aufsehenerregenden Fahrt 230 km/h erreichte, wurde am 3. April in Anwesenheit Fritz von Opels und zahlreicher Ehrengäste sowie Vertretern von Presse, Funk und Fernsehen dem Deutschen Museum in München übergeben. Näheres darüber und Einzelheiten über das Ereignis vor 40 Jahren im nächsten Heft.

WERK BOCHUM

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK AN DER RUHR



Am Koordinationsgerät wird Mitarbeiter H. Mühlmann von Schwester Liesel geprüft.

meisten Fällen der amtliche Führerschein und der durch den Werksärztlichen Dienst durchgeführte „Fahrertest“. Für Lokführer und Rangierer ist zusätzlich eine bahnärztliche Untersuchung vorgeschrieben. Entweder wird bereits bei der Einstellung durch die Personalabteilung ein Fahrertest für den Bewerber veranlaßt oder – was meist der Fall ist – die Abteilung meldet bei Bedarf die Werksangehörigen beim Werksärztlichen Dienst, die im Betrieb ein Fahrzeug fahren sollen.

Werksärztlicher Dienst wird eingeschaltet

Auf der Sanitätsstation werden Sehvermögen, Farbsehen, plastisches (beidäugiges) Sehen, Reaktionsgeschwindigkeit und Koordination getestet. Eine Hörprüfung wird durchgeführt, der Blutdruck gemessen und ein Elektrokardiogramm angefertigt. Eine Urinuntersuchung gehört ebenfalls zum Fahrertest. Ergeben sich bei der Auswertung durch die Werksärzte krankhafte Befunde, so werden die Ergebnisse den Werksangehörigen oder deren Hausärzten mitgeteilt. Auf diese Weise soll verhindert werden, daß im Werk Fahrzeuge von Werksangehörigen gefahren

FAHRER TEST

Mehr als 3600 Bochumer Mitarbeiter besitzen eine Fahrerlaubnis für Betriebsfahrzeuge

Wie das Statistische Bundesamt in Wiesbaden in den letzten Tagen bekanntgab, meldete die Polizei in der Bundesrepublik rund 1143000 Straßenverkehrsunfälle, bei denen 17061 Menschen getötet und 461311 Menschen verletzt wurden. Das sind Zahlen, die jeden von uns nachdenklich stimmen sollten. Als vorbeugende Maßnahme zur Unfallverhütung in unserem Werk, hat sich jeder

Mitarbeiter, der ein betriebseigenes Fahrzeug innerhalb oder außerhalb unseres Werkes fährt, einem Fahrertest zu unterziehen. Wir haben für unsere Leser einmal die wichtigsten Stationen eines solchen Tests mit der Kamera verfolgt. Unsere Bilder zeigen, wie Mitarbeiter H. Mühlmann in der Sanitätsstation des Werkes I geprüft wird. Dr. Oster vom Werksärztlichen Dienst schrieb dazu folgenden Bericht:

Vom PKW bis zum Rasenmäher

In unserem Werk sind täglich zahlreiche Fahrten und Transporte durchzuführen, für die eine Vielzahl von Fahrzeugen zur Verfügung stehen. Außer den Personenkraftwagen sind dies Gabelstapler, Schlepper, Elektro-Wagen, Elektro-Deichselfahrzeuge, Lastkraftwagen, Loks, Brückenkräne, Aufzüge, Stapelkräne, Werkzeugumbauwagen, Krankenwagen, Feuerwehrwagen, Busse, Dumpmaster, Planiermaschinen, Kehrmaschinen und Rasenmäher. In den Bochumer Werken sind zur Zeit 3615 Personen berechtigt, werkeigene Fahrzeuge zu führen. Voraussetzung zur Erteilung der Fahrerlaubnis sind in den



Ein Audiogramm (Gehörprüfung) wird durchgeführt. Schwester Ruth setzt H. Mühlmann die Kopfhörer auf.

Wieder wurde ein Auge gerettet



Die Reaktionsgeschwindigkeit wird bei dieser Prüfung gemessen.

werden, die auf Grund gesundheitlicher Mängel nicht voll fahrtauglich sind. Der Gesetzgeber strebt eine ähnliche, allerdings wesentlich vereinfachte Untersuchung der Führerscheinbewerber an. Bei älteren und kranken Führerscheinaspiranten wird oft eine amtsärztliche Untersuchung gefordert. Der bei uns übliche Fahrertest ist der Fahreignungsprüfung der Bundesbahn angeglichen. Nach der medizinischen Eignungsfeststellung werden die Werksangehörigen, die einen Kran, Aufzug oder Flurförderer fahren sollen, durch die Abteilung Unfallverhütung auf einem der entsprechenden Fahrzeuge praktisch und theoretisch (Fragebogen) getestet. Eine Belehrung über die Fahrweise im Betrieb, Vorfahrtsregelung und Belastbarkeit der einzelnen Fahrzeuge wird angeschlossen. Die nach bestandenen Test von der Unfallverhütung ausgestellten Fahrausweise haben in der Regel eine Laufzeit von 2 Jahren.

(Aufnahmen: W.K. Müller)

WICHTIGES KURZ

In den letzten Tagen besichtigte eine Gruppe von 50 Opel-Händlern aus Italien als Gewinner eines Verkaufswettbewerbs unser Bochumer Werk.

Das Titelblatt der Coca-Cola-Nachrichten Nr. 1/2-1968 zeigt einen Fahrverkäufer mit Elektrowagen, der in der Wagenendmontage einen Coca-Cola-Kühlautomaten versorgt hat. Im Innern des Blattes wird darüber berichtet, wie die Verkaufsorganisation der „erfrischenden Getränke“ in unserem Werk aufgebaut ist.

Von den Betriebsversammlungen am 21. und 22. März sind wieder Berichte in Druck gegeben worden, die an den Portalen verteilt werden.

Für das Sommerhalbjahr (1. 4. – 30. 9. 1968) hat das Sportamt der Stadt Bochum seine Sportplätze neu vergeben. Für den Aus-

Seiner Schutzbrille verdankt einer unserer Mitarbeiter die Erhaltung seines linken Auges, wie bereits 42 vor ihm. Er wollte am 26. 2. 1968 an einer Caravan-Rohkarosserie die Feder für die Heckraumtür montieren. Beim Spannen der Feder rutschte er mit dem Montagewerkzeug, einem Spannknebel, ab, und die zurückschnellende Feder schlug mit großer Wucht gegen sein Gesicht und seine Schutzbrille. Das Hartglas und die Fassung der Brille brachen beim Aufschlag. Das Auge selbst jedoch blieb unversehrt. Die Frage, was mit dem Auge geschehen wäre, wenn er die Schutzbrille nicht getragen hätte, erübrigt sich.

Nicht weniger interessant wäre auch die Beschreibung früherer Unfallhergänge. Interessant vor allem deswegen, weil die meisten Arbeitsplätze, an denen sich diese Unfälle ohne Personenschaden ereigneten, bei vorheriger Betrachtung wahrscheinlich kaum als so augengefährdend beurteilt worden wären, daß Schutzbrillen unbedingt hätten eingesetzt werden müssen.

Der generelle Einsatz der Schutzbrillen und die Bereitschaft der betreffenden Werksan-

gehörigen, diese auch für den eigenen Schutz zu tragen, war vielmehr der Grund für die Rettung der Augen in dieser erstaunlichen Anzahl. Schließlich meldet sich, was wohl jeder weiß, fast kaum ein Unfall an,



und besonders nicht der heimtückische Augenunfall. Gewiß hat mancher, der das Tragen der Schutzbrille nicht ernst nimmt, viel Glück, doch gepachtet hat auch er dieses Glück nicht. Jeder sollte sich deshalb darüber im klaren sein, daß man nicht erst durch Schaden klug werden muß. G.



gleichssport unserer Abteilungs-Fußballmannschaften wurden verschiedene Sportanlagen angemietet. Die Benutzung der Sportplätze ist mit der Abteilung SOZIALE BETREUUNG (Bau D 8, Zimmer 22, Tel. 2407) abzusprechen.

Die Abteilung Werksverpflegung weist alle Essenteilnehmer darauf hin, daß die Automaten für Wochenkarten bereits ab Donnerstag für die kommende Woche verkaufsbereit sind.

Die Technischen Aufsichtsbeamten der Maschinenbau- und Kleisenindustrie-Berufsgenossenschaft, die zu einer berufsgenossenschaftlichen Tagung in Bochum zusam-

mengekommen waren, besichtigten am 18. 3. 1968 unser Werk. Um spezielle Fragen der Unfallverhütung beantworten zu können, wurden sie bei dem Rundgang durch die Werks hallen von dem Leiter der Abteilung Unfallverhütung, E. Gerlach, und einigen seiner Mitarbeiter begleitet.

WIR GEDENKEN



Johann Kamberg, Betr.-Krankenkasse
geb. 21. 3. 1914 gest. 13. 3. 1968



wesens im Werk Bochum sind immerhin fast 17 000 „Ideen“ zu Papier gebracht worden. Die angenommenen Vorschläge wurden mit einer Summe von 857 659 DM prämiert.

Nach dem Grundsatz „Mit dem möglichst geringsten Aufwand den größten Ertrag zu erzielen“ wird im Wirtschaftsleben gehandelt. Unser Mitarbeiter H. Becker von der Abteilung Qualitätskontrolle und Inspektion ließ sich sicher auch von diesem Grundsatz leiten als er bei seiner Inspektionstätigkeit im Motorenbau diese Entdeckung machte: Die Tülle für den Zusammenbau der Widerstandszündleitung des Motors war mit fünf Löchern versehen. Das Einführen der Kabel in diese Löcher schien unserem Mitarbeiter etwas umständlich. Er war der Meinung, daß man Zeit einsparen würde, wenn die Kabel nur durch ein größeres Loch geführt werden.

Das Formular für den Verbesserungsvorschlag war schnell ausgefüllt. Im Ausschuß für Verbesserungsvorschläge wurde beraten. Prüfungen und Berechnungen mußten angesetzt werden, bis die Abteilung Produktentwicklung und Konstruktion die vorgeschlagene Änderung durchführen ließ. Vor einigen Wochen wurde unserem einfallreichen Mitarbeiter, der bereits fünf Verbesserungsvorschläge eingereicht hat, mitgeteilt, daß er für die erzielte Zeit- und Materialeinsparung 1 500 DM Prämie bekommen wird. Diesen Betrag hat H. Becker bei der letzten Prämienauszahlung erhalten. Ein bestimmter Wunsch kann nun in Erfüllung gehen.

Man sieht auch aus diesem Beispiel, daß es leicht ist, Verbesserungsvorschläge zu ma-

GRÖSSTE BAUSTELLE EUROPAS

In der Nähe unseres Werkes entsteht ein neuer Stadtteil

In Bochum-Querenberg, nicht weit von unserem Werk I in Bochum-Laer, entsteht auf der grünen Wiese ein neuer Stadtteil für die Bediensteten der Bochumer Ruhr-Universität und für Universitätsverdrängte. Unsere Luftaufnahme zeigt im Vordergrund einige der Professoren-Bungalows, in der Mitte einen Teil der neuen Wohnstadt. Rechts oben im

Bild ist unser Werk I zu erkennen. Das gesamte Baugebiet (Universitätsgebäude und Wohnsiedlungen) ist zur Zeit die größte Baustelle Europas. (Luftaufnahme des Presseamtes des Stadt Bochum, freigegeben vom Regierungspräsidenten in Münster unter der Nr. 3975/67.) Vor Jahren war die Werksbaustelle das größte Bauvorhaben Europas.



So einfach ist es

Auch kleine Verbesserungsvorschläge können mitunter viel Geld bringen

Hunderttausendmal der gleiche Handgriff. Man kann es schon im Schlaf. Gedanken huschen vorbei... Plötzlich ist eine Idee da: „Warum wird das so gemacht und nicht anders?“ So lautet dann die Frage. Jedem von uns wird es so oder ähnlich auch schon einmal ergangen sein. Seit Bestehen des Vorschlag-

chen und ein zusätzliches steuerfreies Einkommen zu erhalten. Machen Sie es nach! Und das sollte man auch bedenken: Jeder ausgeführte Verbesserungsvorschlag trägt mit dazu bei, unsere Erzeugnisse wettbewerbsfähig zu halten und dadurch die Arbeitsplätze zu sichern! Auf dem linken Bild läßt sich H. Segtrop, Prüfer für Verbesserungsvorschläge der Abteilung Produktentwicklung und Konstruktion an Ort und Stelle den eingereichten Vorschlag von H. Becker erklären. Auf dem anderen Bild die „Kleinigkeit“, die zu H. Beckers Vorschlag führte. Oben die geänderte Tülle für den Zusammenbau der Widerstandszündleitung des Motors und unten die alte Ausführung mit den fünf Löchern. (Aufnahmen: W. K. Müller)



PERSONALIEN



H. Plaul

W. Ackermann wurde nach Rüsselsheim versetzt. Die Abteilung Arbeitsverfahren und Richtlinien wurde J. Schmidt, Leiter der Zeitverrechnung, Lohn- und Gehaltsabrechnung, unterstellt. H. John, Leiter der Gehaltsbuchhaltung, ist am 31. Januar 1968 aus Gesundheitsrücksichten vorzeitig in den Ruhestand getreten. Mit Wirkung vom 1. März 1968 wurde H. Plaul zu seinem Nachfolger ernannt. H. Plaul berichtet J. Schmidt.

Vorsicht vor Betrügern

So verlor einer von uns durch Scheckbetrug sein Fahrzeug: Es begann mit einer Verkaufsanzeige in der Zeitung, worauf sich ein Interessant – seriös und gewandt – meldete und auch den Kauf des Wagens mit Vertrag perfekt machte. Jedoch der „seriöse“ Herr zahlte mit einem Scheck. Eine telefonische Anfrage bei dem auswärtigen Bankinstitut über die Deckung des Schecks wurde im Hinblick auf das Bankgeheimnis nicht beantwortet. Nach Tagen stellte sich dann heraus, daß der Scheck nicht gedeckt war. Inzwischen hatte jedoch der „seriöse“ Herr das Weite gesucht und das Fahrzeug bereits wieder verkauft. Da er ja den KFZ-Brief hatte, stand dem Verkauf nichts im Wege. Deshalb: den KFZ-Brief beim Verkauf erst dann aushändigen, wenn die Bank den Scheck bestätigt hat. Vorsicht vor „Neppern, Schleppern, Bauernfängern“.

Besuch aus Flensburg

Mitte März besuchten der Präsident des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg, Dr. Parigger (zweiter von links) zusammen mit Oberregierungsrat Stamm (links) das Bochumer Werk, um sich von der gleichmäßigen reihenweisen Fertigung der Fahrzeuge zu überzeugen. Unser Bild zeigt die beiden Gäste bei einem Gespräch während des Rundgangs im Werk.



**Getrennt fahren!
Vereint Schaden verhüten!**

Brennbarer Müll

- Papier, Pappe, brennbare Packmaterialien
- Polsterabfälle
- Kunst- und Schaumstoffe
- Arbeitshandschuhe
- Holz (maximal 80 cm lang)
- Küchenabfälle
- Lederartikel
- Gummiabfälle
- Schleifscheiben
- Textilabfälle und Bitumenpapier

Nicht brennbarer Müll

- Glaswolle, Glasabfälle, Leuchtstoffröhren, Schlutt usw.

HELFT BRÄNDE VERMEIDEN!

Brände im Werk gehen uns alle an. Sie gefährden Leben und Gesundheit der Menschen und haben unabsehbare Folgen für Gebäude und Einrichtungen. Darum sollten auch Sie mithelfen, Brände zu vermeiden. Richtige Beseitigung von Müll gehört dazu. Brennbarer und nicht brennbarer Müll müssen getrennt in die hierfür vorgesehenen Müllwagen eingebracht werden. Gefäße mit brennbarem Inhalt – auch vermeintlich leere – stellen eine besondere Gefahr dar und sind deshalb der Schrottverwertung beziehungsweise dem Rückversand zuzuführen. Denken Sie immer daran: „Schrottmaterial ist kein Müll und gehört nicht in den Müllwagen.“

CANADIAN HELL DRIVERS

Wo immer in der Welt die
haben sie mit ihrer sensati
habt. Jetzt kommen sie in
100 Städten ihre einmalige
von besonderer Bedeutun
Opel-Wagen. Die Deutschla

Die sensationellste Autoschau der Welt jetzt in Deutschland



ufelsfahrer aus Kanada auftraten, ellen Autoschau großen Erfolg ge e Bundesrepublik, um in mehr als rtistik zu zeigen. Für uns ist das denn sie fahren ausschließlich dpremiere ist Ende April in Berlin.



ENTSCHEIDUNGEN

Der Autofahrer soll sich aus Angst vor der Polizei und der ihm möglicherweise drohenden Strafe nicht dazu verleiten lassen, dem anderen Unfallbeteiligten gegenüber anzuerkennen, er sei schuld und werde den ganzen Schaden bezahlen. Das kann ihn nämlich den Versicherungsschutz kosten. Seine Aufwendungen sind dann meist höher als die gebührenpflichtige Verwarnung der Polizei oder die Strafe des Gerichtes. Ein Autofahrer hatte solch ein Schuldbekennnis schriftlich abgegeben. Das Landgericht Stuttgart bestätigte seiner Versicherungsgesellschaft (13-0 165/66), mit der Anerkennung habe der Autofahrer eine Obliegenheit des Versicherungsvertrages verletzt und bewirkt, daß die Gesellschaft von ihren Zahlungsverpflichtungen befreit worden sei.

Mittellinie möglichst nicht überschreiten

Ein Autofahrer hatte sich vor dem Linksabbiegen über die Mittellinie hinaus nach links eingeordnet. Dadurch prallte ein entgegenkommender Wagen mit ihm zusammen. Das Oberlandesgericht München bescheinigte in dem späteren Schadenersatzprozeß eine Mitschuld des Abbiegers (10 U 2707/65). Natürlich habe man sich möglichst weit links bis zur Mitte der Fahrbahn einzuordnen, sollte aber möglichst rechts der Fahrbahn bleiben, erklärten die Richter. Eine Überschreitung der Fahrbahnmitte um 50 Zentimeter sei zwar nicht in jedem Falle schuldhaft (breite Straße), in jedem Falle jedoch ein Hinüberwechseln um 92 Zentimeter, wie es der Abbieger, bei dem es in dieser Verhandlung ging, getan habe.

Langsam fahren kann strafbar sein

Die Straßenverkehrsordnung enthält Bestimmungen über eine obere Geschwindigkeitsgrenze, schreibt aber keine bestimmte Mindestgeschwindigkeit vor. Daraus folgt jedoch nicht, daß der Kraftfahrer immer und überall beliebig langsam fahren darf. Vielmehr ergibt sich eine untere Geschwindigkeitsgrenze aus § 1 StVO, wonach ein Verkehrsteilnehmer einen anderen nicht gefährden oder mehr als nach den Umständen vermeidbar belästigen oder behindern darf. Der Kraftfahrer muß sich daher dem jeweiligen Verkehr durch Einhaltung einer sachgemäßen Geschwindigkeit anpassen. Allzu langsames

Fahren, besonders im großstädtischen Verkehrsfluß, aber auch sonst auf verkehrsreichen Straßen, ist verkehrswidrig. Das bedeutet jedoch nicht, daß ein Kraftfahrer stets annähernd die gleiche Geschwindigkeit einhalten muß wie die Mehrzahl der anderen Verkehrsteilnehmer, da die sachgemäße Geschwindigkeit von der Bauart des Fahrzeugs, der Fahrfähigkeit und Gewandtheit des Fahrers und von seiner Beurteilung der Verkehrssituation abhängt. Entscheidend ist, ob ein Kraftfahrer durch langsames Fahren den übrigen Verkehrsfluß behindert, obwohl ihm zuzumuten ist, diese Behinderung zu vermeiden.

Vereiste Windschutzscheibe

Das Oberlandesgericht Bremen (Ss 80/65) hat einen Autofahrer, dessen Wagen im Winter bei Schnee und Frost im Freien stand, empfindlich bestraft, weil er an der vereisten Scheibe vor dem Fahrersitz nur eine etwa 40 Zentimeter große Fläche herausgekratzt hatte und sich darauf verließ, das übrige Eis werde durch die Erwärmung im Wageninnern bald auftauen. Das Gericht jedoch meinte, wenn er schon einen Teil der Windschutzscheibe vom Eis befreit habe, so hätte er dies auch auf der übrigen Fläche tun können. Nur so hätte er sich nämlich einen ausreichenden Sichtbereich schaffen können. Durch die Unterlassung einer wichtigen Sicherheitsvorkehrung müsse er bestraft werden, auch wenn in diesem Falle nichts passiert sei.

Überholgeschwindigkeit – Verkehrsunterricht

Die Geschwindigkeit beim Überholen soll im Rahmen des Erlaubten hoch sein, damit die Überholzeit abgekürzt wird. An Straßeneinmündungen besteht kein allgemeines Überholverbot mehr, weil dieses Verbot im modernen Straßenverkehr nicht durchführbar ist. – Die Bestrafung wegen Nichtteilnahme an einem Verkehrsunterricht (§ 21 StVG, § 6 StVO) verstößt nicht gegen das Grundgesetz, entschied das Bundesverfassungsgericht (2 BvR 534/62). Die Verpflichtung zur Teilnahme sei keine Freiheitsbeschränkung, noch verstoße sie gegen die im Grundgesetz geschützte körperliche Bewegungsfreiheit, da kein unmittelbarer Zwang auf den Vorgeladenen ausgeübt werde.

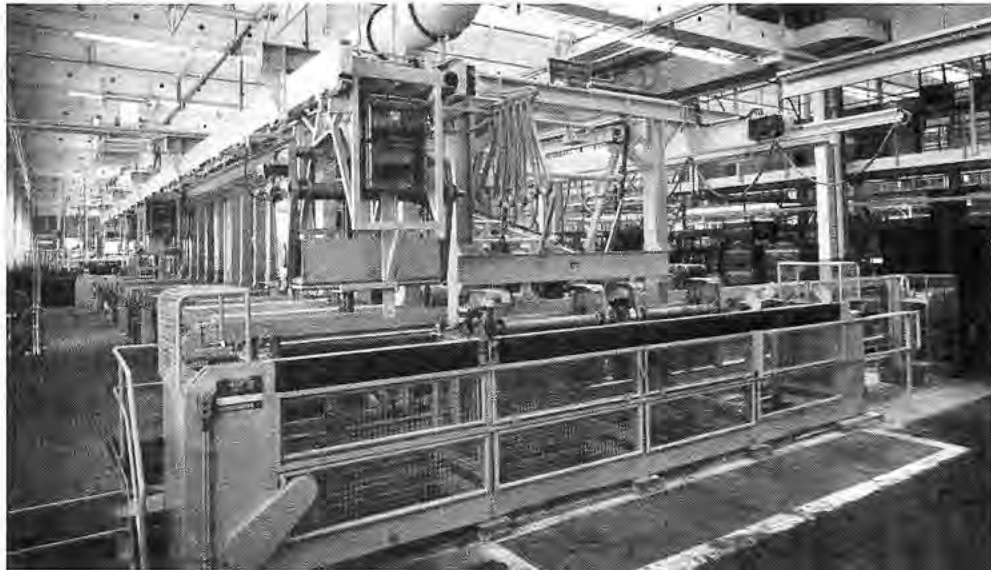
Vorsicht beim Rechtsüberholen

Ein Autofahrer sah vor sich in der Straßenmitte einen Pkw fahren und nahm an, der Vordermann wolle links abbiegen. So setzte er zum Rechtsüberholen an. Der Vordermann schwenkte jedoch plötzlich wieder rechts ein, um die Fahrt geradeaus fortzusetzen. Es kam zu einem Zusammenstoß, bei dem beide Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden. Das Oberlandesgericht Düsseldorf (1 Ss 815/66) kreierte dem Hintermann sein Fahrverhalten als Gesetzesverstoß an und führte in der Urteilsbegründung aus, die Tatsache, daß ein Vorausfahrender die Straßenmitte einhalte, sei noch kein zwingendes Anzeichen für ein beabsichtigtes Linksabbiegen. Das Rechtsüberholen sei nur gestattet, wenn sich der Vordermann unter eindeutiger Anzeige seiner Absicht, die Fahrtrichtung zu ändern, zur Straßenmitte eingeordnet habe. Eine Ausnahme kann nach dem Urteil nur dann gelten, wenn mehrspurig gefahren wird.



WERK KAISERSLAUTERN

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK IN DER PFALZ



Phosphatieranlage (Bonderanlage) im Werk Kaiserslautern

Je länger das Phosphatiergut im Bad verweilt, umso dicker wird die Phosphatschicht. Um einerseits die Paßform bzw. Gewindegängigkeit von Kleinteilen zu erhalten, andererseits jedoch einen guten Rostschutz zu erzielen, müssen Behandlungszeit, Temperatur und Konzentration des Phosphatierbades aufeinander abgestimmt sein. Sämtliche Bäder unterliegen daher der ständigen Kontrolle der Prozeßabteilung. — Daran anschließend erfolgt zweimaliges Spülen in strömendem Wasser, bevor letzte Reste von anhaftender Phosphorsäure in einem heißen, milden Neutralisierungsbad entfernt werden. Die fest auf den Teilen haftende, aber weiche Phosphatschicht ist jetzt aufgrund ihrer kapillaren Ausbildung in der Lage, ähnlich einem Schwamm, Flüssigkeit aufzunehmen und diese festzuhalten.

Diese Eigenschaft macht man sich in der nächsten Behandlungsphase zunutze, indem die Teile in die wässrige Emulsion eines Rostschutzöls getaucht und anschließend in einer Trockenzone erhitzt werden. Während das Wasser verdunstet, bleibt das Öl auf und in der Phosphatschicht haften. Inwieweit ein gleichmäßiger Rostschutz garantiert ist, wird dann in einem Test mit dem sogenannten Korrosionsprüfgerät*) ermittelt.

*) Korrosion ist der zerstörende chemische oder physikalische Angriff auf einen Werkstoff. Es ist bei den Metallen eine chemische Umwandlung an der Oberfläche.

Qualität und Sicherheit

I. Rostschutz durch Phosphatieren

Alle in unserem Werksbereich bearbeiteten Produktionsteile, die nach dem Zusammenbau oder Einbau in den Wagen Witterungseinflüssen ausgesetzt sind, werden durch Oberflächenbehandlung rostgeschützt. Eines der wichtigsten hier angewandten Verfahren ist das Rostschutzphosphatieren. Der große Vorteil dieser Behandlung liegt neben einem guten Oberflächenschutz gegen Witterungseinflüsse darin, daß Eisen- und Stahlteile unterschiedlicher Größe in losem Zustand und großer Menge verarbeitet werden können.

Zur Durchführung dieses Verfahrens steht in unserem Kaiserslauterner Werk eine vollautomatische Rostschutzphosphatierungs- und Beizanlage mit Hubwagen für Trommel- und Körbetransport zur Verfügung. Die Programmierung des Automaten ist so ausgeführt, daß beide Programme, Phosphatierung und Beizen, gleichzeitig laufen können.

Wenn wir einen Phosphatierungsprozeß verfolgen, beobachtet man, daß die zu phosphatierenden Teile aus Pritschen mittels hydraulischer Kippvorrichtung auf ein Steigeförderband geschüttet und von diesem in eine bereitstehende Trommel, die bis 300 kg Waren faßt, oder einen Korb, der mit max. 450 kg

beladen werden kann, transportiert werden. Nach dem Beladen wird der Korb oder die Trommel zum Einlauf der Bonderanlage transportiert. Hier wird der Korb (Trommel) von einem Hängetransportwagen abgeholt und in das alkalische Abkochentfettungsbad zum Säubern der Teile abgesetzt. Eine metallischsaubere Oberfläche der Ware ist für den nachfolgenden Prozeß unerläßlich. Nach einer Verweilzeit von einigen Minuten hebt der Hängetransportwagen den Korb (Trommel) aus dem Bad und senkt ihn in das anschließende Spülbad. Nach zweimaligem, intensivem Spülen wird das Bondergut in ein heißes schwefelsaures Beizbad transportiert, in dem die metallische Oberfläche der Teile von Metalloxyden und evtl. Rost befreit wird. Die Oberfläche ist für den nun folgenden Phosphatierungsprozeß aktiviert und vorbereitet. Anhaftende Säurereste werden durch nachfolgendes zweimaliges Spülen in fließendem Wasser abgespült, bevor der Korb (Trommel) in das Phosphatierungsbad gesenkt wird. Die metallisch schimmernde Oberfläche der Teile überzieht sich hier im Nu mit einer dunkelgrauen, fein kristallinen bis amorphen Schicht, einer chemischen Verbindung des Metalls mit dem in der Lösung befindlichen Zinkphosphat.

An die Leser im Werk Kaiserslautern

Wie denken Sie über die OPEL POST, insbesondere über den Kaiserslautern-Teil? Wir können uns denken, daß Sie diesen Teil oft ganz interessant finden, manchmal aber auch mit leichtem Achselzucken beiseite legen — weil Ihnen die Beiträge als schon bekannt oder nicht interessant genug erscheinen.

Die OPEL POST muß sich gegen ein Überangebot an Leserstoff behaupten, Illustrierten und Zeitungen, die oft genug mit allen Mitteln — von attraktiver Titelseite bis zum Serienkrimi, vom Sex-appeal bis zur Gruselberichterstattung — ihre Positionen ausbauen. Die OPEL POST jedoch braucht keine Marktposition zu behaupten. Sie unterliegt nicht dem Druck an der Verkaufsfond. Sie kostet nichts. Was will sie eigentlich?

Zunächst will sie informieren, Nachrichten liefern. Aber ganz bestimmte Nachrichten.

Ihre Berichterstattung hat als Kernpunkt den Betrieb, unseren Betrieb. Aber auch der Mitarbeiter, nicht nur der Mitarbeiter als Teil im gesamten Ablauf, sondern der Mitarbeiter als Kollege, als Familienmitglied, als Person interessiert.

Neben technischen Informationen über Maschinen, Arbeitsvorgänge und Einzelheiten beim Ablauf des Produktionsprogramms wollen wir auch über Vorgänge berichten, die außerhalb und um das Produktionsprogramm herum im menschlichen Bereich interessieren.

Die Werkzeitschrift will Sie über alles ins Bild setzen, was im Betrieb für Sie interes-



Besuch aus den USA

Mitte Februar besuchten leitende Herren von General Motors auch das Werk Kaiserslautern. Bei der Rundfahrt durch den Betrieb

erkennt man hinten von links nach rechts: K. Jährling, Hauptabteilungsleiter Planung und Instandhaltung; G. Winstrom, Gesamtwerkwerksleiter; L. R. Mason, Generaldirektor der Adam Opel AG; G. H. Minor, GM France; E. D. Rollert, Executive Vice-President; E. C. Daum, General Manager GMOO; H. Eberz, Leiter des Werkes Kaiserslautern.

Verloren – gefunden

Im Fundbüro der Werkswache Kaiserslautern sind folgende Gegenstände abzuholen: 1 Schneekette, 2 goldene Eheringe, 1 goldener Damenring, 1 silbernes Medaillon, mehrere Geldbeutel mit Inhalt, Essenmarken, Banknoten, Schlüssel, Brillen (auch Schutzbrillen), Armbanduhren, Feuerzeuge und sonstige Gegenstände.

sant ist, was Sie vielleicht sonst nicht erfahren hätten – weil der Betrieb nicht mehr für den einzelnen überschaubar genug ist, um eine Übersicht zu ermöglichen oder noch ein Verhältnis des einzelnen zum Ganzen zu gewährleisten. Diesen Kontakt zum Gesamten sollte und könnte die OPEL POST stellvertretend für die eigene verlorengegangene Übersicht herstellen. – Könnte!

Das setzt voraus, daß sie erfährt, was vor sich geht, daß sie es vom einzelnen aus dem Betrieb erfährt, daß sie weiß, wie Sie sich ihre Gestaltung wünschen, was Sie gerne lesen möchten, was Sie interessiert, was Sie ärgert oder worüber Sie gerne Auskunft haben möchten.

Machen Sie sich doch die Mühe und schreiben Sie uns einmal ihre Vorstellungen vom Kaiserslautern-Teil. Sie können auch telefonisch bei den Herren Hoffmann (Abt. Liné, Tel. 312), Kastner (Abt. Plank, Tel. 320), Rössling (Abt. Schmidt, Tel. 314) oder bei der Sozialabteilung (Tel. 219) ihre Meinung sagen. Schreiben Sie uns oder rufen Sie an – wir wären Ihnen dankbar, weil wir dann mit Ihrer Hilfe den Kaiserslauterner Teil lebendig und interessant für Sie gestalten können – wenn auch mit der Einschränkung, daß man es natürlich allen Menschen nie recht machen kann.

Mit besten Grüßen Ihre OPEL POST,
Redaktion Kaiserslautern

Betriebsversammlung

Über die letzte Betriebsversammlung des Werkes Kaiserslautern am 4. April wird an alle, die nicht an ihr teilnehmen konnten, demnächst ein ausführlicher Bericht verteilt.



Hobby: Schmetterlinge

Uns interessierte die Frage, wie der einzelne die Zeit verbringt, in der er sich selbst überlassen ist, in der Zeit nach der täglichen Arbeit. Wir gingen dieser Frage einmal nach und stießen dabei auf mancherlei interessante Feierabendbeschäftigungen bei unseren Mitarbeitern, Beschäftigungen, die ein erstaunliches Maß an Kenntnis, Geduld und Ausdauer verlangen, die aber auch für den einzelnen nach unserer Meinung einen reichen persönlichen Gewinn bringen.

Da ist Werner Kraus, Meister in der Abteilung Stoßdämpfer. Abends und an freien Wochenenden beschäftigt er sich mit seiner umfangreichen Schmetterlingssammlung. Es gehört schon die Fähigkeit dazu, sich einer Sache ganz zu verschreiben, um eine solche Sammlung aufzubauen: 13000 Schmetterlinge zu fangen, zu präparieren, zu klassifizieren. Allein von der Pfalz hat Werner Kraus 940 Arten in 70 Glaskästen gesammelt. Er will die Sammlung jetzt auf Europa ausdehnen. Der Laie mag sich das Fangen von Schmetterlingen einfach vorstellen. Werner Kraus belehrte uns anders: „Manche Arten von Tag- und Nachtfaltern gibt es nur in sehr geringer Zahl an eng begrenzten Orten,

an schmalen Streifen im Gelände in der Pfalz. Man muß schon genaue Kenntnisse der Pflanzenkunde und der pfälzischen Vegetation besitzen, wenn man einen solchen Fang machen will.“ Gearbeitet wird nachts mit Quecksilberdampfdrucklampen und weißer Leinwand, gegen die die Falter fliegen, wenn sie vom Licht angelockt werden. Oder es werden Baumrinden bestrichen mit einem Gemisch aus Sirup und Bier, das eine bestimmte Gärung entwickeln muß, um als Anlockmittel zu dienen.

W. Kraus züchtet auch Schmetterlinge, um einwandfreie, saubere Exemplare zu bekommen. Dazu muß man die Raupenarten mit ihrer großen Vielfalt kennen. Eine Unterscheidung der endlosen Falterarten ist nur mit Hilfe lateinischer Bezeichnungen möglich. Eine wahre Wissenschaft für sich, die Werner Kraus schon mit 14 Jahren anhand der großen Vielfalt der Farben zu faszinieren begann. Man merkt es Werner Kraus an, daß er Freude hat an seinem Hobby, daß es ihn ausfüllt, daß es ihm mehr gibt als man allgemein beim Betrachten von Schmetterlingen vermuten mag: „Man bekommt Einblick in einen Teil der Naturwissenschaften. Man sieht die Natur mit anderen Augen an, gerade weil man sich oft stundenlang mit offenen Augen in ihr aufhält.“ Auf dem Bild Werner Kraus mit Tochter Ingeborg beim Präparieren von Schmetterlingen.

WIR GEDENKEN



Marian Chmielewski, Härterei
geb. 18. 12. 1923 gest. 11. 3. 1968

Sich besser informieren!

Das Industrieinstitut in Köln hat den Arbeitern empfohlen, sich besser über die Ausbildungsmöglichkeiten für ihre Kinder zu informieren. Nach Angaben des Instituts kommen nur 5,3 % der Studenten aus Arbeiterfamilien, obwohl die Hälfte der Bevölkerung in der Bundesrepublik solchen Familien angehören. In den USA seien demgegenüber 30 % der College-Studenten Arbeiterkinder, in Großbritannien 25 und in Schweden 20 %. Dieses Nachhinken kann nach Meinung des Instituts heute kaum noch mit Geldmangel erklärt werden; vielmehr sei einer der Gründe die Unkenntnis über die bestehenden Bildungseinrichtungen und über die vielseitigen Förderungsmaßnahmen.

Was lesen Sie?

Nach einer Umfrage des Emnid-Institutes lesen 48 % der Erwachsenen eine oder mehrere Illustrierte, 40 % eine Regional- oder Heimatzeitung, 36 % die „Bild“-Zeitung und nur 7 % eine große überregionale Zeitung.

Fortbildungskurse

Im Januar 1968 fand im Rahmen unseres Fortbildungsprogrammes für Instandhaltung im Speisesaal der Lehrwerkstatt ein Hydraulikseminar statt. Ein Fachmann einer unserer Geschäftsfreunde referierte in seinem Vortrag über den Aufbau und die Funktion von Ölhydraulikgeräten sowie deren Anwendung im modernen Werkzeugmaschinenbau.



Auf dem Bild Mitarbeiter der Abteilung Planung und Instandhaltung während des Vortrags.

Am 9. und 16. Februar 1968 fand ebenfalls im Speisesaal der Lehrwerkstatt ein Seminar für Wartungsleute über das Gebiet der Mechanisierung an Pressen und Preßwerkzeugen statt. A. Flesch von der Produktionsvorbereitung Preßwerk in Rüsselsheim referierte über die Anwendung und Wartung von elektropneumatischen Steuerungen.

Ende des Kaiserslautern-Teils



Nachwuchs für Rüsselsheim

Für die Lehrlingeinstellung
zum 1. August 1968 können sich noch junge Leute melden

Noch ist kein Meister vom Himmel gefallen, und aller Anfang ist schwer! Die Wahrheit dieses Satzes erfährt auch der Lehrling unseres Bildes, der mit den ersten Feilübungen begonnen hat. Aber jeder lernt zuerst in seinem eigenen Interesse, denn ein Meister seines Fachs zu werden, dieser ehrgeizige Gedanke sollte jeden Lehrling beherrschen. Unsere Firma bietet ihm alle nur denkbare Hilfe, wenn er dieses Ziel erreichen will. Das hohe Niveau der Lehrlingsausbildung bei Opel ist unbestritten. (Siehe auch Seite 3.) Für folgende Berufssparten können zum 1. August 1968 noch Lehrlinge für das Rüsselsheimer Werk eingestellt werden: Maschinenschlosser, Werkzeugmacher, Modelltischler, Betriebsschlosser, Universalschleifer, Feinblechner, Bohrwerksdreher, Dreher und Fahrzeugpolsterer.

Außerdem wird darauf hingewiesen, daß eine normale Ausbildung noch immer auf der Volksschule basiert. Realschüler können ebenfalls eine volle Berufsausbildung erhalten; sie haben dadurch alle Voraussetzungen zum Besuch einer Ingenieurschule. Weiter besteht die Möglichkeit, nach dem 2. Bildungsweg das 9. Volksschuljahr plus einem 10. Aufstockungsjahr (die sogenannte Berufsfachschule) zu besuchen. Diese Jugendlichen können durch den Besuch dieser Schule bei bestandener Prüfung und bei guten Leistungen bis zu einem Jahr der Lehrzeit erlassen bekommen. In Zukunft werden Volks-, Real- und Oberschulen etwa im Juni jedes Jahres (also vor den großen Sommerferien) die Schüler entlassen. Die Industrie wird danach in der Zeit vom 1. 8. bis 1. 9. eines Jahres die Lehrlinge einstellen.

Es traten und treten in den Ruhestand

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk

Georg Appel	
Werkzeugschleiferei	51
Wilhelm Appel	
Ordnungsdienst	39
Josef Heinrich Becker	
Motorenbau	14
Ludwig Berner	
Werkswache	45
Joseph Bernhard	
Ersatzteile-Fabrikation	44
Elisabeth Buyer	
Inspektion und Qualitätsförderung	18
Albrecht Carl	
Instandhaltung-Preßwerk	38
Heinrich Döring	
Materialabteilung	36
Wilhelm Elsinger	
Ersatzteile-Fabrikation	50
Josef Fleckenstein	
Instandhaltung-Preßwerk	31
Johann Fröhlich	
Werkzeugschleiferei	35
Philipp Geier	
Werkzeugbau	43
Elisabeth Gubernator	
Werksvorpflegung	14
Wilhelm Gumbart	
Werkzeugbau	40
Hilarius Hammer	
Materialabteilung	17
Valentin Helfmann	
Werkzeugbau	32
Emil Helmer	
Preßwerk	18
Karl Heppel	
Teile-Lager und Versand	50
Otto Hillesheimer	
Achsenbau	39
Jakob Jost	
Achsenbau	48
Adam Jungheim	
Werkzeugbau	40
Johann Keller	
Werkzeugbau	12
Adam Klepper	
Preßwerk	19
Josef Klepper	
Abteilung Lenkung	41
Emil Kluge	
Polsterei	17
Josef Knoth	
Werkswache	37
Heinrich Kohl	
Werkzeugbau	23
Georg Kraft	
Motorenbau	48
Wilhelm Kramb	
Ersatzteile und Zubehör	29
Karl Kramer	
Kraftwerk	17
Hermann Kühn	
Polsterei	17
Karl Kunkel	
Feuerwache	40
Otto Lang	
Härtereie	28

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk

Adam Laun	
Wagen-Endmontage	44
Otto Lippert	
Werkdruckerei	40
Josef Mecky	
Achsenbau	28
Adam Michel	
Werkzeugbau	45
Mathias Moorenweiser	
Preßwerk	24
Adam Nostadt	
Wagenheizung und Kdd.-Kühler	35
Roman Paulus	
Beschädigten-Einsatz	18
Elisabeth Platt	
Teile-Lager und Versand	12
Heinrich Rauch	
Zentralplanung-Verwaltung	30
Jakob Reibel	
Rohrfabrikation	31
Edith Rieger	
Zentralplanung	35
Peter Johann Roth	
Motorenbau	33
Franz Sandner	
Polsterei	18
Georg Sehr	
Produktentwicklung und Konstruktion	29
Elisabeth Sinn	
Debitorenbuchhaltung	45
Valentin Schäfer	
Achsenbau	18
Franz Schneider	
Preßwerk	17
Georg Schneider	
Wagenheizung u. Kdd.-Kühler	44
Heinrich Schneider	
Vergaserbau	17
Konrad Schrodberger	
Werkzeugforschung	40
Katharina Schuff	
Karosseriebau II	32
Karl Schulmeyer	
Preßwerk	37
Philipp Schulmeyer	
Achsenbau	39
Friedrich Schulz	
Blechbearbeitung-Chassis	17
Werner Schützendiebel	
P.V. Karosserie u. Schweißmaschinen	20
Wilhelm Schwappacher	
Betriebsschlosserei	34
Josef Terweiden	
Material- u. Produktionskontrolle	17
Ludwig Thierolf	
Prod.-Vorb. Preßwerk	45
Heinrich Vest	
Elektrische Abteilung	42
Georg Waldeck	
Ersatzteile-Fabrikation	31
Philipp Weberpals	
Werkzeugbau	43
Johann Windisch	
Blechbearbeitung-Chassisbau I	20
Karl Ziegler	
Motorenbau	40

SIE im Betrieb

Diesmal: die Köchin

In der Serie „SIE im Betrieb“ wollen wir diesmal einen weiteren Frauenberuf vorstellen: den der Köchin. Betriebe mit eigener Werksvorpflegung können auf gelernte Kräfte am Herd nicht verzichten. Wir unterhielten uns mit einer von ihnen: Maria Axenmacher, die in der Küche des D 10, eine der fünf Küchen der Abteilung Werksvorpflegung, tätig ist. Ihre Ausbildung begann 1953 mit dem Besuch der Hauswirtschaftsschule in Mainz, die sie mit der Abschlußprüfung beendete. Dann folgten drei Jahre Lehrzeit in einem Hotel in Bingen, in dem sie nachher noch einige Zeit blieb. Später kam sie zu Opel. Hier ist sie Köchin und Schichtführerin. In dieser Eigenschaft vertritt sie den



Küchenchef, wenn dieser abwesend ist. Köchin in einer Großküche zu sein, erfordert viel Überlegung und Organisationstalent. Zusammen mit dem Küchenchef hat sie das Personal in der Küche und am Ausgabeschalter einzuteilen, vor allem aber muß sie darauf achten, daß alle Zutaten für die Mahlzeiten (Kartoffeln, Salat, Gemüse usw.) frühzeitig von der Speisevorbereitung geliefert werden, damit das Essen rechtzeitig aufgesetzt werden kann, um zu Pausenbeginn pünktlich „auf den Tisch“ zu kommen. Die Küche im D 10 bereitet übrigens nur Schonkost zu. Die Zahl der Essenteilnehmer schwankt ständig. Deshalb muß immer so disponiert werden, daß jeder sein Essen bekommt. Und wenn es tatsächlich einmal zum Schluß der Pause nicht mehr reichen sollte, was im übrigen selten vorkommt, dann muß schnell umdisponiert und eine gleichwertige Ersatzmahlzeit zubereitet werden. Beachtliche Mengen werden täglich allein in der Schonkost-Küche des D 10 verbraucht, unter anderem 40 bis 60 Zentner Kartoffeln, 1 500 Salatköpfe und 500 kg Fleisch. Daß es ein schmackhaftes und ausreichendes Essen ist, darum bemühen sich in allen Küchen Köche und Köchinnen, darunter Maria Axenmacher, sowie die rund 300 Mitarbeiter der Abteilung Werksvorpflegung.



Herta Grøndal



Dr. Max Reisch



Dr. Georg Wolff

OPEL-VORTRAGSREIHE

Menschen in der Polarnacht

Ein gut gelungener Auftakt zum zweiten Teil der Opel-Vortragsreihe 1967/68 war der Farbbild-Vortrag Herta Grøndals über Spitzbergen, die zwischen dem skandinavischen Festland und dem Nordpol im Nördlichen Eismeer gelegene, seit 1920 zu Norwegen gehörende Inselgruppe. Hervorzuheben war vor allem die fundierte, breite Sachkenntnis der Referentin, die zehn Sommer und zwei Winter auf Spitzbergen verbrachte und es verstand, ein umfassendes Bild von der Natur und den harten Lebensbedingungen auf jenen insgesamt 62.000 qkm umfassenden unwirtlichen Eilanden zu vermitteln, deren Boden 300 Meter tief gefroren ist und im Sommer nur einen Meter auftaut. Gletscher, bis zu 1.700 Meter hohe Berge, Eis, kahle Felsen, graue Schutthalden und eine nur an geschützten Stellen fleckenweise in Erscheinung tretende Vegetation bestimmen das Landschaftsbild dieser 1.000 Kilometer vom Nordpol entfernt liegenden Inseln, auf denen 1.000 Norweger und 1.600 Sowjetrussen als Kohlegrubenarbeiter ein Auskommen finden.

Bewohnt ist infolge der günstigen Einwirkung des Golfstromes nur die fjordenreiche Westküste. Hauptsiedlung der Norweger ist Longyearbyen, Hauptort der Russen Barentsburg. Die Kontakte zwischen beiden Nationalitäten sind äußerst begrenzt. Sie bestehen in der Hauptsache aus gegenseitigen Besuchen offizieller Delegationen, wobei sportliche Wettkämpfe, Schachspiele und Folklore-Veranstaltungen im Mittelpunkt stehen. Die Männer arbeiten bei gutem Einkommen nur vorübergehend – meist zwei bis drei Jahre – in den Kohlegruben und kehren dann wieder in die Heimat zu ihren Müttern, Frauen und Kindern zurück. Viele führen daher ein Strohhitzeleben und fahren nur einmal im Jahr auf Heimaturlaub. Die Frauen sind auf Spitzbergen eine Minderheit. Doch wird auch eine norwegische Schule mit ungefähr 55 Kindern unterhalten. Abwechslung in das eintönige Männerleben zwischen Schlafhaus und Arbeit bringen zahlreiche gesellschaftliche und kulturelle Veranstaltungen sowie das Programm des norwegischen Rundfunks. Der Alkohol ist sicher aus gutem Grund rationiert. Nur eine Flasche Brantwein steht jedem in der Woche zu.

In jüngster Zeit werden auf Spitzbergen auch Schweine und Hühner gehalten. Man schätzt frische Nahrung mehr als das Essen aus Konservendosen. Vom 17. Oktober bis 19. Februar bleibt die Sonne unter dem Horizont. Dann liegt die Polarnacht über der Talsiedlung und alle Gebäude sind dauernd erleuchtet. Kurz ist der Sommer. Die Sonne bleibt

vom 21. April bis 21. August über dem Horizont (Mitternachtssonne), so daß auch nachts zweiwöchige Helle über dem Land liegt. Eine sehr reizvolle atmosphärische Erscheinung ist das Nord- oder Polarlicht, das als bewegliche, in der Leuchtkraft veränderliche, manchmal gelblichgrüne, dann wieder blau bis violette Schleier über dem Horizont sichtbar wird. Der Schnee fällt im Winter, von örtlichen Ausnahmen abgesehen, nur in verhältnismäßig geringen Mengen. Die Stürme fegen stellenweise den blanken Erdboden immer wieder frei. Die Bäume werden auf Spitzbergen nur einige Zentimeter hoch. Die ersten Blumen zeigen sich im Mai, darunter roter Steinbrech, Silberwurz und eine Läusekrautart.

Vielfalt zeichnet die Vogelwelt aus. Doch schließt sich im Herbst nur das Schneehuhn dem Zug nach Süden nicht an. Das Rentier, das einst durch natürliche Einwanderung, wahrscheinlich auf Eisschollen, nach Spitzbergen kam, setzt als Nahrungsreserve eine Speckschicht an und besteht dann im Juni nur aus Haut und Knochen. Viele Rentierkälber gehen zugrunde, wenn im Winter die den Boden bedeckende feste Eiskrust das Scharren nach Futter unmöglich macht. 1929 wurden auf Spitzbergen 17 Moschuskälber ausgesetzt. Es ist jedoch nicht bekannt, wieviele Moschusochsen es jetzt gibt. Allerdings vermehren sich die in der Arktis lebenden Tiere nur in geringem Maße. Sehr zurückgegangen ist die Zahl der Eisbären.

Auf den Spuren der Kreuzritter

Zum sechsten Male stand der Orientexperte Dr. Max Reisch am Opel-Vortragspult. Auch in seinem Farbbild-Vortrag über den 1. Kreuzzug erwies er sich als ein schwingvoller, lebendiger Erzähler. Er wies eingangs darauf hin, daß die in 200 Jahren unternommenen 7 Kreuzzüge, kriegerische Unternehmen zugunsten der christlichen Kirche des Mittelalters, von Westeuropa viele Opfer an Gut und Blut forderten. 1095 hatte Papst Urban II. in Clermont zur Befreiung des Grabes Jesu in Jerusalem aufgerufen, das 1071 von den türkischen Seldschuken erobert worden war, aber 1098 wieder in die Hand der Araber fiel, die die Stadt erstmals 637 eingenommen hatten. Aber außer der Befreiung der Heiligen Stätten von den Muselmanen schwang in der Kreuzzugs-idee die Hoffnung auf Wiedervereinigung der griechisch-orthodoxen und der römischen Kirche mit, der Gedanke, im Orient europäische Fürstentümer zu errichten, aber auch Abenteuerlust und nackte Beutegier. Jedoch noch 1064 waren 7.000 christliche Pilger unter der Führung des Erzbischofs von Mainz unangefochten nach Jerusalem gelangt und wieder wohlbehalten in die Heimat zurückgekehrt, ein Beweis für die arabische Toleranz, welche andere Motive auch immer für diese Haltung noch ausschlaggebend gewesen sein mögen.

Das erste, ungefähr 300.000 Mann starke europäische Kreuzzugsheer brach 1096 unter Führung Gottfrieds von Bouillon, des deutschen Herzogs von Niederlothringen, auf und wurde in Byzanz, dem späteren Konstantinopel und heutigen Istanbul, vom griechischen Kaiser Alexios empfangen. Die Kreuzfahrer bewunderten die von Kaiser Justinian

im 6. Jahrhundert erbaute Hagia Sophia, die damals als christliche Kirche noch nicht von Minaretts flankiert war (erst 1453 mit der Eroberung von Byzanz durch die Türken endete das griechische Kaisertum) und betrat dann den geschichtsreichen Boden Kleinasien. Sie zogen auf der byzantinischen Heerstraße weiter, den Fluß Sangarios entlang, wo heute noch die durch Justinian errichtete große Brücke zu bewundern ist und schlugen dann den türkischen Sultan Kilidch Arslan bei Doryläum. Viel Beute fiel ihnen in die Hände. Immer wieder haben die Kreuzritter in den Schlachten ihr Feldgeschrei „Gott will es!“ ertönen lassen. Eine weitere Station ihres Weges nach Jerusalem war Nicäa (heute Isnik), die Stadt christlicher Konzile, wo 325 die Wesensgleichheit des Sohnes mit dem Vater festgelegt wurde. Heute ist noch die im Verfall begriffene Konzilskirche zu sehen.

Monatelang auf den Spuren der Kreuzritter wandelnd, schilderte Dr. Reisch viele interessante Erlebnisse. Von Zeit zu Zeit erheben sich hinter der Hochfläche die schneebedeckten Gipfel der 3.000 bis 4.000 Meter hohen Berge. Auch der Opiumgewinnung dienender Mohnanbau wird betrieben, und Schmuggel damit, obwohl von den türkischen Behörden Vorsichtsmaßnahmen ergriffen sind, läßt er sich nicht ganz verhindern. Schließlich seien auch noch zahlreiche Meeresschaumvorkommen erwähnt. Manche antike Stadt, jetzt freilich in modernem Gewand und anders benannt, haben die Kreuzfahrer durchzogen. Erinnerungen an die Antike und die frühe Zeit des Christentums wurden bei dem Vortrag lebendig.

Die Kreuzritter haben ihre Spuren in Gestalt vieler verfallener Burgen hinterlassen. Ihre Streitmacht verminderte sich während des Durchzugs durch Kleinasien weniger durch Kämpfe, als vielmehr durch Krankheiten, Unglücksfälle und Hunger. Sie ernährten sich von Viehherden, die sie aus der Heimat mit sich führten oder fielen auf der Suche nach Getreide, Hirse und Linsen oft wie die Heuschrecken über die Äcker der kleinasiatischen Bauern her. Lange belagerten sie Antiochia, ehe es durch Verrat fiel. Das Heer der Seldschuken wurde in die Flucht geschlagen und zerstreut. Schließlich zogen nur noch ungefähr 20.000 Kreuzfahrer an der Küste entlang nach Jerusalem. Nach Monaten wurde die Stadt mit Hilfe von transportablen Belagerungsmaschinen und Sturmleitern eingenommen. Es wurde mit seltener Erbitterung gekämpft. Die Kreuzritter richteten unter den Besiegten ein furchtbares Blutbad an. Es war der 15. Juli 1099. 88 Jahre hat danach das abendländische Königreich Jerusalem bestanden. Es reichte zur Zeit seiner größten Ausdehnung bis an den Golf von Akaba, bis ihm dann Sultan Saladin von Ägypten ein Ende bereitete. Jerusalem, Ziel der Sehnsucht vieler Christen vor fast 900 Jahren, ist auch heute noch die Heilige Stadt der Christen, Mohammedaner und Juden.

Die Welt ist voller Wunder

Dr. Georg Wolff, Meister der künstlerischen Fotografie, ist mittlerweile ein Stammreferent der Opel-Vortragsreihe geworden. Zum achten Male konnte ihn ein aus Foto- und Na-

turfreunden bestehendes zahlreiches Publikum begrüßen. Dr. Wolff wartete mit einem sich weit dehnenden bunten Kaleidoskop auf. Es schloß sowohl die kleine Blume am Wege als auch einen „Gemini-Trip“ in den Welt-raum ein. Neben dem kleinen Wunder erschien das große, das sich eben aus diesen vielen kleinen wundersamen Einzelheiten zusammensetzt.

Dr. Wolff sagte, die gleiche Begeisterung, in die der Mensch beim Anblick einer gigantischen Felsenkulisse, eines weiten Sees oder wogender Felder versetzt werde, vermöge ihn auch zu erfüllen, wenn sein Auge sich auf eine einzelne Blüte, einen Schmetterling oder ein Herbstblatt richte. Und das eben bewiesen die rund 200 Farbbilder. Man fühlte sich angezogen von der Großartigkeit und gedämpften Farbensattheit der deutschen österreichischen und schweizerischen Bergwelt, dem schon südländischen Zauber des Tessin – herrlich der Blick vom Gipfel des Monte Pré auf die Bucht von Lugano –, nicht minder von der schwellenden Pracht bayerischer Königsschlösser und Barockkirchen, nicht zu vergessen die Städteansichten und Landschaftsaufnahmen unserer näheren Umgebung, insbesondere die Taunusbilder.

Und dann mit der Gemini-Kapsel hinaus in den Weltraum, wo Astronauten frei im All schwebten. Die Aufnahmen waren dankenswerter Weise von der amerikanischen Welt-raumbehörde zur Verfügung gestellt worden. Das waren die großen Wunder, die das Auge gewissermaßen in kompakter Zusammenschau genoß. Doch gleichberechtigt, da gleichbedeutend, erschien auch das Kleine

Vortrag: Im Lande der Dämonen

Der letzte Vortrag der Opel-Vortragsreihe im zurückliegenden Winterhalbjahr 1967/68 von Dr. Peter Fuchs „Im Lande der Dämonen“ am 29. März kann aus Raumgründen erst im nächsten Heft besprochen werden.

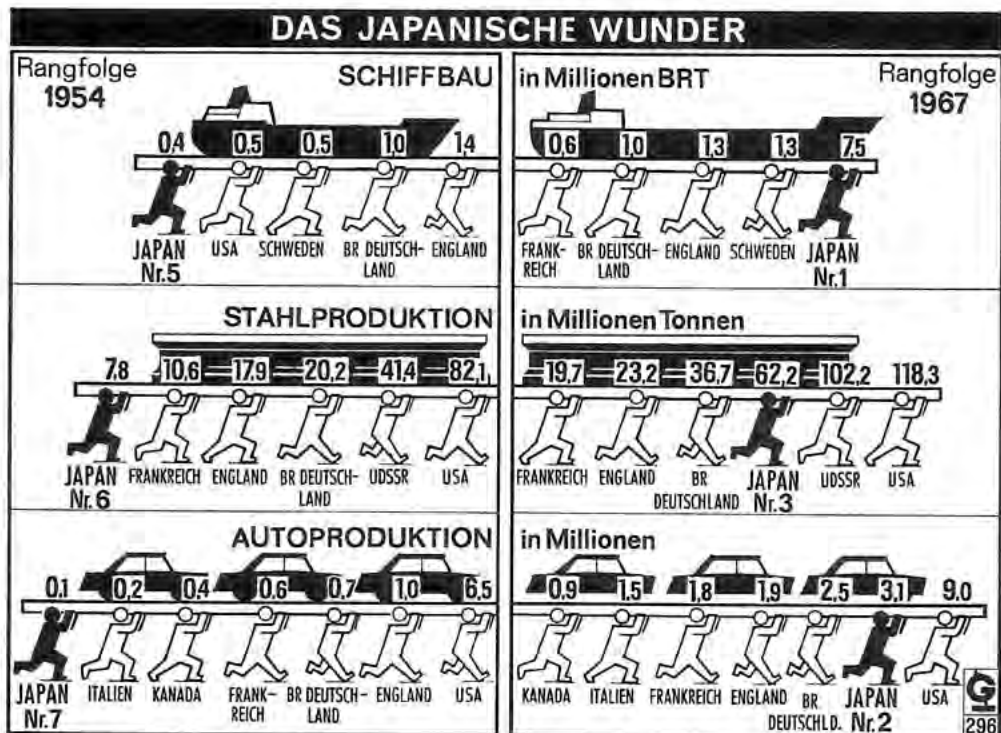
in wunderschönen Bildern. So etwa die „Schönheit des Unkrauts in unserem eigenen Garten“, Mohn- und Schwertlilienblüten, Tulpen und Gladiolen. Welch ein Gemisch aus Wunder und Schönheit in solchen vertrauten Gartenblumen steckt, brachte Dr. Wolff den Besuchern eindringlich nahe.

Daneben jedoch entzückten auch die reiche Alpenflora, strahlende Kinderaugen, die sich einer brennenden Kerze zuwenden, das „nachbarliche“ Gespräch zweier Küken, fremdartig anmutende Bilder von Schmetterlingen und anderen Insekten, Tierbilder aus dem Zoo, eine Bergdohle und eine Biene im freien Flug, Aufnahmen von Murrentieren und Bergziegen – ein buntes Kaleidoskop, eine reiche Fülle von Wundern des Lebens! Und überall zugleich der urkräftige, unbesiegbare, immer wieder in den verschiedensten Erscheinungsformen offenbar werdende Lebenswille! Gedanken solcher Art den Besuchern nahegebracht und ihren Blick für die Schönheiten der kleinen und großen Naturwunder wieder etwas geschärft zu haben, ist das besondere Verdienst, das sich Dr. Wolff mit diesem ausgezeichneten Farbbildvortrag erworben hat.

AUFGEPASST!

Die Japaner haben uns überrundet

Unser „Wirtschaftswunder“ verblaßt im Hinblick auf die Leistungen Japans

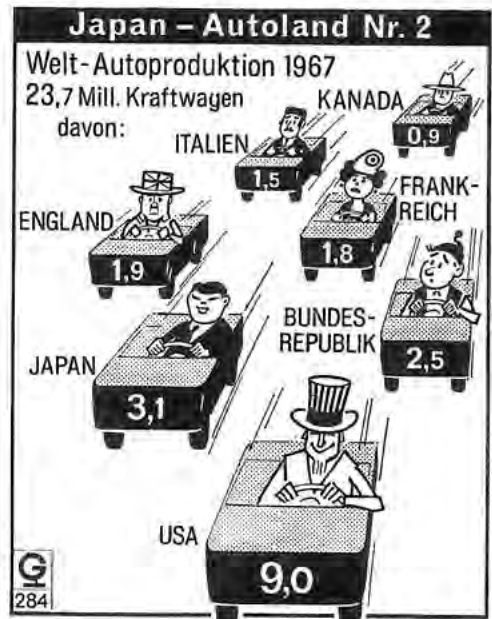


Weitaus Erster im Weltschiffbau, Zweiter in der Weltautoproduktion, Dritter in der Weltstahlerzeugung: Schon diese im vergangenen Jahr erreichten oder bestätigten Positionen weisen Japan als eines der großen Industrieländer aus. Wie groß dieses schnell wachsende Wirtschaftspotential im Fernen Osten mittlerweile geworden ist, wird gerade im laufenden Jahr 1968 deutlich; höchstwahrscheinlich wird nämlich das japanische Brutto- sozialprodukt dasjenige der Bundesrepublik Deutschland erstmals übertreffen. Damit wäre Japan hinter den USA und der UdSSR drittgrößtes Industrieland der Welt und hätte die Bundesrepublik von diesem Platz verdrängt. Die Japaner haben den Anschluß zur Spitzengruppe in staunenswertem Tempo erreicht; ihre Wirtschaftsleistung wuchs beispielsweise zwischen 1954 und 1967 um 238 Prozent. Gegenüber derartigen Erfolgswerten verblaßt selbst das deutsche Wirtschaftswunder mit einem Leistungsplus von „nur“ 142 Prozent in den ebenfalls 13 Jahren von 1950 bis 1963.

Japan auf Platz 2

Die größten Autoländer der Erde mußten 1967 auf die Bremsen treten. Von den Bändern der amerikanischen Autofabriken rollten im vergangenen Jahr 13 Prozent weniger Autos

und von den bundesdeutschen sogar 19 Prozent weniger. Dies erleichterte es den Japanern, die Bundesrepublik zu überholen und sich an die zweite Stelle zu setzen. Auf dem Weltmarkt ist die japanische Konkurrenz noch wenig zu spüren, da neun Zehntel der Produktion im Inland abgesetzt werden. Auch überwiegt die Lkw-Produktion, so daß bei den Pkw die Bundesrepublik weiter Nr. 2 ist.





Die Opel-Musiker kommen!

Konzertplan 1968 des Werksorchesters

- | | |
|----------------|--|
| 30. April | Rüsselsheim (DGB-Veranstaltung) |
| 4. Mai | Rüsselsheim-Haßloch (Gartenbauveranstaltung) |
| 5. Mai | Wiesbaden (Rallyeveranstaltung im Kurpark) |
| 11. Mai | Rüsselsheim („Spiel ohne Grenzen“) |
| 17. Mai | Rüsselsheim (Parkkonzert) |
| 18. Mai | Kaiserslautern (Maikonzert) |
| 24. Mai | Stadthalle Rüsselsheim (Jubilarfeier) |
| 31. Mai | Stadecken |
| 7. Juni | Laubenheim |
| 14. Juni | Stadthalle Rüsselsheim (Modellbauer-Gilde) |
| 19. Juni | Mainz (Parkkonzert) |
| 21. Juni | Rüsselsheim (Bauarbeitertag) |
| 24. Juni | Weilbach |
| 30. Juni | Viernheim (Umzug beim Hessentag) |
| 5. Juli | Walldorf |
| 8. Juli | Nauheim |
| 12. Juli | Schneppenhausen |
| 17. Juli | Offenbach (Parkkonzert) |
| 19. August | Wiesbaden (Kurparkkonzert) |
| 23. August | Bad Soden (Kurparkkonzert) |
| 30. August | Rüsselsheim (Parkkonzert) |
| 6. September | Nieder-Klingen |
| 13. September | Hofheim |
| 20. September | Hechtsheim |
| 27. September | Darmstadt |
| 4. Oktober | Osthofen |
| 30. November – | 13. Dezember (außer 7. 12.) Dezemberveranstaltungen in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern. |

Änderungen vorbehalten!

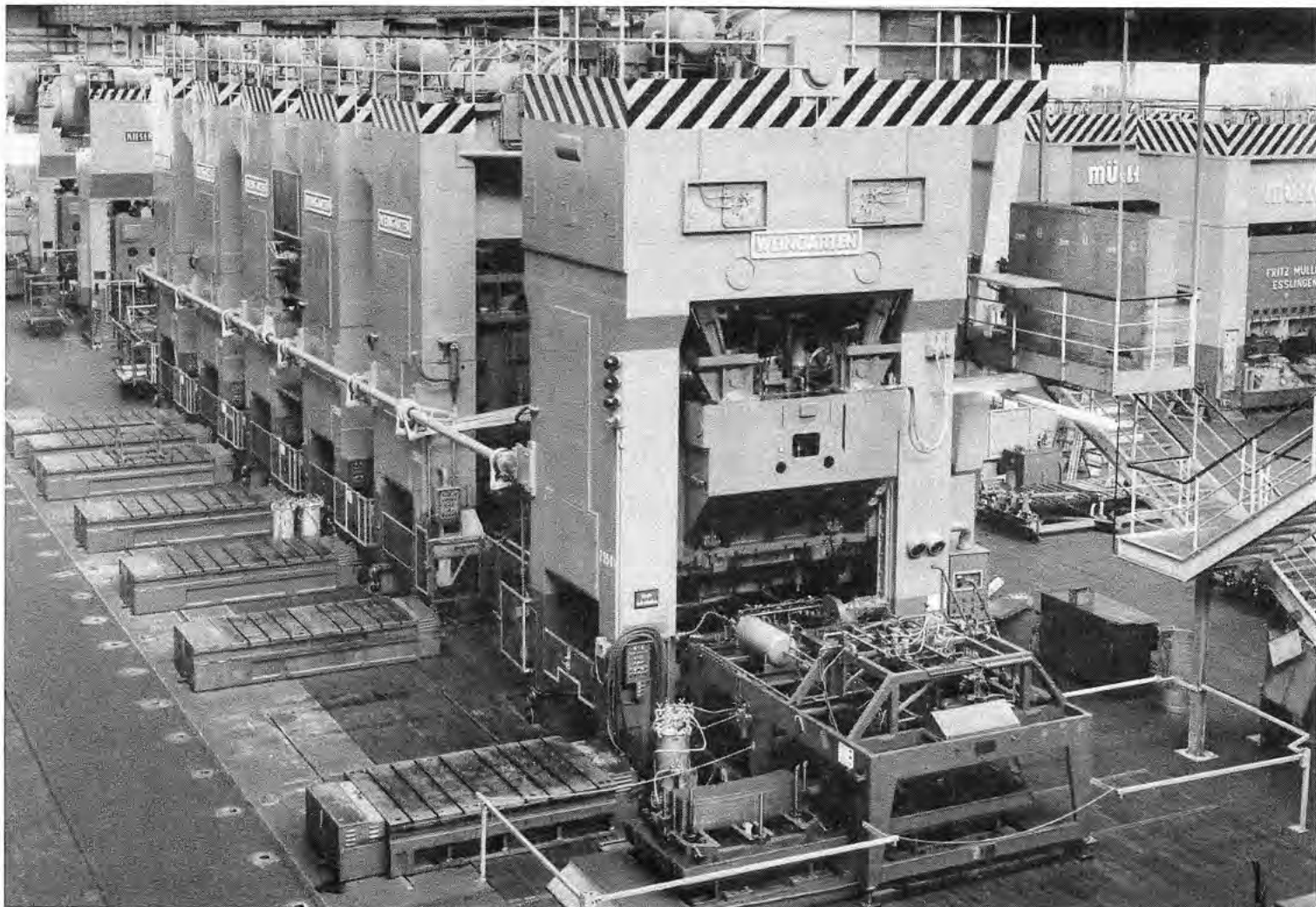
„Wirklichkeitsfremd“

Als wirklichkeitsfremd bezeichnen der Automobilclub von Deutschland (AvD) und der Deutsche Motorsport-Verband (DMV) das Urteil eines Frankfurter Gerichts, nach dem Kraftfahrer mit Abblendlicht auf Autobahnen höchstens 75 km/h fahren dürften. Man braucht kein Verkehrsexperte zu sein, um sich vorstellen zu können, wie ein so auf Standgas gestellter Verkehr sich auf den nächtlichen Autobahnen auswirken würde, denn wer Bummeltempo fährt, ermüdet und – fährt auf. Der Frankfurter Urteilspruch erinnert an ein ebenso weltfremdes, doch von den Betroffenen noch heiter aufgenommenes Urteil, als ein Richter den Autofahrern empfahl, vor dem Überfahren von unbeschränkten Bahnübergängen aus dem Wagen zu steigen und mit dem Ohr auf der Schiene eventuell heranfahrende Züge festzustellen. Für die Sicherheit im Nachtverkehr auf den Autobahnen kann jedoch noch vieles getan werden. Der AvD und DMV fordern daher den sofortigen, verstärkten Ausbau der Autobahnen mit Blendschutzeinrichtungen. Die Clubs schlagen schnell montierbare, künstliche Blendschutzzäune vor, nachdem sich Büsche und Hecken auf den schmalen Mittelstreifen vielerorts nicht bewährten. Fahrtwind und Auspuffgase beeinträchtigen den Wuchs der Anpflanzungen, ferner ist die regelmäßige Pflege des Buschwerks mit erheblichen Kosten und Verkehrsbehinderungen verbunden. Besonders in den blendungsgefährdeten Zonen von Kurven und Kuppen und mit starkem LKW-Verkehr sowie im Bereich der Einfädelspuren von Ein- und Ausfahrten sollte schnellstens mit der Errichtung von Lichtblenden begonnen werden. Die Kosten künstlicher Lichtschutzzäune sind zwar erheblich, aber doch wiederum gering, wenn man bedenkt, daß sie weniger als ein Prozent der Kosten einer ausgebauten Autobahnstrecke betragen, – abgesehen davon, daß solche Ausgaben nicht gescheut werden sollten, wenn es um des Menschen Sicherheit geht. Viele Autofahrer fürchten Nachtfahrten wegen der Blendgefahr. Wäre sie weitgehend beseitigt, würde sicher mancher Fahrer die ruhigeren Nachtstunden zum Reisen benutzen. Blendschutzzäune können somit zur Entzerrung des starken Urlaubsverkehrs beitragen! Der Automobilclub von Deutschland (AvD) und der Deutsche Motorsport-Verband (DMV) würden es sehr begrüßen, wenn bereits bei der Planung von Autobahnen und autobahnähnlichen Schnellstraßen die unentbehrlichen Blendschutzzäune als selbstverständliche Autobahn-Ausstattung mit aufgenommen würden.

AvD-Press

Späte Gratulation

Die Sekretärin Doris Glenn aus Manchester verklagte ihren Chef auf Zahlung von Alimenten für ihr uneheliches Kind. Der Chef bestritt jedoch, der Vater des Kindes zu sein. Nachdem vor Gericht alle Zeugen vernommen und alle Umstände gewürdigt worden waren, zog sich der Richter mit den Beisitzern zur Beratung zurück. Nach einer halben Stunde kamen die Herren wieder. Einer der Beisitzer ging auf Mr. Higgins, den Chef, zu und reichte ihm die Hand. „Gratuliere!“ sagte er. „Sie sind soeben Vater geworden!“



IM PRESSWERK

57 Pressenstraßen – eine davon auf unserem Bild – durchziehen das riesige Rüsselsheimer Preßwerk mit insgesamt 466 Pressen unterschiedlicher Größe und Leistung. Jede ist ein Glied in einer langen Kette von Funktionen. Zu diesen 466 Pressen kommen 13 Schnittpressen, 81 Schlepppressen, 16 Stufenpressen, 34 Stanzautomaten, 3 Breitbandanlagen, 20 Schweißpressen und – im G-Bau – 40 Pressen und eine Transferstraße.

Blick in den Betrieb

IM MOTORENBAU

Messen, messen und nochmals messen – diese Forderung gilt wie für alle Teile des Opel-Motors ganz besonders für die Pleuellwelle. Als Einzelstück bereits genau kontrolliert und ausgewuchtet, wird sie nach dem Zusammenbau mit Schwungrad und Pleuellwelle nochmals gemessen und abermals ausgewuchtet. Hier wird der Grundstein für den guten Rundlauf und die große Laufruhe des Opel-Motors gelegt.





Nicht nur die technische Seite des Betriebsgeschehens, auch die sozialen und kulturellen Bemühungen eines Unternehmens interessieren die Öffentlichkeit und werden in der Presse behandelt. Hier hat eine Tageszeitung einen Artikel über die Opel-Wohnheime und die mit der Unterbringung von ledigen Pendlern und Gastarbeitern verbundenen Probleme veröffentlicht.

Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur, Herausgabe von Druckschriften und Broschüren zur Information eines bestimmten Personenkreises oder aber der breiten Öffentlichkeit – alles dies und vieles mehr fällt unter den Begriff „Öffentlichkeitsarbeit“. Ob Gespräche oder Diskussionen, ob Artikel oder Broschüren, ob Anschauungsmaterial oder Filme – alle Formen der Kontaktaufnahme und Kontaktvertiefung werden in bunter Vielfalt angewandt. In Deutschland hat die Vertrauenswerbung der Betriebe noch nicht den Grad an Intensität erreicht wie etwa in den Vereinigten Staaten. Angesichts unserer gesellschaftspolitischen Entwicklung und der eminent wichtigen Rolle, die von der Industrie in unserer immer mehr von der Technik bestimmten Welt eingenommen wird, ist es für den Betrieb notwendiger denn je, vertrauensvolle Kontakte nach allen Seiten herzustellen. Öffentlichkeitsarbeit ist eine schwierige, aber lohnende Aufgabe, die Geschick und Einfühlungsvermögen voraussetzt.

Von der öffentlichen Meinung abhängig

Der Betrieb ist keine Insel, die auf sich allein gestellt ist. Die nähere und weitere Umgebung wird von ihm wirtschaftlich und sozial mitgeprägt. Jedes Unternehmen ist mit seiner Umwelt stark verwurzelt. Den uns betreffenden geflügelten Satz „Opel ist Rüsselsheim und Rüsselsheim ist Opel!“ wird zwar nicht jeder akzeptieren, aber er kommt nicht von ungefähr und spricht für die erwähnten Umweltbeziehungen. Opel ist ein Unternehmen, zu dem jedermann Zutritt hat. Ein Beweis dafür sind die Zehntausende von Besuchern, die jährlich die Werkstore passie-

Es ist eine Binsenwahrheit, die aber immer wieder einmal betont werden muß: Die Wirtschaft beeinflusst nicht nur das Leben der in ihr Beschäftigten, sondern das der gesamten Bevölkerung. Soziale Spannungen, konjunkturelle Schwankungen oder Krisen wirken nicht nur auf die direkt Betroffenen, Arbeiter und Angestellte, sondern auf die Gesamtheit. Das Jahr 1967 lieferte manches Anschauungsmaterial dafür. Umso erstaun-

die Öffentlichkeit ansprechen und versuchen, Verständnis zu wecken und Vertrauen zu gewinnen.

Viele Formen der Kontaktpflege

Dieses Bestreben hat nichts mit der Werbung für das Produkt zu tun. Es geht vielmehr darum, durch objektive Darstellung der

muß daraus Konsequenzen ziehen. Er muß Zusammenhänge das Unternehmen als Ganzes, aber auch Spezialgebiete, nicht zuletzt seine sozialen und kulturellen Bemühungen der Öffentlichkeit näher zu bringen und seine Verhaltensweise durch Klarlegen der Motive und Gründe verständlich zu machen. Man sucht nicht allein zu informieren, man sucht zu überzeugen, man sucht Freunde zu gewinnen. Die Wege, die hierzu beschritten werden, sind vielseitig. Information von Presse, Funk und Fernsehen, Kontaktpflege zu maßgeblichen Persönlichkeiten aus Politik,

ren. Ein Werk, das der Öffentlichkeit sein Bild offen darlegt, kann Sachlichkeit erwarten, wenn seine Probleme erörtert werden. Niemandem von uns kann es gleichgültig sein, was man draußen über den Betrieb denkt, schreibt oder spricht.

Dem Urteil der Massenmedien stellen

Presse, Funk und Fernsehen als wichtige Massenmedien erhalten laufend Informationen über betriebliche Vorgänge. Manches,

Zum Thema Öffentlichkeitsarbeit

licher, daß viele Menschen sich kein wirklich zutreffendes Bild von der Wirtschaft beziehungsweise dem einzelnen Unternehmen machen können. Eigenartig: gerade in der Öffentlichkeit eines so hochindustrialisierten Landes wie der Bundesrepublik ist die Unkenntnis über wirtschaftliche Zusammenhänge verhältnismäßig groß. Meinungsumfragen bestätigen das immer wieder. Sachliche Urteile über die Industrie sind dünn gesät. Wer aber Tatsachen und Zusammenhänge nicht kennt, kommt über Schlagworte und Allgemeinplätze nicht hinaus. Der Industriebetrieb

was die Presse direkt oder indirekt erfährt, wird von ihr kommentiert. Der Tenor solcher Kommentare sagt aus, ob die Firma auf diesem oder jenem Gebiet einen guten oder einen weniger guten Eindruck gemacht hat. Auf Grund solcher Pressestimmen — das gilt gleichermaßen für das Echo in Funk und Fernsehen — bildet sich die Öffentlichkeit weitgehend ein Urteil über ein Unternehmen. Ständig werden Journalisten, einzeln oder in Gruppen, zu einem Besuch des Werkes eingeladen. Sie sollen die technische, aber auch die wirtschaftliche Seite des Betriebsgeschehens und natürlich auch die Einrichtungen, die im Dienste des Menschen stehen, kennenlernen. Aber auch auf anderen Wegen versucht Opel, seinen Namen und sein Bild der Öffentlichkeit ins Bewußtsein zu rufen. Die Werksbesucher, Einzelpersonen oder Gruppen, wurden schon erwähnt. Jeder trägt die im Werk erhaltenen Eindrücke und Informationen hinaus in den eigenen Lebens- und Arbeitsbereich. Sorgsam gepflegt werden auch die Beziehungen zu staatlichen und kommunalen Behörden, zu Verbänden, Organisationen und nicht zuletzt zur politischen Welt. Viele Regierungsmitglieder und Abgeordnete des In- und Auslandes sind immer wieder Gäste unseres Hauses.

so weiter versandt. Weiter gehören die Programme des Werkes zur Förderung der Jugend in diesen Themenkreis: der technisch-naturwissenschaftliche Experimentalvortrag „Blick auf den Fortschritt“, durch den im Laufe der Jahre mehr als zwei Millionen junge Menschen in der ganzen Bundesrepublik die praktische Anwendung naturwissenschaftlicher Grundgesetze kennen gelernt haben. Ferner ist der Modellauto-Wettbewerb der Modellbauergilde zu nennen. In steigendem Maße findet dieser Wettbewerb auch die Unterstützung der Schulen, denn es geht dabei ja nicht allein nur darum, handwerkliches Können und Phantasie zu zeigen, sondern auch Ausdauer und Fleiß unter Beweis zu stellen. Schließlich soll das Filmverleihprogramm des Werkes Erwähnung finden, das interessierten Kreisen die Möglichkeit bietet, Filme aus dem Werksgeschehen sowie deutsche Fassungen allgemein interessierender General Motors Filme kostenlos auszuleihen.

Erfahrungsaustausch und Unterstützung

Wie sehr das Werk bemüht ist, diese Aufgaben zu intensivieren, beweist die Zusammenlegung aller mit Öffentlichkeitsarbeit befaß-

Unterwegs getroffen



Einer unserer Tankwarte

Wir trafen Mitarbeiter Eugen Hattler an der Tankstelle D 20 am Bunker neben der Sanitätsstation I. Sie ist eine der fünf Tankstellen der Materialabteilung, die im ganzen Werk verteilt sind. Dazu kommen noch einige Zapfsäulen, die zur Versuchsabteilung gehören. Alle werkseigenen Fahrzeuge können bei Eugen Hattler tanken. „Bezahlt“ wird mit einer Lochkarte, auf die er die Bezinmenge und eine Kennziffer einträgt. Als wir ihn aufsuchten, tankte er gerade einen Rekord auf. Kaum war der abgefertigt, stoppte ein Commodore, um Benzin nachfüllen zu lassen. Wir kamen nicht dazu, längere Zeit hintereinander mit Eugen Hattler zu sprechen, so rege war der Betrieb, und wie er uns sagte, sei das ständig so. Den ganzen Tag fahren die Wagen vor. Rund 2000 l Benzin werden täglich an seiner Tankstelle abgezapft. Eugen Hattler ist gebürtiger Schwarzwälder, lebt aber schon fast 40 Jahre in Rüsselsheim. Mehr als drei Jahrzehnte ist er bei Opel. Anfangs war er als Facharbeiter in der Materialabteilung tätig, als Tankwart arbeitet er seit 15 Jahren. Seine „Kunden“ schätzen an ihm besonders seine freundliche Art.

Bei Grün

Wer mit 50 km/h bei eben einsetzendem „Grün“ in eine Kreuzung einfährt, die er wegen Sichtbehinderung nach rechts nicht vollständig überblicken kann, ist (mit-)schuld an dem Unfall, den er mit einem von rechts kommenden Verkehrsteilnehmer verursacht, gleichgültig ob dieser zulässigerweise noch bei Gelblicht oder bei soeben einsetzendem „Rot“ in die Kreuzung eingefahren ist. (OLG Stuttgart, Ur. v. 3.5.1967 - L Ss 146/67 - VRS 33,376)



K. Schäffer

Handelspolitische Abteilung

K. Schäffer ist außerdem verantwortlich für die gesamte Öffentlichkeitsarbeit des Werkes. Ihm unterstehen die Abteilungen:

Für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig:



J. Ch. Hepting
Nachrichten



W. Majer
Public Relations



K. H. Mai
Werkzeitschrift und Sonderaufgaben*)

Was hinter dem Namen Opel steht

Weit ist das Feld, auf dem hier gesät wird. Was auf dem Sektor Öffentlichkeitsarbeit alles getan wird, kann in einem kurzen Bericht gar nicht aufgezählt werden. Von Interesse mag noch sein, daß eine Reihe von Schriften zur Verfügung stehen oder in Vorbereitung sind, die die Empfänger darüber unterrichten, welche vielfältigen produktionstechnischen Leistungen, aber auch welche sozialen und kulturellen Bemühungen hinter dem Namen Opel stehen. Auch die Werkzeitschrift muß als Teil der Öffentlichkeitsarbeit genannt werden. Obwohl in erster Linie sich an die Mitarbeiter wendend, trägt das Werkheft das Erscheinungsbild des Betriebes auch in die Familien und deren Freundeskreise; darüber hinaus wird es an Presse, Funk, Fernsehen, Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, Universitäten, Schulen und

ten Bereiche unseres Hauses im Frühjahr 1967, wobei jedoch die weitgehende Selbstständigkeit der einzelnen Sachgebiete gewahrt blieb. — Mit wenigen Beispielen wurde in der obigen Darstellung versucht, Einblick in ein Arbeitsgebiet zu geben, das vielen Lesern wenig bekannt ist, das aber für die Stellung unseres Unternehmens in der Öffentlichkeit außerordentlich wichtig ist. Nie sollte man vergessen, daß Vertrauen überall ein wichtiger Aktivposten ist. Überall aber muß es erst erworben werden. Dieser Aufgabe, der Werbung um Vertrauen, gilt unsere Öffentlichkeitsarbeit. -a-

*) Die von K. H. Mai zusätzlich geleitete Abteilung „Kulturelle Betreuung“ untersteht dem Leiter der Personal- und Sozialabteilung, Vorstandsmitglied Dr. R. Hoenicke.

Geh' rechtzeitig zum Arzt!

Für junge Menschen, die Arzt werden möchten, und die sich im Geiste bereits am Krankenbett Wunder verrichten sehen, ist der Studienbeginn eine heilsame Ernüchterung. Erst nach fünf Semestern, das sind 2½ Jahre, erscheint der Patient, der kranke Mensch, im Ausbildungsplan. Krank sein ist nämlich nur verständlich, wenn man weiß, was gesund sein ist. Diese Wissensvoraussetzung zu erarbeiten, sind fünf Semester nicht zu lang. Eine Menge von Mißverständnissen zwischen Arzt und Patient rührt daher, daß beide glauben, es bestünde eine breite Basis gemeinsamen fachlichen Grundwissens, von der aus die jeweilige Krankheit gedeutet und behandelt werden könnte. Eine solche Basis gibt es aber im Grunde nicht. Auch die derzeitige Hochflut an ärztlichen Beiträgen in der Presse, im Fernsehen und im Rundfunk ändert daran fast nichts.

Wirres Gebilde von Vorstellungen

Eine Herz-Kobaltbestrahlung mag den Laien staunen machen; indessen erwachsen daraus kaum medizinische Sachkenntnisse, wohl aber gewagte Hoffnungen und Unterstellungen, die oft der Wirklichkeit widersprechen. Für den Arzt sind diese Dinge überwiegend unerfreulich. Es ist nämlich oft ungemein schwierig, ein wirres Gebilde von vorhandenen Vorstellungen so zu ordnen und zu richten, daß es zur Wirklichkeit einer eingetretenen Erkrankung paßt. Aus der dann notwendigen Korrektur von Fehlsichten bildet sich leicht Befremden oder Mißtrauen. Nicht wenige Patienten geraten darüber auf die Wanderschaft von Arzt zu Arzt. Da gibt es dann auf dieselbe Frage unterschiedliche Antworten, und nun wird Meinung gegen Meinung ausgespielt, teils in einer gewissen Schadenfreude über die „widersprüchliche Medizin“, teils in Sorge um den nun schwerer gewordenen eigenen Entschluß.

Der Arzt ist Wegweiser

Es führen viele Wege nach Rom — und zur Gesundheit. Wer viele nach dem Weg fragt, wird vielerlei Auskunft bekommen. Es macht schließlich einen Unterschied, ob der Weg schnell oder kurz, bequem oder sicher, billig oder schön oder schonend sein soll. So gesehen, ist jeder Arzt ein Wegweiser, der sich um eine gute Antwort müht. Den Weg gehen muß jeder freilich selbst. Gesund werden und gesund bleiben zählen zu den Dingen, die andere für uns nicht übernehmen können. Eine weit überschätzte medizinische Sachkenntnis verführt leider auch immer häufiger dazu, selbst mit ärztlichem Handwerkszeug umzugehen. Zwar sind es weniger die ärztlichen Instrumente, mit denen sich Unberufene zu schaffen machen, aber im schier unübersehbaren Bereich der Tabletten, Tropfen, Salben und Zäpfchen wird so mancher tollkühne Versuch am lebenden

Menschen gemacht. Daß solche Dinge vielfach ohne Schaden ablaufen, rechtfertigt noch nicht das Verfahren. Wer ein Medikament anwendet, muß wissen, was es ist, wie es wirkt, wann und wieviel man davon gibt, wie lange man davon geben darf, wie die Haltbarkeit ist, wie es lagern muß, bei wem die Anwendung schadet und gegen welche Leiden es hilft.

So wollen wir des Nachbarn Tabletten in dessen Schrank lassen oder noch besser, rasch in die Mülltonne werfen. Nehmen Sie nichts ein, was nicht für Sie verordnet wurde! Der kritische Dauergebrauch von irgendwelchen Medikamenten nach Laienempfehlung oder Selbstverordnung ist eine Volksseuche. Auch was man ohne Rezept erhält, kann bei fal-



scher Anwendung von Schaden sein. Ein Leben, das nur mit Kopfschmerztabletten, Abführpillen, Dämpfungsmitteln, starkem Kaffee, viel Nikotin und Schlaftabletten zu ertragen ist, ist überhaupt kein Leben, sondern ein langgezogener Selbstmord. Über der gefährlichen Spielerei mit Medikamenten und allerlei Stümpereien im Aufgabenfeld des Arztes geht gleichzeitig ein weiter Bereich volkstümlichen Heilwissens verloren.

Persönliches Verhältnis zum Arzt

Unsere Mütter wußten noch alle mit Schwitzpackung, Kopfdampfbad, Halswickel und mancherlei Heiltees von der Kamille über Lindenblüten bis zu Schafgarbe und Tausendgüldenkraut umzugehen. Diese Kuren waren gut und sind es auch heute noch, weil sie allesamt die körpereigenen Heilkräfte auf den Plan rufen. Blieb der Erfolg dann trotzdem aus, so wurde es Zeit für den Arzt, der dann,

und zwar durchaus rechtzeitig, seine Maßnahmen traf. Ein persönliches Verhältnis zu einem Arzt als Vertrauensgrundlage sollte man bereits in gesunden Tagen anbahnen. Nachdem der Gesetzgeber 1957 die Gesundheitsvorsorge in den Leistungskatalog der Krankenversicherung mit einbezogen hat, ist der rechtzeitige Weg zum Arzt — noch ehe man krank ist — durchaus legal. Die freie Arztwahl gestattet es dabei jedem, einen ärztlichen Partner zu suchen, der zur besonderen Art der eigenen gesundheitlichen Anfälligkeit paßt. Am Ende trifft man so auf seinen Hausarzt. Der kennt uns und die Familie und verfügt über alle Unterlagen und Angaben wie Gewicht, Blutdruck, Vorkrankheiten und vieles mehr. Nur mit solchen Unterlagen sind Befundabweichungen wie Gewichtsverlust, Blutdruckanstieg und anderes sofort richtig zu deuten. Erst der Vergleich mehrerer Befunde gibt den sicheren Hinweis auf eine bestimmte Entwicklung.

Ungewöhnliche Veränderungen

So gesehen, ist für den Arzt manches harmlos — weil seit Jahren bekannt und unverändert —, was ein neu befragter Arzt vorerst bedenklich werten muß. Andererseits merkt der Hausarzt frühzeitig Veränderungen, die ein anderer Kollege nicht sofort erkennt, weil ihm die Vergleichsbefunde fehlen. Auch das weite Feld familiengebundener Schäden und Anfälligkeiten wird der Hausarzt klarer überblicken. Menschen in unserem Lebensraum sollten als Kinder neben der gesetzlichen Pockenimpfung einen Impfschutz gegen Tuberkulose, Wundstarrkrampf, Diphtherie, Keuchhusten und Kinderlähmung erhalten. Erkrankungen lassen sich durch einen Vierfachimpfstoff gleichzeitig abdecken. Ungewöhnliche Veränderungen am Körper zeigt man nicht zuerst dem Arbeitskollegen oder der Nachbarin, sondern dem Arzt. Man wird dann seine Angst los — die ja auch krank machen kann — und kommt zumindest rechtzeitig in Behandlung. Frauen gehen vom vierten Lebensjahrzehnt ab regelmäßig zum Frauenarzt. An den Reihenuntersuchungen der Schirmbildstellen in Gemeinde und Stadt sollte man teilnehmen. Der Weg zum Zahnarzt sollte genau wie Sommer und Winter zu jedem Jahr gehören. All das sind Dinge, die uns rechtzeitig mit dem Arzt in Berührung bringen, so früh jedenfalls, daß ernste Schäden in der Mehrzahl abzuwenden sind.

Dr. med. A. Müller

Am Ende der Serie

Mit dieser Abhandlung beschließen wir die „Sprechstunde für Gesunde“. In unserer Beitragsfolge ging es uns nicht um Vollständigkeit; vielmehr sollte von einzelnen markanten Punkten aus das Gelände des Wohlbefindens und der Grenzbereich zum Kranken hin eingesehen werden. Ein wenig Gespür sollte geweckt werden für das, was uns nützt, und der Wunsch, in diese Richtung zu gehen. Die Verantwortung für die eigene Gesundheit und das Wohlbefinden kann man nicht anderen Leuten und Institutionen überlassen. Nirgendwo sonst im Leben lohnt es so sehr, „Unternehmer“ zu sein. Wir sollten sie stets im Auge behalten, unsere Gesundheit, aber nicht den ausschließlichen Lebensinhalt daraus machen; denn — ganz im Vertrauen gesagt — wer nur an seine Gesundheit denkt, ist auch irgendwie krank. Die Redaktion,



Klaus Mehnert Der deutsche Standort

BÜCHER

Einige von vielen Neuerwerbungen der beiden Werkbüchereien

James Clavell: „Tai Pan“ — Der Roman Hongkongs. Im Mittelpunkt dieses spannenden Abenteuerromans, der die Gründung der britischen Kronkolonie spiegelt, steht der „Tai-pan“, einer jener machtstrebigen und einflußreichen Groß-Kaufherren, durch die das britische Weltreich groß geworden ist.

Felix von Eckhardt: „Ein unordentliches Leben“ — Lebenserinnerungen. Der ehemalige Bundespressechef erzählt hier hauptsächlich von seiner Zusammenarbeit mit Adenauer von 1952 bis etwa 1962. Seine Erinnerungen konzentrieren sich fast ausschließlich auf die außenpolitischen Ereignisse dieser Jahre.

Klaus Mehnert: „Der deutsche Standpunkt“ — Mehnert gibt einen Überblick über die deutsche Geschichte, wobei er diese pragmatisch auf die Gegenwart bezieht. Der Band zeigt, daß der Verfasser über ein fundiertes Wissen über Ostfragen und über zeitgeschichtliche Probleme verfügt.

BELLETRISTIK

Wilkie Collins: „Der rote Schal“ — Im Mittelpunkt des kriminalistischen Romans steht eine verwickelte Doppeltgänger-Geschichte um die beiden jungen Armadales, deren Schicksale durch einen düsteren Mord miteinander verbunden sind.

William Humphrey: „Die Ordways“ — Der Roman erzählt die Geschichte einer Familie, die während des Bürgerkrieges vor den Yankees aus Tennessee flieht, um jenseits des Red River in Texas eine neue Heimat zu finden.

Ladislav Mnacko: „Wie die Macht schmeckt“ — Der Lebensweg eines ehemaligen kommunistischen Staatsmannes, der sich vom idealistischen Revolutionär

zum korrupten Machthaber entwickelt und vor seinem Tod durch einen noch skrupelloseren Rivalen entmacht wird.

G. Rainald: „Serbischer Sommer“ — Der Roman erzählt die zarte Liebesgeschichte zwischen einem verheirateten Deutschen und einer Stewardess aus Belgrad.

SACHBÜCHER

Lisa Hobbs: „Ich sah Rot-China“ — Ein Bericht. Die Journalistin, die eine ausgesprochene Fähigkeit für die feine psychologische Beobachtung hat, berichtet anschaulich und oft humorvoll über ihre Eindrücke einer im Frühjahr 1965 unternommenen Reise durch China. Das Buch gehört zu den besten und objektivsten Reiseberichten über China.

Hans Bernhard: „Kanada“ Zwischen gestern und morgen. — Mit Abbildungen. Diese kanadische Landes- und Wirtschaftskunde ist ein wichtiger Beitrag über das sich schnell entwickelnde kontinentgroße Land.

Paul Lüth: „Schöpfungstag und Mensch der Zukunft“ — Die Entwicklung der modernen Genetik. Mit Abbildungen. Lüth führt den Leser in die Vererbungslehre ein. Er beginnt mit einer Diskussion über die Contergan-Geschädigten, gibt einen Überblick über die wichtigsten historischen Vorstellungen von der Vererbung und behandelt die stofflichen Grundlagen der Vererbung.

Horst Mönnich: „Einreisegenehmigung“ — Ein Deutscher fährt nach Deutschland. Der Verfasser gibt einen sehr persönlichen, nachdenkswerten Bericht über seine Eindrücke und Begegnungen mit Funktionären in der DDR.

Ich sitze an meinem Schreibtisch im Büro, Bleistift und Gedanken frisch gespitzt. Ich will mir Notizen für ein wichtiges Schreiben machen: Da: Rrrrrrrriinnnggg. Ich zucke zusammen. Gehorsam greife ich zum Hörer: „Hier Friedrich!“ Es knackt am anderen Ende der Leitung. Der „Gesprächspartner“ hat den Hörer wieder aufgelegt. Rrrrrrrriinnnggg! Automatisch, aber seufzend ergreife ich wieder den schwarzen Hörer: „Hier Friedrich!“ — „Wie bitte?“ — „Friedrich“, betone ich jede Silbe geduldig und deutlich. „Ja, wieso Friedrich? Ist dort nicht Meier? Ich will doch Herrn Meier sprechen! Haben Sie denn nicht die Nummer drei-drei-vier?“ — „Nein, ich habe die Nummer drei-vier-drei!“ — Mühsam knüpfe ich den zerrissenen Gedankenfaden wieder ... Rrrrrrrriinnnggg! Ein Griff zum Telefon. „Hier Friedrich!“ „Ach, könnte ich bitte mal Fräulein Ritter sprechen?“ Das ist der tägliche Anruf eines nimmermüden Verehrsers, der für die nächste Viertelstunde Fräulein Ritter vom Tippen abhalten wird.

Nach Fräulein Ritters Abgang sitze ich wie bereits beschrieben ... Rrrrrrrriinnnggg! Ich knurre: „Friedrich!“ Diesmal ist es ein wichtiger Kunde, und es gelingt mir zum Glück, meiner Stimme ziemlich schnell einen freundlicheren Klang zu geben. Kaum liegt der Hörer wieder auf der Gabel, klingelt das Telefon schon wieder. „Hier Knolle“. Endlich einmal jemand, der seinen Namen nennt. Bevor ich mich von meinem Staunen darüber erholt habe und etwas sagen kann, folgt eine lange, ausführliche Krankengeschichte.

Knolle möchte zur Kur verschickt werden, erfahre ich endlich. Nun hält er erschöpft inne und holt Luft. Diese Atempause benutze ich, um ihm zu sagen, daß hier die Verkaufsabteilung ist und nicht die Betriebskrankenkasse. Sofort wird der andere böse: „Warum sagen Sie das denn nicht gleich? Lassen sich ausführlich persönliche Dinge erklären, die Sie gar nichts angehen! So etwas ist mir noch nicht passiert!“ schnaubt er und donnert den Hörer auf die Gabel.

Der Beistift setzt an, formt den ersten Satz. Rrrrrrrriinnnggg! Meine allerletzten Reste von Beherrschung nehme ich zusammen: „Friedrich!“ — „Ja, endlich! Endlich der Richtige, Friedrich Lehmann, den will ich sprechen.“ — „Ich heiße Friedrich“, gurgle ich nur noch, „Friedrich mit Familiennamen. Ich kenne keinen Lehmann und will auch nie einen kennen!“ Jetzt ist es mir doch passiert, daß ich genau wie vorhin der Knolle den Hörer auf die Gabel knalle. Ruhe, oh himmlische Ruhe! Wie war doch der nächste Satz, den ich eben schreiben wollte? ...

Rrrrrrrriinnnggg! Vorbei ist es mit meiner Beherrschung. Ich reiße den Hörer von der Gabel und brülle: „Nein, ich bin es nicht. Ich weiß weder Müller noch Meier noch Lehmann! Sie sind falsch verbunden! Und im übrigen können Sie mich mal ...“ Aber dann fällt mir der Bleistift aus der erstarrten Hand. „Ist Ihnen nicht wohl?“ höre ich eine erstaunte Stimme. Mir ist tatsächlich seitdem nicht mehr wohl. Die Stimme gehörte meinem Chef. H.F.



Das Frühstück aus dem Automaten

Älteren Lesern wird noch die gute alte Werkskantine in Erinnerung sein, an deren Theke man Getränke, Zigaretten, Schokolade und Kaltverpflegung kaufen konnte. Doch diese Kantinen mußten inzwischen fast überall der modernen Entwicklung weichen. Auch wir unterhielten bekanntlich lange Zeit solche Verkaufsstellen, die in den Pausen geöffnet waren. Doch der Weg zu ihnen war meist umständlich und lang. Wegen des Andrangs mußten auch lange Wartezeiten in Kauf genommen werden. Später kam man von dieser Kantinenart ab und fuhr zweimal am Tag mit kleinen motorisierten Wagen durch die Abteilungen, um die Werksangehörigen

in unmittelbarer Nähe des Arbeitsplatzes mit allem Gewünschten zu versorgen. Doch auch diese Wägelchen hatten den Nachteil, daß sie nicht überall gleichzeitig sein konnten. Eine idealere Lösung bot mittlerweile die fortschreitende Technik auf dem Gebiet der Automation an. Bereits Ende der zwanziger Jahre hatten sich die automatischen Kantinen in den USA durchgesetzt. 1960 wurden dann auch bei Opel erstmals Reihenautomaten – sogenannte Automatenstationen – aufgestellt. Sie haben sich inzwischen vorzüglich bewährt. Mehr als 80 Stationen sind in allen Werksbereichen zu finden, und die Mitarbeiter bedienen sich ih-

rer in zunehmendem Maße. Von der „Zwischenmahlzeit“, wie Brötchen, Wurst, Käse, Fleischsalat usw. bis zu Schokolade, Süßigkeiten, Zigaretten, Kaffee, Milch Kakao, Cola, Mineralwasser und Fruchtsäften, mit allem können die automatischen Kantinen in unmittelbarer Nähe des Arbeitsplatzes dienen. Wegen der verhältnismäßig großen Zahl an Kantinenstationen werden dem einzelnen weite Wege erspart. Die Selbstbedienung hat sich auch bei uns durchgesetzt. Die Vesperstation in unmittelbarer Nähe des Arbeitsplatzes – diesen Vorteil möchte man nicht mehr missen.

Mitfahrer

Ein elegantes Geschäft in New York City bietet halbe Männer zum Aufblasen an; nur der Oberkörper wird geliefert. Dieser Oberkörper besteht aus einer Vinylhülle, die im Ruhezustand luftleer und flach ist, aufgeblasen aber prall und einem jovialen Herrn ähnlich. Die halbe Vinylpuppe wird in halbwegs natürlichen Farben geliefert: grauer Geschäftsanzug, fleischfarbiges Gesicht, dunkle Augen. In einem Inserat empfiehlt die Firma, dem halben Vinylherrn einen alten Hut auf-

zusetzen, um ihn noch echter erscheinen zu lassen. Sie empfiehlt ferner, ihn nachts hinter den Vorhang eines beleuchteten Fensters zu setzen; besonders wenn er im Winde leicht schaukelt, könnte kein Einbrecher ihn von einem echten Hausbewohner unterscheiden. Am nützlichsten aber wird dem „Wall Street Journal“ zufolge der aufgeblasene Gentleman als Begleiter einsamer Damen, besonders bei Nachtfahrten, sein. Wenn das Auto an einer Straßenkreuzung halten muß, wird (vermutlich) niemand wagen, die Fahrerin zu belästigen und ihren Mitfahrer zu einer Gegenaktion herauszufordern. Kosten pro „Begleiter“ (alter Hut extra): 5 Dollar.

Schildbürgerstreich

Erst als erboste Kraftfahrer darauf aufmerksam machten, merkten Mitarbeiter der Straßenbaubehörde von Lyon, was für einen Schildbürgerstreich sie gemacht hatten: Die Beschilderung einer Umleitung wegen Bauarbeiten führte zu einer Brücke, die wegen Einsturzgefahr nicht nur für Fahrzeuge aller Art, sondern sogar für Fußgänger gesperrt war. Einige Autos hatten die Brücke inzwischen schon passiert, ohne daß ihre Fahrer ahnten, in welcher Gefahr sie schwebten.

BLUMEN

Die Topfpflanzen im Frühling

Nicht alle Topfpflanzen vertragen das jährliche Umsetzen. Die Palmen, Orchideen, Klivien, Kakteen, Azaleen und Kamelien sollen nur alle paar Jahre neue Erde bekommen. Die übrigen Topfpflanzen werden jährlich, und zwar im Frühjahr, umgepflanzt.

Der neue Topf soll ein bis zwei Nummern größer sein als der alte. Der Wurzelballen soll gerade in den neuen Topf hineinpassen, doch muß noch etwas Zwischenraum für frische Erde vorhanden sein. Vor dem Umpflanzen legen wir die neuen Töpfe einige Stunden ins Wasser; die alten Töpfe werden mit einer scharfen Bürste tüchtig gesäubert. Die neue Erde wird mit etwas Hornmehl oder Hornspänen durchsetzt. Auf das Abzugsloch des Topfes kommt eine Scherbe. Die Pflanze wird mit den Topfbällen aus dem alten Topf genommen, der Erdballen muß mäßig feucht sein. Dann wird der Ballen etwas mit dem Finger aufgelockert und die alte Scherbe entfernt. Außerdem wird die Erde vom oberen Teil des Ballens abgekratzt. Kranke Wurzeln werden abgeschnitten. Nun wird die Pflanze schön in die Mitte des neuen Topfes gesetzt und der Topf mit der Erde ausgefüllt. Mit einem flachen Holz wird die Erde zwischen Topf und Ballen festgedrückt. Dann drückt man mit dem Daum auch den oberen Rand fest, so daß ein Gießrand von ungefähr 1/2 bis 1 cm bleibt. Sofort nach dem Umpflanzen wird tüchtig gegossen, das Wasser muß unten aus dem Topf herauslaufen.



Die Triebe werden mit einer Schere gekürzt.

Die frischgesetzten Pflanzen stellen wir nahe an das Fenster, doch dürfen sie in den ersten Tagen keine direkten Sonnenstrahlen erhalten. Auch ist für feuchte Luft zu sorgen und für regelmäßiges Gießen. Im Anfang darf ruhig einmal zuviel gegossen werden.

Viele Pflanzen müssen, bevor sie einen neuen Topf erhalten, beschnitten werden. Dabei werden alle kranken Zweige und zu dichte Triebe entfernt. Pelargonien und Fuchsien werden um zwei Drittel ihrer Zweiglänge gekürzt.

TIERE

Wie oft darf unser Hasso baden?



Wenn sie reden könnten, unsere vierbeinigen Hausgenossen, würden sie uns manchen Tip geben, den wir trotz aller Pflege-Sorgfalt doch nicht wissen. Denn auch allzu viel Sorgfalt ist oftmals nicht das Richtige. Kein Hund mag auf die Dauer Semmeln essen (weil er etwas zu beißen braucht) oder ständig hinter dem Ofen sitzen (weil er die frische Luft und den Auslauf liebt) oder wöchentlich ein Vollbad nehmen (abwohl es doch so gut gemeint ist).

Kenner wissen, was sie ihren Vierbeiner schuldig sind: Bürste, Kamm und erst mit Abstand – die Wanne. Das makellose Fell ist ein unbestechliches Merkmal sachverständiger Pflege. Dafür am besten geeignet ist ein Aluminiumkamm, dessen Zähne um so breiter und mit größerem Zwischenraum versehen sind, je dichter und wolliger das Haarkleid der Tiere ist. Die Hunde-Kosmetik beginnt mit dem Kämmen in langen ruhigen Strichen vom Kopf bis zur Schwanzspitze, auch am Bauch und an den beiden Seiten der Läufe.



Dann das Bürsten, das von jedem „Fellträger“ sichtbar als Wohlthat empfunden wird, denn es regt die Blutzirkulation an, entfernt den Staub und die ausgegangenen Haare. Erst gegen, dann mit dem Strich bürsten. Die damit verbundene Massage gibt den Haaren Kraft und Glanz.

Damit ist das Baden fast schon überflüssig. Jungtiere, davor warnen die Fachleute besonders, werden gar nicht, ausgewachsene Tiere möglichst nicht häufiger als jeden zweiten Monat gebadet, wobei nicht heißes, sondern „handwarmes“ Badewasser nicht höher als die Läufe reichen und sehr sorgsam darauf geachtet werden soll, daß kein Seifenwasser in Augen und Ohren eindringt. Nach dem gründlichen Spülen (am besten mit der Dusche) muß das gründliche Trocknen des Felles (am besten mit dem Föhn) erfolgen, um der Gefahr einer Erkältung (Lungenentzündung!) vorzubeugen.

GARTEN

Der schöne Rasen

Bei richtiger Anlage und Pflege können wir den Rasen betreten und dürfen darauf spielen, ohne daß die Grasnarbe leidet. Was müssen wir jedoch beachten?

Der Boden wird zunächst mit Humus angereichert. Je humusreicher die Erde ist, um so schöner und strapazierfähiger wird der Rasen. Die Aussaat kann ab April beginnen. Für einen qm benötigen wir etwa 50 g Rasensamen, der bei windstillem Wetter breitwürfig ausgesät wird. An der Kante wird in einer Rille der Grassamen recht dick gestreut. Dann wird mit der Harke die Saat flach unterhackt. Bei kleinen Flächen lohnt es sich, feine Erde über die Aussaat zu streuen, damit die Vögel nicht angezogen werden. Danach wird die Erde mit Trittbrettern festgetreten, denn im lockeren Boden ist dichter, fester, kurzer Rasen undenkbar. Dann wird die Aussaat mit einer ganz feinen Düse gegossen. Auf keinen Fall darf geschlemmt werden, sonst geht der Samen unregelmäßig auf.



Das Hacken und Festtreten kann gleichzeitig geschehen.

Zwei bis drei Wochen nach der Aussaat kommen die dünnen, grünen Spitzchen hervor. Das erste Mal, wenn die Gräser fünf bis sechs Zentimeter lang sind, wird mit einer scharfen Sichel oder Sense geschnitten. Wer nicht sicheln kann, versuche es mit einer Grasschere. Die Mähmaschine darf im ersten Jahr noch nicht genommen werden. Nach zehn Tagen erfolgt der zweite Schnitt. Ab nun wird regelmäßig alle acht Tage der Rasen gemäht. Je öfter gemäht wird, desto dichter wird der Rasen, jedoch soll nie bei Sonne und Trockenheit gemäht werden!



„Das war das letzte mal, daß ich Dir einen Blanko-Scheck unterschrieben habe.“



„Können Sie nicht wie alle Mitarbeiter einfach in der Kantine essen?“

Lächeln und Schmunzeln

mit H. J. Bundfuß und W. Kleppe



„Hast Du Dir schon wieder Arbeit mit nach Hause genommen?“



„Verdammt, die haben die bargeldlose Lohnzahlung eingeführt!“



„So habe ich das nicht gemeint Müller II, als ich neulich sagte, Sie müßten beweglicher werden!“



„Früher war meine Kneipe am Freitag immer gerammelt voll! Diese bargeldlose Lohnzahlung ist mein Ruin!“

Menschen bei der Arbeit



„Mit 2 Lampenstäben“, Braun Hobby Automatic AGFA YFF, 2 Lampenstäbe, Bl. 8–11.

Bei vielen Fernseh- und Fotoaufnahmen habe ich immer wieder erlebt, daß die meisten Menschen sich – vielfach ungewollt – vor der Kamera anders geben als sie in Wirklichkeit sind. Nicht, daß sie „kamascheu“ wären, nicht gefilmt oder fotografiert werden wollten. Oft ist gerade das Gegenteil der Fall. Am Ende steht die Pose, das „Fotografiergesicht“. In dem Augenblick, in dem das Objektiv auf den Betroffenen gerichtet ist, reagiert er unnatürlich. Hier ist es Aufgabe des Fotografen, das „Opfer“ zu lösen, es natürlich auf dem Bild so zu zeigen, wie „er“ oder „sie“ eben sonst ist. Und das gelingt eigentlich am besten am Arbeitsplatz. Hier ist die Umgebung vertraut, man bringt ja die meiste Zeit dort zu. Nach einer gewissen Anlaufzeit werden die Aktionen und Reaktionen immer natürlicher, die Bilder zeigen dann den Menschen in seiner gewohnten Umgebung, geben die Atmosphäre am Arbeitsplatz treffend wieder und lassen außer-

dem als echtes Life-Foto die Lebendigkeit der technischen Vorgänge erkennen.

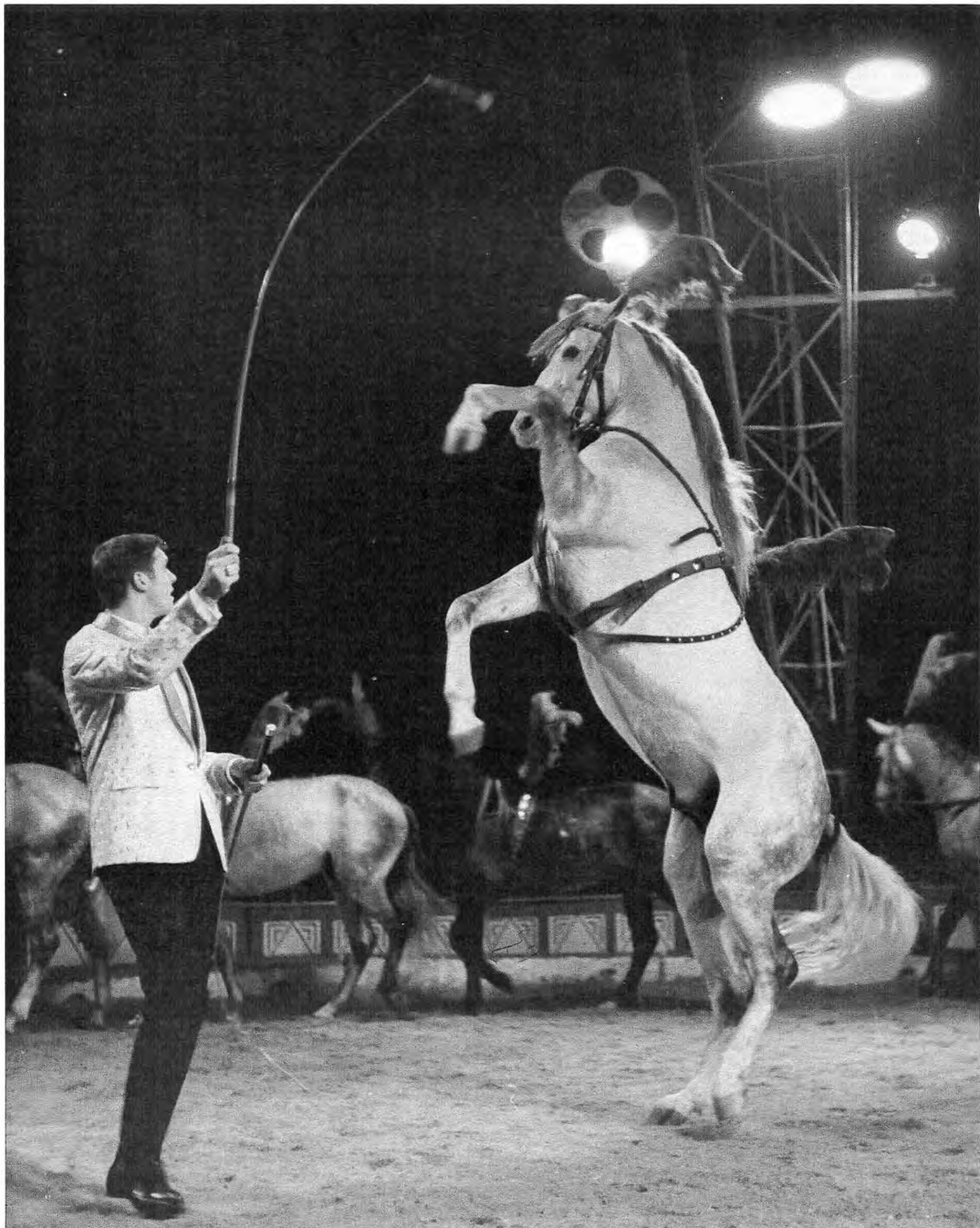
Das gelingt im allgemeinen sehr gut mit einem hochempfindlichen Film. Mit dem Blitz ginge es natürlich viel bequemer. Den Reflektor einfach auf die Kamera oder die Blitzschiene gesteckt und einen Blitz nach dem anderen auf das Gegenüber abgefeuert. Heraus kommen aber oft Bilder, die „fremd“ sind, da die natürliche Atmosphäre am Arbeitsplatz durch das grelle Blitzlicht weitgehend zerstört ist. Außerdem stört auf dem Bild oft noch der starke Schlagschatten an der Wand. Der direkte Blitz hat die Atmosphäre vernichtet, umweltbestimmende Faktoren wie Kerzen, Flammen oder Rauch usw. weitgehend totgeschlagen. Weiterhin wird, hervorgerufen durch den starken Lichtabfall in der Tiefe, manches im Hintergrund völlig ausgelöscht, was wenigstens andeutungsweise zu sehen sein sollte.

Freilich, mit einem hochempfindlichen Film muß man genau arbeiten, das heißt richtig belichten und genau entwickeln, damit man grobes Korn vermeidet. Die sicherste Methode beim Messen der Belichtung ist die Nahmessung. Gehen Sie mit dem Belichtungsmesser so nah wie möglich an die bildwichtigste Stelle – meist das Gesicht – heran. Beim Portrait wird aus etwa 40 cm Entfernung vom Kopf die Belichtung gemessen. Würde man aus größerer Entfernung messen, etwa vom Kamerastandort aus, würde zuviel „meßstörende“ Umgebung mitgemessen, die dann das Meßergebnis entsprechend beeinflusst.

Müssen Sie aber bei knappem Licht den Blitz zu Hilfe nehmen, dann versuchen Sie, wirkungsvoll zu beleuchten. Vom störenden direkten Blitz war bereits die Rede, lösen Sie also den Blitz von der Kamera. Es hilft schon, wenn Sie den Blitz von links oben leuchten lassen (langes Verbindungskabel besorgen), oder Sie blitzen indirekt, indem der Reflektor des Blitzes gegen die Decke gerichtet wird und so das von der Decke zurückflutende Licht als Beleuchtung dient (gegenüber dem errechneten Wert beim direkten Blitz die Blende um etwa 2 Werte öffnen). Auf unserer Aufnahme wurde mit zwei Lampenstäben beleuchtet. Ein Blitz diente von der Kamera als allgemeine Beleuchtung, der zweite Blitz leuchtet von rechts oben und beleuchtet so wirkungsvoll als Effektlit das Profil. Auch hier wurde die Blende um eine Stufe gegenüber dem errechneten Wert mit einem direkten Blitz weiter geöffnet (Leitzahl: m-Entfernung des dem Motiv am nächsten stehenden Blitzes = Blende + Öffnung um einen Wert, da zwei Lampenstäbe, also geteiltes Licht).

Denken Sie immer an das, was eingangs über den „Menschen vor der Kamera“ gesagt wurde. Sagen Sie Ihrem Gegenüber nicht, wenn es „ernst“ wird. Wenn Sie glauben, mit Ihren Vorbereitungen fertig zu sein, setzen Sie Ihre „Vorbereitungen“ zum Schein fort und machen Sie dabei Ihre Aufnahmen. Sagen Sie einfach, Sie würden „Probeflitzen“. Wenn dann ungeduldig die Frage gestellt wird, wann es nun endlich losgehe, wenn man sich kämmen, sich „in Positur setzen“ will, sind Sie längst fertig und haben ungezwungene, lebendige Fotos im Kasten.

Dr. G. Wolff



Zauberwelt der Manege (Foto: Adox)