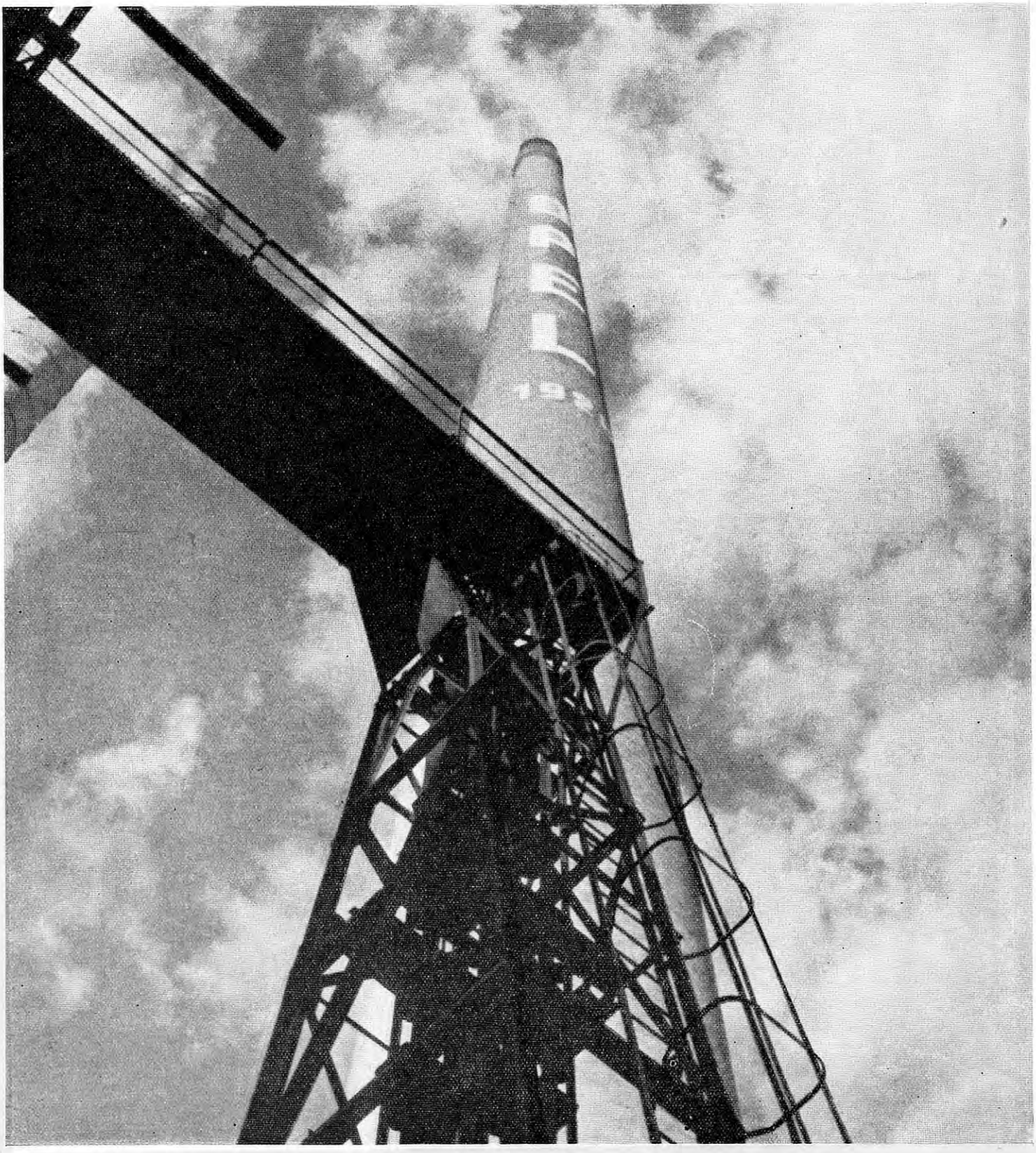
OPEL POST

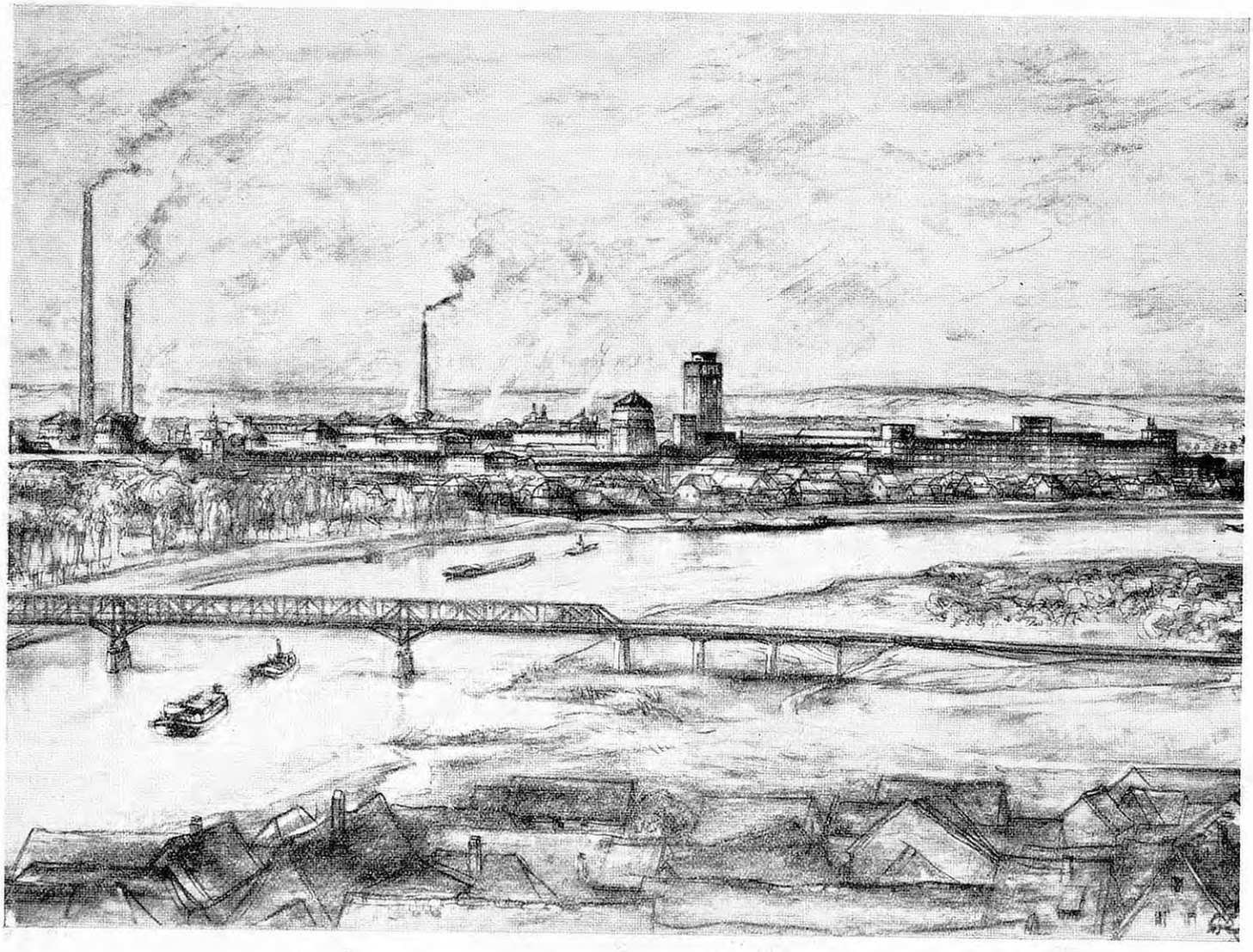
Für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim a. M.

JULI 1949

JAHRGANG 1

Nr. 1





Inmitten einer schönen Landschaft, umgeben von Main und Rhein, im Hintergrund umsäumt von Taunus, Odenwald und den Höhen der Pfalz, liegt Rüsselsheim mit den Opelwerken, das schlagende Herz dieser Landschaft, ein Begriff in aller Welt.

Wie für jeden Werksangehörigen, so ist es auch für mich eine große Freude, daß wir nach so vielen Jahren der Unterbrechung wieder in der Lage sind, unsere eigene Werkszeitung herauszubringen.

Wir gaben ihr vorläufig den Namen „Opel-Post", aber dieser Name ist nicht endgültig, sondern es liegt an Ihnen, mitzuwirken, welcher Name für unsere Zeitung in Zukunft gewählt werden soll.

Es steht fest, daß es in einem großen Werk wie Opel mit seinen vielen Tausenden von Mitarbeitern schwer ist, einen dauernden Kontakt nicht nur zwischen der Geschäftsleitung und allen Mitarbeitern, sondern auch zwischen den verschiedenen Abteilungen und Werkstätten untereinander zu erzielen.

Oft weiß der einzelne nicht, was außerhalb seiner Abteilung vor sich geht. Aus diesem Grunde setze ich große Hoffnungen auf das Wiedererscheinen der „Opel-Werkszeitung", die ein uns alle umfassendes Bindeglied sein soll.

Wenn wir einige Jahre zurückblicken und das Werk mit seinen Betriebseinrichtungen von heute mit damals vergleichen, können wir dankbar sagen, daß vieles geleistet worden ist, und mein Dank geht an alle, die mitgeholfen haben, diese Leistung zu vollbringen.

Aber es zeigt sich auch, wie viel noch getan werden muß, um die Adam Opel Aktiengesellschaft wieder auf ihren früheren Leistungsstand zu bringen. Viele Gebäude müssen noch aufgebaut oder wiederhergestellt, zahlreiche Maschinen ersetzt oder instandgesetzt werden. Um auf die zukünftige unvermeidlich starke Konkurrenz auf dem Weltmarkt vorbereitet zu sein, müssen wir alles tun, um ein Produkt herzustellen, das sich in Bezug auf Qualität und Preis auf der ganzen Welt behaupten kann.

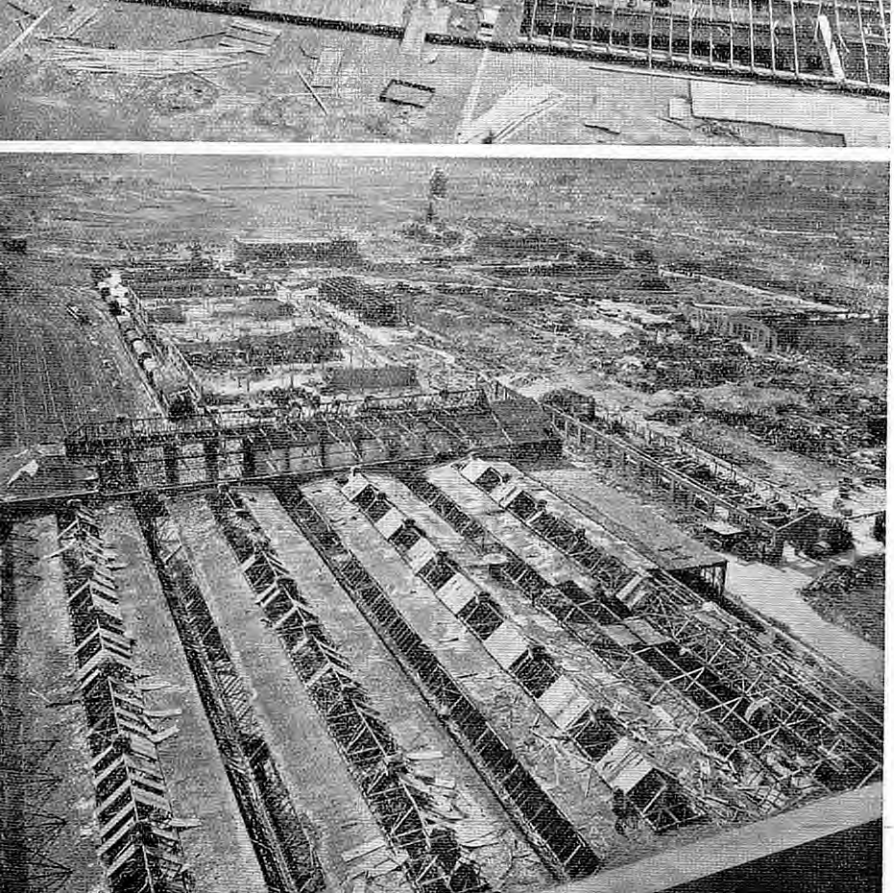
Dank der einzigartigen Möglichkeit, die Erkenntnisse, die General Motors beim Bau von Automobilen im Laufe vieler Jahre gewonnen hat und ihre praktische Auswertung auch für uns uneingeschränkt nutzbar zu machen, haben wir große Vorzüge gegenüber der Konkurrenz. Es gibt kaum irgendeinen Fortschritt der letzten 50 Jahre, den die Automobilindustrie zu ihrem Vorteil verwenden konnte, der nicht von General Motors geprüft worden ist.

Ferner wird uns die über die ganze Welt verbreitete General Motors-Verkaufsorganisation Märkte eröffnen, deren Erschließung sonst viele Jahre in Anspruch nehmen würde. Aber all diese Vorteile werden nur von geringem Nutzen sein, wenn nicht jeder — gemäß der Tradition unseres Werkes — sein Bestes hergibt, um ein Produkt zu schaffen, das in Preis und Qualität des Namens „Opel" würdig ist.

Gute Zusammenarbeit zwischen Geschäftsleitung und Belegschaft sowie zwischen den einzelnen Abteilungen und den Einzelnen innerhalb der Abteilungen und nicht zuletzt unser Stolz, etwas Besonderes zu leisten, werden entscheidend dafür sein, uns unserem Ziele näher zu bringen. Die Werkszeitung kann und wird — davon bin ich überzeugt — viel dazu beitragen, diese Zusammenarbeit und darüber hinaus den hierzu nötigen Geist des gegenseitigen Vertrauens zu fördern.

H. Wagner

Vorsitzender des Vorstandes



Blitz AU

WIEDERAU

Wenn man heute Besucher durch das Werk füh
und ihnen beim tosenden Rythmus der Arbeit
beim Dröhnen der Maschinen und Motoren, bei
Schlagen der Hämmer und Schlürfen der Pressen
erzählt, wie es noch vor 4 Jahren hier aussa
stößt man immer wieder auf verwunderte, ja u
gläubige Gesichter. Fast unmöglich Scheinend
wurde in verhältnismäßig kurzer Zeit durch d
Werksangehörigen für das Werk geleistet. D
Wiederaufbau unseres Betriebes nach 1945 ist e
Ruhmesblatt in der Geschichte der Adam Opel A

Wie sah es im Jahre 1945 aus? — Die Fabrik w
stark angeschlagen. Zunächst galt es, nach A
räumung der Schutt- und Trümmermassen aus de
Fabrikstraßen, den Umfang der Schäden festz
stellen, eine Aufgabe, die nicht einfach war.

Das Ergebnis war erschütternd. Trotzdem galt e
schnellstens die Voraussetzung für den Anfang ein
– wenn auch zunächst begrenzten – Produktio
zu schaffen. Wir standen vor einem Nichts un
mußten von vorne beginnen – denn das Lebe
ging weiter, mußte weiter gehen.

So wurde zunächst die Teilefabrikation im Rahme
der bestehenden Möglichkeiten zum Anlaufen ge
bracht. Hinzu kam die Reparatur von Opel-Personen
wagen, soweit sie sich in dem Besitz der US-Arme
befanden. Diese Arbeiten nahmen mit der Ze
einen so großen Umfang an, daß es notwendi
wurde, hierfür eine besondere Armee-Reparatur
Abteilung einzurichten.

Die größten Schwierigkeiten machte die Rückführun
der Maschinen, die während des Krieges auf höhere
Befehl nach verschiedenen Orten des linksrheinische
Gebietes ausgelagert worden waren. Durch die Zonen
grenzen bedingt, waren langwierige Verhandlunge
notwendig, um die Freigabe der Maschinen zu er
wirken. Nach Überwindung vieler Schwierigkeite
wurde bei vollem Einsatz mit Hilfe aller Werks
angehörigen Stück für Stück und Teil für Teil nac
Rüsselsheim zurückgebracht. Es war ein schwere
Stück Arbeit.

Auf Grund einer sorgfältigen Planung war es mög
lich, die Maschinen nach Eintreffen unverzüglic
durch eigene Kräfte zu überholen und alsdann
auf die vorher bereits festgelegten Plätze zu ver
bringen, um so schnell wie möglich mit der Produktion
beginnen zu können. Durch den erhöhten Einsatz
von Maschinen konnte die Fabrikation so gesteiger
werden, daß die Fertigung des neu aufgelegten
1 1/2 Tonner Blitz-Lastwagens zum vorgesehenen
Termin im Juli 1946 bereits beginnen konnte.

STEIN

U NACH 1945

arallel zu diesen Vorarbeiten mußten die Voraus-etzungen zur Fertigung von **200 l Kühlschränken** eschaffen werden, da uns seitens der Besatzungs-nacht ein Auftrag über 5800 dieser Einheiten erteilt orden war. Obwohl weder Gebäude noch Maschinen sowie andere Einrichtungen vorhanden aren, wurden auch hier alle Schwierigkeiten durch ntensive Arbeit überwunden. Im Juli 1946 konnten ir auch die Kühlschrankproduktion aufnehmen.

ls nächstes Ziel strebten wir die Fertigung eines ersonenwagens an. Hier wurde in gleicher Richtung erfahren wie bei der Produktion des 1 ½ Tonners. chwierigkeiten auf Schwierigkeiten galt es zu be-eben. Doch eines Tages war es auch hier so weit, aß die Serienfabrikation des **1,5 l 2-türigen Olympia-Wagens** aufgenommen werden konnte. m November 1947 verließ der 1. Olympia das Montageband. Dieser Wagen unterschied sich von einem Vorgänger wesentlich dadurch, daß er die ewährte Achse und Steuerung des Kapitän erhielt. Am 15. Oktober 1948 konnte weiterhin der bekannte **-türige Kapitän** in Serie gehen. Diese Produktion ird in nächster Zeit noch ausschließlich der Er-üllung von Mandats- und Export-Aufträgen dienen.

Die Produktionszahlen ab Produktions-Beginn bis eute geben Zeugnis von dem Wiederaufbau-willen der fast 10,000 - köpfigen Belegschaft der Adam Opel AG., eines Aufbauwillens, der sich esonders in den schweren Jahren der Nachkriegs-zeit bewährt hat.

Es wurden produziert von 1946 bis zum 21. 6. 1949 :

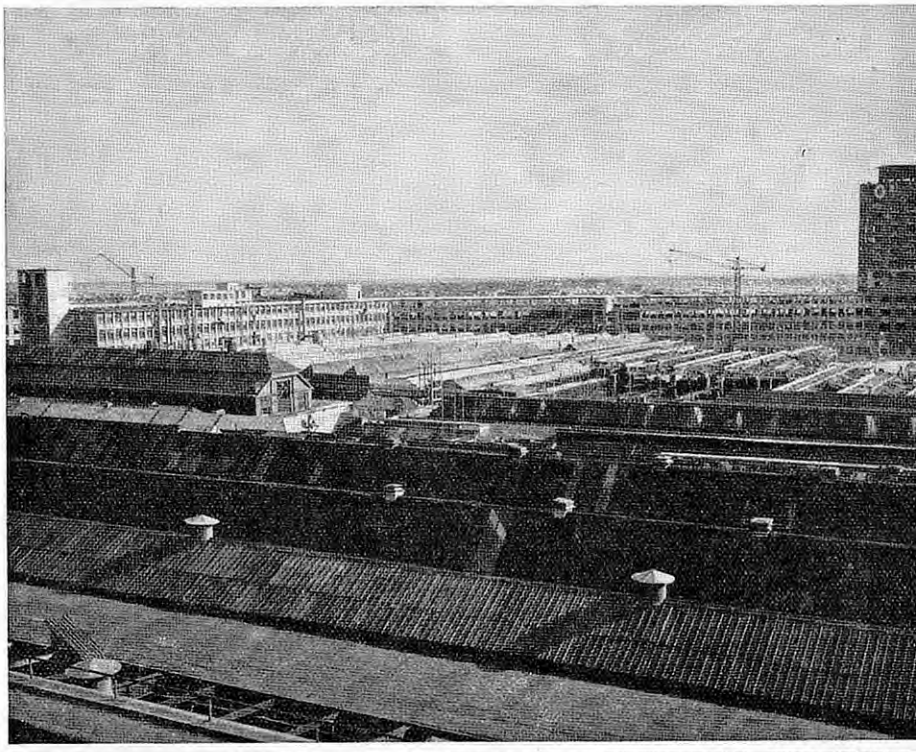
1 ½ Tonner Opel-Blitz-Lastwagen	17 643
2-türige Opel-Olympia	13 512
4-türige Opel-Kapitän	1 920
200 l Kühlschränke	15 155
120 l Kühlschränke	841

und viele Tausende Tonnen Ersatzteile.

Neben dem Wiederaufbau wurde gleichzeitig mit baulichen und technischen Verbesserungen begonnen, die zum Teil schon sichtbar in Erscheinung treten. Doch wird es noch Jahre dauern, bis das Endziel, das sich die Geschäftsleitung gesteckt hat, erreicht ist:

Ein moderner Betrieb, der allen Anforderungen und Belastungen gewachsen sein wird u. durch Herstellung eines konkurrenzfähigen billigen Wagens jedem Werksangehörigen einen gesicherten Arbeitsplatz garantiert.

Die weltweiten Erfahrungen von General Motors, die auch uns nun wieder uneingeschränkt zur Verfügung stehen, werden nicht zuletzt dazu beitragen.



UNSERE

Geschäftsleitung und Mitarbeiter der Adam Opel Aktie

40 JAHRE

Stier, Gustav
500 / 006

Hartmann, Philipp
903 / 133

Burkhardt, Friedrich
160 / 080

25 JAHRE

Burghardt, Karl
Preßwerk

Banger, Otto
073 / 020

Zapp, Karl
Chassisbau

Zu unserem Titelbild.

Schornsteine sind Wahrzeichen. Genau wie die Türme der Dome in unseren Städten sind die hohen Schlote Symbole, Symbole für die Stätten der Arbeit. Hoch recken sie ihre Hälse in den Himmel und der Rauch, den sie aus rußigen Mäulern speien, zieht mit den Wolken weit übers Land. Steinerne Wächter, die Brände, Katastrophen und Generationen überdauern, sind sie Zeichen nie versiegenden Lebenswillens. Schon im Morgengrauen erspähen sie das fleißige Völklein, das von allen Seiten zu ihnen strömt und selbst in der Nacht verbindet sie das Lichtermeer rundum im Lande mit jedem von ihnen. Wenn man sie nach langer Reise wiedersieht, von ferne schon, hoch aus der Landschaft ragend, dann erkennt man, daß sie in Wirklichkeit mehr sind wie Symbole — ein Stück Heimat.

Herzig, Karl
091 / 004

U B I L A R E

ellschaft beglückwünschen die Jubilare aufs herzlichste.

25 JAHRE

Reinhard, Fritz
100 / 018

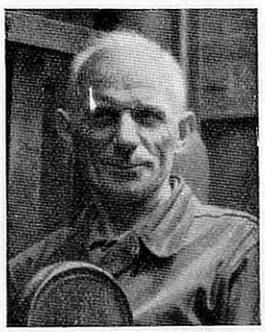
Schad, Jakob
034 / 024

Stephan, Heinrich
990 / 047

Becker, Anton
032 / 002

Dilfer, Peter
550 / 018

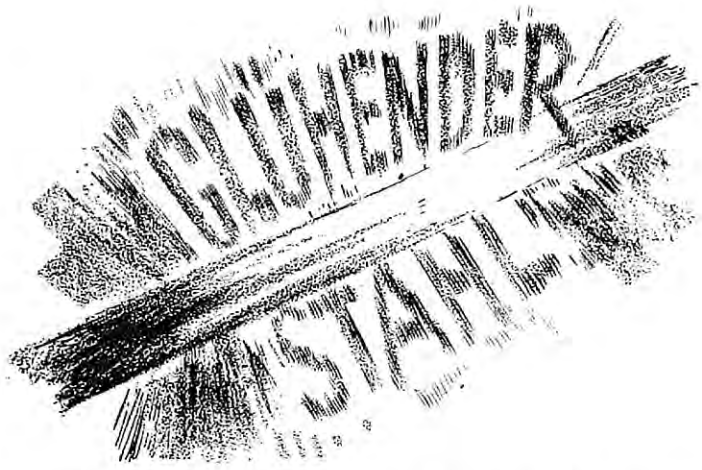
Gerbig, Karl
154 / 064



Lohr, Johannes
551 / 024

Bernhardt, Walther
142 / 087

Flörsheimer, Andreas
146 / 006



Die Schmiede der Opel-Werke liegt etwas abseits des eigentlichen Betriebes. Ein wahres Inferno empfängt den Besucher, der ahnungslos durch den Eingang tritt. Erschreckt fährt er zurück, denn hier ist fürwahr die Hölle los. Das dumpfe Dröhnen viele Tonnen schwerer Hämmer, das Schlürfen unförmiger Pressen und das Zischen glühenden Stahls mischt sich in der haushohen Halle zu einem ohrenbetäubenden Lärm, bei dem man sein eigenes Wort nicht mehr versteht. Die Stimme des Meisters, der uns durch die Halle führte, tönte wie aus weiter Ferne an unser Ohr — kaum verständlich.

Den Männern vor den Gasöfen schlägt eine Glut von über 1000 Grad ins Gesicht. Als wir ebenfalls vor einem solchen Ofen standen, glaubten wir, unsere Haare würden zu sengen anfangen und die Haut würde aufspringen. Wenn die Stauchmaschinen heiße Eisenblöcke zusammenpressen, als wären sie aus Wachs, dann steht man andächtig vor der unbändigen Kraft dieser Giganten. Und trotzdem, was wäre diese Kraft ohne den Menschen, der sie zu nutzen versteht? Jedes Teil, das hier unter äußerster Kraftanstrengung geformt wird, ist ein Meisterstück, Wertarbeit im wahrsten Sinne des Wortes.

Meister St. erzählt.

Meister St. ist in der Schmiede alt geworden. Von jedem der riesigen Kolosse weiß er etwas zu erzählen. Hier zeigt er uns einen verdächtigen Sprung und dort eine frische Schweißstelle. Seine größte Sorge aber ist, immer genügend Ersatzteile bereit zu haben.

„Wenn wir keine Ersatzteile haben für kaputt gegangene Hämmer oder Pressen, können die da drüben alle heimgehen", sagte er mit einer vielsagenden Gebärde zum Werk hinüber. Doch lassen wir ihn selbst von der Schmiede und ihren Männern berichten:

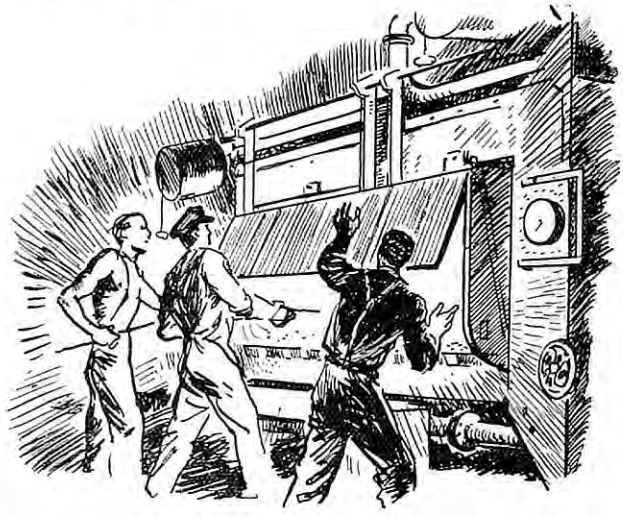
„Die Gesenk-Schmiede ist eine der größten, best eingerichtetsten und mit höchstem Wirkungsgrad arbeitenden Schmieden des Kontinents. In ihr wurden insgesamt **29 Gesenk-Dampfhämmer** amerikanischer Konstruktion von 500 bis 600 kg Fallgewicht, **2 Reck- und Vorschmiede-Hämmer** deutscher Konstruktion, **9 horizontale mechanische Lochstrich- und Stauchmaschinen, 2 vertikale mechanische Schmiede-Pressen, 37 mechanische** zum Teil transportable **Warm- oder Kaltabgradpressen** aufgestellt. Außerdem stehen eine **Achsenstreck-** sowie eine **Achsenstauchmaschine,** ferner zum Knüppeln von Vierkant und Rundmaterial **3 Scheren** und zum Ablängen weiterer Materialien **8 voll- oder halbautomatische Sägen** zur Verfügung.

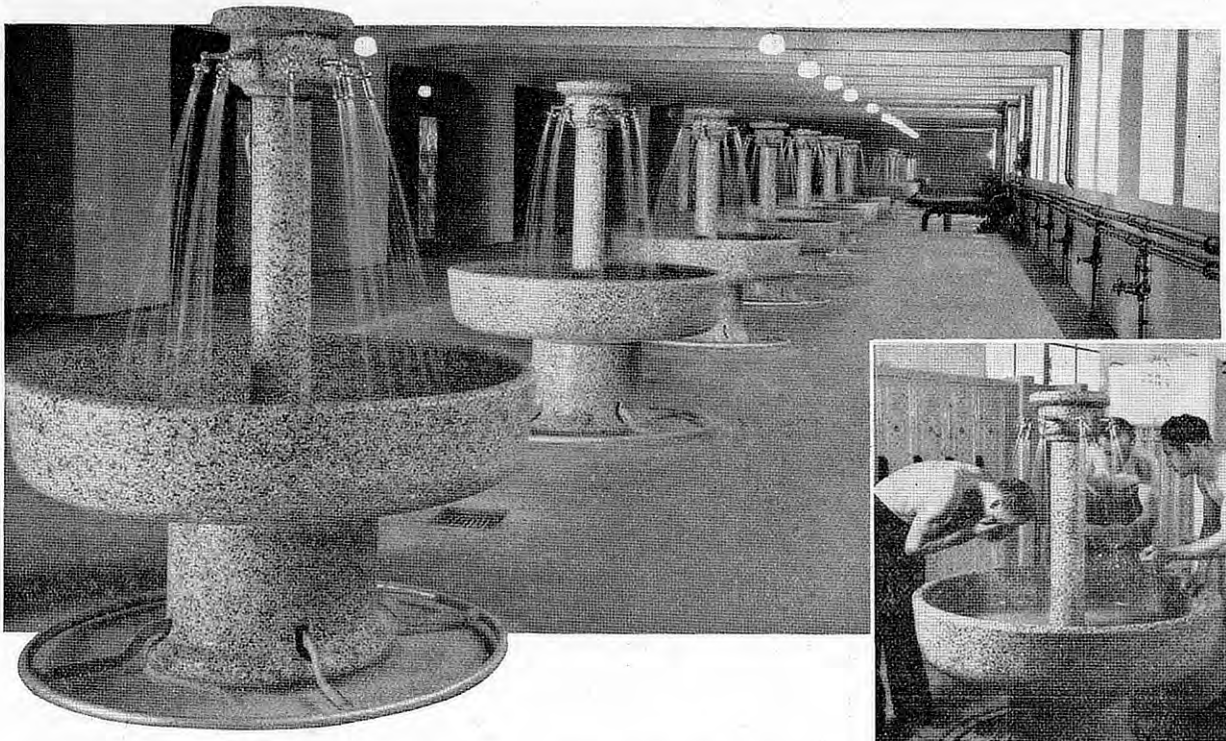
Zum Anwärmen des Schmiedegutes auf Schmiedetemperatur sind insgesamt **49 ferngasgeheizte Öfen** und zum Vergüten, Härten sowie Normalisieren 8 Öfen verschiedener Größe oder Konstruktion vorhanden. Da fast sämtliche Schmiedestücke entzündet, geputzt oder gebeizt werden müssen, sind **3 Putzmaschinen,** sogenannte Sandstrahlmaschinen, **2 Beizanlagen** und eine Reihe **Schleifböcke** in Betrieb. Die Anfertigung der auswechselbaren Gesenke, in deren verschiedensten Gravuren unter den Hämmern die Schmiedestücke geschlagen werden, erfolgt in einem besonderen Bau, dem sogenannten Gesenkbau.

Erstaunlich hohe Kapazität.

Mit dieser Einrichtung wurde vor und während des Krieges bei 3 Schichten maximal 1300 Tonnen Netto-Schmiedegut im Monat produziert. Wenn man bedenkt, daß Gesenkschmieden, ebenso wie Walzwerke, Verschleiß- und Bruchbetriebe ersten Ranges sind, ist diese Leistung

(Fortsetzung auf Seite 11.)





Es rieselt aus über 100 Kränen

Die neuen Waschanlagen im Kraftwerk und im I-Bau

Die Geschäftsleitung legt auf die Vervollständigung der sanitären Einrichtungen großen Wert. Diese Arbeiten werden daher beschleunigt durchgeführt. Zur Zeit sind mehrere Spezial-Firmen damit beschäftigt, die vorhandenen Waschräume und Abortanlagen instandzusetzen. In dem stark zerstörten Kraftwerk am Main und im Keller des I-Baues wurden jetzt neue moderne Waschanlagen fertiggestellt.

An einer Brause-Fontäne (siehe Bild) können sich gleichzeitig 8 Personen an getrennten Brausen waschen. Durch eine Mischbatterie wird das Wasser auf die gewünschte Temperatur gebracht. Eine Fußbetätigung ermöglicht es den Waschenden, die Brause ohne Inanspruchnahme der Hände in Betrieb zu setzen. Weitere große Anlagen für das Preßwerk und die übrigen Abteilungen sind in Vorbereitung.

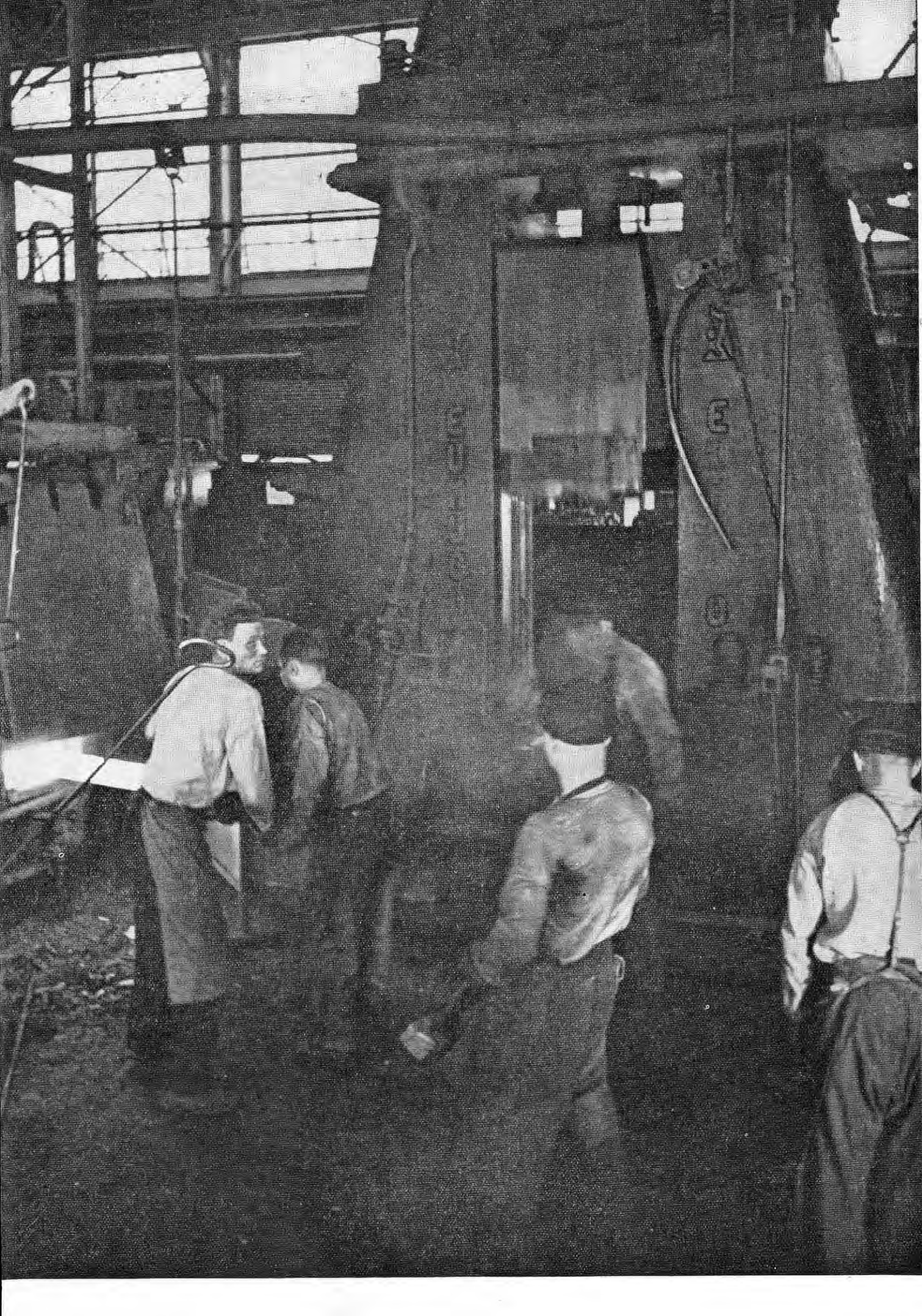
IN EIGENER SACHE!

Es jedem recht zu machen, ist schwer. Das lehrt die Praxis des täglichen Lebens. Auch nach Erscheinen einer Zeitung erweist es sich immer wieder, daß die „Geschmäcker" sehr verschieden sind. Lobspender und scharfe Kritiker stehen oft an einem Arbeitsplatz. Trotz dieser verschiedenen Reaktionen hofft die Redaktion der Werkszeitung, im Laufe der Zeit möglichst vielen Wünschen Rechnung tragen zu können. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es aber der Mitarbeit aller.

Jeder, der glaubt, durch Wort, Bild oder eine sachliche Kritik an der Gestaltung der Werkszeitung mit beitragen zu können, wird gebeten, geeignete Vorschläge zu machen. Schon oft genügt eine kleine Anregung oder ein stichwortartiges Manuskript.

In absehbarer Zeit beabsichtigen wir in einer Spalte: „Briefe an die Redaktion" die Werksangehörigen zu Wort kommen zu lassen, die etwas von Allgemein-Interesse zu sagen haben. Denjenigen, die sich in ihrer Freizeit, ihrer Neigung entsprechend betätigen, wollen wir Gelegenheit geben, brauchbare Arbeiten zu veröffentlichen. Wir denken hierbei vor allem an Gedichte, Erzählungen, Witze – über die man auch lachen muß –, Zeichnungen, gute Amateurfotos, Rätselaufgaben usw. Wir glauben bestimmt, daß wir bei etwa 10 000 Betriebsangehörigen manche Entdeckung machen werden. Da der Umfang der Zeitung noch beschränkt ist und noch manche technische Schwierigkeiten zu überwinden sind, mußten wir in dieser Nummer leider auf verschiedene schon eingereichte Beiträge verzichten.

Die Redaktion



Glühender Stahl. (Schluß)

erstaunlich groß und für die gesamte Belegschaft der Schmiede ein gutes Zeugnis. Da die absolute Produktionskapazität der Schmiede bei 1 500 To netto im Monat liegen dürfte, kann man sich vorstellen, wie gering schon bei obiger Leistung die Betriebsstörungen sind und wie prompt alle anfallenden Reparaturen, die bei dieser Strapazierung des Maschinenparks vorkommen, erledigt werden. Trotzdem könnte es bei größter Wachsamkeit vorkommen, daß z. B. ein Kurbelwellen-Hammer zu Bruch ginge. Die Fertigproduktion des Werkes wäre dann entscheidend gefährdet, wenn nicht aus dieser Erkenntnis heraus ein gewisser Vorrat an Kurbelwellen konstant gehalten würde.

Wiederaufbau.

Durch die robuste Kriegsproduktion und durch verschiedene Bombenangriffe waren große Teile der Einrichtung zerstört worden. Nach dem Kriege hat sich das Stammpersonal der Schmiede, in der Erkenntnis, daß es um die Erhaltung ihres Arbeitsplatzes ging, sofort an den Wiederaufbau gemacht. Bei allen Arbeiten an den schweren Maschinen stand kein Kran mehr zur Verfügung und mit Flaschenzügen und Seilwinden mußten die schweren Teile ausgewechselt werden.

Im Jahre 1946 lief die Produktion langsam wieder an. Groß waren die Widerwärtigkeiten, vor allem bei Sturm, Regen oder Frost. Die Arbeit ging aber weiter und die Produktion stieg an, sodaß jetzt wieder 500 bis 600 Tonnen Netto-Schmiedegut im Monat geliefert werden kann."

Soweit Meister St. Er versprach uns, noch manche interessante Einzelheiten über die Schmiede und die dort geleistete Arbeit zu berichten. Stundenlang später dröhnte es noch in unseren Ohren — das dumpfe Klopfen der schweren Hämmer.

WERKFÜHRUNG

Am 5. April 1949 wurden unsere allgemeinen Werkführungen wieder aufgenommen.

Sie finden vorerst montags bis freitags vormittags von 9—11 Uhr statt.

Gezeigt werden die Getriebefabrikation, Maschinenschreinerei, Führerhaus-Rohmontage, Olympia-, Kapitän- und Lastwagen-Fertigmontage, der Motorenbau mit den Prüfständen und das große Preßwerk.

Im Monat April 1949 wurden 387, im Monat Mai 754 und in der ersten Hälfte des Juni 300 Besucher durch unser Werk geführt, insgesamt 1441 Personen.

Es denken vielleicht manche unter uns: „Sind diese Werkführungen notwendig und hat das Werk irgendwelche Vorteile davon?"

Ja, das Werk hat Vorteile. Unter den Besuchern unseres Werkes befinden sich Menschen aller Stände und aller Berufe. Da gibt es Klassen der technischen Hochschulen, Fachschulen, Volksschulen, dann Berufsverbände und Organisationen, Opelhändler, Wagenabholer, allgemeine Besucher und Ausländer.

Alles, was sie bei uns gesehen haben, wird zur bleibenden Erinnerung für ihr ganzes Leben.

Den Eindruck, den unsere Montagehallen, die unübersehbar weiten Fabrikationssäle, das Preßwerk usw. auf jeden Besucher machen, ist ungeheuer groß. Er äußert sich meist in ehrlicher Bewunderung.

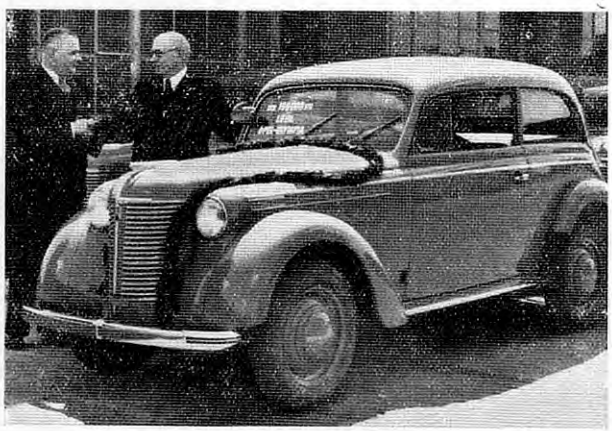
Der Kontakt vieler Autofreunde zu unserem Werk wird durch die Werkführungen enger und fester und viele Automobilinteressenten, die vor dem Kauf eines neuen Wagens stehen, wägen nicht mehr lange, sondern bestellen unter dem Eindruck des Gesehenen oft sofort nach Rückkehr in ihre Heimatstadt einen Opelwagen.

Werkführungen wirken daher verkaufsfördernd und sind Reklame im besten Sinne.

Der 100 000ste Opel-Olympia

Im Juni meldete die deutsche Presse:

RÜSSELSHEIM, 8. Juni (Dena). Der 100 000ste 1,5-Liter-Opel-Olympia verließ am Mittwoch das Montageband d. Opelwerke in Rüsselsheim. Mit über 100 000 „4-PS"-Wagen, deren erste Serie unter dem Namen „Laubfrosch" volkstümlich wurde, und 116 000 Wagen des 1,2-Liter-Opel, erreichte nunmehr das Rüsselsheimer Werk zum dritten Male als einzige deutsche Automobilfabrik eine Produktion von mehr als 100 000 Wagen des gleichen Typs. Seit 1935 wurden einschließlich des 1,3-Liter-Olympia über 180 000 Olympia-Wagen hergestellt, von denen ein Viertel über die weltumspannende Verkaufs-Organisation der „General-Motors" in alle Länder exportiert wurde.



Unser Bild: Herr **Eberlein** (Produktionsleiter) übergab am 8. Juni 1949 den 100 000sten „Olympia" an Herrn **Gaedertz** (Inl.-Verkaufsleiter)

WARUM SPORTLICHE VORFÜHRUNGEN?

Kürzlich wurde durch Anschlag bekannt gegeben, daß in gewissen Zeitabständen Sportler, Turner, Radfahrer und Boxer, die im Werk tätig sind, während der Mittagspause Ausschnitte aus ihrer sportlichen Arbeit zeigen, um auf diese Weise unter den Werksangehörigen für ihre Sportart zu werben.

Inzwischen — am 10. 5. 1949 — zeigten die Werksangehörigen **Friedrich Reuter** (Elektr. Abteilung) und der vielfache Deutsche Meister **Karl Walter** (Abteilung Betriebs-Schlosserei) Proben ihres einmaligen Könnens im Einer-Kunstradfahren.

Wir wissen, daß zahlreiche Werksangehörige derartige Vorführungen begrüßen, doch wurde uns auch bekannt, daß eine Anzahl diese aus den verschiedensten Gründen ablehnen. Eines soll und muß jedoch eindeutig gesagt werden: Es besteht weder zur Zeit noch in Zukunft die Absicht, innerhalb des Werkes eine sportliche Organisation oder einen Übungsbetrieb aufzuziehen. Wir wollen lediglich in gewissen Zeitabständen durch kurze turnerische und sportliche Vorführungen die Mittagspause abwechslungsreicher gestalten und, wie schon gesagt, sportbegeisterten Kameraden die Möglichkeit geben, ihre sportlichen Leistungen einmal vor einem großen Kreis von Zuschauern vorzuführen. Darüber hinaus kann sich derjenige, der als Ausgleich für seine oft einseitige Arbeit in seiner Freizeit Sport treiben will, die ihn ansprechende Sportart leichter auswählen.

Im Rahmen des sportlichen Programms bringen wir in den nächsten Wochen:

Geräteturnen, Gymnastik, Boxen, Kunstradfahren mit Sechser-Reigen und Radball.

SCHWARZES BRETT

Pacht von Gartengelände.

Die Finanzabteilung bittet uns, bekannt zu geben, daß der Pachtzins für das Jahr 1949 fällig ist. Der Pachtpreis ist der gleiche wie im Vorjahr (DM 1.50 pro 100 qm). Die fälligen Beträge sind umgehend bei der Hauptkasse im Verwaltungsgebäude, II. Stock, einzuzahlen.

Eine geringe Anzahl von Garten-Grundstücken kann noch vergeben werden. Interessenten melden sich bei der Abteilung Grundbesitzverwaltung (Verwaltungsgebäude, II. Stock).

WERKSORCHESTER

Unser lang gehegter Plan, ein Werksorchester zu gründen, um während der Mittagspausen Konzerte für die Belegschaft zu veranstalten, ist Wirklichkeit geworden.

Am 6. Mai ging es los. Mit Pauken und Trompeten stieg das erste Freikonzert unseres neuen Orchesters. Es war ein Anfang, ein Versuch, von dem man aber behaupten kann, daß er gelungen ist. Der starke Beifall der zahlreich erschienen Werksangehörigen und die nachher überall lautgewordene Zustimmung bewiesen es. Der Grundstock des neuen Orchesters ist gelegt. Jetzt muß weiter aufgebaut werden. Wir glauben nach dem, was wir bis jetzt hören konnten, daß das Orchester der Adam Opel Aktiengesellschaft in kürzester Zeit einen guten Ruf haben wird.

Am 13. 5., 27. 5. und 10. 6. fanden in den Speisesälen A - 1, D - 10 und M - 2 gutbesuchte Mittags - Konzerte statt. Auch die Freikonzerte am 20. 5., 3. 6. und 24. 6. erfreuten sich einer großen Zuhörerzahl.

Unser Werksorchester unter Leitung von ***Karl Haumann*** *beim Mittags - Konzert im Speisesaal D - 10.*

Werkszeitung für die Angehörigen der Adam Opel Aktiengesellschaft — Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main
Schriftleitung: K. H. Mai — Druck: Werksdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft