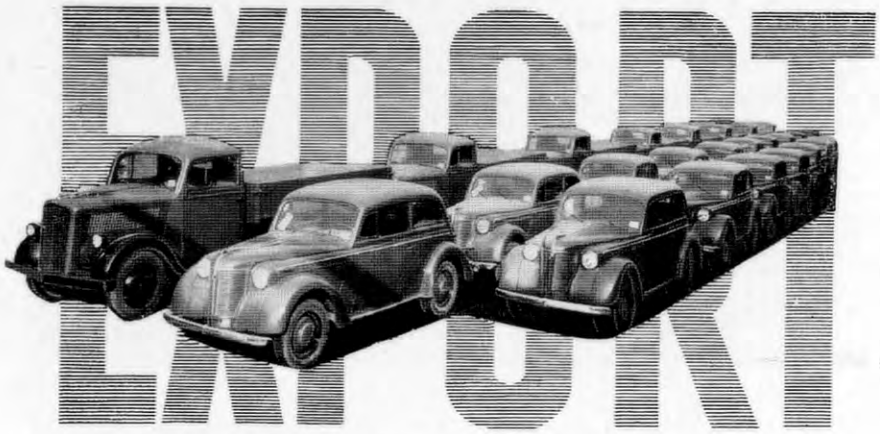
OPEL POST

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

AUG. 1949

JAHRGANG 1 Nr. 2



Beim täglichen Ablauf der Arbeit ist jeder so stark durch seine eigene Tätigkeit beansprucht, daß ihm der Sinn für die Arbeit anderer meist verloren geht.

Sind wir einmal ehrlich: Wer macht sich beim täglichen Passieren des großen Hauptportals Gedanken darüber, wie das Produkt seiner Hände Arbeit an den Käufer gebracht und ihm damit letztlich der Arbeitsplatz gesichert wird? — Niemand, oder nur wenige.

Und doch — wieviel Arbeits- und Nervenkraft kostet diese Verantwortung.

Ströme von Schweiß würden umsonst fließen, Schrunden und Schwielen umsonst entstanden sein, wenn nicht in zähem Ringen mit der Konkurrenz der in- und ausländische Markt täglich immer wieder neu erobert würde.

Die Verkaufs-, Export- und Werbeabteilungen sind die Hauptträger dieses Einsatzes.

Wenn zwar die Schwierigkeiten des Inlandgeschäfts im Augenblick durch den noch bestehenden Mangel an neuen Wagen weniger groß sind — was sich in absehbarer Zeit ändern wird — so stehen dem für uns so lebensnotwendigen Export hemmende Momente mit verschiedenen Ursachen gegenüber.

Die Exportabteilung reichte uns in diesem Zusammenhang einen Beitrag ein, der die Exportprobleme in anschaulicher Weise beleuchtet und jedem Werksangehörigen die Schwierigkeiten der gerade heute so wichtigen Ausfuhr vor Augen führt.

Warum Export?

Vor allem gilt es, sich die notwendige Ursache des Außenhandelsgeschäftes einmal vorzustellen, und dabei wollen wir uns auf Belange beschränken, die den OPEL-Betriebsangehörigen unmittelbar berühren.

Wir wissen um die Tatsache, daß der deutsche Boden auch bei intensiver Bearbeitung und segensreicher Ernte nicht das hervorbringt, was die Ernährung des Volkes nur einigermaßen sichern kann.

Aber auch die Industrie, die einen beachtlichen Teil der Bevölkerung beschäftigt, ist nicht im Stande, ausschließlich durch inländische Rohstoffe den Bedarf der Produktion zu decken.

Eine Lösung dieser Probleme liegt also im Import, der Einfuhr von Lebensmitteln sowie Rohstoffen für die industrielle Fertigung.

Die durch den Marshall-Plan auch zu uns gelangten Rohstoffe und Lebensmittel haben unser Gebiet vorteilhaft beeinflußt, wodurch der Start zu einem schnelleren wirtschaftlichen Aufstieg gegeben wurde.

In diesem Zusammenhang erhebt sich gleichzeitig die Frage der Bezahlung des so wichtigen Einfuhrgutes zur Sicherung des Produktionsganges, zur Erhaltung unseres Arbeitsplatzes, des Einkommens und der Ernährung.

Und hier muß geantwortet werden, daß, so sehr sich auch der Wunsch auf Erfüllung der Ansprüche und des Bedarfs weiter Käuferkreise für Opel-Wagen im Inland erhebt, wir die nötigen Devisen zur Bezahlung der Importe nur dadurch erhalten, wenn wir unsere Fertigerzeugnisse in großem Umfange ausländischen Märkten zuführen.

Diese wirtschaftliche Erkenntnis, Fäden früherer geschäftlicher Beziehungen mit dem Auslande wieder aufzunehmen, war zu Beginn der Nachkriegsproduktion eine der Hauptsorgen der damaligen Geschäftsleitung.

Viele Jahre intensiver Arbeit hatten zur Vorkriegszeit den OPEL-Fabrikaten die entlegensten Absatzmärkte in aller Welt erobert, nun standen wir vor der Tatsache völlig verlorener Absatzgebiete, die früher bis zu 200 Wagen je Tag aus den OPEL-WERKEN aufnahmen.

Neue Hoffnung für den Erfolg unserer Exportbemühungen erbrachte die Wiedereingliederung in die Verkaufsorganisation der General Motors Corporation, weil dieses Unternehmen durch seine weltumspannende Verkaufsorganisation sich erneut einsetzt, unseren Erzeugnissen wieder alle Tore zu öffnen, die uns während einer Reihe von Jahren verschlossen waren.

Blick auf den Weltmarkt!

Wie sieht es nun auf dem Weltmarkt heute aus? Dies ist eine Frage, die täglich neu zu stellen ist, um unsere wirtschaftliche Existenz zu erhalten und zu festigen. Beschränken wir uns auf die wichtigsten Hemmnisse, die sich dem Angebot unserer Erzeugnisse entgegenstellen:

Ausländischer Wettbewerb in Qualität und Preis, hoher Kurs unserer D-Mark.

Wir dürfen keinesfalls den verhängnisvollen Fehler begehen, deutsche Erzeugnisse als qualitativ „einzig" dastehend zu betrachten, denn der Weltmarkt hat eine tiefgreifende Wandlung erfahren. Die Käufer sind durch das steigende Angebot und die fortschreitende Sättigung des Marktes sehr kritisch geworden; es haben daher nur Qualitätserzeugnisse mit günstigen Preisen eine Chance, weil jede Ware sachkundig unter die Lupe genommen wird. Während der Kriegs- und Nachkriegsjahre hat der deutsche Automobilbau nur verhältnismäßig wenig Verbesserungen in technischer Hinsicht entwickeln können; in anderen Staaten wurde in dieser Zeit Bedeutendes geleistet.

Es versteht sich von selbst, daß unsere Außenhandelspreise unabhängig von den Inlandsverkaufspreisen festzulegen sind, und hier ist der hohe Kurs der D-Mark (30 Cents = 1 DM) eine nahezu unüberbrückbare Schwierigkeit. Damit sich jeder Werksangehörige jedoch selbst eine Vorstellung über das Preisverhältnis zwischen Wagen ausländischer Fabrikate und dem OPEL auf dem Weltmarkt machen kann, sei nur folgendes Beispiel angeführt:

Ein amerikanischer Chevrolet-Wagen, wie wir ihm in den Straßen überall begegnen, kostet auf dem Weltmarkt ca. 25% weniger als der Olympia [im Inland kostet, wenn man die Mark zum offiziellen Kurs umrechnet.

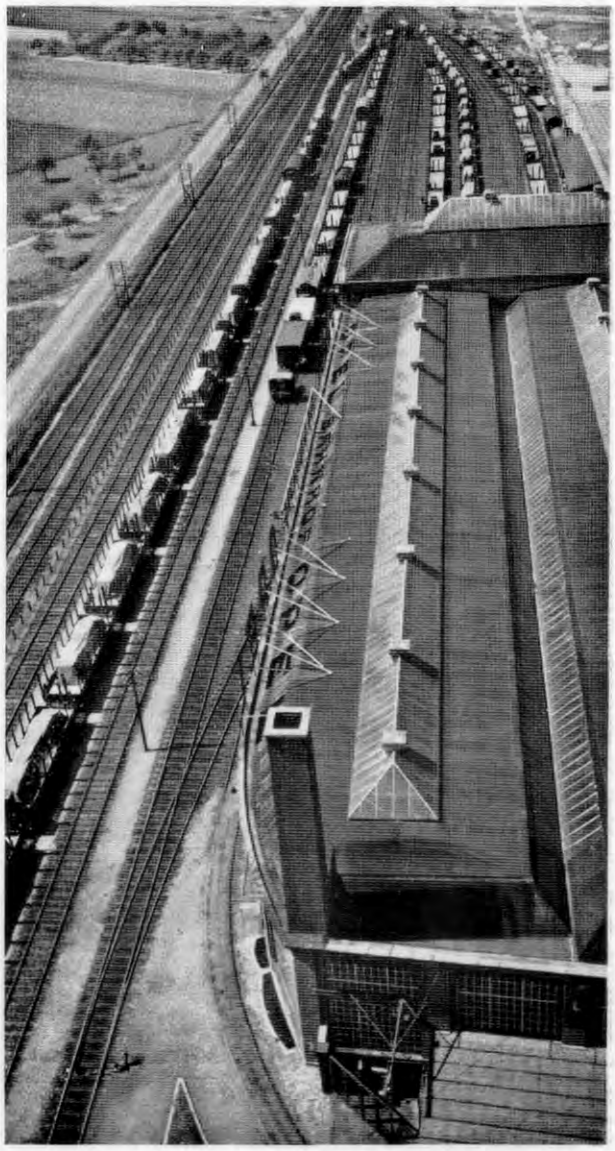
Verwundert fragen wir uns, wie ist dies möglich? Zunächst betrachten wir die Rohstoffquellen anderer Länder. Wir erkennen, daß dort bessere Möglichkeiten zur Versorgung mit Rohmaterial gegeben sind als bei uns. Wir wissen auch um die Tatsache, daß in anderen Ländern bessere und modernere Fabrikations-Einrichtungen bestehen, die wesentlichen Anteil an dem Umfang der Fertigung und der Preisgestaltung haben; dabei dürfen wir nicht allein nach USA schauen, denn auch andere europäische Produktionsstätten verfügen über bessere Fabrikationsanlagen und sei es nur dadurch, daß deren Betriebe keine so großen Kriegsschäden als die deutschen erlitten haben.

Hieraus ergibt sich, daß wir nur durch erhöhte Arbeitsleistung unsere Stellung auf dem Weltmarkt wieder erlangen und halten können.

Somit liegt es im Interesse aller Betriebsangehörigen, in redlichem Bemühen den notwendigen Beitrag zu leisten, um sich und allen Mitarbeitern den Arbeitsplatz zu sichern. Dazu ist erforderlich, daß die Anlagen für eine Produktionserhöhung verbessert und erweitert werden. Die Qualität unserer Erzeugnisse ist noch mehr zu erhöhen, ja wir müssen schnellstens mit konstruktiven Neuerungen auftreten, um dem ausländischen Käufer den OPEL-Wagen so interessant wie möglich zu machen, denn nur mit preiswürdiger Qualitätsware erkämpfen wir wieder eine Stellung auf den ausländischen Märkten, bewahren uns vor Absatzkrisen, Produktionseinschränkung oder gar einer Veralterung des Werkes und dem danach folgenden Abstieg.

Soweit der Beitrag unserer Exportabteilung.

Wir ersehen aus diesen Ausführungen die schwierige Situation, der wir auf dem Weltmarkt gegenüberstehen. Trotzdem werden und müssen auch diese Probleme gelöst werden; die Leistungsfähigkeit des Werks, die Arbeitsbereitschaft seiner Angehörigen, sowie die Erfahrungen unserer welt-umspannenden Verkaufsorganisation in Verbindung mit General Motors werden entscheidende Faktoren hierbei sein.



Unser Bild: Der Opel-Bahnhof ist auch heute noch der größte Privat-Bahnhof Deutschlands. Von hier aus gehen täglich Opel-Wagen in alle Welt.

Versuchs-FAHRER

Tatsachenbericht über die Versuchsfahrer der Adam Opel Aktiengesellschaft

„Die Reifen- und Kraftfahrzeugindustrie des Vereinigten Wirtschaftsgebietes wird zur Durchführung von Versuchen auf den Autobahnstrecken Göttingen — Kassel — Frankfurt — Karlsruhe — München und Helmstedt — Hannover — Ruhrgebiet — Köln Kraftfahrzeuge verwenden, die vorne und hinten je durch ein amtliches, mit dem Stempel der Verwaltung für Verkehr versehenen Schild in leuchtend gelber Farbe mit der Aufschrift „Versuchswagen Nr. . . . ." besonders gekennzeichnet sind."

Diese Meldung nahm jetzt die Automobilfachzeitschrift „Verkehrskurier" zum Anlaß, um einen vor Jahren für die Adam Opel Aktiengesellschaft geschriebenen Tatsachenbericht unseres J. A.-Mitarbeiters zu veröffentlichen. Da der Artikel auch heute noch dieselbe Aktualität besitzt wie damals, und wir glauben, daß es gerade für die Angehörigen einer Automobilfabrik von Interesse sein dürfte, näheres über die Arbeit dieser meist wenig genannten Männer zu erfahren, veröffentlichen wir an dieser Stelle Auszüge aus dem interessanten Bericht.

* * *

Ein wenig fröstelnd standen sie nebeneinander. Der Nebel braute über der Straße und ein häßlich kalter Wind pfiff durch die nächtlich kahlen Gassen der Fabrik.

„Schon 3 Minuten Verspätung — kein Wunder bei so einem Sauwetter."

„Gerad'ne Zigarettenlänge — der Nebel scheint immer dicker zu werden."

Der eine der hellen Punkte, die bisher wie Glühwürmchen in der Luft standen und nur von Zeit zu Zeit heller aufleuchteten, um dabei die energischen Gesichtszüge mehrerer Männer erkennen zu lassen, verschwand plötzlich.

„Genau so'n Wetter wie damals!" Der Kleinste der vier, die lässig mit ihren dicken Werkzeugtaschen unterm Arm am Tor lehnten, starrte nachdenklich in die vorbeiziehenden Schwaden.

„Mensch — Max, das werde ich dir nie vergessen!"

Ein unwilliges Brummen aus der anderen Ecke war die einzige Antwort.

Aber Fritz, der Jüngste unter ihnen, spitzte die Ohren. „Wieso - wie damals?"

„Ja, Junge, da ging es hart auf hart! Wir fuhren wie üblich Kolonne — sorgsam hundertfünfzig bis zweihundert Meter Abstand haltend. Erst Autobahn, dann hinein ins Gebirge. Und nach kaum einer halben Stunde waren wir mitten in der schönsten Suppe drin. Dicker Nebel und teilweise völlig vereiste Straßen. — Wir fuhren langsamer und langsamer. Neben mir sitzt der Inspektor; angespannt beobachten wir die Straße und den Wagen. Nach einiger Zeit lichtet sich der Nebel. Schon denke ich, jetzt sind wir durch! — und gebe Gas. Plötzlich komme ich auf eine Stelle, die spiegelglatt mit Eis überzogen ist. Gerade will ich den von rechts nach links schleudernden Wagen abfangen — da taucht dicht vor mir ein unbeleuchteter Bauernwagen auf und dicht daneben sehe ich die Rücklichter zweier Radfahrer. Bremsen bei diesem vereisten Untergrund war zwecklos — so versuche ich das Äußerste und reiße den Wagen verzweifelt herum — was dann weiter geschah, weiß Max besser als ich."

Fritz sah gespannt zu dem Angeredeten hinüber, der, mit beiden Händen in den Hosentaschen, an seinem Zigarettenstummel nagend, dastand.

„Na und? Mensch — Max, erzähl' doch!"

„Was heißt da, „na und?" Was in solchen Fällen geschieht, kannst du dir ja vorstellen! Ich sah nur, wie sein Wagen vor mir, nach einem Ruck von rechts nach links, plötzlich quer auf der Straße stand. Im gleichen Moment schlugen aber auch schon die Radfahrer, die anscheinend noch im letzten Moment von ihm gestreift worden waren, um und lagen dicht vor mir auf der Straße. Bremsen war jetzt für mich genau so zwecklos, wie vorher für ihn. Da hieß es, entweder: Steuer festhalten und — rüber über beide! — oder rechts runter in die Kiesgrube! Ich riß also das Steuer rechts herum und warf mich zusammengeduckt, fest an die Steuersäule geklammert, in den Fußraum meines Wagens. Einige Male muß ich mich überschlagen haben. — War selbst erstaunt, als ich die Tür, die noch nicht einmal verklemmt war, aufmachen und aussteigen konnte. Mir und den anderen war nichts geschehen, abgesehen von einigen Prellungen — die Versuchswagen allerdings waren zum Deibel."

Sinnend starrten die vier in die Nacht — eine tiefe Stille umgab sie. Plötzlich wurde in der Ferne das Brummen mehrerer Motoren hörbar und in rascher Folge hielten vier Wagen hintereinander. Schon klappten die Türen.

„Schichtwechsel!"

Der Fahrmeister trat hinzu. „Der 162er geht in die Werkstatt! Versuch ist beendet. Hat jetzt mehr als sechzigtausend drauf! Dafür nimmt Max den schweren Wagen — neue Materialprüfung. Der wird jetzt vierzigtausend Kilometer hintereinander über Gebirgsstrecken gejagt — wollen mal sehen, was das Zeug aushält!" . . . . . .

. . . . . Schon saßen die neuen Fahrer in ihren Wagen, und dann verschwand einer nach dem andern wieder im Nebel.

Fritz fuhr heute noch mit Max als Beifahrer; erst mußte ihm die genau vorgeschriebene Strecke in Fleisch und Blut übergehen.

Beide starrten schweigend in die weißen Nebelschwaden, die vor ihren Wagen herumtanzten.

„Bekomm man keine Angst, Fritz, von dem, was ich da vorhin erzählen mußte. Gottseidank gehört ja sowas zu den Seltenheiten. — Aber du bist doch auch ein alter Hase! Kommst vom Lastwagen, nicht wahr?" „Ja", Fritz strahlte, „Fernlastfahrer mit Anhänger. Die letzten 5 Monate 67 000 Kilometer quer durch Deutschland."

„Na, da brauchen wir dir nicht viel zu erzählen. Da kennst du unsere Feinde ebenso gut wie wir — Eis, Nebel und Müdigkeit. Denk immer daran, wenn es erst soweit ist, daß es dir vorkommt, als ob du in einen Trichter schaust, dessen Öffnung auf einmal immer größer wird und näher auf dich zukommt, dann gibt es kein Weiterfahren mehr! Dann hilft nur eins: Umlegen, und wenn nur auf ein paar Minuten — hinhauen und schlafen. Bei den 8 Stunden, die wir jetzt fahren, ist dies allerdings nicht so schlimm, besonders wenn du vernünftig bist und viel schläfst in deiner Freizeit! Hörst du, da rappelt's wieder! Immer bei 50 Kilometer! Das Getriebe muß noch einmal nachgesehen werden."

Während Fritz noch notierte, war er in Gedanken schon wieder bei der Erzählung von vorhin.

„Sag mal Max, eigentlich müßte man diesen Wagen hier, wenn er sich anfängt zu drehen, wieder auf die Beine bringen können." „Na klar — nur die Nerven behalten. Wenn's nicht gerade wie damals eine vereiste Strecke gewesen wäre. An eins mußt du aber immer denken, mit diesem Wagen, den du da durch die Gegend schaukelst, vertraut dir die Fabrik die Arbeiten von Wochen und Monaten an.

Oft ist — so wie an diesem Wagen hier — jedes Stück von Hand gearbeitet, sodaß die Wagen Hunderttausende kosten. Dazu kommt die Versuchsfahrt. Ehe der hier z. B. seine 60000 Kilometer drauf hatte, mußten wir 2 Monate und mehr Tag und Nacht ununterbrochen fahren. Stell dir nun vor, wenn uns damit jetzt etwas zustoßen würde — nicht nur das Material, sondern auch der ganze Versuch wäre zum Deibel. Wer will dann noch beim Auseinandernehmen feststellen können, ob es durch die normale Belastung der Fahrt oder durch das Anecken passiert ist. Die Produktion wartet vergeblich auf den Einsatz des neuen Modells, und die ganze Arbeit ist um ein halbes Jahr zurückgeworfen."

Der Nebel begann sich langsam zu lichten. Schon kamen einige Sterne aus dem Nachthimmel heraus und in der Ferne blinkten die Lichter des Dorfes, hinter dem der Fahrplan die erste Pflichtpause vorschrieb.

Schon knirschten die Bremsen — die Kolonne stand. Fieberhaft arbeiteten die einzelnen Fahrer im Schein der Taschenlampen an ihren Wagen. Alles, was während der Fahrt beobachtet wurde, galt es jetzt nachzuprüfen und festzulegen. Der Inspektor lag mit dem Kopf unter dem Wagen und prüfte die Unterseite. Willi, der den ersten Wagen fuhr und schon fertig war, kam zu ihnen zurück. . . . . .

. . . . . Brummend sprangen die Motore wieder an, ihr heller Ton klang, während sie die steile Anfahrt in den Hochwald hinauf jagten, wie ein jubelnder Fanfarenton.

Max war wieder still geworden. Und Fritz lauschte gespannt in den Wagen hinein. Welche Erfahrung gehörte dazu, wie Max bei jedem Geräusch die Ursache und Stelle des Fehlers zu erkennen.

Wie anders hatte er sich das zu Anfang vorgestellt, als er noch dachte, daß es nur heiße: fahren und fahren.

Plötzlich schreckte er auf. Max hatte leise durch die Zähne gepfiffen und blickte starr geradeaus. Zu gleicher Zeit faßten unerbittlich hart die Bremsen, sodaß der Wagen fast ruckartig zum Stehen kam.

Ein kapitaler Hirsch stand mitten auf der Straße! Max löschte die Scheinwerfer aus und fuhr langsam Schritt für Schritt weiter.

Der Hirsch rührte sich nicht. Leicht den Hals nach vorne geneigt, äugte er den Wagen unverwandt an. Die Kolonne war jetzt dicht aufgefahren. Max löschte die Lichter ganz. Nur der Mond beschien die seltsame Szene — aber auch jetzt machte der Hirsch noch keinerlei Anstalten, die Straße freizugeben.

Kurz entschlossen fuhr Max ganz nah an den Burschen heran. Schon wollten wir einen Bogen um ihn fahren, da löste sich die Starrheit seiner Glieder und mit einem riesigen Satz sprang er quer vor unserer Windschutzscheibe über den Kühler und verschwand im Waldesdickicht.

Wir sahen uns an.

„So'n Biest" brummte Max in seinen Bart, „das hätte eine schöne Bescherung gegeben, wenn wir ein bißchen mehr Tempo drauf gehabt hätten. Wildreiche Gegend hier. Da muß man schwer auf'm Kien sein!"

Schnell war die alte Geschwindigkeit wiedergewonnen, und weiter ging es bergauf und bergab. Schon begann der Himmel sich leicht zu erhellen, und als bald darauf die Autobahn erreicht war, konnten die Lichter gelöscht werden. Blutrot stieg die Sonne über die Waldhöhe, als die Wagen mit Höchstgeschwindigkeit die Autobahn entlang rasten.

Im weiten Bogen schwingt die Autobahn in die flache Landschaft aus. Blitzschnell passiert die Kolonne halb verschlafene Dörfer, aus denen ihnen das Geschrei der Hähne wie ein Willkommensgruß entgegenklingt.

Immer mehr näherten sie sich der Fabrik. Schon sah man in der Ferne ihre hohen Schlote. Rechts wurde die alte Rennbahn sichtbar. Fritz blickte interessiert herüber.

„Da fährt ja der 136er immer noch mit seiner Belastung herum!"

Max schaute auf: „Da scheint das neue Getriebe noch nicht richtig mitmachen zu wollen. Außerdem will das Fahren in dieser Bahn auch erst gelernt sein. Seitdem der Franz nicht mehr da ist, haben wir eigentlich nur schwer wieder einen Spezialisten für diese Strecke bekommen."

„Meinst du den tollen Franz?"

"Ja, ja, Junge, den Namen hat er von uns. Und er hat ihn auch verdient. Immer war er dabei, wenn es galt, etwas Außergewöhnliches zu erproben, wo eine doppelte Portion Mut und Fahrkunst dazugehörte. Die Rennbahn hier gehörte mit zu seinen Spezialitäten. Da fuhr er mit 90 Kilometer und dem schweren Anhänger bis hoch in die Kurve, daß es den beobachtenden Ingenieuren manchmal angst und bange wurde. Aber es ist ihm nie etwas passiert. Immer wieder riß er den Wagen auf die Gerade, und selbst wenn es vorkam, daß wirklich einmal der Gang reussprang — denn um dies zu erproben fuhr er ja diese Versuche — dann zog er den Wagen so elegant wieder in die Mitte der Bahn, als ob er nicht eben noch mit zwei Rädern über der erhöhten Kurve herausgehangen hätte. Fuhr den Wagen noch toll bis zu der Gruppe der Ingenieure, hielt auf den Zentimeter genau vor ihnen und rief heraus: „Könnt nochmal von vorn anfangen! Hält immer noch nicht! Wann kann ich die nächste Runde drehen?"

Max sah sinnend auf das weiße Band der Straße, das sich jetzt vor ihnen schnurgerade bis zur Fabrik hinzog.

„Ja, ja, der tolle Franz, er war der Beste von uns. Wenn es hieß: „Freiwillige hervor!" und hinein in den Sprunggarten, die Verwindungsfestigkeit eines Rahmens oder einer Karosserie zu erproben, dann war der Franz der erste, der sich meldete. Fest an sein Steuer geklammert, raste er über die Strecke, die auf einem Hügel endete und sprang mit dem Wagen drei, vier, fünf Meter hoch durch die Luft. Das Schwierigste dabei war das Abfangen im Aufprall. Und einen Dusel hat er immer gehabt. Nie ist ihm etwas dabei passiert. Es ist schade, daß es nun so ein Ende mit ihm nehmen mußte." —

„So ein Ende?" Fritz sah Max erstaunt an. „Ich denke, er hat freiwillig den »Versuchsfahrer« an den Nagel gehängt!"

„Natürlich — wie man es nimmt. Es ist ja nun schon einige Zeit her. Ich fuhr damals als zweiter in seiner Kolonne — ich erinnere mich noch genau daran, als ob es gestern gewesen wäre. Es war die Überlandstrecke, die viele Ortsdurchfahrten aufwies. Alles ging gut, doch plötzlich sehe ich eine dunkle Gruppe vor Franzen's Wagen. Franz bremst hart, so hart, daß der Wagen sich quer über die Straße stellt. Alles weitere hat sich — wie Franz uns nachher selbst im Krankenhaus erzählte — folgendermaßen abgespielt: Er hatte schon längere Zeit die Gruppe vor sich beobachtet und wollte gerade an ihr vorbei, als einer der Kerle völlig betrunken vor seinen Wagen sprang. Instinktiv ging er hart auf die Bremse und riß den Wagen herum, daß er quer zur Straße stand. Da er nicht sonderlich über den Zwischenfall erbaut war, brüllte er den Mann an, daß er sich doch vorsehen solle — beinahe hätte er ihn erwischt und dann wär's aus gewesen!

Im gleichen Moment aber war der Teufel los. Die völlig betrunkenen Kerle umringten drohend den Wagen und versuchten mit Messern die Reifen zu durchstechen. Franz war im Nu heraus. Schon hatte er einen dieser langhaarigen Burschen gepackt und den Arm mit dem Messer herumgedreht, da stach dieser zu. Im gleichen Moment waren aber auch wir heran. Raus aus dem Wagen und unserem Franz zu Hilfe! — Leider zu spät! Was nützte es, daß wir die Burschen festhielten, bis die nächste Gendarmeriestation Beamte schickte. Was nützte es, daß wir Franz in schnellster Fahrt ins Krankenhaus brachten. Seine Armsehne war durchstochen und er hat nie wieder seine alte Kraft im Arm zurückbekommen. Da hat er denn die Sache aufgesteckt. Wir wissen alle, wie ihm das Herz geblutet hat, als er nun nicht mehr Versuchsfahrer sein konnte und wieder zurückging an die Drehbank, dorthin, woher er gekommen war." —

„So, Junge, und nun wollen wir die alten Geschichten begraben sein lassen. Sieh zu, daß Du so ein Bursche und Fahrer wirst, wie es der tolle Franz war! Denn die brauchen wir jetzt mehr denn je. Das neue Material will Stück für Stück erprobt werden, und du weißt selbst, was dazu gehört, bevor so etwas fertig konstruiert und von uns immer wieder versucht und erprobt endlich auf's Band gehen kann. Es ist nun einmal unsere Bestimmung, unser Leben dafür einsetzen zu müssen, um all den anderen, die später die Wagen fahren, die Gewißheit der unbedingten Sicherheit geben zu können."

Die Wagen rollen durch das Fabriktor in die Halle. Schon steht die Ablösung bereit, um von neuem die gleiche Strecke unter den gleichen Bedingungen zu fahren. Max und Fritz kletterten, ein wenig steif geworden, von ihren Sitzen.

„Alles in Ordnung — Fahrmeister! Nur ein paar Kleinigkeiten. Und Fahrmeister, den Fritz hier, den kannst du nun einsetzen, der hat jetzt das Zeug dazu, auch mal allein einen Wagen zu fahren! Und ich glaube, daß er bald ein zünftiger Versuchsfahrer sein wird. — Nicht wahr Fritz?"

Max schlug ihm freundschaftlich auf die Schulter. Wie hieß doch das Rezept: „Eine Portion Mut und eine doppelte Portion Verantwortungsbewußtsein — das ist das ganze Geheimnis eines guten Versuchsfahrers!"

U N S E R E

Geschäftsleitung und Mitarbeiter der Adam Opel Akt

50 JAHRE

Schnell, Georg, Motorenbau

Werner, Phil.
Schleiferei

Knebel, Adolf
Betriebsschlosserei

Seebold, Phil.
Achsenbau

Knopp, Wilhelm
Karosseriebau

Schlappner, Martin
Versuchswerkstatt

Ihringer, Otto
Werkzeugbau

UBILARE

sellschaft beglückwünschen die Jubilare aufs herzlichste.

Schulz, Daniel, Kar. Fertigmontage

Altheim, Heinrich, Abt. Zahnräder

Kraus, Wilhelm, Ersatzteile

Müller, Wilhelm, Inspektion

Baumann, Wilhelm, Elektr. Abt.

Jakob, Jakob, Lackiererei

25 HRE

Zu unserem Titelbild.

Aufgefahren in Doppelreihe stehen sie da und warten auf ihren Abtransport. Einem Teil von ihnen werden wir wieder begegnen, vielleicht nach Jahren erst. Dann wird es ein heimliches Grüßen geben. Der Fahrer wird ihn nicht verstehen, diesen Blick; was weiß er auch von den Sorgen und Mühen, von der Arbeit, die uns mit jedem Teil seines Wagens verbindet.

Und die, denen wir nicht mehr begegnen, die in den großen Bäuchen mächtiger Schiffe verladen nach „draußen" gehen, begleiten unsere besonderen Wünsche für eine gute Fahrt.

HYGIENE

Ein Gespräch mit dem Werksarzt

Hygiene (persönliche und öffentliche Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Gesundheit) – für den heutigen Menschen eigentlich eine Selbstverständlichkeit – wird leider noch von vielen mit einer geradezu leichtfertigen Nachlässigkeit behandelt. Gerade in einem Betrieb, in dem sich mehr als 10 000 Menschen auf verhältnismäßig kleinem Raum zusammenballen, ist Hygiene eine zwingende Notwendigkeit und die Nachlässigkeit Einzelner kann für alle schnell verhängnisvolle Folgen haben. Beispiele aus allen Teilen der Welt beweisen dies täglich.

Wir haben aus diesem Grunde einmal den Werksarzt aufgesucht und an ihn hinsichtlich der Betriebshygiene einige Fragen gerichtet:

„Sagen Sie uns bitte, Doktor, sind die Krankheiten, die noch zu Zeiten unserer Großeltern als Seuchen die Bevölkerung ganzer Landschaften bis auf ein Drittel reduzierten, weniger geworden, oder haben einzelne Bakterienarten an Wirksamkeit verloren?"

„Im allgemeinen sind diese Fragen leicht und klar zu beantworten. Die einzelnen Krankheiten und ihre Ursachen bestehen nach wie vor. Nur der wachsenden wissenschaftlichen Erkenntnis der Menschheit auf dem Gebiete der Krankheits- und Seuchenbekämpfung ist es zu verdanken, daß wir heutzutage in der Lage sind, Krankheitsherde sofort zu erkennen, die Ausbreitung von Krankheiten weitgehendst zu verhüten und aufgetretene Epidemien in den meisten Fällen auf den Entstehungsort zu beschränken."

„Richtig. Aber trotzdem hört man auch heute noch von plötzlich auftretenden Epidemien, die sich zum Teil in einer geradezu unheimlichen Schnelligkeit ausbreiten."

„Natürlich, mit der Erkenntnis allein ist es nicht getan, in jedem Falle muß die Tat folgen. Und wie leicht es ist, den mühsam gewonnenen Gesundheitsschutz zu verlieren, beweist die Tatsache, daß in der Notzeit der jüngsten Vergangenheit die scheinbar gebannten Krankheitsfolgen wieder auftraten und es an vielen Stellen zum Aufflackern von Epidemien kam, die man schon längst als überholt angesehen hatte. Es sei in diesem Zusammenhange an die bei uns aufgetretenen Typhus- und Grippe-Epidemien im 1. Jahresviertel 1949 sowie ähnliche Erkrankungsfälle im Ausland erinnert."

„Liegt das Wiederaufflackern solcher Epidemien nicht auch daran, daß der Wert und die Notwendigkeit der Hygiene oft weitgehendst mißachtet wird?"

„Selbstverständlich. Es sind uns in unserem täglichen Leben die hygienischen Maßnahmen so selbstverständlich geworden, dass wir deren Vorhandensein oftmals kaum mehr beachten, ihren Wert nicht mehr würdigen und erst durch Erkrankungen und Seuchen die Notwendigkeit einer umfassenden Hygiene wieder einsehen lernen. Hauptsächlich beginnt das Problem der allgemeinen Hygiene überall da, wo Menschen in größeren Gemeinschaften beieinander wohnen oder arbeiten. Auf Grund ihrer persönlichen Eigenart, ihrer Lebensgewohnheiten und ihres Gefühls für Sauberkeit können sie einander Vorbild sein, aber auch untereinander zur Gefahr werden.

Ein gutes Beispiel einer solchen Menschenzusammenballung ist ein großes Werk wie die Adam Opel Aktiengesellschaft. Die Menschen setzen sich hier aus den verschiedensten Bevölkerungskreisen, mit sehr von einander abweichender Auffassung über persönliche Sauberkeit und Reinlichkeit zusammen.

Ein guter Gradmesser für die Reinlichkeit der hier auf engem Raum zusammengeballten Menschen sind besonders die Waschräume und die Toiletten, aus deren jeweiliger Sauberkeit man Rückschlüsse auf die hygienische Erziehung der sie Benutzenden ziehen kann.

Jeder sollte immer daran denken, daß von seinem Verhalten das Wohlbehagen, die Zufriedenheit und in manchen Fällen auch die Gesundheit seiner Arbeitskameraden abhängt. Klosettanlagen sind bei den heutigen modernen sanitären Einrichtungen mit Leichtigkeit sauber zu halten.

Es bedarf keines großen Gedankensprunges, um auf die drohende Gefahr hinzuweisen, die durch verschmutzte Anlagen entstehen können. Überall wo Kot, Urin und Auswurf zur Ausscheidung gelangen, werden Mücken und Fliegen – vor allem im Sommer – angezogen und diese wiederum sind die gefährlichsten Überträger folgenschwerer Infektionskrankheiten.

Mehrwöchentliches Kranksein und ein empfindlicher Verdienstausfall sind die Folgen solcher Krankheiten. Warum? Weil einige Werksangehörige sich nicht an die allgemeinen Bestimmungen der Sauber-

keit und der öffentlichen Hygiene halten konnten."

„Und geben Sie uns bitte noch zum Schluß einige Hinweise hinsichtlich der allgemeinen Betriebshygiene."

„Eigentlich sind dies Selbstverständlichkeiten.

Persönliche Sauberkeit ist das Entscheidende.

Auch wenn die Zeit oft knapp ist, zum Händewaschen, vor allem vor dem Essen, reicht es immer noch.

Und außerdem, möglichst oft die neuen Wasch- und Duschanlagen benutzen.

Selbstverständlich bei Erkältungen nicht den Nachbar anhusten oder anniesen.

Das Herumspucken sollte man unterlassen, zu Hause macht man es ja auch nicht.

Und vor allem: Die Toiletten auch benutzen. Auf keinen Fall aber seine Notdurft hinter Zäunen und Trümmern verrichten.

Die Sauberhaltung der sanitären Einrichtungen sollte für jeden oberster Grundsatz sein."

Soweit unser Gespräch. – Wir ersehen daraus die Wichtigkeit persönlicher und öffentlicher Hygiene.

Niemand sollte eilig über diese Zeilen hinweglesen – mit der Einstellung: „Geht mich nichts an" – sondern jeder sollte einmal über dieses Problem nachdenken. Hygiene ist kein Schlagwort, sondern bedeutet Gesundheitsschutz und damit Erhaltung der Arbeitskraft, auf die nicht nur jeder Betriebsangehörige angewiesen ist, sondern auch seine Familie und nicht zuletzt das Werk selbst.

STEUERN

Das Wort „Steuern" wirkt auf alle Menschen wie ein rotes Tuch. Auch auf uns. Wie man sich auch dreht und wendet, als Lohn- und Gehaltsempfänger kommt man sein ganzes Leben nicht aus den Klauen des Finanzamtes heraus. Und trotzdem brauchte mancher oft erheblich weniger Steuern zu zahlen, wenn er über die der Steuervergünstigung unterliegenden Fälle besser Bescheid wüßte. Wir wollen es ihm deshalb sagen.

Nach dem kürzlich vom Wirtschaftsrat beschlossenen und von der Militärregierung inzwischen bestätigten Gesetz über die zweite Neuordnung von Steuern – das rückwirkend vom 1. 1. 1949 an in Kraft tritt – sind Sonderausgaben und Werbungskosten, wenn sie monatlich je DM 26.– überschreiten, steuerfrei.

Nach den neuen gesetzlichen Bestimmungen sind die Höchstbeträge, die für nachgewiesene Sonderausgaben steuerlich voll berücksichtigt werden, erhöht worden. Sie betragen ab 1. Januar 1949 jährlich

DM 800.– für den Steuerpflichtigen, DM 400.– für die Ehefrau,
DM 400.– für jedes auf der Steuerkarte eingetragene Kind.

Diese Sätze verdoppeln sich für alle Steuerpflichtigen, die mindestens 3 Monate vor dem Ablauf des Kalenderjahres das 50. Lebensjahr vollendet haben.

Ein verheirateter Steuerpflichtiger unter 50 Jahren mit 2 Kindern kann also beispielsweise Sonderausgaben in Höhe von DM 2000.– und ein über 50 Jahre alter Verheirateter ohne Kinder sogar DM 2400.– jährlich geltend machen. In allen Fällen ist allerdings die in die Lohnsteuertabelle eingearbeitete Sonderausgabenpauschale von monatlich DM 26.00 – im Jahre also DM 312.00 – abzusetzen. Die die Höchstbeträge übersteigenden Sonderausgaben sind ebenfalls steuerlich begünstigt, sie werden jedoch nur zur Hälfte angerechnet.

Zu Sonderausgaben werden gerechnet:

1. Schuldzinsen,
2. bezahlte Kirchensteuer,
3. Beiträge zu:
   Krankenversicherung, Unfallversicherung, Haftpflichtversicherung, Angestelltenversicherung, Überversicherung, Invalidenversicherung, Erwerbslosenversicherung, Witwen-, Waisenversorgungs- und Sterbekassen,
4. Lebensversicherungsprämien,
5. Beiträge an Bausparkassen,
6. Aufwendungen für den 1. Erwerb von Anteilen an Bau-, Wohnungs- und Verbrauchergenossenschaften,
7. Steuerbegünstigtes Sparen,
8. Ausgaben zur Förderung steuerbegünstigter, gemeinnütziger usw. Zwecke,
9. Aufwendung für die Wiederbeschaffung von Kleidung und Hausrat der politisch, rassisch und religiös Verfolgten, Vertriebenen, Flüchtlinge, Fliegergeschädigten usw.

Zu Werbungskosten zählen:

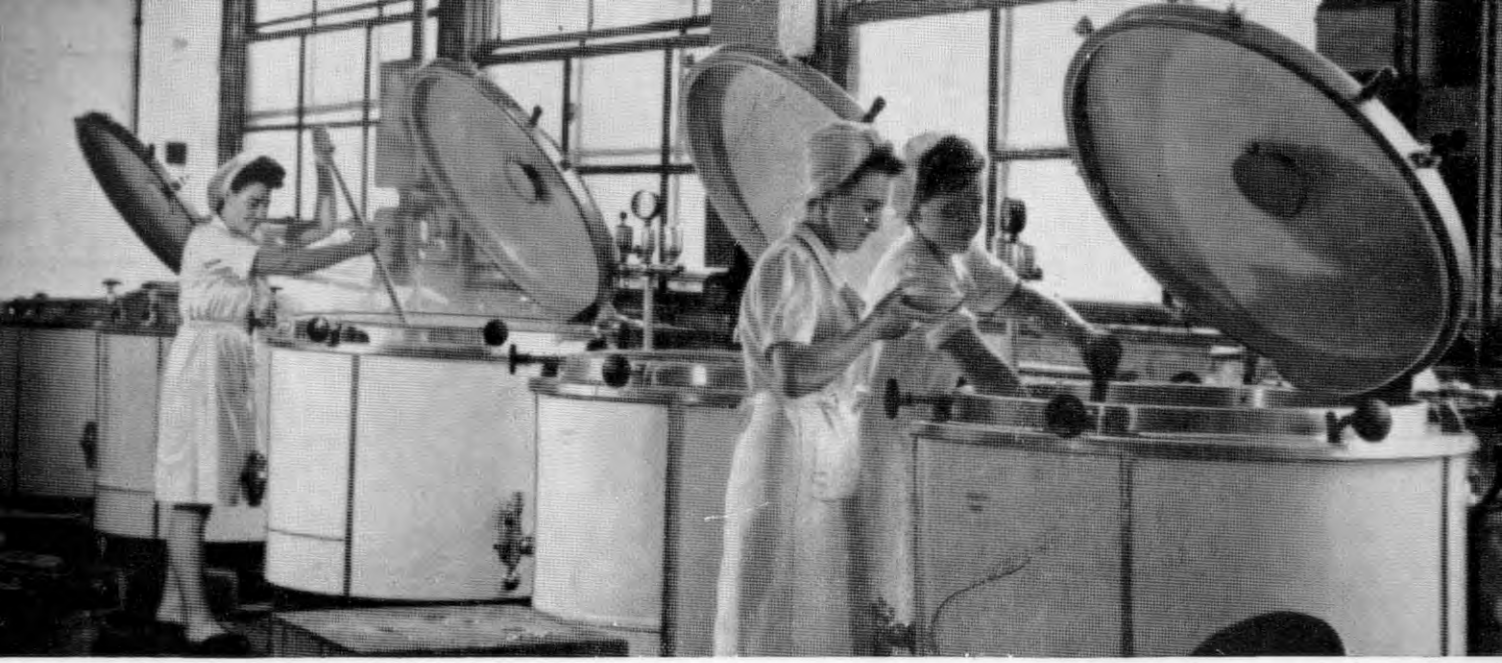
1. Beiträge zu Berufsständen und sonstigen Berufsverbänden,
2. notwendige Ausgaben für Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte,
3. Aufwendungen für Arbeitsmittel (Werkzeuge und Berufskleidung),
4. Absetzung für Abnutzung eines Wirtschaftsgutes.

Wer mit diesen Aufzählungen und der durch sie gegebenen Möglichkeit, Steuern zu sparen, noch nichts anzufangen weiß, holt sich Rat bei unserer Steuer- und Versicherungsabteilung.

Antragsformulare für die Berücksichtigung erhöhter Werbungskosten und Sonderausgaben erhält jeder Werksangehörige bei seinem zuständigen Finanzamt.

Der „Olympia" in der Landschaft

Unser „Olympia" bietet durch seine große Windschutzscheibe, die breiten Seiten- und Rückfenster Fahrer und Fahrgästen eine gute Rundsicht.



UNSERE WERKSKÜCHE

Als wir die Küche D-10 um 11.00 Uhr vormittags betraten, herrschte gerade Hochbetrieb. In acht Kesseln von je 300-500 l Fassungsvermögen brodelte, dampfte und zischte es. Das Essen für 1600 Werksangehörige (in der Küche A-1 wird für 1700 gekocht) wurde vorbereitet. Heißer Dampf durchzog den Raum und es war so schwül in der Küche, wie draußen vor einem Gewitter. Der gerade in Betrieb befindliche Cutter zerkleinerte mit seinen scharfen Messern einen Zentner Kräuter für grüne Soße und in einem Gasbackofen mit 6 Röhren, in 2 Kippbratpfannen und auf dem großen Küchenherd schmorten 1600 Portionen Fisch.

„Auf die Minute genau müssen wir fertig sein", erklärte uns die Leiterin der Küche; und tatsächlich, als die ersten Töne der Sirene über das Werk zogen, ging die Klappe an der Essenausgabe hoch und die Verteilung begann. In ca. 30 Minuten ist die gesamte Verteilung der über 1600 Portionen durchgeführt. Kriegsversehrten und anderen Körperbehinderten wird das Essen an die für sie reservierten Tische gebracht.

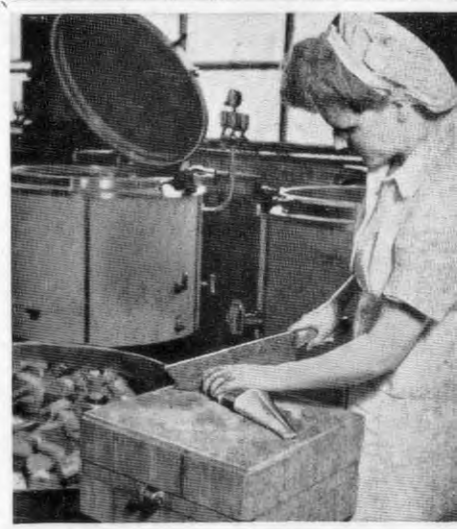
In den frühen Morgenstunden werden in einem besonderen Raum von 36 Frauen die für den Tag notwendigen Mengen Kartoffeln und Gemüse geschält und geputzt. Trotz dieser Vorarbeit hat das 14 köpfige Küchenpersonal alle Hände voll zu tun, um bis 12.00 Uhr die 1600 Portionen ausgabebereit zu haben.

Herr Bobrich, Leiter der Wirtschaftsabteilung, der uns durch die Küchenanlage führte, bestätigte, daß der größte Teil der Werksangehörigen mit dem Essen sehr zufrieden ist. Vorgebrachte Reklamationen werden sofort untersucht und, wenn berechtigt, unmittelbar abgestellt. Die Wirtschaftsabteilung ist ständig bemüht, ein nahrhaftes, schmackhaftes und vor allem abwechslungsreiches Essen auf den Tisch zu bringen. Eine Durchsicht früherer Wochenpläne bestätigte diese Feststellung.

Wenn man bei der Essenausgabe durch den geöffneten Schalter in die Küche blickt, könnte man annehmen, das Personal müßte es inmitten der gefüllten „Fleischtöpfe" besonders gut haben. Wir glaubten das zuerst auch, mußten uns aber belehren lassen, daß das Küchenpersonal am wenigsten von all den „Schätzen" hat. Das ständige Einatmen der Speisedünste, besonders bei der Essenausgabe und die stundenlange Vorbereitung in der heißen Küche verschlägt den meisten den Appetit.

Trotz der peinlichen Sauberkeit, die wir feststellten, wird die Küche und das Personal durch den Werksarzt einer ständigen hygienischen Kontrolle unterzogen. Auch die Lebensmittel werden laufend auf ihren Nährwert, ihre Frische und Bekömmlichkeit hin untersucht. Es ist eine große Verantwortung tagaus, tagein auf die Gesundheit Tausender von Menschen bedacht sein zu müssen.

Man versicherte uns zum Schlusse unseres Rundganges, daß mit der ständigen Verbesserung der Ernährungssituation auch die Werksküche immer besseres leisten wird, damit, wie Herr Bobrich meinte „es jedem wie bei Muttern schmeckt".



Unsere Bilder: Oben. Luise Burger, Hedwig Füll und Sonja Pietsch an den großen Gaskochkesseln. — Linke Reihe: Eva Ross prüft ein Fischkotelett · K. Schwabe empfängt sein Essen · Luise Burger richtet 1600 Platten für die Essenausgabe — Rechte Reihe: Hedwig Füll, Leiterin der Küche D-10, bei den letzten Vorbereitungen · Annemarie Vogel schneidet 1600 Portionen Fisch · Wie am laufenden Band: Frau Schäfer, Frau Bux, Frau Jacque und Frl. Vogel bei der Essenausgabe.

WERKSBÜCHEREI

Bücher sind dazu da, daß sie gelesen werden. Angestaubt in Regalen stehend verfehlen sie ihren Zweck. Oft glaubt man, man wäre zum Lesen zu abgearbeitet. Nimmt man aber trotzdem ein Buch in die Hand, so kann man sehr häufig die Feststellung machen, daß eine interessante Lektüre anregt, die Müdigkeit verscheucht und einen mißmutig begonnenen Feierabend verschönern hilft.

Unsere Bücherei ist durch Neuanschaffungen ständig bestrebt, den Anschluß an den Büchermarkt nicht zu verlieren. Heute können wir Ihnen wieder einige lesenswerte Neuanschaffungen empfehlen:

Ponçet:	Als Botschafter in Berlin
	Aufzeichnungen eines französischen Diplomaten
Fridell:	Kulturgeschichte der Neuzeit, 3 Bände
Gisevius:	Bis zum bitteren Ende, 2 Bände
Paleoque:	Wilhelm II. und Nikolaus II.
Plivier:	Stalingrad
Hesse:	Das Glasperlenspiel, 2 Bände
Zweig:	Die Welt von gestern
Mann:	Dr. Faustus
	Lotte in Weimar
Werfel:	Das Lied der Bernadette.

In den letzten Wochen erhielt die Werksbücherei außerdem eine größere Sendung Lesestoff aus der Bücherei der General Motors Corporation, New York, von der wir unter anderem nennen:

Beasley:	Knudsen, a biography
Flynn:	The epic of Freedom
	New Horizons of Industry
Pound:	Industrial America
Adams:	Big Business in a Democracy
Clark:	How we live
Bingay:	Detroit is my Home Town
Barton:	A Parade of the States.

Mit der Aufzählung der englischen Lektüre tragen wir dem Wunsche vieler Werksangehöriger Rechnung. Die Bücher aus der General Motors-Bücherei sind lehrreich und geben darüber hinaus manchem die Möglichkeit, seine englischen Sprachkenntnisse zu verbessern.

KURZ BERICHTET

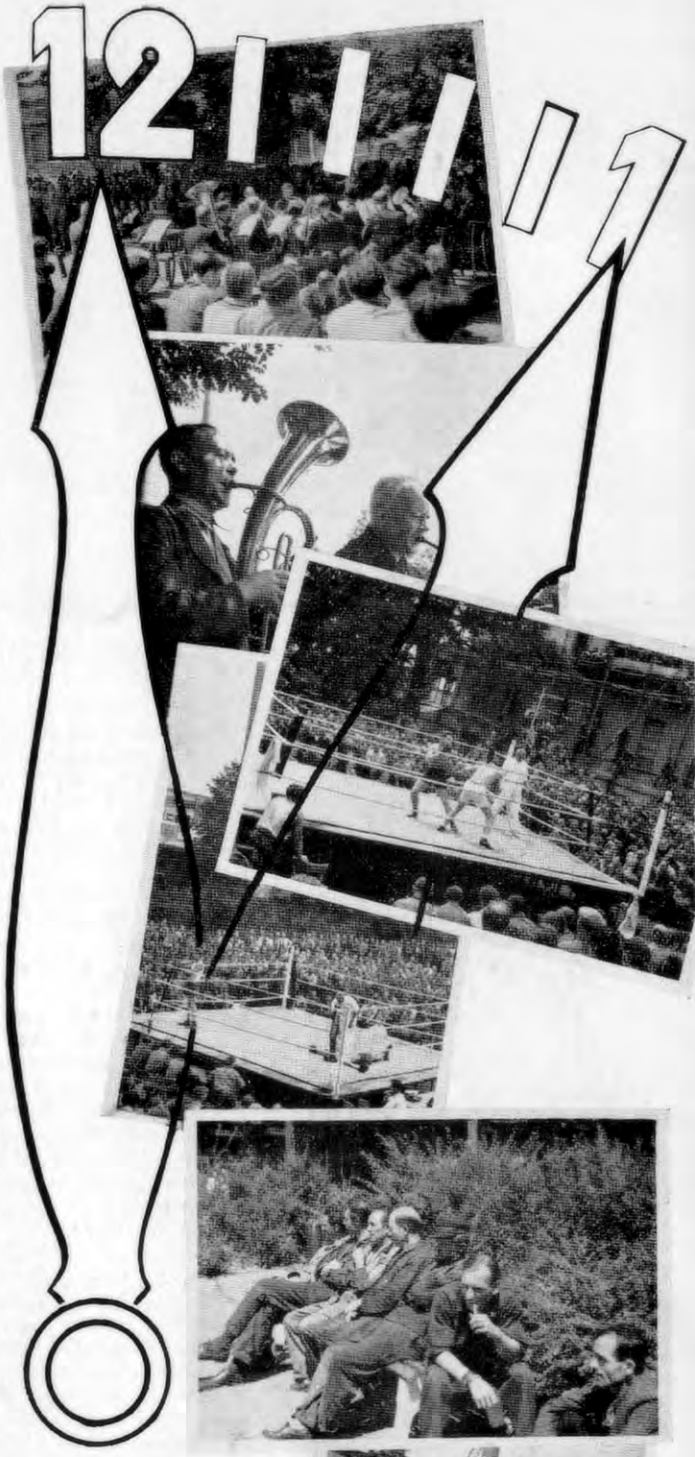
SONDERSCHAU. Unsere Verkaufsabteilung startete vor 2 Wochen eine große Aktion. Sämtliche 1,5 Tonner Fahrzeuge mit Sonder-Aufbauten werden in mehreren Kolonnen durch Deutschland geführt und an allen größeren Plätzen einen Tag lang der Bevölkerung, vor allem aber den Interessenten, vorgestellt. Es werden u. a. gezeigt: Kofferkastenwagen, Kastenwagen, Montagewagen, Krankenwagen, Omnibusse, Feuerwehrwagen, Drehleiterwagen, Viehtransportwagen.
In Frankfurt/Main konnten wir uns selbst von dem Interesse, das diese Schau bei der Bevölkerung findet, überzeugen. Einen ausführlichen Bildbericht bringen wir in der nächsten Ausgabe der „Opel-Post".

DER 100000ste „OLYMPIA" sucht seinen Besitzer. In allen Zeitungen können wir in diesen Tagen die Anzeigen der Opel-Großhändler lesen: „Wer fährt den ältesten Opel-Wagen?" — Der z. Zt. in Betrieb befindliche älteste Opel-Wagen wird gegen den neuen 100000sten „Olympia" eingetauscht. Auch hierüber werden wir noch ausführlich berichten.

AB 1. 11. 1949 wird der 4-türige 2,5 Ltr. „Kapitän" wieder an Zivilpersonen verkauft; eine Maßnahme der Geschäftsleitung, die überall in Deutschland von den Interessenten freudig begrüßt werden wird.

UNSER PREISAUSSCHREIBEN. Wir bitten um Geduld. In der nächsten Nummer werden Sie mehr erfahren. Bei der unerwartet hohen Beteiligung — oft wurden bis zu 20 Namen von den Einzelnen aufgeführt — ist es schwer, die „Spreu vom Weizen" zu trennen. Nur eines vorweg: Jeder Dritte taufte die „Opel-Post" in „Opel-Echo" um.

ALLEN WERKSANGEHÖRIGEN, aber auch allen Freunden außerhalb des Werkes, die anläßlich des Wiedererscheinens der Werkszeitung Grüße und Wünsche an uns sandten, sprechen wir zunächst auf diesem Wege unseren herzlichsten Dank aus. Wir freuen uns, daß die Werkszeitung ein so großes Echo und die Neugestaltung einen positiven Anklang gefunden hat. Da wir in einem so riesigen Betrieb nicht überall sein können, bitten wir in diesem Zusammenhang noch einmal um rege Mitarbeit in allen Abteilungen. Nur so wird unsere Arbeit für beide Teile erfolgreich sein. Werksangehörige, die uns auf der Redaktion (Pers.-Abt. I — Zimmer 14) aufsuchen wollen, geben bitte vorher telef. Bescheid unter Nr. 279.



Zwischen 12 u. 1 geknipst

Unsere Bilder: Mittags-Konzert — Mit vollen Backen: **H. Stiehl** und **Ph. Duch** — Boxkämpfe unter Aufsicht des hess. Amateur-Boxsportverbandes. **Baumgärtner** gegen **Hoffmann, K. Jost** gegen **H. Jost, Hauf** gegen **Gursch.** — Zuhörer des Freikonzertes — Barrenturnen mit den Werksangehörigen: **Haldy, Scheller, Kramer, Steffan, Kreuzinger, Windmeiser, Schleidt.**

Werkszeitung für die Angehörigen der Adam Opel Aktiengesellschaft — Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main
Schriftleitung: K. H. Mai — Aufnahmen: Werkfoto — Klischees: Margraf & Fischer, Mainz — Druck: Werksdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft