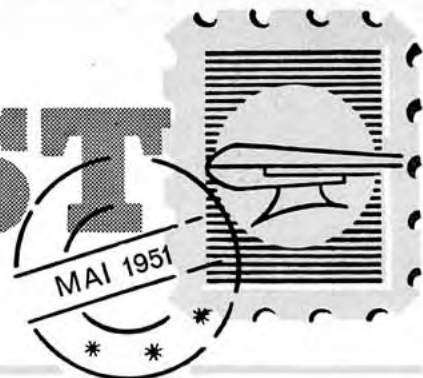


OPEL POST

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

3. JAHRGANG

Nr. 5





Blick auf den Opel-Personenwagenstand in der Festhalle (Halle 9) — Gegenstand des Interesses ist hier der neue Kapitän 1951

Internationale Automobil-Ausstellung

vom 19.-29. April in Frankfurt am Main

Die erste „Internationale Automobil-Ausstellung“ nach dem Kriege in der Bundesrepublik war eine große Demonstration für das Automobil und eine noch größere für seine Volkstümlichkeit in weitesten Bevölkerungskreisen. 600 000 Besucher, davon 40 000 aus dem Ausland, strömten während der Ausstellungstage nach der Messestadt am Main, um die in friedlichem Wettstreit gezeigten Erzeugnisse von 537 in- und ausländischen Ausstellern zu besichtigen. Wer Gelegenheit hatte, die interessante Schau zu besuchen, konnte sich von dem hohen Stand technischer Reife auf allen Gebieten des großen Sektors „Automobil-

bau“ überzeugen, er konnte vor allem feststellen, daß der deutsche Automobilbau inzwischen ein ernsthafter Konkurrent auf dem Weltmarkt geworden und bemüht ist, sich in freiem Wettbewerb in das internationale Wirtschaftsgefüge einzugliedern.

Ausländische Fachleute, Aussteller und Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens bestätigten immer wieder, daß die Frankfurter Internationale Automobil-Ausstellung jederzeit mit den bekannten internationalen Salons in Genf, Paris und Brüssel konkurrieren könne und organisatorisch,

Bildreihe von links nach rechts: Der Opel-Stand von der Galerie der Festhalle aus aufgenommen. — Opel-Blitz-Lastwagen dem 1¹/₂to Stand. — Der Kapitän 51 auf einer Drehbühne des Personenwagen-Standes. — Ausschnitt des General-Motors-Standes



technisch und größenmäßig auf einem hohen Niveau gestanden habe. Das besondere Kennzeichen der Frankfurter Ausstellung war neben einer regen Geschäftstätigkeit die Tatsache, daß eine Basis für enge zwischenstaatliche Wirtschaftsbindungen auf dem Automobil-Sektor geschaffen wurde. So erreichte z. B. bei Personen- und Lastkraftwagen der Export ein Drittel des Gesamtumsatzes.

Unser Werk stellte auf einem repräsentativen Stand in der Festhalle (Halle 9) sowie auf einem besonderen LKW-Stand sein gesamtes Personen-, Liefer- und Lastwagenprogramm zur Schau. Auf dem von vielen Interessenten ständig besuchten Personenwagen-Stand fand man die neuen Modelle 1951 – den Olympia als Limousine und Cabriolet-Limousine, den Kapitän als 4-türige Limousine, beide Typen in einer geschmackvollen Farbauswahl – sowie den Opel-Schnell-Lieferwagen 1951. Der Opel-Lastwagen-Stand zeigte außer dem Opel-Schnell-Lieferwagen in normaler Ausführung und als Krankenwagen noch den 1½ to Opel-Blitz-Schnell-Lastwagen sowie Kastenwagen, Montagewagen, Omnibusse, Polizeimannschaftswagen usw. Die vielseitige Verwendungsmöglichkeit des bewährten 1½ to Fahrgestells wurde durch weitere Sonderaufbauten, die zahlreiche Karosseriewerke auf eigenen Ständen ausstellten, demonstriert. Auf einem direkt neben der Opel-Personenwagen-Schau gelegenen GM-Stand wurden die neuesten Personenwagenmodelle der GM-Corporation, wie Chevrolet, Oldsmobile, Cadillac, Pontiac und Buick gezeigt.

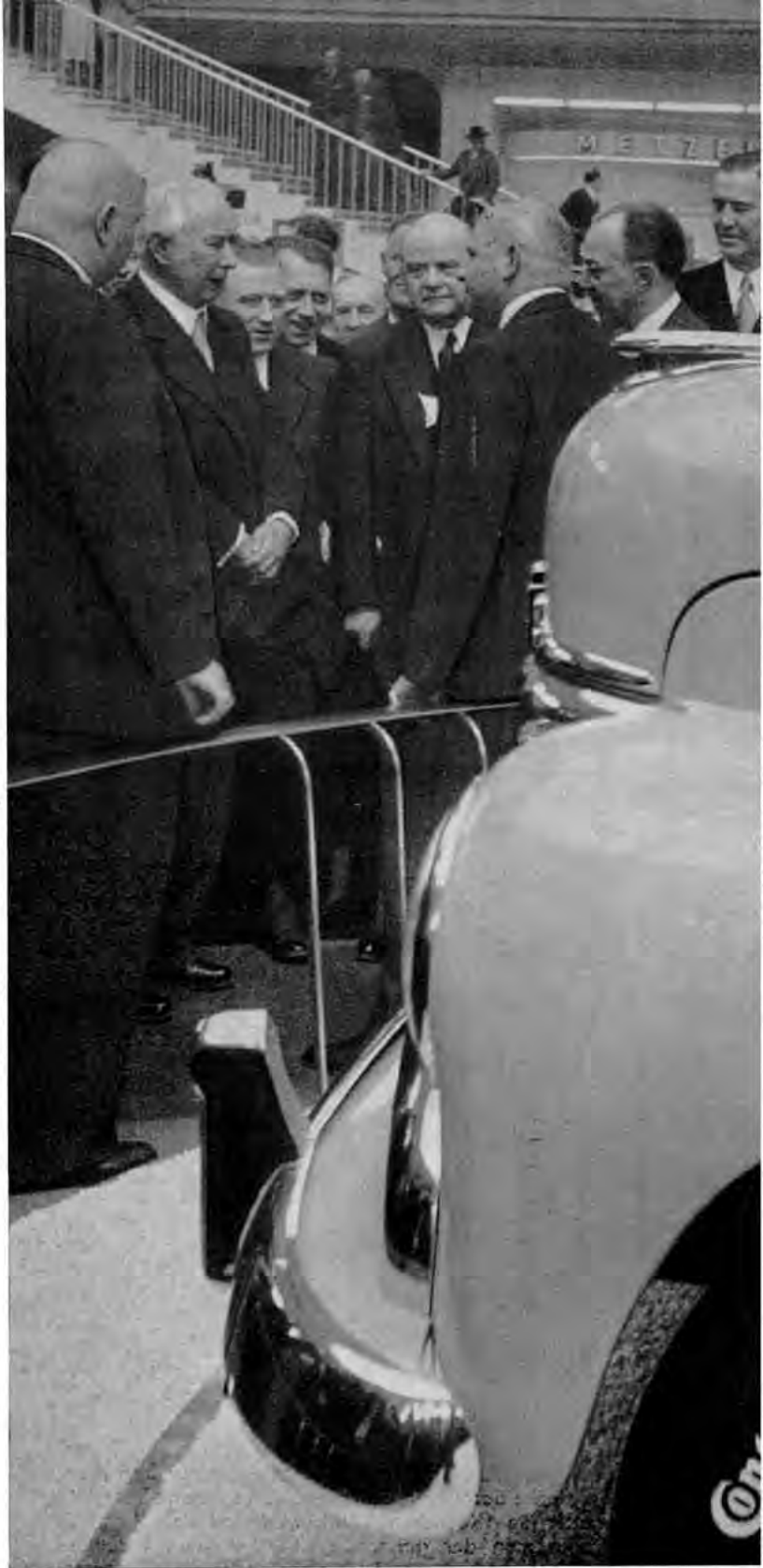
Um interessierten Automobilfreunden die Möglichkeit zu geben, das nahe Frankfurt gelegene Rüsselsheimer Werk einmal persönlich kennenzulernen und die Geburt eines Wagens an Ort und Stelle zu erleben, war ein Omnibuspendelverkehr eingerichtet worden. Auf diese Weise kamen im Laufe der Ausstellungstage 4500 in- und ausländische Besucher ins Werk, wo ihnen im Rahmen von Sonderführungen die wichtigsten Produktionsstätten gezeigt wurden.

Alles in allem war die Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt ein großer Erfolg für die Aussteller und ein besonderes Erlebnis für die 600 000 Interessenten und Automobilfreunde.

Über die Eröffnungsfeierlichkeiten der Ausstellung in Anwesenheit des Bundespräsidenten und vieler Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens berichten wir auf der nächsten Seite.

Rechtes Bild:

Der Bundespräsident, Professor Theodor Heuss, in Begleitung von Oberbürgermeister Dr. Walter Kolb und des Präsidenten des Verbandes der deutschen Automobil-Industrie, Max Thoennissen, auf dem Opel-Stand im Gespräch mit den Herren A. W. Gaedertz und K. Stief.



verschiedene Sonderaufbauten und Schnell-Lieferwagen auf den Typen Chevrolet, Buick, Cadillac, Oldsmobile und Pontiac.



Nachruf

Vier Wochen nach dem Tode des Direktors für Planung und Weiterentwicklung verstarb am 14. April 1951 plötzlich und unerwartet der Produktionsleiter unseres Werkes

Herr **KARL EBERLEIN**

im Alter von fast 65 Jahren.

Seit 1906 war das Leben des Verstorbenen aufs engste mit dem Geschick und der Entwicklung des Opelwerkes verknüpft. Als Schlosser begann er seine Tätigkeit in der Rüsselsheimer Fabrik. Fleiß, Ausdauer und Willenskraft ebneten den beruflichen Werdegang des bewährten Praktikers. Durch seine Stellung als Produktionsleiter nach dem letzten Kriege hatte er in besonderem Maße persönlichen Anteil am Wiederaufbau des Werkes und vor allem an der schnellen Wiederaufnahme unserer Produktion. Seinem erfüllten Leben bereitete der Tod ein jähes Ende.

Aufsichtsrat, Vorstand, Betriebsrat und Belegschaft der Adam Opel Aktiengesellschaft, mit deren freud- und leidvollem Aufstieg der Verstorbene so eng verbunden war, werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Eröffnung der Internationalen Automobil-Ausstellung

Im Rahmen eines Festaktes in der neu errichteten, mit Blumen, Fahnen und Girlanden festlich geschmückten Kongreßhalle auf dem Ausstellungsgelände in Frankfurt wurde am 19. April, mittags 12.00 Uhr, die Internationale Automobil-Ausstellung eröffnet.

Der Vorsitzende des Verbandes der deutschen Automobil-Industrie, Max Thoennissen, wies in seiner Begrüßungsansprache darauf hin, daß die deutsche Automobil-Industrie wieder im friedlichen Wettbewerb mit den Automobil-Produzenten der ganzen Welt stehe. Ihre Erzeugnisse sollten Werkzeuge zum engsten Zusammenschluß der Völker sein. Max Thoennissen dankte allen, die dazu beigetragen haben, daß die deutsche Automobil-Produktion von 7000 Fahrzeugen im Jahre 1945 auf über 306 000 im Jahre 1950 ansteigen konnte.

Der Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt, Dr. Walter Kolb, begrüßte Aussteller und Gäste in der alten Messestadt, die vor vielen Jahren die erste Automobil-Ausstellung wagte und in deren nächster Umgebung die Namen Opel und Kleyer eine so bedeutungsvolle Rolle für den Automobilbau gespielt haben.

Bundespräsident Prof. Theodor Heuss würdigte in seiner Festrede den Leistungswillen der deutschen Automobil-Industrie. Der Aufschwung der vergangenen Jahre wäre nicht möglich gewesen ohne die Facharbeiterschaft und vor allem nicht ohne ihre moralische Leistung. Der deutsche Arbeiter hätte sich nach dem Kriege seinen Arbeitsplatz buchstäblich selbst wieder aufgebaut. Dringend sei für die Gewährleistung einer handwerklichen Solidität die vielseitige Ausbildung der Lehrlinge. Die Grundstoff-Industrie müsse nachholen, sonst drohe Gefahr, daß der Bedarf der Verbrauchsgüter-Industrie der Leistungsfähigkeit der Grundstoff-Industrie davonlaufe. Der Export – von dem wir alle weitgehend leben – müsse auch weiterhin die vordringlichste Aufgabe sein. Der Bundespräsident eröffnete die Ausstellung mit den Worten: „Aller technischer Fortschritt hat nur einen Sinn, wenn er unter der Kontrolle einer sittlichen Verantwortung steht.“

Anschließend besichtigte Prof. Heuss mit seiner Begleitung, unter der sich viele Minister und andere Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens befanden, die einzelnen Stände. Den Besuch auf dem Opel-Stand haben wir auf einem Bild der vorhergehenden Seite zur bleibenden Erinnerung an diesen Tag festgehalten.

Le Sabre



Blick

IN DIE ZUKUNFT

Messen Sie uns – lieber Leser – keine Prophetengabe zu. Der sogenannte Blick in die rätselhafte Zukunft ist uns wie Ihnen leider, oder auch Gott sei Dank, verwehrt. Die leicht irreführende Überschrift ist dahingehend zu verstehen, daß wir in den folgenden Ausführungen einen Zukunftsblick auf die mögliche Entwicklung des Automobilbaues, zumindest soweit er General Motors betrifft, werfen wollen.

Wer die „Chronik unseres Hauses“ und die Bilderserie „Von Anno dazumal bis Heute“ systematisch verfolgt, wird erkennen, daß man der technischen Entwicklung keinen Einhalt gebieten kann; sie schreitet ungestüm vorwärts, die Schranken – ob behördliche, bürokratische oder andere – die sich ihr entgegenstellen, stets überrennend. So ist es z. B. durchaus möglich, daß die Neuheiten, die unskürzlich auf der „Internationalen Automobil-Ausstellung“ in Frankfurt als „letzter Schrei“ gezeigt wurden, morgen schon überholt sein können. Wir selbst sind ja jährlich Zeugen der ständigen technischen und formgestaltenden Verbesserungen unserer Produkte!

Im Zuge dieses Entwicklungsprozesses ist es für den Automobilkonstrukteur im Rahmen seiner Arbeit notwendig, außer dem organischen Hinzufügen des Neuentwickelten zum Bestehenden, auch Probleme aufzugreifen, die von außen an ihn herangetragen werden. Denken Sie nur an die Sonderwünsche einzelner Kunden, die heute vielleicht noch als Spielerei abgetan, morgen oder übermorgen aber doch einer Realisierung bedürfen, da die Forderungen breiter Käuferschichten auf die Dauer nicht übersehen werden können. Auf diese Situation muß man aber vorbereitet sein; wer nämlich erst zu forschen und entwickeln beginnt, wenn die Probleme einer Lösung harren, wird immer nachhinken, wird auf dem „Markt“ zu spät kommen – und was das bedeutet, kann sich jeder, der nur etwas mit wirtschaftlichen Problemen vertraut ist, selbst ausmalen. Allein schon aus diesem Beispiel ersehen wir, daß der Automobilbau nicht nur technisches Können und viel Erfahrung erfordert, sondern nicht zuletzt auch Instinkt und Fingerspitzengefühl für Kommendes voraussetzt.

Unter diesen Gesichtspunkten ist auch der „Sabre“ zu verstehen – der neue Versuchswagen der General Motors Corporation, den wir Ihnen auf dem oben abgebildeten Foto vorstellen. Er ist ein niedriger, schlanker Sportwagen mit der dynamischen Stromlinienform eines Düsenjägers. Man kann den „Sabre“ nicht ohne weiteres als einen

Zukunftswagen bezeichnen, der, sagen wir im Jahre 1960, in Serie gehen wird. Er ist, wie schon angedeutet, ein ausgesprochener Versuchswagen mit technischen und mechanischen Einrichtungen, die jedoch später in normalen Serienfahrzeugen durchaus Verwendung finden können. Dieser

Versuchswagen ist der zweite seiner Art. Der erste wurde im Jahre 1938 gebaut und war mit technischen und mechanischen Vorrichtungen ausgestattet, die damals als sehr fortschrittlich galten. So öffneten und schlossen sich die Türen an diesem Wagen automatisch, ebenso Verdeck und Fenster. Auch die lang gezogenen Vorderkotflügel, die über die Vordertüre hinweggingen, waren für damalige Begriffe etwas Aufsehenerregendes.

Der jetzige GM-Versuchswagen „Le Sabre“ enthält wiederum neue technische und mechanische „Wunder“. Der Wagen ist 1,25 m hoch und 5 m lang. Er hat einen V-8-Motor mit 10 Ltr. Verdichtung und ist mit einem Kompressor ausgerüstet. Seine Leistung beträgt 300 PS (der größte Cadillac-Motor entwickelt zur Zeit 160 PS); seine Höchstgeschwindigkeit liegt um 240 km/Std. Der Wagen hat ein Gewicht von 1360 kg, der Motor wiegt 226 kg. (Sämtliche Zahlen sind auf- bzw. abgerundet.)

Einige der neuen Einrichtungen des „Sabre“ werden für jeden Leser von Interesse sein: Beim Druck auf einen der 34 Kontrollknöpfe und Hebel schaltet sich die elektrische Heizung der Sitze ein. Das im Heck des Wagens versenkte Verdeck öffnet sich automatisch beim Druck auf einen Knopf der Schaltvorrichtung. Ist der offene Wagen auf einem Parkplatz abgestellt, braucht man keine Angst vor einem plötzlich einsetzenden Regen zu haben. Der Wagen enthält nämlich eine „Warnvorrichtung“, die bei Regen das selbständige Schließen des Verdecks bewirkt. Die neuartig geformten Kotflügel enthalten Brennstoffbehälter, links Benzin und rechts Methylalkohol für den Kompressor. Ist beim Anfahren die Handbremse angezogen, leuchtet ein Warnzeichen auf. An den Rädern wurden hydraulische Wagenheber eingebaut, die durch den Druck auf einen der vielen Knöpfe betätigt werden können, usw., usw. Einfacher geht's wirklich nicht mehr!

Wie wir anfangs schon erwähnten, besteht durchaus die Möglichkeit, daß eines Tages ein GM-Serienwagen auf dem Markt auftaucht, dessen Gesicht dem „Sabre“ ähnelt, der zumindest aber mit seinen technischen Neuheiten ausgestattet ist. Bis es aber einmal so weit sein wird, ist noch manches Problem zu lösen, noch mancher Entwicklungsversuch zu bewältigen. (Die Unterlagen zu diesen Ausführungen entnahmen wir der GM-Zeitschrift „Folks“.)

- m -

Unser Interview

Wenn man das nebenstehende Bild betrachtet, glaubt man nicht, daß unser Mitarbeiter **Adam Bastian** dieser Tage sein 50jähriges Arbeitsjubiläum in unserem Werk feierte. „Die Arbeit hat mich jung erhalten“, begründet er seine Frische und Rüstigkeit.

Der Jubilar hat viele Abteilungen des Werkes kennengelernt. 1901 begann er als Lehrling im Fahrradbau. Der Motorenbau, die Betriebschlosserei, die Fertigmontage, die Fahrrad-Inspektion und seit 3 Jahren die Transportabteilung waren weiterhin die wichtigsten Stationen seines beruflichen Werdegangs, der jetzt durch das 50jährige Jubiläum gekrönt wurde.

Wir beglückwünschen den verdienten Jubilar und wünschen ihm vor allem Gesundheit, damit er seinen Lebensabend geruhsam und möglichst sorgenfrei erleben kann.



* * *

Wer Gelegenheit hat, im Rahmen der täglichen Arbeit mit vielen Mitarbeitern zusammenzukommen, der stellt immer wieder fest, wie stark vor allem die älteren unter ihnen mit dem Werk verbunden sind, wie sehr sie an seinem Geschick teilnehmen, von seinen Sorgen persönlich berührt werden. Diese Feststellung trifft auch bei **Heinrich Händler** zu, dessen Zuverlässigkeit direkt sprichwörtlich ist. Als Lehrling finden wir ihn im Nähmaschinenbau, später im Chassisbau. Dann wurde er in die Inspektion geholt, wo er zuerst Kurbelwellen und dann bis heute Fertigteile kontrolliert, die von Vorlieferanten dem Werk geliefert werden.



Von dem bewährten Jubilar, dem unser herzlichster Glückwunsch gilt, hoffen wir, daß uns seine Arbeitskraft noch lange Zeit erhalten bleibt.

* * *

Der älteste Mitarbeiter der Verkaufsabteilung ist **Philipp Hummel** vom Verladebahnhof. Er ist ebenfalls einer der Ältesten hier, ein echter

„Opelianer“, der voll Stolz vom Werk, seiner Geschichte und seinen persönlichen Erlebnissen in der Rüsselsheimer Fabrik erzählt.

Das 50jährige Jubiläum, das **Philipp Hummel** kürzlich feierte, ist ein Meilenstein auf seinem Lebensweg durch die vergangenen fünf Jahrzehnte – ein ereignisreicher Weg, von dessen vielfältigen Erlebnissen zu erfahren, sehr interessant und aufschlußreich ist. Allerhand Leute, gute und schlechte, begegneten ihm in diesen 50 langen Werksjahren – sehr zum Nutzen seiner Menschenkenntnis.

Dem rüstigen und treuen Jubilar schütteln wir zu seinem Ehrentag herzlich die Hand.



* * *

Auch bei unserem Mitarbeiter **Gerhard Arnold** trifft die Seltenheit zu, daß er vom ersten Tag seines Eintritts ins Werk bis heute am gleichen Arbeitsplatz beschäftigt ist. 1911 trat **Gerhard Arnold** bei Opel ein. Er kam damals in den Maschinenbau der Holzbearbeitung. Man sollte meinen, vier Jahrzehnte in einer Abteilung zu arbeiten, wäre etwas Eintöniges, dem ist aber nicht so. Dem Jubilar sind die zurückliegenden 40 Jahre wie im Fluge vergangen. Damals, als die Sicherheitsvorrichtungen noch primitiver waren, ereigneten sich in seiner Abteilung viele Unfälle. Heute ist das anders.

Am 6. April feierte **Gerhard Arnold** sein 40jähriges Arbeitsjubiläum, zu dem wir ihm nachträglich alles Gute wünschen.

* * *

„Wenn mein ehemaliger Lehrmeister“ – meinte kürzlich **Johann Best** – „oder einer der Alten des Jahres 1911 heute durch das Werk gehen könnten, wie würden sie dann staunen, wieviel Dinge als ein wahres Wunder bezeichnen. Zwar sind die verflochtenen 40 Jahre keine allzu lange Zeit, aber die Fortschritte dieser 4 Jahrzehnte sind unzweifelhaft beachtlich und besonders für uns Alte, die ja noch Vergleiche ziehen können, auffällig spürbar.“ Über diese und viele andere Probleme unterhielten wir uns mit **Johann Best** aus der Teilefabrikation anläßlich seines 40jährigen Arbeitsjubiläums, zu dem wir ihn herzlich beglückwünschten.



AUS DER CHRONIK UNSERES HAUSES

17. Fortsetzung

1907 wird ein internationaler Wettbewerb für Tourenwagen im Taunus ausgeschrieben, mit einem Kaiser-Preis für den besten deutschen Wagen.

Die großzügig und weitgefaßte Ausschreibung – nur der Zylinder-Inhalt ist mit 8 Litern nach oben begrenzt – reizt alles, was in der internationalen Automobil-Industrie Rang und Namen hat. 42 Fabriken melden 92 Wagen; davon 14 deutsche mit 32 Wagen.

Die Opels, denen die Rennstrecke so nahe liegt, fühlen sich noch mehr als andere zur höchsten Leistung angespornt, am stärksten Fritz, der Konstrukteur.

Mit drei Wagen geht das Opel-Team ins Rennen: Fritz Opel, Jörns und Michel. Zum erstenmal ist in Deutschland eine glänzende Rennorganisation geschaffen worden: die gesamte Strecke ist abgesteckt, 36 Fußgängerbrücken überqueren sie. Die Kaiser-Tribüne bietet eines jener glanzvollen

Schauspiele, an denen die wilhelminische Zeit so reich war. Vom Donner der Motoren hallen die Taunushänge wider; in riesigen Staubsäulen rasen die Wagen an den Tribünen vorbei, an den Steilhängen kreischen die Getriebe, und heulend jagen die Maschinen sich zur höchsten Tourenzahl herauf. Kurz vor dem Ziel sieht Fritz Opel eine Dampfwolke jäh aus seinem Motor schießen. Geblendet und verbrüht kann er den Wagen noch knapp am Straßenrand zum Stehen bringen. Das Wasserrohr zum Kühler ist gebrochen. Aber Jörns und Michel, schon damals „alte Rennhasen“, zäh und ausgepicht, halten durch; Jörns gewinnt den Preis des Kaisers für den „besten deutschen Wagen“. Für das Jahr 1908 ist es eine ganz erstaunliche Leistung, daß neun Opel-Wagen – einige davon seit Jahr und Tag im Gebrauch – gelenkt von Herrenfahrern, 2.200 Kilometer in 3 Fahrtagen zurücklegen, und zwar ohne einen einzigen Strafpunkt! An der Prinz Heinrich-Fahrt von 1909 nehmen 16 Herrenfahrer auf Opel teil. Die Fahrt geht über die deutschen Grenzen nach Österreich und Ungarn. Den Prinz-Heinrich-Preis gewinnt Wilhelm Opel gegen 113 Konkurrenten. Sein Wagen ist mit noch nicht 8 Steuerpferden der schwächste von allen; die meisten Wettbewerber sind mit großen, schweren Tourenwagen auf die Fahrt gegangen, mit Motoren von

„Vom Vater hat er die Statur, vom Mütterlein die Frohnatur“, kann man frei zitiert nach Goethe von **Georg Gebhardt** sagen. Trübsal und Miesepeterei kennt er nicht, immer zu einem Späßchen aufgelegt, immer ein frohes Wort auf der Zunge, so ist er eben: der älteste Mitarbeiter der Räderfräselei. Es ist selten, daß ein Werksangehöriger 40 Jahre in derselben Abteilung arbeitet. Bei Georg Gebhardt trifft es zu. Von 1911 bis heute kommt der überall im Werk bekannte und beliebte Jubilar pflichtbewußt seiner Arbeit in der Räderfräselei des A-Baues nach; er will es vorerst auch weiter tun. Seinen größten Wunsch, das 100-Jährige der Firma zu erleben, möchte er noch erfüllt sehen.



Dem Jubilar, der übrigens ein bekannter Hühnerzüchter ist – zur Zeit züchtet er „goldhalsige Zwerg-Italiener“ – wünschen wir alles Gute, vor allem, daß ihm sein Humor nicht verläßt. * * *

Laien – und es gibt viele Laien – sehen im schaffenden Menschen meist nur ein namenloses, von der täglichen Arbeit abgestumpftes Objekt. Wer durch seine Tätigkeit aber ständig mit der sogenannten „Masse“ zu tun hat, erkennt, daß sie aus einem Körper besteht, der sich aus vielen lebenden Zellen zusammensetzt, die fast alle geistig rege, politisch wachsam und unverbildet in ihrer Art sind. – „Die Treue ist kein leerer Wahn“, schrieb einmal ein Klassiker. Vor allem für unsere ältesten Mitarbeiter – auch für **Georg Hannemann** – trifft diese Feststellung im Hinblick auf unser Werk zu. Und diese Treue sollte man niemals mit leeren Worten entgelten. Georg Hannemann, der in der Versuchswerkstatt beschäftigt ist, beglückwünschen wir zu seinem Jubiläum recht herzlich. * * *



Ein interessantes und aufschlußreiches Gespräch führten wir anlässlich seines 40-jährigen Arbeitsjubiläums mit **Wilhelm Jahn**. Der gebürtige Sachse erlernte das Schlosserhandwerk und ging zunächst traditionsgemäß auf die „Walz“. Als er sich in allen Teilen Deutschlands den Wind um die Nase hatte wehen lassen, verschlug es ihn 1911 nach Rüsselsheim. Daß es 40 Jahre werden sollten, ahnte er damals noch nicht. Die „Fremden“ standen in jener Zeit in Rüsselsheim nicht hoch im Kurs. Manch Rüsselsheimer Mädchen hatte darunter zu leiden, wenn es mit „so einem müden Kostgänger“ aus der Fremde anbandelte. Nun, Wilhelm Jahn hat sich diese Voreingenommenheit nicht sehr zu Herzen gehen lassen. – Zunächst war er im Werkzeugbau tätig. Später wurde er Werkzeugkontrolleur und 1922 Meister. 1934 in den Getriebebau versetzt, finden wir ihn seit 1937 im Büro der Werkzeugkonstruktion. Dem Jubilar gilt unser herzlichster Glückwunsch zu seinem Ehrentag.



Wenn man einem unbekanntem Ziel entgegenwandert, erscheint einem der Weg lang, manchmal zu lang – heimwärts glaubt man dagegen, es wäre die Hälfte der Zeit, die für den Rückweg benötigt wurde. Diese Alltagserfahrung machen auch unsere ältesten Mitarbeiter, wenn sie auf die vergangenen Jahrzehnte zurückblicken. Als ihnen vor Jahren – im Jahre 1911 vielleicht – von dem einen oder anderen Kollegen gesagt wurde, sie blieben 40, 50 Jahre bei Opel, wurden die Betroffenen ausgelacht, so unwahrscheinlich klang den Jungen der damaligen Zeit eine solche Prognose.



Und doch, für die meisten wurde sie Wirklichkeit – auch für **Jakob Jung**, dem die zurückliegenden 4 Jahrzehnte schnell, viel schneller als er jemals ahnte, vergangen sind. Wir beglückwünschen Jakob Jung, der in der Inspektion (Zahnräder) beschäftigt ist, zu seinem 40-jährigen Arbeitsjubiläum auf das herzlichste. * * *

Ob sich ein Mensch, der im D-Zug an einer großen Fabrik – wie der unseren zum Beispiel – vorbeibraust, überhaupt eine Vorstellung davon machen kann, wieviel Arbeitskraft an solchen Stätten Tag für Tag verbraucht wird? – Wir glauben wohl kaum. Er hört zwar gelegentlich oder liest in der Zeitung etwas von den Sorgen der Industrie bzw. ihrer Mitarbeiter. Im großen und ganzen ist es aber nicht viel, was ihm in der Tagespresse über die großen Fabriken berichtet wird. Mit den Begriffen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ist sein verschwommenes Bild von den Stätten der Arbeit meist schon abgerundet. Wieviel Hochachtung müßte solch ein „Ahnungsloser“ z. B. vor **Ludwig Lehrian** haben, der in seinen 40 Arbeitsjahren das große Tor unserer Fabrik von und zur Arbeit ca. 25000 mal passierte.



Der in der Betriebsschreinerei als Lackierer tätige Mitarbeiter feierte im April sein 40-jähriges Arbeitsjubiläum, zu dem wir ihm unsere herzlichsten Glückwünsche aussprechen. * * *

Auch im Verwaltungsbau feierte im vergangenen Monat ein Mitarbeiter sein 40-jähriges Arbeitsjubiläum. Es ist **Georg Seipel** aus der Betriebsbuchhaltung. Von 1907 bis 1910 – den schönsten Jahren der „guten, alten Zeit“ – absolvierte er die kaufmännische Lehre. Der „Stift“ wurde in allen Abteilungen ausgebildet, so daß er nach 3 Jahren ein „fixer Bursch“ war, den man überall gebrauchen konnte und der in jeder Lage seinen Mann stand. Seit 1921 stellt er bis heute der Betriebsbuchhaltung seine Erfahrung und sein Können zur Verfügung. Zu seinem 40-jährigen Arbeitsjubiläum beglückwünschen wir ihn herzlich.



8–10 Litern. Nur solchen schweren Wagen hat man bisher Gewaltfahrten über Tausende von Kilometern zugetraut. Mit einem Schlag ist jetzt der Beweis geliefert, daß dieser „Kleinwagen“ mit seinen 7,8 Steuerpferden den großen Brüdern von 30, 40 und 50 Steuerpferden nicht nur gleichwertig, sondern sogar überlegen sein kann. Der Umschwung zum kleinen Wagen beginnt mit diesem Sieg.

Die Heimkehr des Siegers ins Hessenland ist ein Triumphzug mit Ehrenpforten und Böllerschüssen. In heller Begeisterung ist der Großherzog zum Empfang nach Rüsselsheim geeilt. Angesichts der 3000 köpfigen Belegschaft des stattlichen Werkes formt sich ihm das Wort: „Opel ist Rüsselsheim – Rüsselsheim ist Opel“.

Der Kleinwagen ist jetzt anerkannt. Aber immer noch besteht weit verbreitet das Vorurteil, daß ein Automobil nur ein Sommerfahrzeug sei; dagegen kämpfen in den nächsten Jahren die „Winterwettbewerbe“.

Von den Höhen der Gegenwart blicken wir so gern herablassend auf die Vorkriegsautomobile. Wir wissen eben nicht, was diese Wagen damals schon geleistet haben! „Winterzuverlässigkeits-Wettbewerbe“ in Schweden, „Österreichische Alpenfahrten“. Nachts stehen die Wagen

unter freiem Himmel bei 20 Grad unter Null und müssen morgens in drei Minuten angekurbelt sein; da sind die Motoren plombiert und dürfen während der ganzen Fahrt nicht abgestellt werden; da darf man kein Kühlwasser nachfüllen und kein Öl. Ein „Unparteiischer“ befindet sich an Bord, der scharf aufpaßt.

Rüsselsheimer Wagen siegen bei der „Stockholmer Winterfahrt“; drei beteiligen sich, von Fritz Opel geführt, an der Alpenfahrt von 1912 und bleiben strafpufffrei als einziges Team unter allen Konkurrenten. Opel-Wagenstarten und siegen in Rußland, in Indien, in Argentinien – in aller Welt, ausländische Ministerien erteilen Aufträge. Der Absatz steigt von den 30 Wagen des Jahres 1901 auf mehr als 3000 Wagen 1912, die Belegschaft wächst im gleichen Zeitraum von 1000 auf 3300 Mann: die Wagen der Marke Opel laufen in aller Welt.





Georg Bausch
ZAHNRÄDER



Heinrich Benz
MODELLSCHREINEREI



Georg Boniu
WERKSWACHE

25
DIENSTJAHRE

UNSE

50
DIENSTJAHRE



Adam Baltian
TRANSPORT-ABTEILUNG



Peter Clemens
TÜRENBAU



Heinrich Deusser
KAROSSERIEBAU



Friedrich Engel
GALVANISIERUNG

40
DIENSTJAHRE



Wilhelm Fleck
TÜRENBAU



Adam Horft
WERKZEUGBAU



Heinrich Kehl
VERSUCHSWERKSTATT



Gerhard Arnold
KAROSSERIEBAU



Johann Best
TEILE-FABRIKATION



Ludw. Kleinmann
SCHNITTBAU



Josef Kraus
WERKZEUGBAU



Heint. Lochhaas
ACHSENBAU



Wilhelm Jahn
WERKZEUGKONSTRUKTION



Jakob Jung
INSPEKTION

E JUBILARE

25
DIENSTJAHRE



Heinrich Händler
INSPEKTION



Philipp Hummel
VERKAUF



Heinrich Mauer
WERKZ.-ZENTR.-MAGAZ.



Johann Renk
BETRIEBSSCHLOSSEREI



Karl Schmidt
TÜRENBAU



Heinrich Schönau
FINANZSTATISTIKEN



Georg Gebhardt
ZAHNRADER



Georg Hannemann
VERSUCHSWERKSTATT



Heinrich Schütz
CHASSIS - AGGREGATE



Karl Stolz
MODELLSCHREINEREI



Hermann Wissler
ACHSENBAU



Ludwig Lehrman
BETRIEBSSCHREINEREI



Georg Seipel
BETRIEBSBUCHHALTUNG



Jakob Wolf
LOHNVERRECHNUNG



Wilhelm Wolf
ZAHNRADER



K. Wolfsberger
INSPEKTION

Konzert-Reise

nach

SCHWEINFURT

Wir berichteten in der letzten Nummer der OPEL-POST über die Matinee-Veranstaltung und den Bunten Nachmittag mit dem Sängerkhor des Kugelfischerwerkes Schweinfurt. Ein Gegenbesuch führte am Wochenende des 21./22. April 56 Mitglieder unseres Werksorchesters sowie Vertreter der Geschäftsleitung und des Betriebsrates nach Schweinfurt.

Warm strahlte die Sonne auf die herrliche fränkische Landschaft, die die Opel-Kolonne auf ihrer Fahrt zur Kugellager-Stadt durchfuhr. Eine Rast in Würzburg wurde mit einem gut besuchten Standkonzert im Residenzgarten verbunden. Und dann kam Schweinfurt.

Der Empfang war überaus herzlich, die Gastlichkeit unserer Schweinfurter Freunde unübertrefflich – sie wurde von allen Beteiligten mit großer Dankbarkeit empfunden. Aus der Fülle der Veranstaltungen an den beiden Tagen seien erwähnt: das von 6000 Menschen besuchte Standkonzert auf dem Schweinfurter Marktplatz, das Ständchen für den Besitzer des Kugelfischer-Werkes, Herrn Georg Schäfer, das Standkonzert im Erholungsheim Obbach (ein Erholungsheim der Schweinfurter Fabrik, das ausschließlich den Pensionären zur Erholung zur Verfügung steht) und zwei bunte Konzertveranstaltungen in der „Geheimrat-Schäfer-Gedächtnishalle“ für die Mitarbeiter des Werkes und ihre Familienangehörigen. Die Leistungen des Kugelfischer-Sängerkhoes unter Leitung von Lorenz Schlerf und unseres Werksorchesters unter Leitung von Georg Mischlich standen auf hohem künstlerischem Niveau, sie wurden mit herzlichem Beifall bedacht. Starke Beachtung fanden vor allem die Solodarbietungen von Lore Schlerf und Eduard Schneider, Gesang, Schweinfurt, sowie die unserer Mitarbeiter J. Schultheiß, Violine, und H. Schultheiß, Xylophon. Letzterer verstand eine Zugabe mit solch zwerchfellerschütternder Komik zu verbinden, daß eine Lachsalm die andere ablöste. Höhepunkte stellten die Ehrung des Komponisten Franz Roscher und die Uraufführung des Marsches „Erinnerung an Schweinfurt“, den unser Mitarbeiter Heinrich Hang komponiert und Herrn Fabrikant Georg Schäfer gewidmet hat, dar. Die örtliche Presse berichtete ausführlich über die Veranstaltungen, die eine eindrucksvolle Werbung für die beiden großen Werke vom Menschlichen her darstellten.

Herr Georg Schäfer, der Besitzer der Schweinfurter Fabrik, hob in einer Ansprache hervor, daß im Mittelpunkt jeglicher industriellen Arbeit der Mensch, und noch einmal der Mensch zu stehen habe. Der Chronist möchte ergänzend hierzu feststellen, daß er in Schweinfurt eine Atmosphäre von beispielhafter betrieblicher Harmonie vorfand, die, bedingt durch großzügige soziale Einrichtungen, jegliche Spannungen von vornherein ausschließt.

Wenn man abschließend das Fazit dieser Wochenendfahrt zieht, muß eines besonders hervorgehoben werden: Aus geschäftlichen entwickelten sich bei der Veranstaltung am 11. März in Rüsselsheim kulturelle Beziehungen, am 21./22. April wurden es freundschaftliche – der überaus herzliche Abschied, verbunden mit der Hoffnung auf ein baldiges Wiedersehen, bewies es. – m –

Unsere Bilder auf dieser Seite

Buntes Konzert in der „Geheimrat-Schäfer-Gedächtnishalle“ mit dem Kugelfischer-Sängerkhor unter Leitung von Lorenz Schlerf, unserem Werksorchester unter Leitung von Georg Mischlich und verschiedenen Solisten.

Standkonzert am Sonntagvormittag auf dem Schweinfurter Marktplatz, das von 6000 Schweinfurtern besucht wurde.

Unser Werksorchester vor dem Friedrich-Rückert-Denkmal in Schweinfurt. Standkonzert im Erholungsheim Obbach, das den Kugelfischer-Pensionären und ihren Frauen für Erholungsaufenthalte zur Verfügung steht.



Von ANNO DAZUMAL bis Heute

Die Produkte unseres Hauses in neun Jahrzehnten

Alles schien dem Hause Opel zu Glück und Erfolg bereitet, da brach in der Nacht vom 19. zum 20. August des Jahres 1911 ein Riesenbrand aus, der mit verheerender Schnelligkeit das ganze Werk ergriff. Obwohl sofort aus der ganzen Umgebung, aus Mainz, Darmstadt und Frankfurt Hilfe kam, waren alle Anstrengungen vergebens, des entfesselten Elementes Herr zu werden. Der heraufdämmernde Tag zeigte ein schreckliches Bild der Verwüstung. Was jahrzehntelanger Fleiß mühsam aufgebaut hatte, war in einer Nacht zerstört. Die Werksbauten für Fahrräder und Nähmaschinen hatte das Feuer völlig vernichtet, der größte Teil der Motocwagen-Werkstätten lag in Trümmern darnieder. Es war für das Haus Opel ein äußerster schwerer Schlag. Wenn auch der Sachschaden zum Teil durch Versicherung gedeckt war, so bedeutete die Lahmlegung der Werke, inmitten höchster Arbeitsentfaltung und weitgehender Pläne einen Verlust, der nicht abzuschätzen war.

Um so bewundernswerter, daß sich die Familie Opel vom Unglück nicht beugen ließ, daß sie den Schicksalsschlag als Zeichen auffaßte, Größeres und Besseres an Stelle des Zerstörten zu setzen! Kaum war der Brand verraucht, begannen die Aufräumarbeiten, kaum daß diese begonnen, waren die Pläne da zu neuen, riesenhaften, Werksanlagen, die das Modernste an Errungenschaften enthalten sollten. Da man am Scheideweg stand, fragte es sich, ob die bisherige Produktion der verschiedenartigen Gegenstände, wie Nähmaschinen, Fahrräder und Automobile beibehalten oder zu Gunsten einer besseren Konzentration der Kräfte teilweise aufgegeben werden sollte. Man entschied sich fürs letztere und beschloß, die Nähmaschine zu opfern, schweren Herzens natürlich, denn ihre Fabrikation hatte den Namen des Hauses Opel begründet, seinen Ruf wie einen Begriff in alle Welt verbreitet und es groß gemacht. Es fehlten gerade 10 Stück zur einmillionsten Nähmaschine. Unter den rauchenden Schuttmassen fanden sich die für diese Zahl noch fehlenden Maschinenteile. Die Maschinen wurden fertiggestellt. Gleichsam als Symbol eines Willens, der sich nicht von äußeren Einflüssen bestimmen läßt, sondern Anfang und Ziel selbst festlegt. . .

- K -



Unser Bild zeigt die einmillionste Nähmaschine des Hauses Opel

1287 Müsste das sein?

Statistische Zahlen klingen nüchtern, farb- und leblos. Man beachtet sie oft kaum. Über die Zahl 1287 sollte man aber nicht leichtfertig hinweglesen. Hinter ihrer Nüchternheit verbergen sich nämlich viel Leid, viel Schmerz, viel Unannehmlichkeiten. 1950 ereigneten sich in unserem Werk

1287 Unfälle,

von denen zwei einen tödlichen Ausgang zur Folge hatten. Hauptsächlich entstanden die Verletzungen durch Quetschen, Schneiden, Verbrennen und Fallen. Größtenteils war Unachtsamkeit die Ursache der Unfälle!

Wir lesen es monatlich in der Werkszeitung, wir sehen es täglich auf Schildern, Plakaten und Hinweisen:

Arbeite unfallsicher, Vorsicht hat noch keinen verletzt!

Trotz dieser ständigen Mahnungen sowie umfangreicher und moderner Sicherheitsmaßnahmen ereigneten sich innerhalb von 12 Monaten bei uns 1287 Unfälle, von denen die meisten mit etwas mehr Achtsamkeit der Betreffenden zu vermeiden gewesen wären. Fragen wir deshalb im Hinblick auf die Folgen eines Unfalles für den einzelnen sowie seine Angehörigen nicht mit Recht -

M U S S T E D A S S E I N ?



Dieser Bildbericht, der Aufnahmen aus der laufenden Produktion zeigt, wird erst nach seinem Abschluß für Sie von bleibendem Wert sein. Es erscheint deshalb zweckmäßig – wie es übrigens von den meisten Lesern der OPEL-POST bereits gehandelt wird – die einzelnen Hefte zu sammeln, um dann in einem Zuge Freunden und Interessenten erklären zu können: So entsteht ein OPEL-WAGEN. – Unsere Bilder führen Sie heute in den Karosseriebau, in dem

So entsteht ein OPEL



Einiges über ihre historische Entwicklung

Haben Sie, wenn Sie am Feierabend nach Hause kommen und sich die Schuhe ausziehen, schon einmal darüber nachgedacht, daß das Schuhzeug in Massenproduktion hergestellt wird? Auch das Geschirr, die Teller, Löffel, Gabeln, Messer usw., die später beim Abendessen benutzt werden, sind Produkte der modernen Herstellungsmethoden, ohne die fast alle Gegenstände des täglichen Gebrauchs viel zu teuer und dadurch für die meisten unerschwinglich wären. Auch viele andere Einrichtungsgegenstände unseres Heims sind Massenproduktionsgüter, sie sind Bestandteile eines Lebensstandards, der erst dann dankbar empfunden wird, wenn einem die Möglichkeit zum Vergleich mit dem Standard anderer Länder gegeben ist. Die sozial-ethischen Belehrungen, die man den Befürwortern der Massen- und Serienproduktion, kurz gesagt der Industrialisierung schlechthin, oft entgegenhält, sind nur bedingt gültig; die Zeit ist nämlich weitergegangen – sie läßt sich ja nicht aufhalten –, die Probleme ändern sich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt, die Bedürfnisse der

Menschen steigen quantitativ und qualitativ ständig. Diese Tatsachen sollten die Kritiker an den neuen Produktionsmethoden nie außer Acht lassen. – Wer Gelegenheit hat, unentwickelte Gebiete, z. B. den Balkan oder auch andere Teile der Welt, kennenzulernen, wird den Unterschied des Lebensstandards der Bevölkerung eines Landes mit Massenproduktionsmethoden und weitgehender Industrialisierung gegenüber einer solchen, die ihre Konsumgüter hauptsächlich in handwerklicher Fertigung produziert, deutlich spüren.

* * *

Es ist eine unerfreuliche, trotzdem nicht hinwegzuleugnende Tatsache, daß Kriege stark auf die Entwicklung der Massen- und Serienproduktion einwirken. Schlachten haben schon zu allen Zeiten – unsere Generation weiß dies aus der jüngsten Vergangenheit – einen großen Verschleiß zur Folge. Ein bekanntes Beispiel aus der Geschichte ist die Armee des französischen Königs Ludwig XIV. Diese Armee – 100 000 Mann stark – war eine der ersten, die einheitlich ausgerüstet war und bei der man das Problem lösen mußte, für Tausende Soldaten Uniformen gleichen Schnitts herzustellen.

Wer hieraus ableitet, Kriege hätten in der zunehmenden Industrialisierung ihre hauptsächlichste Ursache, der sei darauf verwiesen, daß Kriege zu allen Zeiten, bei allen Völkern stattfanden – schon Kain erschlug seinen Bruder, und damals ging es nur um ein Linsengericht.



wir längere Zeit verweilen werden. Wie ein Miniatur-Feuerwerk wirkt der imposante Funkenregen, der dann entsteht, wenn Vorderwand und Seitenteile eines Wagens formgebend vereinigt werden. – Die rechts gezeigte Schweißvorrichtung sieht aus wie eine mittelalterliche Zwangsjacke. In ihr werden die einzelnen Karosserierippen zusammengeschweißt.

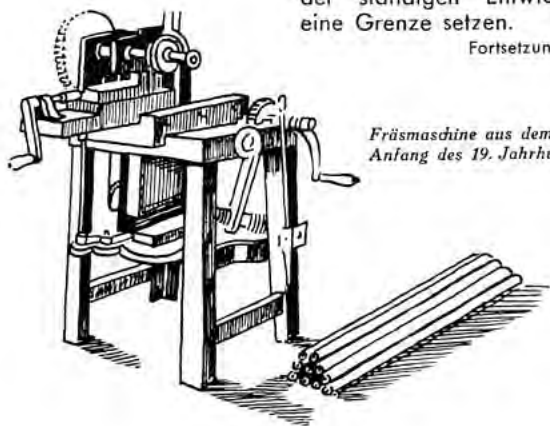
Wagen

Die hauptsächlichste Entwicklung der Massenherstellung zeigt sich selbstverständlich auf dem industriellen Sektor; Drehbänke und Bohrmaschinen waren die Voraussetzung, durch die man zur Massenproduktion übergehen konnte. Im ständigen Entwicklungsprozeß erfand man die Profildrehbank, mit der man Profile, z. B. Schuhleisten, drehen konnte, Zug- und Leitspindeldrehbänke, Revolverdrehbänke und viele andere mehr. Die Weiterentwicklung der Revolverdrehbank führte schließlich zur automatischen Schraubenmaschine.

Im Jahre 1825 konstruierte man in England ein Gerät, das es ermöglichte, Metallflächen abzuheben. Aber nicht nur Metallbearbeitungsmaschinen entwickelte man damals, sondern auch Dampfhämmer, mit deren Hilfe man Metall formen konnte. – Und als erst einmal ein Anfang gemacht

war, konnte niemand mehr der ständigen Entwicklung eine Grenze setzen.

Fortsetzung folgt



Fräsmaschine aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts

Kleine Sprachschule

Die „Kleine Sprachschule“ wird von vielen Lesern der „OPEL-POST“ mit großem Interesse verfolgt. Begreiflicherweise verwenden wir hauptsächlich solche Beispiele, die bei der täglichen Arbeit oft falsch gemacht oder verwechselt werden. Die Unterlagen stützen sich auf neueste Forschungen; sie wurden größtenteils von zuständigen Stellen überprüft. Bei Unklarheiten, Zweifeln oder Wünschen bitten wir die betreffenden Leser sich über die Redaktion direkt an den Verfasser dieser Beiträge zu wenden, der ausschließlich für die Richtigkeit derselben verantwortlich zeichnet.

Heute wollen wir die Wörtchen *was* und *das* behandeln, die häufig vertauscht werden. Das Fürwort *was* bezieht sich auf den ganzen Satz, *das* dagegen nur auf ein Einzelding.

Ich sage also: *das* Geld, *das* er erhielt – *das* Buch, *das* ihm gefiel – *das* Schwere, *das* ihn traf – *das* Traurige, *das* beide erfuhren. In diesen Beispielen bezieht sich *das* immer auf ein Einzelding. Ich schreibe aber: *der* Junge hat sich sehr gebessert, *was* mich sehr freut. – *Der* Erwachsene kann logisch denken, *was* *das* kleine Kind noch nicht vermag. – *Mein* Bruder hat sich ein Haus gekauft, *was* mir sehr gefällt! – *Im* letzten Beispiel könnte man für *was* allerdings auch *das* einsetzen, wenn man *das* Haus (*Einzelding*) meint, *das* gefällt. Wenn man aber über die Handlungsweise des Bruders erfreut ist, *sich was* also auf den Inhalt des ganzen Satzes bezieht, ist in diesem Fall nur *was* gerechtfertigt. – *Das* Wort *was* folgt auch auf die allgemeinen Für- und Zahlwörter, z. B.: *das*, *was* er versprochen hatte – *etwas*, *was* ihn erfreute – *dasselbe*, *was* andere taten, *manches*, *was* er nicht verstand – *das* wenige, *was* ihm blieb – *der* Mensch wünscht *viele*, *was* er nicht erreichen kann.

Weiterhin wollen wir heute die Wörter mit *dem* oder *womit* zur Sprache bringen.

Bei der Beziehung auf Personen gebraucht man immer nur mit *dem* (zu *dem*, von *dem*, bei *dem* usw.); bei der Beziehung auf Sachen darf man jedoch auch *womit* (*wovon*, *woran*) sagen. Ich schreibe also:

1. *Der* Kollege, mit *dem* ich fuhr, wohnt in Königsberg.
2. *Das* Auto, *womit* wir fuhren, gehörte ihm.

Im zweiten Satz kann ich auch mit *dem* sagen. Andere Beispiele: *Das* sind die schlechtesten Früchte nicht, *woran* die Wespen nagen. Es waren nur wenige Menschen, an denen (nicht: *woran*) wir Freude hatten. – Nur die Gesinnung, *womit* der Mensch handelt, macht auf Erden alles klein oder groß. J. J. H.

In Fortsetzung unserer Leitartikelserie, in der wir Probleme behandeln, die hauptsächlich unsere betriebliche Sphäre berühren, beschäftigen wir uns heute mit dem Begriff „Betriebsklima“. Wir sind uns dabei bewußt, daß dieser Artikel nur der Versuch einer Klärung sein kann; denn wer könnte ein Problem auf einer Seite erschöpfend behandeln, das wegen seiner Bedeutung Anlaß zu ausführlichen soziologischen Studien gibt.

Betriebsklima – was versteht man unter dem viel diskutierten Wort? Der Laie, der Außenstehende würde vielleicht antworten: „Die gute Be- und Entlüftung der Fabrikhallen, saubere, helle Arbeitsplätze, die im Winter nicht zu kalt, im Sommer nicht zu heiß sein sollten.“ Nun, das ist hier natürlich nicht gemeint; des Wortes eigentlicher Sinn muß auf der psychologischen Ebene gesucht werden. Das Betriebsklima ist nicht immer klar erkennbar und greifbar, doch stellt es etwas Konstantes, eine Realität dar, mit der man rechnen muß. Genau wie das Klima in der Natur ist das Betriebsklima Schwankungen ausgesetzt, es kann kalt, warm, gemäßigt, frostig usw. sein. Daß es möglichst gut, gesund und erträglich ist, hängt von mancherlei Faktoren ab.

Große Bedeutung legt man gewöhnlich der Sicherheit des Arbeitsplatzes, der Altersversorgung, der Möglichkeit des Vorwärtkommens und guten sozialen Einrichtungen bei. Ebenso erwähnt man im Zusammenhang mit dem Begriff Betriebsklima den möglichst hohen, vor allem aber gerechten Lohn. Man vergißt gewöhnlich weitere Faktoren: die außen- und innenpolitische Situation und ihre Auswirkung auf die Stimmung des einzelnen, die Folgen unsachlicher, politischer Propaganda, den ungünstigen Einfluß chronischer Nörgler, Querulanten und Besserwisser. Nun, all diese und ähnliche Faktoren müssen bei der Beurteilung des Betriebsklimas berücksichtigt werden, ihr Einfluß ist aber nicht allein entscheidend. Das gute bzw. schlechte Betriebsklima hängt hauptsächlich vom Verhältnis des Vorgesetzten zum Mitarbeiter und umgekehrt ab! Lassen Sie uns, um diese Feststellung näher zu erläutern, ein außerbetriebliches Beispiel erwähnen:

„Für diesen oder jenen könnte ich durchs Feuer gehen“, heißt eine allgemein bekannte Redensart. Wer Soldat war, weiß um ihren Ursprung. Unsere und die letzte Generation waren in zwei Kriegen gezwungen, den grauen Rock zu tragen. Auf dem Kasernenhof oder im Felde hatte der junge Bürger gewöhnlich seine ersten „Erlebnisse“ mit Vorgesetzten. Wer trotz Tressen und Streifen „Mensch“ blieb, wer bei keiner Gelegenheit vergaß, daß auch er einmal klein angefangen hatte, wurde niemals im Stich gelassen. In Einheiten mit solchen Vorgesetzten war das „Klima“ gut, mochten auch die äußeren Umstände nicht immer den Wünschen der einzelnen entsprechen. Die Parallele dieses Beispiels auf dem zivilen Sektor zu finden, ist nicht schwer. Auch hier spielen die menschlichen Beziehungen, vor allem diejenigen zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern, die entscheidendste Rolle, den Alltag, die Arbeit erträglich zu gestalten. Auch bei uns im Werk entscheiden sie auf die Dauer, ob die Dinge laufen, ob alles reibungslos klappt, oder ob sich Spannungen bemerkbar machen, die eines Tages zu einer Lösung führen müssen, weil es sich gerade im Falle des Betriebsklimas um Naturgesetzmäßigkeiten handelt, die nicht unberücksichtigt bleiben können.

Das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern und umgekehrt, von dem, wie wir bereits sagten, hauptsächlich das gute oder schlechte Betriebsklima abhängt und von

diesem wiederum sehr viele andere Dinge, ist in den meisten Fällen eine Erziehungsfrage. Unter diesem Gesichtspunkt sind u. a. die Bestrebungen unserer „Betriebskunde für leitende Angestellte“ zu verstehen. Doch gilt auch hier wie für so vieles im Leben: wer es nicht fühlt, der wird es nie erlernen!

In der Januar-Nummer dieser Zeitschrift schrieben wir in einem Leitartikel, daß der plötzliche, viel zu rasche Schritt handwerklicher Kleinbetriebe ins Maschinenzeitalter die menschliche Gesellschaft unbewußt und ungewollt in einen Zustand schwerer sozialer Spannungen versetzte. Der persönliche Kontakt des Betriebsleiters zum einzelnen Mitarbeiter ging als Folge mehr und mehr verloren, erstickte in vielen Neuerungen, unzähligen Mehrarbeiten und Sorgen. Wenn man seit dieser Zeit den „Chef“ nicht mehr so häufig in den Fabrikhallen sieht, um sich an Ort und Stelle von den Problemen zu überzeugen, muß man diesem Negativum gegenüber Verständnis aufbringen. An seiner Stelle sollten aber die zur erweiterten Geschäftsleitung zählenden Abteilungsleiter, Meister und anderen Vorgesetzten den wichtigen Kontakt mit den Menschen an der Werkbank und in den Büros aufrecht erhalten – und nicht nur im produktionstechnischen, sondern vor allem im menschlichen Sinne!

Vielfach wird das Betriebsklima durch Erscheinungen getrübt, die jeder von uns in seinem Arbeitsbereich täglich feststellen muß: die Überempfindlichkeit einzelner, die rauhe Schale (oft hinter einem guten Kern) anderer können neben Neid, Mißgunst und Rechthaberei zu Spannungen führen. Gefährlich wird es, wenn diese Schwächen ausarten: in ständige Stiche, Nichtbeachtung, Zurücksetzung und Mißtrauen. Unverzeihlich erscheint es aber, wenn die vielen positiven Kräfte, die, nicht immer klar zutage tretend, oft im einfachen Menschen schlummern, leichtfertig übersehen oder aus Konkurrenzangst „tot geschwiegen“ werden.

Der Techniker, der bei der Begutachtung eines Verbesserungsvorschlages dem Einsender gegenüber „selbstherrliche“, oftmals auch „hämische“ Bemerkungen verlauten läßt –

der Betriebsleiter, der wegen eines Verbesserungsvorschlages in seiner Abteilung den Meistern unberechtigte Vorwürfe macht, nicht selbst auf diese „einfache Sache“ gekommen zu sein, und in ihnen dadurch unbewußt eine negative Einstellung den Einsendern von Verbesserungsvorschlägen gegenüber erzeugt –
der Abteilungsleiter, der die primitivsten Forderungen neuzeitlicher Menschenführung nicht beachtet und seine Grenzen nicht erkennt –

der Angestellte, der – seines schräggestellten Schreibtisches wegen vielleicht – vergißt, daß auch er nur ein Rad unter vielen ist –

der Arbeiter, der sich nicht an die Betriebsordnung halten kann, der hemmungslos kritisiert, ohne sich die Mühe zu machen, zuerst über die Probleme nachzudenken –

der Funktionär, der seine private politische Tätigkeit auch im Werk auszuüben versucht und damit oftmals den betrieblichen Frieden stört usw., usw. . . .

sie alle tragen auf die Dauer gesehen zur Verschlechterung des Betriebsklimas bei.

Die Zeiten sind nicht dazu angetan, das Betriebsklima immer gleichmäßig temperiert zu halten. Mit etwas Mühe und viel gutem Willen aller sollte es jedoch möglich sein, daß der Zeiger der Skala niemals die äußerste Grenze erreicht! – m –



Linkes Bild: Kürzlich zeigten wir Ihnen auf einem Bild der Werksnachrichtenseite den ersten Spatenstich für das neue Preßwerk am Portal 20. Inzwischen sind die Ausschachtungsarbeiten soweit fortgeschritten, daß mit den eigentlichen Bauarbeiten des Gebäudekomplexes begonnen werden konnte. — Rechtes Bild: Bei der Fahrt unseres Werksorchesters nach Schweinfurt wurde eine Rast in Würzburg mit einem Standkonzert im Residenzgarten verbunden, der wegen seiner guten Akustik bekannt ist. Das Konzert war durch die örtliche Presse angekündigt, und viele Würzburger, die der Einladung gefolgt waren, promenierten während des Konzertes auf den sonnendurchfluteten Wegen des Parkes.

BETRIEBSVERSAMMLUNG

Als die letzte Betriebsversammlung stattfand, war die April-Nummer der OPEL-POST gerade in der Druckerei, so daß wir erst heute auf vielfachen Wunsch derjenigen, die nicht an ihr teilnehmen konnten, von ihrem Verlauf einen kurzen Bericht geben können.

Betriebsratsvorsitzender Becker befaßte sich in seinem Referat u. a. ausführlich mit dem Kohlen- und Materialmangel — der zu Kurzarbeit des Betriebes führte — und den durch die Kurzarbeit aufgetretenen Problemen und Härten. Die Preissenkung unserer Produkte wäre von größerer Bedeutung als dies der eine oder andere Mitarbeiter glauben würde. „Eine Kette von Voraussetzungen muß vorhanden sein, um unsere Beschäftigung zu sichern. Fehlt auch nur ein Glied in dieser Kette, dann bedeutet dies für uns Einkommensminderung und Unsicherheit.“

Die letzten Lohnverhandlungen hätten DM 25.— Lohnerhöhungen zur Folge gehabt, die aber nicht einmal ausreichen, um bei gleichbleibender Lebenshaltung den Mehrkostenaufwand für die fortwährenden Preiserhöhungen zu bestreiten. Daß Lohnerhöhungen nicht immer Preissteigerungen zur Folge haben müssen, hätten wir bei uns im Werk gesehen: „Wir konnten Löhne und Gehälter aufbessern und die Preise senken. Eine Tatsache, die von solider Rentabilität zeugt und sich hoffentlich noch wiederholt!“ Wenn in einem Zeitraum von 12 Monaten dreimal Lohnforderungen gestellt werden mußten, dann sind dies Notwehrmaßnahmen der Arbeiterschaft. Man könne nicht jede Preiserhöhung mit Korea erklären!

Weiterhin sprach Herr Becker vom betrieblichen Akkordwesen, das jetzt von Prof. Dr. Stromberger (Vorsitzender des Refa-Ausschusses in Darmstadt) untersucht wurde. Das vorliegende Gutachten würde vom Betriebsrat dazu benutzt, um die noch bestehenden Lücken im Akkordsystem zu schließen. „Unser Bestreben auf diesem Gebiet ist aber nicht nur auf Gruppenstand, Prozente und Geld gerichtet, sondern auch auf Arbeitsbedingungen, die es dem Arbeiter gestatten, älter als 40 Jahre zu werden.“

Mit scharfen Worten kritisierte Herr Becker die Elemente in unseren Reihen, die das Bestreben, saubere, hygienische Arbeitsverhältnisse zu schaffen, sabotieren. Eine lange Liste vieler gestohlener Gegenstände, vor allem aus den Abortanlagen — von Scharnieren, Schrauben und Haltern bis zu Rohren, Ventilen und Hähnen — läge dem Betriebsrat vor.

Zum Schluß kam der Betriebsratsvorsitzende auf das „Betriebsklima“ zu sprechen, das sich in der letzten Zeit verschlechtert hätte, und stellte dazu u. a. fest: „Wir sind nicht überheblich und nehmen uns nichts heraus. Wir wollen auch nicht quer schießen, sondern wir wollen als Arbeiterschaft respektiert werden und wollen Verständnis für unsere berechtigten Bestrebungen!“

Anschließend hielt Gewerkschaftssekretär Schneider ein Referat über die augenblickliche wirtschaftspolitische Situation und die Stellung der Gewerkschaften zu den derzeitigen Erscheinungen auf dem wirtschaftlichen Sektor.

Der Vertreter des Jugendausschusses, Reitz, forderte in der Diskussion, daß Opel im Verhältnis zu seiner Größe mehr Lehrstellen frei machen sollte, um mitzuhelfen, die zum Teil auf der Straße herumlungenden jungen Menschen geordneten Verhältnissen zuzuführen. Wenn auch nicht alle Lehrlinge später fest eingestellt werden könnten, so helfe man doch vielen von ihnen mit einer Lehrstelle, ein Fundament fürs Leben aufzubauen. Auf die unorganisierten Mitarbeiter zu sprechen kommend, erwähnte Reitz besonders die Angestellten, von denen nur wenige auf der Betriebsversammlung anzutreffen wären.

Kollege Kießling unterzog die Wirtschaftspolitik der Regierung, vor allem die ständigen Preiserhöhungen, einer äußerst scharfen Kritik. Er kritisierte weiterhin die ungenügenden Wohnverhältnisse mancher Arbeiter und erwähnte u. a. die Schwierigkeiten des An- und Abtransportes vieler Mitarbeiter von und zur Arbeitsstelle.

Die Unfälle des vergangenen Jahres, Unfallverhüllungsmaßnahmen, das Kriegs- und Werksbeschädigtenproblem sowie die erwünschte tarifliche Gleichstellung mit den Betrieben Frankfurts waren die wichtigsten Diskussionspunkte des Betriebsrates Wenzel.

Drei Resolutionen, die hauptsächlich die Wirtschaftspolitik betrafen, wurden in der Betriebsversammlung verlesen und angenommen. — m —

PRESESTIMMEN

In Fortsetzung unserer Pressestimmen-Auszüge lesen Sie heute die Urteile von 2 Fachblättern über die Opel-Modelle 1951:

... Bei der Vorführung der neuen Opel-Modelle 1951 war besonders die Bekanntgabe einer Nachricht für die anwesenden Fachleute geradezu sensationell, welche lautete: „Die Opel-Personenwagenmodelle 1951 unterliegen nicht mehr den bisherigen Einfahrvorschriften.“ ... Die Opel-Werke haben nun einen entscheidenden Schritt in dieser Hinsicht getan, der schon deswegen näher beleuchtet werden muß, um die Einzelfaktoren kennenzulernen, die zur Problemlösung führten. Erst wenn man alle diese Einzelfaktoren kennt, erfaßt man die Größe der Aufgabe, an die das Werk herantrat. . . . Motor-Rundschau, Frankfurt

... Ein weiteres hochehrwürdiges Moment der Opel-Politik ist, daß trotz der immerhin nicht unbestreitbaren Qualitätsverbesserungen bei sämtlichen Modellen die Preise um 250 bis 350 DM gesenkt wurden. In einer Zeit steigender Preistendenzen beweist dies das Vertrauen des Werkes in die wirtschaftliche Zukunft Westdeutschlands, aber auch in die eigene Leistungsfähigkeit. Man kann gar nicht genug anerkennen, daß mit dieser tatsächlichen Überraschung — man hätte sich über eine Preiserhöhung gar nicht gewundert! — ein beruhigendes Element in die allgemeine Teuerungspsychose der letzten Zeit gebracht worden ist. . . . Das Auto, Stuttgart

Über die von der Fachwelt stark beachtete Neuerung unserer 1951er Modelle, die wegfällende Einfahrvorschrift, berichteten wir Ihnen in der letzten Ausgabe der OPEL-POST. — Auf unseren unten gezeigten Bildern sehen Sie den im Motorenbau befindlichen Motorenöllagerbehälter mit 40000 l Inhalt. Weiter sehen Sie die Ölspülanlage der Motoreinlaufstation mit einem Schmutzbehälter von 36000 l Inhalt sowie Zentrifugen, Magnetfilter usw. Auch diese neue Anlage unseres Werkes dient dem technischen Fortschritt.





BEI UNS zu Haus

Bilder aus den Wohngebieten unserer Werks-
angehörigen

Unsere Bilderserie führt uns heute nach Frankfurt
am Main, über dessen Gründung folgendes
bekannt ist:

Auf der Flucht vor den Sachsen erreichte das Heer
Karls des Großen den Main. Verzweifelt wird ein
Übergang gesucht. Eine Hirschkuh durchwaten plötzlich
mit ihrem Jungen den Fluß — im letzten Augenblick
zeigt sie den Entmutigten eine Furt, den Weg zum
rettenden Ufer.

An der Frankenfurt entsteht Frankfurt — zuerst als
kleine fränkische Siedlung. Im Mittelalter wählt und
krönt man auf dem historischen Boden der freien Stadt
des „Heiligen Römischen Reiches“ Kaiser. Deutschlands
größter Dichter, Johann Wolfgang von Goethe, erblickte
in ihren Mauern das Licht der Welt. In „Dichtung und
Wahrheit“ beschreibt er die Jugendzeit in der Vater-
stadt — eine aufschlußreiche Chronik längst vergangener
Tage.

Der letzte Krieg schlug der Stadt — Mittelpunkt
des rhein-mainischen Wirtschaftsgebietes — schwere
Wunden. Inzwischen sind viele Trümmerlücken ge-
schlossen; moderne Geschäftshäuser und der pulsierende
Strom eines nie abreißenden Großstadtverkehrs be-
herrschen heute das Bild der inneren Stadt. Messen und
Ausstellungen — auf eine Jahrhunderte alte
Tradition bauend — führen jährlich Tausende in die
Metropole am Main.

Linkes Bild: Die Justitia des Gerechtigkeitsbrunnens auf
dem Römerberg redt symbolisch Waage und Schwert —
im Hintergrund der Kaiserdom, steinerne Wächter einer
traditionsreichen Vergangenheit, stummer Zeuge einer
in Staub und Trümmern versunkenen Kultur.



Eingang zum Ausstellungs- und Messengelände



An der Hauptwache in Frankfurt