

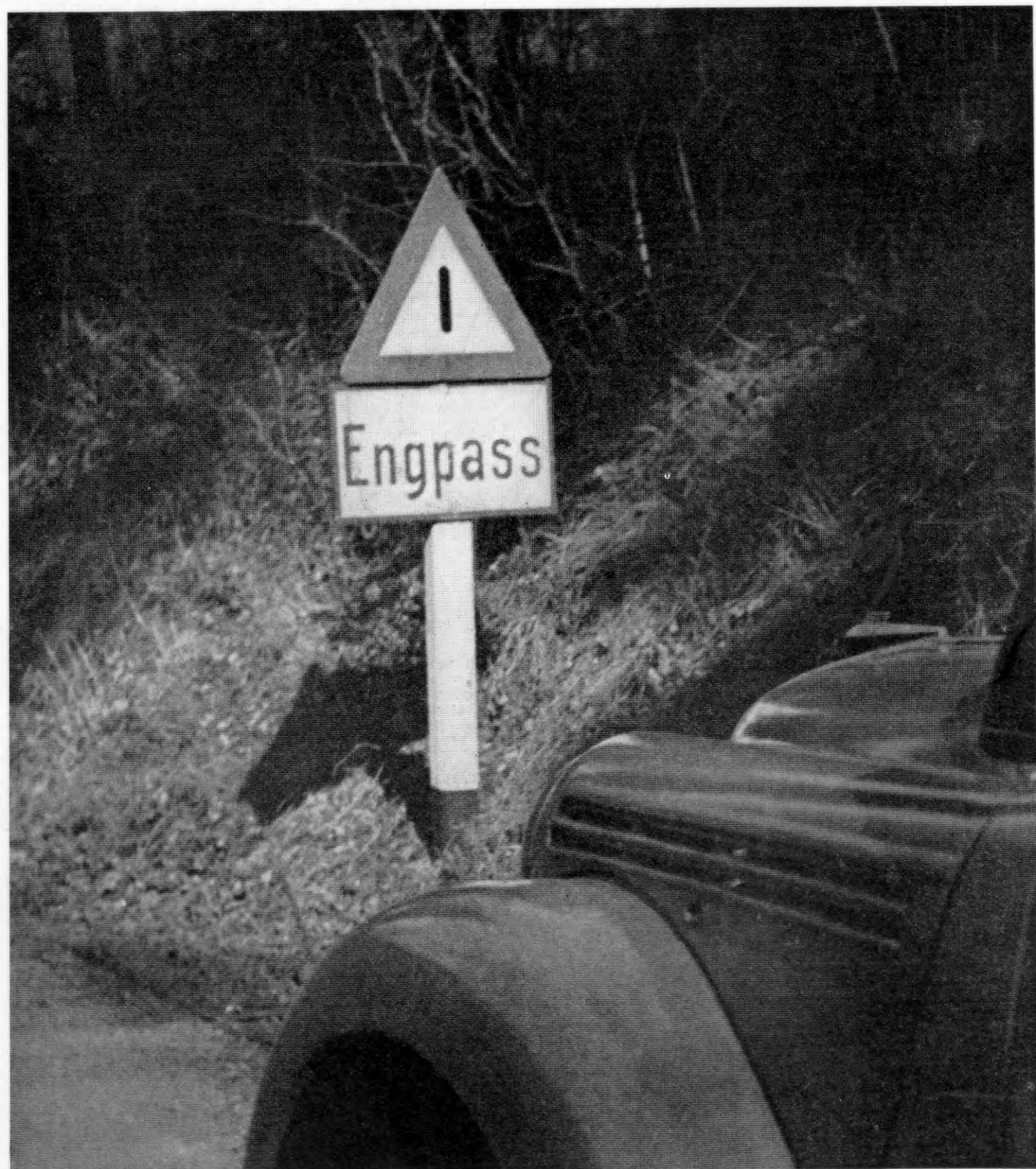
OPEL POST

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



JAHRGANG 1

Nr. 5





Unser Porträt

Herr **J. J. Wallbillich** ist seit November 1948 Werksleiter der Adam Opel Aktiengesellschaft. Für die älteren Mitarbeiter des Werkes ist Herr Wallbillich kein Unbekannter mehr, da er schon von 1935 - 1939 als Leiter des Presswerkes und des Schnittbaues bei der Adam Opel Aktiengesellschaft tätig war. Herrn Wallbillich's Tätigkeit bei General Motors begann im Jahre 1921. Damals wurde er als stellvertretender Betriebsleiter der Betriebsabteilungen Preßwerk, Getriebe- und Hinterachsenbau der Cadillac Motor Car. Division eingesetzt. Die Leitung des Werkzeug- und Schnittbaues der Fisher Body Corporation in Detroit übernahm er 1923.

Nach seiner Rückkehr aus Deutschland im Jahre 1938 hatte Herr Wallbillich verschiedene leitende Stellen innerhalb der Overseas Operation inne, bis er als stellvertretender Generalwerksleiter der Fisher Body Betriebe eingesetzt wurde. Im Jahre 1945 erfolgte seine Beförderung zum Generalwerksleiter. Man übertrug Herrn Wallbillich damit die Leitung von zehn Herstellerwerken.

Als 1948 General Motors wieder die Leitung der Adam Opel Aktiengesellschaft übernahm, war es notwendig, als Werksleiter einen Mann einzusetzen, der es verstehen würde, die neuesten amerikanischen Erfahrungen auf dem Gebiete des Automobilbaues auf die deutschen Nachkriegsverhältnisse zu übertragen; eine schwierige Aufgabe, die nur von einem Manne der Praxis, wie er von Herrn Wallbillich verkörpert wird, gelöst werden konnte.



Auch Herr **Karl Eberlein**, der Produktionsleiter unseres Werkes, kommt von der Praxis her. Im Jahre 1906 trat Herr Eberlein bei Opel als Schlosser in die Abteilung Werkzeugbau ein. Von 1909 bis 1910 hatte er in der sogenannten Probierstation Gelegenheit alle damaligen Wagenmodelle kennenzulernen. Nach einer 3-jährigen Tätigkeit in der Versuchstation wurde Herr Eberlein dann 1913 Montagemeister und damit wurde ihm der gesamte Bau von Automobil- und Flugmotoren übertragen.

Von 1919 an als Obermeister tätig, hatte Herr Eberlein nach der Übernahme des Werkes durch General Motors 1929 Gelegenheit, nach Amerika zu gehen, um in den einzelnen G. M.-Betrieben die rationellen Arbeitsmethoden kennenzulernen. 1933 ein zweites Mal in USA zum Kennenlernen der Fabrikation von Vergasern und Instrumenten wurde Herr Eberlein nach Anlaufen der eben genannten Fertigung in unserem Werk Betriebsleiter über den Motorenbau, Kühlerbau und die Vergaser- und Instrumentenabteilung, Verdeckabteilung sowie die galvan. Anlage. Von 1938 als Hauptbetriebsleiter eingesetzt, fand am 1. 11. 1945 die Beförderung zum Produktionsleiter des Werkes statt. Damit wurde Herrn Eberlein die Verantwortung über die gesamte Produktion der Adam Opel Aktiengesellschaft übertragen.

Nach 6-jährigem USA-Aufenthalt kehrte Herr **Christian Schenk** 1930 nach Deutschland zurück und war bis 1932 deutsch-englischer Übersetzer in der Kundendienst-Technischen Abteilung. Von 1932 bis 1933 stellvertretender Leiter dieser Abteilung, wurde Herr Schenk 1933 zu ihrem Leiter ernannt. Im Jahre 1936 kam er als Leiter der Inspektion zum Werk Brandenburg. Seit 1937 war Herr Schenk dann im Werk Rüsselsheim als Leiter der Inspektion eingesetzt; eine Position, die er auch heute noch inne hat.



Dr. Hans Faensen leitet seit 1945 die Freigabenzentrale und Standardabteilung.

Er mußte sich, weil sein Vater früh verstarb, einen Teil seines Studiums in 3-jähriger Tätigkeit als Dreher und Werkzeugmacher selbst verdienen und wurde später Diplomingenieur (Maschinenbau) und Dr. rer. pol. (Wirtschaftswissenschaft).

Seine Berufspraxis führte ihn als Prüfungsleiter zur Treuhandgesellschaft „Koch & Kienzle“ nach Berlin und dann als Referent für Arbeitsvorbereitung zur Generaldirektion der Vereinigten Oberschlesischen Hüttenwerke nach Gleiwitz.

Dr. Faensen wurde auch außerhalb seines Aufgabenbereichs in Fachkreisen bekannt und kam dadurch als Organisationsleiter 1938 nach Linz, wo er die gesamte innerbetriebliche und kaufmännische Organisation für das neue, große Hüttenwerk mit allen Nebenbetrieben aufbaute.

Herr **Heinrich Bärtsch**, Leiter der Hauptabteilung Bauwesen und Energieversorgung und ehrenamtlicher Geschäftsführer der Opel-Wohnbau G. m. b. H., legte nach seiner praktischen Ausbildung im Bauhandwerk die Gesellen- und Meisterprüfung ab und bestand später an der Höheren Bauschule Darmstadt die Reifeprüfung als Architekt und Bauingenieur. Herr Bärtsch ist seit 1920 Mitarbeiter unseres Werkes. Zuerst als Bausachbearbeiter tätig, wurde er 1929, nach Übernahme des Werkes durch General Motors, Assistent und Vertreter des Leiters der Abteilung Fabrikstandhaltung und übernahm 1935 selbst die Leitung dieser Abteilung. In diesen Positionen half Herr Bärtsch das bauliche Gesicht der Opel-Werke formen. Unter anderem wurden unter seiner Leitung das Hochdruckkraftwerk am Main, die Schmiede, die Hafenanlage und das Werk Brandenburg gebaut, weiterhin galt seine Arbeit in großem Maße der Errichtung von Werkswohnungen. Seit 1949 leitet Herr Bärtsch die Hauptabteilung Bauwesen und Energieversorgung.



Herr **E. Lebert**, Leiter der Hauptabteilung Fabrikstandhaltung, feiert in diesem Monat sein 40-jähriges Arbeitsjubiläum bei Opel. Nach seiner Schul- und Lehrzeit besuchte Herr Lebert das Technikum in Aschaffenburg und Bingen. 1909 zuerst als Techniker im Karosseriebau eingesetzt, wurde Herr Lebert 1910 in das Bau- und Betriebsbüro zur Unterstützung des damaligen Chefs versetzt. Nach Vergrößerung dieser Abteilung im Jahre 1917 übertrug man ihm die Bearbeitung des Heizungs- und Rohrleitungsnetzes mit Pumpen- und Kompressoranlagen sowie die Absaugungs- und Belüftungsanlagen und die notwendige Aufstellung der Industrieöfen des Werkes. Im November 1945 übernahm Herr Lebert die Abteilung Fabrikstandhaltung und damit den teilweisen Wiederaufbau des durch Kriegseinwirkung zerstörten Werkes.





(2. Fortsetzung)

Die nächsten Jahre sind naturgemäß Jahre härtesten Ringens. Der große Rahmen war geschaffen, nun galt es auch, ihn mit dem Inhalte zu füllen, der Bestand und Fortentwicklung gewährleisten. Die erste große Schwierigkeit bestand darin, die erforderlichen Arbeitskräfte für die Fabrikation zu gewinnen. Rüsselsheim war damals ein ausgesprochener Landfleck, dessen alteingesessene Bauernbevölkerung zur Fabrikarbeit nicht nur keine Neigung besaß, sondern ihr auch mit Mißtrauen begegnete. An Zuzug aus den umliegenden Städten wie Mainz oder Frankfurt war mangels guter Verkehrsverbindungen zunächst nicht zu denken. So mußte sich Adam Opel einen Stamm guter Arbeiter heranziehen und ansässig machen.

1870 errang Adam Opel seinen ersten Preis auf einer Ausstellung in Darmstadt. Rasch folgten weitere Prämierungen, u. a. im Jahre 1873 Medaille und Preisdiplom auf der Großen Wiener Internationalen Ausstellung. Die Opel-Nähmaschinen, die stets mit Verbesserungen und Neuerungen auf den Markt kamen und jeweils den Stand höchsten technischen Fortschritts zeigten, begannen die Augen aller Welt auf sich zu ziehen.

Den Erfolg bewies der Absatz. Nicht nur in Deutschland werden die Opel-Nähmaschinen in Mengen begehrt, sie zogen fast in gleicher Anzahl über die Grenzen bis zu den fernen Ländern Indiens und Südamerikas.

Die Errichtung neuer Anlagen, neuer Bauten, die Aufnahme neuer Arbeiterscharen war die zwangsläufige Folge. Adam Opel allerdings sorgte dafür, daß die gegenseitig sich bedingenden Entwicklungen auf dem finanziellen wie industriellen Gebiet nicht abrisen. Was auf dem einen gewonnen wurde, ward dem anderen zu Gute gebracht; der Verdienst aus dem Absatz geht immer wieder ins Werk zur Verbesserung und Vergrößerung, das dadurch in die Lage kommt, bessere und preiswertere Waren bei gleichzeitiger Steigerung der Fabrikation zu liefern. Es sind völlig moderne Ideen, die Adam Opel bestimmen, die durch das Werk gewonnenen Früchte dem Auf- und Ausbau des Betriebes zuzuleiten. Mit dem Bestreben, durch verbesserte Werkseinrichtungen die Waren qualitativ zu erhöhen und die Preise zu senken, sich am einzelnen Objekt nur mit geringem Nutzen zu begnügen, diesen Nutzen aber durch die Quantität der Leistungen wett zu machen oder zu steigern, offenbart sich Adam Opel sogar als ein ungehört früher Vorkämpfer wirtschaftlicher Tendenzen, wie sie eigentlich erst heute allgemein gültig sind.

Adam Opel war jedoch auch über die geschäftlichen Erfolge hinaus ein unschätzbare Geschenk zuteil geworden. Im Jahre 1868 hatte er Sophie Marie Scheller, die Tochter eines Hotelbesitzers in Homburg, geheiratet. Dieser Ehe entsprossen fünf Söhne. Das Familienleben im Privathause Adam Opels, bestimmt von dem Bestreben gegenseitiger Vorbildlichkeit, ist nicht fortzudenken aus dem Leben der Rüsselsheimer Werksgemeinschaft,



Sophie Opel

die im Grunde ebenfalls nichts anderes als eine große Familie war. Sophie Opel ist ihrem Gatten nicht nur eine überall helfende Kameradin, den Söhnen eine ideale Mutter, sie kümmert sich auch um das Wohl und Wehe der Mitarbeiter und Angehörigen des Werkes, deren Namen sie kennt, obwohl ihre Zahl von Jahr zu Jahr steigt. Mit dem Lebenswerk ihres Mannes aufs engste verknüpft, weiß diese seltene Frau Familienleben und Wirken ihres Gatten zu einer fruchtbaren Einheit zu verbinden und zwar mit Hilfe einer echten Weiblichkeit und Mütterlichkeit, die mit einer ebenso ungewöhnlichen Erkenntnisfähigkeit realer Dinge wie ungewöhnlichen Energien begabt war.

Unser Interview



Als uns kürzlich ein noch verhältnismäßig jung aussehender Mann besuchte, mußten wir uns zunächst einmal „setzen“, als er sich vorstellte: **Peter Schleidt** aus dem Schnittbau, 50-jähriger Arbeitsjubilär. Nun, wer mit fast 65 Jahren nach einer 50-jährigen arbeitsreichen Tätigkeit in unserem Werk noch einen so jugendlichen Eindruck macht wie Peter Schleidt, muß ein großer Lebenskünstler sein, um den Nöten und Sorgen unserer Zeit auf seine Art zu begegnen. Ist es da ein Wunder, wenn wir erfuhren, daß Peter Schleidt im vergangenen Jahr noch einmal geheiratet hat. Peter Schleidt, einer unserer Ältesten von wirklich echtem Schrot und Korn, erfreut sich im ganzen Werk, vor allem aber im Schnittbau, wo er seit 1931 beschäftigt ist, großer Beliebtheit. Im Jahre 1899 trat der Jubilar in unser Werk ein und war erst in der Fahrradproduktion und dann im Motorenbau beschäftigt. Wir wünschen Peter Schleidt alles Gute für die Zukunft.



* * *

Obermeister Josef Schureck ist seit 1909 Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft und seit dieser Zeit im Karosseriebau beschäftigt. Der heute 63-jährige Obermeister erlernte in seiner Heimat das Sattler-Handwerk. Über Breslau, Berlin und Hannover führten ihn dann seine Wanderjahre ins Hessische, wo er in Rüsselsheim eine zweite Heimat fand. Der Jubilar, der im Oktober auf 40 Jahre treue Dienste in unserem Werk zurückblickte, bewohnt mit Frau und zwei Töchtern ein Opel-Siedlungshäuschen in Rüsselsheim. Neben der Arbeit in seinem Garten, beschäftigt er sich



in seiner Freizeit hauptsächlich mit Geschichtsliteratur. Er erzählte uns viel Interessantes, was er alles aus seinen Büchern „herausliest“. Wir beglückwünschen Josef Schureck zu seinem Ehrentag auf das allerherzlichste.

* * *

Im Jahre 1909 war **Wilhelm Fleck** zunächst als Schlosser bei Opel tätig. Später wechselte dann der heute 56-jährige Jubilar seinen Arbeitsplatz. Er kam zur Lohnbuchhaltung. Nach dem ersten Weltkrieg wurde er sofort wieder vom Werk übernommen, war 2 Jahre in der Reklamationsabteilung und dann, seit 1920 bis heute als technischer Informator in der Betriebsbuchhaltung tätig. Wilhelm Fleck ist Bischofsheimer. Abends, wenn er nach Hause kommt, hat er alle Hände voll zu tun, um seinen Garten auf den er besonders stolz ist, und sein Haus in Ordnung zu halten. Auch unserem Freund Fleck sprechen wir zu seinem Ehrentag recht herzliche Glückwünsche aus.



Und noch ein 40-jähriger Arbeitsjubilär besuchte uns auf der Redaktion: **Wilhelm Roth**, 57 Jahre, Obermeister im Karosseriebau. Wilhelm Roth ist „Meenzer“. Viermal wurde er dort ausgebombt, aber irgendwie ist es immer wieder weitergegangen, sagte er uns. Seine zwei Söhne sind ebenfalls im Werk beschäftigt. Obermeister Roth war bis 1930 in der Fahrradproduktion tätig und danach bis heute im Karosseriebau. Wir wünschen dem Jubilar bei seiner nächsten Kur, der er sich wegen eines Asthmaleidens unterziehen muß, guten Erfolg. Wilhelm Roth, den wir ebenfalls herzlich beglückwünschen, wird nämlich noch im Werk gebraucht.

* * *



Und zum Schluß gilt es, noch ein besonderes Jubiläum, das im vergangenen Monat gefeiert wurde, zu erwähnen: das 25-jährige Arbeitsjubiläum von Frau **Margarete Feutner**, Sachbearbeiterin in der Personalabteilung I. Es ist etwas Besonderes, wenn eine Frau auf eine so lange Dienstzeit zurückblicken kann und deshalb freuen wir uns über die ihr zuteil gewordenen Ehrungen und sprechen auch unsererseits noch einmal unserer treuen Kollegin die besten Wünsche für die Zukunft aus. Frau Gretel Feutner ist Mutter einer 9-jährigen Tochter, auf die die Oma aufpaßt, wenn Mama und Papa mit dem Treiber Omnibus ins Werk fahren.



Und zum Schluß gilt es, noch ein besonderes Jubiläum, das im vergangenen Monat gefeiert wurde, zu erwähnen: das 25-jährige Arbeitsjubiläum von Frau **Margarete Feutner**, Sachbearbeiterin in der Personalabteilung I. Es ist etwas Besonderes, wenn eine Frau auf eine so lange Dienstzeit zurückblicken kann und deshalb freuen wir uns über die ihr zuteil gewordenen Ehrungen und sprechen auch unsererseits noch einmal unserer treuen Kollegin die besten Wünsche für die Zukunft aus. Frau Gretel Feutner ist Mutter einer 9-jährigen Tochter, auf die die Oma aufpaßt, wenn Mama und Papa mit dem Treiber Omnibus ins Werk fahren.



General Motors-Verwaltungs-Gebäude in Detroit, U. S. A.

Wieso General Motors?

Über die General Motors und ihre Beziehungen zu unserem Werk kursiert, oft wider besseres Wissen verbreitet, manches Gerücht und auch manches Schlagwort erhärtet zum Schlusse einer kühnen Behauptung das Gesagte. Da die Gründe der Übernahme des Werkes durch General Motors im Jahre 1929 den vielen neu eingetretenen Werksangehörigen unbekannt sind, haben wir uns auf Grund zahlreicher Bitten entschlossen, deshalb einmal über die Vorgänge des Jahres 1929 zu berichten. Unser Mitarbeiter E. Koch, der auf Grund eingehender Studien über die Verhältnisse bei General Motors gut unterrichtet ist, wird uns als Beginn einer Artikelserie über General Motors zunächst die Frage beantworten: „Wieso – General Motors?“

* * *

Vor einigen Tagen, als ich nach Feierabend im Zug saß, um nach Wiesbaden zu fahren, tauchte unter den mitfahrenden Werksangehörigen die Frage auf, wieso damals das Opelwerk von der General Motors Corporation, U. S. A., übernommen werden konnte und wer überhaupt die General Motors Corporation sei. Diese Fragen führten zu einer lebhaften Unterhaltung, und es wurden vernünftige, meist aber unvernünftige Behauptungen aufgestellt. Aus dieser Unterhaltung konnte ich nach meinem Wissen der Dinge feststellen, daß die meisten Behauptungen grundfalsch waren und meist jeder Tatsache entbehren. Ich bin der Meinung, daß es

gerade in dieser Sache an der Zeit ist, unsere Belegschaft über die General Motors Corporation aufzuklären. Man muß sich doch schließlich – ob Arbeiter oder Angestellter – dafür interessieren, wer oder was der Arbeitgeber ist. Ich, für meinen Teil möchte jedenfalls wissen, ob mein Arbeitgeber in der Lage ist, mir auf lange Jahre hinaus Arbeit zu geben oder ob meine Arbeit nur von kurzer Dauer sein wird, und ob vor allem mein Arbeitgeber seinen Betrieb vergrößert und weiter entwickelt und ich dadurch Gelegenheit habe, vorwärtszukommen? Auf diese Fragen werde ich im einzelnen noch später zurückkommen.

Zunächst aber die Beantwortung der Frage: Wie kam es dazu, daß das Opel-Werk von der General Motors Corporation, U. S. A., übernommen wurde?

Eine klare Beantwortung dieser Frage gibt Heinrich Hauser, der Schriftsteller vieler Bücher über unser Werk. Wir haben uns wegen der klaren und für jeden verständlichen Formulierungen Hausers entschlossen, ihn zu zitieren:

»Auch Opel hatte von 1926, dem Bedarf folgend, wieder mittelstarke und starke Wagen gebaut, aber anders als bei den meisten Fabriken geschah diese Fabrikationserweiterung aus eigener Kraft. Das Werk hatte seine Preise gesenkt und abermals gesenkt und zwar jedesmal so, daß ein Gewinn ohne neue Produktionssteigerung nicht möglich war. Bis auf den letzten Pfennig waren alle Einnahmen in die Fabrik geflossen: neue Hallen, vergrößerte Maschinenparks und einen riesigen Verlade-Bahnhof hatte man gebaut.

Die letzten Reserven ihres Privatvermögens hatten die Brüder Opel eingesetzt. Alles war auf die Zukunft eingestellt, auf die Motorisierung Deutschlands, auf die Motorisierung der Welt. Viele tausend Opelwagen liefen wieder in Europa und in Übersee, die Marke Opel stellte 30,8% des gesamten deutschen Automobil-Exports. Weltgeltung und Weltstellung des Werkes schienen zurückerobert. Da warf 1929 die Weltwirtschaftskrise ihre Schatten voraus. In Rüsselsheim sah man sie kommen und erkannte, daß es um die Entscheidung ging: entweder dem Finanzkapital sich zu verschreiben und damit das Werk jenem Gelddenken auszuliefern, dem der alte Adam Opel einmal an den Rand geschrieben hatte: „Ich bin dazu nicht geneigt“, oder mit einer größeren produktiven Kraft, dem Geist des Werkes innerlich verwandt, sich zu verbinden, um weiter den Weg des Fortschritts zu gehen mit dem Ziel der Motorisierung Deutschlands.

Die Grenzen ihrer eigenen Kraft erkennend, ergreifen die Brüder Wilhelm und Fritz die Hand, die sich über den Ozean hin ihnen entgegenstreckt. General Motors, der größte Automobilkonzern der Welt, ist bereit, seine Montagewerkstätten in Deutschland aufzugeben – in der Erkenntnis, daß deutsche Wagen mit deutschen Konstruktionsgedanken für den europäischen Markt geeigneter sind als die amerikanischen. General Motors hat seit Monaten mit den erfolgreichsten Firmen verhandelt, in England, Frankreich und Italien. Aber General Motors, diesem Konzern von (damals) sieben Milliarden Mark Kapital und von zwei Millionen Wagen (damaliger) Jahresproduktion ist Opel als das Werk erschienen, das am ehesten den kleinen Wagen schaffen kann, den das verarmte Europa braucht und den man als Abrundung des eigenen gewaltigen Fabrikationsprogramms in Europa bauen will. Nach einem kühnen und schweren Entschluss gehen die Aktien des Opel-Familienunternehmens an General Motors über.

Auf dem Opel-Händlerstag vom Oktober 1929 spricht Alfred P. Sloan, damaliger Präsident und jetziger Vorsitzender des Aufsichtsrats der General Motors Corporation:

„Unser Bestreben geht durchaus dahin, die Firma Opel zu allen Zeiten als eine deutsche Einrichtung zu erhalten. Damit meine ich, daß unsere Arbeiter und Beamten Deutsche sein werden. Wenn wir nach Ablauf von 5 Jahren über 200000 Automobile im Jahre fabrizieren, werden wir mehr deutsche Arbeiter beschäftigen, mehr deutsches Material verwenden und größere deutsche Werksanlagen benötigen als jemals zuvor. Opel wird also berufen sein, eine noch wichtigere Rolle in der deutschen Industrie zu spielen.“

Unerschüttert von Banken Krisen, Valutanöten und schwarzen Freitagen der Börse, gestützt von der stärksten Weltmacht, die es im Automobilbau gibt, kann das Opelwerk nun durch die nächsten schweren Jahre gehen.»

* * *

Bis hierher der Bericht unseres E.-K.-Mitarbeiters über das Thema: „Opel und General Motors.“ Wir sind der Meinung, daß diese objektive Darstellung Klärung schaffen wird.

Gerüchte, Schlagworte und Verdrehung der Tatsachen, Teile jener Grundübel, deren Auswirkungen wir doch zur Genüge kennenlernten, tun dies jedenfalls nicht. Sachlichkeit und nüchternes Betrachten der Dinge erscheinen uns dagegen die geeigneteren Mittel zur Klärung aller Probleme zu sein.

Unsere Artikelserie über General Motors und ihre Bedeutung für unser Werk werden wir in den nächsten Nummern fortsetzen.

Grundregeln der Wirtschaft

Unsere Einbildungskraft reicht kaum aus, um uns das moderne Wirtschaftsleben in seiner ganzen Mannigfaltigkeit und Verflechtung vor Augen zu stellen. Welch eine Fülle von verschiedenen Tätigkeiten, alle ineinandergreifend und sich gegenseitig voraussetzend, würde sich uns offenbaren, wenn wir in dieser Minute allgegenwärtig sein könnten! In Millionen von Fabriken werden Tausende von Industrieerzeugnissen hergestellt; in der einen Zone wird geerntet, in der anderen gesät; tausend Schiffe und Eisenbahnen sind mit ebensoviel verschiedenen Gütern unterwegs; in Australien und Neuseeland werden Schafe geschoren; im Kongo und im Fernen Westen der Vereinigten Staaten wird Kupfer gefördert und in alle Welt versandt, in Japan Seide gesponnen, in Java Tee gepflückt; ein ununterbrochener Strom von Gütern ergießt sich in die Lagerhäuser, in die Fabriken, und aus ihnen ein anderer Strom in feinsten Verästelung in Millionen von Läden und aus diesen in noch feinerer Verästelung

in Millionen und Abermillionen von Haushaltungen zur Ernährung, Bekleidung und Versorgung eines Millionenheeres von Arbeitern, Angestellten, Beamten, Unternehmern, Landwirten, die durch ihre Arbeit jenen Güterstrom speisen. Ein anderer Strom von Gütern, bestehend aus Maschinen, Werkzeugen, Zement und anderen nicht dem unmittelbaren Verbrauch dienenden Produkten, versorgt gleichzeitig Millionen von Produktionsstätten in Stadt und Land mit den Hilfsmitteln, die sie instandsetzen, den ersten Strom von Verbrauchsgütern am Fließen zu erhalten. Gleichzeitig sehen wir, wie eine Fülle von bezahlten Leistungen verrichtet wird: einen Arzt, der operiert, einen Rechtsanwalt im Plädoyer usw. und schließlich sehen wir, wie der Staat in allen Stadien des Prozesses in Form von Steuern und Gebühren aller Art Ableitungsröhren angebracht hat, die ihm die Mittel zur Unterhaltung seines Beamtenkörpers, der Schulen, Gerichte usw. zuführen. (Fortsetzung folgt.)



IM KAROS

Dieses mächtige Gebäude aus Beton und Glas, erfüllt von lauten, surrenden und hämmern- den Geräuschen, die bei der Blechbearbeitung entstehen, ist eine Welt für sich. Es sind viele Eindrücke, die auf den Besucher dieser hellen und hohen Betonstockwerke einströmen und es ist unmöglich mit wenig Worten den ganzen Arbeitsvorgang einer werdenden Karosserie zu schildern. Zu viele Kleinigkeiten, die doch wichtig sind, zu viele Einzelheiten, die für die ganze Konstruktion aber entscheidende Bedeutung haben würde man einfach zu beschreiben vergessen, weil es unzählbares ist, was ineinandergreifen muß, bis die fertige Karosserie das Band verläßt.

Trotz der laufenden Bänder und vieler maschi- neller Hilfsmittel ist es auch hier wieder letztlich nur der Mensch, der das Werk schafft und vollendet. Hier kann nicht jeder x-beliebige einspringen, wenn einer fehlt, denn im Karos- seriebau ist jede Hand in jahrelanger Schulung erst soweit gekommen, daß sie 100%ige Arbeit leisten kann. Und es ist gerade wegen der immer mehr fortschreitenden technischen Ent- wicklung ein erfreuliches Zeichen, daß der Mensch in unserem Werk solch eine große Rolle, ja die entscheidendste spielt. Denn trotz Maschinen, die man als Wunderwerke der Tech- nik bezeichnen kann, trotz laufender Bänder und vieler technischer Hilfsmittel, vor denen die Menschen vergangener Jahrzehnte fassungslos stehen würden, ist uns gerade während unserer

Unten links:

Eine richtige Zwangsjacke ist so eine Zu- sammenbauvorrichtung, in der ein Karosserie-Rohgerippe aus einzelnen Aggre- gaten zusammengeschaßt, -gepunktet und -geschraubt wird.

Neben rechts:

Wilhelm Müller ist Metallplastiker, er gleicht Schweißnähte und Stoßfugen mit teigflüssigem Zinn aus.

Unten rechts:

Fingerspitzengefühl im wahrsten Sinne des Wortes und ein geübtes Auge gehören dazu, eine fertige Roh- karosserie zum Lackieren freizugeben. Diese Gaben besitzt Inspektor Georg Meier in weitestem Maße.

Bild links:

Konrad Cezanne fügt auf der Stumpfschweißmaschine eine Kapitän-Vorderwand mit Dachrahmen zusammen. Darunter: Heinrich Bärsch hält eine vormontierte Kapitän-Frontverkleidung in den Händen; bald wird sie mit einer Kapitän-Karosserie vereinigt sein.



ERIEBAU

Anwesenheit im Karosseriebau wieder klar geworden, daß der Mensch auch im Zeitalter der Technik, der entscheidende Faktor eines Werkes ist.

Am Anfang ist hier Blech, kunstvoll gestanzte, Unterbauten, Seitenteile, Stirnwände, Dächer — eine ganze Karosserie in viele Teile zerlegt. Und ehe man sich noch verwundert hat, wie plötzlich mittels Punkt- und Stumpfschweißgeräten dieses und jenes Teil zu einem Ganzen wird, blickt man einige Schritte weiter schon wieder in einen neuen Funkenregen. In Sekundenschnelle wird dort ein anderes Teil neu angeschweißt. Die Karosserie wandert von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz, wächst, nimmt Form und Gestalt an, und ist, hundert Meter weiter, schon als rohes Gefüge fertiggestellt. — Wenn man diese wenigen Zeilen liest, glaubt man, der Arbeitsvorgang wäre einfach und wenig kompliziert, doch, nur, wer selbst einmal an den laufenden Bändern im Karosseriebau vorbeiging, weiß von der Kleinarbeit und den unzählbaren Handgriffen, die auf diesen hundert Metern verrichtet werden. Auf dem Papier müßte man Seiten damit füllen.

Jetzt beginnt die Feinarbeit. Verkleidungen werden angebracht, Schweißnähte mit flüssigem Zinn überdeckt, Unebenheiten auf dem Oberteil abgeschliffen. Geübte Hände fahren über das Blech und malen da und dort ein Zeichen auf die Karosserie. Einige Meter weiter wird dann an dieser Stelle die eben angezeigte, für den Laien nicht sichtbare Vertiefung oder Erhöhung beseitigt. Elektrische Schleifmaschinen schlurfen dann über den geformten Stahl und es riecht in solchen Augenblicken wie verbrannt in der Nähe der Karosserie und das scharfe Geräusch der unheimlich schnell rotierenden Schleifscheibe erinnert irgendwie an das Surren des Bohrers beim Zahnarzt.

Wenn dann die Karosserie blank geputzt, ohne Unebenheiten und mit nicht mehr sichtbaren Schweißstellen als ein Ganzes das laufende Band verläßt, kann man es kaum glauben, daß es einige hundert Meter zurück noch viele einzelne Blechteile waren, die sich auf einem verhältnismäßig kurzen Wegstück zu diesem stählernen Haus zusammenfügten.

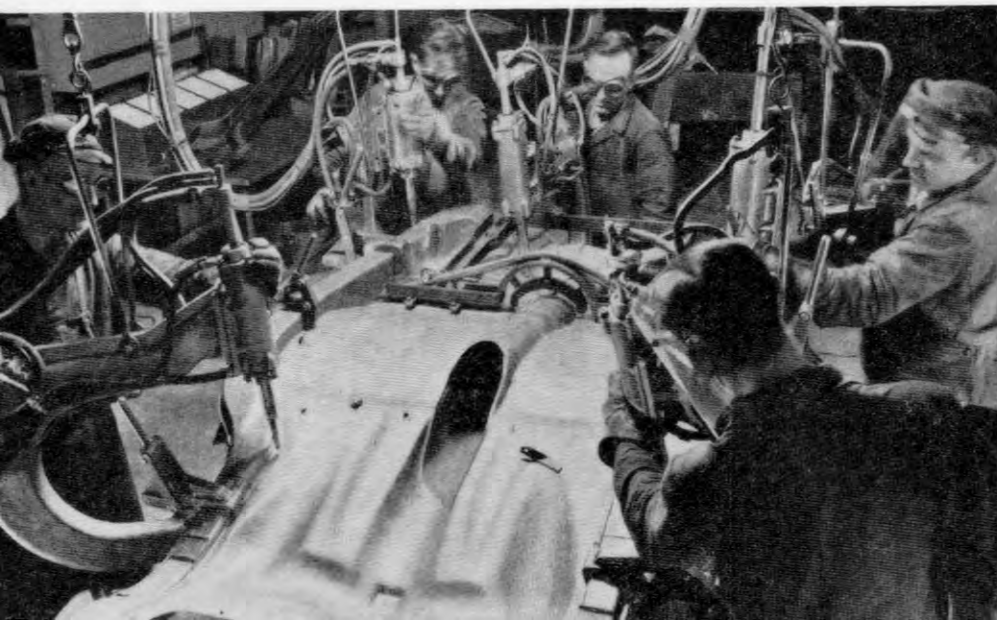


*Bild oben
Gutes handwerkliches Können ist erforderlich, um eine lackierfähige Blechoberfläche zu erzielen. Ludw. Frießl beim Verputzen einer Kapitän-Heckraumöffnung.*

Bild oben: Schritt für Schritt fährt die Karosserie langsam vorwärts, wenn auch nicht auf eigenen Rädern, so doch auf dem laufenden Band. Der Radeinbau wird mittels Stoßpunkter an den Kapitän-Unterbau angepunktet.

*Bild unten:
Christian Walther beim Verputzen eines Olympia-Dachrahmens.*

Bild unten: Eine schwere Operation. Der Patient, ein Kapitän-Unterbau, die Operateure, 5 handfeste Punktschweißer



UNSERE

Geschäftsleitung und Mitarbeiter der

50 JAHRE



Schleicht, Peter
SCHNITTBAU



Astheimer, Philipp

PRESSWERK



Barthel, Philipp

KAR.-BAU



Bender, Martin

TÜRENBAU



Diehl, Heinrich

KAR.-BAU



Debor, Adam

SCHNITTBAU



Mauer, Carl

PROD. VORB.



Müller, Johann

TÜRENBAU



Metzger, Philipp

TEILE-FABRIKATION



Reviol, Wilhelm

BETR. SCHLOSSEREI



Stief, Oskar

KAR.-KONSTR.

JUBILARE

Opel Aktiengesellschaft beglückwünschen die Jubilare aufs herzlichste

10 JAHRE



Schureck, Wilhelm
TR. BUCHH.

40 JAHRE



Roth, Wilhelm
KAR.-BAU

40 JAHRE



Schureck, Josef
KAR.-BAU



Gerbig, Ludwig
SCHNITTBAU



Hahn, Heinrich
KAR.-BAU



Hoffmann, Anton
WERKZEUGBAU



Hardt, Josef
FEUERWACHE



Polster, Max
FILIALE BERLIN



Schmenger, Justus
MOTOR-BAU



Weberpals, Philipp
WERKZEUGBAU



Waller, Konrad
ZAHNRÄDER



Feutner, Margarete
PERS. ABT. I



Risse, Mathilde
FILIALE DÜSSELDORF

FEIN OLYMPIA



Bild 1

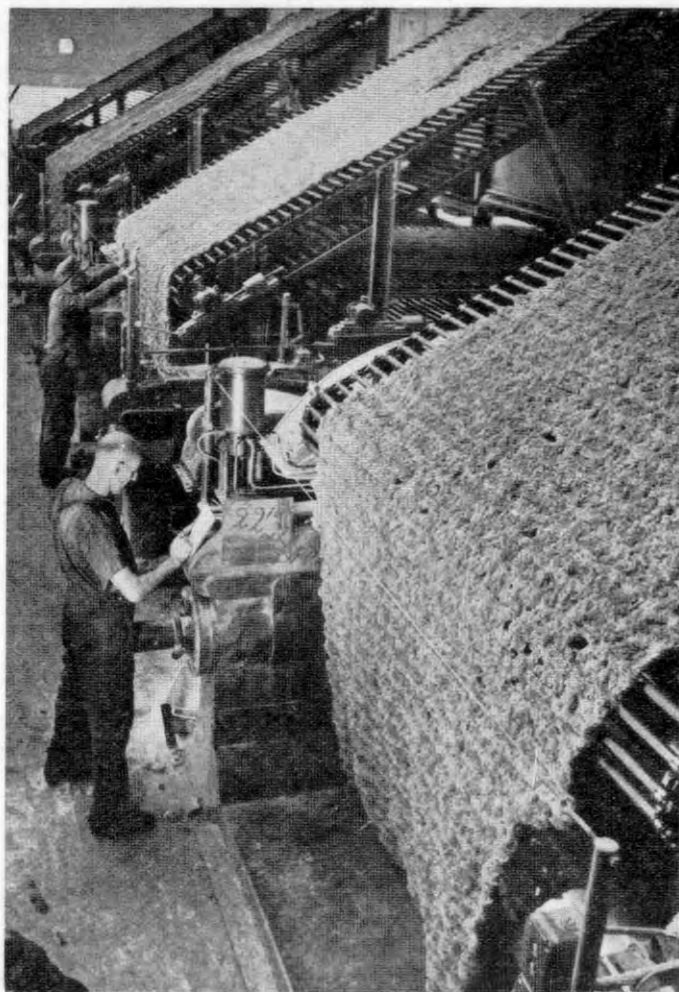


Bild 2

John Boyd Dunlop warf sich erschöpft in den Sessel. Wenn man jahraus, jahrein jeden Tag über Land fuhr, auf schlechten Straßen, um die sich kein Beamter seiner Majestät zu kümmern schien, um die sich kein Rindvieh ins Maul zu schauen und dort bei einem Gaul nach dem Rechten zu sehen, dann war man abends rechtschaffen müde und „gerädert“ im buchstäblichen Sinn des Wortes. Und der irische Tierarzt beschloß abermals, einem Problem energisch zu Leibe zu rücken, das ihn schon geraume Zeit beschäftigte, der Frage nämlich, wie das Fahren auf den holprigen Wegen seiner Heimat erträglicher zu gestalten sei. 1888 war er nach mancherlei Irr- und Umwegen am Ziel: Dunlop fuhr auf Luft!

Ein weiter Weg führt von jenem ersten Pneumatik zum modernen Riesenluftreifen. Die einzelnen Phasen dieser Entwicklung mögen den Reifeningenieur interessieren – uns steht der Kopf nicht nach technischer Entwicklungsgeschichte. In kühnem Satz überspringen wir mehr als 60 Jahre und schauen uns um, wie heute ein Autoreifen gebaut wird.

* * *

Wir haben die Werkswache einer Reifenfabrik passiert und befinden uns im Fabrikgelände. „Hoppla – aufgepaßt!“ – der große Balken konnte leicht ins Auge gehen. Ja, hier wird überall gebaut: neue Werkshallen, ein Verwaltungsgebäude, eine große Kantine sind im Entstehen. Ein schwarzberübter Geselle, der ausschaut, als wäre er durch den großen Kamin gekrochen, erzählt von „damals“, wie alles so hoffnungslos aussah und man dennoch an den Aufbau ging, Stein auf Stein fügte und nun schon wieder so weit sei, daß die Fabrik ihre Vorkriegsleistung erreicht habe. „Wir haben trotz Schichtarbeit und ausreichendem Rohkautschuk Mühe, die Nachfrage nach Fahrradreifen zu befriedigen.

Aber Riesenluftreifen für die großen Lastwagen und die vielerlei Typen für Traktoren und Gespannwagen, die werden ausreichend hergestellt“, meint unser „schwarzer“ Führer.

Es riecht nach Gummi
zwar nicht so gut wie in der Kölner Glockengasse 4711, auch nicht brenzlich nach angezogener Handbremse oder schleifender Kupplung, viel natürlicher, aromatisch, fremdländisch. Der Geruch rührt von der Räucherung her, der Rohkautschuk zum Schutz gegen zersetzende Bakterien unterworfen wird. Wir gehen zwischen gestapelten Kautschukballen und gelangen zu einem großen Ballenschneider, mit dem die elastischen Ballen in kleinere Stücke gespalten werden, um danach in den nächsten großen Saal zu wandern, in dem reihenweise riesige Walzmaschinen stehen, in denen der Rohgummi zwischen großen gekühlten Trommeln so lange geknetet wird, bis er genügend weich und plastisch ist.

Autoreifen aus Ruß und Schwefel.

Der so vorbereitete und formbar gemachte Gummi gelangt in den Mischraum. So seltsam es dem Laien meist erscheint: Ein Reifen besteht zu einem sehr erheblichen Teil aus Schwefel, Ruß und anderen Chemikalien. Alle Zusätze müssen mit dem Kautschuk so fein und innig verbunden werden, daß eine völlig gleichartige Mischung entsteht. Vor der Erfindung des Vulkanisierens, die eigentlich ein Spiel des Zufalls war, hatte Kautschuk den Nachteil, bei Erwärmung weich und klebrig, bei tiefen Temperaturen aber hart und brüchig zu werden. Durch einen Zusatz von ca. 3% Schwefel unter anschließender Erhitzung auf 130 bis 140° C erhält die plastische Kautschukmasse erst die elastische Dauerform, auf der die unendlich vielseitige technische Verwendbarkeit des Gummi

fährt auf Luft...

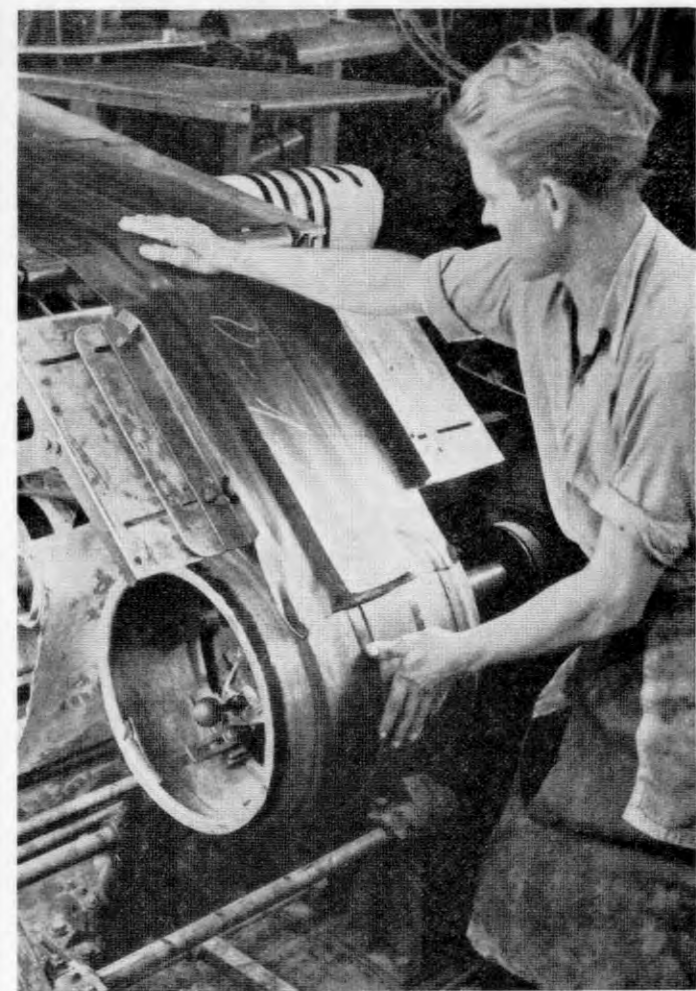


Bild 3

Bild 4

beruht. Nächst Schwefel ist Ruß das wichtigste Zusatzmittel; es ist kaum vorstellbar, aber ein moderner Reifen besteht zu einem Viertel aus Ruß. Die überaus feinen Gasrußteilchen, dem Kautschuk-Schwefel-Gemisch beigefügt, verleihen dem fertigen Erzeugnis seine große Widerstandsfähigkeit, insbesondere die Abriebfestigkeit. Nun wird uns auch der schornsteinfegergleiche Geselle verständlich, der uns vorhin empfing: Er ist im Mischraum mit dem Rußmischen beschäftigt. Auf riesigen Maschinen laufen die Kautschukfelle zwischen großen Walzen. Dabei werden alle Zusätze nach besonderen Rezepten je nach den Anforderungen an das Fertigerzeugnis der Kautschukmasse zugeführt. Die Güte der Fertigware hängt wesentlich von der Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit ab, mit der die hier tätigen Gummifacharbeiter ihre Aufgabe erfüllen.

Gewebt und geklebt – so wird ein Reifen gebaut.

Die Seele jedes Reifens ist die „Karkasse“, der Gewebe-Unterbau aus vielen kreuzweise übereinanderliegenden Cord-Bahnen. Früher verwandte man Kreuzgewebe aus Kette und Schuß bis man dahinter kam, daß solche Gewebe durch die dauernde Reibung rasch verschleifen und man dazu überging, die gedrehten festen Cord-Fäden parallel nebeneinanderlaufend in Gummi einzubetten und so ein festes Gewebe in Gummi gewickelter Cord-Fäden zu erhalten, das höchsten Beanspruchungen gewachsen ist. Die großen Bahnen werden in passende Streifen für die einzelnen Reifengrößen geschnitten und kreuzweise auf Trommeln übereinander gelegt. Nachdem die Stahlseile zum späteren Halt auf der Felge angebracht sind, kommt die dicke Lauffläche obendrauf, jetzt aber noch ohne Profil. Dann ist der Rohreifen fertig, der freilich vorläufig einer Tonne ohne Boden mehr ähnelt als einem Autoreifen.

Reifen im „Waffeleisen“.

Wir hatten uns das alles ganz anders vorgestellt und stehen nun voller Staunen in einer langen Werkhalle, angefüllt mit hohen Pressen in langen Reihen und tropisch heißfeuchter Luft. Hier ist die Reifenbäckerei, und wenn wir einer solchen Presse näher treten und neugierig eine Form betrachten, mutet sie uns an, wie ein etwas zu groß geratenes Waffeleisen. Statt des Waffelmusters tragen die beiden Formteile das jeweilige Profil. Zwischen beide kommt der Rohreifen; der eingelegte Heizschlauch preßt unter hohem Druck bei einer Temperatur von 160° den Rohling gegen die Reifenform, nachdem die Presse ihr riesiges Maul zugeklappt hat. Dabei geht unter Druck und Wärme das Vulkanisieren vor sich, bei dem Gummi und Schwefel innig aneinander gekettet werden. Genau nach Ablauf der vorgeschriebenen Zeit wird die Form geöffnet, und vor uns liegt ein neuer Reifen, fix und fertig, mit allen Feinheiten.

Als wir uns auf der Heimfahrt „verfranzten“ und auf ein schlagloch-gesegnetes Straßenstück geraten, danken wir nicht nur unserem zuverlässigen „Olympia“, sondern auch jenem Tierarzt, der den Grund zu einer weltbedeutenden Zubehörindustrie der Kraftverkehrswirtschaft legte.

* * *

Unsere Bilder:

1) Zerschneiden der Rohkautschukballen. – 2) Der Rohgummi läuft als endloses Band immer wieder durch große Knetwalzen. „Mastizieren“ heißt dieser Knetvorgang. – 3) Reifenbau ist Handarbeit. Nachdem Lage auf Lage geklebt ist, wird die Lauffläche aufgezogen. – 4) Vulkanisierpresse. Unter Druck und Hitze erhält das Reifengefüge in der Heizform seine endgültige Gestalt.

Die Geschichte vom alten Fritz



Diese Geschichte ist kein historischer Bericht und in ihrem Hintergrund tönen auch nicht die Marschklänge von „Preußens Gloria“ und „Fridericus Rex“ – nein, es ist eine jener seltsamen Geschichten, die das Leben selbst schreibt und bei welcher der Chronist nur die Aufgabe hat, zur Feder zu greifen und sie aufzuschreiben



Die Geschichte der Suchaktion nach dem ältesten Opelwagen ist bekannt. Uns interessiert jetzt eine andere Geschichte – die Geschichte des Wagens, von dem man bei Opel noch in späteren Jahrzehnten sprechen wird, die Geschichte von Fritz Huxels „Altem Fritz“. Um sie zu erfahren, waren wir einige Tage vor der Übergabefeier in Westhofen.

Aus dem monotonen Rauschen des fahrenden Wagens auf der Betonstraße wird ein Rütteln und Holpern, als wir die Schwenkung um 90 Grad machen und geradewegs in die sanfte Hügelkette

der Weinberge hineinfahren. Rotbraun leuchtet die Erde – Rheinhessens beste Gemarkungen, Namen, die weit über Deutschlands Grenzen durch die bunten Weinetiketten bekannt wurden, werden durchfahren. Nierstein, Oppenheim, Guntersblum – nun geht es auf Westhofen zu. Fast italienisch wirkt die schmale Mauergasse, an der die Weinreben emporranken, und dann stehen wir plötzlich vor dem Weingut Liebfrauenberg und sein Besitzer Fritz Huxel, der Eigentümer des ältesten, heute noch gefahrenen Opel-Wagens empfängt uns.

Es bedurfte nicht der guten Spätlese der 1947er Liebfrauenmilch, um die Erinnerung wieder lebendig werden zu lassen, dafür lag bei Fritz Huxel alles noch zu nah.

1912 – ein Jahr aus Deutschlands glücklichster Zeit, noch ahnte man nichts vom ersten Weltkrieg, ganz zu schweigen gar vom zweiten. Dafür ging aber das Weingeschäft gut und so beschloß der junge Weinbauer Johannes Stricker, ein alter Jagdfreund Huxels, sich eines dieser neumodischen Opel-Automobile aus dem nicht allzu entfernten Rüsselsheim zu kaufen. 4000 Goldmark legte er auf den Tisch des Hauses und erhielt dafür einen 5/12 PS Zweisitzer Opel und da er sich nicht lumpen lassen wollte und außerdem an die hübsch-gepflegte Frisur seiner jungen Braut dachte, die der Wind doch nicht zerzausen durfte, griff er noch einmal tief in den Säckel und legte 200 Goldmark für einen Torpedo-Windschutz „Form A“ darauf.

Dann ging es stolz nach Hause zurück und den neiderfüllten Freunden und Bekannten, die staunend und oft auch ein wenig mißbilligend das neue „Töff, Töff“ bewunderten, erklärte er die technischen Vorteile, wie Baggerölung und Steuerung im Schneckengang.

Jahre vergingen – aber noch heute entsinnt sich Huxel gerne der letzten Treibjagd-Fahrten im 5/12 Opel, die er mit seinem Freund Stricker gemeinsam unternahm, und mehr als einmal zierte die ganze „Strecke“ von Hasen und Füchsen als waidmännischer Behang den Wagen, wenn man wieder in den winterlichen Hof einfuhr.

Dann kam der erste Weltkrieg. Man wurde Soldat und fuhr als einer der wenigen Automobilisten seiner Zeit unförmige Zugmaschinen vor den Kanonen, die oft eher Dampfmaschinen glichen als einem braven Automobil.

1918 endlich wieder zu Hause, konnte man wie früher Tag für Tag in die Weinberge ziehen, und mit der Arbeit wuchs auch wieder die Liebe zum eigenen Automobil. Aber es waren Jahre darüber hinweggegangen, aus der Braut war die junge Frau geworden und auch in Rheinhessen ging man mit der Mode. So kam der Tag, daß ein neuer Wagen in den Hof des Weingutes Stricker einlenkte und unser treuer Opel Jahrgang 1912 stand verlassen in der Scheune.

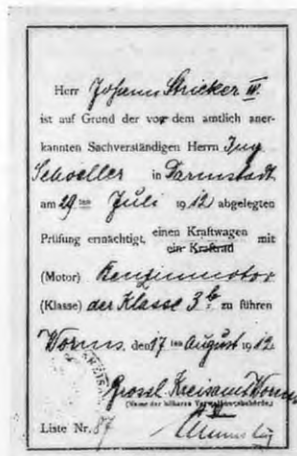
Einer aber hatte ihn nicht vergessen – das war Fritz Huxel; er hatte einen Narren an diesem Automobil gefressen. So stand er bald darauf vor seinem Jagdfreund und bot ihm 150 Mark und ein neues Opelfahrrad, wenn er ihm dafür den alten Opelwagen überlassen würde. Stricker glaubte seinen Ohren nicht zu trauen und ging schnell auf das Geschäft ein. Noch Jahre später gestand er, daß er es für eine Schnapsidee gehalten habe, und daß er immer gewärtig gewesen sei, den Tausch wieder rückgängig machen zu müssen. Aber Fritz Huxel dachte garnicht daran. In der eigenen Werkstatt fing ein geheimnisvolles Wirken an. Mit seinem treuen Monteur überholte er den Wagen von Grund auf, ersetzte die alten Petroleumlampen durch neue, elektrische und baute vor allen Dingen eine schwere Anhängerkupplung ein.

Es war mitten in der Weinlese des Jahres 1932. Von allen Berghängen klang das Rufen und Singen der Winzer und Winzerinnen, als ein merkwürdiges Gespinn den Liebfrauenberg heraufkroch. Voran der alte Opel und hintennach ein schwer luftbereifter Ackerwagen, auf denen die Winzer mit ihren Bütten und Körben lustig winkend saßen. Langsam aber sicher fuhr das seltsame Gefährt die ausgefurchten Weinbergwege entlang, gelenkt vom stolzen Fritz Huxel, der es seinen Anliegern damit bewiesen hatte, daß sein Kauf doch nicht so dumm gewesen war.

„Zwei Ackerpferde hab' ich gespart“, erklärt er noch heute lachend „und wenn ich denke, was ich meinem »eisernen Pferd« schon alles zu fressen gegeben habe, da wäre jeder andere Gaul bestimmt daran krepirt.“

„Der alte Fritz“, so hieß der Opelwagen bald bei Jung und Alt, tat weiter Jahr für Jahr seine Pflicht. Morgens genügten zwei kurze Tipper auf den Überlaufvergaser, – dann eine kurze Drehung an der Handkurbel und der Motor tuckerte sein altes Lied. Zwar mußte man ihn schalten können, denn das Getriebe mit Kulissenschaltung ist weit von jedem Synchrongetriebe entfernt, aber der „Alte Fritz“, war nicht übelnehmerisch und konnte manchen Knuff vertragen. So wurde seine Zuverlässigkeit in der ganzen Gegend bald sprichwörtlich und nur noch Fremde sahen sich belustigt und erstaunt um, wenn sie Huxel in seinem treuen Opel sahen.

Und dann kam wieder ein Krieg. Immer häufiger durchforschten die Wehrbezirkskommandos die Kraftfahrzeuglisten – aber Jahrgang 1912 war nicht mehr gefragt. Huxel rieb sich die Hände – denn er nahm ihm keiner. Er sollte recht behalten, als das Kriegsende kam, wechselt die Besatzungstruppe innerhalb weniger Wochen 3 mal. Fast alle Fahrzeuge wurden beschlag-



nahmt, nur der „Alte Fritz“ blieb verschont. Einmal wollten ihn die Amerikaner schon als „Souvenir“ mitnehmen, aber Huxel verriet ihnen nicht das Geheimnis des Überlaufvergasers und so bekamen sie ihn nicht in Gang und ließen ihn stehen.

War es hellseherische Begabung, als Huxel vor einigen Jahren zu seiner Tochter sagte: „Inge, Du wirst sehen – eines Tages bekomme ich für den „Alten Fritz“ nochmal einen neuen Opelwagen!“

Jedenfalls wußte es der Vorstand der Adam Opel Aktiengesellschaft bestimmt nicht, als er anlässlich der Taufe des 100 000sten Opel-Olympia die Suchaktion genehmigte, aber es wurde Wirklichkeit.

Als der Abend kam und der Abschied nahte, gestand uns Fritz Huxel seinen großen Wunsch: Wohl freue er sich über den neuen Olympia, aber . . . den „Alten Fritz“ ersetzen könne er ihm nicht und dann kam zögernd die Bitte:

„Laßt mir doch wenigstens leihweise meinen „Alten Fritz“ – was soll denn der Betrieb machen, wenn er fort ist!“

Ist es indiskret, wenn der Chronist vermerkt, daß bei diesen Worten die Tränen in den Augen des alten Weinbauern standen?

Nein, es ist sogar seine Pflicht, denn es zeigt in schönster Form die Verbundenheit und Treue, die ein Mensch auch zu einer Maschine haben kann; eine Treue, die belohnt wurde! Denn Fritz Huxel darf den „Alten Fritz“ leihweise bis zum Jahre 1962 behalten.



5/12 PS. Zweisitzer mit Torpedo-Windschutz.

Untergestell, Aufbauhöhe 2,00 m	Mk. 3750
Zweisitzer ohne Windschutz	4000
Zweisitzer mit Torpedo-Windschutz (Form A)	4200
Landulet, 2-sitzig mit Innensteuerung	5200
Limousine, 2-sitzig mit Innensteuerung	5200
(Dritter Sitz im Materialkasten mit hoher Rückenlehne Mk. 100,— mehr.)	

Mehrpreise für besondere Zubehör- und Ausstattungsgegenstände s. S. 19.

Opel-Prospekt aus dem Jahre 1912

Opel 1912

Als wir bei den Übergabefeierlichkeiten am 23. 9. 49 den 100 000sten Olympia in der Schönheit seiner äußeren Form neben Fritz Huxels altem „Veteranen“ stehen sahen, drängte sich uns die Frage auf: Wie sah es denn eigentlich damals, 1912, bei Opel aus und wie wurden in dieser Zeit überhaupt Automobile gebaut?



Es traf sich deshalb gut, daß wir im Werk einen der ältesten, heute noch lebenden Opel-Mitarbeiter sprechen konnten, den 74-jährigen Karl Jörns. Jörns trat 1903 bei Opel ein und war schon einige Jahre später einer der bekanntesten Rennfahrer der Welt, der für das Haus Opel Sieg über Sieg auf vielen in- und ausländischen Rennen und Tourenfahrten errang. Herr Jörns erzählte uns manche interessante Einzelheit aus der Zeit, da Fritz Huxels jetziger „Veteran“ gebaut wurde:

„Im Jahre 1911 brannte das Werk restlos nieder. Es war ein schwerer Schlag für die Familie Opel, die Mitarbeiter der Fabrik und Rüssels-

heim selbst. Aber schon 1 Jahr später war die Fabrik durch die Tatkraft ihrer damaligen Besitzer und den Arbeitswillen ihrer Mitarbeiter nach damals modernsten Gesichtspunkten wieder aufgebaut worden. Natürlich kann man im Hinblick auf die Ausmaße des heutigen Werkes keinen Vergleich zu jenen Tagen ziehen. Trotzdem war das Opel-Werk des Jahres 1912 mit seinen 4000 Arbeitern ein für damalige Begriffe neuzeitlicher Betrieb. Die Arbeitszeit ging von 6.00 Uhr morgens bis 7.00 Uhr abends, auch samstags, mit 1½ Stunden Mittags- und Frühstückspausen. Wir stellten 1912 drei verschiedene Autotypen her. Die meisten Teile für diese Wagen wurden bei uns fabriziert und nur ganz wenige von anderen Werken bezogen. In einem großen Magazin wurden alle Teile gelagert.

In der Chassismontage montierte man zunächst den Unterteil des Wagens, das Chassis. 5 bis 6 Mann jeweils verrichteten diese Arbeit und in der großen Chassishalle wurden gleichzeitig ungefähr 30 Wagen zusammengebaut. Nach der Fertigstellung des Chassis, die etwa eine halbe Woche Zeit beanspruchte, wurde es der Einfahrstation übergeben. Diese jagte

das Chassis ungefähr 600 – 1000 km kreuz und quer über die Landstraßen Hessens. Man kann sich vorstellen, wie diese, bei dem damaligen Reifenmaterial schon nach kurzer Zeit aussahen und auf Grund vieler Beschwerden von Seiten der Bauern und Bürgermeister wurde in der Nähe des Werkes die sogenannte Rennbahn gebaut, auf der dann später die meisten Versuche durchgeführt wurden. Nachdem der Motor seine 1000 km herunter gestreckt hatte, wurde das Chassis freigegeben, um in der Lackiererei gespachtelt und mit dem Pinsel gestrichen zu werden, was mit der Trockenzeit etwa 10–12 Tage beanspruchte. Danach ging das Chassis erst zur Fertigmontage, wo die Karosserie und alle anderen Einzelteile anmontiert wurden. Auch diese Arbeit wurde wieder durch selbständige Arbeitskolonnen von 5–6 Mann verrichtet, die für den Zusammenbau ihres Wagens restlos verantwortlich waren. Diese Arbeit dauerte wieder etwa eine halbe Woche, sodaß man allein für die Montage eines Wagens, ohne Einfahren und Lackieren, ca. 400 Arbeitsstunden rechnen konnte. Im Hinblick auf heutige Verhältnisse war dies eine ungeheuer lange Zeit. Nachdem die Montage beendet war, wurde jeder Wagen noch einmal einer gründlichen Inspektion unterzogen, bei der alle Einzelteile und Vorrichtungen noch einmal auf Herz und Nieren geprüft wurden“.



Chassis-Montage im Jahre 1912

Soweit der Bericht von Karl Jörns, dem ältesten, heute noch lebenden Rennfahrer der Opel-Werke, der für die Rüsselsheimer Fabrik insgesamt 288 Siege, darunter den deutschen und russischen Kaiserpreis, erringen konnte.

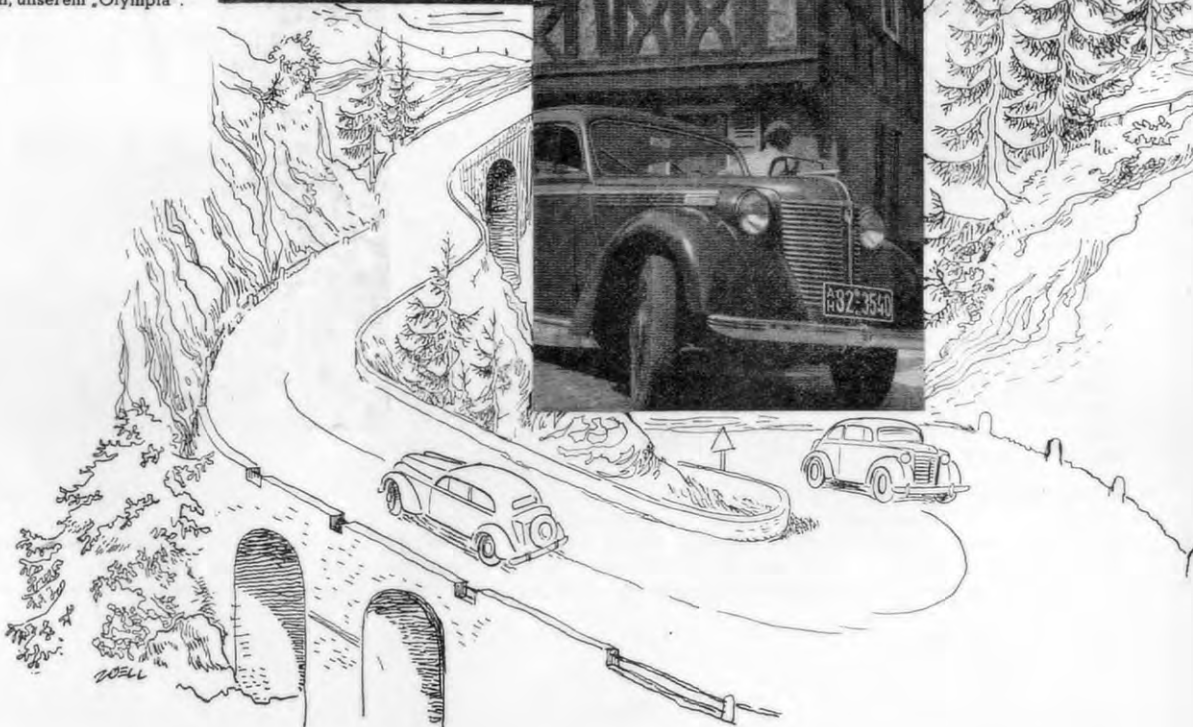
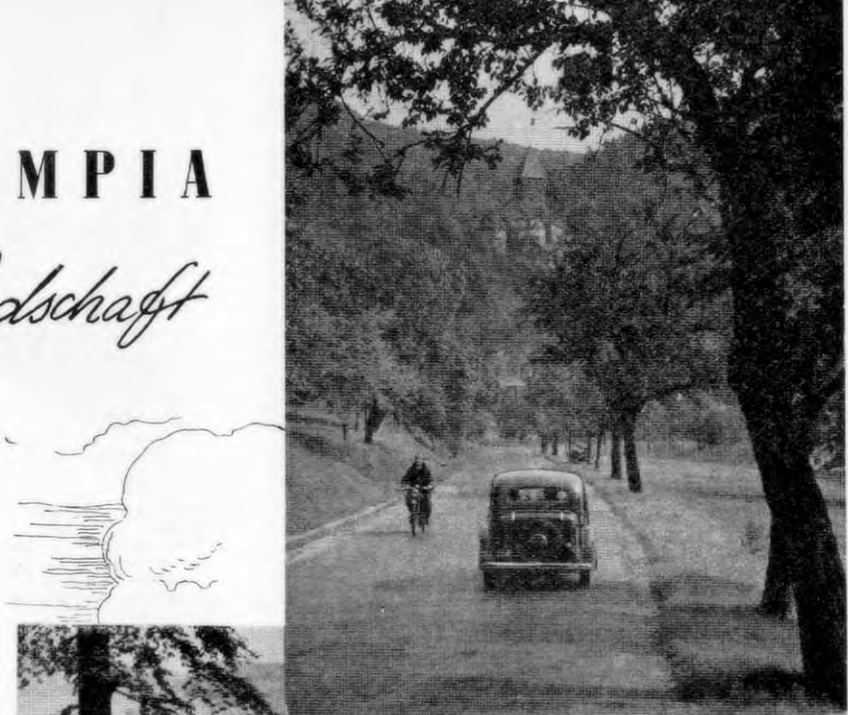
DER OLYMPIA

in der Landschaft

Nach dem Kriege hatte die Adam Opel Aktiengesellschaft den Ausbau der Ersatzteilerzeugung als allererstes in Angriff genommen, um ihrerseits entscheidend am Wiederaufbau des deutschen Kraftverkehrs mitzuarbeiten und, um so vollkommen wie den Umständen nach möglich, für die Betriebsfähigkeit der im Verkehr befindlichen Opel-Kraftfahrzeuge zu sorgen.

Dadurch gelang es, den Anteil unserer Fabrikate an den im Verkehr befindlichen Kraftwagen noch über den Prozentsatz hinaus zu steigern, der durch den von Opel erreichten Marktanteil von rund 40 % an Neuzulassungen der Vorkriegsjahre gegeben war.

Ist es da ein Wunder, wenn wir Opel-Wagen auf allen Landstrassen begegnen, im Norden, Süden, Osten, und Westen? Ob in einem Seitental des Rheingaus, auf den Höhen der Eifel oder in einem Städtchen am Neckar — wie auf unseren Bildern zu sehen — oder in anderen Teilen Deutschlands, überall begegnet man ihm, dem treuen, zuverlässigen und formschönen Wagen, unserem „Olympia“.





Unser

Titelbild

Ein Opel-Wagen braust durch die Nacht. Plötzlich strahlt der Scheinwerfer ein Schild an: „Engpaß“. Jetzt ist äußerste Vorsicht geboten. Der Fuß wechselt vom Gashebel zur Bremse, die Fahrtgeschwindigkeit verringert sich und der Wagen rollt langsam, bereit jedem Hebelruck des Fahrers zu folgen, der gefährlichen Stelle zu.

Auch in unserem Leben stehen wir oft vor „Engpässen“. Aber meist ist es so, daß wir nicht so rechtzeitig gewarnt werden wie der Fahrer auf unserem Bild. Deshalb sollte man immer wachsam bleiben und mit offenen Augen durch die Tage gehen.

OPEL-BAHNHOF



Mit Beginn des Winterfahrplans wurde der während des Kriegs zerstörte Opel-Bahnhof wieder seiner Bestimmung übergeben. Für die meisten Werksangehörigen entfällt dadurch der Weg vom und zum Stadtbahnhof Rüsselsheim.

AUSSTELLUNG



Frigidaire-Stand auf der Münchener Elektro-Messe



WERKSBUCHEREI

Wir schrieben es schon einmal: Bücher sind dazu da, daß sie gelesen werden; vor allem, wenn es sich um gute Bücher handelt, wie sie in unserer Bibliothek in reicher Auswahl vorhanden sind. Unsere Werksbücherei hat kürzlich das 10000ste Buch registriert, eine Zahl, auf die mancher Bibliothekar stolz sein würde.

Da jetzt wieder die Zeit der langen Herbst- und Winterabende beginnt, und manche Arbeit, die man sonst im Garten oder Haus gemacht hat, jetzt liegen bleibt, ist wieder bessere Gelegenheit, sich zu einer gemütlichen Lesestunde hinter den warmen Ofen zurückzuziehen. Wir wollen deshalb allen Werksangehörigen aus der langen Liste letzter Neuan-schaffungen wieder einiges lesenswerte vorschlagen:

Wissenschaft:

Laurence: Das Neue Universum
Ein Jahrbuch des Wissens und Fortschritts

Reisebeschreibungen:

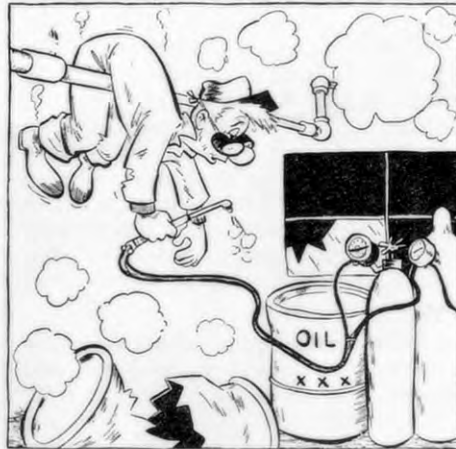
Gatti: Grausames Afrika
Gatti: In den Urwäldern des Kongo
Pietschmann: Durch kurdische Berge und armenische Städte
Heyerdahl: Kontiki. Ein Floß treibt über den Pazifik

Romane und Erzählungen:

Kolbenhoff: Von unserem Fleisch und Blut. Ein Zeitroman
Claeser: Jahrgang 1902
Tucholsky: Gruß nach vorn. Eine Auswahl seiner Erzählungen
Nagel: Das gelbe Haus. Erzählungen von Lebensschicksalen
Neuhaus: Nach der zwölften Stunde. Ein Zeitroman
Talvio: Die fröhlichen Frauen der Festung
Ein finnischer Frauenroman
Gierer: Pallasch und Federkiel. Roman

Da es der Schriftleitung unmöglich ist, alle Bücher selbst zu lesen, bitten wir die Bücherfreunde im Werk um kleine Buchbesprechungen bei wirklich empfehlenswerten Bänden, die wir von Fall zu Fall veröffentlichen wollen. Wem die Anschaffung eines ihm besonders lesenswert erscheinenden Buches für unsere Bücherei am Herzen liegt, gebe uns bitte Bescheid. Wir werden dann mit der Werksbücherei Rücksprache nehmen.

In unserer letzten Ausgabe hatten wir in der „Chronik unseres Hauses“ den ersten Arbeiter Adam Opels irrtümlich mit Peter Schneider bezeichnet. Der erste Arbeiter hieß Peter Schäfer. Neun direkte Nachkommen Peter Schäfers sind heute im Werk beschäftigt.



**Höher
gehts
nimmer!**

Natürlich — er mußte auch in der Nähe feuergefährlicher Case mit offener Flamme arbeiten.



MIT DEM MIKROPHON BEI OPEL

Anlässlich der Übergabefeierlichkeiten des 100 000. „Olympia“ hatte Radio Frankfurt seinen Reporter Karl-Hans Linden geschickt, um eine „Aufnahme“ bei uns zu machen. Wir baten bei dieser Gelegenheit Herrn Linden, uns den technischen Vorgang einer Reportage im Rahmen eines kleinen Artikels in der Werkszeitung zu erklären.

Hier sein Beitrag:

„Der Rundfunk hat eine Fülle vielfältiger Aufgaben. Er soll der Unterhaltung dienen, der Fortbildung, der Nachrichtenvermittlung usw. In dem Aufbau seiner Abteilungen nimmt die Abteilung „Aktuelles Wort“ eine wesentliche Stellung ein. Und innerhalb dieser ist es wieder die Gruppe „Außenfunk und Reportage“, welche mit dem Mikrophon mitten in den Alltag hineingeht und direkt aus dem Leben die Hörbilder und Interviews herausholt, die wir meistens im „Zeitfunk“ hören, oft aber auch in der „Rundschau aus dem Hessenland“ im „Schulfunk“ oder in der „Unterhaltung“.

Nun gibt es eine Reihe von Reportagen, die sogenannten „Industriereportagen“, die eine besondere Aufnahmetechnik, aber auch einen besonders geschulten Rundfunksprecher erfordern. Der „Reporter“, der mit seinem Mikrophon in ein großes Werk hineingeht, um hier Arbeit und Planung einzufangen, muß eine selbstverständliche Voraussetzung mitbringen: das technische Verständnis und die Fähigkeit, sich in alle Arbeitsvorgänge hineinzudenken, die vom werktätigen Menschen ausgeführt werden.

Eine besondere Aufnahmetechnik hat sich für die Industriereportage herausgebildet. Das empfindliche Mikrophon muß in einer ganz bestimmten Entfernung von den Geräuschquellen – den Maschinen und Apparaten, den Schweißbrennern und Niethämmern – bleiben, weil es sonst unmöglich wäre, eine Unterhaltung so zu führen, daß sie „aufgenommen“ werden kann. Denn bei einem zu lauten Geräusch muß der Toningenieur die Drosselung am Mikrophonschalter so weit zumachen, daß dann die Sprache des Reporters auch nicht mehr „mit drauf kommt“. Das Geräusch ist nämlich nur die belebende, illustrierende „Kulisse“ für das gesprochene Wort.

Denn die Industriereportage soll ja ein lebendiges Bild für alle Hörer sein. Wenn wir eine Aufnahme aus dem Opelwerk bringen, dann soll die ganze Vielfältigkeit der Arbeit aus dem Lautsprecher ertönen: das Surren der Motore, das Hämmern und Nieten, das Schneiden und Schweißen – aber vor allem auch die Stimmen der Arbeiter. Ihre Stimmen sollen berichten von Sorgfalt und Sorge, von Stolz und Freude, vom Wirken und Schaffen am gemeinsamen großen Werk. Dann hat der Rundfunk eine seiner Aufgaben erfüllt: zu berichten aus dem Leben – für das Leben. Nach dieser einleitenden Erklärung über die Industriereportage möchte ich in dem folgenden Abschnitt näheres über den Ablauf einer solchen Reportage berichten: Mein „laufendes Band“

Da arbeite ich nun täglich am „laufenden Band“ – und ich war auch schon mit meinem „laufenden Band“ an Ihrem laufenden Band . . . ja, ganz recht, bei Ihnen, im Opelwerk. Natürlich ist mein Band nicht so groß wie das Ihre, es ist mehr so ein „Bändchen“. Und natürlich sieht es auch ganz anders aus, denn es ist ein Filmbändchen, so ein kleines, schmales, braunes unscheinbares Filmbändchen. Aber es läuft auch, läuft sogar recht schnell, von einer „Spule“ meines „Magnetophonapparates“ auf die andere. Und, genau so wie Sie keinen Handgriff an Ihrem Band auslassen dürfen, wenn das Endprodukt in der vorgeschriebenen Zeit fertig sein soll, genau so darf ich kein Wort auslassen, wenn mein Endprodukt – die „Reportage“ – in der vorgeschriebenen Zeit fertig werden muß. Ich fabriziere nur eben nicht mit Stahl, Metall und mit der Hand – ich fabriziere meine Wortberichte – darf ich mal ganz verwegen werden? – mit dem „Metall“ meiner Stimme und mit dem Mund.

Vielleicht haben Sie mich schon das eine oder andere Mal in Ihrem Werk gesehen? Wissen Sie noch, da kam einer, der hatte so eine komische graue „Flasche“ in der Hand, die sich „Mikrophon“ nennt. Hinten hing ein langes Kabel dran und das führte irgendwo auf den Fabrikhof hinaus, endete dort in einem „Aufnahmewagen“. Und in dem Wagen stand nun mein „Magnetophon“ – also meine Produktionsmaschine. Die hat zwei Spulen, die mein „Magnetophonband“ an einem Magneten vorbeiziehen. Meine Sprache – oder, wenn ich mich mit Ihnen unterhalte, Ihre Sprache, oder wenn ich ein Geräusch aufnehme, meinetwegen Schweißen oder Hämmern oder Stanzen, eben das Geräusch – werden vom Mikrophon aufgefangen, durch seine dünne Metallmembran in elektrische Stromstöße verwandelt, die nun durch das Kabel zu dem Magneten im Magnetophon laufen. Dieser Magnet magnetisiert den Eisenoxydstaub auf dem Magnetophonband (ein zentimeterbreites Zelluloidband mit mikroskopisch feinem Metallstaub auf der „Schichtseite“) und das Band ist „besprochen“. Ich kann es erneut am Magneten vorbeilaufen lassen (den ich vorher auf „Wiedergabe“ stellen muß) und höre dann alles wieder, was ich vorher drauf gezaubert habe.

Sie sehen, es ist alles recht einfach – wenigstens hört es sich einfach an – und es ersetzt uns die alte, überholte und unpraktische Schallplatte. Meine „Bänder“ nehme ich natürlich auch mit ins Funkhaus, da werden sie dann zur Sendezeit abgespielt. Aufgenommen aber habe ich sie irgendwo im Leben draußen, mitten im Alltag – wie es sich für einen Reporter gehört, der ja immer die „Nase im Wind“ haben soll. Und eine Spürnase muß ja jeder Reporter haben. So hatte ich sie, als der erste neue „Olympia“ damals, 1947, vom Band lief, und ich habe es gerochen, als vor wenigen Tagen der „älteste Opel“, Modell 1912, durch das Werkstor fuhr. Da stand ich dann mitten unter Ihnen und „produzierte“ mit „Metall und Klappe“ an meinem „laufenden Band“