OPEL POST

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

JAN./FEBR. 1950

JAHRGANG 2

Nr. 1/2

OLYMPIA 1950

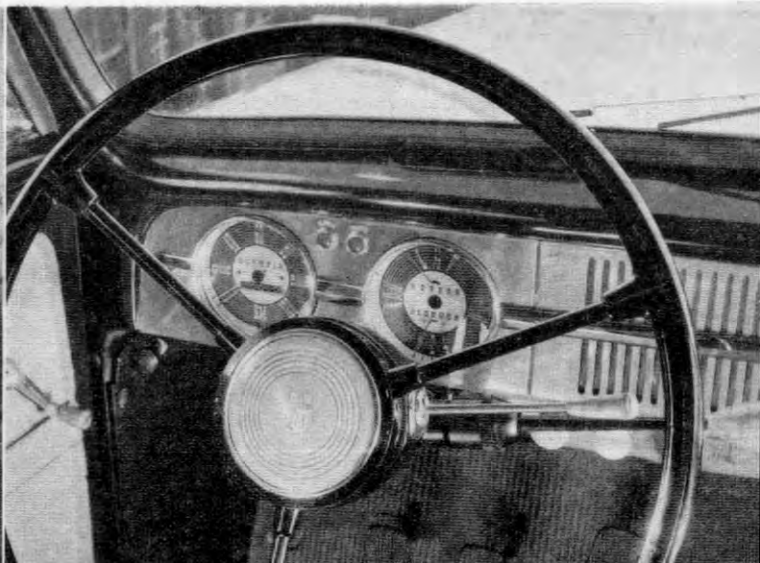
Ein Wagen von internationalem Format

Der Automobilbau ist aus dem Zeitalter epochemachender Konstruktionen in die Zeit ständiger Verfeinerungen und Verbesserungen hinübergeglitten. Neben die glänzende Technik eines hunderttausendfach bewährten Hochleistungs-Motors tritt die Angleichung der Karosserieform an den internationalen Zeitgeschmack. Das weltweite Wissen der OPEL-Konstrukteure über kommende Entwicklungen war für den Käufer stets die beste Garantie für eine lange Wertbeständigkeit seines OPEL-Wagens.

Im „OPEL-OLYMPIA 1950" wurden anerkannte Vorteile mit moderner Formgebung und Linienführung ver-

Geräumiger Vordersitzraum des neuen „Olympia 1950" mit bequemem Ein- und Ausstieg für den Fahrer auch von und nach rechts

Die groß ausgeführten Instrumente liegen unmittelbar im Blickfeld des Fahrers



Die „Olympia 1950" - Limousine

Die „Olympia 1950" - Cabriolet - Limousine

einigt. Das neue Gesicht mit dem starken, die Kotflügel umfassenden Stoßfänger betont die große Geräumigkei und tiefe Schwerpunktlage des Wagens. Die Ganzstahl-Karosserie ist mit in den Farben zart abgestimmten Polsterstoffen ausgestattet. Breite Sitze mit neuartiger Gummihaar-Polsterung erhöhen die Bequemlichkeit für die Insassen. Die moderne Gestaltung des Armaturenbrettes ermöglicht leichten Einbau jedes neuzeitlichen Fahrkomforts. Sämtliche Instrumente befinden sich im Blickfeld des Fahrers. Ausschwenkbare Fenster sorgen für eine zugfreie Entlüftung des Wagens. Durch die international bereits weitverbreitete Getriebeternschaltung am Lenkrad und die Verlegung des Handbremshebels auf die linke Wagenseite unterhalb des Armaturenbrettes wird der Vordersitzraum frei von allen störenden Bedienungshebeln und dadurch wesentlich bequemer. Eine neuartige Excenter-Schnellverstellung der Vordersitze sowie die automatische Beleuchtung des Innenraumes beim Öffnen der Wagentüren sind Verfeinerungen, die bisher nur dem Käufer teuerer Wagentypen zur Verfügung standen. Das Ergebnis der Entwicklungsarbeiten am Fahrwerk (Federung, Stoßdämpfer, Gummipuffer mit zusätzlicher Federungswirkung, Lenkung) ist eine vorzügliche Straßenlage, die es gestattet, den neuen „Opel-Olympia 1950" stets mit einer weit über dem allgemeinen Durchschnitt liegenden Reisegeschwindigkeit zu fahren, gleichgültig, ob es sich um schlechte Straßen, Steigungen und Gefälle oder kurvenreiche Strecken handelt.

Der „Opel Olympia 1950" wird als zweitürige Limousine weiterhin trotz des nicht unbeträchtlich höheren Gegenwertes zu DM 6785.– geliefert.

Darüberhinaus ist vorgesehen, im Laufe der nächsten Zeit mit der Produktion einer „Olympia-Cabriolet-Limousine" zu beginnen, deren Preis DM 6950.— betragen wird.

Neu ist weiterhin der demnächst in Produktion gehende „Opel-Lieferwagen 1950" mit dem 1,5 Ltr. 4 Zyl.-Motor 37 PS.

Der Preis für diesen Wagen wird DM 6500.– betragen.

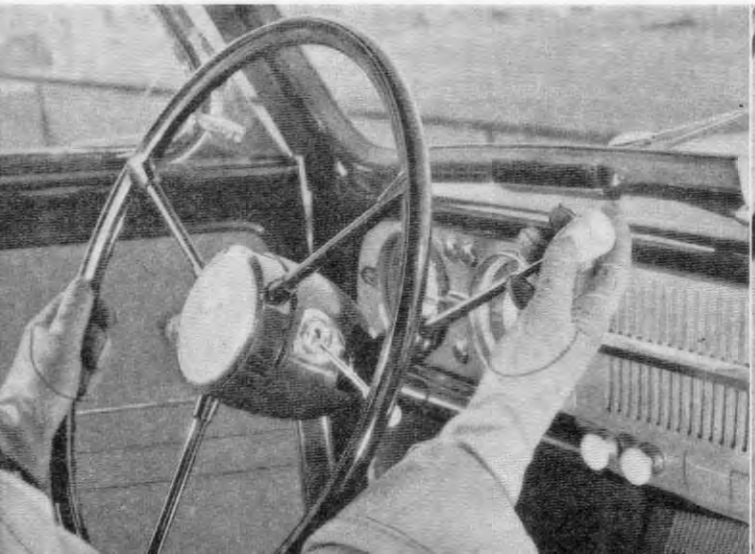
Das sonstige Liefer-Programm unseres Werkes mit dem bekannten Opel-Kapitän und dem Opel-Blitz-Schnellastwagen 1 1/2 To. ist unverändert geblieben.

Der neue „Opel-Olympia 1950" verkörpert ein so hohes Maß von Neuentwicklungen und Fortschritten auf dem Gebiete des Automobilbaues, daß damit dem Käufer ein wesentlich höherer Gegenwert geboten wird.

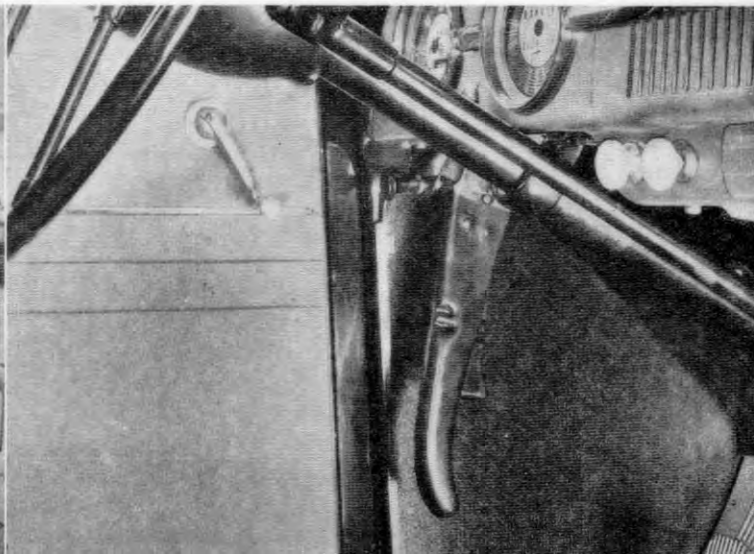
Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Adam Opel Aktiengesellschaft erhebliche Investierungen vorgenommen und auch den unmittelbaren Material-Aufwand des Wagens beträchtlich erhöht.

Sie hofft, damit der deutschen Wirtschaft und insbesondere der Steigerung ihrer Exportfähigkeit einen schätzenswerten Dienst zu erweisen.

Das Dreigang-Getriebe wird durch den unter dem Steuerrad liegenden Hebel geschaltet



Der Handbremshebel ist links unter dem Armaturenbrett angeordnet



Vorderansicht der Cabriolet-Limousine

Der „Opel 1950 - Lieferwagen"

Um allen Werksangehörigen die Möglichkeit zu geben, Fragen von Interessenten über den „Olympia 1950" zu beantworten, zählen wir deshalb im folgenden die 10 wichtigsten Merkmale des neuesten Produktes unseres Werkes auf:

1. Fernschaltung

International bewährt – ermöglicht leichtes Schalten ohne die Hand weit vom Lenkrad zu entfernen.

2. Armaturen

Übersichtlich im Blickfeld des Fahrers vereint. Nachts indirekt beleuchtet.

3. Modernes Dreigang-Getriebe

Schräg verzahnt – in den Fahrgängen voll synchronisiert.

4. Ganzstahl-Karosserie

Selbsttragender Stahlkörper bietet hohe Festigkeit bei geringstem Eigengewicht.

5. Neuartiger Winkerschalter

Unter dem Lenkrad und von diesem aus mit dem Finger leicht zu bedienen.

6. Hochleistungs-Motor

1,5 Ltr. 37 PS. Überraschendes Anzugsvermögen. Hohe Dauer- und Spitzengeschwindigkeit bei erstaunlich geringem Kraftstoffverbrauch. (Höchstgeschwindigkeit 112 km/h, Kraftstoffnormverbr. 8,5 l)

7. Fallstromvergaser

ergibt günstige Kraftstoffausnutzung und Schnell-Start bei allen Temperaturen.

8. Öldruckbremsen

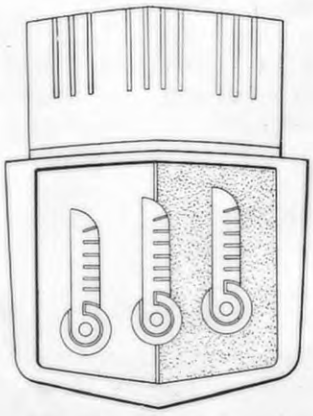
Hydraulische Bremsen mit automatischem Ausgleich auf alle vier Räder. Unabhängiges Handbrems-System.

9. Thermostat

Automatische Regelung auf leistungsgünstige Betriebstemperatur.

10. Federung

Unabhängig aufgehängte Vorderräder und hydraulische Stoßdämpfer verhindern ein Übertragen der Fahrbahnstöße auf Lenkung und Karosserie.

UNSER NEUES  OPELWAPPEN

Wie die meisten Werksangehörigen schon bemerkt haben werden, hat der „Olympia 1950" ein neues Zier-Wappen erhalten. Wir unterhielten uns mit Herrn H. Mersheimer, Leiter der Karosserie-Konstruktion, über die Bedeutung dieses Wappens und erfuhren, daß dasselbe im Jahre 1916 dem inzwischen verstorbenen Geheimrat Dr. Wilhelm von Opel anläßlich seiner Erhebung in den Adelsstand von dem damaligen Großherzog von Hessen verliehen wurde. Das Wappen als Ganzes soll von der Tradition unseres Hauses und den Verdiensten seiner Gründer künden. Die drei geflügelten Räder versinnbildlichen darüberhinaus die Haupt-Eigenschaften unserer Produkte:

Schnelligkeit * Zuverlässigkeit * Haltbarkeit

PRESSEEMPFANG
AM 4. JANUAR 1950

Es ist bei Opel alter Brauch, jedes neue Modell des Rüsselsheimer Werkes der Öffentlichkeit im Rahmen einer großen Presse-Konferenz vorzustellen.
Dieser Tradition folgend fand am 4. Januar 1950 in den Ausstellungsräumen ein Presse-Empfang statt, an dem etwa 80 Vertreter der in- und ausländischen Tages- und Fachpresse, des Rundfunks und der Wochenschau sowie die leitenden Herren des Werkes teilnahmen. Diesmal stand der „Olympia 1950" im Blickpunkt des Interesses.

Nach einleitenden Worten des Werbechefs der Adam Opel Aktiengesellschaft, Herrn F. W. Roy, begrüßte der Vorsitzende des Vorstandes, Herr E. W. Zdunek, die Anwesenden. Er verwies am Anfang seiner Ansprache auf das „Wunder" des Wiederaufbaues des im Kriege stark zerstörten Werkes und kam dann auf die Wichtigkeit der Adam Opel Aktiengesellschaft für die deutsche Wirtschaft zu sprechen.

„Wir haben nicht den Ehrgeiz, den billigsten, sondern den besten und wirtschaftlichsten Wagen zu bauen" sagte Herr E. W. Zdunek weiterhin und streifte dann in kurzen Zügen die zukünftigen Aufgaben der Fabrik, vor allem die Förderung des für die deutsche Wirtschaft so lebensnotwendigen Exportes. Mit Hilfe der weltumspannenden General Motors-Verkaufsorganisation hätte die Adam Opel Aktiengesellschaft die Möglichkeit, ein umfangreiches Export-Programm anlaufen zu lassen.

Herr A. W. Gaedertz, Inlandsverkaufsleiter des Werkes, hielt anschließend einen Vortrag über das Thema: „Opel und General Motors – eine Brücke über den Atlantik". Von den Umständen ausgehend, die 1929 zu der Übernahme des Werkes durch die General Motors Corporation führten, schilderte Herr A. W. Gaedertz in seinem Referat die Vorteile, die die damalige Fusion im Laufe der Jahre dem Werk brachte. Er schloß seinen Vortrag mit den Worten: „Fassen wir zusammen: Brücke des produktions-technischen Vorsprungs in den USA nach Deutschland, Brücke eines breiten Kapitalstromes, der nicht als zinsenheischendes Darlehen, sondern als ehrlicher Träger des vollen unternehmerischen Risikos nach Deutschland floß, Brücke aber auch deutscher Werkmannsarbeit auf dem Wege zu den Märkten der Welt, Brücke deutschen Erfindergeistes und deutscher konstruktiver Kühnheit, dazu ist die Verbindung von Opel mit General Motors geworden, deren Voraussetzung und Folgen wir zu schildern versuchten: „Völkerverbindende Brücke über den Atlantik".

Abschließend sprach Herr K. Stief, Chefkonstrukteur der Adam Opel Aktiengesellschaft über den „Olympia 1950", seine Verbesserungen, seine Vorzüge und Neuerungen.

Voller Erwartung und Spannung standen dann unsere Gäste vor den schweren Vorhängen des Ausstellungsraumes, die sich wenig später auftaten, um den Blick in den großen, von Scheinwerfern hell erleuchteten Raum freizugeben. Auf einer kreisförmigen Bühne, die sich plötzlich zu drehen begann, stand er, um den sich an diesem Tage alles drehte: der „Olympia 1950". Auch der Lieferwagen, die Cabriolet-Limousine – erst später lieferbar – und weitere Limousinen in den z. Zt. gebräuchlichsten Farbtönen waren aufgestellt und wurden eingehend besichtigt und unzählige Male geknipst. Das neue Modell fand größte Anerkennung.

Herr E. W. Zdunek und Herr K. Stief mußten im Laufe der Besichtigung viele Fragen beantworten, die meist in der entscheidenden ausklangen: Wie denkt man bei Opel über die Möglichkeit einer Senkung der Automobilpreise? Herr Zdunek formulierte seine Antwort auf diese entscheidende Frage wie folgt: „Von den hohen Preisen herunterzukommen, gibt es in einem rationell arbeitenden Betrieb nur zwei Wege: Senkung der Material-Kosten und Steigerung der Produktion."

Eine kurze Werksbesichtigung und eine Probefahrt in dem neuen Olympia beschlossen den offiziellen Teil dieses für die Adam Opel Aktiengesellschaft so wichtigen Tages, für dessen mustergültige Organisation die Verkaufs- und Werbeabteilung verantwortlich zeichnete. – m –

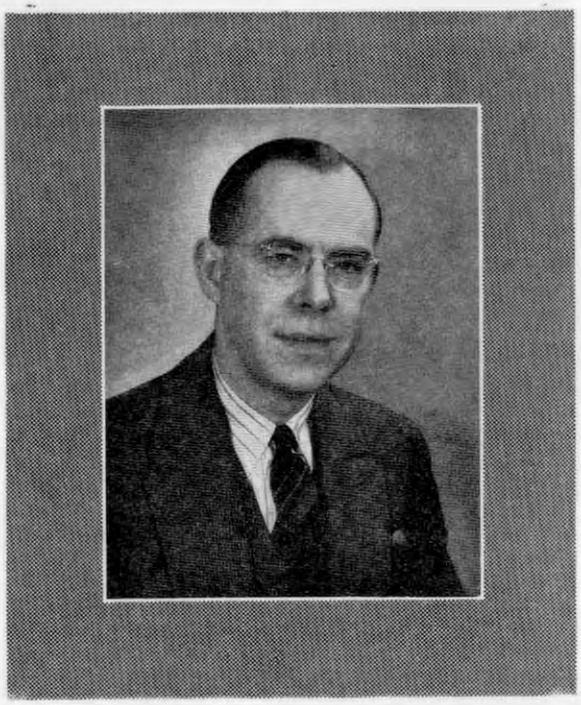
Herr E. W. Zdunek, Vorsitzender des Vorstandes, (mitte) und Herr G. H. Ball, Exportabteilung, im Gespräch mit einem Schweizer Journalisten (links)

Vertreter der in- und ausländischen Tages- und Fachpresse starten zur Probefahrt mit dem neuen Olympia

Herr **Eskild Bondesen,** Finanzleiter der Adam Opel Aktiengesellschaft, machte sein Examen an der Universität Kopenhagen. Später setzte er seine Studien auf dem Gebiete der Finanz- und Handelswissenschaften an der Columbia-Universität in New York fort und erhielt im Jahre 1928 den Titel „Staatlich anerkannter Wirtschaftsprüfer".

Herr Bondesen begann seine Tätigkeit bei der General Motors Corporation in Detroit. Im April 1933 wurde er zum Assistenten des Finanzleiters eines zu General Motors gehörenden Werkes in Flint, Michigan, und im Jahre 1935 zum Finanzleiter ernannt.

Im Herbst 1944 wurde Herr Bondesen zur General Motors Overseas Operations, New York, versetzt, von wo er im Januar 1945 zu General Motors France, Paris, gesandt und mit einer organisatorischen Sonderaufgabe betraut wurde. Er kam später zu G. M. Continental in Antwerpen, wo er dieselbe Tätigkeit bis 1948 ausübte, um dann nach Rüsselsheim versetzt zu werden, wo er die Finanzleitung der Adam Opel Aktiengesellschaft übernahm.



Wie erinnerlich gehörte Herr Bondesen zu der ersten Gruppe von vier leitenden amerikanischen Herren der General Motors Corporation, die Opel im Jahre 1946 besuchten, als das Problem der Rückgabe des Werkes an General Motors zum ersten Male mit den amerikanischen Militärbehörden erörtert wurde.

Unser Portrait

Herr **K. Mees** ist stellvertretender Finanzleiter unseres Werkes, außerdem geschäftsführendes Vorstands-Mitglied der Adam Opel-Gedächtnisstiftung, Mitglied des Beirates der Ludwig Opel-Stiftung und Aufsichtsratsmitglied der Gemeinnützigen Opel-Wohnbau G. m. b. H.

Nach Ablegung seiner Prüfung als Diplomkaufmann trat Herr Mees vor fast 25 Jahren in unsere Firma ein. Nach einigen Jahren Tätigkeit in der Buchhaltung der alten Adam Opel K. G., wurde er im Jahre 1929 nach Übernahme des Werkes durch die General Motors Corporation mit dem Aufbau der Abteilung Hauptbuchhaltung betraut, die er bis 1933 leitete. Anschließend war er tätig als Leiter der Finanzbuchhaltung, später der Revisionsabteilung sowie der Abteilung Steuern und Versicherungen.

Im Jahre 1938 wurde er zum Assistenten des Finanzleiters ernannt und übernahm nach Kriegsende die Verantwortung für die gesamte Finanzabteilung.

Nach Rückübernahme des Werkes durch die General Motors Corporation am 1. 11. 1948 wurde Herr Mees zum stellvertretenden Finanzleiter ernannt.

Herr **Dr. Hanns Schäcker** trat nach Abschluß seines Studiums am 15. Nov. 1924 als Assistent des Leiters der damaligen Zentralabteilung bei der Adam Opel Aktiengesellschaft ein. 1930 wurde er zum Leiter der Rechtsabteilung ernannt. Diesen Posten bekleidet er heute noch. Als nach dem Zusammenbruch die Militärregierung die Adam Opel Aktiengesellschaft unter Treuhandschaft stellte, wurde Herrn Dr. Schäcker von dem damaligen Treuhänder, Herrn E. U. Neumann, zusätzlich die Leitung der beiden Personalabteilungen und der Betriebskrankenkasse übertragen. Diese Aufgabengebiete hat er bis zur Neuorganisation unserer Firma im Frühjahr 1949 bearbeitet.

Dr. Schäcker, der im November des vergangenen Jahres sein 25jähriges Arbeitsjubiläum feiern konnte, ist auch heute noch Leiter der Opel-Betriebskrankenkasse, ferner Landesarbeitsrichter, Beiratsmitglied bei der Industrie- und Handelskammer Darmstadt und des Arbeitgeberverbandes der Hessischen Metall-Industrie, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Adam Opel Gedächtnisstiftung sowie Mitglied des Beirates der Dr. Ludwig Opel-Stiftung und Aufsichtsratsmitglied der Gemeinnützigen Opel-Wohnbau G. m. b. H.

Herr **C. A. Ahlemeyer,** Leiter der Revisions-Abteilung, kam im Jahre 1926 zu General Motors Peninsular S. A., Madrid, wo er verschiedene Tätigkeiten in der dortigen Hauptbuchhaltung ausübte. Ab 1930 übernahm Herr Ahlemeyer die Leitung der gesamten Buchhaltung. Als im Jahre 1936 der spanische Bürgerkrieg ausbrach, wurde er nach Auflösung der Madrider Niederlassung zur Adam Opel Aktiengesellschaft versetzt, wo er zunächst die Kreditoren- und dann die Debitoren-Buchhaltung leitete. Später wurde er stellvertretender Leiter der Betriebsbuchhaltung. Nach dem Kriege übertrug man Herrn Ahlemeyer die Leitung der Revisionsabteilung, eine Tätigkeit, die er auch heute noch ausübt.

Herr **Dr. Riehemann** ist seit Februar 1949 Sonderbeauftragter des Finanzleiters. Nach Absolvierung seines Studiums der Rechts- und Volkswirtschaft, war er erst mehrere Jahre im Justizdienst beschäftigt, um dann seiner besonderen Neigung entsprechend in der Wirtschaft beruflich tätig zu werden. Im Verlauf dieser mehr als 20 jährigen Arbeit führte ihn sein Weg mehrere Jahre ins Ausland (England, USA. und Kanada), wo er für ausländische und deutsche Reedereien tätig war. Seit Frühjahr 1934 ist Herr Dr. Riehemann Mitglied der Opel-Organisation, in der er Leiter der Devisenabteilung, stellv. Leiter der Allgemeinen Verwaltung, Assistent des Finanzleiters und Leiter der Rechtsabteilung gewesen ist.

* * *

Unser Interview

Unser Freund **Adam Gieg** hofft, wenn er weiterhin so rüstig bleibt, noch sein 50 jähriges Jubiläum bei Opel feiern zu können. Vorerst aber hatte er vor einiger Zeit sein 40 jähriges Arbeitsjubiläum und Vorgesetzte und Mitarbeiter, die an der Feier in seinem Rüsselsheimer Häuschen teilnahmen, freuten sich über den gelungenen Abend. Der Jubilar ist Vater von zwei Söhnen, von denen der eine im Werk beschäftigt ist. Im Jahre 1909 trat er als Schlosser bei Opel ein. Über die Nähmaschinen-Abteilung, den Karosserie- und Schnittbau kam er dann später zur Schmiede, wo er heute mit einer Sonderaufgabe betraut ist. Unseren Mitarbeiter Adam Gieg beglückwünschen wir nochmals recht herzlich und wünschen ihm weiterhin alles Gute!

* * *

Unser Freund **Adolf Hardt** aus dem Motorenbau feierte am Anfang des neuen Jahres sein 40 jähriges Arbeitsjubiläum bei Opel. Der heute 57 jährige trat 1906 als Schlosserlehrling in das Werk ein. In vielen Abteilungen hat er sein Können unter Beweis gestellt, u. a. im Nähmaschinen-Bau, in der Fertigmontage, im Teilebau, in der Groß-Dreherei, im Werkzeugbau und seit 1945 im Automatenbau. Außerdem war er viele Jahre Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr des Werkes.

Adolf Hardt ist gebürtiger Kelsterbacher, wohnt aber schon seit 1921 in Rüsselsheim. Viel Arbeit macht ihm sein Siedlungshäuschen, an dem es dauernd etwas zu reparieren gibt. Wir wünschen dem Jubilar auch in Zukunft alles Gute!

40 Jahre, von 1910 bis heute, arbeitete **Mathias Keller** im Kühlerbau. Der 57 jährige Jubilar wurde in Bischofsheim geboren. Er lebt aber schon lange Jahre in Ginsheim, wo er ein kleines Haus mit einem schönen Garten besitzt. Übrigens, wenn man nur zwei Minuten vom Rhein entfernt wohnt, kann man wohl nicht anders, als in freien Stunden auf den Strom hinauszurudern, um dort die Angel ins Wasser zu halten. Aalfang ist Mathias Kellers Steckenpferd. Unserem Ginsheimer Freund zu seinem Jubiläum herzliche Glückwünsche!

* * *

Unser Mitarbeiter **Anton Mathes** feierte in den letzten Wochen sein 40 jähriges Arbeitsjubiläum. Seit 1909 ist der Jubilar ununterbrochen im Motorenbau beschäftigt. Der heute sechzigjährige wurde in Haßloch geboren, wo er sich vor Jahren ein Zweifamilienhäuschen baute. Die Tätigkeit des Jubilars bei der Adam Opel Aktiengesellschaft war von großem Pflichtbewußtsein getragen. Wir wünschen, daß unser verdienter Mitarbeiter Anton Mathes noch viele Jahre bei uns bleibt.

* * *

Auch **Heinrich Koch** aus der Betriebsschlosserei feierte im vergangenen Monat sein 40 jähriges Arbeitsjubiläum bei Opel. 1905 trat der Jubilar in das Werk ein. In Rüsselsheim bewohnt er mit seiner Familie ein Opel - Siedlungshäuschen. Von seinen Magenbeschwerden, die der Arzt dem zu viel gerauchten „Scheuerbambel" zuschrieb, ist Heinrich Koch genesen und hofft noch sein 50 jähriges Arbeitsjubiläum bei Opel feiern zu können. Wir wünschen dem Jubilar viel Glück dazu!

WESSEN INTERESSE VERTRITT DER ZEITNEHMER?

Der Zeitnehmer ist im Betrieb der Beauftragte der Standard-Abteilung. Er soll die richtigen und gerechten Standardzeiten als Berechnungsgrundlage des Gruppenakkords ermitteln. Ihm kommt heute wieder dieselbe Bedeutung zu wie in den Vorkriegsjahren. Die Entwicklung in der Nachkriegszeit brachte es mit sich, daß die Frage des Leistungslohnes gegenüber den Problemen des Wiederaufbaues vollkommen in den Hintergrund trat. Diese Zeit war gekennzeichnet durch Mangel an Material, notdürftig hergerichtete Werkstätten, mangelhafte Werkzeuge, Maschinen und Einrichtungen, Mangel an Energie und Brennstoffen, unterernährte Werksangehörige usw.

Erst die Währungsreform und die daran anschließende Gesundung der Wirtschaft rückten die Notwendigkeit einer rationellen Erzeugung wieder in den Vordergrund. Für uns ist der Gradmesser der rationellen Erzeugung die Standardzeit. Es ist nicht so, daß die Standardzeit nur dazu da ist, dem Arbeiter seinen Lohn als Gegenwert für seine Arbeit zu ermitteln. Dies ist gewiß eine entscheidende Funktion und für den Arbeiter wohl die einzige erkennbare. Für die Geschäftsleitung ist sie aber sehr viel mehr.

Die Standard-Zeit dient zur Ermittlung der Mitarbeiterzahl, die benötigt wird, um das monatliche Programm zu erfüllen. Es dürfen nicht in einer Abteilung zu viel, in der anderen zu wenig Leute tätig sein.

Aus der Standard-Zeit in Verbindung mit dem Produktions-Programm ermittelt die Finanzleitung den Fertigungslohn, auf den sich die Plankostenrechnung für ein ganzes Jahr im voraus aufbaut. Durch diese Rechnung wird jeder Abteilung ein Budget für ihre Unkosten zugebilligt. Dies wieder gestattet der Geschäftsleitung, wie jedem Betriebsleiter oder jedem Abteilungsleiter, Einblick in die Entwicklung seines Betriebes und seiner Abteilung.

Die Standard-Zeit in Verbindung mit der Plankostenrechnung gibt der Freigabenzentrale die Möglichkeit, ihre Vorkalkulationen aufzubauen, die die Technische Leitung und die Geschäftsleitung wiederum benutzen, um über neue Typen und Modelle oder über Konstruktionsänderungen zu entscheiden.

Auf den gleichen Unterlagen baut die Finanzleitung ihre Selbstkostenberechnungen für die Festlegung der Verkaufspreise auf. Diese Preise müssen sehr genau ermittelt werden, denn es beginnt jetzt wieder der Kampf um die Absatzmärkte. Der Kunde vergleicht wieder den Preis im Verhältnis zum Erzeugnis. Unsere Wagen müssen nicht die billigsten oder die teuersten, aber sie müssen die preiswürdigsten sein. Hieraus ergibt sich eine der wichtigsten Aufgaben der Standard-Abteilung: ständig darauf bedacht zu sein, die Standard-Zeiten so rationell wie möglich zu halten. Dies ist eine der Hauptbedingungen für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes und die Konkurrenzfähigkeit des Produktes.

Eine Reduzierung der Standardzeiten soll nicht mit der „Akkordschere" erreicht werden, sondern es ist nötig, im Betrieb durch Verbesserung der Einrichtungen und Werkzeuge die Hauptzeiten zu verkürzen und durch Aufbau eines reibungslosen Arbeitsablaufes Verlustzeiten zu vermeiden. Das Mittel hierzu ist die Arbeitsstudie und die Verlustzeit Aufnahme. Erst wenn diese Voraussetzungen geschaffen, wenn Produktionsmittel und Organisation zweckmäßig aufeinander abgestimmt sind, kann der richige Lohn durch eine Zeitstudie ermittelt werden.

Diese Ermittlungsarbeiten liegen in den Händen der Standard-Abteilung bzw. der von ihr beauftragten Zeitstudienleute.

Es ist klar, daß solche weitgesteckten Ziele nur in einer Atmosphäre gegenseitigen Vertrauens erreicht werden können. Hier ist nicht allein das Vertrauen der Geschäftsleitung oder der Gewerkschaft nötig, sondern auch das der Arbeiter, der Produktionsabteilungen und der Abteilungen der Produktionsvorbereitung. Die Herstellung dieses Vertrauens ist unmittelbar abhängig von den Fähigkeiten und Erfahrungen der Zeitstudienmänner.

Was verlangen wir von unseren Zeitstudienmännern?

1. Der Zeitstudienmann muß Fachmann auf seinem Gebiet sein und umfassende praktische Erfahrungen aus der Werkstatt besitzen. Dementsprechend wurden für diesen Beruf Leute ausgesucht, die eine abgeschlossene Lehre mit Gesellenprüfung und mehrjähriger Praxis in Werkstatt und Produktion haben.
2. Der Zeitstudienmann muß einen geraden, offenen Charakter besitzen und gute Auffassungsgabe und Intelligenz mitbringen. Aus diesem Grunde wurde eine psychologische Eignungsbegutachtung vorgenommen, um Ungeeignete von Aufgaben abzuhalten, die ihnen selber später Enttäuschungen bereiten würden; ganz abgesehen davon, daß für die Betreffenden kostbare Zeit und Geld unnötig aufgewandt werden müßte.
3. Der Zeitstudienmann benötigt eine gute Spezialausbildung für seinen Aufgabenbereich, damit er seine Arbeits- oder Zeitstudie vorbereiten, durchführen und auswerten kann.

Hierzu wurde im Einvernehmen mit der Geschäftsleitung ein REFA-Lehrgang durchgeführt. Wir bedienten uns der Hilfe des REFA-Verbandes, weil er eine Vereinigung ist, in der sich Gewerkschaften sowie Unternehmerverbände zusammengeschlossen haben und gemeinsam in Vorstand und Ausschüssen dieses Verbandes arbeiten.

REFA, eine „Arbeitsgemeinschaft der Verbände für Arbeitsstudien", hat in 25jähriger Arbeit aus der Praxis heraus eine wissenschaftliche Grundlage entwickelt, die Voraussetzung für richtige Zeitermittlungen ist. Diese Grundlage scheint der beste Weg zu sein, das Vertrauen zu festigen, das zwischen Geschäftsleitung und Arbeiterschaft herrschen muß, um den sozialen Frieden zu sichern.

In Erkenntnis dieser Tatsache hat der REFA-Verband in den letzten Jahren seinen Ausbildungslehrgang einer gründlichen Durchsicht unterzogen und erweitert. Der nach diesen neuerlichen Erkenntnissen in unserer Firma ausschließlich für die Ausbildung unserer Zeitnehmer durchgeführte Grundlehrgang umfaßte 150 Stunden und wurde durch praktische Übungen erweitert. An diesem Lehrgang haben nicht nur die jungen Nachwuchskräfte, sondern auch die seit längeren Jahren bereits tätigen Zeitstudienleute teilgenommen. Das Abschlußexamen hatte trotz der hohen Anforderungen ein erfreuliches Ergebnis. Es bestanden 2 Teilnehmer mit „Sehr gut", 3 mit „Gut", 9 mit „Bestanden". 2 Teilnehmer erhielten eine Teilnahmebescheinigung. Die jungen Teilnehmer stehen jetzt gemeinsam mit ihren alten Kollegen im Betrieb auf der Suche nach Möglichkeiten, den Produktionsablauf noch rationeller, noch besser zu gestalten.

Wenn wir uns nun die eingangs gestellte Frage „Wessen Interesse vertritt der Zeitnehmer?" nochmals vorlegen, so gibt es darauf nur eine einzige Antwort: Er vertritt nicht allein das Interesse der Geschäftsleitung oder das der Standard-Abteilung, nicht allein sein eigenes Interesse oder das des Arbeiters bzw. einer bestimmten Produktionsabteilung: er vertritt das Interesse aller. Seine Arbeit ist im Grunde nichts anderes als der Verbesserungsvorschlag eines Mitarbeiters, ein Verbesserungsvorschlag, der letzten Endes dazu beiträgt, durch eine Verbilligung den Absatz unserer Erzeugnisse zu fördern und der dadurch mithilft, den Arbeitsplatz aller Werksangehörigen zu sichern.

Dr. H. Faensen

LEISTUNG UND VERANTWORTUNG

Gedanken über ein aktuelles Problem

Bei vielen Menschen herrscht über den Leiter eines neuzeitlichen Betriebes – denken wir z. B. an unser Werk – oft eine irrige Vorstellung. Am Anfang der Problematik – anders kann man das Thema nicht bezeichnen – steht meist das Wort „Kapitalist" oder, noch drastischer ausgedrückt, „Monopol-Kapitalist". Der Direktor einer Fabrik ist nach dieser Leute Meinung nichts anderes als ein „Ausbeuter", der am Tage nichts weiter zu tun hat als mit seinem, mit ihm unter einer Decke steckenden „Finanzgewaltigen" darüber nachzusinnen, wie er, natürlich nur aus persönlichem Vorteil heraus, möglichst viel Kapital aus der Arbeit anderer schlagen kann.

Wir haben das eben Gesagte deshalb aus der Masse von Alltags-Agitation herausgegriffen, um dadurch deutlicher zeigen zu können, wieviele Mißverständnisse hinter oft spaßhaft klingenden Bemerkungen stecken, Bemerkungen, die vielfach als bare Münze genommen und 100%ig geglaubt werden. Mißverständnisse deshalb, weil der Unternehmertyp einer vergangenen Epoche, der Kapitalist, wie er als Mitglied einer bestimmten Gesellschaftsklasse bezeichnet wird, in der Mittel- und Großindustrie kaum noch vorhanden ist und schon längst durch neue Träger des Besitzes und der Verantwortung abgelöst wurde. In vielen Ländern hat der Staat, meist als Folge wirtschaftlicher Krisen, die Funktion des Besitzers einer Reihe größerer Unternehmen übernommen. Hauptsächlich aber hat doch der Aufstieg großer Gesellschaften – die der Allgemeinheit der Aktionäre verantwortlich sind – den Unternehmertyp vergangener Tage auf allen wichtigen Wirtschaftsgebieten faktisch verschwinden lassen.

Dieser Wandel bedeutet, daß die Eigentumsrechte größtenteils aus den Händen einzelner in die Hände vieler gelangten. (Bei General Motors sind es über 400 000 Aktionäre, davon viele Arbeiter und Angestellte der einzelnen General Motors Werke). Die in den letzten zwei Jahrzehnten neu aufgekommene Klasse der Verantwortlichen in der Industrie (man bezeichnet sie allgemein als Manager und versteht darunter Direktoren, Produktionsleiter, Geschäftsführer, Techn. Leiter usw. und in den Staatsunternehmen Administratoren und Kommissare usw.) sind daher weder persönlich noch rechtlich noch historisch mit dem Kapitalisten im Sinne des Wortes, d. h. mit dem Privatunternehmer, der auf eigenes Risiko, mit eigenem Kapital, eigenen Maschinen und Materialien Lohnempfänger beschäftigt, identisch; was im übrigen nicht bedeutet, daß durch diese Entwicklung das vor allem in der westlichen Welt vorherrschende System der freien Wirtschaft als solches verschwunden wäre, denn die großen Gesellschaften sowohl als auch die Staatsunternehmen stützen sich hier nach wie vor auf die Grundregeln dieser Wirtschaftsform, d. h. auf freie Initiative und freien Wettbewerb sowie auf die Produktivität des Kapitals, auf Rentabilität und damit auf Gewinn. Diese historischen Tatsachen wollten wir zum besseren Verständnis des Themas vorausschicken.

Zu dem Thema selbst hat unser Mitarbeiter H. Schmidt Stellung genommen. Wir verwenden deshalb als Beitrag einige Gedanken aus seinem an uns gerichteten Schreiben.

Wo in der Welt – ob in der Staatsführung oder auf dem kommunalen Sektor – geht es ohne die oberste Leitung? – Nirgends!

Auch ein Betrieb, mag er noch so klein sein, braucht eine Geschäftsführung. Die Namen, die allerorts für diese Stellung geprägt werden, sind verschieden und tun der Tätigkeit selbst keinen Abbruch. Aber nicht nur der Betrieb als solcher braucht eine Direktion, er gliedert sich auch in seinem Innern in viele Leitungen auf. Denken wir an den Vorarbeiter, den Meister, den Abteilungsleiter usw. Jede dieser Positionen umfaßt einen Teil der Verantwortung, die, im letzten gesehen, die Geschäftsleitung als Ganzes zu tragen hat. Wieviel Arbeits- und Nervenkraft auf leitenden Posten verbraucht wird, kann nur der ermessen, der selbst einmal an verantwortlicher Stelle stand. Viele Menschen werden oft mit der kleinsten Verantwortung, die man ihnen überträgt, nicht fertig. Wie wäre es aber erst, wenn sie plötzlich die Verantwortung über das Wohl und Wehe vieler Tausender, über die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit eines Werkes, über zukünftige Produktionsprogramme, über die vielen großen und kleinen Entscheidungen, von denen oft das Schicksal aller abhängt, zu tragen hätten? –

Man sollte deshalb mit einem leichtfertigen Urteil vorsichtig sein, vor allem dann, wenn man sich nicht selbst davon überzeugt hat, ob sich der „Herr Direktor" nichts anderes als „nur einen schönen Tag" macht. Das Drum und Dran, mit dem der Leiter eines Werkes oft behängt wird, wirkt meist mehr als grotesk. Wer Gelegenheit hat, mit der Geschäftsführung großer Werke zusammenzukommen, wird die Feststellung machen, daß hier viel weniger Wert auf Titel, Rang und äußere Ehren gelegt wird als in anderen Kreisen.

Es liegt auf der Hand, daß nicht jeder Angehörige eines Betriebes in leitender Stellung tätig sein kann. Es muß auch Leute geben, die im Ablauf der Produktion tätig sind, das war so, das ist so und wird immer so sein, mag die Staatsform aussehen wie sie will. Der Leiter eines neuzeitlichen Betriebes ist kein Prinz, dessen „Erbfolge" schon von Geburt an bestimmt ist, sondern er muß sich durch Fleiß, praktische Arbeit und vor allem durch nachweisbare Erfolge den Aufstieg erkämpfen. Daß er dann, einmal oben angekommen, entsprechend der größeren Verantwortung und größeren Pflichten auch mehr Rechte hat als andere, sollte doch selbstverständlich sein. Denn, wo in der Welt wird Leistung und Verantwortung nicht gewürdigt? Jeder andere würde, wenn er einmal oben stünde, dieselben Rechte für sich in Anspruch nehmen. Die Praxis des täglichen Lebens beweist dies doch immer wieder.

Unser Betrieb z. B. ist eine Aktiengesellschaft. Die Aktionäre lassen ihr erspartes Geld auf eigenes Risiko in solchen Unternehmen arbeiten. Sie fördern dadurch ihr Wachstum und geben die Möglichkeit zur Kapitalbildung für Krisenzeiten. Der Chef einer AG. ist demnach im Rahmen seiner Gesellschaft der Treuhänder aller „Mitbesitzer". . . .

Soweit dieser Beitrag, der im übrigen keinen Anspruch auf Vollständigkeit und letzte Klärung des Problems erhebt. Es sollte damit hauptsächlich einmal der erste Versuch unternommen werden, um den Leiter eines neuzeitlichen Betriebes aus dem „Himmel", in dem er meist im Geiste vieler Menschen schwebt, in die Wirklichkeit herunterzuholen.

Er ist nämlich – wie wir sehen – ein Mensch, der an demselben Strang zieht wie jeder von uns, dessen Tätigkeit aber ein Vielfaches an Verantwortung einschließt, die zu tragen er sich erst durch Leistung und nachweisbare Erfolge würdig zeigen mußte.

UNSERE

40 Jahre

Gieg, Adam
SCHMIEDE

Hardt, Adolf
AUTOMATEN-ABTLG.

Kel

25 Jahre

Becker, Wilhelm
KAROSSERIE-BAU

Daschmann, Hans
FERTIGMONTAGE

Daum, Philipp
AUTOMATEN-ABTLG.

Gärtner, Friedrich
INSPEKTION

Hohl, Georg
ERSATZTEILE

Horst, Heinrich
AUTOMATEN-ABTLG.

Jost, August
CHASSIS-AGGREGATE

Kohlhauer, Karl
KAROSSERIE-BAU

Schmitt, Adam
TEILE-BAHNHOF

Spiess, Peter
MOTORENBAU

Stork, Philipp
MOTORENBAU

JUBILARE

40 Jahre

...ias

Koch, Heinrich
BETRIEBSSCHLOSSEREI

Mathes, Anton
MOTORENBAU

25 Jahre

Geyer, Hans
TECHN. INFORMATION

Geyer, Johann
KAROSSERIE-BAU

Göbig, Ferdinand
SCHNITTBAU

Götz, Leonhard
INSPEKTION

Krämer, Jakob
ZAHNRÄDER

Laun, Johann
KAROSSERIE-BAU

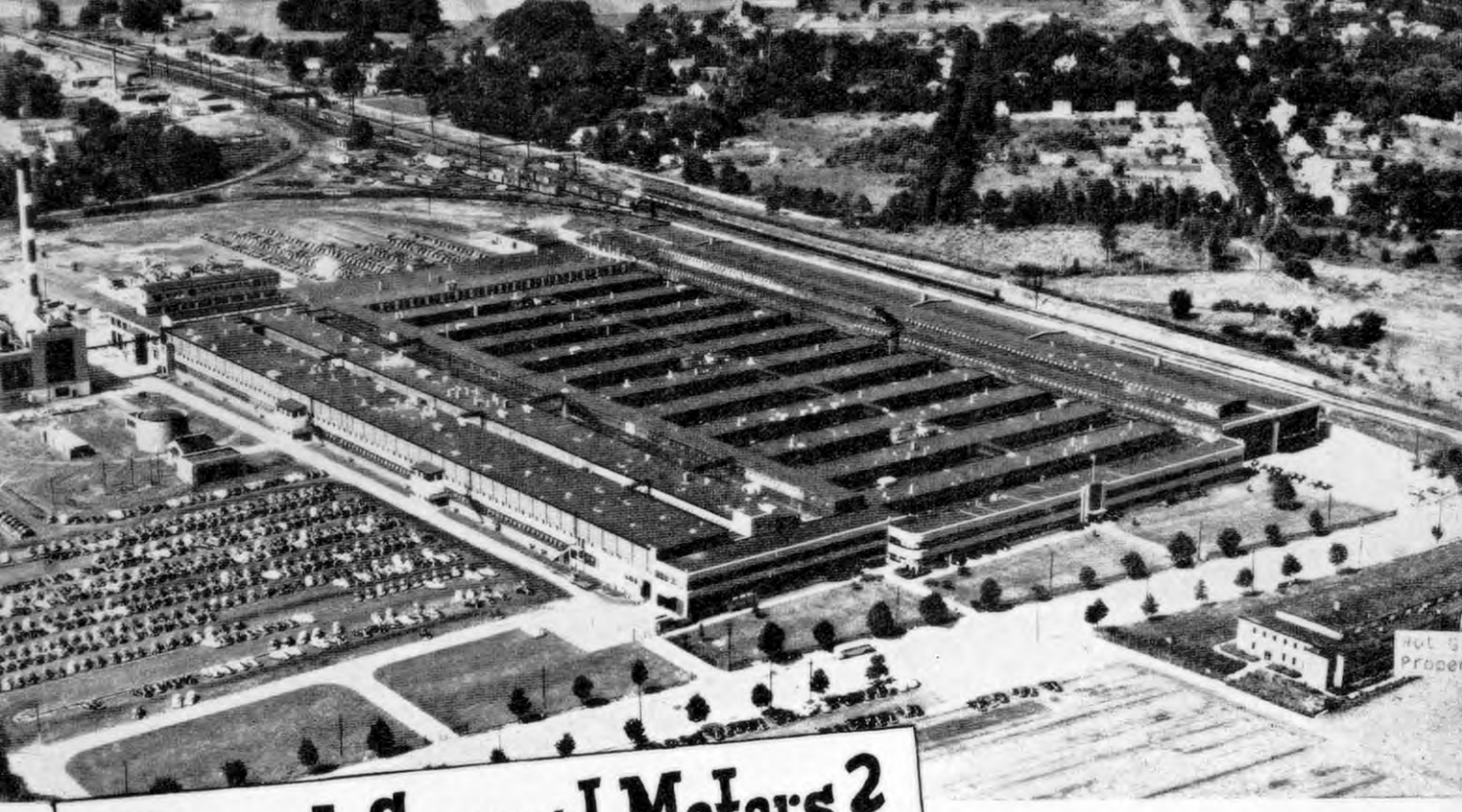
Rossel, Willy
HAUPTKASSE

Schilling, Georg
ZAHNRÄDER

Vesely, Franz
[illegible]

Walther, Heinrich
BETRIEBSKRANKENKASSE

Ziemer, Albert
MOTORENBAU



Was ist General Motors?

GM-Karosseriebeschläge-Werk in Trenton, USA

(Fortsetzung)

Wenn man von Zeit zu Zeit durch die gewaltigen Hallen unseres Werkes geht, so entdeckt man immer wieder etwas Neues, sei es eine neuaufgestellte Spezialmaschine, neue Schutzmaßnahmen für die Unfallverhütung, neue Prüfvorrichtungen, Verbesserungen auf sozialem Gebiet, ein wieder instandgesetztes Gebäude usw. usw. Und wenn man die verschiedenen Abteilungen durchwandert, den Getriebebau, die Schreinerei, den Achsenbau, den Motorenbau, das große Preßwerk — um nur einige zu nennen — und zum Schluß des Rundganges am Fertigmontageband entlang geht, so bietet das Gesehene als Einzelnes jedesmal ein bewegliches Bild, Mosaiksteinchen vergleichbar, die sich zuletzt — wie von unsichtbaren Händen geleitet — zu einem fertigen Ganzen zusammensetzen.

Bei einem solchen Rundgang sieht man, wie die einzelnen Teile hergestellt und zu einem Aggregat montiert werden, wie dann alle Aggregate pünktlich am Fertigmontageband ankommen und wie dort aus vielen Einzelteilen der Wagen zusammengebaut wird.

Alles arbeitet Hand in Hand und Zug um Zug. In dieser Arbeit liegt System und Ordnung, weil über dem Ganzen eine unsichtbare Organisation für den reibungslosen Ablauf der einzelnen Produktionen plant und sorgt. Diese Organisation ist bis ins kleinste durchdacht, von der Planung angefangen — die oft ein oder mehrere Jahre Zeit für ein Modell beansprucht — bis zum fertigen Produkt. Weiterhin sorgt diese Organisation für Neubauten, Erweiterungen, den Einbau neuer Maschinen und darüberhinaus dafür, daß die Quantität der produzierten Wagen der Nachfrage auf den in- und ausländischen Märkten entspricht und daß unsere Produkte ihre Käufer finden, auch in schlechten Zeiten.

Als Mitglied der großen General Motors-Familie sind die eben skizzierten organisatorischen Aufgaben unseres Werkes zu einem großen Teil in dem Gesamt-Organisationsplan der General Motors Corporation eingebaut. Denken wir hierbei vor allem an den Absatz unserer Produkte auf den ausländischen Märkten mit Unterstützung der General Motors-Verkaufsorganisation.

Wie funktioniert nun die Organisation der General Motors Corporation als Ganzes, die doch im Verhältnis zu unserem Werk kaum vergleichbar umfangreicher und komplizierter sein muß, da General Motors allein in den Staaten 120 Fabriken unterhält?

Im Gegensatz zu unserem Werk, wo 80 % aller Teile selbst hergestellt werden und nur der Rest als Halb- oder Fertigfabrikate bezogen wird, stellt z. B. Chevrolet seine verschiedenen Aggregate in mehreren Werken in verschiedenen Städten her, von denen die eigentlichen Fertigmontagewerke mit den einzelnen Aggregaten beschickt werden. Chevrolet besitzt allein 10 Fertigmontagewerke und nur so sind die ungeheuren Produktionszahlen der General Motors Corporation zu verstehen, die alles in allem monatlich über 200000 Wagen ausstößt. Schon an dem Beispiel der Chevrolet-Betriebe ersieht man, wie umfangreich und kompliziert die Organisation der Gesamt-Corporation ist. Die im Rahmen von Chev-

rolet arbeitenden Werke unterstehen einer sogenannten „Division", die man als die für Chevrolet übergeordnete Stelle bezeichnen kann. Die anderen bekannten General Motors Automobilmarken

Pontiac * Oldsmobile * Buick * Cadillac

unterstehen in ihrem Rahmen ebenfalls einer „Division". General Motors ist alles in allem in 41 derartige „Divisions" aufgeteilt. Zu ihnen zählt auch die „Overseas Operation", der die ausländischen Niederlassungen wie Opel, Vauxhall in England usw. unterstehen. Selbstverständlich umfassen diese 41 „Divisions" nicht nur die Automobilfabriken und ihre Zubringerwerke, sondern auch die anderen Betriebe, denn General Motors baut ja nicht allein Autos, sondern auch Kühlanlagen (Frigidaire), Dieselmotore, Lokomotiven, Wasserfahrzeuge, elektrische Apparate und Maschinen und vieles andere mehr.

Jede „Division" unterliegt der Verantwortlichkeit eines General Motors General-Managers, der wiederum einem Vice-Präsidenten der General Motors Corporation untersteht. Die Gesamtleitung liegt dann schließlich in Händen der Corporation in Detroit, die ihrerseits den 430 000 Eigentümern verantwortlich ist.

Trotz dieses etwas starr erscheinenden Gebildes ist den einzelnen Werken ein großer Spielraum für eigene Entscheidungen belassen, sodaß sich niemals ein Schema oder eine Starrheit entwickeln kann. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang noch, daß jedem einzelnen Werk die technischen Erfahrungen der Gesamt-Organisation zur Verfügung stehen.

Soweit für heute unser Bericht, den wir im nächsten Monat mit einem Besuch des General Motors-Versuchsfeldes fortsetzen werden. E. Koch

Früher handelte man mit Salz...

In den beiden vorangegangenen Artikeln über wirtschaftliche Grundbegriffe skizzierten wir das moderne Wirtschaftsleben, und zwar so, wie es sich dem objektiven Beobachter offenbart, nämlich als kompliziertes Ineinandergreifen und Nebeneinanderlaufen verschiedenartigster Vorgänge.

Welches sind nun die Prinzipien, nach denen sich der heutige Wirtschaftsprozeß abwickelt? Wer bestimmt, um einmal ganz konkret zu werden, wieviel Brote z. B. täglich gebacken, wieviel Paar Schuhe, wieviel Automobile innerhalb eines bestimmten Zeitraums hergestellt werden? Diese Frage können wir auf viele andere Dinge ausdehnen. Gehen wir aber noch einen Schritt weiter! Wer sorgt dafür, daß die Brote, nachdem sie gebacken und die Schuhe und die Automobile, nachdem sie produziert wurden, auch tatsächlich ihren Käufer finden? Diese Fragen stellen, heißt an ganz bestimmte Probleme der Wirtschaft rühren. Je nach der ideologischen Grundeinstellung dessen, an den man die Fragen richtet, wird die Antwort so oder so ausfallen. Uns geht es hier jedoch nicht um einen ideologischen Meinungsstreit, wie er sich etwa mit den Begriffen „Freie Marktwirtschaft", „Gelenkte Wirtschaft", „Planwirtschaft" usw. charakterisieren ließe, sondern vielmehr darum, einmal das Grundsätzliche, das jeglicher Wirtschaftsform gleichartige herauszustellen.

Drei Elemente sind es, die jeder Wirtschaft, der primitiven wie der hochkomplizierten eigen sind: die Güterbeschaffung, die Güterverteilung und der Güterverbrauch. Auf niedrigen Entwicklungsstufen der Wirtschaft werden sich diese Vorgänge innerhalb enger Kreise vollziehen. Man spricht häufig von der Stufe der „Hauswirtschaft" und charakterisiert damit einen Entwicklungsgrad, bei dem sich die drei genannten Prozesse innerhalb einer geschlossenen Hausgemeinschaft abwickeln. Alles, was an Gütern benötigt wird, stellt die Hausgemeinschaft selbst her und zwar einzig und allein für ihren eigenen Verbrauch. Der Verteilungsprozeß spielt hier natürlich kaum eine Rolle. Anklänge an diese Stufe der Wirtschaft finden sich auch heute noch — wir erwähnten es schon kurz — im bäuerlichen Haushalt, denn hier ist in der Regel ein beträchtlicher Teil der produzierten Dinge für den Eigenverbrauch bestimmt. Wir wissen auf Grund von Forschungen, daß

Fortsetzung nächste Seite

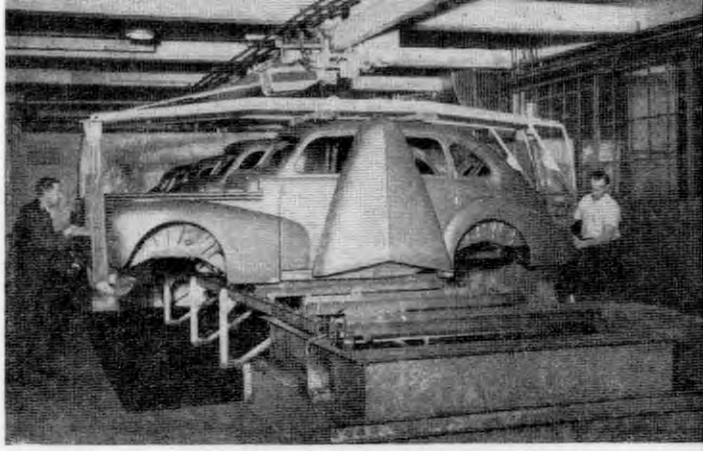
Nachtaufnahme des Hochdruck-Kraftwerkes am Main und der Opel-Schmiede, der größten und modernsten Gesenk-Schmiede Europas

auch auf der sogenannten „Hauswirtschaftsstufe" schon ein gewisser Austausch an Gütern stattgefunden hat. Es handelte sich in dieser Zeit vor allem um lebensnotwendige Dinge, die nicht am Ort selbst zu beschaffen waren, wie z. B. das Salz, oder deren Herstellung besondere Geschicklichkeit und Erfahrung erforderte, wie Schmuck und Waffen. Noch heute lassen sich die alten „Salzstraßen" geographisch verfolgen, über die in uralten Zeiten die Händler das kostbare Gut von Ort zu Ort transportierten und dafür andere Dinge einhandelten. Der Handel spielte in den Frühzeiten der Wirtschaft jedoch im großen und ganzen gesehen noch eine untergeordnete Rolle. Die Verkehrsmittel waren noch primitiv, Wege und Wasserstraßen in unentwickeltem Zustand.

Je mehr wir uns den modernen Wirtschaftsformen nähern, umsomehr Funktionen der Güterherstellung werden aus dem Hause hinausverlegt und von zentralen Stellen übernommen. Aus den einfachen Werkstätten werden Fabriken mit immer komplizierteren Maschinen und Vorrichtungen. Wer die „Chronik unseres Hauses" regelmäßig liest, wird diese Tendenzen genau verfolgen können. Man spricht von der Arbeitsteilung der modernen Wirtschaft und meint damit einen Zustand, in dem der Einzelne nur noch eine Teilfunktion ausübt. Die Abhängigkeit der Menschen untereinander ist im Vergleich zu einfacheren Wirtschaftsstufen eine unvergleichlich größere. Der Verteilerfunktion der Wirtschaft kommt damit automatisch immer mehr Bedeutung zu. Von Jahr zu Jahr wird der Anteil der im Handel Tätigen im Verhältnis zu den übrigen Berufsgruppen immer größer. Immer verzweigter wird das Verkehrsnetz, das wie Spinnweben das ganze Land, den ganzen Kontinent, ja den Erdball überzieht. Aus den engräumigen Wirtschaften vergangener Zeiten ist die Volkswirtschaft und im größeren Rahmen gesehen, die Weltwirtschaft geworden. Die Arbeitsteilung erstreckt sich nicht mehr nur auf nachbarliche Gebiete. Sie umfaßt heute vielmehr ganze Völker, und zwar in dem Sinne, daß das eine Land die seiner Lage und seinem Klima entsprechenden Güter herstellt und diese Güter gegen die eines anderen Landes austauscht, in dem die Verhältnisse andere Produktionen bedingen.

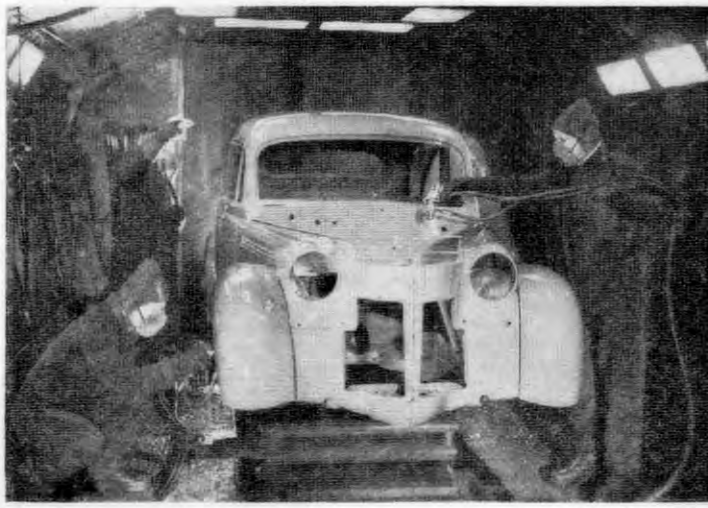
Wir sehen aus diesen kurzen Ausführungen, welchen Bedeutungswandel die Grundfunktionen der Wirtschaft in der historischen Entwicklung erfahren haben. Aus den einfachen Formen des Herstellens und Verbrauchens ist ein höchstkomplizierter Mechanismus mit eigenen Gesetzen geworden. Um die Tatbestände in ihrer Vielgestalt richtig zu erkennen, ist es vor allem notwendig, klare Begriffe zu schaffen. In der Folge soll deshalb der Versuch gemacht werden, in einer Reihe kurzer Abhandlungen dem Laien über grundsätzliche Begriffe des Wirtschaftslebens einige Aufklärung zu geben, um ihn dadurch in die Lage zu versetzen, wirtschaftliche Zusammenhänge zu verstehen und klar beurteilen zu können. Denn nur das Wissen um die ursächlichen Zusammenhänge der Wirtschaft geben ihm die Möglichkeit über das wirtschaftliche Denken hinaus inner- und weltpolitische Probleme zu verstehen, Schlagworte als solche zu erkennen und — was wir immer wieder betonen — ein objektives Urteilsvermögen zu erlangen.

Dr. E. H.



Mit einem lückenlosen Grundlackmantel versehen verläßt die Karosserie den ersten Trockenofen ...

Warmes Wasser rieselt über die Karosserie und mit Spezialtüchern und feinstem Schmirgelleinen wird ein Grundlackschliff vorgenommen



Schutzmasken vor dem Gesicht und mit Spezialanzügen bekleidet sprühen die Lackierer in der Spritzkabine Farbnebelschwaden gegen die Karosserie

FARBEN und LACKE

Besuch in der Lackiererei

Erinnern Sie sich noch? — Als wir kürzlich dem Karosseriebau einen Besuch abstatteten, verließen wir ihn am Ende des laufenden Bandes der Rohmontage. Jetzt waren wir wieder in den hohen Stockwerken aus Beton und Glas und ließen uns von Herrn Scheuermann durch die Lackiererei führen. Scharfer durchdringender Geruch — Azetondunst neuzeitlicher Lacke — empfing uns am Anfang des laufenden Bandes, das hier nicht, wie in den anderen Räumen, viele Meter weit zu überblicken ist, sondern in gewissen Abständen von Tunnels und geheimnisvollen Kammern überbrückt wird. Man kann das Ganze mit einer Art tunnelreichen Eisenbahnstrecke vergleichen.

Zunächst wird die Karosserie einer gründlichen Reinigung zur Entfernung von Staub, Rost, Öl- und Fetteilchen unterzogen. Wenig später steht sie dann tropfend und triefend, mit einem lückenlosen Grundlackmantel versehen, vor dem ersten Trockenofen, den sie zwei Stunden später völlig getrocknet und in ihrem ersten grauen Kleid schon ganz manierlich aussehend, auf dem laufenden Band verläßt. Aber was ist das? — Kaum getrocknet, rieselt in einem besonderen Raum warmes Wasser über sie und mit Spezialtüchern und feinstem Schmirgelleinen wird ein Grundlackschliff vorgenommen. Hier sind Männer mit Fingerspitzengefühl und geschultem Blick an der Arbeit. Mit Wasser und Schmirgel entfernen sie die Unebenheiten, die bei der Grundlackierung entstanden sind.

Durch den nächsten Trockenraum — in ihm sind „nur" 60° Celsius — begleiteten wir die Karosserie auf ihrem Gang, von dem man sagen kann: „Wer schön sein will, muß leiden." Als wir mit der Karosserie den Ofen verließen, kamen wir in einen Raum, in dem mit größter Sorgfalt die letzten zurückgebliebenen Staubteilchen entfernt werden. „Ja", sagte Herr Scheuermann, dem wir unsere Verwunderung über die vielen Vorbereitungen ausdrückten, „das hätten Sie nicht geglaubt, daß die Lackiererei soviel Arbeit macht. Tausenderlei Kleinigkeiten, jede für sich ein Stück Präzisionsarbeit, sind notwendig, ehe das Stahlgehäuse glänzend und strahlend unsere Abteilung verlassen kann."

Wenig später standen wir in einer der Spritzkabinen. Schutzmasken vor dem Gesicht und mit Spezialanzügen bekleidet sprühen hier die Lackierer aus silbern glänzenden Spritzpistolen Farbnebelschwaden gegen die Karosserie. In jede Ritze, jeden Winkel dringt der Farbnebel und bedeckt in verhältnismäßig kurzer Zeit die Oberfläche der Karosserie mit einer ölig glänzenden Farbschicht. Die große Kunst dieser Arbeit besteht darin, die Farbschwaden gleichmäßig zu verteilen, damit eine glatte Oberfläche entsteht.

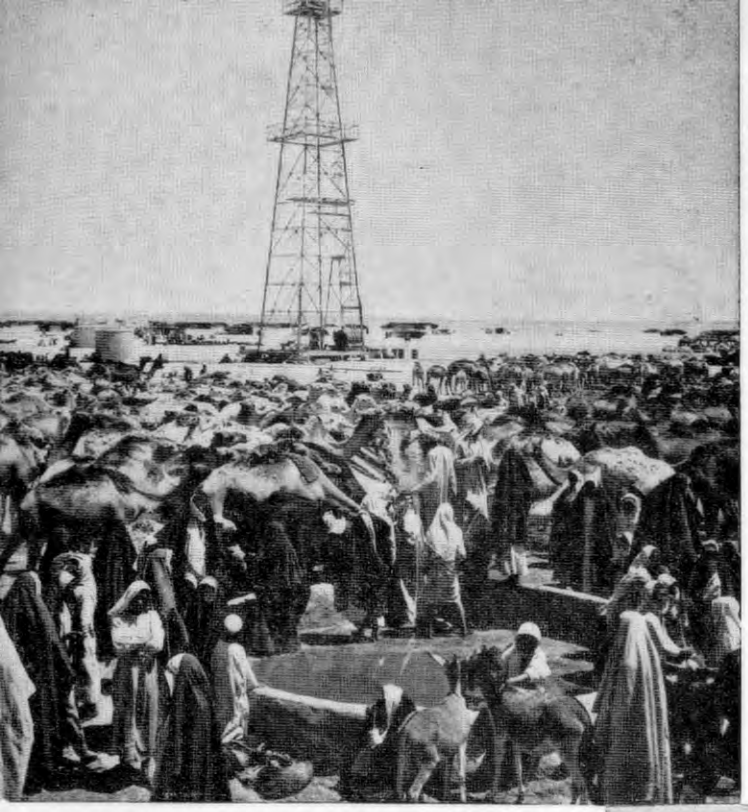
Und wieder tut sich vor der Karosserie die große Öffnung eines Trockenofens auf, den sie nach einiger Zeit völlig getrocknet und prächtig glänzend verläßt, bereit für die weitere Arbeit in der Karosserie-Fertigmontage, wenn . . . . . ja wenn die beiden Kontrolleure am Ende des Bandes ihr o. k. dazu geben. Aber diese letzte Prüfung ist streng. Da man nur Karosserien mit einer 100%ig glatten Farboberfläche entläßt, kommt es vor, daß solche, bei denen etwas beanstandet wurde, nach rechts abschwenken müssen, in das sogenannte Lazarett hinein, wo sich der eben beschriebene Vorgang, nachdem man die alte Farbschicht zur besseren Haftfähigkeit der neuen Farbe angeschliffen hat, noch einmal wiederholt.

In großen Zügen haben wir in den vorerwähnten Zeilen zu beschreiben versucht, was mit der Karosserie geschieht, wenn sie das laufende Band der Rohmontage verlassen hat. Nur stichwortartig konnten wir die Eindrücke wiedergeben, die der Besucher der Lackiererei des Karosseriebaues empfängt. Von komplizierten Anlagen, von Trockenkammern und Spezialöfen, von Schalttafeln und empfindlichen Überwachungsanlagen, von Werkstätten, in denen Düsen gereinigt und Schläuche repariert werden, von Farbmischräumen mit modernsten Einrichtungen, müßten wir, wenn der Platz dafür vorhanden wäre, ebenfalls sprechen, nicht zuletzt aber von den Menschen selbst, die auch hier wieder den entscheidendsten Faktor dieses wichtigen Teiles unserer Fabrikation darstellen.

—m—

So war es früher: Opel-Lackiererei vor 40 Jahren. Das Spachteln und Lackieren einer Karosserie dauerte drei Wochen. Man verwendete Kutschenlacke, manchmal 12 Schichten. Jede Farbschicht mußte tagelang trocknen. Ein Verfahren – bei den heutigen Produktionsziffern undenkbar →

← Auslauf des Lack-Trockenofens. Hier wird die Karosserie einer gründlichen Inspektion unterzogen



ERDÖL
Blut der Wirtschaft

1. Bohrturm in der Oase

Hart prallen die Gegensätze hier aufeinander. Ein moderner Bohrturm erhebt sich vor der Wasserstelle einer Oase in Saudi-Arabien. Viele hundert Jahre lang waren solche Wasserstellen die wichtigsten Punkte in der Wüste, aber heute ist Öl nicht weniger wichtig, nicht nur für die Araber selbst, sondern für die ganze Welt. Auch anderwärts sind große Ölzentren aus oftmals unberührtem Ödland emporgewachsen.

Wo noch vor einem halben Jahrhundert kaum bewohntes, wildes Land im Dornröschenschlaf lag, pulst heute das Leben geschäftiger Siedlungen und Werksanlagen. Pipelines, die Lebensadern der Oelstädte, schwingen sich über Berg und Tal der einstigen Wüsteneien.

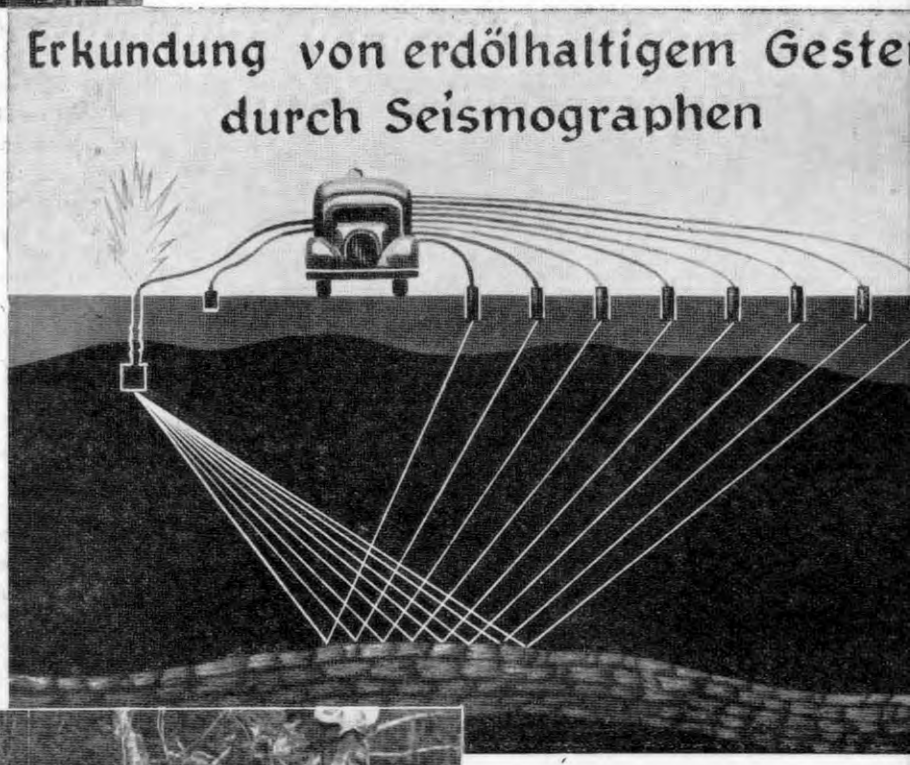
2. Seismographische Erduntersuchung auf erdölhaltige Schichten

Unter den modernen Meßinstrumenten, die die Geheimnisse der Unterwelt belauschen, stellt der Seismograph das wichtigste Hilfsmittel für den Ölsucher dar.

Durch Sprengungen werden Stoßwellen in den Boden geschickt, die gleich einem Echo von unterirdischen Gesteinsschichten zurückgeworfen und von den einzelnen in den Boden versenkten Seismographen registriert werden. Da die Fortpflanzungsgeschwindigkeit in den unterschiedlichen Erdformationen verschieden ist, gewinnt man damit einen Einblick in den geologischen Aufbau eines Gebietes.

3. Ölpioniere im Dschungel

Nur durch Bohren – eine kostspielige Arbeit – kann Öl gefunden werden. Die meisten Ölvorkommen dicht unter der Erdoberfläche sind bereits ausgebeutet. Heute muß man tiefer bohren. Bohren ist ein Glücksspiel mit Millionen-Einsatz.



Durch geologische und geophysikalische Bodenuntersuchungen hilft die Wissenschaft dem Öljäger. Forscherarbeit darf vor Urwald, Wüste, Schnee und Eis, Meer und Dschungel nicht zurückschrecken.

Hier stößt ein geologischer Forschungstrupp ins Sumpfgebiet von Louisiana vor. Ihre Meßgeräte tragen sie auf dem Rücken. Bodenuntersuchungen sind oft eine mühsame und gefährliche Arbeit. Im Dschungel sind die Wasserläufe die einzigen Stellen, an denen man den Austritt geologischer Formationen beobachten kann.

Sorgfältige Untersuchungen sind notwendig, bevor eine Bohrung angesetzt werden kann.

Von allen Gebieten menschlichen Schaffens hat die Technik den deutlichsten und unmittelbarsten Einfluß auf unser Dasein ausgeübt. In tausendfacher Gestalt begegnen uns ihre Schöpfungen; wir nehmen sie hin und bedienen uns ihrer, als könnte es garnicht anders sein. Je mehr sie uns durch den täglichen Gebrauch vertraut werden, um so näher liegt aber auch der Wunsch, etwas über ihren Ursprung zu erfahren. Nach unserer Reportage über die Gewinnung der Kohle, wollen wir heute einen weiteren Grundpfeiler unserer Kraftversorgung kennenlernen: das „Flüssige Gold der Erde" — Erdöl.

* * *

Die Welt des Erdöls ist von geheimnisvollem Zauber umwittert. Wenn man seinen Weg von den Tankstellen unserer Großstädte über die Veredelungswerke zum Bohrloch zurückverfolgt, verliert er sich in weite Fernen: in Schneewüsten, in Dschungel und Urwald, in Wüstensand, ja sogar ins flache Meer.

Erdöl, im grauen Altertum zum Einbalsamieren der Toten verwendet, vor wenigen Jahrzehnten ein vielbegehrter Leuchtstoff unserer Petroleumlampen und ein beliebtes Heilmittel gegen Rheumatismus, Geschwüre usw. ist heute der wichtigste Kraftstoff unseres gesamten Verkehrs zu Wasser, zu Lande und in der Luft. Nach der heute allgemein vorherrschenden Ansicht entstand das Erdöl durch Zersetzung von organischen Gebilden, vorwiegend Fischen und anderen Lebewesen des Meeres, die sich während vieler Jahrtausende nach ihrem Absterben auf dem Grund des Ozeans in Unmengen ansammelten. Vom Schlamm eingehüllt und von Sand- und Geröllansammlungen der großen Festlandströme überdeckt, sanken sie allmählich in die Tiefe. Unter dem gewaltigen Druck der über ihnen lastenden, immer mehr erhärtenden Sand- und Gesteinschichten, verwandelten sie sich, von der Luft abgeschlossen, in eine flüssige Masse — in Erdöl.

Gewaltige Faltungen der Erdkruste ließen vor Jahrmillionen steile Gebirgsketten und an vielen Stellen einstiger Meeresgebiete neues Festland erstehen, beschleunigten damit zugleich den Untergang der Meerestierwelt und die Bildung der späteren Erdöllagerstätten.

Mit den Hebungen und Senkungen der Erdoberfläche rückten diese ölhaltigen Gesteinschichten dem Zugriff des Menschen näher und traten sogar an manchen Stellen offen zu Tage. Die größten Erdöl-Fundstellen liegen in Küstengebieten, die in vergangenen Zeiten vom Meer überspült waren.

Unter der Erde dringt das Erdöl fein verteilt in die Poren der Gesteinschichten, besonders in den sehr porösen Sandstein (Ölsande) und zwar meist in Gesellschaft größerer Mengen von Salzwasser, die als Reste einstigen Meereswassers zwischen undurchlässigen Tonschichten eingeschlossen blieben. Daher die häufige Verbindung von Salz- und Erdöllagerstätten.

1859 gelang in Pennsylvanien, USA, die erste Bohrung, bei der große Erdölmengen gefunden wurden. Seit dieser Zeit entfachte das Verlangen nach diesem kostbaren Stoff in der Welt ein wahres „Ölfieber" und der Kampf um die „Weltmacht Öl" nahm manchmal sogar blutige Formen an.

Wo irgend Öl vermutet wurde, begann man die Erde anzubohren. Bald ragten in den Gebieten mit Ölvorkommen unzählige Bohrtürme gen Himmel. Oft aber blieb das Suchen ohne Erfolg. Unsummen von Geld und viel kostbare Zeit wurden dadurch nutzlos verschwendet. Heute sucht man die Zahl der Fehlbohrungen durch vorherige Feststellung der Bodenverhältnisse nach Möglichkeit zu vermindern.

Den Hauptanteil an der Weltförderung haben die USA mit ca. 50%, Rußland, Irak und Persien mit ca. 31%, Süd-Amerika mit ca 12%, Indien mit ca. 5% und Rumänien mit ca. 2%.

Betrachten wir uns nun die Beschaffenheit des Erdöls. Es ist ein Gemenge verschiedener „Kohlen-Wasserstoffe". Brennbar und scharf riechend, tritt es dünnflüssig und wasserhell, aber auch dickflüssig, braun bis schwarz zu Tage.

Ein Vergleich zwischen Erdöl und Kohle zeigt, daß Öl eine höhere Heizbarkeit besitzt als Kohle. Um die gleiche Wärmemenge zu erzeugen, benötigt man beispielsweise rund $^1/_4$ weniger Öl als Kohle. Außerdem ist Öl raumsparender und seine Beförderung bequemer und sauberer.

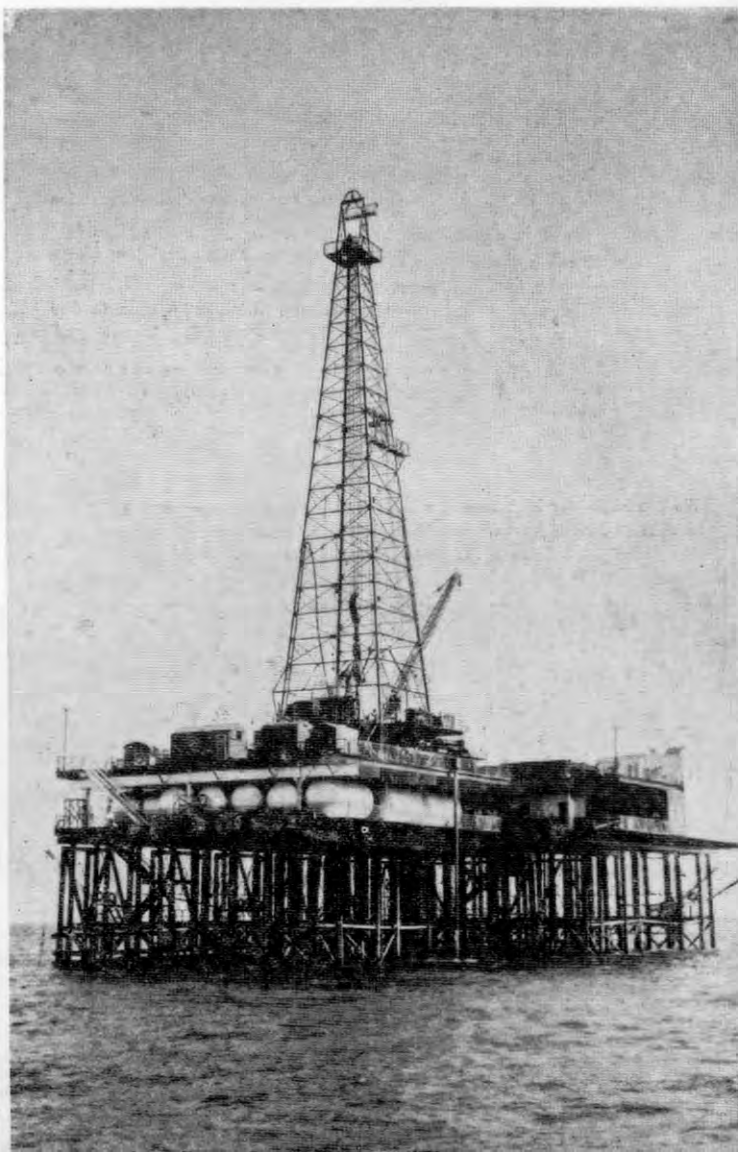
Ein weiterer Bericht über die eigentliche Gewinnung des Erdöls und seine Verarbeitung folgt.

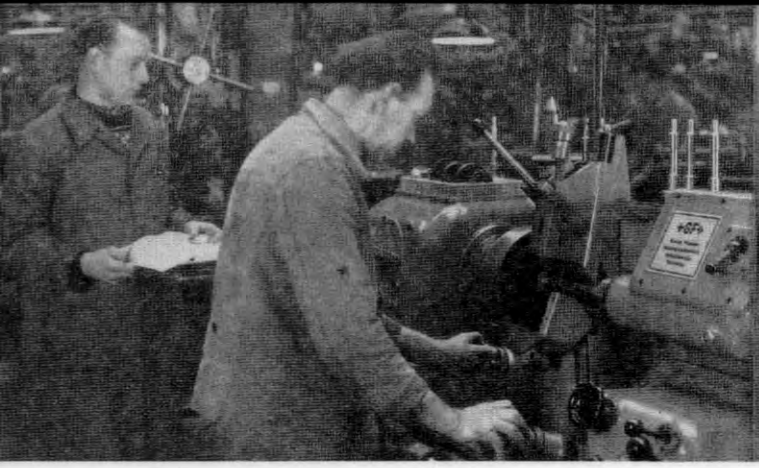
* * *

4. Künstliche Bohrturm-„Insel" im Meer

Im Kontinentalschelf von Louisiana und Texas wurden durch geophysikalische Forschungen gewaltige Salzdome festgestellt, deren vermutete Vorräte etwa 1 Milliarde to, also etwa $^1/_4$ der gesamten US-Reserven betragen. Die moderne Technik schreckt selbst vor „amphibischen Bohrungen" nicht zurück, wie dieser Bohrturm im Meer – im Golf von Mexiko – uns beweist.

Um die unter den Gewässern liegenden reichen Ölfelder ausbeuten zu können, bedarf es gewaltiger Pfahlgründungen, die die Bohrtürme tragen. So entstehen künstliche stählerne Bohrturm-„Inseln" im Meer, deren Pfahlwerk bis zu 90 m in den schlammigen Meeresgrund getrieben werden muß – bei einer Wassertiefe bis zu 50 m. Die Bohrtiefen liegen bei 3500 m.





Der Zeitnehmer Hans Mathes ermittelt die Standardzeiten für eine neue, moderne Schweizer-Kopier-Drehbank. (Siehe auch unseren Bericht auf Seite 8)

Der Zeitnehmer Wilhelm Langendorf ermittelt die Standardzeiten für die Fertigmontage der neuen Olympia-Karosserie.

WERKSNACHRICHTEN

PREISAUFGABE

Die Beteiligung an unserer Weihnachtspreisaufgabe war unerwartet hoch und hat im ganzen Werk lebhafte Diskussionen, die noch im Familienkreis fortgesetzt wurden, ausgelöst. Auch viele Angehörige der Opel-Zweigniederlassungen schrieben uns ihre Lösungen, ja sogar aus England erhielten wir von der Tochter eines Werksangehörigen einen Brief, der die richtige Antwort auf unsere Frage enthielt. Trotz der verhältnismäßig leichten Aufgabe hatten über 40% der Beteiligten nicht richtig getippt und in ihrer Begründung falsche Wege eingeschlagen.

Ort der Handlung war eine Brücke in Heidelberg an einem freundlichen Sommermittag. Das junge Mädchen und der Opel-Olympia standen in dem Lichtstreifen, der durch den Brückenbogen auf die Straße fiel. Der junge Mann, dessen Schatten auf dem Bild zu sehen ist, stand – über das Geländer gebeugt – auf der Brücke.

Das Bild mußte am Tag geknipst sein, weil nur durch die Sonne derartig scharfe – zu den Senkrechten parallel verlaufende – Schatten entstehen konnten und nur vor der Sonne (von ganz starken Scheinwerfern abgesehen) die Augen geschützt werden müssen.

Das Preisgericht hat aus der großen Anzahl richtiger Lösungen die Gewinner durch das Los ermittelt.

Es erhielt den

1. Preis DM 50.–
Herr Peter Finger aus dem Schnittbau

2. Preis DM 30.–
Herr Günther Rexhaus aus dem Motorenbau

3. Preis DM 20.–
Herr Gerhard Kron, Praktikant in der Frigidaire-Abteilung.

Wir beglückwünschen die Preisträger und verraten den anderen Beteiligten, daß die nächste Preisaufgabe zwar etwas schwerer sein, dafür aber ein besonders schöner Preis winken wird. – m –

THEATERFAHRTEN

Wie durch verschiedene Anschläge und eine Notiz an dieser Stelle bereits bekanntgemacht, wurde in der letzten Zeit den Werksangehörigen Gelegenheit gegeben, im Rahmen unserer „Verbilligten Theaterfahrten" Vorstellungen des Staatstheaters in Wiesbaden zu besuchen. Viele Werksangehörige haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und sahen die wunderbaren Aufführungen

„Die lustige Witwe" * „La Bohême" * „Maske in Blau"

Auf Grund des großen Interesses – bei der letzten Fahrt im Januar fuhren wir mit 3 Werksomnibussen – werden wir in diesem Jahr die verbilligten Theaterfahrten in erweitertem Maße durchführen, um möglichst vielen Mitarbeitern Gelegenheit zu geben, die großen Schöpfungen deutscher und ausländischer Komponisten und Dichter kennen zu lernen. E. K.

* * *

WERKSBÜCHEREI

Lesenswerte Neuanschaffungen.

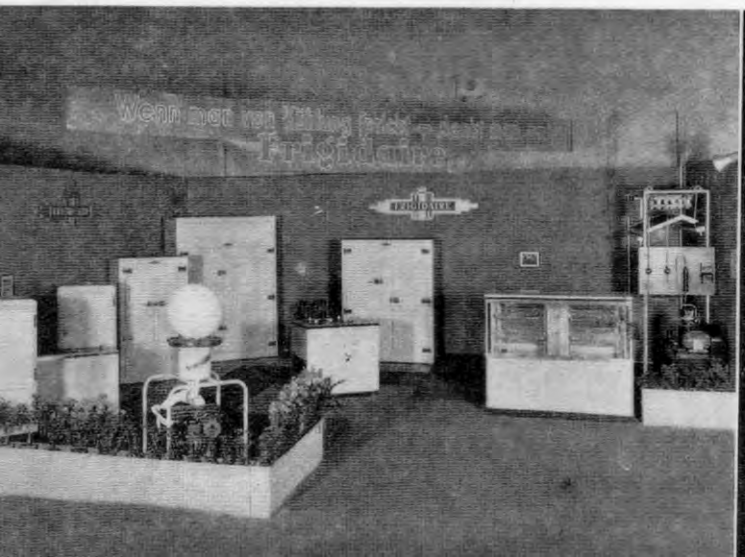
Romane und Erzählungen

Allen:	Der Wald und das Fort. Roman aus der amerikanischen Kolonisationszeit.
Gide:	Stirb und Werde. Autobiographischer Roman.
Freuchen:	Der Eskimo. Roman aus Alaska.
Edschmid:	Im Diamantental. Asiatische Erzählungen.
Twain:	Das Lächeln des Weisen. Die schönsten heiteren Erzählungen.
Saroyan:	Menschliche Komödie. Roman.
Steinbeck:	Gabilan. Amerikanische Novellen.
Zweig:	Sternstunden der Menschheit. Historische Erzählungen.

Natur- und Jagdschilderungen

Ackerl-Lehmann:	Die edlen Lippizianer und die spanische Reitschule
Bernatzik:	Vogelparadies. Vogelwelt und Menschen in europäischen Rückzugsgebieten.
Brehm:	Bachida die Löwin. Tier- und Jagdgeschichten.
Frisch:	Zehn kleine Hausgenossen.
Sanden:	Guja. Leben am See der Vögel.
Sielmann:	Vögel über Haff und Wiesen.
Welk:	Die wundersame Freundschaft. Ein Buch von Tier und Mensch.

Wo überall in der Welt man von Kühlung spricht, denkt man an Frigidaire; so auch in Berlin bei der kürzlich stattgefundenen Bäckerei-Ausstellung, die von 20000 Interessenten besucht war.



Die Philips-Valvo-Werke in Hamburg veranstalten in allen Großstädten eine Licht-Revue. Für die Werbefahrzeuge der Firma wurden unsere 1,5 to. Fahrgestelle benutzt.

Herr J. J. Wallbiltich überreichte Herrn J. Gahr, Inspektor in der Schmiede, einen Scheck über DM 750.— als Prämie für seinen Verbesserungsvorschlag zur Einsparung von Stahl bei der Prüfung von Schmiedestücken. Es gratulieren die Herren G. Brandmüller als Prüfer des Vorschlages und E. Thiersch als Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge.

Rege Aktivität in der Export-Abteilung steigerte im Dezember die monatliche Ausfuhrziffer auf nahezu 1 200 Wagen. Unser Bild zeigt den tausendsten Wagen im Dezember. Von rechts nach links die Herren der Export-Abteilung: G. H Ball — H. Schmitt — E. Rohde.

PRESSE-STIMMEN

Bei Durchsicht der ersten Kommentare über den „Opel-Olympia 1950" in der Presse erhärtete sich unsere bei der Presse-Konferenz am 4. 1. 1950 gewonnene Meinung: „Der ‚Olympia 1950' hat überall größte Anerkennung gefunden."

Mit einigen ersten Presse-Auszügen wollen wir allen Werksangehörigen ein Bild der öffentlichen Meinung über unser neuestes Erzeugnis geben:

. . . . Man darf überzeugt sein, daß gerade dieses gefällig aussehende, sehr schnelle und brauchbare Fahrzeug viele Freunde finden wird. Es hat auf dem deutschen Markt geradezu gefehlt . . . .
„Frankfurter Allgemeine"

. . . . Man kann also in diesem Falle von einer relativen Preissenkung sprechen . . . Er sieht nicht mehr wie der alte Olympia aus, sondern wie ein kleiner Buick . . . .
„Hamburger Freie Presse"

. . . . Nun stellt ihn die Adam Opel AG. in einer bestechend formschönen und verbesserten Weiterentwicklung als Olympia 1950 vor, als einen Wagen von internationalem Format, der sich ohne Zweifel in aller Welt Freunde gewinnen wird . . . .
„Allgemeine Zeitung", Mainz

. . . . Eine ausgedehnte Probefahrt bestätigte, daß der neue Wagen im Gebrauch hält, was sein Äußeres verspricht: ein wirklich vielseitiger Personenwagen zu sein . . . .
„Wiesbadener Tageblatt"

. . . . Der Export des Modells beginnt bereits in diesem Monat. Argentinien, Schweden, Norwegen, Schweiz, Belgien, Türkei und Jugoslawien sind unter der Auslandskundschaft . . . .
„Wiesbadener Kurier"

. . . . Opel präsentiert sein neues Modell, den „Olympia 1950", der durch seine modernisierte Karosserie auffällt . . . .
„Die Neue Zeitung", Frankfurt/Main

. . . . Ein Besuch bei Opel lehrt, daß den wirklich leistungsfähigen Kleinwagen keine Außenseiter und Bastler bauen können, wie es heute in Deutschland versucht wird, weil einem dringenden Bedürfnis der kraftfahrzeughungrigen und wiederaufstrebenden Wirtschaft abgeholfen werden soll. Dieses Problem kann nur ein großes Werk lösen. Opel hat dies schon einmal in einer großen Notzeit vermocht. Mit Hilfe der Erfahrungen von General Motors und der in bewunderungswürdigem Schwunge aus Trümmern wiedererstandenen Werkseinrichtungen müßte dies auch ein zweites Mal möglich sein . . . .
„Der Mittag", Düsseldorf

. . . . Kein Zweifel, daß dieser neue Olympia sich sehr bald wieder einen Platz unter den Zulassungsziffern aller Länder erobern wird – und keinen schlechten . . . .
„Kraftverkehrs-Pressedienst", Frankfurt/Main

. . . . wird in den Opel-Werken in Rüsselsheim ein neuer 1,5 Liter Opel Olympia 1950 hergestellt, der sich durch eine neuzeitliche Formgebung, ausgezeichnete Fahreigenschaften, gesteigerten Komfort und erhöhte Wirtschaftlichkeit auszeichnet und damit eine wertvolle Bereicherung des deutschen Automobilbaues darstellt . . . .
„Hamburger Freie Presse"

. . . . Nicht supermodern in der Linie. Das ist Absicht. Opel hat noch nie für eine Saison gearbeitet, sondern immer schon das Prinzip gehabt, daß der Kunde das Fahrzeug mehrere Jahre hindurch fahren und immer das Gefühl haben soll, ein modernes und zeitgemäßes Fahrzeug zu lenken . . . .
. . . . Ein schöner Wagen mit erstaunlichen Fahreigenschaften. Wir haben eine Probefahrt gemacht und hätten ihn am liebsten sofort mit nach Hause genommen. Soll man noch mehr sagen? . . . .
„Abendpost", Frankfurt/Main

* * *

MITTAGSKONZERTE

Auf Wunsch vieler Werksangehöriger wurden die Mittagskonzerte, die bis jetzt im Freien stattfanden, in die Speisesäle verlegt, um auch in der kalten Jahreszeit die Mittagspause abwechselungsreich gestalten zu helfen.

Die inzwischen auf hohen Stand gebrachte Unterhaltungskapelle spielte unter Leitung von Karl Haumann beliebte Unterhaltungsmusik, vor allem moderne Tanz- und Operettenmelodien.

Aus der bunten Vortragsfolge gefielen besonders:

das Potpourri aus „Maske in Blau",
der Rumba aus dem Film „Fregola",
„Karnevalslieder" und nicht zuletzt der „Narrhallamarsch".

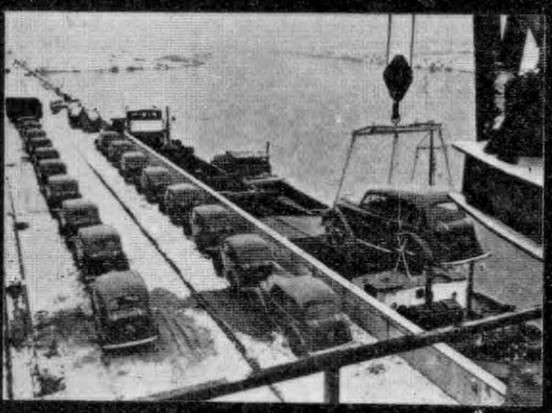
Mit Beginn der warmen Jahreszeit werden die Freikonzerte unseres großen Werksorchesters unter Leitung von Georg Mischlich wieder fortgesetzt. G

* * *

Die „Chronik unseres Hauses" mußte aus Raumgründen in dieser Nummer ausfallen. Fortsetzung in der nächsten Ausgabe der Opel-Post.

Unfallverhütungsarbeit verlangt die Mitarbeit aller!

Werkszeitung für die Angehörigen der Adam Opel Aktiengesellschaft — Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main
Schriftleitung: K. H. Mai — Aufnahmen: Werkfoto, Archiv, Laux, Stoll, Esso, General Motors — Klischees: Margraf & Fischer, Mainz
Druck: Werksdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft — Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung



OPEL

ein Tor zur Welt

Presse und Funk brachten uns während der letzten Monate in gesteigertem Maße die Kunde, daß neue Handelsverträge zwischen dem westdeutschen Bundesstaat und den Regierungen verschiedener Länder in Vorbereitung sind oder bereits abgeschlossen werden konnten. Mit besonderer Aufmerksamkeit werden in unserer Export-Abteilung alle diese handelspolitischen Ereignisse registriert. Das Wiederinsgeschäftkommen ist nämlich auch für uns der entscheidende Faktor. Gerade bei Ausführung des ersten Auftrages geht unser Bemühen dahin, den ausländischen Kunden prompt und sorgfältig zu bedienen, weil davon weitere Bestellungen und Lieferungen abhängen. Gute Qualität einer Ware ist Voraussetzung. Aber ebenso wichtig ist die einwandfreie Anlieferung. Die Ware muß daher für den Transport fachlich gut behandelt werden, denn es kann Wochen, ja sogar Monate dauern, bis einzelne Export-Wagen ihren Bestimmungsort in einem entlegenen, überseeischen Erdteil erreichen.

Das Wiedererstehen einer Export-Versand- und CKD-Abteilung war daher das Gebot der Stunde. Bewährte Fachkräfte sind hier eingesetzt. Man bedenke, daß nicht alle Länder fertig montierte Fahrzeuge beziehen können, weil besondere Einfuhr-Vorschriften oder auch Schutz-Zölle die Hereinnahme fertiger Wagen ausschließen. Große Vorarbeiten waren deshalb notwendig, um ein reibungsloses Arbeiten dieser Abteilung zu garantieren. Techniker und Übersetzer hatten neue Stücklisten und Packzettel für zerlegte Wagen auszuarbeiten, abgestimmt auf den Stand der augenblicklichen Fertigung der Wagen, alles in deutscher und englischer Sprache. Diese Unterlagen sind nicht allein Richtlinie der Verpackungsabteilung, sondern sie dienen gleichzeitig dem ausländischen Zusammenbau-Werk, welches außerdem durch weitgehendsre Aufklärungs-Literatur für sachgemäße Montage unterstützt wird. Die CKD-Abteilung (gemeint ist die Sektion für zerlegte Wagen) hat die Aufgabe, jedes Teil eines Wagens — mit Ausnahme weniger Aggregate — besonders zu verpacken. Es werden Sätze von 12 oder 24 Wagen gewählt, weil sich dies räumlich vorteilhaft für den Bahn- oder Schiffsversand erwiesen hat. Wenn also vollmontierte oder auch zerlegte Wagen für den Export versandbereit sind, werden je nach Wahl der Bestimmungsorte Beförderungsmittel beordert, welche im Waggon oder Schiffsraum die Sendung aufnehmen. Die auf den oberen Bildern gezeigte Überführung von Exportwagen per Achse ist neuerdings weggefallen.

Ein besonderes Gebiet, die Erstellung der erforderlichen Dokumente, ist Aufgabe des Export-Expedienten. Fast jedes Empfangsland hat eigene Vorschriften. Fühlungnahme mit den Konsulaten, die vielfach in Deutschland wieder etabliert sind, ist unerläßlich, um unseren Abnehmern Ursprungszeugnisse, Konsulats- oder Zollrechnungen mit entsprechenden Beglaubigungsvermerken zuzustellen, damit eine reibungslose Entgegennahme der Ware gesichert ist.

Im allgemeinen sind Handelsbeziehungen mit den Nachbarländern des Festlandes von einfacher Art, weil die Beibringung dokumentarer Unterlagen hierbei weniger Mühe erfordert. Die Ausdehnung unserer Export-Verladungen nach Nordafrika, Südafrika, Zentral- und Südamerika bedingen dagegen eine intensivere Orientierung über die Import- und Zollbestimmungen des betreffenden Landes.

Wir hoffen, daß es nicht mehr lange dauern wird, bis die Geschäftsbeziehungen nach Asien sowie Australien ebenfalls konkrete Resultate zeitigen, sodaß Opelwagen in Kürze wieder nach allen Erdteilen verfrachtet werden.

H. S.