



OPEL POST

4 APRIL 1966
18. JAHRGANG



Das größte und modernste Prüffeld Europas seiner Bestimmung übergeben

1. April 1966. Opelfahrten im Wald von Dudenhofen. Einweihung des neuen Prüffeldes in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste, an ihrer Spitze der Regierungspräsident von Darmstadt, Dr. Günter Wetzel, und der Bürgermeister der Gemeinde Dudenhofen, Ludwig Kratz IX., sowie Vertretern der Geschäftsleitung und des Betriebsrates. Generaldirektor L. Ralph Mason begrüßte die Teilnehmer der Feier-

schließend stellte er den Leiter des Prüffeldes, H. R. Riedrich, Versuchsabteilung, vor, der in Dudenhofen zunächst mit 100 Mitarbeitern für die Versuchsfahrten verantwortlich ist. Dipl.-Ing. Günther Pistorius, Technische Leitung, führte die Gäste dann an Hand einer großen Lagekarte über das Prüffeld und erklärte die einzelnen Prüf-, Meß- und Marterstrecken sowie ihre Bedeutung für den Versuchsbetrieb.

Automobilindustrie müsse die Möglichkeit gegeben werden, im Interesse dieser Sicherheit Versuche und Prüfungen vorzunehmen. Da das Werk zugesagt habe, den Baumbestand soweit wie möglich zu erhalten, sei schließlich die Genehmigung zum Bau des Prüffeldes erteilt worden. Dafür, daß das Gleichgewicht zwischen Natur und Technik erhalten geblieben sei, dankte er ganz besonders.



stunde. Anschließend begründete Chefingenieur Hans Mersheimer die Notwendigkeit, ein neues Prüffeld zu bauen. Er dankte auch allen an Planung und Bau beteiligten Kräften. Ab-

Generaldirektor L. Ralph Mason durchschneidet auf der Schnellfahrbahn ein weißes Band und übergibt das neue Opel-Prüffeld, das größte und modernste in Europa, seiner Bestimmung. Neben ihm Chefingenieur H. Mersheimer (linkes Bild).

Kurz danach drehen die Versuchsfahrzeuge die ersten Runden: Kadett, Rekord und die großen Drei (Titelbild). Die meisten Blicke zieht natürlich unser Grand Tourisme Coupé, das Hochleistungslaboratorium auf Rädern, auf sich (oben).

Im nächsten Referat sprach Dipl.-Ing. Helmut Stark, stellvertretender Leiter der Hauptabteilung Werksanlagen, über die Bauarbeiten und die Schwierigkeiten, die es im Laufe der Monate zu überwinden galt. Stark dankte vor allem den Männern vom Bau und allen beteiligten Firmen. (Einzelheiten an anderer Stelle dieser Ausgabe.)

Regierungspräsident Dr. G. Wetzel überbrachte die Grüße und Wünsche der Landesregierung und sprach seine Anerkennung über diese beispielhafte Anlage aus, die so der Landschaft angepaßt worden sei, daß sie vollkommen mit ihr verschmelze. Zunächst sei man natürlich erschrocken gewesen, als das Ersuchen gestellt wurde, im Wald von Dudenhofen ein Waldstück von 200 ha als Prüfgelände auszubauen. Andererseits gehe es aber auch um die Sicherheit des Automobils. Der

Auch Bürgermeister Kratz, der Gemeindevorsteher von Dudenhofen, ging auf dieses Problem ein und betonte, er und die Gemeindevertretung hätten zwischen zwei Feuern gestanden: Auf der einen Seite der Wald, auf der anderen die Technik und die Forderung nach mehr Sicherheit im Automobilbau. Die letzte Forderung habe auch für die Gemeindevertretung von Dudenhofen den Ausschlag gegeben. Die Teilnehmer fuhren dann zum großen Rundkurs, wo Generaldirektor Mason ein weißes Band durchschnitt und das Prüffeld seiner Bestimmung übergab. Im gleichen Augenblick sprangen die Motoren der bereitstehenden Versuchsfahrzeuge an und fuhren Runde um Runde. Die meisten Blicke zog natürlich der GT-Versuchswagen auf sich. Auf den Marter-, Meß- und Prüftrassen konnten die Teilnehmer später den Versuchsbetrieb aus nächster Nähe erleben.



DAS NEUE OPEL-PRÜFFELD

In einem ca. 2,6 Millionen qm großen Waldgelände bei Dudenhofen ist das neue Opel-Prüffeld mit über 32 km Straßen eingebettet. Die kreisförmige Schnellfahrbahn – absolutes Novum unter den Prüffeldern der europäischen Automobilindustrie – umschließt mit ca. 1,5 km Durchmesser und ca. 5 km Länge das vielgegliederte Straßennetz mit Dauerprüfstrecken, Spezialprüfstrecken, Bergstrecken mit Steigungen und Gefällen von 8, 12, 20 und 30 Prozent sowie das großflächige Skid-Pad von 100 m Durchmesser. Werkstätten und Büros umfassen einen Raum von 2900 qm. Die Belegschaft der ersten Ausbaustufe beträgt ca. 100 Mitarbeiter. Die Prüfstrecken enthalten unter anderem gute und schlechte Asphaltstraßen, Grob- und Kleinpflaster, Schotterstraßen, Schlaglochstraßen, Wasserdurchfahrten für Normal- und Salzwasser, kurz- und langwellige Asphaltstraßen. Außerdem gibt es Geländestrecken mit Staub- und Schlammstraßen, Sanddurchfahrten, Bahnübergänge und anderem mehr. Einzelheiten sind dem Bildbericht und den Ausführungen auf Seite 6 zu entnehmen.



Auf dem „Waschbrett“ des Opel-Prüffeldes in Dudenhofen unterziehen die zu Stein gewordenen „Dauerwellen“ unterschiedlicher Höhe und Sequenz die Räder, Radaufhängung, Federn und Lenkung einer unerbittlichen Beanspruchung. Während stunden-, ja tagelanger Dauerversuche müssen sie das „Trommelfeuer“ der Fahrbahnstöße bis zum bitteren Ende klaglos aufnehmen, eine Beanspruchung, die weit über das Vielfache eines normalen Autolebens hinausgeht (links oben).

In einer Waldlandschaft ist das neue Opel-Prüffeld eingebettet. Schwungvoll, geradlinig und kreisförmig, eben und steil – je nach Zweck und Bedarf – ist das insgesamt 32 km lange Straßennetz organisch eingefügt (rechts oben).

Auch „auf Schienen“ läuft die Entwicklungsarbeit. Im „Vorgriff“ auf das Verhalten des Serienwagens bei Fahrten auf den Längsfugen der Autobahnen und der Stadtstraßen mit Straßenbahngleisen ist hier eine der Möglichkeiten gegeben, die Seitenführung der Rad- und Federaufhängung exakt festzustellen (rechts unten).



Warum ein neues Prüffeld?



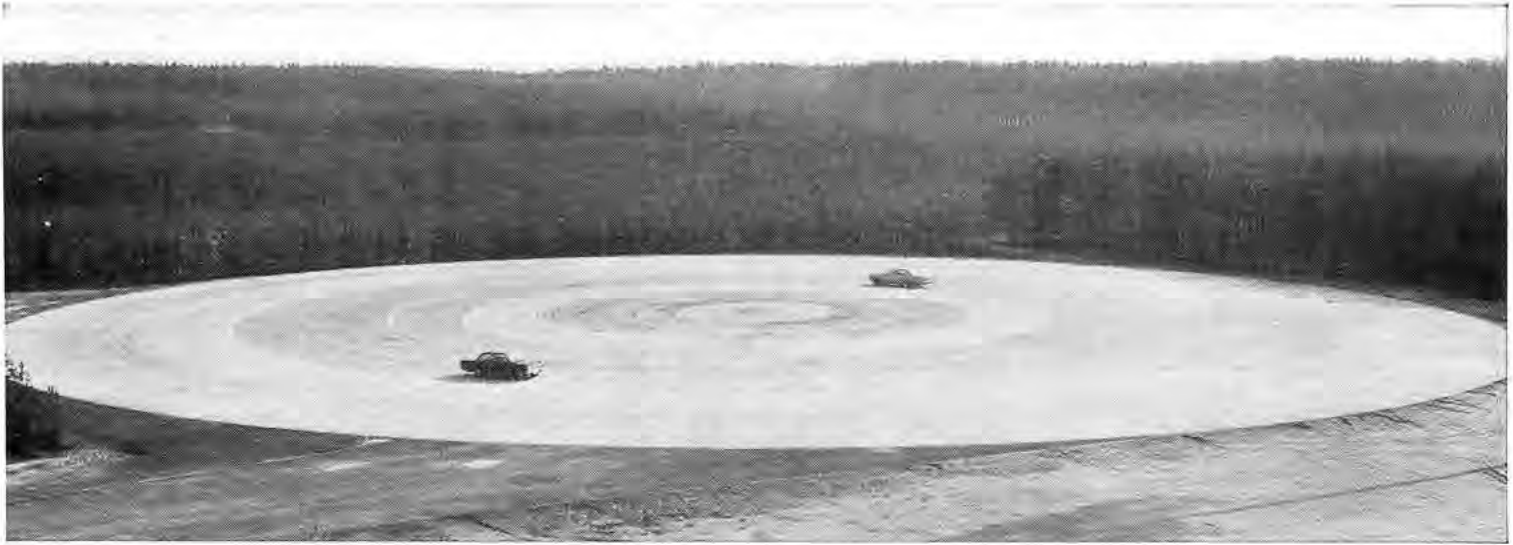
Ein neues Prüffeld? Die Frage könnte gestellt werden. Schließlich verfügen wir in Rüsselsheim seit Jahren über ein eigenes Prüfgelände. Nun, das Rüsselsheimer Prüffeld wurde vor 15 Jahren als erstes seiner Art in Europa erstellt. Auf ihm konnten fast drei Viertel aller notwendigen Prüfungen an unseren Entwicklungsfahrzeugen durchgeführt werden. Die Fahrten mit Höchstgeschwindigkeiten und die Bremsversuche aus diesen Geschwindigkeiten heraus mußten unter den damaligen Verkehrsbedingungen noch auf öffentlichen Straßen und Autobahnen absolviert werden. Die Entwicklung der Technik schreitet mit Riesenschritten voran. Damit werden die Ansprüche an ein Kraftfahrzeug immer größer. Zudem hat der wirtschaftliche Wiederaufstieg unseres Landes den Traum nach einem eigenen Wagen für erfreulich viele Menschen in kurzer Zeit Wirklichkeit werden lassen, wie sich andererseits der Verkehr auf unseren Straßen in gigantischem Ausmaß entwickelt hat. Der Versuchsbetrieb außerhalb des Rüsselsheimer Prüffeldes wurde deshalb schwieriger und schwieriger, ja schließlich praktisch unmöglich. Es ergab sich daraus nur eine Konsequenz: weg von den öffentlichen Straßen! Das Rüsselsheimer Prüffeld ist aber zu klein und läßt den notwendigen Ausbau nicht zu.



In Dudenhofen ist inzwischen das größte und modernste Prüffeld Europas entstanden. Auf einem Gelände von ca. 2,6 Millionen Quadratmetern sind in der ersten Ausbaustufe Teststrecken von insgesamt 32,2 km Länge in Betrieb genommen worden. Das Werk ist dadurch mit seinem Versuchsbetrieb unabhängig von öffentlichen Straßen. Nur in Ausnahmefällen werden für Spezialtests über lange und hochgelegene Steigungen Pässe im Hochgebirge aufgesucht. Bei dem Bau des Prüffeldes hat man sich die großen Erfahrungen von den gewaltigen Prüfgeländen der General Motors Corporation in den Vereinigten Staaten zunutze machen können. Eine Gruppe von Ingenieuren, die mit der Planung und Ausführung des Dudenhofener Projektes betraut war, hatte Gelegenheit, die amerikanischen Anlagen an Ort und Stelle zu studieren

Geradezu mittelalterlich sieht diese Marterstrecke aus. Kopfstein-Quader mit groben Kanten, unregelmäßig mit großen Fugen verlegt, beanspruchen unbarmherzig Fahrwerk und Karosserie des darüber holpernden Wagens (oben).

Mit kreischenden, qualmenden Reifen wird auf dem Skid-Pad der Wagen in die engste Kreisbahn gezwungen. Die Fliehkraft übersteigert die auf Räder, Federung und Lenkung wirkenden Kräfte und beansprucht diese Aggregate weit über die Anforderungen des normalen Betriebs hinaus. Versuche dieser Art geben dem Entwicklungsingenieur Aufschlüsse über die Unter- oder Übersteuerungstendenz des Fahrzeugs und das Ausmaß der Karosserieneigung im Bereich extremer Beanspruchung (unten).



und sich über alle Fragen und Probleme eingehend zu unterrichten.

Der Verwaltungsbau des Prüffeldes enthält die Büros für die Versuchsingenieure und einen großen Konferenzsaal. Die Werkstätten für die Fachmechaniker schließen sich an. Gegenüber befinden sich die Service-Stationen. Das Straßennetz der gesamten Anlage, die etwa 20 mal so groß wie das Rüsselsheimer Prüffeld ist, wurde fast ausnahmslos in bereits vorhandene Schneisen und Parzellen mit weniger wertvollem Baumbestand gelegt. Das Prüffeld wird seinen Charakter als Waldgelände behalten. Hier wird zwar harte Ingenieurarbeit geleistet, es werden aber keine Rennen gefahren. Kein Dröhnen der Motoren und kein Heulen der um die Kurve fahrenden Wagen werden die Ruhe und den Frieden der Landschaft über das Maß hinaus stören, als dies auch durch den normalen Straßenverkehr geschieht.

Die Arbeit auf dem Prüffeld dient dem technischen Fortschritt, der Qualität der Opel-Erzeugnisse und der Sicherheit der Millionen von Autofahrern, die Opel-Fahrzeuge benutzen. Mit einem Aufwand von rund 30 Millionen Mark ist in Dudenhofen eine Anlage geschaffen worden, die eine der wichtigsten Voraussetzungen bietet, daß auch in Zukunft Opel-Fahrzeuge immer an der Spitze des technisch Möglichen liegen werden. Unter der Obhut der Versuchsabteilung wird die Arbeit auf dem Prüffeld in Dudenhofen bestimmt reiche Früchte für alle Opelfahrer tragen.

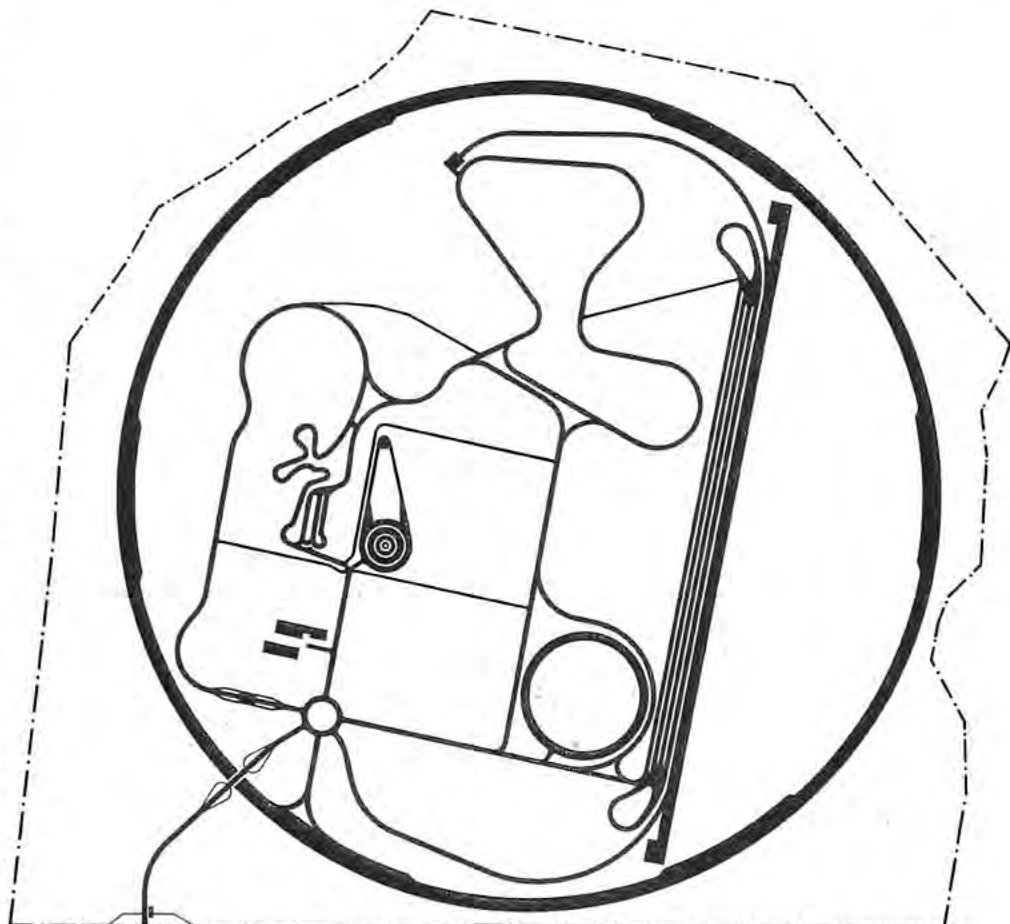
Das neue Prüffeld gibt neben den zahlreichen Prüfständen und Laboratorien in den Rüsselsheimer Versuchsanstalten den Konstrukteuren und Entwicklungsingenieuren ein weiteres Werkzeug in die Hand. Es ermöglicht, die Opel-Produkte auf Herz und Nieren zu prüfen. Daher mußten bei der Planung des Prüffeldes folgende Faktoren berücksichtigt werden: Die Anlage mußte alle Straßenarten umfassen, die von den Opel-Kunden in der ganzen Welt befahren werden. — Sie mußte so vielseitig und flexibel angelegt werden, daß die verschiedensten Testprogramme für unsere Fahrzeuge und deren Aggregate beliebig zusammengestellt werden können. Die Straßen und Prüfstrecken mußten so gebaut werden, daß die Tests Jahr um Jahr unter gleichbleibenden Bedingungen wiederholt werden können, um vergleichbare Resultate zu erhalten. — Die gesamte Anlage, vor allem das Straßennetz,

mußte so erstellt werden, daß die Versuche mit der maximalen Sicherheit für Fahrer und Fahrzeuge sowie das übrige Prüffeldpersonal durchgeführt werden können.

Die Opel-Versuchsingenieure, Elektroniker und Meßtechniker haben in zahlreichen Versuchen ermittelt, welche Beanspruchungen durch die verschiedensten Straßenoberflächen und Straßenformen auf unsere Fahrzeuge und deren Einzelaggregate übertragen werden. Die Versuchsabteilung ist also in der Lage, für jeden gewünschten Versuch ein Fahrprogramm zusammenzustellen, das die verschiedenartigen Beanspruchungen beliebig kombinieren läßt,

Wie ein riesengroßes Tablett liegt das Skid-Pad im Herzen des Opel-Prüffeldes in Dudenhofen. Bei seinem Ausmaß — 100 m Durchmesser und 0,5 qkm genau waagrecht liegender Fläche — wirken die darauf mit qualmenden Reifen kurvenden Wagen optisch geradezu wie verloren.

so wie es Zweck und Ziel des einzelnen Versuchs erfordern. Es ist dadurch eine Raffung der Versuchszeit gegenüber dem normalen Straßenverkehr von 1:1 bis etwa 1:10 möglich.
Me./Pi.



Schemazeichnung des neuen Prüffeldes.



Die Zu- und Abfahrtsstraßen des Berggeländes auf dem Opel-Prüfplatz in Dudenhofen sind wie Paßstraßen mit engen u. engsten Kehren angelegt.



Inmitten des Waldgeländes in Dudenhofen erhebt sich der „Berg des Leidens“. Mit Steigungen und Gefällen von 4, 8, 12, 20 und 30 Prozent trägt er über 1,8 km Straßen, darun-

ter auch eine Steilstrecke mit den berühmten Querrinnen der „Turracher Höhe“. Hier laufen Anfahr- und Schaltversuche in verwirrenden Variationen. Auch Getriebe-

Abstufungen und Achsübersetzungen werden erprobt – wenige von vielen Beispielen aus dem vielseitigen Bereich der Einsatzmöglichkeiten auf den Steilstrecken des Prüfplatzes.

Schottische Impressionen



Siegfried M. Winter

Ein Lob verdient Siegfried Martin Winter für seinen Farbbildvortrag über Schottland. Der bekannte Reiseschriftsteller hat den nördlichen Teil Großbritanniens, der fast die Größe Bayerns, aber nur 5,1 Millionen Einwohner hat, auf mehreren Reisen kennengelernt. Es gelang ihm, Vergangenheit, Gegenwart, Landschaft und Menschen zu einem charakteristischen Bild Schottlands zusammenzufügen. Auch darf die gute Qualität seiner Bilder nicht unerwähnt bleiben.

Der Referent ging eingangs auf die Frage ein, warum Schottland, das doch unstreitig so viele landschaftliche Vorzüge aufweist, die durch die Bilder erneut bestätigt wurden, vom großen Touristenstrom unberührt bleibt. Die meisten, die nach der britischen Insel kämen, so meinte er, blieben in England hängen, dessen Landschaft auch sehr eigene Reize habe. Schottland finde also durch seine geographische Lage, aber auch durch die Furcht, in ein besonders regen- und nebelreiches Land zu kommen, vor den Touristen wenig Gnade. Doch sei ein andauernder Landregen, wie er in Mitteleuropa häufig sei, in Schottland nur selten. Es regne zwar verhältnismäßig häufig, aber meist nur zwei bis drei Stunden am Tage. Bald heitere sich der Himmel wieder auf.

Die Meinung, daß die Schotten ausgespro-

chen geizig seien, bezeichnete der Referent als dummes Gerede. Den Geiz der Schotten, von dem die Witzblätter so viel profitierten, hätten in Wirklichkeit die Engländer aus Konkurrenzneid erfunden. Die Schotten seien ein tüchtiger, sparsamer, wirtschaftlicher und erfinderischer Menschenschlag, was sich allein schon aus der kargen Natur des Landes erkläre, mit Geiz aber nichts zu tun habe. Schottische Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft hat Winter immer wieder auf seinen Reisen kennengelernt.

Der Referent verweilte auch bei dem geschichtlichen Gegensatz zwischen Engländern und den keltischen Schotten, von denen heute noch ungefähr 150 000 das Gälische, einen keltischen Dialekt, sprechen. Im Spätmittelalter und auch noch zu Beginn der Neuzeit hat England in wechselvollen Kämpfen immer wieder versucht, den auch heute noch eigenständigen Schotten ihre Oberhoheit aufzuzwingen. Das Ende dieser Entwicklung war schließlich die 1707 vollzogene Union zwischen England und Schottland, die den Namen Großbritannien erhielt. Schottland hat zwei Metropolen, die große Industriestadt Glasgow mit mehr als einer Million Einwohnern und die Hauptstadt Edinburgh inmitten malerischer Felshügel mit dem Schloß und der ehemaligen Residenz der schottischen Könige.

Großartig die durchweg sehr dünn besiedelten Landschaften Schottlands, das Tiefland um Glasgow (Lowlands), das südschottische Hochland (Uplands) und im Norden das eigentliche Hochland (Highlands). Immer wieder tauchen auf den Bildern Dudelsäcke und Faltenröcke auf, Schlösser, aus hartem Granit erbaut, dem auch die Jahrhunderte nichts anhaben konnten. Grüne Weiden, Moore, Heiden, auf denen Schafe grasen, einst Garantie für den Wollreichtum Schottlands, heute aber in ihrer Bedeutung durch die Chemiefasern zurückgedrängt. Kahles Gebirge, ohne Grasnarbe, der Erosion preisgegeben, Folge des Raubbaues am Wald, den sich eine seefahrende Nation leistete, die Schiffe brauchte. Die Bedeutung des Waldes wird aber erkannt; es wird wieder aufgeforstet. Mittelgebirge mit alpinem Charakter. Dann ein Gebilde der Technik: die große Eisenbahnbrücke über den Firth of Forth, erbaut zwischen 1883 und 1890, 1,6-Kilometer lang.

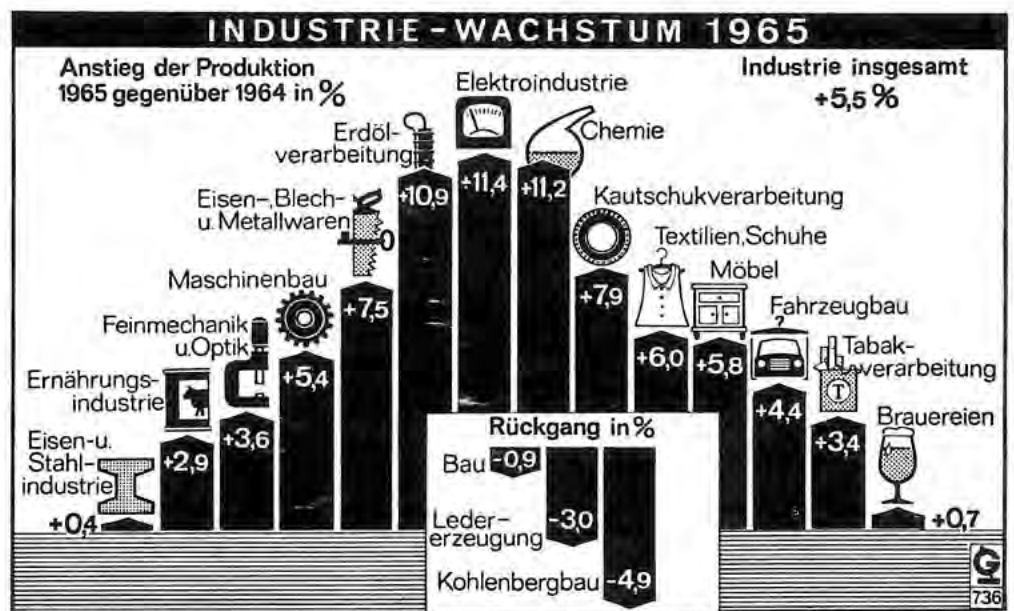
Grüne Täler, klare Bäche, einzelne Bäume: Buchen und Eichen. Dann wieder Heidekraut. Zottige schottische Rinder und Kühe auf grünen Weiden. Verträumte Seen. Und immer wieder Schlösser, Adelssitze, aber auch niedrige Häuser aus grobem Stein, die ebenfalls Jahrhunderte überdauert haben. Stille Wanderwege, auf denen man stundenlang keinen Menschen trifft. Die Landschaft von tiefer Einsamkeit durchwirkt. Zerklüftete Steilküsten am Meer, darüber verfallende Burgruinen. Meeresarme, die ins Land greifen. Was in Norwegen der Fjord ist, ist hier der Firth. Fischereihäfen, in denen die Fischdampfer dominieren, während die kleinen Fischerbote still und verlassen, ausgedient daliegen. Alles in allem: einzigartige Impressionen. Siegfried Martin Winter erhielt dafür den verdienten, lang anhaltenden Beifall der rund 450 begeisterten Besucher. W.S.

Aufstieg hier - Flaute dort

Diesmal verbirgt die Durchschnittszahl mehr, als sie zeigt. Denn der durchschnittliche Produktionsanstieg von 5,5 Prozent scheint eine ruhige Mittellage der Konjunktur anzudeuten, weit entfernt von konjunkturellen Höhepunkten wie 1960 oder 1964 mit 12,1 und 8,5 Prozent Wachstum; entfernt aber auch vom bisher schwächsten Wachstumsjahr 1958 mit einem Plus von nur 2,8 Prozent.

Tatsächlich war die Konjunktur von Branche zu Branche indessen alles andere als gleichmäßig. Kohlenbergbau, Ledererzeugung und Bauindustrie mußten Produktionsrückgänge hinnehmen. Und die Eisen- und Stahlindustrie ist geradezu einem konjunkturellen Wechselbad ausgesetzt. Noch 1964 hatte ein Produktionsplus von 18 Prozent gebracht, im vergangenen Jahr war das Wachstum nur noch minimal (plus 0,4 Prozent).

Andererseits: Elektrotechnik, Chemie und Mineralölverarbeitung florierten mit mehr als



zehn Wachstumsprozenten ausgezeichnet. Und die beispielsweise noch 1964 weit unterdurchschnittlich wachsende Branche Textilien, Bekleidung und Schuhe ist von einer neuen Be-

kleidungswelle sogar über den Durchschnitt gehoben worden; die Produktion stieg 1965 um sechs Prozent (gegenüber nur 2,6 Prozent 1964). Kurzum: Aufstieg hier, Flaute dort.



VOM BAU „SCHLECHTER“ STRASSEN

Interessante Einzelheiten über die Bauarbeiten in Dudenhofen

Beim Bau unseres neuen Prüffeldes war die nicht gerade alltägliche Aufgabe gestellt, ein Straßennetz zu planen und zu bauen, für das die anerkannten Regeln des Straßenbaues nur sehr bedingt angewandt werden konnten. Man sollte annehmen, daß es nicht schwierig sei, Straßen mit schlechten, holprigen Belägen zu bauen. Die Praxis hat uns das Gegenteil gelehrt. Gerade der Bau der nicht ebenen, nicht glatten Straßen, in denen Verformungen nachgebildet werden sollten, die als Folge von Frostschäden, Reparaturen, Setzungen des Baugrundes und Verkehrsbelastung in vielen öffentlichen Straßen anzutreffen sind, bereitete manches Kopfzerbrechen; es mußten eine ganze Reihe von Geräten umgebaut oder neu konstruiert und für spezielle Zwecke sogar entsprechende Arbeitsverfahren entwickelt werden. Obgleich die Oberflächen vieler Straßen des neuen Prüffeldes einen ausgesprochen „schlechten“ Eindruck machen sollten, waren ihre Decken und der Unterbau so stabil auszuführen, daß nachträgliche Verformungen der Beläge nicht mehr auftreten können. Sämtliche Straßen sind deshalb frostsicher gegründet. Der aus frostbeständigem Material hergestellte Unterbau der meisten Strecken wurde deshalb zunächst 15 cm stark mit Zement stabilisiert. Im Bereich der Straßen mit Schwarzdecken und mit Pflaster wurde auf diese Zementvermörtelung eine im allgemeinen 15 cm starke Tragschicht aus Bitumen als Unterlage für die eigentliche Straßendecke aufgebracht. Tiefbordsteine bilden zusammen mit massiven Betonbanketten die seitlichen Widerlager der Bitumen- und der Pflasterdecken.

Schlaglöcher, Kuppen und Wann

4,5 km des Straßennetzes erhielten Pflasterdecken aus Blaubasalt und Granit. Die für diese Strecken benötigten Klein-, Mittel- und Grobpflastersteine stammen aus Landstraßen, auf denen der Verkehr über Jahrzehnte die Steine abgeschliffen und deren Kanten gerundet hatte. Nur kurze Abschnitte der 15,5 km langen Versuchsstraßen mit Bitumendecken haben eine glatte, ebene Oberfläche. Das Anlegen der Unebenheiten, wie Schlaglöcher, Kuppen, Wann, Wellen, Beulen usw., nahm sich beim Bau der Asphaltstraßen manchmal aus, als würden wir nicht Straßenbau praktizieren, sondern abstrakte Kunst in Bitumen und Asphalt. Unsere mit Betondecken ausgestatteten Straßen haben eine Gesamtlänge von 10,5 km. Hierin eingeschlossen sind die sogenannten „Marterstrecken“ für Spezialtests, die nach ganz besonderen Gesichtspunkten eigens für die Versuchspraxis konstruiert werden mußten, außerdem die Schnellfahrbahn, auf der der Durchschnitt aller auf Fernstraßen und Autobahnen anzutreffenden Oberflächeneigenschaften nachgebildet und deren Bereich für Höchstgeschwindigkeiten optimal eben ausgeführt werden sollten. Ebenfalls in Beton hergestellt wurde das „Skid-Pad“, eine Fläche, auf der bequem ein überdimensioniertes Fußballfeld untergebracht werden könnte. Das „Skid-Pad“ zeichnet sich durch eine hervorragende Oberflächenebenheit aus.

Schnellfahrbahn schwieriges Projekt

Die weitaus schwierigste Aufgabe unseres Projektes war ohne Zweifel der Bau der Schnell-

fahrbahn. Diese sollte für eine Geschwindigkeit von maximal 225 km/st ausgelegt werden. Beim Fahren mit dieser Geschwindigkeit auf dem vorgegebenen Kreisbogen mit etwa 800 m Radius sollten keine Seitenbeschleunigungen auftreten. Das bedeutete, daß die Bahn zur Ausschaltung von Seitenkräften eine Querneigung von 45 % haben mußte. Gleichzeitig sollten aber auch alle geringeren Geschwindigkeiten seitenkraftfrei gefahren werden können, es mußte also auch für jede beliebige Geschwindigkeit unter 225 km/st eine entsprechende Querneigung auf der Fahrbahn vorhanden sein. Zusätzlich wurde noch gefordert, daß für drei Geschwindigkeitsbereiche bis 80, 80 bis 130 und 130 bis 225 km/st je eine Fahrspur auf der 14,20 m breiten Bahn zu markieren war. Diese Überlegungen sowie Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für den Erdbau veranlaßten uns, den endgültigen Bahnquerschnitt als kubische Parabel festzu-

Auch Schotterstraßen gehören zu den Prüfstrrecken des neuen Opel-Prüffeldes.. Praxisnah wird auch auf ihnen das Fahrzeug auf „Herz und Nieren“ geprüft, meist weit über den Alltagsbetrieb hinausgehend (oben).

Fast 1 km lang ist die „Höckerbahn“ in Dudenhofen. Unterschiedlich hoch und zueinander versetzt reiht sich Höcker an Höcker. Stoß auf Stoß müssen Fahrwerk und Karosserie aufnehmen – ein harter Test (rechts).

legen. Die maximale Querneigung der Bahn beträgt am oberen Rand der Sicherheitsspur, also oberhalb der Fahrspur für Höchstgeschwindigkeiten, 75 %. Beim Durchfahren der Spur für die Höchstgeschwindigkeiten mit 225 km/st erhöht sich infolge der Fliehkraft das Gewicht des Fahrzeuges um etwa 10 %. Aufgrund der Erfahrungen, die bereits auf der vergleichbaren General Motors Schnellfahrbahn in Milford/USA gemacht wurden, entschieden wir uns für die Ausführung der Schnellfahrbahn in Beton.

In einem Arbeitsgang betoniert

Es blieb zunächst noch die Frage, nach welchen Verfahren und mit welchen Maschinen eine Straße mit so außergewöhnlichen Querschnittsabmessungen überhaupt gebaut werden konnte. Die üblichen Straßenbaumaschinen sind für ebene Flächen konstruiert. Unsere Bahn sollte dagegen – wie erwähnt – bei 14,20 m Breite, im Querschnitt einer Parabel höheren Grades entsprechend stetig gekrümmt sein, am unteren Rand eine Querneigung von 2 % und am oberen Rand eine Querneigung von 75 % haben und außerdem in einer waagrechten Krümmung in einem Krümmungsradius von etwa 800 m angelegt werden. Zusätzlich – und das war ohne Zweifel die härteste Randbedingung – sollte die Spur für Höchstgeschwindigkeiten, also das obere Bahndrittel, mit optimaler Ebenheit ausgeführt werden. Es würde zu weit führen, auf alle Einzelheiten einzugehen, die nach einer ganzen Reihe von Versuchen und Erörterungen schließlich zur Entwicklung eines sogenannten Gleitschalungsfertigers für den Bau unserer Kreisbahn führten. Um die horizontale Lage der Kreisbahn zu erreichen, mußte sie über nahezu die Hälfte ihrer Länge bis zu 5 m tief in das Gelände eingeschnitten und der Rest der Strecke auf einem bis zu 6 m hohen Damm angelegt werden. Der Unterbau wurde bereits dem Bahnquerschnitt entsprechend hergestellt. Gleichzeitig wurden am unteren und am oberen Bahnrand Fundamente

für Eisenbahnschienen hergestellt, die als Führung des neu entwickelten Fertigers sowie der Verdichtungsgeräte und aller sonstigen Baumaschinen verwendet wurden. Das neue Gerät sollte die Bahn auf ihre gesamte Breite von 14,20 m in einem Arbeitsgang betonieren und das Arbeiten des Fertigers auf diesen Schienen, die mit größter Genauigkeit justiert werden konnten, war eine wesentliche Voraussetzung zur Erzielung der geforderten Oberflächengenauigkeit.

Tagesleistung 2 500 qm

Die 60 t schwere Baumaschine kam im August des vergangenen Jahres zum Einsatz. Zunächst wurde mit ihr der etwa 15 cm starke Unterbeton hergestellt. Bei einer Tagesleistung von im Durchschnitt 240 m – das entspricht einer Fläche von täglich 3 400 qm und einem Betonverbrauch von 510 cbm – wurde in einem Arbeitsgang der Unterbeton für die 5 km lange Strecke innerhalb von nur 20 Tagen eingebracht. Der Straßenbeton wurde in einer Zentralanlage außerhalb der Baustelle trocken vorgemischt und auf der Einbaustelle in einem Spezialmischer, der auf Gleisketten unmittelbar neben dem Straßenfertiger verfahren wurde und der eine Kapazität von 60 cbm/st hatte, aufbereitet. Durch zentral gesteuerte Beschickungsanlagen am Mischer und am Fertiger wurde der Beton dann in den im Querschnitt trichterförmig ausgeführten Fertiger gebracht. Eine 60 cm lange Gleitschalung am unteren Teil des Trichterquerschnittes brachte den Beton dann bei gleichzeitigem Verdichten durch 17 Rüttelrohre in die geforderte Bahnquerschnittsform. Eine hinter dieser Gleitschalung angebrachte, ebenfalls dem Bahnquerschnitt entsprechende Glättbohle stellte die endgültige Deckenoberfläche her. Beim Betonieren der eigentlichen Straßendecke mit dem Gleitschalungsfertiger wurden im Durchschnitt Tagesleistungen von 180 lfm oder 2500 qm Fläche erreicht. Die Arbeitsgeschwindigkeit des Fertigers betrug hierbei im Mittel 18 m/st, der Betonverbrauch 56 cbm/st. Für das

Betonieren der gesamten Decke wurden nur 30 Arbeitstage benötigt. In Abständen von 5 m wurden Querfugen nachträglich in den Deckenbeton eingeschnitten und in Breite dieser Fugen Dübel angeordnet. Die Fugen wurden in den gerade eben erhärteten Beton eingeschnitten.

In 235 Arbeitstagen fertiggestellt

Um eine besondere Griffigkeit zu erhalten, wurde die sehr glatte, frische Betonfläche mit einem Besen abgestrichen, wodurch im unteren Bahnbereich eine Rauigkeit erzielt wurde, die man beim Befahren wahrnimmt, während man in dem Bereich der hohen Geschwindigkeiten selbst mit einem eisenbereiften, ungefederten Fahrzeug Stöße praktisch nicht registrieren kann. Messungen nach Fertigstellung der Fahrbahn bestätigten für den unteren Bereich, daß die im Fernstraßen- und Autobahnbau üblichen Toleranzen noch unterschritten wurden. Der Bereich für hohe Geschwindigkeiten darf als optimal eben bezeichnet werden, soweit bei den vorhandenen Krümmungen von einer Ebenheit überhaupt gesprochen werden kann. Für den Bau der 32,2 km langen Prüfstrecken mußten innerhalb unseres Geländes 360 000 cbm Boden gelöst und an anderer Stelle wieder eingebaut werden; hiervon allein für die aufgeschütteten Bergstrecken 100 000 cbm. Zusätzlich wurden 75 000 cbm Kiesmaterial als Frostschutz und zur Stabilisierung des Straßenkörpers angefahren und eingebaut. Insgesamt wurden 45 000 t Bitumen- und Asphaltbeton verarbeitet. Der Zementverbrauch betrug 12 000 t. Für Fahrbahndecken und Unterbau wurden insgesamt 57 000 cbm Beton verarbeitet. Mit den vorbereitenden Arbeiten wurde nach dem ersten Spatenstich im November 1964 begonnen. Schon im Januar 1966 wurde der Versuchsbetrieb – zunächst probeweise – aufgenommen. Innerhalb der Bauzeit fielen 91 Arbeitstage wegen Schlechtwetter aus, so daß für die Erledigung des Bauvolumens nur 235 Arbeitstage benötigt wurden. Sta.





Das Werksorchester musiziert

Die noch vor uns liegenden Konzertveranstaltungen des Jahres 1966

29. April	Bischofsheim	1. Juli	Rüsselsheim (Ostpark)
1. Mai	Rüsselsheim (Maikundgebung)	5. Juli	Oppenheim
6. Mai	Bauschheim	8. Juli	Leeheim
8. Mai	Rüsselsheim (Stadtpark)	12. August	Rüsselsheim (Stadtpark)
13. Mai	Bad Soden (Kurpark)	15. August	Wiesbaden (Kurpark)
14. Mai	Kaiserslautern (Festzug)	19. August	Mönchbruch (Altersheim)
27. Mai	Rüsselsheim (Stadtpark)	31. August	Offenbach (Büsinghof)
11. Juni	Modellautowettbewerb (Stadthalle)	23. September	Jubilarfeier (Stadthalle)
12. Juni	Friedberg (Hessentag)	30. September	Osthofen
16. Juni	Mainz (Stadtpark)	26. November	Bochum (Ruhrlandhalle)
24. Juni	Darmstadt (Herrengarten)		

Vom 28. November bis 2. Dezember und vom 5. bis 9. Dezember Mitwirkung bei den Bunten Abenden der Abteilung Kulturelle Betreuung in der Stadthalle Rüsselsheim

Änderungen vorbehalten!

IN WENIGEN ZEILEN

Opel beschäftigte Ende März 36 039 Mitarbeiter in Rüsselsheim, 15 571 Mitarbeiter in Bochum, 2 000 Mitarbeiter in Kaiserslautern sowie 760 Mitarbeiter in den Zweigniederlassungen Düsseldorf und Berlin, zusammen 54 370 (Ende Februar 53 750) Werksangehörige.

An der Aufsichtsratssitzung am 20. April nahmen auch die beiden Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat, P. Lorenz und O. Zink, teil.

Über den Geschäftsbericht 1965, der in diesen Tagen veröffentlicht wurde, wird ausführlich im nächsten Heft berichtet.

Zu einer Exportkonferenz trafen sich am 18. und 19. April in Rüsselsheim die Generaldirektoren und Verkaufsleiter aller europäischen General Motors Niederlassungen sowie – verteilt – auch aus Übersee.

Auf der Landesversammlung der Sozialausschüsse der hessischen CDU in Frankfurt wurde Mitarbeiter Otto Zink, MdB, erneut in seinem Amt als Landesvorsitzender bestätigt.

Auf der Jahreshauptversammlung der christlichsozialen Arbeitnehmerschaft, Betriebsgruppe Opel, wurden Bundestagsabgeordneter Otto Zink, Ersatzteile-Technische Abteilung, wieder zum ersten Vorsitzenden und Be-

triebsrat Hans Ulrich Powitz zum geschäftsführenden Vorsitzenden gewählt.

Die Jahreshauptversammlung der Arbeitsgemeinschaft Sozialdemokratischer Opel-Arbeiter und Angestellten (ARSO) hat Anfang April Betriebsrat Hermann Reitz jr. zum neuen Vorsitzenden gewählt.

Der nächste VDI-Vortrag am 2. Mai behandelt das Thema „Neue Erkenntnisse über das Sichern von Schraubenverbindungen“. Der Vortrag findet im großen Saal des evangelischen Gemeindehauses Rüsselsheim, Darmstädter Straße 7 (Nähe Marktplatz), statt.

Die Werkbücherei I im B-Bau (am Hauptportal) ist inzwischen umgebaut worden und wird nach der Renovierung wieder am 3. Mai geöffnet.

Die Werkbücherei II (I-Bau) ist trotz der Bauarbeiten zwischen I-Bau und dem K 40 nach wie vor geöffnet und kann auf kleinen Umwegen leicht erreicht werden.

Im Fundbüro der Werkswache wurden 1 Paar schwarze Damenlederhandschuhe, 1 Brille, 1 Damenarmbanduhr, 1 Damenstockschirm, 1 dunkelbraune Aktentasche (Inhalt 1 Knirps) und Geldbörsen abgegeben. Die Verlierer wollen sich bitte im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679), melden.



F. G. Donner war in Rüsselsheim

In den Tagen nach Ostern weilte der Vorsitz des Verwaltungsrates der General Motors Corporation, F. G. Donner, mit seiner Begleitung in Rüsselsheim und führte Gespräche mit der Geschäftsleitung; außerdem besuchte er das neue Prüffeld in Dudenhofen.

Großer Tag für das Vorschlagwesen

Der „Osterhase“ brachte 27 Mitarbeitern 103 902 DM an Prämien

Kurz vor Ostern hatte unser Vorschlagwesen einen großen Tag. 27 Mitarbeiter erhielten für ihre Verbesserungsvorschläge Prämien zwischen 1 000 und 10 000 DM. Dazu kamen zwei Rekordbeträge: Einmal über 25 240 DM für vier Vorschläge und der andere über 14 380 DM für drei Vorschläge. Der Leiter der Personal- und Sozialabteilung, Dr. R. Hoenicke, dankte in einer kleinen Feierstunde den Prämienempfängern für ihre Initiative und ihr Interesse an der Arbeit. Das Vorschlagwesen habe aber nicht nur eine ideelle, son-

dern – wie der heutige Auszahlungstag mit einer Gesamtsumme von 103 902 DM beweise – auch eine materielle Seite. Produktionsleiter W. Reinhard überreichte anschließend die Schecks. Auf unserem Bild von links nach rechts: Dr. R. Hoenicke, R. Ullmann, Eingangs-Inspektion (14 380 DM für drei Vorschläge), W. Hitzel, Schleiferei (25 240 DM für vier Vorschläge), beglückwünscht von Produktionsleiter W. Reinhard. Dahinter E. Himmel, Leiter des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge.



WIR GEDENKEN



- Adam Kraft**, Rentner
geb. 30. 3. 1888 gest. 28. 1. 1966
- Heinrich Beckenbach**, Transporabt.
geb. 1. 10. 1905 gest. 2. 3. 1966
- Karl Rödelsperger**, Prod.-Vorb. Kaross.
geb. 15. 11. 1928 gest. 3. 3. 1966
- Georg Hauf**, Rentner
geb. 24. 11. 1890 gest. 3. 3. 1966
- Heinrich Raß**, Rentner
geb. 16. 8. 1907 gest. 7. 3. 1966
- Johann Arnold**, Rentner
geb. 14. 9. 1895 gest. 9. 3. 1966
- Peter Görlich**, Materialabteilung
geb. 7. 7. 1901 gest. 12. 3. 1966
- Ludwig Ruppel**, Getriebebau
geb. 23. 7. 1901 gest. 13. 3. 1966
- Carl Schulze**, Technische Hauptabt.
geb. 14. 4. 1903 gest. 19. 3. 1966
- Adolf Bog**, Rentner
geb. 19. 10. 1900 gest. 19. 3. 1966
- Gregori Zukowski**, Ersatzteile
geb. 5. 2. 1907 gest. 23. 3. 1966
- Anton Heck**, Versuchswerkstatt
geb. 19. 7. 1919 gest. 23. 3. 1966
- Wendelin Schmaltz**, Lackiererei
geb. 22. 5. 1910 gest. 27. 3. 1966
- Georg Härtling**, Werksanlagen
geb. 10. 10. 1901 gest. 27. 3. 1966
- Erich Hofreiter**, Kundendienstförderung
geb. 6. 5. 1910 gest. 27. 3. 1966
- August Bohn**, Versuchsabteilung
geb. 24. 3. 1901 gest. 28. 3. 1966
- Karl Fleckenstein**, Rentner
geb. 7. 9. 1891 gest. 28. 3. 1966
- Wilhelm Wolf**, Prod.-Vorb. Werkzeugbau
geb. 23. 6. 1928 gest. 30. 3. 1966

Die Zechenstillegung und unser Werk

Trotz der bekannten Kohlenkrise im Revier kam die Nachricht von der im Herbst vorgesehenen Stilllegung der aus drei Großschachtanlagen bestehenden Zeche „Graf Bismarck“ in Gelsenkirchen-Buer für alle überraschend.

Die Leitung des Werkes Bochum hat der Landesregierung sofort Hilfe angeboten und Arbeitsplätze in unseren Bochumer Werken für rund 1500 freiwerdende Bergleute zur Verfügung gestellt. Vertreter unserer Personalabteilung sprachen mit den Leitern der betroffenen Arbeitsämter, verwiesen auf unsere bisherigen guten Erfahrungen mit den bei uns beschäftigten Bergleuten und baten, uns interessierte Bergleute zuzuweisen.

Schon bald kamen in unser Einstellungsbüro die ersten Bismarck-Leute und erkundigten sich nach unseren Beschäftigungsbedingungen und Löhnen. Inzwischen haben wir eine Reihe von Arbeitsverträgen für Termine nach der Zechenstilllegung abschließen können. Ferner haben wir sofort Gespräche mit der Bundesbahn-Direktion in Essen geführt über die Einrichtung einer direkten Triebwagenverbindung zwischen Gelsenkirchen-Bismarck und Bochum-Langendreer über Bochum-Nord.

Ebenfalls wurde die Frage über eine Direktlinie der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG zwischen Gelsenkirchen-Buer und



Unser Bild zeigt den Werksangehörigen Lissek bei der Montage des vorderen Stoßfängers. Nach 10jähriger Tätigkeit im Bergbau ist er nun schon fast 4 Jahre in unserem Werk tätig.

Bochum-Laer beziehungsweise Bochum-Langendreer aufgeworfen. Bei beiden Verkehrsunternehmen konnten wir eine durchaus positive Einstellung zu diesem Problem feststellen.

Von den Schachtanlagen selbst wurden für ratsuchende Bergleute sogenannte Informationsbüros eingerichtet, in denen sich die Bergleute über Beschäftigungsmöglichkeiten nach Schließung der Zeche unterrichten können. Wir haben mit Vertretern der Geschäftsleitung der Zeche Bismarck, mit dem Betriebsrat und mit den Beratern in den Informationsbüros der einzelnen Schachtanlagen über die Beschäftigungsmöglichkeiten in den Bochumer Opelwerken eingehende Gespräche geführt und ihnen Informationsmaterial zur Verfügung gestellt. Der für die Vermittlung von Bismarck-Bergleuten zuständige Vertreter des Landesarbeitsamtes Düsseldorf beim Arbeitsamt Gelsenkirchen steht mit uns in ständigem Kontakt, um uns interessierte und geeignete Bewerber zu vermitteln. Durch die Beschäftigung der von dieser Stilllegung betroffenen Bergleute werden wir einen weiteren Beitrag zur Strukturverbesserung im Revier leisten, damit es nicht zum Aufmarsch schwarzer Fahnen im Revier kommt, wie es in verschiedenen Pressemeldungen hieß.

Änderungen im Betriebsrat



W. Wedde

K. Jäger

H.-J. Aldag

E. Aust ist im März aus dem Betriebsausschuß ausgeschieden und hat auch sein Amt als Betriebsrat niedergelegt. Seine Nachfolger sind im Betriebsausschuß das Betriebsratsmitglied W. Wedde und im Betriebsrat K. Jäger, der ab sofort das Aufgabengebiet von W. Wedde übernimmt. Weiterhin ist W. Kaufmann aus dem Betriebsrat ausgeschieden. Sein Nachfolger ist H.-J. Aldag.

„Werksleiter Bochum“

F. Beickler, bisher Produktionsleiter Bochum, wurde mit Wirkung vom 1. April 1966 zum Werksleiter Bochum ernannt.

WICHTIGES KURZ

In den ersten drei Monaten dieses Jahres haben über 8000 Besucher unser Bochumer Werk besichtigt. Einen großen Teil stellten Volks-, Berufs- und Höhere Schulen. Im Monat März zählten unter anderem das Institut für publizistische Bildungsarbeit, Offiziere der Britischen Rheinarmee und Schülerlotsen aus Berlin zu den Besuchergruppen.

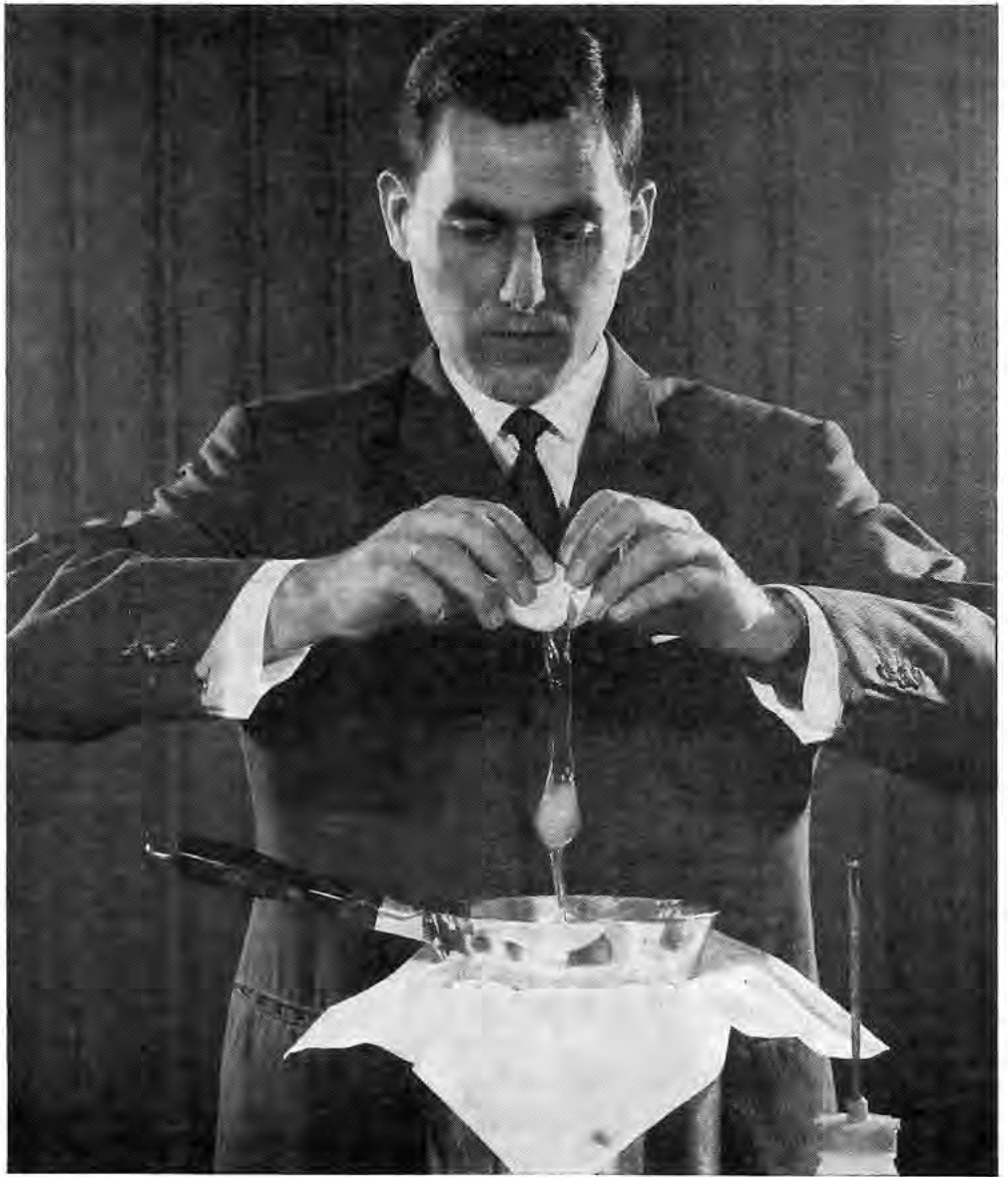
Die im November 1965 begonnene Vortragsreihe „Betriebliches Finanzwesen“ ging Anfang April 1966 zu Ende. Eingeladen zu den Vorträgen waren Betriebsleiter, Meister und Obermeister sowie Personal- und Budgetsachbearbeiter der Abteilungen. Über 500 Mitarbeiter haben daran teilgenommen.

Alle Werksangehörigen, die sich zur Zeit bei der Bundeswehr befinden, auch diejenigen, die vor wenigen Tagen in die Kasernen eingezogen sind, erhalten die vorliegende Ausgabe der OPEL POST als „Gruß aus dem Werk“ zugeschickt.

Wie in den vergangenen Jahren werden auch jetzt wieder Sonderwerksführungen für Werksangehörige, ihre Verwandten und Bekannten durchgeführt. Nächste Besichtigungstermine sind folgende Samstage: 30. April und 7. Mai 1966. Beginn 8.00–9.30 Uhr und 10.30–11.00 Uhr; Ausstellungsraum D 1, Werk I. Das Werk kann über Portal 1 und 3 betreten und verlassen werden. Besichtigungskarten werden nicht ausgegeben.

Von den Betriebsversammlungen am 6. und 7. April 1966 werden für die Werksangehörigen, die nicht an ihnen teilnehmen konnten, Berichte gedruckt. Die Ausgabe erfolgt wie üblich an den Werksportalen.

Am 4. 4. 1966 ging der 7. Werkzeugmacherumschulungslehrgang der Abteilung Berufserziehung zu Ende. 18 Werksangehörige haben daran teilgenommen. Der 8. Umschulungslehrgang für Werkzeugmacher begann mit 16 Teilnehmern am gleichen Tag.



EINMAL ANDERS

Viele Wege führen zum Unfall – aber auch zu seiner Verhütung. Eine gute Spur – den richtigen Weg dafür zu finden – führt über die Kenntnis der Unfallverhütungsvorschriften. Genau von diesem positiven Gedanken ließ sich die Abteilung Werkzeugbau, Maschinenreparatur Werk II, leiten und bot ihren Abteilungsangehörigen auf die im Bild gezeigte originelle Art und Weise die Studie der Unfallverhütungsvorschriften an. Dieses vorbildliche Beispiel für die Werbung zur Sicherheit sollte allgemein zur Nachahmung und zu neuen Ideen anregen.



Blick auf den Fortschritt

Wieder Experimentalvorträge für die Bochumer Werksangehörigen

Ein Spiegelei, auf dem kalten Herd „gebakken“ – fast schon eine Hexerei. Obwohl das Ei in der Pfanne in Sekundenschnelle gebacken ist, bleibt der Herd kalt und eine zwischen Herd und Pfanne liegende Papierserviette wird nicht einmal angesengt. Hier ist ein für industrielle Zwecke bewährtes Prinzip auf den Küchenherd übertragen: Die Induktionsheizung. In dem Kaltherd wird ein starker Induktionsstrom erzeugt, der sehr rasch die Pfanne, nicht aber den Herd selbst erhitzt. Diese und andere Experimente, wie Chemisches Farbenspiel, die Flasche mit dem zwispaltigen Charakter, ein Ton zersprengt ein Glas, das vielseitige Kältemittel, Musik auf dem Lichtstrahl, Düsenflug im Vortragssaal, gehören zu den interessanten Themen der allgemeinverständlichen Opel-Experimentalvorträge, die inzwischen bereits über eine Million Zuschauer begeistert haben und auch schon vom Fernsehen übertragen worden sind. Die nächsten Schauvorträge finden statt am Freitag, dem 6. Mai 1966, 19.30 Uhr, und am Dienstag, dem 10. Mai 1966, 19.30 Uhr, im

großen Saal der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Bochum, Wittener Straße 61 (Nähe Hauptbahnhof). Eintrittskarten, die zum freien Eintritt berechtigen, können bei den Blockbetriebsräten und der Abteilung SOZIALE BETREUUNG, Bau D 8, Zimmer 22, angefordert werden. Auf unserem Bild Lektor Karl Josef Müller beim Backen eines Spiegeleis auf dem kalten Herd.

WIR GEDENKEN †

Erich Kortmann, Getriebebau
geb. 8. 12. 1939 gest. 25. 2. 1966
Carmine Turano, Achsenbau
geb. 1. 7. 1933 gest. 16. 3. 1966
Paul Dworniczak, Werkzeugbau
geb. 17. 10. 1929 gest. 17. 3. 1966



Neu im Werk In Bochum jetzt 267 Lehrlinge

Am 1. April hat für 87 gewerbliche Lehrlinge der Ernst des Lebens begonnen. Die neuen Mitarbeiter des Bochumer Werkes wurden im Speiseraum L2 im Beisein des Betriebsrates, der Jugendvertretung und des zuständigen Ausbildungspersonals vom Leiter der Abteilung Berufserziehung, H. Plattfaut, begrüßt. Dann begann für die neuen Lehrlinge der erste Arbeitstag in der Lehrwerkstatt. Am gleichen Tage haben 19 kaufmännische Anlernlinge die Arbeit aufgenommen. Insgesamt sind jetzt im Werk Bochum 236 gewerbliche Lehrlinge und 31 weibliche kaufmännische Anlernlinge beschäftigt. Unser Bild zeigt einige der neuen Lehrlinge nach der Entgegennahme ihres Werkzeuges an ihrem Arbeitsplatz.

Reibungslose Versorgung der Betriebe

Bericht über die Bochumer Werkzeugabteilung

Die teuersten Maschinen und die modernsten Einrichtungen sind für einen Betrieb unrentabel, wenn das verwendete Werkzeug nichts taugt. In unserem Bochumer Werk ist eine Anzahl von Mitarbeitern damit beschäftigt, die notwendigen Werkzeuge zu beschaffen, sie zu verwalten und in einem einwandfreien Zustand zu halten. Nach dieser kurzen Beschreibung werden sich die meisten Werksangehörigen unter der Bezeichnung „Werkzeugabteilung“ aber nicht viel vorstellen können. Hier soll nun ein Blick hinter die Kulissen geworfen werden.

Als eine Art Einkaufszentrum könnte man die Werkzeug-Zentralverwaltung bezeichnen. Sie ist die Beschaffungsstelle von Werkzeugen,

Vorrichtungsteilen, Schutzbekleidung, Maschinenersatzteilen, Stahl, Industriediamanten, Lehren usw. (In den Zuständigkeitsbereich fallen allerdings nicht die Werkzeuge des Preßwerks.) Die Disponierung von etwa 30 000 notwendigen und ständig auf Lager geführten Positionen wird hier vorgenommen. Man muß auch stets um bessere und wirtschaftlichere Werkzeuge und sonstiges Material für die produktiven und unproduktiven Abteilungen bemüht sein. Für die Abwicklung der Vielzahl von Bestellungen sind besonders für die Spezialwerkzeuge Zeichnungen erforderlich. Das macht einen engen Kontakt zu den kaufmännischen und technischen Stellen, wie Einkauf, Werkzeugausgaben, Werkzeugfor-

schung und Planung notwendig. Eine besonders enge Zusammenarbeit ist bei den Bestellungen auch mit unserer Abteilung Einkauf und den Lieferanten erforderlich.

Die vielen Einzelteile und Artikel werden in einem Werkzeug-Zentralmagazin, zwei Maschinen-Ersatzteillagern und zwei Stahlsägereien als inventurpflichtiger Lagerbestand bereitgehalten. Ein umfangreicher Verbrauchbestand wird als Umlauf in 14 Werkzeugausgaben des Werkes I und II treuhänderisch verwaltet. Der größte Teil der Werkzeug-Kosten der produktiven Abteilungen unseres Werkes werden über das Lochkartenverfahren abgerechnet.

Die wenigsten Werkzeuge wie etwa Schleifscheiben oder Hartmetallwendeschneidplatten werden nur einmal verwendet und müssen nach Gebrauch wiederholt instandgesetzt werden. Diese Arbeiten erledigt die Werkzeugschleiferei. Für die Instandsetzung der vielgestaltigen und größtenteils sehr komplizierten Spezialwerkzeuge der Produktion ist hier geschultes Fachpersonal tätig und ein umfangreicher Maschinenpark erforderlich. Es stehen 126 Werkzeug-Schleifmaschinen in zum Teil spezieller Bauart für diese Arbeiten zur Verfügung. Besonders erwähnenswert sind eine elektrolytische Schleifanlage und automatische Messerkopf- und Verzahnungswerkzeugschleifmaschinen.

Die Werkzeugabteilung widmet sich nicht nur der Beschaffung und Instandhaltung von Werkzeugen, sondern auch der Reparatur und Rei-

In der Werkzeugabteilung bespricht H. Klotzbach, Leiter der Werkzeug-Zentralverwaltung, mit H. Kauczinski Bestellmenge und Liefertermine von Spezialschneidwerkzeugen. Daneben Mitarbeiterin Regina Eurich.



Ordnung sowie sachgemäße Behandlung und Aufbewahrung der teuren Werkzeuge ist oberstes Gebot in einer Werkzeugausgabe. Am Ausgabeschalter die Mitarbeiter D. Teikhoff, W. Lammers und D. Volmert.

In einem klimatisierten Raum werden auf hochempfindlichen Spezialmaschinen Verzahnungswerkzeuge geschliffen. Bei der Kontrolle einer neu angelieferten Schaberad-Schleifmaschine der Leiter der Werkzeugabteilung, J. Schildwächter, mit Obermeister O. Müller. Links Mitarbeiter K.H. Koplín.

Reparaturabteilung für Schutzbekleidung, in der monatlich Tausende von Schutzbekleidungsstücken ausgebessert, geflickt, bestickt oder abgeändert werden.

nigung von Schutzbekleidung. In den Sammelräumen für Schutzbekleidung führen eine Anzahl Frauen Flick-, Stick- und Näharbeiten aus. Monatlich werden Tausende von Arbeitsanzügen, Kitteln usw. instandgesetzt. Gleichzeitig bilden diese Sammelräume den Umschlagplatz für die Abholung und Rückgabe von Wäsche und Arbeitskleidung durch eine Großwäscherei.

Aus den hier geschilderten Aufgaben der Werkzeugabteilung ist zu ersehen, daß die Mitarbeiter der Abteilung keine geringe Verantwortung für das Funktionieren des Produktionsablaufes haben. Allein die Disponier- und Verwaltungstätigkeit in Bezug auf die Lager läßt vermuten, daß es enorme Werte sind, die hier verwaltet werden. Ständige vorausschauende Schätzungen über anfallende Kosten müssen mit der Finanzabteilung besprochen und abgestimmt werden, damit auch die erforderlichen Mittel zur richtigen Zeit zur Verfügung stehen.



In unseren Ersatzteillägern müssen angeforderte spezifizierte Materialien genau mit den Lieferungen übereinstimmen. Unser Bild zeigt Obermeister L. Diehl und Lagerverwalter H. Jeromin (rechts).



Erste Betriebsversammlung in Kaiserslautern

Die Mitarbeiter des Werkes Kaiserslautern versammelten sich am Nachmittag des 28. März zu ihrer ersten Betriebsversammlung. Der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende des Rüsselsheimer Werkes, E. Carbon, eröffnete die Versammlung und begrüßte die Teilnehmer und als Gäste die Herren der Geschäftsleitung, an ihrer Spitze den Leiter des Werkes Kaiserslautern, H. Gensert, sowie den ersten Bevollmächtigten der IG Metall, Verwaltungsstelle Kaiserslautern, H. Höhne. Da die Belegschaft in Kaiserslautern demnächst einen Betriebsrat wählen wird, wurde zunächst ein Wahlausschuß nominiert und gewählt. Es sind die Kollegen E. Rössling, O. Plehn und P. Schleicher.

Danach sprach Paul Lorenz, der Betriebsratsvorsitzende in Rüsselsheim. Er ging noch einmal auf die Gründe ein, die zum Bau des Werkes Kaiserslautern geführt haben, das in Kürze eines der größten Werke in diesem Räume der Pfalz sein werde. Bis jetzt habe der Rüsselsheimer Betriebsrat die Kollegen in Kaiserslautern mitbetreut. Durch die bald stattfindende Betriebsratswahl erhalte die Belegschaft eine eigene Interessenvertretung. Er plädierte für eine gemeinsame Wahl von Arbeitern und Angestellten, da der Betriebsrat stets in seiner Gesamtheit entscheide, also auch über Fragen, die nur die Angestellten betreffen. Lorenz berichtete dann von Fragen, die bis jetzt mit der Geschäftsleitung erörtert oder geklärt worden seien. Ein noch im Aufbau befindliches Werk habe seine besonderen Probleme. Die schwerste Zeit sei aber jetzt vorüber. Der Betriebsratsvorsitzende befaßte sich noch mit Berufsverkehrsfragen und wiederholte in diesem Zusammenhang die bereits in Rüsselsheim mehrfach erhobene Forderung nach Gewährung eines Fahrgeldzu-

schusses durch den Arbeitgeber. Abschließend erwähnte er das zweite Erbacher Abkommen, das am Ende der kürzlichen Tarifausschließungen in der Metallindustrie stand. Lorenz sagte zum Schluß:

„Diese Betriebsversammlung stand ganz im Zeichen der bald durchzuführenden Betriebsratswahl. Sie gab den Auftakt hierzu. An Euch wird es liegen, wie Ihr Eure Zukunft hier bei Opel in Kaiserslautern gestaltet. Der neue Betriebsrat wird eine riesige Arbeit zu bewältigen haben. Es gilt jetzt, Kollegen zu finden, die geeignet sind, für dieses schwere, aber ehrenvolle Amt zu kandidieren, Kollegen, die sich anhand ihrer bereits vorhandenen Erfahrungen zu echten Sachwaltern der gesamten Belegschaft machen. Es ist eine schwere Aufgabe, die vor diesen Kollegen liegt und die den ganzen Mann verlangt. Politische Freistilinger und Demagogen sind fehl am Platze. Die Verantwortlichen nehmen sie nicht ernst. Nur wer ernst genommen wird, kann Erfolge erringen. Theaterdonner verhält. Sachverstand, klarer Blick, unabhängiges Urteilsvermögen, Kenntnis der Spielregeln, Zivilcourage und Mut zur Verantwortung sind dagegen bessere Voraussetzungen für eine fruchtbringende Arbeit.“ In der anschließenden kurzen Diskussion sprachen die Mitarbeiter Schofert und Dörr.

Auf unserem Bild Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz während seines Berichtes. Neben ihm sein Stellvertreter, E. Carbon, der die Versammlung leitete. In der ersten Reihe erkennt man den Leiter des Werkes Kaiserslautern, H. Gensert, und den Leiter der Personal- und Sozialabteilung, Dr. D. Lerch.

Erster Arbeitsjubilär im Werk Kaiserslautern

Mitarbeiter Kolb ist am 5. April 1941 in unsere Firma als Automatendreher-Lehrling eingetreten. Nach abgeschlossener Lehre ist er bis Anfang dieses Jahres in unserem Rüsselsheimer Stammwerk tätig gewesen. O. Kolb arbeitet seit dem 8. Januar 1966 in unserer Automaten-Abteilung in Kaiserslautern. Am 5.4.1966 feierte er sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Für seine weitere Tätigkeit wünschen wir ihm alles Gute.

Neueinstellungen von Lehrlingen

Am 31. März 1966 haben 6 Maschinenschlosser- und 2 Werkzeugmacherlehrlinge ihr Grundausbildungsjahr in den Gemeinschaftslehrwerkstätten der Industrie- und Handelskammer für die Pfalz in Wolfstein und Kusel beendet. Die Überleitung dieser ersten 8 Lehrlinge zur weiteren Ausbildung im Werk Kaiserslautern erfolgte am 1. April 1966.

Weitere 18 neueingestellte Lehrlinge haben ebenfalls am 1. April 1966 ihr 1. Lehrjahr in den obengenannten Gemeinschaftslehrwerkstätten begonnen.

KURZMELDUNGEN

Anfang April zählte das Werk Kaiserslautern 2000 Werksangehörige, davon sind 310 Gehalts- und 1690 Lohnempfänger.

Bis zum 24. März wurden im Werk Kaiserslautern 9000 Lenkgetriebe, 53000 Kupplungs-scheiben, 43000 Kupplungsdruckplatten und 19000 Gelenkwellen gefertigt und nach Rüsselsheim verschickt. Automatenteile wurden 3016200 gefertigt.



Ende des Kaiserslautern-Teils

Gegen rührseligen Schmus und billige Diffamierung

Während der kürzlich stattgefundenen Informationstagung der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände unter dem Stichwort „Arbeitsplatz Deutschland“ in Bad Godesberg referierten und diskutierten verantwortliche Männer und Frauen aus den Betrieben, den Verbänden, den staatlichen Verwaltungen, den Kirchen und den freien Organisationen über die vielfältigen Aspekte der Ausländerbeschäftigung in der Bundesrepublik.

Das Problem der ausländischen Arbeitskräfte steht im Mittelpunkt des Interesses und vieler Auseinandersetzungen in der Öffentlichkeit und in den Betrieben. Das wurde in Bad Godesberg wieder deutlich. Ein „Heißes Eisen“ war berührt worden; die Bundesvereinigung griff mit ihrer Tagung mitten in die Aktualität. Die Beurteilungen der Tätigkeit und des Auftretens ausländischer Arbeitskräfte in unserem Land schwanken oft zwischen rührseli-

gem „Schmus“ und billiger Diffamierung. Für die Diskussion gilt folgendes: Ausländische Arbeitskräfte wurden erst angeworben, nachdem im Bundesgebiet keine Arbeitskräfte mehr zu gewinnen waren. Jeder Arbeitgeber wußte, daß die Hereinnahme ausländischer Arbeitskräfte eine Fülle von Problemen aufwerfen würde:

Spannungen innerhalb der Belegschaft, Lohn, Krankenstand, Ausbildung, Verständigung, Betriebsrat, Dolmetscher usw. Es ging darum, ein Partnerschaftsverhältnis zu schaffen, wenn auch kein Zweifel daran besteht, daß die deutschen Stammbesellschaften die Grundlage des betrieblichen Erfolges bilden. Es darf keine Auspielung von Ausländern gegen Inländer oder umgekehrt geben. Der simple „Schmus“ gegenüber der ausländischen Arbeitskraft ist genauso wenig am Platze wie die billige Diffamierung. KND



Herbert Barth

OPEL-VORTRAGSREIHE

Bis zur Brücke am Kwai

Auf der Bühne der Stadthalle stand ein grauhaariger Herr, Herbert Barth, ein Mann, der 13 Tropenjahre in Afrika und auf Sumatra verbrachte, und der aus Liebe zu fernen Ländern reist, immer von Fernweh getrieben. 1957 unternahm er in einem Opel Rekord eine Reise nach dem Libanon, Syrien und Jordanien. Und 1964/65 ging es dann mit einem neuen Rekord in die Länder Asiens. Über diese 51 000 Kilometer lange Reise berichtete er in einem Farbbildvortrag, wobei Erlebnisse und Eindrücke dieser strapaziösen Fahrt durch die Türkei, den Irak, Persien, Afghanistan, Indien, Malaysia und Thailand nur bruchstückhaft geschildert werden konnten. So nannte der Referent seinen Vortrag zu Beginn auch nur einen kaleidoskopischen Bericht.

Nach der Einleitung und Erklärung des Fahrtweges auf einer großen Karte zunächst Istanbul. Dann das anatolische Hochland im Innern der Türkei, kahl und karg, mit nur vereinzelten Zeichen von Vegetation. Schwarze Haufen in dieser Einöde: Kuhmist, der, von der Sonne gedörnt, als Brennmaterial dient. Kinder, zerlumpt, aber mit freundlichen Gesichtern. Bonbons, die Barth ihnen schenkt, kennen sie nicht. Die Türkei ist ein gastliches Land mit verhältnismäßig guten Straßen. Die staatliche Ordnung repräsentiert sich korrekt. Später an Euphrat und Tigris die ausgegrabenen Ruinen von Babylon, die Prozessionsstraße und die Reste der Terrassen, auf denen einst die „Hängenden Gärten“ der assyrischen Königin Semiramis blühten. In der Nähe die Reste des ausgegrabenen Ur, dem einst stolzen, 3000 Jahre v. Chr. in Blüte stehenden semitischen

Stadtstaat am unteren Tigris. Und weiter geht die Fahrt zum Schatt-el-Arab, dem gemeinsamen Unterlauf von Euphrat und Tigris mit Sumpfgeländen, in denen die „Wasser-Araber“ in Binsenhütten leben. Von Basra nach Abadan, dem Zentrum der persischen Ölindustrie. Gefährvoll die Fahrt durch öde, völlig vegetationslose persische Wüstengebiete. Hätte der Wagen in dieser menschenleeren, einsamen Weite gestreikt, die Reisenden wären wohl elend zugrunde gegangen. Doch der Opel-Rekord erwies sich auf der gesamten Strecke als zuverlässiges Fahrzeug.

Der Reisende hat in jenen Ländern mit unzähligen Tücken und Schwierigkeiten zu kämpfen, von denen der durchschnittliche Mitteleuropäer nichts weiß. Aber man muß gleichzeitig auch ein ordentliches Maß orientalischer Geduld mitbringen. In Afghanistan begegnet man Dorfmusikern, die nur wegen des Essens spielen und kein Geld fordern. In der afghanischen Wüste Begegnungen mit Menschen und Tieren. Immer neue Eindrücke und Erlebnisse, je länger die Reise dauert. Barth schildert, was er gesehen hat, temperamentvoll und engagiert.

Über den Khaiberpass geht es nach Pakistan. Auf der Straße ein recht zweifelhafter Medizinmann, der mit einer Wundersalbe alle Leiden behandelt und immer zahlungswillige Patienten findet, obwohl er es mit der Sauberkeit nicht genau nimmt. Dann taucht das Himalaya-Gebiet, das „Dach der Welt“, auf. Von 43 Grad Wärme im Schatten hinauf auf Pässe mit Schnee, Eis und Kälte. Durch das Natur-



Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main

Herausgeber:
Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main

Verantwortlich:
K. H. Mai

Redaktion:
W. Seibert

Redaktion Bochum:
W. Seidel

Mitarbeiter dieses Heftes:

J. Ch. Hepting, H. Mersheimer, G. Pistorius, H. Stark, M. Kempe, Globus, R. Winkler, S. Rose, Scientia, Dr. G. Wolff, Chr. Kühn

Aufnahmen:

R. Fuchs, K. Reichert, W. Gessmann, F. Gärtner, K. Krieger, K. Sackstedt, W.K. Müller, B. Geiges, E. Wittke, H.J. Ullmann, Archiv, Dr. G. Wolff, W. Stuhler

Grafische Mitarbeit:

O. Trabold, Globus, Datenabteilung, H. J. Bundfuß, Archiv Winkler

Druck:

Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft

Nachdruck nur mit Quellenangabe

Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder

Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht

schutzgebiet der indischen Provinz Assam nach Katmandu, der Hauptstadt Nepals mit herrlichen Tempelbauten. Und immer weiter geht es.

Überfahrt mit dem Schiff. Bilder von der Gumi- und Zinkgewinnung in Malaysia. Bangkok, die Hauptstadt Thailands mit Pagoden, Buddha-Statuen und zierlichen Tempeltänzerinnen. Bilder und Abenteuer in Hülle und Fülle. Der zweistündige Streifzug durch die „halbe Welt“ endete an der Brücke am Kwai, berühmt durch den gleichnamigen Film.

Der Referent betonte abschließend, daß es sicher besser gewesen wäre, die Erlebnisse der langen Reise auf mehrere Abende zu verteilen, statt sie in einem Zuge als Konzentrat zu bringen. Dennoch: Auch ein großer Reisebericht hat seinen Platz in einer Vortragsreihe, zumal über die durchfahrenen Gebiete schon viel in Einzelvorträgen zu sehen und zu hören war. Vielleicht wäre es aber besser gewesen, einige Bilder weniger zu zeigen und auch das Referat mehr zu straffen. So war es des Guten etwas zu viel. Trotzdem: Die fast 500 Besucher dankten mit langem Applaus. S.

Begrüßung der neuen und Verabschiedung der alten Lehrlinge

Im Rüsselsheimer Werk werden 800 junge Menschen ausgebildet

Im Leben vieler junger Menschen sind Beginn und Abschluß einer Lehre wichtige Ereignisse. Für die einen beginnt nach einer unbeschwer- ten Schulzeit mit der Lehre der Ernst des Le- bens, während die anderen mit ihrer Ausbil- dung sich einen wichtigen Grundstein für den danach beginnenden Berufsweg geschaffen haben. Die Zahl von rund 250 an Ostern 1966 im Rüsselsheimer Werk eingestellten Lehrlin- gen beweist, daß viele Jugendliche — natürlich auch deren Eltern — den Wert einer guten Ausbildung erkannt haben. Mit den jetzt ein- getretenen Lehrlingen werden in unserem Rüsselsheimer Betrieb augenblicklich fast 800 junge Menschen ausgebildet.

Am 31. März war die Freisprechungsfeier für alle Lehrlinge, die ihre Ausbildung an diesem Tag beendet haben. Mit herzlichen Worten verabschiedete der Leiter der Berufserziehung, R. Freimuth, die frischgebackenen Facharbei-

ter, Bürogehilfinnen, Industrie- und Bürokauf- leute. Auf dem einen Bild sehen wir ihn bei der Verabschiedung mit dem Leiter der Werks- berufsschule, Dr. H. Eberhard.

Fleiß und Einsatzfreude machten sich auch diesmal wieder bezahlt. Das beweisen die auf der anderen Aufnahme gezeigten neun jun- gen Leute, die auf Grund ihrer guten Leis- tungen die Lehre ein halbes Jahr früher beenden konnten und vorzeitig zur Prüfung zugelassen worden waren. Die vorzeitig abgelegte Prü- fung hat nicht nur eine ideelle Seite, sie macht sich auch bezahlt, denn sie bedeutet, ein halbes Jahr früher im Berufsleben zu stehen und entsprechend zu verdienen.

Unser Bild zeigt von links nach rechts Klaus Jahn, Manfred Keller, Horst Rathgeber, Klaus Gerisch, Herbert Bregulla, den Klassenlehrer A. Englisch, José-Manuel Estellès-Garcia, Rolf

Schneider, Rudi Stein, Hartmut Walz und F. Hoffmann, Lehrer für Sozialkunde. Diese Lehr- linge bestanden ihre Prüfung mit „gut“. — Ihre Kaufmannsgehilfenprüfung mit „sehr gut“ be- standen Christa Hoppe, Christa Hendrich, Wolfgang Stock und Klaus Homberg.

Den ausgeschiedenen ehemaligen Lehrlingen wünschen wir viel Erfolg im Berufsleben und den in diesen Tagen mit der Lehre beginnen- den Jugendlichen eine gute Ausbildungszeit.
Kü.

Neue Opel-Preise

Im Hinblick auf die eingetretenen wesentli- chen Steigerungen der Produktionskosten sah sich das Werk gezwungen, die Preise für das gesamte Personen-, Liefer- und Lastwagen- Programm vom 18. April an um 1,09 bis 3,72 Prozent zu erhöhen. Seit diesem Tage gelten u.a. folgende neue DM-Preise (alte Preise in Klammern): Kadett-Modelle: 2türige Limousi- ne 5350 (5175), in L-Ausführung 5820 (5625), Coupé 5990 (5775), Caravan 5760 (5585); Rekord-Modelle: 2türige Limousine 7210 (6980), 4türige Limousine 7640 (7380), 4türige Luxus-Limousine 8485 (8225), Coupé 8425 (8165), Caravan 7515 (7285); Kapitän 11600 (11300), Admiral 12875 (12500), Diplomat V 8 17975 (17500); Opel Blitz-Lastwagen: 3000 mm Fahrgestell 7875 (7745), Kastenwagen 11695 (11500).
H.

Wieder Aufbaulehrgänge

In diesen Tagen haben auch die Aufbaulehr- gänge für das Sommerhalbjahr 1966 begon- nen. Es wird in folgenden Fächern unterrich- tet: Techn. Rechnen I—IV, Technisches Zeich- nen I—IV, Werkstoffkunde, Messen und Prü- fen, Spanabhebende Formgebung, Kraftfahr- zeugkunde, Physik, Deutsch (Rechtschreibung und Sprachlehre), Englisch I—IV.



Teile - Ausstellung Opel - Kadett

in den Ausstellungsräumen der Kosten- forschung E 23 IV.

Die Ausstellung beantwortet folgende Fragen:

Aus welchen Teilen besteht ein „Opel Kadett“?

Wie passen diese Teile zusammen?

Unsere Frage an Sie lautet:

Was ist besser und billiger zu machen?

Besuchszeiten

Die KADETT-Ausstellung ist an allen Tagen zwischen 9—12 und 13—16 Uhr geöffnet, außer mittwochs und samstags. Bei Besuchen größerer Gruppen oder Lehrgängen bitten wir von Fall zu Fall einen geeigneten Termin mit der Ausstellungsleitung (Tel. 2110) zu vereinbaren.

Sie erreichen die Ausstellung über den Aufzug D 10, gegenüber der Sanitäts- Station I. Die Ausstellungsleitung

Erlebtes und Erlauschtes aus dem Betriebsalltag

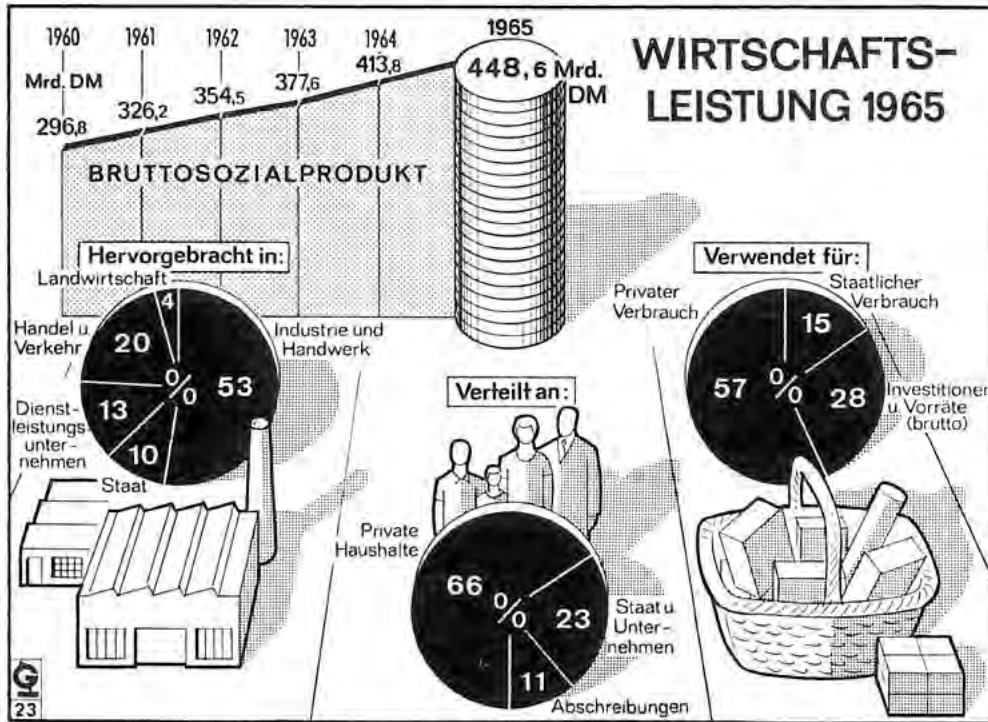
Es gibt noch Arbeiten, die die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Ein Mann, der an seiner Drehbank steht, an seiner Werkbank, am Band oder an seinem Schreibtisch arbeitet, der ist nun einmal keine Sensation. Den übersieht man schon fast, der ist grau in grau ins große Heer der Arbeit eingereiht. Wer aber auf einer Steigleiter den die Stadt überragenden Opel-Schornstein erklettert und auf einem Gerüst am Mauerwerk der Schornsteinspitze Ausbesserungs- und Abbrucharbeiten vornimmt, der zieht alle Blicke auf sich, der tut etwas Nichtalltätliches. Zu dem schauen alle auf, als wäre er ein neuer, unbekannter Komet am Himmel. Ja, die beiden Kaminarbeiter, die in drei Wochen von der Schornsteinspitze 4,50 m abtrugen, erweckten in man-

chen Zuschauern, die ganz von der Eintönigkeit des Alltags eingefangen sind, Vorstellungen von Kühnheit und Gefahr. Tatsächlich, die Männer, die da oben in luftiger Höhe arbeiteten, verrichteten ja auch eine nicht ungefährliche Arbeit. Und das erregte Bewunderung. Noch geht Kühnheit den Menschen unter die Haut. Hier wurde es wieder einmal erkennbar. Auch wenn man schweigend oder ohne viel Worte in die Höhe sah.

...

Aus der Tür einer Betriebsabteilung, in der man rauchen darf, kommt mit brennender Pfeife ein Mann. Ein Pfeifenraucher, ein Mensch also, denke ich, der einen gemütvollen, ausgeglichenen, vertrauensereckenden Eindruck vermittelt. Seit meiner Kindheit jedenfalls weiß ich mir Männer mit Pfeifen nicht anders vorzustellen. Auch auf dem Gesicht dieses Mannes liegt ruhige Abgeklärtheit. Gebt den Männern Pfeifen in

den Mund, raten kluge Frauen, und sie sind ruhig, folgsam und zufrieden. Tatsächlich, wenn ich sehe, wie manche in ihrer Nervosität eine Zigarette und dann noch eine anzünden, wie sie versuchen, ihrer Erregung mit schnellen Zügen Herr zu werden, da blicke ich tröstlich und bewundernd nach denen, die in aller Gemütsruhe an ihrer Pfeife ziehen, Überbleibsel oder Nachfahren einer ruhigeren Welt. — Ich trudele weiter durch den Betrieb, erledige, was ich zu erledigen habe und komme auf dem Rückweg wieder an der Betriebsabteilung mit dem Pfeifenraucher vorbei. Der Zufall will's, daß ich ihm wieder begegne, gerade als er mit drei anderen Männern poltert. Die Pfeife, ja, die hat er aus dem Mund genommen. Als er schließlich fertig ist, steckt er sie erkaltet zwischen die Zähne und verduftet. Pfeifenraucher, weiß ich jetzt, sind also auch keine unerschütterlichen Säulen der Geruhsamkeit. Spectator



375916 von Arbeitern und 353283 von Angestellten gekauft. Bei einer Gesamtzunahme der Zulassungen um 13,2 Prozent stieg die Zahl der Neuanmeldungen für Arbeitnehmer um 17,6 Prozent auf fast 53 Prozent an. Der Trend zum größeren Fahrzeug hielt weiterhin an.

Der Anteil der Wagen mit Motoren von mehr als einem Liter Hubraum nahm an der Gesamtzahl der Zulassungen von 77,6 auf 82,6 Prozent zu. Fast die Hälfte der rund zwei Millionen Gebrauchtwagen kauften ebenfalls Arbeiter.

Neuer Rallye-Erfolg

Bei der 14. Internationalen Rallye Stuttgart/Solitude - Lyon/Charbonnières kamen die Privatfahrer Lambart/Erbe, Stuttgart, auf ihrem serienmäßigen Opel Kadett Coupé als bestes deutsches Team auf den 9. Platz in der Gesamtwertung. Sie siegten gleichzeitig in der Klasse bis 1150 ccm und belegten hinter weitaus stärkeren Konkurrenten den 4. Platz in der Serientourenwagen-Gruppe. Die 1800 km lange Rallye begann mit 8 Hochgeschwin-

Woher - Wohin Das Sozialprodukt im Jahre 1965

Die gesamte Wirtschaftsleistung in der Bundesrepublik erreichte 1965 einen Wert von 448,6 Milliarden Mark. Woher kommt der Segen? Antwort: Zu 57 Prozent aus Industrie und produzierendem Handwerk. Wer bekommt wieviel? Zwei Drittel - 66 Prozent - gehen an private Haushalte. Wofür wird das Ein-

kommen verwendet? Reichlich die Hälfte wird privat verbraucht, gut ein Viertel dient der Erneuerung und Stärkung unseres Wirtschaftsapparates und die restlichen 15 Prozent sind staatlicher Verbrauch. Denn wir alle „verbrauchen“ auch Staatsleistungen wie Ordnung, Sicherheit, Recht, Verwaltung und Ausbildung.



digkeitsrunden auf der Solitude und führte in zwei Etappen mit 10 Sonderprüfungen auf Zeit über Schweizer Gebiet durch die tief verschneiten französischen Seealpen zum Zielort Charbonnières bei Lyon. Wie schon bei der diesjährigen Rallye Monte Carlo und der Rallye dei Fiori, hat sich mit diesem großartigen Erfolg der Privatfahrer Lambart mit seinem serienmäßigen 55 PS Kadett Coupé abermals gegen namhafte in- und ausländische Konkurrenten durchgesetzt. H.

Arbeiter - beste Autokunden

Auf dem deutschen Automobilmarkt war im vergangenen Jahr wieder der Arbeiter der beste Kunde. Fast jeder dritte neue Personen-

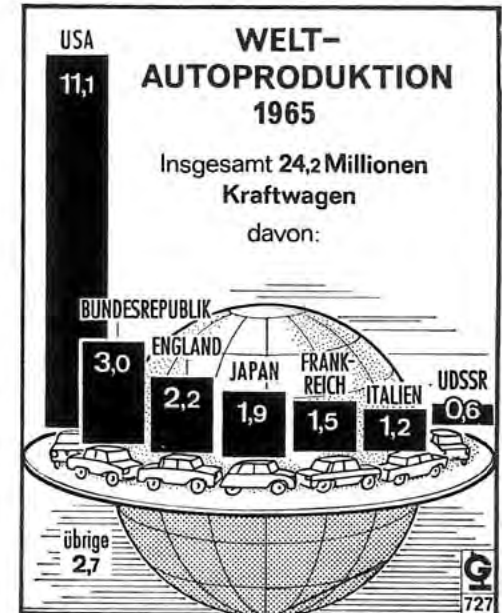
wagen wurde von einem Arbeiter erworben. Wie aus einer Statistik des Kraftfahrzeugbundesamtes in Flensburg hervorgeht, wurden von den 1,38 Millionen im Bundesgebiet 1965 fabrikneu zugelassenen Personenaautos



„Vati, kommst Du bald nach Hause?“

Autojahr der Amerikaner

Die amerikanischen Autobauer frohlocken. 11,1 Millionen Kraftwagen (davon 6 125 920 General Motors Fahrzeuge) sind 1965 von den Fließbändern in den USA gerollt, das sind 1,8 Millionen oder fast 20 Prozent mehr als 1964. Der größte europäische Produzent dagegen, die Bundesrepublik, mußte mit einem kärglichen Plus von 2,3 Prozent vorliebnehmen. England und Frankreich mußten 1965



sogar zurückstecken, die Franzosen ein wenig (-2,3 Prozent) und die Engländer erheblich (-7,4 Prozent). Nur Italiener und Japaner kamen mit je rund 10 Prozent Produktionszuwachs gut voran.

EINER VON UNS

Im Dienste des Nächsten

Mitarbeiter Heinz Günter Klein kam 1950 wieder zu uns ins Werk und arbeitet jetzt als



technischer Angestellter in der Versuchsabteilung. Bevor er jeden Morgen hierher ins Werk fährt, vergißt er niemals, ein kleines Verbandpäckchen einzustecken, um im Notfalle Erste Hilfe leisten zu können. In seinem PKW führt er stets eine große Verbandtasche des Deutschen Roten Kreuzes sowie eine Verbandtasche des Allgemeinen Deutschen Automobil Clubs mit. Beide Taschen beinhalten alles, was bei einer ersten Hilfeleistung benötigt wird. Diese Taschen wurden ihm kostenlos vom DRK und vom ADAC zur Verfügung gestellt. H.G. Klein ist nicht nur Mitglied des DRK, sondern auch Mitglied des Freiwilligen Kameradschaftsdienstes des ADAC, dem man nur beitreten kann, wenn man einen Erste-Hilfe-Kursus erfolgreich absolviert hat. H.G. Klein hat schon in über 90 Fällen Verletzten, aber auch Autofahrern, die mit Motorschaden auf der Strecke liegen blieben, geholfen.

Als H.G. Klein noch ein kleiner Junge war, wurde er von einem Arzt schwer geschimpft, weil er um seinen blutenden Daumen ein schmutziges Taschentuch gebunden hatte. Der Arzt zeigte ihm Verbandzeug und erklärte ihm, wie man es verwendet. Damals erwachte in ihm der Wunsch, anderen Menschen zu helfen, wenn sie sich verletzt hatten. Er ging in die Apotheke, besorgte sich Verbandzeug, das er dann immer in seinem Ranzen mit zur Schule nahm. Dort half er vielen Kameraden,

wenn sie sich beim Sport oder beim Spiel leicht verletzt hatten.

1949 nahm H.G. Klein an einem Erste-Hilfe-Kursus des Deutschen Roten Kreuzes in Mainz teil. 1954 nahm er an einem Sanitätslehrgang teil und wurde daraufhin Rot-Kreuz-Helfer. Im Herbst 1962 fand in St. Goarshausen, dem Sitz der Landesschule des Deutschen Roten Kreuzes, ein Lehrgang statt, der die Teilnehmer zum Ausbilder für den Erste-Hilfe-Grundlehrgang ausbildete. Mitarbeiter H.G. Klein nahm daran mit Erfolg teil. Im Frühjahr 1963 folgte ein Lehrgang für Krankentransportpersonal. Im Herbst 1964 ein Wiederholungslehrgang des Ausbilderkurses, der alle zwei Jahre wiederholt wird, um die Ausbilder mit den Neuerungen in der Erste-Hilfe-Ausbildung zu unterrichten. Aufgrund seiner guten theoretischen und praktischen Erfahrungen und seines Wissens konnte H.G. Klein, nachdem er schon etliche Erwachsenenlehrgänge durchgeführt hatte, Anfang des vorigen Jahres erstmals Jungen einer Mainzer Schule mit Erfolg im Erste-Hilfe-Grundlehrgang ausbilden. Das Lied vom braven, vom hilfsbereiten Mann – hier kann es gesungen werden. In unserer modernen, schnellebigen Zeit, in der viele Menschen nur noch an sich und ihre Vorteile denken, gibt es also doch noch wahre Idealisten, die sich in ihrer Freizeit in den Dienst am Nächsten stellen. Ein erfreuliches Zeichen.

Die Firma erleichtert die Beantragung einer Lohnsteuermäßigung

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, daß viele Werksangehörige die Möglichkeit zur Erlangung eines steuerfreien Betrages nicht wahrnehmen. Um die Antragsstellung zu erleichtern, den Nachweis zu den geltend gemachten Posten zu vereinfachen und eine schnellere Bearbeitung durch die Finanzämter zu erreichen, wollen wir nach Absprache mit der Finanzverwaltung versuchsweise solche Anträge für alle Werksangehörigen im Lochkartenverfahren vorbereiten. In die Anträge sollen folgende Angaben maschinell eingedruckt werden: Personalien, Arbeitslohn, alle Lohnabzüge, soweit sie steuerlich abzugsfähig sind. Die Richtigkeit dieser Lohnabzüge wird von uns in den Antragsvordrucken bestätigt, so daß Belege bei den Finanzämtern nicht mehr eingereicht werden brauchen. Die Vordrucke müssen sodann von dem einzelnen Werksangehörigen ergänzt

werden, sofern er noch andere Ausgaben usw., die zu einem steuerfreien Betrag führen können, geltend zu machen hat. Diese Antragsvordrucke werden jeweils in zweifacher Ausfertigung erstellt und sind so bei den zuständigen Finanzämtern einzureichen. Ein Exemplar erhält der Werksangehörige vom Finanzamt zurück und hat so die Möglichkeit zu kontrollieren, ob das Finanzamt von seinem Antrag abgewichen ist. Zwischen dem Original und der Kopie des Antragsvordruckes ist ein Kohlepapier eingelegt. Sofern der einzelne Werksangehörige noch ergänzende Eintragungen auf den Seiten 3 und 4 zu machen hat, muß er zuvor das Kohlepapier umwenden. Im Herbst 1966 werden Anträge auf Gewährung eines steuerfreien Betrages für 1967 in der beschriebenen Form von uns vorbereitet werden.



Opel-Schornstein niedriger

Bei den im letzten Heft erwähnten Arbeiten am großen Opel-Schornstein handelte es sich zunächst um routinemäßige Ausbesserungsarbeiten. Dabei stellte sich heraus, daß der Zahn der Zeit der Schornsteinspitze so zugesetzt hatte, daß es ratsam erschien, sie abzutragen. Rund 4,50 Meter ist der Koloß dadurch kleiner geworden.

Urlaub für Gastarbeiter 1966

In Übereinstimmung mit dem Betriebsrat wurde beschlossen, im Jahr 1966 Werksferien für die Dauer von 3 Wochen festzusetzen und zwar in der Zeit vom 18. Juli bis 6. August.

Der Tarifurlaub 1966 ist in diesem Zeitraum zu nehmen.

Im Hinblick darauf, daß für unsere Gastarbeiter fast ausnahmslos erhebliche Reisezeiten in Betracht kommen, sind wir — soweit der Tarifurlaub nicht ausreicht — bereit, unbe-

zahlten Sonderurlaub vor dem 18. Juli, jedoch nur in der Zeit vom 4. bis 16. Juli 1966, zu gewähren.

In jedem Falle ist die Arbeit am 8. August 1966 wieder aufzunehmen.

Gastarbeiter, die beabsichtigen, in der vorgenannten Zeit nach Hause zu fahren, werden gebeten, bei ihrem zuständigen Meister bzw. Vorgesetzten ihren Antrag auf Beurlaubung bis zum 13. Mai 1966 einzureichen.



Schnappschuß vom werdenden Neubau K 91 am K 40, in dem nach seiner Fertigstellung fertig lackierte Karosserien vor ihrer Verwendung in der Karosseriefertigmontage gestapelt werden.



„Das kann doch nicht wahr sein!“



„... und zum Geburtstag wünsche ich mir von Dir ein schönes Buch!“



VERKEHRSTEILNEHMER BIEDERMEIER

Auf den Fernstraßen der Biedermeierzeit, der Epoche von 1815 bis etwa 1850, rollten die Postkutschen und Fuhrwerke. Vom späteren großen Eisenbahnnetz gab es erst einzelne kleinere, unzusammenhängende Stücke des örtlichen Nachbarschaftsverkehrs. Der überaus maßvoll erscheinende Drang des Menschen in die Ferne wurde beispielsweise in Frankfurt von 13 Postkutschen täglich befriedigt, in Stuttgart und Nürnberg von je zehn, in München von fünf und in Hamburg von sieben. Zur Bewältigung des Verkehrs im Gebiet des Deutschen Bundes, einschließlich des Kaiserreichs Österreich, brauchte die Post auf insgesamt 54 Fernlinien noch keine zweihundert Kutschen einzusetzen.

Die Fahrtkosten waren hoch. 11½ Taler kostete beispielsweise die einfache Fahrt von Köln nach Stuttgart, und für die Reise von Hamburg nach Salzburg zahlte man 36 Taler. Ein ganz hübsches Sümmchen, wenn man bedenkt, daß die Kaufkraft des Talers mit 15 DM gleichzusetzen ist. Dem Bürger, der damals in der Postkutsche saß, dämmerte noch kein Schimmer von jenen drei Symptomen unserer Massengesellschaft, die heute praktisch jeden

in den Verkehrsstrudel ziehen: Der werktägliche Strom von und nach der Arbeitsstätte, das Ausschwärmen ins freie Wochenende und die über die Straßen schwimmenden Reiseellen der Urlaubszeit.

Zu Fuß reisten die Handwerksgesellen, denen erst nach vorgeschriebenen Wanderjahren der Meisterbrief winkte, die meisten Studenten und natürlich auch die Tippelbrüder, die sich mit erbettelten Zehrpennigen durchs Land schlugen. Zu den Berufsreisenden gehörten außer den Postillionen die Vertreter der Handelshäuser und die Fuhrleute. Die einen betreuten alte Kunden und suchten neue zu gewinnen, die anderen lenkten ihre plumpen Planwagen kunstfertig über Berg und Tal durch Schlaglöcher und Schlammstrecken zwar langsam, aber zuverlässig und pünktlich dem Ziel zu. Die meisten Räder rollten jedoch im land- und forstwirtschaftlichen Güternahverkehr. An Markttagen entstanden Ballungen auf den Straßen von und nach den Städten, und auch in der Erntezeit behinderten sich gegenseitig die mit den Früchten des Feldes vollgeladenen Bauernwagen und die Handelsfahrzeuge. Fleißige Wegewärter schaufelten

unermüdlich Schlaglöcher zu und arbeiteten sogar schon mit sechs- bis achtspännigen Chausseewalzen.

Aus den Fuhrmännern von damals sind die „Kapitäne der Landstraße“ am Steuer viel-tonnenschwerer Lastzüge geworden, und der Handelsreisende, dem einst die Postkutsche als Fortbewegungsmittel diente, sitzt heute am Steuer seines Wagens. Geblieben aber ist ein Gesprächsthema: Der schlechte Zustand der Straßen und ihre nie beseitigten Tücken. Und heute wie damals fragen wohl die Verkehrsteilnehmer: Müssen Straßen wirklich, stets um Längen dem ihnen davonrollenden Verkehr nachhinken?
Rudolf Winkler

Der „Musterreiter“ – Botschafter des Handels in guter alter, noch eisenbahnloser Zeit. Mit dem Mustersack hinter dem Sattel ritt er seine sorgfältig zusammengestellte, häufig ganzjährige Tour von Ort zu Ort und Land zu Land ab.

Es traten und treten in den Ruhestand

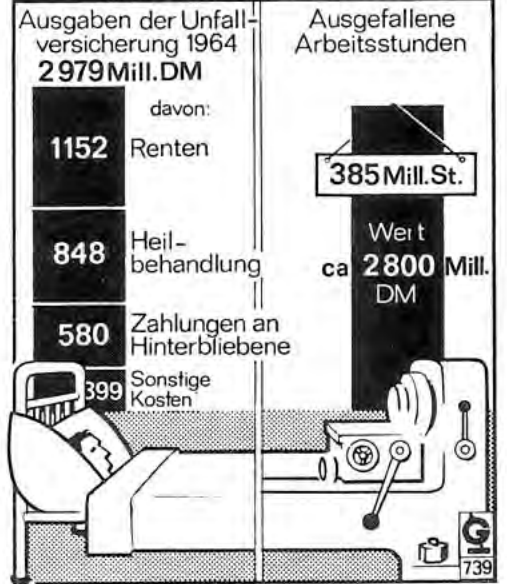
am 30. April 1966

Name	Dienstjahre	Name	Dienstjahre
Wilhelm Baumann	41	Josef Kirchner	38
Ferdinand Braun	31	Richard Kirchner	23
Julius Buhl	29	Christine Kruse	15
Anna Dreys	22	Jakob Morgenstern	50
Ernst Engel	37	Jakob Müller	33
Karl Flinner	27	Heinrich Ochs	36
Emil Fölsing	31	Fritz Reinhard	42
Heinrich Fritz	33	Fritz Reisinger	32
Max Gorissen	30	Maria Richter	20
Jakob Philipp Gosenheimer	26	Adolf Schall	16
Walter Günschmann	35	Christian Schmalz	26
Josef Heinrich	37	Nikolaus Schoppert	32
Franz Joseph	19	Richard Stein	41
Rudolf Jünger	39	Heinrich Stroh	27
Ida Hartmann	15	Wilhelm Westenberger	43
Klara Zucker	12		

am 31. März 1966

Name	Dienstjahre
Ida Hartmann	15
Klara Zucker	12

Teure Arbeitsunfälle



Trotz aller Erfolge im Kampf gegen den Unfall am Arbeitsplatz verunglücken immer noch viel zu viele, und der Preis für Fahrlässigkeit und menschliche Unzulänglichkeit ist immer noch zu hoch, nicht nur der menschliche Preis, sondern auch der wirtschaftliche; kosten doch die Arbeitsunfälle pro Jahr rund sechs Milliarden Mark – drei Milliarden davon an Geldleistungen der Unfallversicherung und weitere fast drei Milliarden an Produktionsausfall in der Wirtschaft.



Schlechte Augen – Ursache vieler Unfälle

Auf gutes Sehen kommt es an – am Arbeitsplatz, im Verkehr, überall im Leben. Gerade die Ausführung von Präzisionsarbeiten erfordert die volle Sehkraft. Schlechtes Augenlicht ist oft auch die Ursache von Betriebs- und Verkehrsunfällen. 1962 beispielsweise steuerten in der Bundesrepublik rund 2,5 Millionen Personen mit schlechten Augen und ohne Brille ein Kraftfahrzeug. Welch' eine Gefahr sind sie auf unseren Straßen! Gerade

jetzt erst wurde ein obligatorischer Sehtest für Führerschein-Neubewerber eingeführt. Die Aushändigung eines Führerscheines ist also in Zukunft von der Erfüllung visueller Mindestanforderungen abhängig.

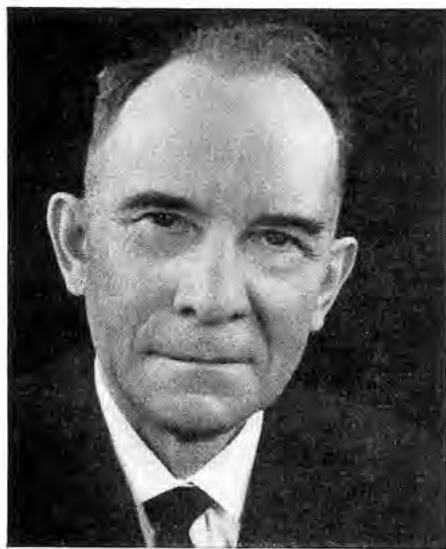
Trotzdem gibt es immer noch Leute, die trotz verminderter Sehschärfe das Tragen einer Brille scheuen, weil sie meinen, ihr Äußeres würde dadurch negativ beeinflusst. Daher

schaun sie blinzeln oder mit angestrengt zusammengekniffenen Augen in die Welt, als ob das schöner aussähe als eine formschöne, dem Gesicht angepaßte moderne Brille, die sogar das Aussehen vieler Menschen hebt.

Und noch eins: Wer nicht gut sieht, hat weniger vom Leben. Er verzichtet aus Gründen einer falschen, abwegigen Eitelkeit auf ein genaues, volles, kräftiges Bild der Welt.

Wir grüßen unsere Jubilare

50



Jakob Krumbeck
Ersatzteile-Fabrikation
3. 4. 1966



Peter Benz
Karosseriebau
3. 4. 1966



Heinrich Benz
Schnittbau
6. 4. 1966



Karl Wolfsberger
Qualitätsförderung
6. 4. 1966

40



Jakob Wolf
Lohnbuchhaltung
7. 4. 1966



Johann Lügenbiehl
Qualitätsförderung
8. 4. 1966



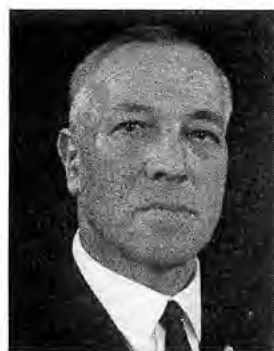
Anton Windmeißer
Schmiede
10. 4. 1966



Heinrich Schütz
Blechbearb. Chassis
17. 4. 1966



Johann Schäfer
Preßwerk-Kleinteile
19. 4. 1966



Karl Stolz
Produktionskontrolle
21. 4. 1966



Adam Horst
Werkzeugbau
22. 4. 1966



Josef Lauck
Ersatzteile-Fabrikat.
22. 4. 1966



Georg Adelberger
Qualitätsförderung
28. 4. 1966



Heinrich Lochhaas
Werkz.-Zentr.-Verw.
28. 4. 1966

25

1. 4. 1966
Fritz Diehl
Lohnbuchhaltung
Gertrude Duchmann
Einkauf

2. 4. 1966
Günther Gütlich
Produktionskontr.

Rudolf Kitzinger
Produktkosten

Bernh. Schwiermann
Filiale Düsseldorf

Heinz Speyer
Einkauf

3. 4. 1966
Jakob Moos
Vorausentwicklung

3. 4. 1966
Jakob Blinn
Preßwerk

4. 4. 1966
Wilhelm Krause
Preßwerk

5. 4. 1966
Georg Alhof
Vergaserbau
Heinz Ackermann
Stückl. u. Freigaben
Georg Arras
Gewährleistung
Gerhard Becker
PV. Schmiede

Ludwig Becker
Werkzeugbau

Wilhelm Arnold
Gesenkbau

Robert Datz
Versuchsabteilung

Philipp Fischer
Werkz.-Schleiferei

F. J. Flörshaimer
Schnittbau

Johann Gall
Schnittbau

Heinrich Geiß
Schnittbau

Julius Haderecker
Getriebebau

Auf den Spuren seltener Tiere



Eugen Schuhmacher

Den Abschluß der Opel-Vortragsreihe 1965/66 bildete ein Abend mit Eugen Schuhmacher, der seit längerem an einem filmischen Großwerk über seltene Tiere arbeitet und daher große Teile der Erde mit der Kamera durchstreift. Beim Rüsselsheimer Publikum ist er durch seine bisherigen Farbbildvorträge bekannt und beliebt, populär geworden aber vor allem durch die Fernsehserie „Auf den Spuren seltener Tiere“. Diesmal berichtete er von dem, was seine Kamera beim Streifzug durch die Tierwelt Hawaiis, Australiens, Neuseelands und der Antarktis festgehalten hat.

Nicht wegen des Strandes von Honolulu, der Hula-Hula-Mädchen und der Blütenkränze, sondern wegen einer noch vor kurzem vom Aussterben bedrohten Gänseart, war er nach dem gebirgigen und vulkanischen Hawaii gekommen. Diese Hawaii-Gänse, ungefähr so groß wie die europäischen Hausgänse, deren Zahl noch vor 25 Jahren 25000 Stück betrug, von denen jedoch nach dem zweiten Weltkrieg nur 6 übriggeblieben waren, nisten in den Lavawüsten und brauchen kaum Wasser. Ihre Zahl ist jedoch inzwischen durch Zuchtmaßnahmen wieder merklich gestiegen. — Dann ein Sprung nach Australien, dem Kontinent, den Schuhmacher als „Raritätenkammer der Zoologen“ bezeichnete. Am bekanntesten sind hier die Känguruhs, von denen es einige

Arten sehr unterschiedlicher Größe gibt. Auch ihre Zahl vermindert sich zusehends. Eine weitere Besonderheit der australischen Tierwelt ist das Schnabeltier, ein vierfüßiges, kurzbeiniges Kloakentier. Es hat Schwimmhäute zwischen den Zehen, ernährt sich von Wassertieren, trägt das Haarkleid der Säugetiere, legt aber Eier und säugt seine Jungen. Auf Eukalyptusbäumen träge den Tag über liegend, findet man den Koala oder Beutelbären, einen ausgesprochenen Kletterer, das Urbild unseres Teddybären. Eier legt auch der Schnabeligel, der wie das Schnabeltier am Wasser lebt. Der Emu, der Strauß Australiens, ist ebenfalls vom Aussterben bedroht.

Ein Relikt aus einer früheren Erd Epoche ist die 70 cm lange und 1/2 Kilo schwere Rücken-echse, die auf der neuseeländischen Stephens-insel lebt. Sie vertreibt Vögel aus ihren Erdhöhlen und nimmt sie für sich in Besitz. Interessant in seiner Erscheinung ist auch der Pastorenvogel, so genannt, weil er auf der Brust, ähnlich der Amtstracht eines Pastors, einen weißen Flecken hat. Rohrdommel, die zur Gruppe der Reihervögel gehören, gibt es nicht nur bei uns, sondern auch in Neuseeland. Auch der Schnepfenstrauß oder Kiwi, ein Nachtvogel, kommt hier vor. Auf der Otaka-Halbinsel begegnete Schuhmacher dem Königsalbatros, der eine Flügelspannweite von 3 bis 4 Meter hat und nur auf der Süd-

halbkugel der Erde in Kolonien brütet. Die Brutzeit ist langwierig, ebenso die Aufzucht der Jungen, die 11 Monate dauert. Im übrigen ist der Albatros ein ausdauernder Flieger, der manchmal tagelang ohne Flügelschlag in der Luft bleibt.

Von Christchurch aus, der drittgrößten Stadt Neuseelands, geht es dann in die Antarktis, die so groß ist wie die USA und Europa zusammen, bedeckt von einem 3000 Meter dicken Eispanzer, ein internationales Forschungsgebiet wissenschaftlich führender Nationen.

Fast 7000 Vortragsbesucher

Die 12 Vorträge im Winterhalbjahr 1965/66 wurden von 6860 Interessenten besucht, was einer Durchschnittszahl von 572 entspricht. Im Winterhalbjahr 1964/65 waren es 6196 (Durchschnittszahl 516). Die höchste Besucherzahl betrug einmal 900, die niedrigste 400.

unter denen die Bundesrepublik leider nicht vertreten ist. Landung des Flugzeuges auf dem nackten Eis der Roß-Insel. Hier, in einer Wüste aus Schnee und Eis leben 1000 Menschen, die teilweise auch überwintern. Hier gibt es Robben und Pinguine, immer wieder Pinguine, tausende. Mit ihrem Leben und ihren Eigenarten befaßte sich der Referent abschließend eingehend und humorvoll. Lang und herzlich war der Applaus, der 600 Besucher nicht nur für den ausgezeichneten, interessanten und lebendigen Bericht, sondern auch für die großformatigen Farbaufnahmen, eine schöner als die andere, mit Motiven, die erneut bestätigen, warum Eugen Schuhmacher mehrfacher Kulturfilm- und Bundesfilmpreisträger ist. W.S.

- | | |
|---|--|
| Franz Horneck
Materialabteilung | Richard Krummeck
Getriebebau |
| Adam Hübner
Schweißmasch.-Bau | 5. 4. 1966 |
| Wilhelm Hübner
Karosseriebau | Eberhard Kübler
Techn. Arbeitsmeth. |
| Hans Jockel
Prod.-Vorb. Chassis | Helmut Kühne
Standardabteilung |
| Heinrich Kahl
Elektrische Abt. | Willi Lösch
Werkz.-Schleiferei |
| Josef Kantner
P.V. Preßwerk | Franz Mohr
Wagen-Fertigmont. |
| Josef Kanz
Prod.-Vorb. Chassis | Manfr. Morgenstern
Schnittbau |
| Georg Körner
Werkzeugbau | Heinr. Ludw. Müller
Werkzeugbau |
| Hugo Kohler
Qualitätsförderung | Ludwig Niederhöfer
Datenverarbeitung |
| Otto Kolb
Übernah. Ks'lautern | Alfons Poth
Schnittbau |
| Josef Kopp
Getriebebau | Werner Reitz
Karosseriebau |
| Helnz Kraft
Motorenbau | Ernst Roll
Getriebebau |

- | | |
|---|---|
| Georg Roos
P.V. Preßwerk | Willi Roth
Werkswache |
| Philipp Schäfer
Inspektion | K.-H. Schiffler
Karosseriebau |
| Günther Schmidt
Wagen-Fertigmont. | Helmut Schmitt
Werkzeugbau |
| Heinz Schneider
Werkzeugbau | Adam Schrimpf
Achsenbau |
| Helmut Seibert
Werkzeugbau | Josef Stock
Lehrenbau |
| Ferdinand Treber
Chassisbau I | Georg Walter
Schnittbau |

- | | | | |
|-------------|--|-------------|--|
| 17. 4. 1966 | Johann Sliwa
Qualitätsförderung | 25. 4. 1966 | Walter Föbinger
Elektrische Abt. |
| 22. 4. 1966 | Hans Becker
Automatenabteilung | 27. 4. 1966 | Hermann Würtz
Qualitätsförderung |
| 24. 4. 1966 | Heinrich Schmitt
Werkswache | 28. 4. 1966 | August Heppel
Schnittbau |
| 24. 4. 1966 | Josef Dinnissen
Transportabteilung | 30. 4. 1966 | Ernst Kaupp
Einkauf |
-
- Stichtagänderung wegen nachträglich angerechneter Wehrdienstzeit**
- | | | | |
|--------------|--|-------------|---|
| 27. 9. 1964 | Hugo Wörner
Werkzeugzentralverw. | 28. 3. 1965 | Anton Fischer
Export-Verpackung |
| 12. 12. 1964 | Hans Perl
Berufsverkehr | 3. 10. 1965 | Josef Karbach
Inspektion |



AB NACH HAUSE Omnibusbahnhof für den Opel-Berufsverkehr südlich des Mains. Mit städtischen, privaten und Bussen des Werkes sowie der Bundesbahn kommen täglich 9200 Mitarbeiter aus vielen umliegenden Städten und Dörfern, teils aus einem Umkreis bis zu 50 km.

BRITISH TRANSPORT COMMISSION (M)												BR 4405	
LLANFAIRPWLLGWYNGYLLGOGERYCHWYRNDROBWLILLANTYSILIOGOGOGOCH													
A	PLATFORM TICKET 3d.												8
55098	AVAILABLE ONE HOUR ON DAY OF ISSUE ONLY NOT VALID IN TRAINS. NOT TRANSFERABLE.												55098
	FOR CONDITIONS SEE OVER												A
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	

Ein kleines „Weltwunder“ weniger

Kürzlich machte wieder einmal der berühmteste Bahnhof der Welt mit dem angeblich längsten Namen der Welt in der Presse von sich reden. Zu finden ist er in Nordwales (England). Der Fahrplan und das amtliche Kursbuch der britischen Eisenbahnen weisen ihn ganz schlicht unter „Llanfair p.g.“ aus. Der richtige Name besteht aber aus insgesamt 58 Buchstaben und lautet „Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch“.

Auf gut Deutsch heißt das etwa „Kirche der

heiligen Maria, in einer Höhle bei dem weißen Haselstrauch, nahe dem reißenden Strudel, bei dem roten Grab des heiligen Tysilio“. Böse Zungen behaupten, daß der Bahnhof nur wegen des originellen Ortsnamens eingerichtet worden sei. In der Tat – er liegt an einer unbedeutenden Nebenstrecke. Aber der Bahnhofsvorsteher verstand aus der Not eine Tugend zu machen. Er ließ Bahnsteigkarten von über 15 cm Länge drucken, die den vollen Stationsnamen trugen und alljährlich von über Hunderttausend Touristen und Andenkenjäh-

gern als kurioses Mitbringsel gekauft wurden.

Jetzt soll die Herrlichkeit ein Ende finden. Auch die britischen Eisenbahnen haben Sorgen, die denen unserer Bundesbahn gleichen.

Die Station wird wegen Unwirtschaftlichkeit der kleinen Nebenstrecke geschlossen. Damit verschwindet der Name aus den amtlichen Kursbüchern, wodurch der Verkauf amtlicher Bahnsteigkarten unmöglich wird. Die Welt ist um ein kleines Wunder ärmer. S. R.

Mammon und Amor

Kurzgeschichte von O. Henry

Der alte Anthony Rockwall, Fabrikant und Besitzer der Rockwall Eureka Seifenwerke, schaute aus dem Bibliotheksfenster seines Prachthauses in der Fifth Avenue. Als Rockwall jun. die Bibliothek betrat, betrachtete ihn der Alte mit einem Ausdruck grimmigen Wohlwollens. „Richard“, sagte Anthony Rockwall, „wieviel gibst du für deine Seife aus?“ — „Sechs Dollar das Dutzend, glaube ich Papa.“ „Und für deine Anzüge?“ — „Ich schätze, in der Regel ungefähr sechzig Dollar.“ — „Du bist ein Gentleman“, sagte Anthony mit Entschiedenheit. „Ich habe da von jungen Leuten gehört, die vierundzwanzig Dollar für ein Dutzend Seife bezahlen und für einen Anzug hundert geben. Du hast genausoviel Geld zu verjubeln wie nur irgendeiner von ihnen, und doch bleibst du einfach. Du bist eben ein Gentleman.“

„Es gibt aber Dinge, die man mit Geld nicht erreichen kann“, bemerkte der junge Mann etwas niedergeschlagen. „Das ist doch nicht dein Ernst!“ sagte der Alte entrüstet. „Ich habe das Konversationslexikon schon bis zum Y durchgekämmt, um etwas zu finden, das

man nicht damit kaufen kann; und nächste Woche werde ich wohl mit den Ergänzungsbänden anfangen müssen. Sag mir doch, was Geld einem nicht verschafft!“ — „Um nur eins zu nennen“, antwortete Richard bitte, „es verschafft einem nicht den Zutritt zu den exklusiven Kreisen der Gesellschaft.“

„Oho! Wieso denn nicht?“ verteidigte der Alte mit Donnerstimme die Wurzel allen Übels.

Richard seufzte. „Darauf wollte ich gerade zu sprechen kommen“, sagte der Alte, nun weniger ungestüm. „Deswegen habe ich dich hereingebeten. Es ist etwas nicht in Ordnung mit dir, Junge?“ — „Nicht schlecht geraten, Papa; weit hast du nicht daneben getroffen.“ — „Aha“, sagte Anthony lebhaft, „du hast Liebeskummer. Doch warum fragst du sie nicht? Sie wird sich dir an den Hals werfen. Du hast Geld, siehst gut aus und bist ein anständiger Kerl.“ — „Ich hatte noch keine Gelegenheit“, sagte Richard. „Dann führe eine herbei“, antwortete Anthony. „Du kennst die Treitmühle der Gesellschaft nicht, Papa. Jede Stunde und jede Minute ihrer Zeit ist auf Tage voraus reserviert. Ich muß das Mädchel haben, Papa, oder ich halte es in diesem Nest von Stadt nicht mehr aus.“

„Na, ja!“ sagte der Alte, „du willst mir doch nicht weismachen, daß du mit all meinem Geld nicht eine oder zwei Stunden von der Zeit eines Mädchens in Anspruch nehmen kannst.“ — „Ich habe es zu lange hinausgeschoben. Übermorgen mittag fährt sie auf zwei Jahre nach Europa. Morgen abend werde ich noch ein paar Minuten mit ihr allein sprechen

können. Sie ist jetzt bei ihrer Tante in Larchmont. Ich kann sie dort nicht aufsuchen. Aber ich darf sie morgen abend mit einem Taxi am Hauptbahnhof abholen. Wir fahren dann im Galopp den Broadway hinunter zum Wallack-Theater, wo ihre Mutter mit ihren Logengästen im Foyer auf uns wartet. Glaubst du, sie würde während dieser sechs bis acht Minuten unter solchen Umständen meine Liebeserklärung anhören?“ — „Schon gut, Richard, mein Junge“, sagte der Alte aufgeräumt. „Geh jetzt nur in deinen Klub!“

Am selben Abend kam Tante Ellen, sanftmütig, gefühlvoll, runzelig und stets unter der Last des Reichtums seufzend, zu ihrem Bruder Anthony, der gerade seine Abendzeitung las, und hob an, über das Thema Liebeskummer zu dozieren. „Er hat mir alles erzählt“, sagte ihr Bruder Anthony gähnend. „Ich stellte ihm mein Bankkonto zur Verfügung, da begann er auf das Geld zu schimpfen.“ — „Oh, Anthony“, seufzte Tante Ellen, „dein ganzes Geld kann deinen Sohn nicht glücklich machen.“

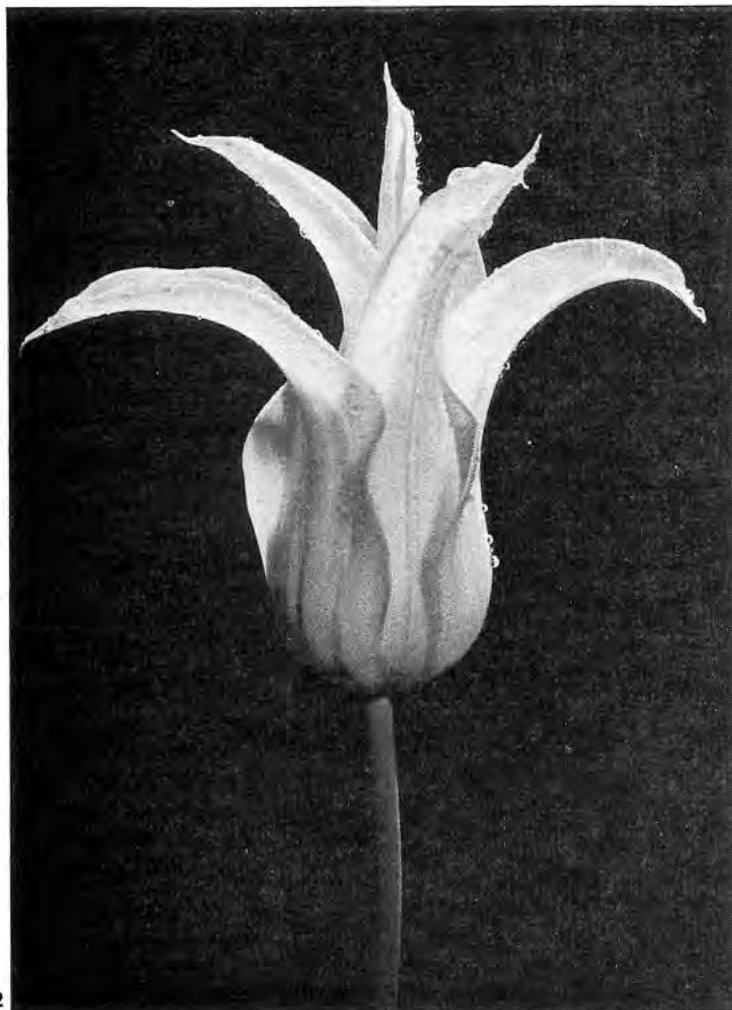
Am Bahnhof holte Richard pünktlich um 8.32 Miß Lantry ab. „Zum Wallack-Theater, so schnell Sie fahren können!“ sagte Richard getreulich. Wie ein Wirbelwind ging es die Zweiundvierzigste hinauf zum Broadway. Plötzlich hielt ein Stadtomnibus unmittelbar vor dem Taxi. Der Taxifahrer versuchte, links an ihm vorbeizukommen, aber ein schwerer Lieferwagen schnitt ihm den Weg ab. Als er es rechts probierte, mußte er einem Möbelwagen den Vortritt lassen. Er bemühte sich, zurückzustoßen, ließ aber dann davon ab und fluchte zünftig. Er war plötzlich eingepfercht in einem wirren Durcheinander von Wagen. „Warum fahren Sie nicht weiter?“ fragte Miß Lantry ungeduldig. Richard erhob sich von seinem Sitz und blickte nach allen Seiten. Den weiten Platz füllte eine angestaute Flut von Lieferwagen, Lastwagen, Taxis, Möbelwagen und Omnibussen. „Es tut mir wirklich leid“, sagte Richard, „aber es sieht so aus, als ob wir hier festsitzen.“

In dieser Nacht um elf Uhr klopfte jemand leise an Anthony Rockwalls Tür. Der Jemand war Tante Ellen. Sie sah aus wie ein grauhaariger Engel, der aus Versehen auf der Erde zurückgeblieben war. „Sie sind verlobt, Anthony“, sagte sie strahlend. „Sie hat versprochen, unseren Richard zu heiraten. Auf ihrem Weg zum Theater gerieten sie in eine Verkehrsstockung, so daß ihr Taxi erst eine halbe Stunde später weiterfahren konnte. Und hör zu, lieber Bruder, prahle nie wieder mit der Macht deines Geldes!“

Am Tage darauf sprach bei Anthony Rockwall ein Mensch mit einer blaugetupften Krawatte vor, der sogleich im Bibliothekszimmer empfangen wurde. „Na“, sagte Anthony und griff nach seinem Scheckbuch, „da haben wir aber eine gute Seife gekocht. Mal sehen — Sie hatten also fünftausend Dollar in bar.“ — „Ich habe noch dreihundert Dollar aus meiner Tasche draufgelegt“, sagte Kelly. „Ich mußte den Kostenanschlag ein wenig überschreiten. Die Lieferwagen und Taxis bekam ich meist für fünf Dollar; aber die Lastwagen und Zwispänner waren kaum unter zehn zu haben. Die Chauffeure verlangten zehn Dollar, und ein paar von den Lastzügen sogar zwanzig. Die Polizisten rissen mir das größte Loch in die Tasche — zweien zahlte ich fünfzig und den anderen zwanzig und fünfundzwanzig Dollar. Aber hat es nicht prima geklappt, Mister Rockwall?“

DREI HÄSCHEN





Blumen – ganz aus der Nähe

Lange, fast zu lange haben wir sie entbehrt, die bunten Farbtupfer in der Landschaft. Zwar wurde uns dieses Jahr die Wartezeit um fast einen Monat verkürzt; die Natur hatte es besonders eilig. Trotzdem ist es jedes Jahr das Gleiche: Wir können es kaum erwarten. Schnell mit der Kamera hinaus in die erwachende Frühlingslandschaft und schnell, leider oft zu schnell, sind auch die Aufnahmen der Frühlingsblumen unterwegs beim Spaziergang oder zu Hause im Garten gemacht. – Leider oft zu schnell? Nun, von den Ergebnissen, schwarz-weiß oder farbig, ist man oft enttäuscht.

Wie es besser machen?

Da ist zum Beispiel ein großes Tulpenbeet mit vielen leuchtenden roten Blüten. Es fordert zum Fotografieren geradezu heraus. Besonders, wenn man schwarz-weiß fotografiert, ist die Aufnahme enttäuschend (Bild 1). Eine verwirrende Vielzahl von Einzelblüten, ein im Grunde langweiliges Bild, fast grau in grau. Sicher, es waren die leuchtenden Farben, die dazu verführten, schnell einmal aufs Knöpfchen zu drücken. Doch wie kann man es besser machen? Ganz einfach. Gehen Sie nahe an diese Motive heran, suchen Sie sich eine Blumengruppe oder gar eine Einzelblüte heraus (Bild 2). Jetzt ist das Bild klar, die Blüte wird zum Blickfang.

Die Aufnahmetechnik

Freilich, mit jeder Kamera, mit jedem Objektiv, kann man nicht ohne weiteres bis auf 20 oder 30 cm herangehen; und das muß man oft, um die Blumengruppe oder Blüten format-

füllend ins Bild zu bekommen. Nun, hier gibt es einige technische Hilfsmittel. Für die meisten Kameras gibt es Vorsatzlinsen. Diese Vorsatzlinsen werden einfach vor das Objektiv gesteckt oder geschraubt. Oft ist zu einer solchen Vorsatzlinse noch ein Spezialsucher erforderlich, der einfach auf den Sucherschuh der Kamera geschoben wird, denn der Sucher dieser Kamera ist meist erst für Motive ab 1 m Entfernung von der Kamera bestimmt. Hier gilt es, sorgfältig die Gebrauchsanleitung zu Vorsatzlinse und Kamera zu studieren. Dort steht übrigens auch, von wo aus die Entfernung zum Motiv gemessen werden muß, von der Kante der Vorsatzlinse aus usw. Wichtig ist natürlich, daß man diese Gebrauchsanleitung vor der Aufnahme liest.

Vorsatzlinsen und Zwischenringe

Bei Spiegelreflexkameras gibt es bei einigen Typen neben Vorsatzlinsen auch noch Zwischenringe, die es ebenfalls gestatten, nah an die Motive heranzugehen. Entsprechend der Stärke des Zwischenringes muß nun auch die Belichtung verlängert werden. Um wieviel, sagt ebenfalls die Gebrauchsanleitung. Bei zweiäugigen Spiegelreflexkameras müssen zwei Vorsatzlinsen oder Zwillingsvorsatzlinsen eingesetzt werden. Eine ist für das Aufnahmeobjektiv, die andere für das Sucherobjektiv be-

stimmt. Beim Einsetzen der Vorsatzlinsen bitte genau auf etwaige vorgeschriebene Markierungen achten, sonst bekommt man etwas ganz anderes aufs Bild als das, was man bei der Aufnahme im Sucher gesehen hat.

Die Bildgestaltung

Achten Sie bei Ihren Blumenaufnahmen vor allem auf den Hintergrund. Ein unruhiger Hintergrund stört und nimmt dem Hauptmotiv jede Wirkung. Die Blüten heben sich nicht ab, sie sind auf dem Bild nur mit Mühe zu erkennen. Der Hintergrund sollte einfarbig neutral sein, damit sich die Blüten gut abheben (Bild 3). Das Motiv soll auf den ersten Blick zu erkennen sein. Die günstigste Aufnahmezeit ist frühmorgens oder spätnachmittags. Besonders wirkungsvoll wird das Bild, wenn es gelingt, eine Blumengruppe ausfindig zu machen, deren Blüten gerade von der Sonne beschienen sind, während der Boden noch im Schatten liegt (Bild 4).

Blumen und Landschaft

Man kann auch einmal die Blumen mit der Landschaft kombinieren. Hier muß man an den Vordergrund – die Blumen – so nah heran wie möglich, damit sie auf dem späteren Bild auch gut zu erkennen sind. Bei der Einstellung genau auf den Schärfentiefebereich achten. Kleinste Blenden ergeben große Schärfentiefe. Mit kleinen Blenden werden Vorder- und Hintergrund beide scharf abgebildet (Bild 5). Beim Einstellen so vorgehen, daß das Entfernungszeichen für „unendlich“ gegenüber der kleinsten Blende steht. Auf der anderen Seite der Blendenreihe liest man dann die m-Zahl ab, die genau gegenüber dieser gewählten Blende steht. Dann kann man nah an den Vordergrund herangehen.

Dr. Georg Wolff

Dr. Georg Wolff

MOTIVE ÜBERALL

Tips für Fotofreunde

Mit 184 einfarbigen und 7 vierfarbigen Fotos sowie 44 Zeichnungen.

Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart

1. Langweiliges Motiv mit verwirrend vielen Einzelblüten.
2. Wirkungsvoller ist es, eine Blüthengruppe oder eine einzelne Blüte aufzunehmen.
3. Der Hintergrund sollte einfarbig sein, damit sich die Blüten gut abheben.
4. Besonders wirkungsvoll: Blüten schon in der Sonne, Hintergrund noch im Schatten.
5. Kombination Blumen – Landschaft: In diesem Falle so nah wie möglich an die Pflanzen herangehen.





Foto des Monats