

# OPEL POST

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



2. JAHRGANG

Nr. 5





# Kapitän

1 9 5 0

Vor wenigen Tagen wurde er der Öffentlichkeit übergeben – der Kapitän 1950. Äußerlich gesehen erhielt dieses im In- und Ausland gleichermaßen beliebte Fabrikat unseres Hauses keine nennenswerten Änderungen. Zu der zeitlosen Schönheit der äußeren Form und zu der elastischen Kraft des erprobten 2,5 Liter Hochleistungsmotors tritt eine verbesserte Federung und Kurvenlage.

Hauptsächlich werden mit dem Opel-Kapitän, Modell 1950, international bewährte Neuerungen im Innern des Fahrzeuges den Interessenten für einen großen und starken Wagen zugänglich gemacht.

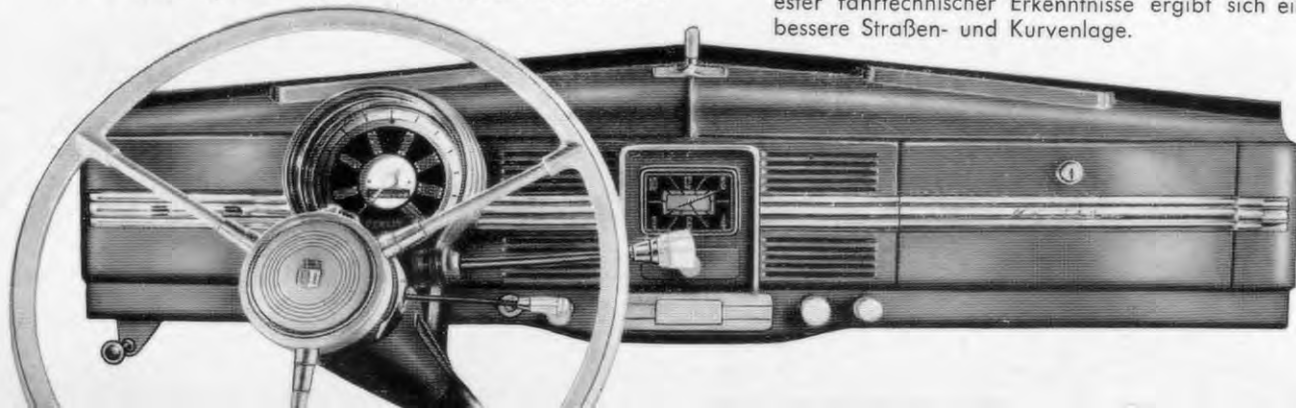
Es sind dies vor allem die auch schon kürzlich im Olympia eingeführte Schaltung unter dem Lenkrad, sowie ein komfortabel ausgestatteter Innenraum. Neue behagliche Sitze mit erhöhter Rückenlehne und neuzeitlicher Gummihaarpolsterung ermöglichen ein ermüdungsfreies Reisen. Zart abgetönte Polsterfarben, die jeweils auf die Außenlackierung abgestimmt sind, verleihen dem geschmackvoll ausgestatteten Innenraum eine gepflegte Behaglichkeit. Schnellverstellung der Vordersitze, bequeme Armlehnen, vollendete Abdichtung des Wageninnern und eine automatische

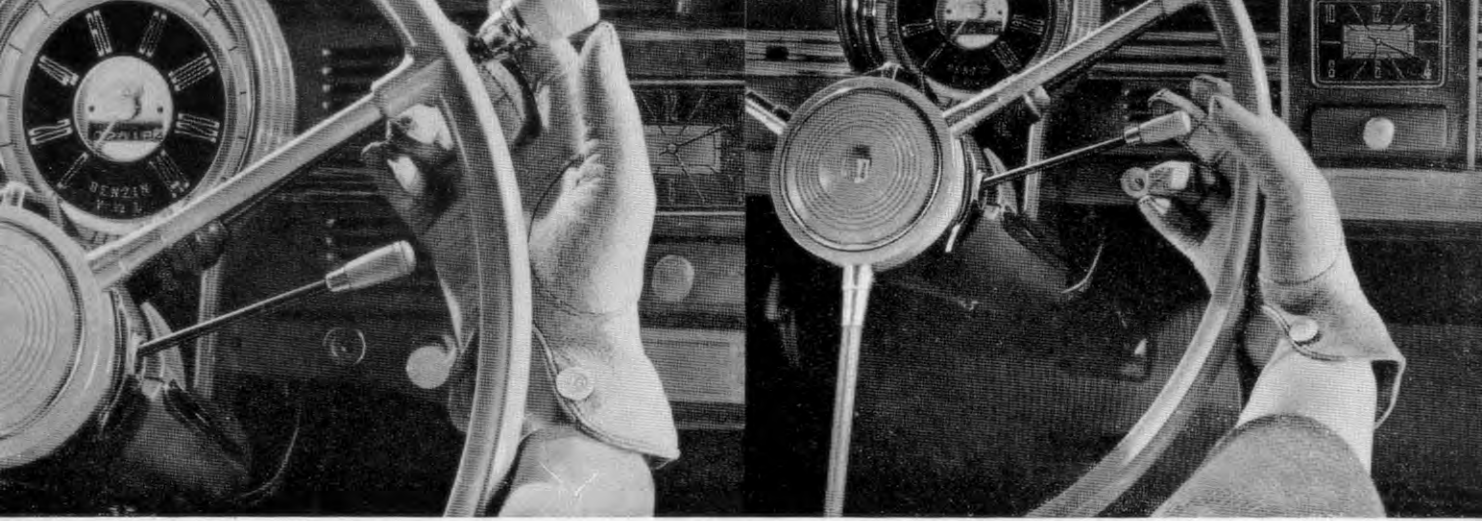
Innenbeleuchtung beim Öffnen der rechten Vordertür setzen die Reihe der Verbesserungen fort. Diese Neuerungen machen – zusammen mit allen anderen anerkannten Vorzügen und der großen Wirtschaftlichkeit – den Opel-Kapitän zu einem Wagen, der weiterhin im In- und Ausland gleichermaßen begehrt sein wird. Fassen wir noch einmal die wesentlichen Neuerungen des Kapitän 1950 zusammen: Fernschaltung unter dem Lenkrad. Sie macht das Schalten des synchronisierten Getriebes zu einem Kinderspiel.

Winkerschaltung. Ebenfalls dicht unter dem Lenkrad. Sie ermöglicht die Bedienung, ohne die Hand vom Lenkrad zu entfernen.

Neugestaltung der Armaturentafel. Alle Instrumente sind ins Blickfeld des Fahrers gerückt. Eine formschöne Zeituhr und ein verschließbarer großer Handschuhkasten runden das Bild ab. Die Entriegelung der Motorhaube ist durch Bodenzug nur vom Wageninnern aus möglich.

Verbesserte Federung. Durch erhebliche Verbesserung des Federungssystems und Verwertung neuester fahrtechnischer Erkenntnisse ergibt sich eine bessere Straßen- und Kurvenlage.





Die Fernschaltung unter dem Lenkrad macht das Schalten des synchronisierten Getriebes zu einem Kinderspiel

Die Winkerschaltung, ebenfalls dicht unter dem Lenkrad, ermöglicht die Bedienung, ohne die Hand vom Lenkrad zu entfernen.

## OPEL auf internationalen Automobilausstellungen

Bericht aus Kopenhagen (Dänemark) vom Automobil-Salon, der Anfang März 1950 stattfand: „Ausstellung Tag für Tag überfüllt. 170 000 Besucher aus allen Teilen Dänemarks. 20 000 kamen aus Schweden. Zwei Opel Olympias und ein Opel Kapitän an bevorzugter Stelle auf dem General Motors Stand ausgestellt; Olympias direkt am Hauptgang links und rechts vom Modell des Montage-Werkes der „General Motors International Kopenhagen“. Der Opel Kapitän stand ebenfalls sehr günstig als dritter Wagen am rechten Seitengang, Vorderfront den Besuchern zugewendet. Opel Qualität fand große Beachtung. Opel-Wagen wieder sehr begehrt. Verkäufe ausgezeichnet. Bitte an Opel-Werke: Produziert weiter in gleichbleibender, guter Qualität.“

Selbstverständlich waren Opel-Wagen auch auf der bedeutendsten aller europäischen Automobil-Ausstellungen, der „20. Internationalen Automobil-Ausstellung in Genf, Schweiz“ (16. – 26. März 1950) zu sehen. Fast alle Kraftfahrzeughersteller der Welt zeigten hier ihre Erzeugnisse. Trotz dieser Konkurrenz wurde den auf den Ständen der schweizerischen General Motors-Niederlassung ausgestellten Olympia-, Kapitän- und Opel-Blitz-Modellen, ferner dem Opel  $\frac{1}{2}$  to Lieferwagen vom



kauffähigen Publikum reges Interesse entgegengebracht. Opel-Wagen genießen von jeher in der Schweiz einen hervorragenden Ruf; sie wurden auf der diesjährigen Genfer Ausstellung in solchem Maße verkauft, daß die weitaus meisten schweizerischen Kunden (leider) viele Monate warten müssen, bis ihr Opel-Wagen geliefert werden kann.

General Motors fördert intensiv den Opelwagen-Export. Vom Januar bis April dieses Jahres haben in jedem Monat Opel-Personen- und Lastkraftwagen für die Erhöhung des deutschen Exports geworben; im Januar in Brüssel, im Februar in Kopenhagen, im März in Genf und im April in Amsterdam. Überall fanden unsere Produkte großen Anklang.

Die beiden oberen Bilder wurden in Kopenhagen aufgenommen, das untere in Genf.

# Wußten Sie schon?

In unserer Artikelserie wollen wir heute den Produktionsausstoß des Werkes von 1946 bis zum 31. 12. 1949, den Export sowie die personelle Struktur der Adam Opel Aktiengesellschaft und ihrer Zubringerwerke behandeln. Die folgenden Zahlen der Nachkriegsproduktion geben einen weiteren überzeugenden Beweis von der Bedeutung unseres Werkes für die deutsche Wirtschaft. Es wurden produziert:

	1½ to Blitz	Olympia	Kapitän
1946	839	—	—
1947	3219	20	—
1948	7063	5762	266
1949	11574	20170	7820
	<u>22695</u>	<u>25952</u>	<u>8086</u>

alles in allem: 56733 Fahrzeuge.

Weiterhin wurden in dieser Zeit 21874 Frigidaire-Kühlschränke sowie 2471 Frigidaire-Verdampfer und 4146 Frigidaire-Kompressoren hergestellt.

Die Automobile, die in den Jahren 1946–48 sowie am Anfang des Jahres 1949 produziert wurden, sind größtenteils von unseren Kunden selbst abgeholt worden, da die Eisenbahnverwaltung in diesen Jahren nicht in der Lage war, die erforderlichen Waggons zum Transport dieser Produkte zur Verfügung zu stellen.

Erst am 1. April 1949 konnte mit einem ausgedehnten Bahnversand unserer Automobile begonnen werden, da sich die Eisenbahnverwaltung bereit erklärte, Zielzüge mit Begleitpersonal von Rüsselsheim zu den jeweiligen Endbahnhöfen unserer Großhändler einzulegen. Hätten wir die im Werk von 1946 bis 1949 produzierten 56733 Fahrzeuge sowie die einzelnen Frigidaire-Produkte ausschließlich mit der Bahn versandt, so hätten wir eine Güterwagenmenge von ca. 29000 Waggons anfordern müssen, was einer Gesamtzuglänge von 350 km entspräche, also einer Strecke von Rüsselsheim über Frankfurt, Heidelberg, Karlsruhe bis nach Basel.

Über den Export ist folgendes zu sagen:

Er begann erstmalig wieder im Jahre 1948 und betrug in diesem Jahr 1504 Fahrzeuge. Das waren 22,8% des gesamten Exportes der westdeutschen Automobilindustrie. Im Jahre 1949 wurden dann schon 6592 Fahrzeuge exportiert, sodaß sich unser Anteil am gesamten Automobil-

export Westdeutschlands auf 44,5% steigerte. Der unserem Werk hundertprozentig zur Verfügung stehende internationale Verkaufsapparat von General Motors wird auch diese Zahlen ansteigen lassen, sodaß sich unsere Stellung als Exporteur weiterhin festigen wird.

Wie vielen schon bekannt ist, exportierten wir Ende Februar 1950 das zehntausendste Fahrzeug der Nachkriegsproduktion und das zweihunderttausendste der Gesamt-Automobilproduktion des Opelwerkes.

Verhandlungen mit Ländern auf allen Kontinenten führten, soweit sie schon abgeschlossen sind, bis jetzt zu positiven Ergebnissen, sodaß das Werk im Hinblick auf das wichtige Exportproblem beruhigt in die Zukunft blicken kann. Und nun zur personellen Struktur der Adam Opel Aktiengesellschaft.

Über 16 000 Werksangehörige haben heute in Rüsselsheim ihre Arbeit, und im Laufe der nächsten Monate werden es noch mehr sein, die täglich die großen Werkstore passieren. Zählt man zu diesen die Familienangehörigen hinzu (statistisch errechnet beträgt der Durchschnitt unserer Opelfamilien vier Personen), dann haben z. Zt. allein 64 000 Menschen durch die Adam Opel Aktiengesellschaft ihr Auskommen. Zählt man zu dieser Zahl weiterhin die ca. 30 000 bei unseren Vorlieferanten hauptsächlich für Opel Arbeitenden hinzu und berücksichtigt darüberhinaus die 25 000 Arbeitnehmer, die unsere Großhändler, Direkt Händler, Händler und AOD-Stellen in den drei Westzonen und in Westberlin beschäftigen, so sind in direkten und indirekten Arbeitsverhältnissen ca. 74 000 Menschen mit unserem Werk verbunden, d. h., – wenn wir noch einmal mit der Durchschnitts-Familienzahl multiplizieren – daß weit über eine Viertelmillion Männer und Frauen in Deutschland durch die Opel-Organisation ihr Brot haben.

Man kann mit Zahlen Propaganda treiben. Diese Absicht liegt uns fern. Unser Wunsch ist es, den Tausenden in den langen Hallen unseres Werkes, die nichts anderes hören als das Dröhnen der in ihnen aufgestellten Maschinen, nichts anderes sehen als die kleine Welt ihrer Abteilung, einmal die Bedeutung unseres Werkes vor Augen zu führen; eine Bedeutung, die man erst durch einwandfreies Zahlenmaterial und handgreifliche Beispiele hundertprozentig erfassen und würdigen kann.

In diesem Sinne ist unsere Artikelserie zu verstehen! A. Brand



# Schadet der technische Fortschritt dem Arbeiter ?

Man sollte es nicht glauben, aber es gibt heute und sogar in unserem Werk noch Leute, die behaupten, daß der technische Fortschritt dem Arbeiter schadet. Und es gibt noch manche, die diesem Schlagwort Glauben schenken.

Als der Gründer unseres Hauses seine erste Nähmaschine nach Flörsheim bringen wollte, empfingen ihn am anderen Ufer des Mains Leute mit Sensen und Dreschflegeln – auch sie fürchteten, die Maschine würde die Menschen arbeitslos machen. So war es noch oft und in vielen Ländern: denken wir an die Aufstände der englischen Spinner und Weber, die die Einführung der neuen Maschinen verhindern wollten – wenige Jahre später waren die mechanischen Webstühle eine der größten Quellen des englischen Reichtums. 75 Jahre nach dem Bau der ersten Nähmaschinen war aus der Werkstatt Adam Opels in einer Scheune das Opel-Werk geworden, das mehr Menschen beschäftigte als Rüsselsheim an Einwohnern zählte!

Gehen wir dieser Sache doch einmal auf den Grund; wie kommt es, daß Nordamerika, das Land in dem die fortschrittlichsten Fabrikationsmethoden am weitesten verbreitet sind, zugleich das Land ist, in dem der Arbeiter mit der niedrigsten Zahl Wochenarbeitsstunden die höchsten Löhne der Welt verdient? Warum besteht die amerikanische Bergarbeitergewerkschaft auf der Einführung immer neuer und besserer Maschinen?

Die Maschine nimmt dem Menschen die schwere körperliche Arbeit ab – aber nicht nur das, sie erzeugt Waren in einer Unzahl von Arten und Qualitäten, die die menschliche Hand überhaupt nicht herstellen kann. Und sie gestattet es, diese Waren zu einem so niedrigen Preis anzubieten, daß ein immer größerer Kreis von Käufern sie erwerben kann. Je mehr Güter wir aber kaufen können, desto höher ist unser wirkliches Einkommen – und zugleich geben wir dem Hersteller der Waren wieder neue Arbeitsmöglichkeiten.

Fortschrittliche Herstellung – niedrigere Preise – mehr Käufer – mehr und bessere Arbeitsplätze in den Fabriken, im Handel und Verkehr – das ist der Kreislauf der modernen Wirtschaft, der sich nur aus der Entwicklung immer besserer, technischer Hilfsmittel entwickeln konnte.

Wer glaubt, daß er sich diesem Spiel der Kräfte entziehen kann, wer mit dem gestern Erreichten heute zufrieden ist, der wird vom Wettbewerb überflügelt, der bleibt am Wege liegen.

In unserem Werk ist es nicht anders. Wenn der Name Opel seinen guten Klang im Inland und Ausland behalten soll, wenn wir unseren früheren Anteil an den Märkten wieder erobern und behaupten wollen, dann dürfen wir nicht stehen bleiben. Nur wenn wir jede mögliche Verbesserung der Güte und Zuverlässigkeit unserer Erzeugnisse, jedes Hilfsmittel zur wirtschaftlicheren Herstellung benutzen, den Auf- und Ausbau des Werkes so planen, daß wir weiter an der Spitze stehen – nur dann können wir unsere Arbeitsplätze sichern, neue schaffen und zugleich unsere Arbeit leichter, angenehmer und sicherer gestalten.

Schadet also der technische Fortschritt dem Arbeiter? Oder schadet ihm nicht vielmehr derjenige, der ihm empfiehlt, keine Verbesserungsvorschläge zu machen, der rät, die Leistung zurückzuhalten, der nachtsam mit Material, Maschinen und Werkzeugen umgeht, der die Zusammenarbeit in der Abteilung, mit dem Vorgesetzten, dem Zeitstudienmann, dem Ingenieur und Planer stört und so nicht nur die laufende Arbeit, sondern jeden Fortschritt bekämpft?

E. H.

## Verbesserungsvorschläge

Wenn wir Ihnen heute aus Platzmangel nur eine ganz gedrängte Übersicht der Entwicklung des ersten Vierteljahres unseres „Opel-Plans für Verbesserungsvorschläge“ geben, so hoffen wir doch, Ihnen auch mit einigen nackten Zahlen das sich immer mehr steigernde Interesse an unserem Vorschlagswesen aufzeigen zu können. Gleichzeitig sollten die bis heute erzielten Ergebnisse ein Ansporn für Sie sein, sich ebenfalls an unserem „Opel-Plan für Verbesserungsvorschläge“ zu beteiligen.

Eingegangene Vorschläge bis Ende März:	645 (100%)
Fest angenommen:	158 (24,5%)
Noch in Bearbeitung:	211 (32,7%)
Abgelehnt:	276 (42,8%)

Die Gesamtsumme der bis Ende März ausbezahlten Prämien beläuft sich auf rund 12000.— DM.

Eine weitere namentliche Aufführung der Mitarbeiter, deren Vorschläge mit Prämien ausgezeichnet werden konnten, erfolgt im nächsten Heft der Opel-Post.

E. H.



Herr Otto Ruf erhielt für seinen Verbesserungsvorschlag über die Änderung der Bestellgröße für den Olympia-Vorderboden eine Prämie von 692.— DM. Auf unserem Bild beglückwünschen der Werkleiter und Vertreter des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge den Einsender des Vorschlags. Von links nach rechts die Herren: Rauch, Thiersch, Schwan, O. C. Mueller, Ruf, Brandmüller, Schenk und Heck.



Herr v. Wangenheim erhielt für seinen Verbesserungsvorschlag „Einführung eines kippbaren Waschbehälters an der Tri-Waschanlage“ in der Abteilung C 53 eine Prämie von 289.— DM und 5 mit dieser Arbeit beschäftigte Mitarbeiter Zuwendungen in der Gesamthöhe der Prämie. V. l. n. r. die Herren: v. Wangenheim, Baumgartner, Kiessling, Horneff, O. C. Mueller, Reinhard, Dr. Faensen, Brandmüller, Thiersch, Schneider u. Schwan.



## Unser Portrait

Herr **Karl Stief**, Chefingenieur und Technischer Leiter, ist einer unserer ältesten Opel-Mitarbeiter. Mit 14 Jahren begann er seine Laufbahn als Mechaniker- und Dreherlehrling und nachfolgend in praktischer Tätigkeit im Werkzeugbau, wechselte aber 1912 zur Karosserie-Konstruktionsabteilung über. Nach Beendigung des 1. Weltkrieges verbrachte Herr Stief einige Zeit zu seiner weiteren Ausbildung in Berlin und Halle. 1921 zurückkehrend, übernahm er die Leitung der Karosserie-Konstruktion, die ihm dann 1930 vollverantwortlich als Karosserie-Chefkonstrukteur übertragen wurde.

Nach einem ersten mehrmonatigen Studienaufenthalt in den USA im Jahre 1933 wurde er 1934 durch die Geschäftsleitung zum „Executive-Ingenieur“ ernannt. Im Jahre 1936 erfolgte seine Berufung zum stellvertretenden und 1938 zum ordentlichen Vorstandsmitglied, womit ihm alle der Technik angeschlossenen Arbeitsgebiete unterstanden. 1945 nahm Herr Stief aktiven Anteil an der kurzfristigen Umstellung unseres Werkes auf Automobil-Produktion. Nach einem längeren Studienaufenthalt 1948/49 in den General Motors-Konstruktionsstätten und Studios in den Vereinigten Staaten steht er wieder wie früher vollverantwortlich an der Spitze der Technischen-Hauptabteilung.

\* \* \*



Nach Abschluß seiner Ingenieurausbildung trat Herr **F. W. Maseberg** 1907 in die Dienste der Daimler-Motoren-Gesellschaft ein, in der er lange Jahre tätig war. Später, bei der Horch A. G. in Berlin, hatte er als Oberingenieur Gelegenheit, an der Konstruktion und Erprobung des ersten großen deutschen Personenwagens mit Achtzylinder-Reihenmotor mitzuarbeiten.

1928 kam Herr Maseberg zur General Motors Niederlassung nach Berlin und zwei Jahre später zur Adam Opel Aktiengesellschaft nach Rüsselsheim, wo er zunächst als Assistent des Chef-

ingenieurs tätig war. Im Laufe der weiteren Entwicklung der Opelwerke übernahm er zusätzlich das Arbeitsgebiet des Konstruktionsleiters für

den Personenwagenbau und ist gleichzeitig Stellvertreter des Chef-Ingenieurs. Während eines längeren Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten konnte Herr Maseberg verschiedene Fabrikationsstätten der General Motors kennenlernen.

Herr **Ludwig G. Boehner** ist als leitender Ingenieur verantwortlich für alle Opel-Blitz-Lastwagen und Omnibus-Konstruktionen. Nach vierjähriger Tätigkeit bei bedeutenden Automobilfirmen in den Vereinigten Staaten, wohin er nach Beendigung seiner Studien ging, trat er 1928 als selbständiger Konstrukteur bei der General Motors G. m. b. H. in Berlin ein. Bereits 1930 wurde er zur Adam Opel Aktiengesellschaft nach Rüsselsheim versetzt, um zunächst als Assistent des Chef-Ingenieurs für Lastwagen tätig zu sein. Im Jahre 1935 erfolgte seine Ernennung zum Technischen Leiter des neuen Lastwagenwerkes in Brandenburg. In dieser Eigenschaft war er für die Entwicklung und Vervollkommnung aller von Opel auf den Markt gebrachten Opel-Blitz-Erzeugnisse, das sind Lastwagen, Omnibusse und Sonderfahrzeuge, verantwortlich. Nach Wiederaufnahme des Lastwagenbaues in Rüsselsheim ist Herr Boehner im Rahmen der Technischen Leitung als leitender Ingenieur für die gesamte Lastkraftwagenkonstruktion tätig.



\* \* \*



Herr **Hans Mersheimer**, Leiter der Abteilung Karosseriekonstruktion, erlernte nach Besuch der Realschule von 1920 bis 1924 das Schlosserhandwerk bei der Adam Opel Aktiengesellschaft. Nach Abschluß seiner Studien am Technikum in Bingen mit dem Ingenieur-examen kam er in das Werk zurück und wurde Meister in der Blechtreiberei. 1930 trat Herr Mersheimer in die Abteilung Karosseriekonstruktion ein, wo er zunächst Konstrukteur und dann Assistent und stellvertretender Leiter dieser Abteilung war. Im Juli 1934 wurde Herr Mersheimer dann die Leitung der Abteilung Karosseriekonstruktion und der Modellier-

abteilung übertragen. Im Rahmen dieser Tätigkeit obliegt ihm die Formgestaltung und Neuentwicklung aller Karosserien für PKW und LKW. Während einer Studienreise nach den Vereinigten Staaten besuchte Herr Mersheimer im Jahre 1936-37 verschiedene Werke der General Motors Corporation.

\* \* \*

Herr **Karl Rühl**, Leiter der Versuchsabteilung, trat 1905 als Lehrling in das Werk ein. Später in das Konstruktionsbüro übernommen, verließ er nach fünfzehnjähriger erfolgreicher Arbeit im Einvernehmen mit seinem damaligen Chef die Firma zwecks weiterer Studien. Im Oktober 1922 wurde Herr Rühl von der Firma Opel wieder zurückgerufen, um die Konstruktion der Opel-Motoren zu übernehmen. 1931 kam er auf eigenen Wunsch als Stellvertreter des damaligen Versuchsleiters zur Versuchsabteilung. Seit 1936 war Herr Rühl für alle PKW-Versuche verantwortlich. Bei Wiederbeginn der Produktion nach dem Kriege wurde Herr Rühl der Wiederaufbau der Versuchsabteilung sowie die Gesamtleitung der PKW- und LKW-Versuche übertragen.





Herr **Hermann Mertz**, Leiter der Abteilung Sonderaufgaben und Normen der Technischen Leitung, kam nach seinem Maschinenbaustudium 1920 als Ingenieur zu Bosch und rückte dann bald bei der A. E. G. in eine leitende Stellung auf. 1935 trat Herr Mertz in die Technische Leitung unserer Firma ein. 1937 wurde ihm die Leitung der Normenstelle und der Reklamationsabteilung der Technischen Leitung übertragen. Nacheinander übertrug man ihm auch die Typenprüfung unserer Wagen sowie den Geschäftsverkehr mit Regierungs- und Behördenstellen in technischen Fragen. Herr Mertz ist außerdem in verschiedenen

Ausschüssen tätig, u. a. in der Kommission des Deutschen Normenausschusses und vertritt unsere Firma im Technischen Ausschuß des Verbandes der Automobilindustrie.

\* \* \*

Herr **Fritz Fiedler** ist seit Herbst 1949 Angehöriger der Adam Opel Aktiengesellschaft und seit diesem Zeitpunkt leitender Ingenieur für Entwicklung und Konstruktion unserer Motoren, Kupplung, Vergaser, Kühler sowie sämtlicher hiermit in Zusammenhang stehender Aggregate. Er erhielt seine Grundausbildung an der Technischen Hochschule Charlottenburg. Von 1923 bis in die jüngste Zeit war er in verschiedenen bedeutenden deutschen Automobilfabriken in leitenden Stellen tätig, wobei er sich namentlich in der Entwicklung von Hochleistungsfahrzeugen einen Namen gemacht hat.

Nach dem Kriege hatte er während eines mehrjährigen Aufenthaltes in England Gelegenheit, den Fortschritt der dortigen Automobilindustrie zu studieren. Er darf daher als erfahrener Kenner der auf den europäischen Märkten verlangten Eigenschaften des modernen Automobils gelten.

\* \* \*



Herr Dr. Ing. **Hugo Leber**, Leiter unseres Werkstofflaboratoriums, studierte Maschinenbau und kam nach mehrjähriger Tätigkeit am Lehrstuhl für Verbrennungskraftmaschinen und an der Staatlichen Materialprüfungsanstalt an der Technischen Hochschule Darmstadt im Jahre 1926 nach Rüsselsheim, wo ihn Herr Geheimrat Dr. Wilhelm v. Opel mit dem Aufbau eines mit neuzeitlichen Hilfsmitteln arbeitenden Werkstofflaboratoriums beauftragte. Unter seiner Leitung wurde unser Laboratorium, welches in gleicher Weise der Entwicklung unserer Konstruktionen und der dazu benötigten

Werkstoffe, wie der Prüfung sämtlicher in unserer Produktion zur Verarbeitung kommenden Materialien dient, zu einer der fortschrittlichsten und modernsten Anstalten innerhalb der Automobilindustrie ausgebaut.

# Unser Interview

Herr **Ludwig Roos** aus dem Achsenbau feierte am 21. April d. J. sein fünfzigjähriges Arbeitsjubiläum bei unserer Firma. Tag für Tag kam der in Astheim gebürtige Jubilar aus seinem Heimatort mit dem Fahrrad nach Rüsselsheim, um im Werk seiner Arbeit nachzugehen, die er fünfzig Jahre lang zur vollsten Zufriedenheit seiner Vorgesetzten ausführte. 64 Jahre ist Ludwig Roos alt, und doch fühlt er sich rüstig genug, um noch einige Jahre bei der Adam Opel Aktiengesellschaft seine Pflicht zu erfüllen.



1900 kam der Jubilar zu Opel und zwar in den Nähmaschinenbau, später in den Motorenbau und 1940 in den Achsenbau, in dem er Vorgesetzten und Kollegen im Laufe der letzten 10 Jahre ein treuer und immer beliebter Mitarbeiter war.

Wir beglückwünschen unseren Freund Ludwig Roos zu seinem Jubiläum auf das herzlichste und wünschen ihm auch für die Zukunft alles Gute, vor allem aber einen sorgenfreien Lebensabend, wenn er sich eines Tages zur Ruhe setzt.

\* \* \*



Als Herr **Johannes Wolf** im Jahre 1900 in die Firma eintrat, bestand die Werkzeugmacherei aus einem kleinen Raum. Eine Dampfmaschine, die im Hof aufgestellt war, betrieb die damals noch wenigen und im Vergleich mit heute primitiven Maschinen mittels eines langen Treibriemens. Auch sonst war das Opel-Werk noch klein und wenig umfangreich. Erst nach dem Brand im Jahre 1911 wurden größere bauliche Erweiterungen vorgenommen.

Johannes Wolf, der ebenfalls am 21. April sein fünfzigjähriges Jubiläum bei der Adam Opel Aktiengesellschaft feierte, trat vor fast einem Menschenalter zunächst in den Nähmaschinenbau ein und kam über die Chassismontage in späteren Jahren zum Werkzeugbau, in dem er heute noch in vorbildlicher Weise seine Pflicht erfüllt.

Auch Johannes Wolf zählt zu den Pionieren des deutschen Kraftfahrzeugbaues, dessen Entwicklung er im Laufe der letzten 5 Jahrzehnte an entscheidender Stelle mitmachte.

Der wegen seines ruhigen Wesens überall im Werk beliebte Jubilar ist gebürtiger Rüsselsheimer. Wir wünschen ihm auch weiterhin alles Gute, vor allen Dingen ebenfalls einen möglichst sorgenfreien Lebensabend.

## Organisations-Änderung.

Die Bedeutung der Planung für das Erweiterungs- und Modernisierungsprogramm unseres Werkes machte es notwendig, diese Tätigkeit von dem Arbeitsgebiet der Werksleitung zu trennen, da alle damit zusammenhängenden Aufgaben die ungeteilte Arbeitskraft eines Mannes mit großer Erfahrung auf allen fabriktechnischen- und Produktions-Gebieten verlangen.

Herr J. J. Wallbillich hat dieses Aufgabengebiet übernommen und wurde zum Direktor für Planung und Weiterentwicklung ernannt. Herr O. C. Mueller übernahm als Nachfolger von Herrn J. J. Wallbillich die Geschäfte der Werksleitung.

Die Geschäftsleitung vertraut darauf, daß den beiden Herren auch in ihrer neuen Tätigkeit die volle Unterstützung aller Werksangehörigen zuteil wird.

# Unsere



**50**  
DIENSTJAHRE

Ludwig Koos  
ACHSENBAU



**40**  
DIENSTJAHRE

Wilh. Hummel  
INSPEKTION



**40**  
DIENSTJAHRE

Herm. Kauth  
WERKZEUGKONSTR.



**40**  
DIENSTJAHRE

Josef Koller  
VERSUCHSABTEILUNG



**25**  
DIENSTJAHRE

Alfred Bamberg  
BETRIEBS-SCHLOSSEREI



Heinz Brunner  
KAROSSERIE-BAU



Philipp Christ  
WERKZEUGBAU



Wilh. Dreisbach  
WERKZEUGBAU



Adolf Eckhardt  
MATERIAL-ABTEILUNG



Abraham Jakob  
KAROSSERIE-BAU



Franz Kaus  
PRESSWERK



Joh. Keller  
ARBEITSVOR-PRESSW.



Math. Kucip  
PRESSWERK



Phil. Kreim  
PRESSWERK



Karl Pulch  
KREDITOREN-BUCHH.



Joh. Kirs  
VERS.-WERKST.



Ludw. Schmuck  
VERSUCHS-WERKSTATT



Adam Schulmeyer  
KUNDENDIENST



Herm. Schuth  
INSPEKTION



Arth. Sch...

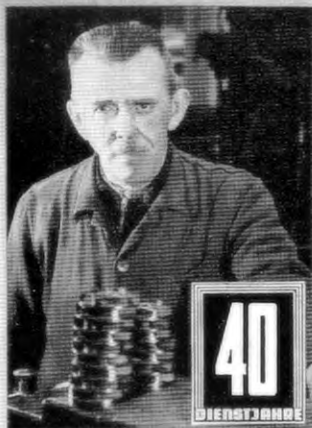


# Fribilare



**40**  
DIENSTJAHRE

**Ernst Keuter**  
BETRIEBSKRANKENKAS



**40**  
DIENSTJAHRE

**Wilh. Schäfer**  
MOTORENBAU



**40**  
DIENSTJAHRE

**Heinrich Walter**  
KAROSSERIE - BAU



**50**  
DIENSTJAHRE

**Joh. Wolf**  
WERKZEUGBAU



**Ludw. Emig**  
INSPEKTION



**Ludwig Engel**  
SCHNITTBAU



**Karl Fuchs**  
FERTIGMONTAGE



**Peter Fuchs**  
WERKZEUGBAU



**Karl Joff**  
ACHSENBAU

**25**  
DIENSTJAHRE



**Josef Lang**  
PRESSWERK



**Otto Laut**  
MATERIAL - ABTLG



**Grego Loos**  
KAROSSERIE - BAU



**Kurt Mies**  
FINANZLEITUNG



**Balzh. Müller**  
TEILE - LAOER



van



**Joh. Sechhaus**  
SCHNITTBAU



**Wilh. Stein**  
ARBEITSVOR - BRESSH



**Peter Vetter**  
INSPEKTION



**Josef Wolf**  
LACKIEREREI



**Lorenz Zang**  
SCHNITTBAU

# DAS MODERNE MANAGEMENT

Man muß dieses Thema leidenschaftslos erörtern — andernfalls gerät man in das Gestrüpp unfruchtbarer Polemik, in deren gefährlichen Fangarmen der Sachlichste unsachlich wird und überbrückbare Gräben zu unüberbrückbaren Abgründen werden.

Adam Opel konnte in den Anfangsjahren seiner Unternehmertätigkeit den abends in den Feierabend einmündenden Strom seiner Mitarbeiter aufhalten und die Angehörigen seines Betriebes bitten, an die Arbeitsplätze zurückzukehren, da noch wichtige Aufträge erledigt werden mußten.

Die Unternehmer späterer Jahre konnten dieses, für heutige Begriffe unmögliche Ansinnen nicht mehr stellen. Das noch zu Adam Opel's Zeiten gute Verhältnis zwischen Fabrikherrn und Arbeiterschaft war im Laufe der Jahre nämlich einer gefährlichen Entfremdung gewichen, die, durch das fortschreitende Zeitalter der Technik mit seinen neuauftretenden Problemen, vor allem auf sozialem Gebiet, noch vertieft wurde.

Über diese bedauerliche Entwicklung in den zurückliegenden Jahrzehnten — bei der man sich im übrigen vor einer umfassenden Verallgemeinerung hüten muß — ist die Zeit ebenfalls hinweggegangen, wie über so vieles andere auch. Trotz mancher, oft berechtigten Kritik an heutigen noch reformbedürftigen Verhältnissen, muß der objektiv Urteilende feststellen, daß sich sehr vieles zum Positiven gewandelt hat.

Aber wieder zum Thema selbst:

Während zwei der wichtigen Faktoren eines modernen Industriebetriebes, die Menschen und die Maschinen, in ihren Grundfunktionen konstant blieben, vollzog sich auf der Unternehmenseite, hauptsächlich in der Mittel- und Groß-Industrie, in den letzten Jahrzehnten eine Wandlung, deren Bedeutung man erst in späteren Jahren voll und ganz würdigen kann.

Über die Einzelheiten dieses Vorganges berichteten wir bereits in der Januar-Februar Ausgabe unserer Werkszeitung in dem Artikel „Leistung und Verantwortung“, sodaß es nicht mehr notwendig erscheint, auf diese Fragen näher einzugehen.

Was war geschehen?

Zwischen die arbeitenden Menschen und das Kapital bzw. die neuen Eigentümer schob sich, Spannungen soweit als möglich ausgleichend, bestehende Klüfte in vielen Fällen überbrückend, das moderne Management, dessen Funktionsbereich sich immer mehr ausdehnte und heute auch die unteren Träger der Verantwortung eines Betriebes mit einschließt.

Das moderne Management kann nicht gegen oder ohne die Besitzer arbeiten, genau so wenig wie gegen oder ohne die Arbeiter: seine Aufgabe ist die Zusammenfassung der entscheidenden Elemente: Besitzer, Werksangehörige, Kapital, Kunden, Lieferanten. Durch die Dezentralisation des Eigentums und die ständig steigende Bedeutung hochqualifizierter Fachkräfte, vor allem auf technischem Gebiet, entstand für das moderne Management mehr und mehr eine nur bedingte Abhängigkeit vom

Kapital, dessen wirtschaftliche Bedeutung in der Sprache des Schlagwortes leider oft verzerrt, ja, fälschlich mißgedeutet wurde.

Heute liegt der Schwerpunkt hauptsächlich auf dem Werk und seinen Menschen, für dessen ersteres Weiterentwickeln und deren letztere Belange das Management hauptsächlich zu sorgen hat. Trotz einer sinnvollen Planung ist dem Management bei den einzelnen Betrieben hinsichtlich der eigenen Initiative und persönlichen Verantwortung ein großes Maß an Selbständigkeit gegeben, so daß die Verantwortungsfreude — der entscheidende Faktor für die Weiterentwicklung und den Bestand eines Unternehmens — nicht beeinträchtigt wird.

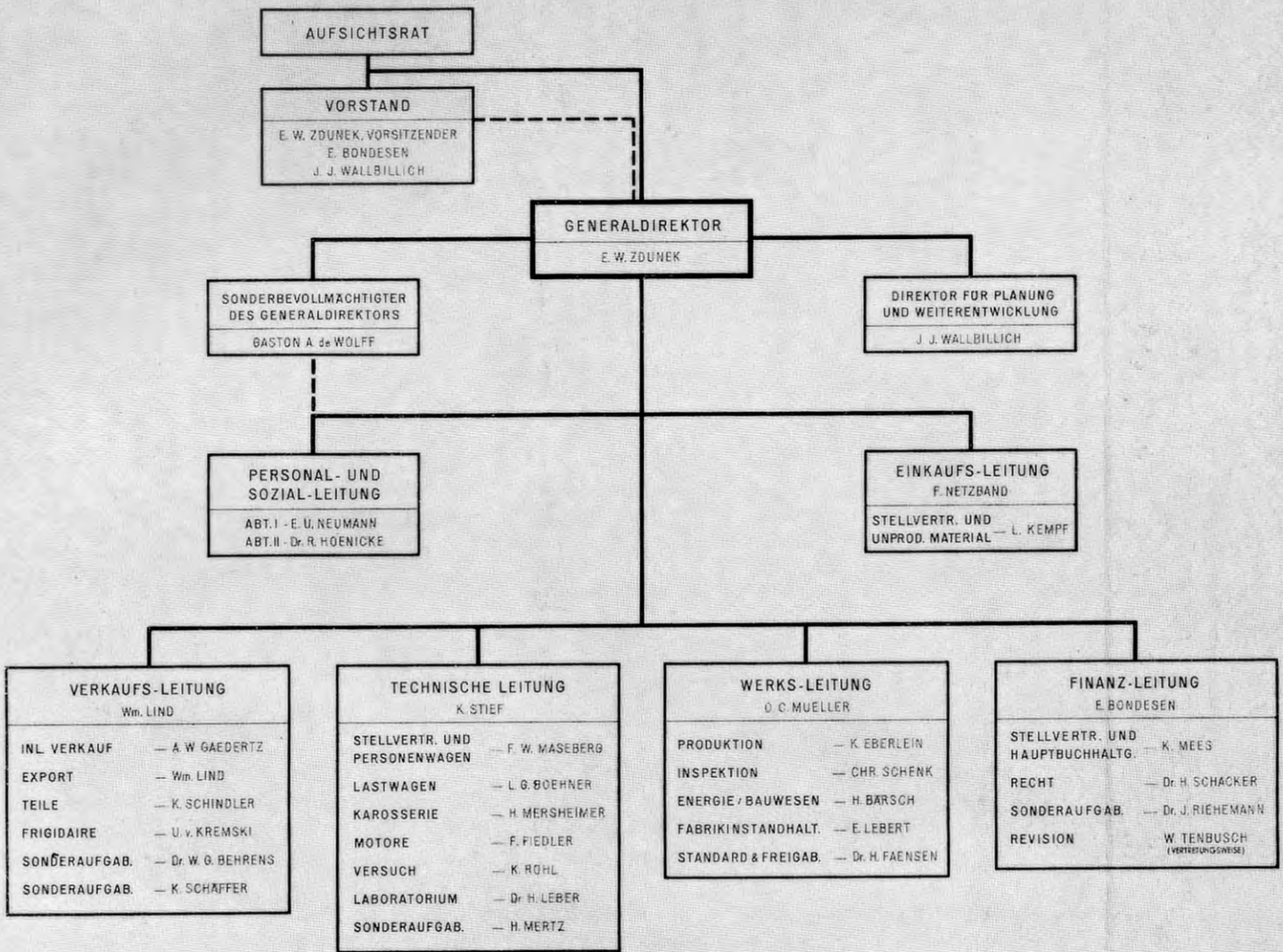
Natürlich ist das Management durch seine Mittlerstellung im Laufe der Zeit immer stärker in den Brennpunkt der Ereignisse gerückt, denn die Sorgen, Wünsche und auch Kritiken beider Seiten — der Eigentümer sowohl als auch der Werksangehörigen — müssen von ihm berücksichtigt werden. Man warf dem Management unter anderem vor, daß es mit dem Gewinn aus den Verkaufserlösen die zerstörten Anlagen wieder aufgebaut hätte. Nun, ganz abgesehen davon, daß es sehr schlecht um einen Betrieb bestellt wäre, würde er keinen Gewinn mehr erzielen, erhebt sich bei dieser Kritik die Frage: Mit was hätte z. B. ein fast zu 50% zerstörtes Werk denn wieder aufgebaut werden sollen? Denken wir bei diesem Beispiel einmal an unseren Betrieb: Wenn sich gerade unser Werk, das in absehbarer Zeit wieder 100prozentig produktionsbereit sein wird, der internationalen Konkurrenz, die zum größten Teil unbeschädigt aus dem Kriege hervorging, schon seit geraumer Zeit auf allen Märkten der Welt stellen konnte, dann verdankt es dies hauptsächlich der oben erwähnten Tatsache.

Gerade die im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau von dem Management unseres Werkes getroffenen Maßnahmen dienten — und dies muß im Hinblick auf manche Gerüchte und Verdrehungen der Tatsachen einmal offen gesagt werden — einzig und allein der Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit des Betriebes und damit letztlich auch der zukünftigen Sicherung des Arbeitsplatzes aller Mitarbeiter sowie der Schaffung neuer Arbeitsplätze für viele, die heute noch draußen stehen; mit anderen Worten: der Gewinn verblieb im eigenen Hause.

Solange die Welt von Menschen bewohnt wird, sind Härten und auch Ungerechtigkeiten nicht zu vermeiden — überall. Trotzdem darf bei mancher Kritik nicht vergessen werden, daß ein Haus nie auf einmal erbaut wird, sondern Stein auf Stein, auch hier bei uns. Das „unter einen Hut bringen“ der Wünsche und Sorgen von 15 000 Menschen kann deshalb nicht immer reibungslos vor sich gehen.

Trotzdem sollten sich beide Sozialpartner stets mit gegenseitiger Achtung und dem notwendigen Vertrauen gegenüberstehen, Faktoren, die nun einmal für Verhandlungen notwendig sind, denn nur wo Vertrauen herrscht, wird eine für beide Teile zufriedenstellende Lösung aller Probleme möglich sein — mit künstlich erzeugten Spaltungstendenzen und hemmenden Entfremdungstendenzen aber nicht.

— m —



# ORGANISATIONSPLAN

Wir wurden verschiedentlich gebeten, einmal über die Organisation des Werkes zu berichten, da viele, vor allem junge Werksangehörige, sich über die Gliederung der einzelnen Abteilungen und den Aufbau des Betriebes kein richtiges Bild machen können.

Wie wir aus dem oben abgebildeten Organisationsplan erkennen, ist der Generaldirektor des Werkes in seiner gleichzeitigen Stellung als Vorsitzender des Vorstandes dem Aufsichtsrat verantwortlich, der seinerseits die Interessen der Eigentümer vertritt.

Weiterhin ist aus dem Plan ersichtlich, daß die in ihrem Rahmen selbständig arbeitende

- Personal- und Sozialleitung,
- Einkaufsleitung, Verkaufsleitung,
- Technische Leitung,
- Werksleitung und Finanzleitung

jeweils direkt der Generaldirektion unterstehen.

Einzelheiten über das Aufgabengebiet dieser Hauptabteilungen werden in einem späteren Artikel erörtert. Der Organisationsplan als solcher unterliegt nur selten einer Umstellung, während in der Stellenbesetzung unter Umständen Änderungen eintreten können.

Es ist selbstverständlich, daß eine so große Organisation wie die unsrige, noch mehr Abteilungen und Sonderressorts aufweist, von denen eine ganze Reihe an Wichtigkeit und Bedeutung den oben aufgeführten keinesfalls nachstehen, die wir aber aus Raummangel in dieser Nummer der Opel-Post nicht aufführen können.

Wir wollen weitere Organisationspläne, die es Ihnen ermöglichen sollen, unseren organisatorischen Aufbau besser zu verstehen, in späteren Nummern nachtragen.

Mit Hilfe der oben abgebildeten Karte werden jedem Werksangehörigen die verantwortlichen Stellen unseres Betriebes sicherlich in einem klareren Bilde vor Augen stehen, als dies bis jetzt der Fall war.

# Verkehrsprobleme

Wenn wir uns die nebenstehende Karte betrachten, wird jedem verständlich, welche Fragen und Probleme der An- und Abtransport unserer Belegschaft aufwirft und welche Sorgen er bereitet.

Bevor jedoch die heutigen Verkehrsprobleme besprochen werden, ist es erforderlich, zunächst einen Blick auf die hinter uns liegenden Jahre zu werfen.

Kurz nach Beendigung des Krieges war von einem geordneten Transport überhaupt nicht zu reden. Die Eisenbahn fuhr nicht, erst Ende 1945 wurden auf den Hauptstrecken einige Züge, jedoch nicht für den Berufsverkehr allein, eingelegt. Die Wagen waren in einem trostlosen Zustand, ohne Fensterscheiben, Licht und Heizung, zum größten Teil wurden sogar nur Vieh- und Güterwagen für den Personentransport eingesetzt. Die Situation auf dem Sektor Eisenbahn war demnach mehr als trostlos. Aber auch der Omnibusbetrieb bereitete uns zunächst großes Kopfzerbrechen. Die auf den weitverzweigten Strecken vor dem Kriege fahrenden Privat-Omnibusse existierten nicht mehr, oder die Unternehmer hatten keine Fahrerlaubnis. Es galt dann, mit unserer Hilfe die beschlagnahmten Omnibusse freizubekommen, Reifen unter größten Schwierigkeiten zu besorgen und Benzinzuteilungen nach langen Verhandlungen zu erkämpfen. So waren es dann nach vielem Hin und Her doch einige Fahrzeuge geworden, die tatsächlich fahren konnten, die jedoch bei weitem nicht in der Lage waren, den Bedarf zu decken. Aus diesem Grunde mußte die Adam Opel Aktiengesellschaft wohl oder übel dazu übergehen, selbst Fahrzeuge zu beschaffen. Mit vieler Mühe gelang es schließlich, 5 Omnibusse auf die Räder und zum Fahren zu bringen. Ähnliche Sorgen hatten die vielen Benutzer von Fahrrädern, die keine Reifen oder Ersatzteile bekommen konnten. Auch hier wurde von Seiten des Werkes so weit als möglich geholfen.

Wenn wir diese Anfangszeiten mit dem heutigen Zustand vergleichen, so kann objektiv festgestellt werden, daß zwischenzeitlich sehr viele Verbesserungen eingetreten sind. Zur Zeit fahren bereits wieder 60 Züge mit ordentlichen Personenwagen für unseren Berufsverkehr. Auch sind Gebiete durch die Eisenbahn erschlossen worden, die in den ersten Nachkriegsjahren keine Verbindungsmöglichkeiten nach Rüsselsheim hatten.

Bestand vor der Währungsreform bei sehr vielen Privat-Omnibusbesitzern kein Interesse, ihre Fahrzeuge, die sie allmählich doch wieder fahrbereit gemacht hatten, für unseren Berufsverkehr einzusetzen, so laufen heute doch schon wieder 26 Omnibusse mit 6 Anhängern von privater Seite.

Durch den Ausfall der Privat-Omnibusse war die Adam Opel Aktiengesellschaft gezwungen, ihren eigenen Omnibus-Fuhrpark laufend zu erweitern. Die in den ersten Nachkriegsjahren notdürftig hergestellten Fahrzeuge wurden abgestoßen und durch neue Omnibusse ersetzt. Zur Zeit laufen 19 Omnibusse, außerdem sind noch 4 LKW's für den Personentransport eingesetzt, deren Zahl in früheren Jahren noch erheblich höher war. Nach und nach wollen wir aber auch diese LKW's durch Omnibusse ersetzen. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis alle betreffenden Werksangehörigen in Omnibussen fahren können, in denen jedem Mitreisenden ein Sitzplatz gesichert ist.

Von Interesse dürfte für jeden Werksangehörigen sein, daß aus Rüsselsheim 4582, mit dem Fahrrad 1100, mit Werksomnibussen 1370, mit Privatombussen 2350 und mit der Bahn 5667 Personen ins Werk kommen. (Stand 31. 3. 50).

Das bisher Erreichte soll uns jedoch ein Ansporn sein, endgültige Verhältnisse zu schaffen, die normal und tragbar sind. Die Eisenbahnverbindungen sind noch zu verbessern, insbesondere auf den linksrheinischen Strecken.

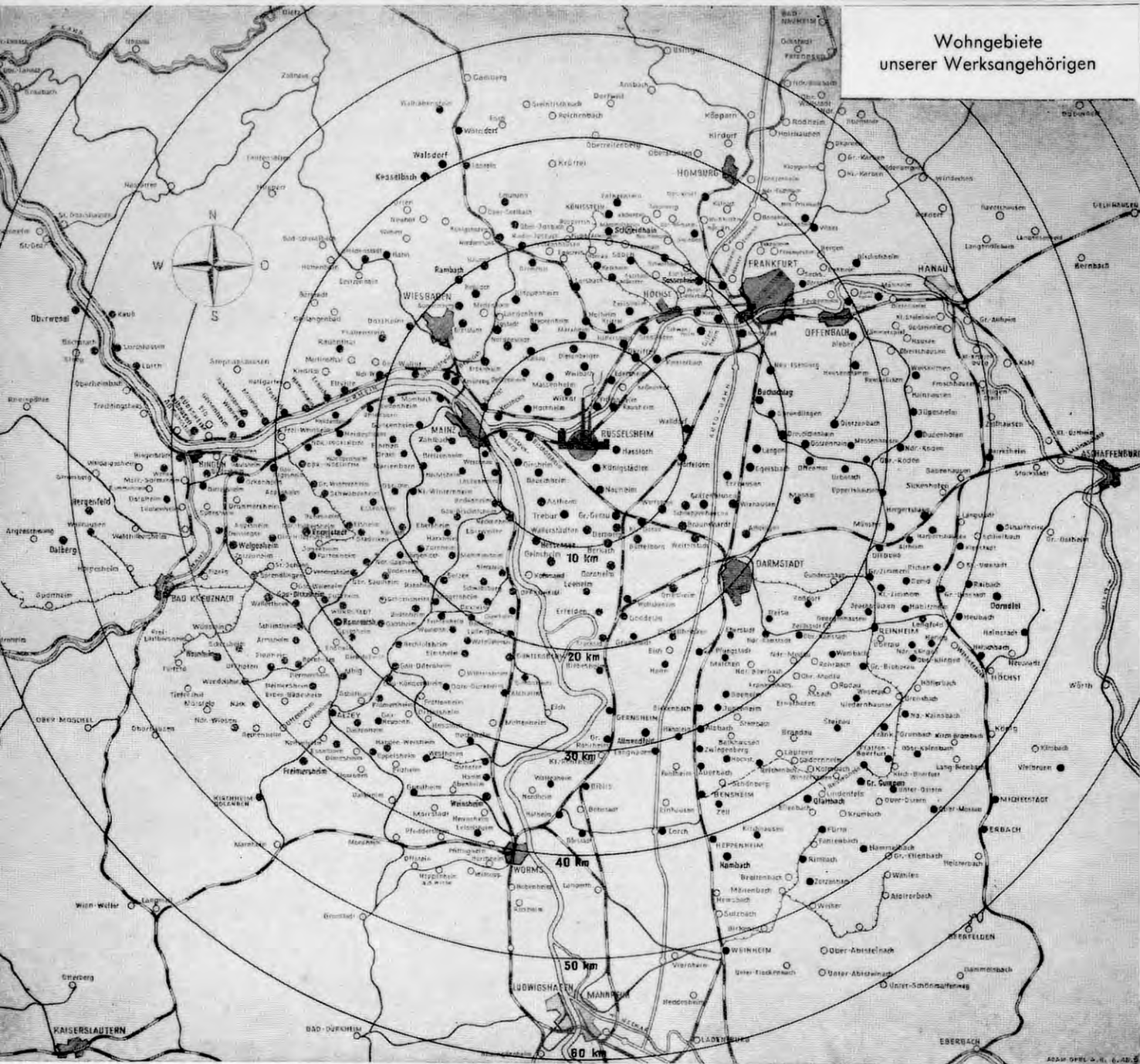
Die Anschlüsse für die Früh- und Spätschicht müssen auch auf den Nebenstrecken sowohl für den Hin- als auch Rücktransport geschaffen werden. Nach unseren neuesten Besprechungen mit den Eisenbahndirektionen dürfen weitere Verbesserungen mit der Fahrplanänderung Mitte Mai ds. Js. zu erwarten sein. Auch wurde uns zugesagt, mehr Wagen für die schon bestehenden Züge zur Verfügung zu stellen. In diesem Zusammenhang muß aber auch gesagt werden, daß die Eisenbahn es nicht ermöglichen kann, im Berufsverkehr jedem einen Sitzplatz zu garantieren. Die Adam Opel Aktiengesellschaft wird sich jedoch bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, daß genügend Raum vorhanden ist und der Einzelne bequem und sicher fahren kann.

Die weiteren Ziele sind: den Werksbahnhof wieder voll in Betrieb zu nehmen, damit wie früher die Sonderzüge aus allen Richtungen dort einlaufen können und nach Dienstschluß zur Abfahrt bereitstehen, so daß sich der Verkehr pünktlich und reibungslos abwickeln kann. Wie am Portal 20 zur Schmiede, soll auch am Werksbahnhof ein großer Parkplatz entstehen, mit einer direkten Zufahrt zur geplanten Umgehungsstrasse, sodaß die Omnibusse, ohne das Stadttinnere, insbesondere auch den Bahnübergang am Stadtbahnhof berühren zu müssen, direkt von und zur Arbeitsstelle fahren können.

Dr. R. Hoenicke



Omnibuspark der Adam Opel Aktiengesellschaft



## Der Weg nach Hause

Wenn sich um 17.00 Uhr nach Ertönen der Werks sirenen ein Strom müder Menschen in den Feierabend ergießt, dann sind es etwa ein Drittel aller im Werk Beschäftigten, die schon kurze Zeit später die Beine unter Mutters Tisch strecken können. Die Anderen stehen in diesen Minuten auf den Bahnsteigen des Stadt- bzw. Opel-Bahnhofs sowie an den Sammelplätzen der einzelnen Omnibuslinien und warten auf die Züge und Omnibusse, die sie nach allen Richtungen in ihre Heimatorte bringen sollen. Und dann beginnt der Weg nach Hause.

Sehen Sie sich einmal die oben abgebildete Karte genauer an. In allen Orten und Städten, die schwarz ausgefüllt sind, wohnen Angehörige der Adam Opel Aktiengesellschaft. Bis in einen Umkreis von über 50 km reichen die Wohngebiete unserer Mitarbeiter.

Früh morgens wenn die Hähne krähen und sich unsere Freunde im Raume Rüsselsheim in ihren Betten noch einmal auf die andere Seite legen, knipsen die ersten der entfernt wohnenden, irgendwo in einem Dörfchen im Odenwald, im Taunus oder im Rheinhessischen schon die Lampe an und stellen fest, daß sie sich trotz der noch „nachtschlafenden Zeit“ erheben müssen. Gerade diejenigen unserer Mitarbeiter wollen wir an dieser Stelle einmal besonders erwähnen und ihre Leistung würdigen, die in verkehrsarmen Gebieten wohnen und erst nach langen Fußmärschen oder Fahrradtouren den nächsten Bahnhof erreichen. Was hier Tag für Tag von einzelnen Werksangehörigen

geleistet wird, kann nur der ermesen, der selbst solche Strapazen auf sich nehmen muß oder sich eingehend mit diesem Problem beschäftigt hat. Das Opelwerk ist, wie wir bei einem Blick auf die Karte feststellen können, ein Magnet, der die Menschen aus allen Teilen des rhein-mainischen Raumes anzieht. Aus Aschaffenburg, Frankfurter, Wiesbaden, Mainz, Bingen, Kreuznach, Worms, Darmstadt – um nur einige der größeren Städte zu nennen – kommen sie genau so, wie aus der näheren und weiteren ländlichen Umgebung. Die Karte zeigt uns aber auch, daß die Adam Opel Aktiengesellschaft kein ausgesprochenes Industrieproletariat (im Sinne des Wortes) beschäftigt, sondern hauptsächlich Menschen, die außer mit dem Werk und ihrem Arbeitsplatz noch mit der Scholle, ihrem Dorf und dem eigenen Grund und Boden verwurzelt sind. Diese Feststellung könnten wir durch viele Beispiele, von denen wir immer wieder hören, erhärten. Erst neulich lehnte es der Totogewinner eines Eigenheims ab, dieses in Rüsselsheim aufbauen zu lassen. Er will auch als Hausbesitzer weiter in seinem Heimatort wohnen. (Ausführlich geht Prof. Neundörfer in einem an anderer Stelle dieser Ausgabe erscheinenden Artikel auf dieses Problem ein). Unter diesem Gesichtspunkt bedeutet daher der Weg nach Hause für viele unserer Mitarbeiter, trotz mancher Strapazen, ein Weg zu dem Stückchen Heimat, das ihnen alles bedeutet. Daß sich der Weg nach Hause, verkehrstechnisch gesehen, in Zukunft für einzelne noch erträglicher gestaltet, wurde uns von den dafür verantwortlichen Stellen zugesichert.



Heute wollen wir in unserer Artikelserie dem Geldwert, diesem launischen Patron noch weiter auf die Spur kommen. Wir wollen einmal herausfinden, wie es um das Verhältnis der verschiedenen Währungen zueinander bestellt ist, d. h., wie der außenwirtschaftliche Geldwert zustande kommt. Wie Sie wissen, ist es seit Jahrzehnten in allen Staaten üblich, anstelle von Goldstückchen Papiergeld im Umlauf zu halten. Man will damit die zu schnelle Abnutzung der Edelmetallmünzen wie auch ein oft unliebsames Abwandern von Gold ins Ausland verhindern. Normalerweise hat der umlaufende Papierschein im Tresor der Zentralbank eine mehr oder weniger ausreichende Golddeckung. Bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts gab es auch Silberwährungen, d. h. das umlaufende Papiergeld war durch Silber im Staats-tresor gedeckt. Die Regeln, nach denen ein Staatswesen sein Papiergeld durch Edelmetalle, Devisen oder aufs Ausland lautende Handelswechsel deckt, sind unterschiedlich.

Die Erfahrung lehrte, daß z. B. eine 10—15 prozentige Golddeckung den Anforderungen moderner Geldwesen bereits genügt, da eine Einlösung des Papiers gegen Gold in der Praxis nicht mehr vorkommt. Das Papiergeld hat gegenüber dem Metall erhebliche Vorzüge (Transport usw.) und erfüllt seine Funktion in einer gesicherten Währung ebensogut. Jede Geldeinheit — Dollar, Franc, Lire, Pfund usw. — steht in einem gesetzlich verankerten Verhältnis zum Golde. So wäre z. B. die Dollarnote gewissermaßen eine Anweisung auf ein Goldstückchen im amerikanischen Staatsschatz, eine englische Pfundnote ein Gutschein auf die Bank von England; eine Deutsche Mark hätte demnach ihren Gegenwert in Gold bei der Bank deutscher Länder — nun ist es aber damit noch nicht so weit. Gegenwärtig ist die D-Mark ohne nennenswerte Golddeckung, jedoch durch die enge Anlehnung an den amerikanischen Dollar vor Gefährdungen geschützt. Deutschland prägte früher aus einem Kilo Feingold 2790 Mark. In allen anderen Ländern lagen und liegen ähnliche Beziehungen zum Gold gesetzlich fest. Dem Weltgoldpreis entsprechend lassen sich die verschiedenen Währungen in ein Wertverhältnis zueinander bringen (z. B. der Goldwert von 1 Dollar =  $4,2 \times$  Goldwert einer Mark).

Treten nun die einzelnen Länder in gegenseitige Handelsbeziehungen, so wird sich auf dem Weltmarkt aus dem Spiel von Angebot und Nachfrage heraus ein Wertverhältnis der einzelnen Währungen zueinander bilden. Betrachten wir als Beispiel einmal Handelsbeziehungen zwischen Spanien und Schweden. Beide Länder beliefern sich mit den Produkten ihres Bodens, ihrer Industrie usw. Es entstehen sowohl in Spanien als auch in Schweden Forderungen und Verpflichtungen. So erwirbt z. B. ein Weinhändler aus Malaga für eine Sendung Südwein nach Stockholm eine Forderung von 10 000 Schwedenkronen. Wenn er dieses Geld in bar erhält, wird er es zu seiner Bank bringen (meistens wird ihm jedoch das Geld in Schweden gutgeschrieben). Bei seiner Bank mag nun ein anderer Kunde nach Schwedenkronen fragen, um damit Holz in Skane kaufen zu können.

Dieser Herr — nennen wir ihn Señor Alvarez — wird die Schwedenkronen des Weinhändlers für spanisches Geld kaufen, um damit sein Holz in Schweden bezahlen zu können. Forderungen oder Verpflichtungen zwischen den zwei Ländern können jedoch auch aus Leistungen oder aus Anlageverzinsungen entstehen (z. B. Schifffahrt, Fremdenverkehr, spanisches Eigentum in Schweden usw.).

Solche Vorgänge wiederholen sich in beiden Ländern Tag für Tag. Nicht immer werden sich die angebotenen und nachgefragten ausländischen Geldmengen decken. In unserem Beispiel stehen sich also in einem bestimmten Zeitraum eine gewisse Menge von Forderungen und Verpflichtungen in beiden Ländern gegenüber. Schweden hat an Spanien z. B. für 10 Millionen Kronen Güter und Dienstleistungen verkauft, aber nur für 7 Millionen aus Spanien eingeführt. Eine solche Gegenüberstellung nennt man Zahlungsbilanz; sie läßt ziemlich genaue Rückschlüsse auf den Außenwert der betreffenden Währung zu.

Im obigen Beispiel hat Schweden an Spanien Forderungen in Höhe von 10 Millionen, andererseits Schulden in Höhe von 7 Millionen. Die spanischen Geschäftsleute, die ihren Zahlungsverpflichtungen nachkommen wollen, werden an der Madrider Börse schwedische Kronen nachfragen; das Angebot an diesen Devisen in Madrid ist jedoch kleiner als die Nachfrage. Wie wir wissen, wird dadurch der Preis hochgedrückt. Der spanische Holzkäufer muß für seine Schwedenkronen einen Preis bezahlen, der etwas höher liegt als der „Goldwert“ — der Wechselkurs der Schwedenkrone. Die Situation in Schweden können Sie sich nun selbst vorstellen: Das Angebot an spanischen Pesos in Stockholm ist größer als die Nachfrage, der Schwede zahlt weniger, der Wechselkurs für den Peso wird sinken und der „Außenwert“ der schwedischen Kronen somit steigen. Mit diesem Beispiel — das natürlich nur andeuten will — können laufende Wechselkursschwankungen im zwischenstaatlichen Handelsverkehr erklärt werden. Eine umfassendere Begründung gibt eine Theorie, die die Kaufkraft der Währungen zweier Länder vergleicht und daraus auf den Außenwert, den Wechselkurs schließt. Nehmen wir einmal an: Für eine Geldsumme in holländischer Währung, die in Amsterdam 10 Gramm Gold entspricht, könnte der Holländer 10 Tage leben. In London könnte man für eine Geldsumme der englischen Währung, die 10 Gramm Gold entspricht, jedoch 15 Tage unter gleichen Bedingungen leben. Offensichtlich wäre dann die Kaufkraft der englischen Währung größer.

Nun klingt das ja alles sehr nett und einfach — wie kompliziert sieht aber die heutige Wirklichkeit aus! Ein freies Einspielen der Wechselkurse gibt es fast nicht mehr — ein Dickicht von Devisenbewirtschaftungsgesetzen, eine Unzahl von Währungsbestimmungen in den einzelnen Ländern sind z. Zt. noch notwendige Stützen des durch den Krieg gestörten Welthandels. Man erkennt jedoch überall die Bemühungen der einzelnen Volkswirtschaften, durch eine Normalisierung der aus dem Gleichgewicht geratenen Handelsbeziehungen wieder einen freien und ungehinderten Warenaustausch zum Nutzen aller zu erzielen. Dr. L. D.



Rundgang des Betriebsausschusses mit Herren der Geschäftsleitung, bei dem verschiedene Teile des Werks aufgesucht wurden, in denen die Arbeitsbedingungen noch einer Verbesserung bedürfen. Es konnte festgestellt werden, daß die notwendigen Änderungen, soweit sie noch nicht begonnen wurden, in Kürze ausgeführt werden.

Auf unserem Bild von links nach rechts die Herren: P. Reetz, F. Becker, Ch. Sprenger, Dr. R. Hoenicke, E. Carbon, A. Diefenbach, E. U. Neumann, G. A. de Wolff.

Auf Anregung des Betriebsausschusses unterstützte die Geschäftsleitung die Durchführung von Unterhaltungskonzerten des Werksorchesters in den verschiedenen Heimorten unserer Mitarbeiter. Das erste Konzert fand am 14. April im Saalbau „Eigenheim“ in Trebur vor mehr als 700 Zuhörern statt. Nach Begrüßungsworten des Betriebsratsvorsitzenden, F. Becker, folgte ein volkstümliches Konzert unseres 50 Mann starken Werksorchesters, dessen vorzügliches Spiel bei unseren Mitarbeitern aus Trebur, ihren Familienangehörigen und Freunden großen Beifall erntete.

## SONDERZÜGE

Aufgrund verschiedener Bitten aus dem Werk führten wir kürzlich Verhandlungen mit der Eisenbahndirektion in Frankfurt wegen der Gestellung von Sonderzügen für besondere Gelegenheiten. Wir denken hierbei vor allem an Betriebsausflüge der einzelnen Abteilungen usw.

Die Eisenbahnverwaltung gewährt uns bei einer Teilnehmerzahl bis zu 500 Personen eine Fahrpreismäßigung von 50%, über 500 Personen von 60% für Gesellschaftsfahrten oder Sonderzüge.

Die Eisenbahn nannte uns in diesem Zusammenhang verschiedene Züge, die sie den Werksangehörigen empfiehlt und zwar:

einen Sonderzug von Frankfurt über Flörsheim nach St. Goarshausen am 3. 6. zur Stadt- und Burgenbeleuchtung zu einem Fahrpreis von DM 4.60,

einen Odenwald-Sonderzug nach Erbach am 25. 6. zu einem Fahrpreis von DM 5.10,

einen Sonderzug von Frankfurt über Rüsselsheim nach St. Goar am 16. 7. zum Burgfest auf der Ruine Rheinfels zu einem Fahrpreis von DM 3.70,

einen Sonderzug nach Miltenberg am 20. 8. zu einem Fahrpreis ab Frankfurt von DM 5.- und

eine Wochenendfahrt nach Konstanz (Bodensee) von Rüsselsheim aus am 10. 6. zu einem Fahrpreis von DM 24.-.

Die Preise verstehen sich für Hin- und Rückfahrt.

Einzelne Interessenten oder die Abteilungen, die solche Züge benutzen wollen, erfahren näheres bei der Sozialabteilung, P. A. I, Zimmer 3.

## WERKSBUCHEREI

Der Eingang unserer in neue Räume gezogenen Werksbücherei befindet sich im Gebäude B 9. In der Zeit von 10.30–11.00 Uhr vormittags, in der Mittagspause von 12.00–13.00 Uhr und abends von 17.00–17.30 Uhr können die Werksangehörigen ihre Bücher umtauschen. Die Frauen und Kinder der Werksangehörigen kommen durch einen Eingang in der Weisenauerstraße in die Bücherei. Für sie ist die Ausleihszeit montags bis freitags von 14.00–16.00 Uhr.

Von den Neuanschaffungen der Werksbücherei wollen wir unseren Lesern im folgenden einige lesenswerte Bücher empfehlen:

Hesse, Hermann

Das Glasperlenspiel. 2 Bde. Eine feinsinnige Betrachtung, die um eine neue Daseinsform ringt, Dr. Faustus. Der Lebensroman eines Musikers unserer Zeit.

Mann, Thomas

Das Ei und Ich. Ein heiterer Roman über das Leben auf einer Hühnerfarm in Amerika.

McDonald, Betty

Unruhig schlägt das Herz. Ein moderner russischer Roman.

Maximoff, Sergej

Slaughter, Frank

Der Ruhm von morgen. Ein packender Ärzteroman.

Steinbeck, John

Die Früchte des Zornes. Sozialer Roman um 1930, der den Existenzkampf amerikanischer Farmer schildert.

Werner, Bruno, E.

Die Galeere. Die Galeere ist das Sinnbild für die Fahrt durch alle Stürme, Wirnisse und Gefahren der Jahre 1932 bis 1945.

Zweig, Stefan

Ungeduld des Herzens. Aufzeichnungen eines österreichischen Offiziers nach dem ersten Weltkrieg. R. Bl.

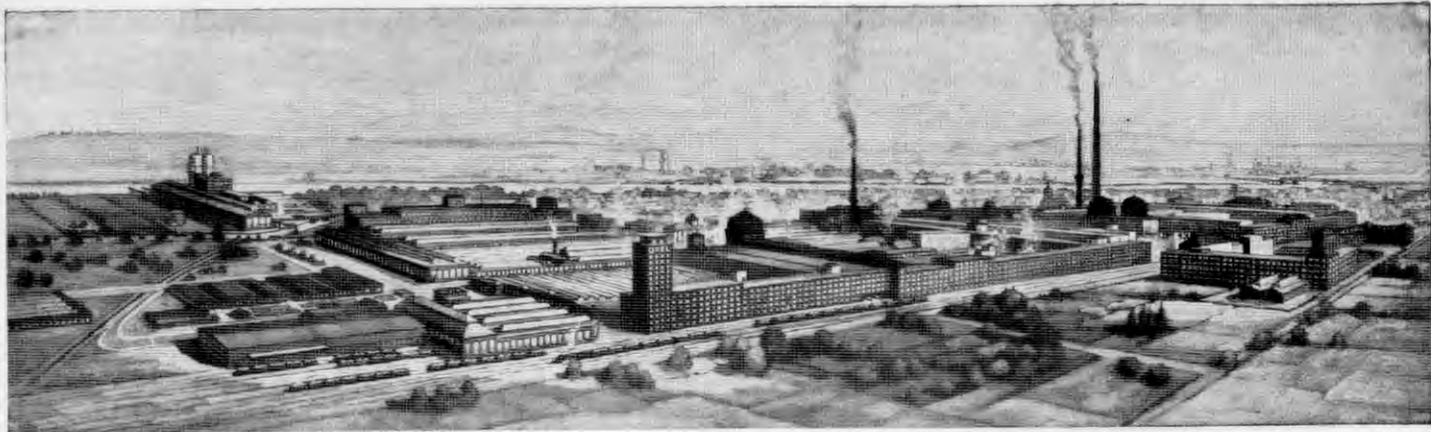
## Schützt Leben und Gesundheit

Die Unfallverhütungs-Woche vom 21.–27. Mai 1950 mahnt uns, bei den täglichen Arbeitsverrichtungen auf alle Gefahren zu achten. Besonders wer täglich die gleiche Tätigkeit verrichtet, denke daran, daß jede Zerstretheit die Ursache eines schweren Unfalles sein kann. In der Unfallverhütungswoche der Berufsgenossenschaften, die im gesamten Bundesgebiet durchgeführt wird, soll auch in unserem Werk der Sicherheitsgedanke besonders voranstellen. Prüfe jeder die Betriebseinrichtungen, an denen er tagaus, tagein betriebsblind vorübergeht, ob sie Unfallgefahren bergen; meldet sie Euren Vorgesetzten, wir wollen Abhilfe schaffen, bevor ein Unfall eingetreten ist. Wir sollen bei einer Unfallgefahr nicht sagen: „warum tut keiner etwas dagegen?“, sondern uns fragen: „was kann ich tun?“ und immer das Leitwort der Unfallverhütungswoche beachten: Schützt Leben und Gesundheit!

Auch 1950 sind wieder „Seifenkistrennen“ mit dem 1. Preis der Adam Opel Aktiengesellschaft für den Deutschlandstieger: Eine Freifahrt nach Amerika mit einem Angehörigen und Beteiligung an den U.S.A.-Seifenkistl-Endkämpfen in Akron. Sollten nicht auch die Jungen unserer Werksangehörigen einmal ihr Glück versuchen?

Wie allen Werksangehörigen schon bekannt sein wird, befinden sich Zweigniederlassungen der Adam Opel Aktiengesellschaft in Aachen, Berlin und Düsseldorf. Unsere Berliner Filiale eröffnete kürzlich neue repräsentative Ausstellungsräume, die zum Anziehungspunkt der automobilinteressierten Berliner geworden sind.





## Glückliches Gerauer Land

Wer Rüsselsheim ausspricht, weckt in jedem wirtschaftlich und sozial Interessierten die Assoziation „Opelwerke“. Das ist richtig und falsch. Es ist richtig insofern, als das große Werk mit seinen durchschnittlich 15 000 Arbeitern und Angestellten das gesamte Sozialgefüge der Stadt Rüsselsheim überschattet. Es ist falsch, weil Rüsselsheim nicht wie etwa Leuna oder Leverkusen, Wolfsburg oder Salzgitter eine Opelstadt ist, d. h. im wesentlichen nur Wohnplatz für Angestellte des Großbetriebes.

Opel war auch nicht der Anlaß, daß Rüsselsheim eine Großstadt wurde wie Essen durch Krupp. Zwar hat sich die Größe der Stadt weit über den Durchschnitt verstärkt: von 2600 Einwohnern 1883 über 4500 1905 auf 16 700 heute. Aber darüber hinaus ist Rüsselsheim auch nicht gewachsen. Wieso ist das gekommen? Das Gerauer Land, wie die geographische Bezeichnung im Volksmund heißt, ist alter historischer Boden. Die Opelwerke entstanden aus der Rührigkeit eines Schlossermeisters, ebenso wie die Kruppwerke. Die Geschichte des Werkes ist oft erzählt worden. Als im Jahre 1862 die Eisenbahnlinie Mainz-Bischofsheim-Frankfurt eröffnet wurde, wurde auch die Firma für Nähmaschinen gegründet. 1886 wurde die Fahrradproduktion aufgenommen. Diese war 1927 die größte der Welt. In den 90er Jahren erschien das erste Opelautomobil auf dem Markt, das dann die große Ausdehnung des Werkes möglich machte. 1917 beschäftigte das Werk etwas über 5000 Arbeiter. 1927 schon 12 000. Das Werk blieb auch bei seinem Wachsen zur Weltfirma am Ort seines Entstehens, in dem kleinen Flecken Rüsselsheim. Aber das war wohl das Entscheidende an dieser „Standortwahl“, daß dieser Ort im Rhein-Main-Gebiet lag, etwa inmitten des Städtedreiecks Frankfurt-Darmstadt-Mainz-Wiesbaden. Dieses Gebiet wurde mit der Eisenbahn sehr früh verkehrsmäßig gut aufgeschlossen und gab so nicht nur in den großen Städten den Anreiz zur Ansiedlung von Industrie.

Das Arbeitskraftpotential für diese aufstrebenden Industrien war in der einheimischen Bevölkerung dieses Raumes gegeben. Es waren nicht nur die nachgeborenen Bauernsöhne, die, wie im Osten, in die „Stadt“ ziehen mußten, um sich dort eine neue Existenz zu gründen – die Situation des Ruhrgebietes – sondern hier im rhein-mainischen Raum war der industrielle Arbeitsplatz eine willkommene Ergänzung für eine zu klein gewordene Landwirtschaft, die die Familie nicht mehr ernähren konnte. Diese Landwirtschaft wurde nicht aufgegeben, sondern in Zeiten starker industrieller Beanspruchung durch die Frau, heranwachsende Kinder und alte Leute weiter betrieben. Das gab im Leben dieser Arbeiterfamilien oft schwere Zeiten, besonders, wenn die Kinder noch klein waren; dafür dann aber auch um so bessere, wenn heranwachsende Kinder mitverdienen konnten. Die Realteilung, das heißt die Aufteilung des Grund und Bodens unter alle Erben, tat das ihrige dazu, um im Laufe von drei Generationen hier eine bodenverwurzelte Arbeiterschaft zu bilden.

Im Gegensatz zur allgemeinen Entwicklung des flachen Landes in den letzten hundert Jahren sind die Dörfer in diesem ganzen Dreieck zwischen Rhein und Main nicht geschrumpft, sondern haben die allgemeine Bevölkerungsentwicklung kräftig mitgemacht; allerdings unter einer sehr starken Verschiebung in der Berufszugehörigkeit der Haushaltungsvorstände. Während in Rüsselsheim im Jahre 1776 noch 68% der Bevölkerung allein von der Landwirtschaft lebte, waren es 1861 nur noch etwa 46%, 1905 5% und heute 2%. Trotzdem steht in Rüsselsheim eine Gemarkung von über 2000 ha in Kultur. Eine ähnliche Entwicklung, wenn auch nicht in dieser schroffen Weise, nahmen die umliegenden Ortschaften. Die günstige Verkehrslage bewirkte ferner, daß die Arbeiter auf dem Lande blieben. Rüsselsheim liegt in einem dichten Netz von Eisenbahnen unmittelbar bei dem großen Umschlagbahnhof Bischofsheim. Das ebene Gelände des Rheingrabens ließ das Fahrrad als Beförderungsmittel zur Arbeitsstätte von großer Bedeutung werden, und schließlich kam der Autobus dazu, um auch die letzten verkehrsfernen Orte an das Großwerk heranzubringen.

So hat das Opelwerk zwar keine größere Stadt geschaffen, aber was sehr viel mehr ist, es hat einen Raum wesentlich mitgestaltet, es hat geholfen, daß arme Dörfer mit Zwerglandwirtschaften zu wohlhabenden Arbeiterwohngegenden herangewachsen sind. Das Werk tat das seine, um den Eigenheimbau für seine Mitarbeiter zu fördern und auch so die Dezentralisation aufrechtzuerhalten.

Diese Daseinsform des Arbeiters bedeutet nicht allein Krisensicherheit, indem die kleine Eigenwirtschaft in Zeiten der Arbeitslosigkeit als ausschlaggebender Faktor zur öffentlichen Unterstützung dazukommt. Der Mann, der am Fließband steht, und in einem durchrationalisierten Betrieb tagaus tagein einen bestimmten Handgriff zu leisten hat, behält zu Hause einen eigenverantwortlichen Bereich. Er bleibt, wenn auch nicht im direkten Sinne des Wortes, Handwerker. Es ist kein Zweifel, daß dies sich auch auf die Leistung im industriellen Betrieb günstig auswirkt. Diese Entwicklung des Gerauer Landes hat es mit sich gebracht, daß der Kreis Groß-Gerau mit über 61 Millionen steuerpflichtigem Vermögen weitaus an der Spitze aller hessischen Landkreise steht. Umgerechnet auf den Kopf der Bevölkerung beträgt dieses Gesamtvermögen 555. – DM und wird nur von Wetzlar übertroffen. Daß Opel in diesem Wirtschaftgefüge eine überragende, aber keine Monopolstellung einnimmt, bewirkt auch, daß die Arbeitslosigkeit in diesem Raum verhältnismäßig gering ist. Bei 15 000 Beschäftigten in Rüsselsheim (Nebenstellenbezirk des Arbeitsamtes) wurden Anfang dieses Jahres nur 400 Arbeitslose festgestellt oder 2,4 auf 100 vorhandene Arbeitnehmer. Zur gleichen Zeit hatte Eschwege 28,7. So kann man sagen: Glückliches Land.

Professor Dr. Ludwig Neundörfer  
in der „Frankfurter Neuen Presse“