OPEL POST

11 NOVEMBER 1966
18. JAHRGANG

Gefährlicher Standpunkt

Kein Zweifel, viele Menschen werden heute sowohl im Beruf als auch in der Freizeit überfordert oder überfordern sich selbst. Der Wettbewerb zwingt zu immer höheren Produktions- und Verkaufsleistungen; die Anforderungen an die Qualität werden in große Höhen geschraubt; die täglich zu bewältigende Papierflut frißt vielfach Feierabend und Wochenende. In der Freizeit fordert das Fernsehen sein Recht; an Sonntagen werden die Nerven durch „Spritztouren" von 200 km und mehr strapaziert. Niemals zuvor war der Mensch so vielen nervlichen Belastungen ausgesetzt, wie heute. Eine Regeneration der in der Woche verbrauchten Nervenkraft ist weder am Wochenende möglich noch im Urlaub, den sich viele anstrengender gestalten als ihnen gut tut.

Kein Tag vergeht, an dem wir nicht in den Zeitungen von Forderungen auf höchster Ebene lesen: die Bundesregierung fordert, die Regierung der UdSSR fordert, die Regierung der USA fordert; die EWG-Kommission fordert, der NATO-Rat fordert; die Gewerkschaften fordern, die Arbeitgeber fordern. Die Bewältigung der Probleme unserer Zeit scheint sich im wesentlichen in Forderungen und Gegenforderungen zu erschöpfen. Und dennoch: Wie wenig wäre auf technischem aber auch auf wirtschaftlichem, sozialem oder politischem Gebiet bis heute erreicht worden, hätten nicht immer wieder Forderungen zum Denken, zur Weiterentwicklung, zur Lösung von Problemen angeregt. Der Wettlauf zum Mond ist in allen seinen Konsequenzen eine Herausforderung an die Naturwissenschaften. Die hier anfallenden Forschungsergebnisse werden möglicherweise unser ganzes Weltbild verändern. Oder: die technologischen, die wirtschaftlichen Forderungen des Wettbewerbskampfes erst sichern eine immer bessere Versorgung der Massengesellschaft mit qualitativ immer hochwertigeren Gütern.

Jeder von uns wird Tag für Tag an seinem Arbeitsplatz gefordert. Die Erfüllung der beruflichen Pflichten ist ein ständiger Appell an den Leistungswillen. Nur hat man mitunter den Eindruck, als sei man heute eher geneigt, von anderen etwas zu fordern, aber nicht mehr von sich selbst. Die Herausforderung der Nachkriegsjahre, am Nullpunkt beginnend wieder eine Zukunft aufzubauen, fehlt heute. „Es geht uns recht gut! Warum sollen wir uns also verrückt machen?" Ein Standpunkt, den leider viele teilen; seine Gefährlichkeit erkennen die wenigsten: Wer nichts mehr von sich fordert, tritt auf der Stelle. Er darf sich nicht wundern, wenn auch seine eigenen Forderungen nicht mehr honoriert werden.

Der Mensch ist aufgebrochen, das Weltall zu erobern. Die Entwicklung der Technik, der Fortschritt der Wissenschaften, weisen auf vielen Gebieten bereits in das 21. Jahrhundert. Wir aber möchten am liebsten zurück zur „guten alten Zeit". Wir wollen Ruhe haben – in jeder Beziehung. Unser Lebensstil ist trotz aller Technik, die uns umgibt, noch immer geprägt von den Vorstellungen der vergleichsweise geruhsamen ersten Hälfte unseres Jahrhunderts. So lange aber die geistig-psychische Anpassung des Menschen an die radikalen Umweltveränderungen unserer Tage nicht gelungen ist, werden wir uns überfordert – weil uneingestanden unsicher – fühlen. Hier ist wohl die Ursache aller Herzinfarkte, Kreislaufstörungen, Nervenkollapse zu suchen. Wir beneiden die Alten, die bereits außerhalb unseres hektischen Alltagsbetriebes stehen, um ihre Gesundheit, ihren Gleichmut. Erst unsere Kinder und Enkel werden durch das natürliche Hineinwachsen in neue Lebensbedingungen wieder jenes Selbstverständnis für ihre Umwelt besitzen, das uns zwangsläufig fehlt, fehlen muß. Wir leben vielleicht in der aufregendsten Zeit der Menschheitsgeschichte, aber wir haben den Nachteil, daß wir zwischen zwei Epochen leben.

Heiko Philipp

OPEL POST

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, Chr. Kühn

Redaktion Bochum:
W. Seidel

Redaktion Kaiserslautern:
F. Friczewski

Mitarbeiter dieses Heftes:
H. Philipp, K. H. Ihrig, P. Kura, R. Schneider, K. Tiefenbach, H. v. Dieken, G. Benz, E. Pennewiß, Hessischer Rundfunk, W. Ott, Dr. G. Wolff, J. Ch. Hepting

Aufnahmen:
R. Fuchs, K. Reichert, W. Gessmann, F. Gärtner, K. Krieger, Archiv, Anthony-Verlag, H. J. Ullmann, W. K. Müller, M. Ihrenberger, K. Sackstedt, K. Bethke, laenderpress, dpa, Dr. G. Wolff, Bavaria-Verlag, upi.

Grafische Mitarbeit:
O. Trabold, W. Siebeck, H. Deike, Globus, H. J. Bundfuß, K. H. Wedel, Datenabteilung

Druck:
Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft

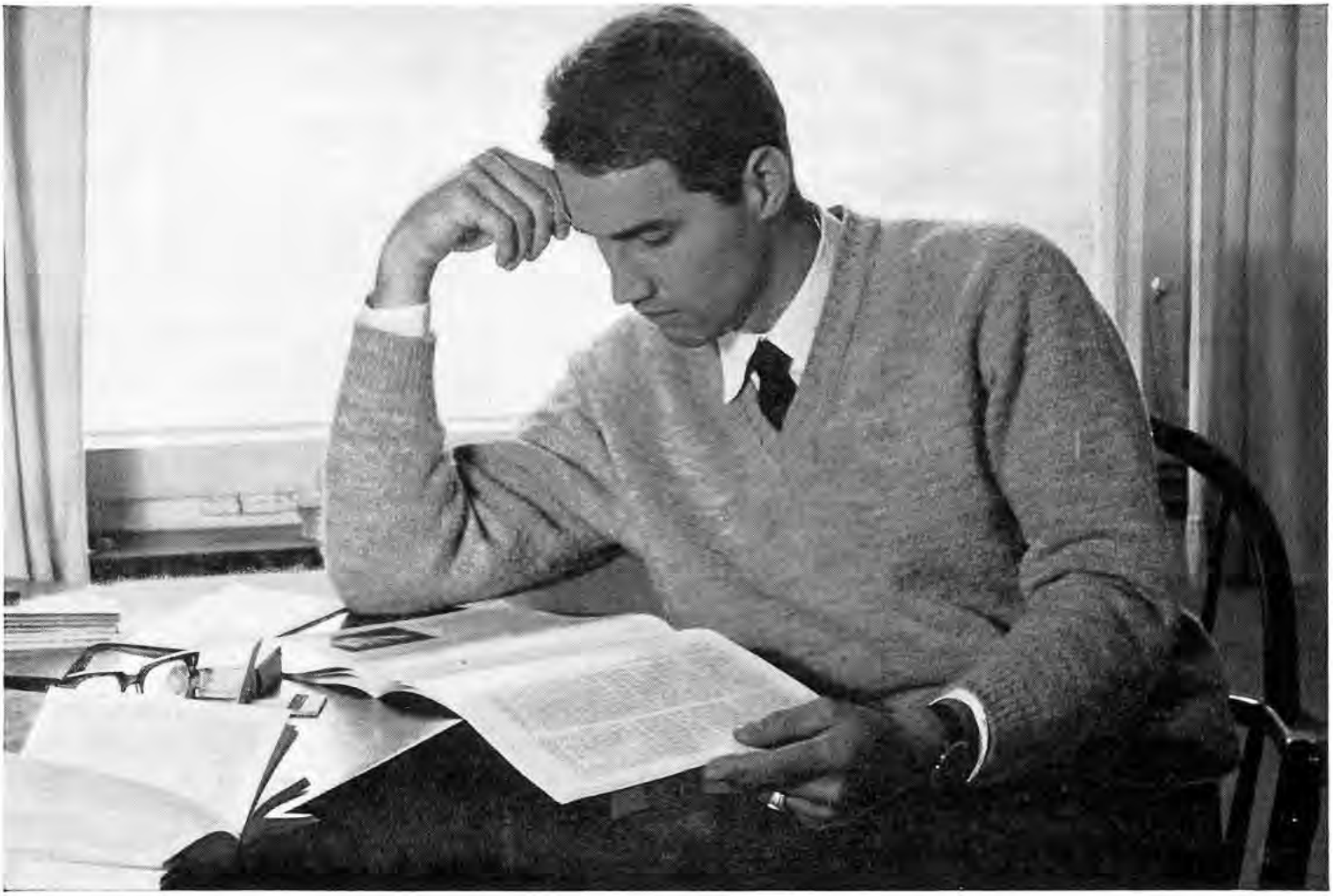
Nachdruck nur mit Quellenangabe

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

Unser Titelbild
Großbrand bei Opel? Nein! Unser Titelbild wurde während einer Übung der Werkfeuerwehr afgenommen. Einzelheiten über die Aufgaben der Werkfeuerwehr im Innern des Heftes, beginnend auf Seite 4.

Unser Rückseitenfoto
Das Bild auf der Rückseite zeigt junge Menschen, Mitglieder einer Laienkapelle, bei der Probe.



Viele unsichtbare Wände trennen uns

Ein junger Kollege bei der Lektüre einer Fachzeitschritt. Sie und das aufgeschlagene Buch sind die Quellen, aus denen er neues Wissen schöpft, das er für seine Arbeit braucht. Der wissenschaftliche Fortschritt kennt keinen Stillstand. Daher muß man sein Wissen stets ergänzen, wenn man auf dem laufenden bleiben will. Dieses Bemühen, im eigenen Fach auf der Höhe der Zeit zu sein, wird im allgemeinen von allen vernünftigen Mitarbeitern als notwendig anerkannt. Dennoch gibt es innerhalb der Betriebe auch Außenseiter, die darauf wenig verständnisvoll reagieren. Sie leben abgekapselt für sich, das Augenmerk nur auf ihren eigenen Arbeitsbereich gerichtet. Über andere Tätigkeiten innerhalb eines Unternehmens wissen sie meist wenig Bescheid. Oft empfinden sie denen gegenüber, die sie ausüben, Geringschätzung. Nur die eigene Leistung gilt, die der anderen wird als nebensächlich erachtet: „Was arbeitet der schon."

Gedankenloses Geplapper, das man oft zu hören bekommt. Manchmal erwächst dieses überhebliche „Inseldenken" auch aus Mißgunst. Man gönnt dem anderen nicht, daß er eine bessere Position einnimmt. Die Tatsache, daß der andere vielleicht eine gründlichere Ausbildung genossen hat oder durch seine natürlichen Anlagen überlegen ist, akzeptiert man nur ungern. Es fehlt manchen Menschen einfach die Fähigkeit, sich über die Arbeitsbedingungen und die Probleme anderer Berufe ein auch nur einigermaßen objektives Bild zu machen. Die anderen, so meinen sie, verdienen ihr Geld im Schlaf. Nur sie selbst schuften und leisten etwas. Törichtes Gerede, das einer guten Zusammenarbeit abträglich ist.

Auf der anderen Seite sehen manche Angehörigen der kaufmännischen und technischen Berufe mit einer gewissen Überheblichkeit auf die Männer im blauen Anzug herab, selbst auf Facharbeiter, die in gewisser Hinsicht doch auch „geistige Arbeiter" geworden sind, wenn man an die Automation und die modernen Produktionsmethoden denkt. Manche glauben, ihre verwaltende, planende oder dirigierende Funktion sei allein von ausschlaggebender Bedeutung für den Ablauf des Ganzen. Ihnen muß gesagt werden, daß die Betriebsleistung nur durch das ergänzende Zusammenwirken aller Berufsgruppen möglich ist. Es mag sein, daß der in der modernen Gesellschaft besonders rührige Konkurrenzgeist und die fortwährenden Umwälzungen oft unbewußt zu einer gewissen Überschätzung der eigenen Funktion herausfordern. Manchmal jedoch wird das Verhalten der Menschen auch von reinem Prestigedenken bestimmt. Gesellschaftliche Eitelkeit und Geltungsdrang haben zu allen Zeiten zu den besonders stark ausgeprägten menschlichen Schwächen gehört. Man sonnt sich gern im Glanz seines Titels, seines Ranges und seiner Stellung. Der alte Grundsatz „Mehr sein als scheinen!" hat viel von seiner sittlichen Anziehungskraft verloren.

Immer wieder also werden die Menschen durch unsichtbare Wände getrennt. Häufig hängt dies einfach von der Größe und vielgliedrigen Unübersichtlichkeit moderner Industriebetriebe ab. Jeder Bereich hat begrenzte Aufgaben. So schafft die Spezialisierung Distanz. Für den Blick in einen anderen Arbeitsbereich ist die Tür nur ganz selten und dann meist nur einen Spalt breit geöffnet. Und was man dann sieht, ist durch mangelnde Sachkenntnis getrübt. Organisation ist heute alles. So ist auch das sinnvolle Zusammenwirken aller Betriebsbereiche inzwischen organisatorisch hervorragend gelöst. Aber die Organisation eines großen Industriewerkes erscheint dem einzelnen nicht sehr erfahrenen, ständig an den eigenen Arbeitsplatz gebannten Mitarbeiter als eine anonyme, rätselvolle Welt. So gesehen öffnet sich der innerbetrieblichen Information ein weites Feld, denn das Bild vom Beruf und Wirken anderer Gruppen zu entschleiern, ist ein dringendes gesellschaftspolitisches Anliegen, durch dessen Erfüllung zwischenmenschlich viel Verständnis gefördert würde. Bei diesem Bemühen fällt gerade der Werkzeitschrift eine entscheidende Rolle zu. W.S.

1

ALARM FÜR

3

2

LÖSCHZUG 1

4

FEUERWEHR

Großbrand im Industriebetrieb. Ständig hören und lesen wir davon. Beispiele bis in die jüngste Zeit beweisen, welche Folgen ein Industriebrand haben kann: Menschenleben und schwere Brandverletzungen stehen an erster Stelle der Katastrophenbilanz. Auch Arbeitsplätze sind gefährdet, wenn Produktionseinrichtungen zerstört werden. Zum Glück wurde unser Werk seit dem Großbrand im August 1911, bei dem der größte Teil der Fabrikeinrichtungen ein Raub der Flammen wurde, von Katastrophen solchen Ausmaßes verschont, wenn man von den Brandnächten des letzten Krieges oder unbedeutenden Kleinbränden absieht.

Doch auch bei uns hätte es schon oft heißen können: „Großbrand bei Opel!" Fast täglich werden Entstehungsbrände gemeldet, einmal in diesem, einmal in jenem Werksbereich. Daß sie sich nicht ausbreiten, ist in den meisten Fällen das Verdienst unserer Werkfeuerwehr, die bei Feueralarm sofort ausrückt. Die Meldung über Notruf 2222 (alte Nummer 555) wird gleichzeitig auf Tonband aufgenommen, um später die Anrufzeit und andere Umstände feststellen zu können. Wenn der Feuermelder betätigt wird, leuchtet im Büro der Feuerwache auf einem großen Werksmodell am Standort des betätigten Feuermelders ein rotes Licht auf. Mit einer Klingelanlage wird dann sofort Alarm gegeben. In Sekundenschnelle ist die Feuerwehr einsatzbereit. Meist dauert es nur Minuten bis sie an Ort und Stelle ist. Die Größe und Organisation einer Werkfeuerwehr und die für sie geltenden Richtlinien sind übrigens im Hessischen Brandschutzgesetz verankert.

In diesem Zusammenhang sei erneut gesagt, daß die als solche bezeichneten „Feuerstraßen" unseres Werkes nicht als Abstellplätze für Wagen oder Material benutzt werden. Im Ernstfall kann das verheerende Folgen und Nachwirkungen für die Verantwortlichen haben. Auch die Hydranten und die Gebäudeeingänge dürfen nicht mit Wagen oder Materialpritschen zugestellt werden. Diese wichti-

AUFNAHMEN

1. **Feueralarm. G. Spielmann bei der Aufnahme eines Notrufes, der gleichzeitig auf Tonband registriert wird, um später noch genau feststellen zu können, wann und wo der Alarm ausgelöst wurde. Rechts der Leiter der Abteilung Brandschutz, Dipl.-Ing. W. Demeter.**
2. **Übung mit dem Tanklöschfahrzeug TLF 16, dessen Tank 2 500 Liter Wasser faßt. (Seite 5)**
3. **Übung mit dem Leichtschaumgenerator, der vor allem bei der Bekämpfung eines Brandes von Flüssigkeiten (Benzin, Farben, Lakke usw.) in schwer zugänglichen Räumen (Keller) benutzt wird. In einer Minute ist ein Raum von 200 cbm mit Schaum gefüllt und das Feuer erstickt. (Seite 4)**
4. **Keine Mondfahrer, sondern Opel-Feuerwehrmänner mit Gasschutzanzügen, die sie gegen Chlor-, Ammoniak- oder Säuredämpfe schützen. (Seite 5)**
5. **Der Wagen- und Gerätepark der Rüsselsheimer Werkfeuerwehr. Die neue vollhydraulische, automatische Drehleiter, von der diese Aufnahme gemacht wurde, hat eine Gesamthöhe von 30 m. (links)**

gen feuerpolizeilichen Bestimmungen gilt es mehr als bisher zu beachten.

Ohne Frage ist ein Feuerwehringenieur einer der universellsten Techniker unserer Zeit. Er muß mit Geigerzähler und Strahlungsdosimeter ebenso umzugehen wissen wie mit hochaggressiven Säuren und brennenden Chemikalien oder mit dem Ölschalter einer Hochspannungsleitung. In einer Azetylenfabrik kennt er sich ebenso gut aus wie in einem Gaswerk oder einer Gummiwarenfabrik, in unserem Falle natürlich auch in allen Bereichen der Automobilfabrikation. Längst sind die Zeiten vorbei, wo aufs Geratewohl Wasser in ein Feuer gespritzt wurde. Heute sind Rechenschieber, Wasserförderungstabelle sowie eine Skala von Speziallöschmitteln und Spezialgeräten Rüstzeug dafür, daß beim Brand im Industriebetrieb sofort gewußt wird, was zu tun ist und wie die einzelnen Feuerlöschmittel eingesetzt werden.

Orts- und Werkfeuerwehr arbeiten eng zusammen. Beim Industriebrand kommt selbstverständlich die Ortsfeuerwehr zu Hilfe, wie umgekehrt die Werkfeuerwehr immer dann zur Stelle ist, wenn außerhalb des Werkbereiches ihr Einsatz geboten erscheint. Der letzte große Brand in der Rüsselsheimer Umgebung war bei CALTEX in Raunheim. Dort brach nach einer Explosion bekanntlich ein Großbrand aus, der erst nach Tagen gelöscht werden konnte. Damals half unsere Feuerwehr mit allen abkömmlichen Fahrzeugen und Mannschaften. Es war mit das Verdienst unserer Männer, daß es damals nicht zu einer größeren Katastrophe kam.

Die Opel-Werkfeuerwehr ist nach modernsten Gesichtspunkten ausgerüstet und den besonderen Erfordernissen des Betriebes angepaßt. Für Interessenten ist aufgeführt, welche Ausrüstung zur Verfügung steht: 10 Fahrzeuge, darunter 2 Tanklöschfahrzeuge, 1 Löschfahrzeug, eine vollhydraulische automatische Drehleiter mit 30 m Steighöhe, verschiedene Sonderfahrzeuge, 4 tragbare Kraftspritzen und 15 Spezialanhänger, außerdem 4 Krankenwagen. Unsere Feuerwehrmänner werden auf Lehrgängen an der Landesfeuerwehrschule immer wieder mit den neuesten Erkenntnissen der Brandbekämpfung vertraut gemacht; außerdem werden regelmäßige Übungen im Werkbereich abgehalten.

Im Werk sorgen Sprinkleranlagen dafür, daß bei einem Anstieg von 50° über die normale Betriebstemperatur sofort Wasser aus Deckendüsen herabspritzt. Dann wird auch das Alarmsignal bei der Feuerwache automatisch ausgelöst. Im ganzen Werk sind darüber hinaus 600 Hydranten, 60 Kohlensäurelöschanlagen und 7 000 Handfeuerlöschgeräte verteilt. So ist alles Menschenmögliche getan, um im Ernstfall einen Brand sofort unter Kontrolle zu bringen und wirkungsvoll zu bekämpfen. Aber soweit sollte es gar nicht kommen. Wenn man von den wenigen Fällen höherer Gewalt absieht, sind Unachtsamkeit und Leichtsinn stets die Ursachen eines Brandes. Nicht umsonst wird deshalb immer wieder auf die Sicherheitsgebote (beispielsweise das Rauchverbot in bestimmten Abteilungen) hingewiesen. Aber Hinweise allein nützen nichts, sie müssen auch befolgt werden. Schon oft war eine leichtsinnig weggeworfene Zigarettenkippe Ursache einer Brandkatastrophe. CK

SIEG

Auf der Rückfahrt von der internationalen Drei-Städte-Rallye (München – Wien – Budapest) besuchten schwedische Rallye-Fahrer mit ihren Betreuern auch unser Rüsselsheimer Werk und zeigten sich stark beeindruckt von den modernen Produktionseinrichtungen und der Qualitätsarbeit, die hier geleistet wird.

Später wurde auf dem Parkplatz in der Nähe des Hauptportals ein Erinnerungsfoto gemacht. Auf ihm sehen wir vor seinem Opel Rekord L. B. Nasenius, der bei der Drei-Städte-Rallye den Gruppensieg und den 3. Platz im Gesamt-Klassement errang.

Mit diesem weiteren Punktegewinn wurde der Privatfahrer Europameister für Serien-Tourenwagen. Wie er uns sagte, erwies sich sein Rekord bei all diesen schweren Fahrten als zuverlässiges Fahrzeug. K. H. Ihrig von unserer Nachrichtenabteilung (ganz links) übermittelte die Glückwünsche des Hauses Opel.

Der überlegene Opel-Sieg bei der Tour d'Europe 1966, den unsere Mitarbeiter H. Beck und H. Heuser als Privatfahrer auf einem Kadett Coupé errangen, und dieser neue Erfolg des Schweden Nasenius auf seinem Rekord beweisen, was in unseren Wagen steckt.

Der Schwede L. B. Nasenius hat die Rallye-Europameisterschaft für Serien-Tourenwagen 1966 mit seinem Opel Rekord errungen

ENTSCHEIDUNGEN

Bei bestimmten Auffahrunfällen macht der Hintermann dem Vordermann häufig den Vorwurf, er habe versäumt, seine Halteabsicht durch Betätigen der rechten Blinkleuchte rechtzeitig anzuzeigen. Der Bundesgerichtshof hat entschieden, daß es beim Anhalten keine Verpflichtung gebe, den rechten Blinker zu betätigen. Die Blinkleuchten seien nämlich in erster Linie Fahrrichtungsanzeiger. Wer an den rechten Straßenrand heranfahre, ändere nicht seine Fahrtrichtung und sei daher auch nicht verpflichtet, Zeichen zu geben.

≡

Es gibt Fälle, in denen eine Straße trotz des Schildes „Für Autos gesperrt — für Anlieger frei" auch von anderen Personen befahren werden kann. Ein Fahrer war verurteilt worden, weil er eine solche Straße durchfahren hatte, um auf einer dort befindlichen Baustelle einen Baumeister zwecks geschäftlicher Besprechung aufzusuchen. Das Bayerische Oberste Landesgericht (1 St 643/63) sprach ihn jedoch frei und entschied, daß er berechtigt gewesen sei, die Straße zu befahren, um den Baumeister zu treffen.

≡

Der Sicherheitsabstand muß immer so groß bemessen sein, daß der Hintermann bei unerwartetem Bremsen des Vordermannes noch anhalten kann. Das Oberlandesgericht Düsseldorf (2 Ss 328/65) bestrafte einen Autofahrer, der auf der Landstraße hinter einem Personenwagen hergefahren und bei dessen plötzlichem Bremsen auf ihn aufgeprallt war. Der Vordermann hatte in einem entgegenkommenden Fahrer einen Bekannten entdeckt, den er sprechen wollte. Er trat daher scharf auf die Bremse. Der Hintermann konnte die Fahrbahn übersehen, hatte kein Hindernis entdeckt und daher geglaubt, er könne auf den Wagen des Vordermannes dicht aufschließen. Die Richter wiesen darauf hin, daß Gründe dafür, daß ein vorausfahrender Kraftfahrer seine Geschwindigkeit vermindere, in ihrer Vielfalt wenig überseh- und vorausschaubar seien. Es könnten plötzlich Hindernisse auftauchen oder Schäden an Fahrzeugen entstehen, die den Fahrer zu einem scharfen Bremsen veranlaßten. Alle diese Möglichkeiten müsse der Hintermann einkalkulieren und daher stets den erforderlichen Sicherheitsabstand einhalten.

Man ist als Autofahrer nicht berechtigt, ein auf die Fahrbahn in weißer Farbe gemaltes Sperrgitter zu überfahren. Diesen Gittern komme dieselbe Aufgabe zu wie den Schutz- oder Verkehrsinseln; sie sollen die Straße in zu befahrende und nicht zu befahrende Teile aufgliedern. Die Gitter seien von weißen, nicht unterbrochenen Linien begrenzt. Diese Linien seien Verbotszeichen im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Wer auf solche Gitter auffahre, müsse mit Geldstrafen bis zu 500 DM und mehr rechnen und könne in schweren Fällen sogar mit Haft bis zu sechs Wochen bestraft werden. Das stellte das Oberlandesgericht Zweibrücken in einem Strafverfahren klar (Ss 109/65).

≡

Ist es Pflicht eines Verkehrssünders, zum Verkehrsnachhilfeunterricht zu erscheinen, wenn er eine entsprechende polizeiliche Vorladung erhält? Darüber sind die Juristen sich nicht ganz einig. Das Oberlandesgericht Hamm erklärte, daß man dem Kraftfahrer wegen seines Fernbleibens vom Unterricht kein Haar krümmen dürfe. Anderer Ansicht dagegen ist das Oberlandesgericht Düsseldorf. Es erklärte (1 Ss 729/64), das Fernbleiben trotz Vorladung sei eine strafbare Handlung. Dem unentschuldigt ausgebliebenen Verkehrssünder dürfe eine Geldstrafe bis zu 500 DM oder gar eine Haftstrafe auferlegt werden.

≡

Unmittelbar nach Inkrafttreten der verschärften Strafen für Trunkenheitsdelikte am Steuer waren viele Kraftfahrer vorsichtiger geworden. Jetzt jedoch meldet die Polizei wieder eine Zunahme der Trunkenheitssünder. Das Bundesgesundheitsamt ist schon seit langem dagegen, daß man sich erst dann strafbar macht, wenn man mit mehr als 1,5 Promille einen Wagen benutzt. Die Ärzte sind der Ansicht, daß schon bei 1,2 Promille der Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit eingetreten sei. Gestützt auf drei Teilgutachten, fordert das Bundesgesundheitsamt eine entsprechende Herabsetzung der Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit. Das Oberlandesgericht Hamm schloß sich dieser Ansicht an (4 Ss 1389/65). Es will jeden einsperren lassen, der mit 1,2 Promille von der Polizei als Fahrer eines Wagens angetroffen wird. Das Oberlandesgericht Hamburg befand hingegen (2 b Ss 41/65), es müsse beim Grenzwert von 1,5 Promille bleiben, solange unsere jetzigen Gesetze Gültigkeit haben. Einigkeit besteht jedoch unter allen Juristen darüber, daß der Bundestag berechtigt wäre, jedem Fahrer durch eine Gesetzesreform Gefängnis anzudrohen, der sich mit mehr als 1,2 Promille an das Steuer seines Wagens setzt.

≡

Die unterschiedlichen Auffassungen und Urteile bei den zwei letzten Fällen zeigen erneut, daß man sich auf die Entscheidungen, die wir und auch andere Publikationen von Fall zu Fall veröffentlichen, nicht blindlings verlassen darf. Manches Urteil ist in zweiter Instanz entweder aufgehoben oder verschärft worden. Die veröffentlichten Entscheidungen können deshalb nur den Rahmen abstecken und andeuten, was möglicherweise passieren kann, wenn man in eine ähnliche Situation gerät. Am besten ist es, es gar nicht erst so weit kommen zu lassen! Aber das ist leichter gesagt als in der Praxis verwirklicht.

TAGEBUCH

Ich rede im Betrieb mit Freund Karl, als gerade einige Gastarbeiter vorüberkommen. „Die", sagt Karl, plötzlich das Gespräch wechselnd, „die haben uns gerade noch gefehlt. Zu Hause haben sie nichts zu reißen und zu beißen, und hierher kommen sie ins gelobte Land. Die nisten sich hier ein, als wollten sie für immer hierbleiben. Wir werden noch ein ganz buntes Gemisch. Und lichtscheue Elemente sind auch darunter. Man liest ja soviel über Messerstechereien und ähnliches Zeug. Wenn ich etwas zu sagen hätte..."

Doch da kommt ein dunkelhaariger Mann mit umgehängtem Werkzeugkasten um die Ecke. „Amigo", ruft Freund Karl und unterbricht seinen Redestrom, „du bist ja schon fertig!" „Ja, Karl, fertig sein", wird ihm in holprigem Deutsch geantwortet. „Der Kerl ist anstellig", sagt Karl, „ein Spanier zwar, aber nichts gegen ihn zu sagen. Wir mögen ihn alle gern in der Abteilung". Er verabschiedet sich, und wie ich den beiden nachblicke, sehe ich noch, daß er dem Spanier kameradschaftlich auf die Schulter klopft.

Ein zwiespältiger Mensch, denke ich. Erst schimpft er auf die Gastarbeiter und dann tut er so brüderlich mit diesem einen Mann. Aber das ist wohl typisch für viele Menschen. Nicht gegen den einzelnen haben sie etwas, aber gegen die Ausländer als Ganzes. Denn das Menschliche offenbart sich für viele nur in der Einzelbegegnung. Zu einer Gruppe kann man keine persönliche Beziehungen haben, oder doch nur dann, wenn es sich um einen kleinen überschaubaren Kreis handelt. Der Masse kann man nicht Auge in Auge gegenüberstehen. Sie hat kein Gesicht, keine Gestalt, ist etwas Unpersönliches. Da die Gastarbeiter zudem nun einmal von fremder Herkunft sind, so ist das Mißtrauen gegen sie leicht zu entflammen.

Aber so ist das wohl überall, wo Angehörige anderer Völker plötzlich in ein Volk eingeschleust werden, um unter ihm zu arbeiten und zu leben. Viele menschliche Probleme, Ressentiments und Mißstimmungen treten dann auf. Vor allem die fehlenden Sprachkenntnisse auf beiden Seiten stehen einer besseren Verständigung im Wege, ganz zu schweigen von der Verschiedenheit der Mentalität. So ist es halt einmal. Der einzelne Fremde wird akzeptiert, der Masse steht man skeptisch gegenüber. Freund Karl geht es so und vielen anderen auch.

≡

Obwohl ich fast täglich durch ein und dieselbe Tür ein- und ausgehe, kennt mich einer der Herren nicht, die da in Türnähe die Leute empfangen, nach ihrem Wohin fragen und in die richtigen Büros weisen. Denn als ich neulich an ihm vorüberging, fragte er mich, ob ich zu den neuen Leuten gehöre, die in das Zimmer soundso bestellt seien. Ich bin halt ein unbekannter Chronist ohne markante Züge, die im Gedächtnis haften bleiben. Spectator

WIR GEDENKEN †

Johann Werner, Rentner
geb. 20. 3. 1896 gest. 11. 9. 1966
August Weber, Rentner
geb. 19. 12. 1881 gest. 29. 9. 1966
Franz Rinkes, Rentner
geb. 3. 9. 1891 gest. 30. 9. 1966
Ernst Kunz, Rentner
geb. 17. 6. 1901 gest. 1. 10. 1966
Jakob Klein, Rentner
geb. 30. 3. 1903 gest. 2. 10. 1966
Josef Ohler, Rentner
geb. 10. 2. 1899 gest. 2. 10. 1966
Karl Knopp, Rentner
geb. 19. 8. 1883 geb. 4. 10. 1966
Theodor Kottler, Automatenbau
geb. 17. 3. 1903 gest. 4. 10. 1966
Ludwig Müllerwerth, Schweißm.-Bau
geb. 20. 12. 1909 gest. 4. 10. 1966
Fritz Pitthan, Ordnungsdienst
geb. 26. 10. 1903 gest. 4. 10. 1966
Georg Henrici, Rentner
geb. 10. 12. 1881 gest. 6. 10. 1966
Philipp Holzer, Prozeßabteilung
geb. 20. 5. 1910 gest. 6. 10. 1966
Georg Kreuder, Rentner
geb. 22. 6. 1894 gest. 8. 10. 1966
Adam Hebel, Rentner
geb. 12. 1. 1899 gest. 9. 10. 1966
Emil Kohlmann, Rentner
geb. 29. 7. 1892 gest. 10. 10. 1966
Willi Krichbaum, Rentner
geb. 18. 11. 1879 gest. 11. 10. 1966
Albert Mundt, Karosseriebau
geb. 28. 7. 1902 gest. 11. 10. 1966
Karl Maus, Rentner
geb. 2. 7. 1880 gest. 14. 10. 1966
Philipp Astheimer, Rentner
geb. 5. 2. 1899 gest. 14. 10. 1966
Wilhelm Müller, Rentner
geb. 5. 1. 1900 gest. 15. 10. 1966
Friedrich Neumann, Preßwerk K 67
geb. 22. 5. 1916 gest. 15. 10. 1966
Egon Zilch, Schlosserei M 55
geb. 23. 9. 1942 gest. 16. 10. 1966
Josef Bergmann, Mat. u. Prod.-Kontr.
geb. 26. 11. 1909 gest. 17. 10. 1966
Hartmann Braun, Rentner
geb. 18. 9. 1892 gest. 17. 10. 1966
Jakob Kissel, Preßwerk K 67
geb. 23. 4. 1907 gest. 17. 10. 1966
Philipp Lösch, Rentner
geb. 21. 5. 1883 gest. 17. 10. 1966
Katharina Heetkamp, Rentnerin
geb. 30. 5. 1892 gest. 20. 10. 1966
Friedrich Heuer, Rentner
geb. 10. 11. 1886 gest. 21. 10. 1966
Martin Dienst, Rentner
geb. 1. 4. 1900 gest. 23. 10. 1966
Jakob Schlappert, Rentner
geb. 1. 12. 1909 gest. 25. 10. 1966
Franz Schmitt, Rentner
geb. 30. 5. 1891 gest. 26. 10. 1966
Daniel Heupt, Rentner
geb. 12. 1. 1887 gest. 27. 10. 1966
Johannes Gerbig, Rentner
geb. 16. 4. 1892 gest. 31. 10. 1966

Organisationsänderung

G. Winstrom

A. A. Cunningham

F. Beickler

Mit Wirkung vom 1. November 1966 ist folgende Organisationsänderung in Kraft getreten: Gunard Winstrom, bisher Werksleiter, ist zum Gesamt-Werksleiter und A.A. Cunningham, bisher Leiter des Werkes Bochum, zum stellvertretenden Gesamt-Werksleiter ernannt worden. – F. Beickler wurde Nachfolger von A. A. Cunningham.

H. Mersheimer

E. J. Premo

E. L. Fleming

Hans Mersheimer, ordentliches Mitglied des Vorstandes und seither Chefingenieur, wurde zum Technischen Direktor und Beauftragten des Generaldirektors L. Ralph Mason für technische Fragen ernannt. Chefingenieur wurde E.J. Premo, seither Chefingenieur von Chevrolet. Zum stellvertretenden Chefingenieur für Konstruktion und Entwicklung wurde E. Fleming, seither bei Buick tätig, ernannt.

Sternfahrt

Zum zweiten Male fand jetzt die AvD-Fahrlehrer-Sternfahrt nach Frankfurt/Main-Höchst statt. Ziel: die Jahrhunderthalle. Über 800 Fahrlehrer und Begleitpersonen aus der ganzen Bundesrepublik beteiligten sich daran. Ein reichhaltiges Programm, zu dessen musikalischer Umrahmung auch unser Werksorchester unter der Leitung von Georg Mischlich beitrug, wartete auf die Teilnehmer. Unter anderem besuchten sie unser neues Prüffeld in Dudenhofen. Den ersten Preis der Tombola – ein fahrschulmäßig ausgerüsteter Rekord – gewann der junge Fahrlehrer Norbert Gerke, der über den unverhofften Gewinn vor allem deshalb sehr glücklich war, da er erst kürzlich in Wuppertal eine Fahrschule eröffnet hatte.

Unser Bild zeigt die Übergabe des Wagens durch K. Schäffer, Leiter der Handelspolitischen Abteilung (rechts), an Herrn und Frau Gerke. W.M.

ELECTROVAIR II

General Motors entwickelt Elektroauto

Mit dem „Electrovair II" gibt General Motors ein Zwischenergebnis seiner Arbeiten für den Einsatz des elektrischen Antriebs bei Personenwagen bekannt. Karosserie und Fahrwerk dieses Versuchswagens stammen vom Chevrolet-Corvair. Anstelle des Sechszylinder-Heckmotors ist ein Wechselstrom-Induktionsmotor eingebaut, der etwa 100 PS leistet und Drehzahlen bis zu 13000 U/min erreicht. Das Gewicht des Motors liegt so günstig, daß nur 590 Gramm auf 1 PS entfallen. Als Stromquelle dienen Silberzink-Batterien — untergebracht im herkömmlichen Motor- und Kofferraum —, die den Vorteil höchster Speicherkapazität pro Gewichtseinheit und ausgezeichneter Spitzenleistung bringen. Der von den Batterien abgegebene Strom wird von einem Wechselrichter, für dessen Steuerschaltung 18 gesteuerte Silizium-Gleichrichter verwandt werden, in Wechselstrom umgewandelt. Der sehr kompakt gebaute Elektro-Motor und dessen Steuerteile liegen in einem Ölkreislauf mit Kühler. Die hohen Drehzahlen des Motors werden durch ein speziell entwickeltes Getriebe für den Antrieb des Wagens reduziert. Logische Kontrolleinheiten übertragen die Betätigung des Betriebsschalters, Gangwählers oder Gaspedals in die richtigen Signale für den Lauf des Elektro-Motors.

Der Electrovair II erreicht praktisch die Leistung des Corvair mit Ottomotor. Er beschleunigt auf 96 km/st in nur 16 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 130 km/st. Während jedoch der Corvair mit einer Tankfüllung eine Reichweite von 400—480 km hat, müssen die Batterien des Eletrovair II nach einer Fahrstrecke von etwa 65—130 km je nach Verkehrsverhältnissen und Zuladung wieder aufgeladen werden. Die sehr kostspieligen Batterien müssen nach ungefähr 100 Aufladungen ersetzt werden. Die schwergewichtige elektrische Ausrüstung des Electrovair II bringt das Fahrzeuggewicht auf 1542 kg, das sind 362 kg mehr als beim Corvair.

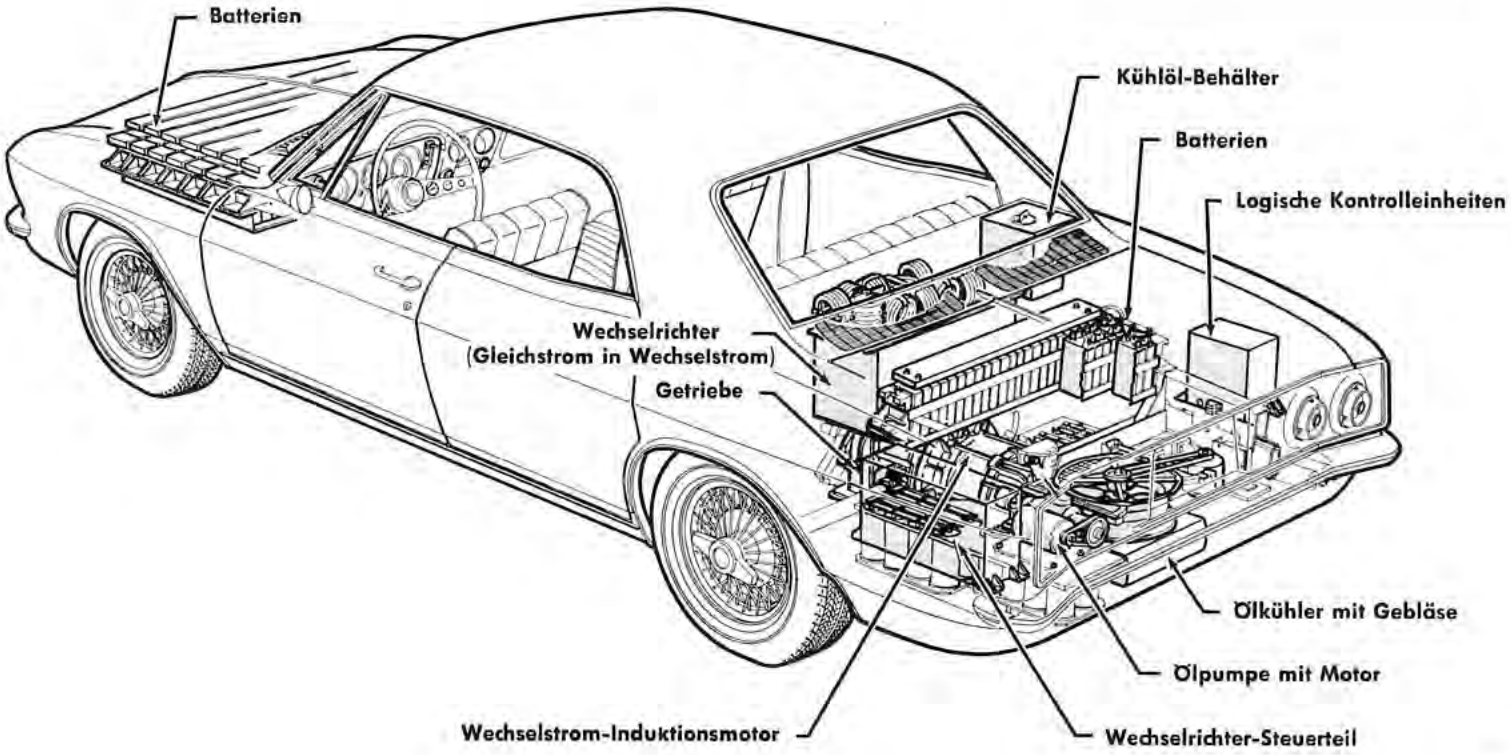
General Motors erprobt gegenwärtig ein weiteres Fahrzeug mit Electroantrieb, den Electrovan-Lastwagen, dessen Antriebs-Motor und Steuerelemente in etwa dem Electrovair-Triebwerk gleichen. Den Strombedarf deckt jedoch eine Lithium-Chlor-Brennstoffzelle. General Motors bemüht sich, die Entwicklung des Elektroantriebs mit den evidenten Vorzügen wie Abgasfreiheit, Fahrelastizität und leiser Lauf voranzutreiben, jedoch sind noch viele Probleme in Bezug auf die Komplexität, die Größe, das Gewicht, die Wirtschaftlichkeit und die Betriebssicherheit zu lösen. H.

Arbeitsruhe in der Produktion?

Bei Redaktionsschluß der letzten Druckform dieser Ausgabe der Werkzeitschrift in der vergangenen Woche lag noch nicht endgültig fest, ob in den Produktionsabteilungen unseres Rüsselsheimer Werkes Ende Dezember gearbeitet wird oder nicht.

Zu dem in dieser Jahreszeit saisonbedingten Auftragsrückgang kam in den letzten Tagen eine spürbare Zurückhaltung der Kaufinteressenten, die — so wird vermutet — zunächst einmal abwarten wollen, wie die in der Öffentlichkeit diskutierten, das Automobil betreffenden fiskalischen und sonstigen Maßnahmen in letzter Konsequenz aussehen werden.

Das Werk hat mit Wissen des Betriebsrates vorsorglich mit der zuständigen Arbeitsbehörde Verbindung aufgenommen. Die Belegschaft wird in der nächsten Zeit durch Werksanschlag endgültig darüber unterrichtet, ob sich die Situation geändert hat oder ob es zwischen dem 23. 12. 1966 und dem 2. 1. 1967 zur Arbeitsruhe in den Produktionsabteilungen kommen wird.



DER MILLIONSTE

Am 10. Oktober 1962 wurde unser Bochumer Werk feierlich eröffnet. Nach neun Monaten waren bereits 100 000 Fahrzeuge vom Band gelaufen. Im Januar 1965 verließ der 500 000. Kadett die Montagehalle und vier Jahre nach der Werkseröffnung – fast auf den Tag genau – konnte am 11. Oktober 1966 das stolze Produktionsjubiläum des „Millionsten Kadett" gefeiert werden. Dem „Stapellauf" des millionsten Wagens aus der Bochumer Produktion, ein Kadett Coupé, das nach Amerika exportiert wurde, ging ein Empfang voraus, an dem Fachjournalisten, Vertreter der Stadt und des Landes, von Kammern, Verbänden und Gewerkschaften sowie zahlreiche Ehrengäste teilnahmen. Generaldirektor L. R. Mason begrüßte im Empfangsraum D 1 die Gäste, als prominentesten Gast den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Dipl.-Ing. G. Kienbaum. Aus den dann folgenden Referaten veröffentlichen wir einige Auszüge.

A. A. Cunningham sagte: „Das Ereignis, das wir heute feiern, ist nicht nur für das Werk Bochum der Adam Opel AG, sondern auch für den hiesigen Raum ein Meilenstein. Viele von Ihnen haben vor vier Jahren – fast auf den Tag genau – an der Einweihungsfeier des Werkes, der ersten seiner Art im Ruhrgebiet, teilgenommen. Heute produzieren wir pro Arbeitstag bereits 1 450 Wagen in zwei Schichten, und zwar sieben Modelle in zahlreichen Sonderausführungen. Unsere Opelfamilie hier in Bochum zählt 16 500 Werksangehörige; zusammen mit ihren Familienangehörigen erreicht sie die stattliche Zahl von ungefähr 50 000 Personen, die alle mit dem jungen, aber kräftigen Neuling im Ruhrgebiet verbunden sind. 50 Prozent unserer Produktion geht nach wie vor in 120 Länder der Erde einschließlich der Vereinigten Staaten von Amerika. Hinzu kommt, daß mit einem weiteren Anstieg des Exports von ungefähr 100 000 Kadett-Fahrzeugen gerechnet werden kann, wenn das neue Montagewerk in Antwerpen fertiggestellt ist. . . ."

Danach geb F. Beickler zunächst einen kurzen Überblick über die Geschichte des Werkes Bochum und sagte unter anderem weiter: „Zurückschauend können wir mit Befriedigung feststellen, daß die technische Konzeption dieses Werkes und der Geist, der Fleiß und das Qualitätsbewußtsein der hier arbeitenden Menschen vom Produktionsbeginn im Herbst 1962 an die entscheidenden Voraussetzungen für die rasch ansteigenden Produktionsziffern waren. Es ist kein Geheimnis mehr, daß sich unser Kadett nicht nur gegen eine leistungsfähige internationale Konkurrenz durchgesetzt hat, sondern sich darüber hinaus einer kontinuierlich steigenden Nachfrage erfreut. Hierzu hat nicht zuletzt der im Herbst vergangenen Jahres vollzogene Modellwechsel in entscheidendem Maße beigetragen. Der neue Kadett ist – insbesondere

dank der vom Vorgänger übernommenen Grundkonzeption — als wirtschaftliches, leistungsfähiges, dem Straßenverkehr der Gegenwart angepaßtes Fahrzeug nach wie vor der große Gewinner seiner Klasse im in- und ausländischen Automobilgeschäft. Während 1963 noch jeder 13. im Inland zugelassene Personenwagen ein Kadett war, war es in den ersten sieben Monaten des Jahres 1966 bereits jeder 9,7. Eine vergleichbar erfolgreiche Entwicklung ist auch im Exportgeschäft zu verzeichnen. Über alles gesehen wird der Erfolg des Kadett unterstrichen durch die Tatsache, daß für die Herstellung der zweiten halben Million genau sechs Monate weniger als für die ersten 500 000 benötigt wurden. Die Adam Opel AG hat in den Bochumer Werken bisher über 1,3 Milliarden DM investiert. In dieser Summe eingeschlossen sind das neue Zentralersatzteilelager, die Erweiterung des Preßwerkes mit der Erhöhung der Zahl der Pressenstraßen um 40 Prozent von 20 auf 28 Pressenstraßen. Die Zahl der Transferstraßen und Einzelmaschinen wurde um 29 Prozent von 1 393 auf 1 796 erhöht. Die Bedeutung der vorgenommenen Kapazitätsausweitung wird vor allem auch durch Tausende neu geschaffener Arbeitsplätze wirkungsvoll unterstrichen. Von den hier Beschäftigten waren mehr als 20 Prozent ehemals im Bergbau tätig. . ."

Betriebsratsvorsitzender H. Gantenberg führte in seiner Ansprache aus, daß das Produktionsjubiläum auch für den Betriebsrat von sehr großer Bedeutung sei. Es habe sich gezeigt, daß die hohen Investitionen, die die Firma riskiert habe, sich bezahlt gemacht haben. Er sprach die Hoffnung aus, daß noch viele weitere Millionen Kadett gebaut werden und damit die Sicherheit der Arbeitsplätze gewährleistet sei. „Wir wünschen als Betriebsrat der Firma weiterhin gute Produktionserfolge und zum Wohle der Mitarbeiter weiterhin für die Zukunft eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat und Geschäftsleitung."

Oberbürgermeister F. Heinemann überbrachte die Glückwünsche der Stadt Bochum. Er sprach zunächst davon, daß die Ansiedlung der Adam Opel AG für die Stadt Bochum in der Bergbaukrise wirklich der rettende Anker gewesen sei. Viele ehemalige Bergleute hätten im Werk einen neuen guten Arbeitsplatz gefunden. „Darum darf ich der Hoffnung Ausdruck geben, daß der Verkaufserfolg des Kadett weiterhin anhalten möge, zum Nutzen des Unternehmens, zum Nutzen der Gesamtwirtschaft und nicht zuletzt zum Nutzen Bochums. Nunmehr fahren mehr als eine halbe Million Bochumer Opel-Wagen auf den Straßen des In- und Auslandes. Neben dem Qualitätsbegriff Opel tragen sie auch den Namen Bochums in alle Welt. Darauf können Sie, meine Damen und Herren von Opel, und auch wir von der Stadt, mit Recht stolz sein."

Minister G. Kienbaum ergriff als letzter das Wort und stellte fest, das heutige Jubiläum beweise, daß die Ansiedlung des Opel-Werkes im Ruhrgebiet richtig gewesen sei und daß er sich mit allen Angehörigen des Werkes über die stolze Rekordzeit freue. Untersuchungen hätten ergeben, daß der Vorstoß des Fahrzeugbaus in das Ruhrgebiet sich außerordentlich günstig ausgewirkt habe. Er sagte dann unter anderem wörtlich: „Die Gründung dieses Werkes hat für Bochum einen Umschwung herbeigeführt. Die Stadt ist seit Anlaufen der Produktion unter den Spitzenreitern des wirtschaftlichen Wachstums zu finden. . . Der Schritt eines so großen Industriegebietes in die Weiterverarbeitung und in die moderne Technologie stellt immense unternehmerische Aufgaben. Jeder, der daran mitwirkt, ist willkommen. Ich erkläre auch hier ausdrücklich: Ein Zustrom von Ideen, Initiative und Kapital aus dem Ausland wird begrüßt. Hinter den Befürchtungen wegen einer Überfremdung der deutschen Wirtschaft verbirgt sich eine gehörige Portion Besitzstanddenken. Wer gegen ausländische Unternehmen opponiert, sollte sich außerdem darüber im klaren sein, daß wir weit weniger Hilfe — es handelt sich effektiv um Hilfe — aus dem Ausland brauchten, wenn wir weniger schützen und subventionieren würden und wenn unsere Schutz- und Subventionsmentalität weniger ausgeprägt wäre. . . Und auch vom Standpunkt der Konkurrenz, die durch zahlreiche und finanziell gut ausgestattete Organisationen so leicht ihres eigentlichen, unbarmherzigen Charakters entkleidet wird und die überdies in Zeiten der Hochkonjunktur fast zum Erliegen kommt,

Fortsetzung auf Seite 14

AUFNAHMEN

Der millionste Kadett hat das Bochumer Endmontageband verlassen. Der Minister für Wirtschaft, Mittlestand und Verkehr des Landes, G. Kienbaum, beglückwünscht Generaldirektor L. R. Mason. Neben dem Minister der Oberbürgermeister der Stadt Bochum, F. Heinemann, und A. A. Cunninghaum. Zwischen beiden Betriebsratsvorsitzender H. Gantenberg und rechts dahinter W. Pihan.

Pressefotografen und Kameramänner des Fernsehens und der Wochenschauen halten den „Stapellauf" des millionsten Kadett im Bild und auf dem Film fest.

TAG DER OFFENEN TÜR

OPEL lud ein und 30000 Besucher folgten der Einladung

Um die freundlichen Beziehungen mit der Bevölkerung noch enger zu knüpfen, hatte sich die Geschäftsleitung zu einem „Tag der offenen Tür" entschlossen. Wieviele werden kommen? Das war die Frage. Vorsichtige Schätzungen näherten sich der Zahl 10000. Mit dieser Erwartung ging man an die Vorbereitungen. Es waren Werksführungen, Filmvorführungen, eine Ausstellung historischer Opel-Modelle und eine des gesamten Produktionsprogramms sowie Feuerwehrübungen vorgesehen. Zur Stärkung sollte jeder Besucher einen kleinen Imbiß erhalten und das Werksorchester Rüsselsheim den musikalischen Rahmen ziehen. Ein umfangreiches Programm. Mit Plakaten an den Litfaßsäulen, Anzeigen in den Zeitungen, Anschlägen im Werk und in Einladungsschreiben an die Werksangehörigen hatte man auf diesen Tag aufmerksam gemacht.

Schon lange vor 8 Uhr versammelten sich am 8. Oktober, einem strahlenden Samstagmorgen, bereits Tausende vor den Portalen in Bochum-Laer. Und dann riß der Strom der Besucher nicht ab. Autoschlangen auf den Zubringerstraßen, überfüllte Straßenbahnen, überfüllte Sonderbusse. Die Polizei hatte alle verfügbaren Kräfte eingesetzt, um diesen Ansturm zu bewältigen. Um 10 Uhr hatte bereits der 10000. Besucher das Portal passiert. Alle Schätzungen kamen ins Wanken. Neue Dispositionen mußten getroffen werden. Wer hätte auch einen solchen Ansturm erwartet? Die Kindergärtnerinnen, die zur Behütung der Kleinen eingesetzt waren, hatten alle Hände voll zu tun. Hunderte von Kindern wurden im Laufe dieser Stunden von ihnen beaufsichtigt. Nach 10 Uhr wurde der Andrang immer größer. Eine endlose Besucherschlange zog sich durch die Werkshallen; die Filmvorführungen waren überfüllt; und an allen interessanten Punkten drängten sich die Menschen. Nach der Werksbesichtigung bestaunten sie die Vorführungen der Werkfeuerwehr, bewunderten die alten und neuen Opel-Wagen, stärkten und erfrischten sich mit Würstchen und Getränken und lauschten den Klängen des Rüsselsheimer Werksorchesters, das anläßlich dieses großen Tages nach Bochum gekommen war.

Als mittags die Tore geschlossen wurden, hatten 30000 Besucher die Portale passiert. Werkswache, Werksführer und alle Verantwortlichen atmeten auf. Es war geschafft. Nach besten Kräften hatte man versucht, die Besucher zufriedenzustellen. Opel sollte diesen Tag wiederholen, hieß es in den begeisterten Pressekommentaren. Wir teilen diese Meinung, denn es hat sich gezeigt, daß nicht nur an unserem Kadett, sondern auch an dessen Fertigungsstätte außerordentlich großes Interesse besteht. Die Kunde der 30000 von dem in der modernsten Automobilproduktionsstätte Europas Gesehenen wird bestimmt Früchte tragen und den guten Ruf des Hauses Opel im Ruhrgebiet noch mehr festigen. H.v.D.

DER MILLIONSTE Fortsetzung von Seite 13

dieser Konkurrenz sind frische Impulse aus dem Ausland durchaus förderlich. Nationale Grenzen sind wirtschaftlich gesehen eine Kostenquelle, deshalb begrüße ich alle Bestrebungen zu einer verstärkten internationalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit. Sie dient dem Ziel allen Produzierens und Wirtschaftens: dem Nutzen des Verbrauchers."

Dann war es soweit: Die ganze Festversammlung, dazu Rundfunk und Fernsehen, hatten sich an der Ablaufstelle der Abteilung Fertigmontage im Bau D 5 eingefunden. Scheinwerfer flammten auf, und plötzlich tauchte der millionste Kadett, blumengeschmückt und mit einer Aufschrift an der Windschutzscheibe in der Reihe der ablaufenden Wagen auf. Das Band wurde einen Augenblick gestoppt. Blitzlichter der Fotografen, surrende Kameras, kräftiges Händeschütteln allerseits. Dann bestieg Minister G. Kienbaum das rote Kadett Coupé, neben ihm Bochums Oberbürgermeister F. Heinemann, und fuhr den millionsten Kadett unter dem Beifall der Ehrengäste und zahlreichen Werksangehörigen vom Endmontageband. H.v.D.

Ein Kadett für eine Deutsche Mark

So etwas gibt es nicht alle Tage! Die Frau unseres Werksangehörigen F. Stirnberg, Werkzeugabteilung, hatte das große Glück, bei einer DRK-Tombola in der Bochumer Innenstadt, die zugunsten eines Altersheimbaues veranstaltet wurde, einen Opel Kadett zu gewinnen. Ermuntert durch einen kleinen Gewinn ihres Mannes von 10 DM hatte Frau Stirnberg noch einmal eine Deutsche Mark riskiert. Sie zog das Los Nr. 13, auf das der Hauptgewinn fiel. Unser Bild zeigt den DRK-Kreisgeschäftsführer Dr. Eichholz bei der Überreichung des Wagenschlüssels an das Ehepaar Stirnberg. Herzlichen Glückwunsch!

Opel größter Betrieb Bochums

Durch die ständig steigenden Belegschaftsziffern ist unser Werk inzwischen das größte Industrieunternehmen Bochums geworden. Am 31. 10. 1966 waren 14 309 Lohnempfänger und 2 426 Gehaltsempfänger im Opel-Werk Bochum beschäftigt. Etwa 20 Prozent unserer Mitarbeiter haben früher im Bergbau gearbeitet. 8 Prozent der Belegschaft sind Gastarbeiter. 263 Lehrlinge und Anlernlinge befinden sich zur Zeit in Ausbildung.

Wichtiges kurz

Im letzten Monat haben wieder 63 Werksangehörige ihren Grundwehrdienst bei der Bundeswehr angetreten. Diese Mitarbeiter haben inzwsichen als ersten Gruß die OPEL POST erhalten.

Der Präsident von General Motors, J.M. Roche, und der GM-Vizepräsident E.C. Daum haben Ende Oktober das Werk Bochum besucht. In Begleitung von Generaldirektor L.R. Mason und F. Beickler wurden Werk I, Werk II und das neue Zentralersatzteilelager besichtigt.

Der 8. Werkzeugmacher-Umschulungslehrgang der Abteilung Berufserziehung ging im Oktober zu Ende. An dem Lehrgang hatten 18 Werksangehörige teilgenommen.

In den letzten Wochen haben im Werk I und im Werk II Betriebsjugendversammlungen stattgefunden, in deren Verlauf G. Hoffmann vom Jugendamt der Stadt Bochum über das Thema „Jugend in der Öffentlichkeit" gesprochen hat.

Der Nordabschnitt der neuen Bundesstraße 51 (Recklinghausen — Stadtgrenze Bochum) wird Anfang Dezember 1966 für den Verkehr freigegeben. Damit erhält Bochum einen besseren Anschluß an die Autobahn Düsseldorf — Hannover. Auch für unsere Werksangehörigen, die aus den Räumen Marl, Recklinghausen, Herten und Herne kommen, stellt diese neue Straße eine beträchtliche Verkürzung des Weges zum Arbeitsplatz dar.

Richtfest für 104 Wohnungen

Am 21. Oktober 1966 konnte für das Wohnungsbauvorhaben an der Ümminger Straße in Bochum-Langendreer das Richtfest gefeiert werden. Die GEMEINNÜTZIGE OPEL-WOHNBAU GMBH errichtet hier 104 Wohnungseinheiten. 24 Wohnungen aus diesem Projekt sind bereits bezogen. 36 Familien

werden in den nächsten Tagen einziehen, und 44 Wohnungen sollen im Februar 1967 bezugsfertig sein. Im September vorigen Jahres war mit den Bauten begonnen worden. Später sollen zwischen den Wohnblocks noch Kinderspielplätze errichtet werden. Unser Bild zeigt einen Teil der errichteten Wohnblocks.

Kein Nachschlag- sondern Vorschlagwesen

Wie wir leider immer wieder feststellen, werden nicht selten — zum Nachteil für den Einsender — brauchbare Verbesserungsvorschläge zu spät eingereicht. So kann zum Beispiel ein Vorschlag, dessen Idee bereits mehrere Monate im Einsatz war, ehe er eingereicht wurde, nicht anerkannt werden, weil dann nicht mehr zweifelsfrei zu klären ist, auf wessen Veranlassung die Verbesserung eingeführt wurde. Ferner können häufig nach so langer Zeit die eingetretenen Ersparnisse nicht mehr genau ermittelt werden. Schließlich besteht die Gefahr, daß ein anderer Werksangehöriger inzwischen auf denselben Gedanken kommt und sich durch sofortiges Einreichen des Vorschlages die Priorität sichert. Grundsätzlich sollte daher ein Verbesserungsvorschlag eingereicht werden, bevor er zur Durchführung kommt. Ausnahmsweise kann ein Vorschlag auch nachträglich eingereicht werden, jedoch nicht später als 2 Monate nach dem Einsatztermin. Wir richten daher an unsere Einsender die dringende Bitte: Reichen Sie Ihre Ideen unverzüglich ein, damit Ihnen Enttäuschungen erspart bleiben.

N.

WIR GEDENKEN †

Heinz Weiland, Inspektion
geb. 22. 10. 1913 gest. 17. 10. 1966

Werner Stamm, Inspektion
geb. 16. 11. 1941 gest. 21. 10. 1966

Zitat

„Angesichts der Tatenlosigkeit, die plötzlich in eine hektische Aktivität umgeschlagen ist, besteht zweifellos die Gefahr, daß die Regierung, hypnotisiert wie ein Kaninchen von der Schlange, nur noch auf die wirtschaftliche Stabilität starrt und die beiden anderen großen Ziele einer ausgewogenen Wirtschaftspolitik, nämlich ein gesundes Wachstum und die Vollbeschäftigung völlig außer acht läßt.

W. Müller-Haeseler in DIE ZEIT

Pendelverkehr zwischen Werk I und II

Der Personen-Pendelverkehr zwischen Werk I in Bochum-Laer und unserem Werk II in Bochum-Langendreer wird mit Werkbussen abgewickelt. Etwa 300 km muß der im Einsatz befindliche Bus täglich fahren. Zehnmal am Tag verkehrt er zwischen beiden Werken. Am Steuer Mitarbeiter R. Perlick.

Ende des Bochum-Teils

Das „Wunder"

Mit einem Seufzer der Erleichterung läßt sich Herr Bold in den Sessel fallen. Seine Frau ist noch einholen gegangen; aber für ihn ist jetzt Feierabend. Er zündet sich eine Zigarette an, blättert die Zeitung auf und lehnt sich behaglich zurück in die Polster. Da klingelt es. Ein älterer Herr steht vor der Tür. „Würden Sie mir einen Augenblick zuhören", bittet er, „ich habe Ihnen etwas ganz Neues anzubieten."

Herr Bold ist guter Laune, er läßt mit sich reden. „Na, dann zeigen Sie mal her!" sagt er. „Ja, sehen Sie", erklärt der Vertreter, „diese Küchenmaschine hier, die ich Ihnen vorführen möchte, quirlt, mixt, rührt, zerkleinert, schnitzelt und entsaftet!" „Ist das alles?" „Außerdem schlägt sie natürlich Sahne, mahlt Nüsse und preßt Zitronen aus, ein wahres Wunderwerk der Technik!"

Herr Bold bleibt skeptisch. „Kann Ihre Küchenmaschine auch einkaufen, das Essen zubereiten, sich um die Kinder kümmern, Wäsche waschen, Kaffee kochen?" Der Vertreter lächelt nachsichtig. „Aber ich bitte Sie, mein Herr, solch eine Maschine gibt es doch gar nicht, nicht einmal in Amerika!"

Herr Bold schüttelt den Kopf. „Wieso, ich denke da nur an meine Frau, die täglich von früh bis spät im Haushalt arbeitet, ohne jemals zu versagen. Ist das etwa kein Wunder?" „Hm, wenn Sie es so sehen... Was Sie da schildern, halte ich durchaus nicht für ein Wunder, es ist vielmehr das tägliche Los fast aller Hausfrauen. Aber – offen gestanden – Sie sind ein Wunder, ein richtiges Wunder!" Herr Bold stutzt. „Ich ein Wunder? Wieso bin ich ein Wunder?" Und wieder lächelt der Vertreter. „Das ist sehr einfach, Herr Bold. Von den vielen Ehemännern, die mir tagtäglich begegnen, sind Sie nämlich der einzige, der das einsieht – wirklich ein Wunder!" R.S.

≡

Auf einer belebten Straße in New York blieb ein Mann mit einem großen Handkoffer stehen und spähte angestrengt zum Himmel hinauf. So verharrte er regungslos und war bald von einem kleinen Kreis Neugieriger umgeben, die ebenfalls hinaufschauten, um zu sehen, was es da Ungewöhnliches gebe. Im geeigneten Augenblick bückte sich der Mann, öffnete den Koffer und begann seine Ware feilzubieten: Feldstecher.

PRÄMIENSPARER

Wichtige Hinweise zum vermögenswirksamen Sparen

Von zahlreichen Werksangehörigen wurde in diesem Jahr ein neuer Antrag auf Überweisung vermögenswirksamer Leistungen gestellt, obgleich noch ein gültiger Vertrag bestand; andererseits wurden bei tatsächlich erforderlichen Neuverträgen Kontonummern von bereits erfüllten Sparverträgen angegeben. Diese Schwierigkeiten ergeben sich aus dem völlig unterschiedlichen Charakter der mit den Kreditinstituten abgeschlossenen prämienbegünstigten Sparverträgen. Deshalb soll hier noch einmal auf die wesentlichsten Unterschiede der Sparverträge sowie auf die wichtigsten Punkte, die bei der Antragstellung besonders zu beachten sind, hingewiesen werden.

Bei bestehenden Sparratenverträgen, Bausparverträgen und Kapitalansammlungsverträgen, also solchen, die bereits 1965 oder früher abgeschlossen wurden, ist es nicht nötig, bei der Personalabteilung für jedes Jahr einen neuen Antrag auf Abschluß eines Vertrages auf vermögenswirksame Überweisung zu stellen, da aufgrund des mit dem Arbeitgeber im Vorjahr abgeschlossenen Vertrages die einmal begonnenen Überweisungen automatisch bis zum Ende des mit dem Kreditinstitut abgeschlossenen Vertrages laufen.

Anders verhält es sich bei Allgemeinen Sparverträgen. Auf diese Verträge kann innerhalb eines Jahres nur ein bestimmter Betrag eingezahlt werden; damit ist der Vertrag erfüllt. Soll im nächsten Jahr wieder auf die gleiche Weise gespart werden, muß bei der Bank ein neuer Vertrag, der auch eine andere Konto-Nummer erhält, abgeschlossen werden. Auf die Sparkonto-Nummer des vorjährigen Vertrages kann und darf von der Lohn- bzw. Gehaltsbuchhaltung nicht mehr überwiesen werden. Es ist daher erforderlich, einen neuen Antrag auf Abschluß eines Überweisungsvertrages bei der Personalabteilung zu stellen. Annahmeschluß von Anträgen auf Überweisung vermögenswirksamer Sparverträge im Jahr 1966 sind der 9. Dezember für Lohnempfänger und der 5. Dezember für Gehaltsempfänger. Später eingehende Anträge können für das Jahr 1966 nicht mehr berücksichtigt werden.

Aufgrund einer gesetzlichen Neuregelung sind die Kreditinstitute nicht mehr verpflichtet, Antragsformulare auf Überweisung vermögenswirksamer Leistungen im voraus zu bestätigen. Nachdem ein Sparer mit seinem Kreditinstitut einen prämienbegünstigten Spar- oder Bausparvertrag abgeschlossen hat, genügt es, wenn das von uns ausgegebene Antragsformular von dem betreffenden Werksangehörigen korrekt ausgefüllt und der Personalabteilung eingereicht wird. Da hier nicht auf alle Einzelfragen eingegangen werden kann, wird gebeten, sich in Zweifelsfällen mit A. Rapsch, Personalabteilung, Bau D 10, Zimmer 67, Telefon 2946, in Verbindung zu setzen. R.

Es treten in den Ruhestand

Eduard Balz Motorenbau	17	Dienstjahre	**Peter Muth** Transportabteilung	41	Dienstjahre
Ewald Bangard Achsenbau	32	„	**August Ochs** Materialabteilung	40	„
Wilhelm Bernhard Vergaserbau	30	„	**Peter Pfaff** Betriebsbuchhaltung	44	„
Friedrich Billand Schweißmaschinenbau	10	„	**Johann Pfeifer** Materialbehandlung	36	„
Heinrich Eppard Prod.-Vorb. Preßwerk	30	„	**Franz Rupp** Vergaserbau	32	„
Magdalene Graf Berufserziehung	27	„	**Heinrich Sasse** Wagenendmontage	23	„
Alwin Hampel Werkzeug-Zentralverw.	16	„	**Philipp Schmitt** Werksanlagen	45	„
Franz Hardy Werkzeugbau	33	„	**Jakob Treber** Einkauf	30	„
Ludwig Herdt Werksanlagen	16	„	**Peter Treber** Motorenbau	21	„
Wilhelm Klink Werkzeug-Zentralverw.	36	„	**Josef Vettel** Werksanlagen	38	„
Heinrich Laux Prozeßabteilung	27	„	**Maria Waldhauser** Stückl. u. Freigaben	15	„
Adam Leopold Karosseriebau	12	„	**Hans Wengler** Techn. Hauptabteilung	15	„
Philipp Lochmann Karosserie-Rohbau	38	„	**Georg Wollstadt** Werkzeugbau	28	„

Wir grüßen unsere Jubilare

40

Fritz Fischer
Motorenbau
7. 11. 1966

Heinrich Tron
Motorenbau
9. 11. 1966

Johann Simon
Werksanlagen
9. 11. 1966

Karl Fugmann
Standardabteilung
13. 11. 1966

Karl Reith
Energieversorgung
16. 11. 1966

Josef Gutjahr
Standardabteilung
18. 11. 1966

Heinrich Lotz
Werksanlagen
19. 11. 1966

Hans Lohoff
Werkzeug-Zentralverw.
19. 11. 1966

Friedrich Rauch
Werkzeug-Zentralverw.
22. 11. 1966

Fritz Lohr
Werkzeug-Schleiferei
24. 11. 1966

25

18. 6. 1966
Rudolf Schmidt
Werkzeugbau

1. 11. 1966
Hans Koch
Lohnbuchhaltung

8. 11. 1966
Gerhard Adam
Versuchswerkstatt

Herbert Gerlach
Prod.-Vorb. Preßwerk

10. 11. 1966
Otto Becker
Werksanlagen

14. 11. 1966
Karl Prinz
Ersatzteile und Zubehör

16. 11. 1966
Heinrich Heppel
Prod.-Vorb. Chassisbau

20. 11. 1966
Willi Tratschitt
Schnittbau

Stichtagänderung wegen nachträglich angerechneter Wehrdienstzeit

5. 11. 1962
Karl Beuerle
Polsterei

26. 8. 1964
Willi Meißner
Karosseriebau

9. 9. 1964
Fritz Franz
Prod.-Vorb. Schmiede

1. 12. 1964
Willi Diegisser
Schmiede

8. 1. 1965
Adolf Mach
Ersatzteile-Fabrikation

4. 4. 1965
Peter Luley
Fertigbearbeitung

2. 10. 1965
Emil Lemke
Rohrfabrikation

IN WENIGEN ZEILEN

Der Präsident der General Motors Corporation, J.M. Roche, und Vizepräsident E.C. Daum besuchten Ende Oktober unsere Werke in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern sowie das Opel-Prüffeld in Dudenhofen. J.M. Roche sprach auch vor den leitenden Angestellten über aktuelle Wirtschafts- und Absatzprobleme in den USA und in Europa.

Opel beschäftigte Ende Oktober 37 559 Mitarbeiter in Rüsselsheim, 16 735 in Bochum, 2 636 in Kaiserslautern sowie 671 in den Zweigniederlassungen Düsseldorf und Berlin, zusammen 57 601 Werksangehörige (Ende September 57 044).

Der Leiter der Personal- und Sozialabteilung, Vorstandsmitglied Dr. R. Hoenicke, wurde jetzt zum Vorsitzenden des Arbeitgeberverbandes der hessischen Metallindustrie e.V., Bezirksgruppe Darmstadt und Südhessen gewählt.

Mit dem ersten Spatenstich begann am 5. November der Bau der neuen Staatlichen Ingenieurschule für Maschinenwesen in Rüsselsheim. Die kleine Feier, bei der auch H. Mersheimer für das Werk sprach, wurde von unserem Werksorchester musikalisch umrahmt.

Mit dem Lichtbildervortrag „Neue Erkenntnisse der Auswuchttechnik" von H. Trippel wird die VDI-Vortragsreihe am 12. Dezember fortgesetzt.

Die Opel-Vortragsreihe legt eine Pause bis zum 17. Februar ein. Mit dem Farbbildbericht „Menschen in Bergnot" geht es dann weiter.

Über das Ergebnis der Jugendvertreterwahl am 25. November berichten wir in der nächsten Ausgabe der Werkzeitschrift.

Der Finanzminister des Königreiches Thailand, Dr. S. Vinicchayakul, besuchte zusammen mit seinem Staatssekretär im Oktober unser Werk; er führte auch Gespräche mit der Geschäftsleitung. Ebenfalls besuchten uns Anfang November russische Spezialisten auf dem Gebiet der Motorenproduktion, die sich auf einer Informationsreise durch die Bundesrepublik und durch Frankreich befanden.

Am 12. November tagte in der Rüsselsheimer Stadthalle der Bundesjugendvorstand der Deutschen Angestelltengewerkschaft (DAG). Betriebsrat E. Struve, 1. Vorsitzender der DAG-Ortsgruppe Rüsselsheim, begrüßte die Teilnehmer.

Der Betriebsratsvorsitzende der General Motors GmbH Berlin, H. Cammin, besuchte im Oktober das Rüsselsheimer Werk.

In diesen Tagen fand die 5. Arbeitstagung der IG Metall für die Automobilindustrie statt. Diesmal war Wolfsburg der Tagungsort. Es wurde unter anderem über die Entwicklung der deutschen und der europäischen Automobilindustrie gesprochen und der Bericht des Weltautomobilausschusses im Internationalen Metallarbeiterbund vorgelegt.

Im Fundbüro der Werkswache wurden Uhren, 1 Gasfeuerzeug, 1 Herrenpullover, 1 Herrenhose, 1 Geldschein, 1 Brille, 1 Herrenknirps, 1 Trauring, verschiedene Besteckmappen, Herrenmützen, Herrenhandschuhe und Brotdosen abgegeben. Abzuholen im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679).

Die „Hochzeit", das Vereinigen der Karosserie mit Motor und Chassis beobachtet hier Ministerpräsident Zinn. Links Generaldirektor L. R. Mason und rechts Betriebsratsvorsitzender P. Lorenz.

Hoher Besuch am Fließband

Ministerpräsident Dr. Georg-August Zinn, mehrere Kabinettsmitglieder und zahlreiche Herausgeber hessischer Tageszeitungen im Werk und in Dudenhofen

Einmal im Monat treffen sich Ministerpräsident Dr. Georg-August Zinn und einige Mitglieder seines Kabinetts mit den Herausgebern und Chefredakteuren hessischer Tageszeitungen, um aktuelle Fragen zu erörtern. Ende Oktober war Rüsselsheim Treffpunkt der 50 Gesprächsteilnehmer. Bei dieser Gelegenheit folgten Regierungsmitglieder und Zeitungsleute einer Einladung unseres Werkes. Am Vormittag besichtigten sie das Preßwerk, den Gerippebau, die Karosserie-Rohmontage und das Endmontageband, an dessen Ende der Ministerpräsident die Sieger der Tour d' Europe 1966, H. Beck und H. Heuser, beglückwünschte und ihnen als Geschenk eine wertvolle hessische Chronik mit persönlicher Widmung überreichte. Außerdem übergab er dem Betriebsratsvorsitzenden eine Buchspende von 500 Bänden für unsere Werkbücherei. Bei dem später stattfindenden gemeinsamen Essen sagte Ministerpräsident Zinn, daß er die Entwicklung des Werkes seit zwei Jahrzehnten aus nächster Nähe beobachte und an seinem Schicksal großen Anteil nehme. Opel sei von größter Bedeutung für die deutsche Wirtschaft. Wichtig dabei sei vor allem der Export von fast 50 Prozent der Produktion. Er lege großen Wert auf eine gute Zusammenarbeit mit der Unternehmensleitung, aber auch mit den Betriebsräten als den gewählten Sprechern der Belegschaft. Er hoffe vor allem im Interesse der hessischen Wirtschaft auf eine weitere Aufwärtsentwicklung des Werkes. Die Probleme, die durch den beabsichtigten Abbau der Kilometerpauschale und andere steuerliche Ungewißheiten auf die Autofahrer zukämen, hätten in weiten Käuferschichten Unsicherheit ausgelöst. Die hessische Regierung sei gegen die Kürzung der Pauschale und dafür, daß die Mineralölsteuer voll zur Selbstfinanzierung des Verkehrs verwandt werde. — Generaldirektor L. R. Mason dankte für die herzlichen Worte des Ministerpräsidenten und den Besuch des Kabinetts und der Zeitungsherausgeber. Die Gäste hätten, teilweise zum ersten Mal, die modernen Produktionsstätten eines Automobils kennengelernt und gesehen, wie sorgfältig unsere Wagen produziert würden. — Betriebsratsvorsitzender P. Lorenz dankte im Namen des Betriebsrates und der Belegschaft für die Anteilnahme und bat den Ministerpräsidenten, die auf die Autofahrer zukommenden Probleme genau zu beobachten. Die Belastungen würden ohne Zweifel reduzierenden Einfluß auf den Absatz der Automobilindustrie haben. Verminderter Absatz könnte Einschränkungen in der Produktion nach sich ziehen und die Arbeitsplätze vieler Menschen in Gefahr bringen. Die Landesregierung sollte dahingehend einwirken, daß die geplanten Maßnahmen im Rahmen des Tragbaren bleiben. Auch Dr. K.H. Storsberg, der Bürgermeister der Stadt Rüsselsheim, ergriff kurz das Wort und wies auf die guten Beziehungen zwischen Stadt und Firma hin. Nachmittags weilten Regierungsmitglieder und Journalisten in Dudenhofen, wo ihnen der Fahrbetrieb und die Einrichtungen des modernsten Prüffeldes Europas gezeigt wurden. Aus nächster Nähe konnten sie die Versuche auf Meß-, Prüf- und Marterstrekken beobachten. Die Gäste zeigten sich von dem im Werk und auf dem Prüfgelände Gesehenen stark beeindruckt. M.

Die Sieger der Tour d'Europe 1966 werden von Ministerpräsident Zinn beglückwünscht. Auf unserem Bild schüttelt er gerade H. Beck die Hand. Links H. Heuser. Beide Mitarbeiter unserer Versuchsabteilung erhielten von Dr. Zinn ein wertvolles Buchgeschenk.

Menschen der alten chinesischen Generation, 1965 von Fritz Römer in Rotchina aufgenommen und während des Opel-Vortrages (dabei natürlich als Farbdia) gezeigt. Innerlich sind die Alten zum größten Teil noch der Sitten- und Gesellschaftslehre des Konfuzius verhaftet oder dem Buddhismus zugetan, aber ihre Enkel wachsen in der kommunistisch revolutionären Gedankenwelt Mao Tse-tungs auf

OPEL-VORTRAGSREIHE

Reise nach Rotchina

Fritz Römer

Die Opel-Vortragsreihe hat wieder begonnen. Gewohnt weit und vielfältig ist der Themenkreis des Winterhalbjahres 1966/67. Erster Referent war Fritz Römer, der über eine 1965 nach Ostasien unternommene Reise berichtete. Er reist gern in der Welt umher und bringt stets viele gelungene Farbphotos mit nach Hause. Er sah seine Aufgabe in erster Linie nicht darin, politische Gegenwartspropleme aufzuhellen, sondern berichtete von dem, was er sah, photographierte und hörte.

Von Frankfurt aus ging die Flugreise mit einer Boeing 707 über den Nordpol zunächst nach Japan. Aus den Wolken taucht der Fudschijama, Japans heiliger Berg, auf, und bald danach setzt die Maschine zur Landung auf dem Flughafen von Tokio an. Farbenfreudig die Bilder von Japans Hauptstadt mit ihren 10 Millionen Einwohnern. Bunt die Kimonos, bunt und vielfältig leuchtend auch die Nachtreklame. Aufschlußreich die Einblendungen aus den Nachtklubs und dem Vergnügungsviertel. Auch im japanischen Theater werden wie im chinesischen Männerrollen von Frauen dargestellt. Romantisch, farbenfroh, typisch japanisch in seiner Bildwirkung das Kirschblütenfest, ebenso der Eindruck von der alten Kaiserstadt Kioto.

Weiterflug nach Hongkong, der britischen Kronkolonie vor der Haustür Rotchinas. 3,5 Millionen Einwohner zählt heute die Stadt, durch Flüchtlinge aus Rotchina übervölkert. In dem Naturhafen sieht man Schiffe aller Nationen. Hochhäuser werden immer mehr zur repräsentativen Kulisse der Stadt, die aber auch noch charakteristische Züge altchinesischen Lebens bewahrt hat. Dazu gehören die Rikschas und die unzähligen Dschunken, auf denen die Menschen einen großen Teil ihres Lebens verbringen.

Sofort bei der Einreise nach Rotchina fällt die Gastfreundschaft auf. Man kommt dem Fremden meist freundlich entgegen, der eine so weite Reise unternahm, um China zu besuchen. Sofort ins Auge fallend ist die Abkehr des kommunistischen Regimes von der jahrhundertealten Kultur des Landes, neuerdings verstärkt im Zeichen der Kulturrevolution. Die herrlichen Buddha-Statuen und Tempel in Peking, Nanking oder Kanton haben keine innere, Wirkung auf die jüngere Generation. Rotchina hat heute einen anderen Gott: Mao Tse-tung. Er ist der Mann, nach dem sich jetzt alles Leben orientiert. Das mag zum Teil einen ganz realen Grund haben: Es ist nämlich dem Regime gelungen, die großen Hungerkatastrophen, die sich früher über ganze Provinzen ausbreiteten und Zehntausende dahinrafften, zu bannen. Jeder hat heute seinen Reis, wird satt, lebt in einer festen, wenn auch nicht gerade angenehmen Ordnung, und überall im Lande regt es sich emsig. Dazu kommt die pausenlose Propaganda, der Mao-Kult, der bereits im Kindergarten beginnt.

Zäher Fleiß, eine alte chinesische Tugend, wird vom Regime genutzt, das China nach den USA und der Sowjetunion zur dritten Weltmacht erheben will und sich bei diesem Bemühen auf ein Menschenpotential von 740 Millionen stützen kann. Das chinesische Volk vermehrt sich jährlich um 15 Millionen. Hat Rotchina auch wirtschaftlich und technisch den westlichen Stand noch längst nicht erreicht, so sollten nach Römers Meinung die revolutionäre Energie und die zähe Zielklarheit der Führungsschicht nicht unterschätzt werden. Kommunistischer Fanatismus plus chinesische Tüchtigkeit, das ist eine immerhin nicht ungefährliche Addition. Arbeiter — mit denen der Referent sprach — verdienen heute in China monatlich 120 DM; die Direktoren der besuchten Betriebe rund 300 DM. Das ist nicht viel. Einigermaßen zurecht kommt man nur, wenn alle Familienmitglieder mitarbeiten. Und das ist meistens der Fall.

Fritz Römer war als Tourist in Rotchina, und zwar als Mitglied einer kleinen Reisegruppe des ADAC. Drei Chinesen, darunter eine Dolmetscherin, betreuten die Teilnehmer. Gängelei und Überwachung hätten sich in Grenzen gehalten; der Referent meinte, daß man sich relativ frei bewegen konnte und der Begriff „Weiße Teufel" eigentlich nur propagandistische Bedeutung habe. Bei der breiten Masse sei von Haß im Sinne des Wortes „Teufel" wenig zu spüren gewesen, die Amerikaner und — teils — Engländer ausgenommen. Die Bevölkerung sei sogar recht freundlich gewesen und habe die Fremden entsprechend bestaunt.

Das alles erlebte Römer im Sommer 1965. Heute, über ein Jahr später, ist im Zeichen der Kulturrevolution vieles anders geworden. Auch die Menschen Chinas und ihre Einstellung zu den Fremden haben sich gewandelt, zumindest gilt das für die Jugend. Die Tempel, die Fritz Römer überall entdeckte und fotografierte, sind zerstört oder beschädigt. Das alte China existiert nicht mehr. -b-

Klaus Dieter Link

Südseeparadies Tahiti

Mit verschwenderischer tropischer Pracht liegt die Inselflur Polynesiens in der Weite des Pazifischen Ozeans ausgebreitet, eine Vielzahl kleiner und kleinster Inseln, die größeren vulkanischen Ursprungs, die kleineren durch Korallenablagerungen entstanden, eingeschlossen vom tiefblauen Meer, überdacht von einem lichtblauen Himmel, darunter zwischen Sandstrand, Kokospalmen, farbenprächtigem Blühen und oft geradezu berauschendem Duft die strohbedeckten Hütten eines schönen Menschenschlages von verspielter, heiter-unbeschwerter Mentalität.

Daß solche fast schon paradiesischen Bilder und Vorstellungen nicht Ausfluß einer romantisch übersteigerten Phantasie sind, sondern auch heute noch ein Stück Südsee-Wirklichkeit, bewies der zweite Farbbildvortrag Klaus Dieter Links, der bereits im vorigen Jahr über seine Erlebnisse als Meerestaucher berichtete. Es ist unmöglich, die Vielfalt der Eindrücke auch dieses Abends in den Rahmen einer kurzen Rezension zu bannen. Link begann mit Bildern von der 1767 entdeckten Insel Tahiti, die heute noch französisches Territorium ist. Deutlich sichtbar wird hier die Schwelle, an der die polynesischen Naturkinder und die westliche Kultur sich berühren. Es bestehen in Polynesien bereits 35 Grundschulen und ein Lyzeum. Jedoch laufen die Polynesier dadurch keineswegs Gefahr, ihr Wesen zu verlieren, das vielmehr kräftig und unverwechselbar aus allen Bildern sprach. Man begegnet auch heute noch Szenen, wie Gauguin, der große französische Maler, sie gemalt hat, der Ende des vorigen Jahrhunderts in bewußter Abkehr von der westlichen Zivilisation hier lebte. Unverkennbar ist die gehobene Kulturstufe der Polynesier, ihr beweglicher, eine Sache rasch erfassender Geist. Und doch haben sie in früheren Zeiten aus rituellen Gründen dem Kannibalismus gehuldigt. Sie dachten, Geist und Kraft des Feindes ginge auf sie über. Man kennt in diesem exotischen Paradies keine Unruhe und Hast, man lebt mehr aus dem Gemüt als aus dem Verstand. Westlicher Geschäftssinn setzt sich bei den Eingeborenen nicht immer leicht durch. Es kommt vor, daß man ein Geschäft eröffnet und beim nächstbesten Fest alle Waren verschleudert, ohne daß man etwas dafür eingenommen hat. Überhaupt sind die Polynesier sehr festfreudig. Man begnügt sich meist nicht mit einem Festtag, sondern braucht mehrere Tage festlich-heiterer Gestimmtheit mit viel Schmausereien, Tamburin- und Gitarrenklängen und Tanz. Eines Familienvaters Tages- und Erwerbsarbeit, so berichtete Link in einem Falle, ist meist schon um 10 Uhr vormittags beendet, nämlich dann, wenn er einen Fisch gefangen hat, der so groß ist, daß die Seinen einen Tag davon satt werden. Man sorgt sich nicht um das Morgen. Die Natur gibt bei einfachen Ansprüchen, was man sich anderswo vorausplanend hart erarbeiten muß.

Auffallend ist die Schönheit und Anmut der hellbraunen, mandeläugigen Frauen und Mädchen. Doch macht so viel Frauenschönheit die Männer nicht zu besonders rücksichtsvollen Kavalieren. Bei den Mahlzeiten stellen sie ihr leibliches Wohl über das der Weiblichkeit. Auch der größte Teil der Arbeit ist den Frauen überlassen, die im übrigen ohne Rechte sind. Irgendein Ehestreit kann für den Mann ein Anlaß sein, seine Ehefrau für einige Zeit auf einem kleinen, einsamen Eiland auszusetzen. Obwohl die Polynesier vor ungefähr 100 Jahren zum Christentum übertraten, ist noch viel unchristlicher Aberglaube verbreitet. Hervorzuheben ist das auch für europäische Begriffe starke Reinlichkeitsbedürfnis. Der Fremdenverkehr ist nicht unbeträchtlich, besonders auf Tahiti. Es handelt sich allerdings nicht um Gäste kleinerer oder mittlerer Einkommen, sondern um eine etwas fragwürdige Hautevolée, die oft, sich langweilend, in Bars herumsitzt, die außen strohbedeckt sind, innen aber allen Komfort aufweisen. Eine Übernachtung im Hotel selbst eines kleinen Eingeborenendorfes kostet 150 DM.

Der Referent übernahm auch eine Exkursion nach Melanesien, und zwar nach Neukaledonien und den Neuen Hebriden. Doch sind die Melanesier oder Kanaken den Polynesiern geistig und kulturell unterlegen. Manche Anthropologen bringen sie in einen Zusammenhang mit dem Neandertaler. Sie sind groß, plumpgliedrig, haben grobe Gesichtszüge, eine dunkle Haut- und Haarfarbe und Kraushaar. Dies alles wurde spannend geschildert und mit 150 Farbdias illustriert — Bilder, die den Titel des Vortrages „Südseeparadies" rechtfertigen. So etwas wollen die Leute sehen: Die Stadthalle war voll besetzt. -b-

Vorträge Meissner und Prager

Den Vortrag von Konsul Dr. H. O. Meissner über Japan („Im Lande der Geishas") und die Reportage von H. G. Prager („Florian 14: Achter Alarm") am 4. und 11. November besprechen wir aus Platzgründen erst im nächsten Heft.

Abdullah Kadir

Im wilden Kurdistan

Die wenigsten Menschen wissen mit den Begriffen „Kurdistan" und „Kurden" etwas anzufangen. Wo liegt dieses Land, und was sind die Kurden, die es bewohnen, für ein Volk? Darüber berichtete Abdullah Kadir, ein Kurde, in einem Farbbildvortrag. Die Völker, so sagte Kadir eingangs, seien durch die Entwicklung des Weltverkehrs, eine Folge der technischen Leistungen des Westens, trotz räumlicher Trennung Nachbarn geworden. Das Flugzeug bringe uns heute in 8 Stunden von Frankfurt nach der persischen Hauptstadt Teheran. Neben dieser schnellen zeitlichen Überwindung der Entfernungen aber sei das nationale Erwachen der Völker Afrikas und Asiens einhergegangen. Dadurch habe sich eine in der bisherigen weltgeschichtlichen Entwicklung einmalige Situation ergeben, mit der die Welt als Ganzes fertig werden müsse. Allerdings kämen die neuerwachten Völker durch eine zu vorbehaltlose Übernahme der westlichen Zivilisation in die Gefahr, von dieser Zivilisation versklavt und aufgesogen zu werden und so ihre kulturelle und volkhafte Eigenständigkeit zu verlieren.

Von der libanesischen Hauptstadt Beirut aus, deren modernes Stadtbild auch in einer europäischen Landschaft nicht fremd wirken würde, führte der Referent die Besucher nach dem Irak, in dem moderne Baulichkeiten, Anlagen der Ölindustrie und Baudenkmäler der Vergangenheit bunt durcheinander gemischt sind. Im Norden des Irak, in der Gegend von Mossul und Kirkuk, leben zwei Millionen Kurden, die sich seit Jahren unter dem General Barzani in einem permanenten, wenn auch rhythmisch an- und abschwellenden Aufstand gegen die irakische Herrschaft befinden. Sie kämpfen nicht für nationale Unabhängigkeit — dieses Ziel erscheint ihnen angesichts der bestehenden Grenz- und Machtverhältnisse zu hoch und unrealistisch -, sondern nur um kulturelle

Fortsetzung nächste Seite

Aufständische Kurden im Bergland des Irak

Betriebsräte unserer drei Werke auf dem Prüffeld in Dudenhofen

Ende Oktober besuchten die Betriebsräte der Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern das Prüffeld in Dudenhofen. Zunächst begrüßte G. Pistorius die Belegschaftsvertreter im Namen der Technischen Leitung und erläuterte die verschiedenen Prüfstrecken an Hand eines großen Modells. Er nannte auch die Gründe, die zum Bau des neuen Prüffeldes führten. Anschließend fuhren die Betriebsräte mit Bussen über die Marter-, Prüf- und Meßstrecken. Hier konnten sie den Prüfbetrieb aus nächster Nähe beobachten. Ingenieure der Versuchsabteilung gaben dazu die nötigen Erklärungen. Unser Bild wurde vor dem Verwaltungsgebäude in Dudenhofen kurz nach Ankunft der Betriebsräte aufgenommen.

Vorn die Betriebsratsvorsitzenden (von links nach rechts) H. Gantenberg (Bochum), P. Lorenz (Rüsselsheim) und P. Schleicher (Kaiserslautern). Ganz links G. Pistorius, Technische Leitung. Nicht alle 73 Betriebsräte der drei Opel-Werke konnten die Fahrt mitmachen; verschiedene waren krank oder im Urlaub.

Fortsetzung von Seite 21

und administrative Autonomie. Die kurdische Führung ist jedoch vorsichtig und mißtrauisch, denn in Bagdad wechseln die Regime häufig. Hätte man mit einer Regierung einen Autonomie-Vertrag geschlossen, so bliebe immer offen, ob die nachfolgende ihn als verbindlich ansähe. Darum erscheint es den kurdischen Aufständischen unklug, die Waffen zu früh aus der Hand zu geben.

Das Volk der Kurden, das ein Territorium von ungefähr 500 000 qkm bewohnt und 9 bis 12 Millionen Menschen zählt, gehört zur indogermanischen Völkerfamilie iranischer Richtung. Frappante Ähnlichkeiten ergeben sich daher beispielsweise beim Vergleich deutscher und kurdischer Wortstämme. Auch sind viele blonde und blauäugige Menschen anzutreffen. Die Kurden, Nachfahren der einst in Persien beheimateten Meder, gehören zu jenen unglücklichen Völkern, die keinen eigenen Staat besitzen. Kurdistan ist daher kein politischer, sondern nur ein geographischer und ethnographischer Begriff. Kurden leben nicht nur im Irak, sondern auch in Syrien, der Türkei, in Persien und in der Sowjetunion. Als nach dem ersten Weltkrieg das türkische Reich zerfiel, vergaß man bei der Neuordnung des vorderasiatischen Raumes die Kurdenfrage einer ehrlichen, befriedigenden Lösung zuzuführen. Die Kurden wehren sich dagegen, von den Völkern, mit denen sie in einer staatlichen Einheit leben, aufgesaugt zu werden. Sie wollen als Volk nicht untergehen. Dieses Verteidigungsrecht, so sagte Kadir, stehe jedem Volk in der Welt zu.

Die Heimat der Kurden ist ein wildes, stark zerklüftetes Bergland mit oft nur geringer Vegetation, doch auch fruchtbaren, romantischen Tälern. Für den Kontrastreichtum der Landschaft sprechen jedoch schneebedeckte Bergriesen und dichte grün-dunkle Bergwälder. Wie die Schwalbennester kleben die Dörfer oft an den Berghängen. Das Rotbraun der einfachen Häuser unterscheidet sich kaum von dem Fels im Hintergrund. Die Kurden sind teils ein Hirten- und Nomadenvolk, das mit Schafen und Ziegen von Weideplatz zu Weideplatz zieht, doch wird in großen Mengen Tabak, aber auch Baumwolle und Getreide angebaut. Außerdem versteht man die Kunst des Teppichknüpfens und das Kunsthandwerk. Der heiße Sommer trocknet den Boden und die Bäche aus, der Winter bringt viel Schnee und strenge Kälte. Es ist ein an harte Lebensbedingungen gewohntes Volk, das in den Bergen Kurdistans lebt, tapfer und heimatverbunden.

W.S.

Gebrauchtwagenverkauf

Der Verkauf gebrauchter Dienstwagen an Werksangehörige im Bau F 2, Portal 30, findet seit Mitte November jeden Montag, Mittwoch und Freitag von 14.30 bis 15.00 Uhr statt.

Wichtiger Hinweis

Die Aufrechnungsbescheinigungen der gesetzlichen Rentenversicherung bei uns jetzt in neuer Form

Unsere Betriebskrankenkasse als Kartenausgabestelle der Rentenversicherung der Arbeiter (früher Invalidenversicherung) und der Angestellten hat auf Grund einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit erhalten, Aufrechnungsbescheinigungen der alle drei Jahre zum Umtausch kommenden Versicherungskarten in Form einer Ablichtung zu erstellen. Nachdem die entsprechende Ablichtungsanlage vom Bundesversicherungsamt und dem Bundesamt für Materialprüfung in Berlin für geeignet befunden wurde, wird unseren Versicherten in diesem Jahr erstmals statt der bisherigen Bescheinigung, die praktisch eine Abschrift der Versicherungskarte darstellte, eine Aufrechnungsbescheinigung als Ablichtung der Versicherungskarte zugestellt. Mit dieser Form der Aufrechnungsbescheinigung werden früher möglich gewesene Übertragungsfehler ausgeschlossen.

Die Ablichtung wird im DIN A 4 Querformat angefertigt. Auf der rechten Seite erscheinen die Personalien sowie die eingetragenen Ersatz- und Ausfallzeiten, während aus der linken Seite die Beschäftigungszeiträume, die beitragspflichtigen Bruttoarbeitsentgelte und die Anzahl eventuell entrichteter Beitragsmarken ersichtlich sind.

Auf der Rückseite der Aufrechnungsbescheinigung wird durch Stempel und Unterschrift die Übereinstimmung der Bescheinigung mit der Versicherungskarte bestätigt. – Sämtliche Aufrechnungsbescheinigungen sind im eigenen Interesse sehr sorgfältig aufzubewahren.

Sozialabteilung

F. Draws

H. Schulmeier

J. Geyler

PERSONALIEN

Zum Leiter der neuen Abteilung „Arbeitsvorbereitung für Transport- und Lagereinrichtungen" im Rahmen der Material- und Produktions-Kontrolle wurde F. Draws ernannt. – Wegen Erreichens der Altersgrenze ist H. Wollstädter nach 45jähriger Tätigkeit in unserem Hause ausgeschieden. Zu seinem Nachfolger als Leiter der Kundendienst-Werkstatt mit den angeschlossenen Bereichen Motor-Pool und Zubehör-Einbau ist H. Schulmeier ernannt worden. – Ende Oktober ist J. Bardonner, bisher Leiter der Abteilung Produktkosten, nach 41jähriger Tätigkeit wegen Erreichens der Altersgrenze ausgeschieden. J. Geyler wurde sein Nachfolger.

Rolf Miesel

Claus Litten

Hans Kurth

G. Benz

Gerhard Treu

H. Gg. Wuttke

PERSONALIEN

Nach über 36jähriger Tätigkeit ist Friedrich W. Roy wegen Erreichens der Altersgrenze Ende Oktober ausgeschieden. Zu seinem Nachfolger als Leiter der Werbeabteilung wurde Rolf Miesel ernannt, der an E. Rohde berichtet. Ebenfalls an E. Rohde berichten die Leiter der Verkaufsförderungsabteilungen Claus Litten, Neuwagen, und Hans Kurth, Gebrauchtwagen.

Zur Verwirklichung der angestrebten Koordination zwischen der Personal- und Sozialleitung Rüsselsheim und den Personal- und Sozialabteilungen Bochum und Kaiserslautern wird eine Verbindungsstelle eingerichtet, deren Aufgabe es sein soll, die Kontakte untereinander zu pflegen und in grundsätzlichen Fragen verbindliche Entscheidungen herbeizuführen. Diese für den personellen und sozialen Bereich unserer Organisation wichtige Aufgabe ist am 1. November 1966 G. Benz übertragen worden, der an Dr. H. Kleim berichtet.

Gerhard Treu, seither Assistent des Hauptbetriebsleiters Chassisbau I, wird zum Betriebsleiter im Achsenbau ernannt. Der seitherige Betriebsleiter der Abteilung Achsenbau, H. Gg. Wuttke, hat ein anderes Aufgabengebiet übernommen.

Unsere Aufnahme:

Nach Abschluß eines Lehrgangs für Rettungsschwimmer und Taucher wurde einigen unserer Feuerwehrmänner das Rettungsabzeichen der Wasserwacht des Deutschen Roten Kreuzes verliehen. Unser Bild zeigt den Leiter der Abteilung Brandschutz, W. Demeter (links), beim Überreichen der Abzeichen. Von links die Werkfeuerwehrmänner H. Walz, J. Hardt, D. Rebholz, K. Hack und W. Kleefeld.

VERLADUNG des Millionsten Kadett im Hafen von Rotterdam nach den USA. (Siehe auch Seite 12)

GEBÄNDIGTE KOLOSSE

Automobilfabriken gehören zu den „Stars" der modernen Industrie. Und innerhalb eines Automobilwerkes sind es vor allem die großen Pressen, die Staunen und Bewunderung hervorrufen. In Rüsselsheim und Bochum stehen wohl die modernsten Preßwerke des Kontinents. Ihre Schöpfer sind besonders stolz auf die hier gefundenen Lösungen für die Herstellung großflächiger Teile und auf die bis ins kleinste aufeinander abgestimmte Organisation des Produktionsablaufes.

Zwischen den stählernen Kolossen nehmen sich die wenigen Menschen, die die Pressen bedienen, fast verloren aus. Dennoch sind sie die Herren dieser perfektionierten Mammut-Maschinen. Hier im Preßwerk entstehen fast tausend verschiedene Teile des Wagens, zum Beispiel der aus einer Blechtafel gefertigte Unterbau, die beiden Seitenwände, das Dach, die Motorhaube, die Kofferraum-Abdeckung, die Türen, Teile der Achsen, die Radkappen und viele andere Teile.

57 Pressenstraßen durchziehen das riesige Rüsselsheimer Preßwerk mit insgesamt 466 Pressen unterschiedlicher Größe und Leistung. Jede ist ein Glied in einer langen Kette von Funktionen. Zu diesen 466 Pressen kommen 13 Schnittpressen, 81 Schleppppressen, 16 Stufenpressen, 34 Stanzautomaten, 3 Breitbandanlagen, 20 Schweißpressen und — im G-Bau — 40 Pressen und eine Transferstraße. Alle Pressen sind variabel, sie formen im Turnus eines Wochenprogramms heute dieses und morgen jenes Karosserieteil. Die schwersten Maschinen arbeiten mit vielen Tonnen Druck, und doch müssen die eingebauten Werkzeuge mit der Präzision von Zehntelmillimetern arbeiten. Was vollzieht sich hier? Großformatige Tiefzieh-Stahlblech-Platinen ausgesuchter Qualität werden in den mechanischen oder hydraulischen, einfach oder doppelt wirkenden Pressen unter ungeheuerem Druck verformt, bis die Moleküle des Stahls sich bewegen und dieser sich in die vorgegebene Form schmiegt, ohne zu reißen. Das verformte Material gewinnt trotz der hohen Beanspruchung an Widerstandskraft. Bei diesem Bearbeitungsvorgang wird das Werkstück durch „eiserne Hände" aus der Presse entnommen und über Rutschen oder Förderbänder von Presse zu Presse getragen. Der Mensch ist auch hier von schwerer Arbeit weitgehend befreit. Stufenweise gewinnt das Material die ihm zugedachte Gestalt.

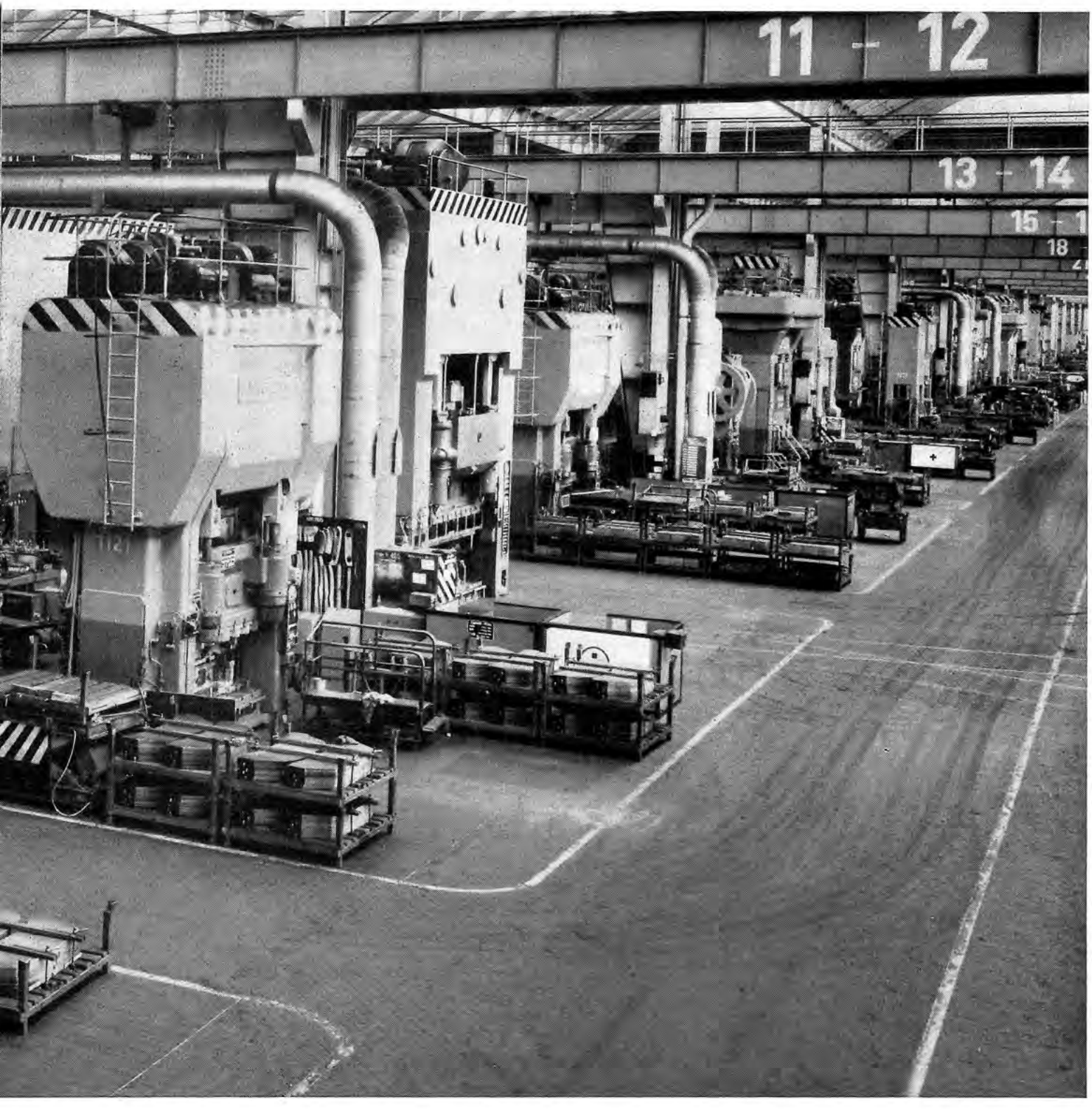
Obwohl die für das Preßwerk bestimmten Bleche, Ringe und Stäbe schon in der Wareneingangskontrolle auf fehlerfreie Qualität überprüft worden sind, werden die verformten Teile abermals inspiziert. Jetzt werden sie auf ihre künftigen Funktionen hin untersucht, auf Maßgenauigkeit, auf Verdrehungsvermögen, auf die Fähigkeit des Zusammenwirkens mit anderen Karosserieteilen. Im Verwindungsprüfstand wird bei der Messung der Dehnbarkeit das Material höher beansprucht als beim härtesten Fahrbetrieb. Für jedes Einzelteil steht eine Kontroll-Einrichtung zur Verfügung, mit der unerbittlich und auf Millimeterbruchteile geprüft wird, ob die Herstellungstoleranzen eingehalten wurden. Ein großer Kontrollblock, auf dem sämtliche zusammengehörenden Karosserieteile auf einmal geprüft werden können, ist der Garant für eine einwandfreie Passung. Nach einem Werkzeugwechsel wandern die ersten Teile nicht in die

weitere Fertigung, sondern zur Kontrolle in die Hände der Inspektoren. Nur so kann sichergestellt werden, daß beim späteren Zusammenbau keine Störungen auftreten. Zwei Besonderheiten des Preßwerks verdienen noch, hervorgehoben zu werden, weil sie dem Laien verborgen bleiben. Die in langen Straßenzügen angeordneten Stahlriesen mit ihren gewaltig pochenden Stößeln, knurrenden Exzentern und schwenkenden Gelenken, ihren Dreh- und Wende-Vorrichtungen und präzisen Werkzeugen ruhen nicht — wie man annehmen sollte — starr auf mächtigen Betonsockeln, sondern auf einem tief verankerten, unterirdischen Stahlskelett, auf dem sich jede dieser Mammutmaschinen im Bedarfsfall verschieben läßt.

Unsichtbar unter der großen Preßwerkhalle sind die Abfall-Förderbänder eingebaut, zu denen in vielen Blechrutschen und Kanälen aus allen Teilen des Preßwerkes die Blechreste wandern, die während der einzelnen Arbeitsgänge abgeschnitten, abgestanzt oder ausgeklinkt wurden. Sie durchlaufen den Keller und werden am Ende durch hydraulische Paketier-Pressen zu kompakten Schrottwürfeln gestampft. Ständig werden etliche Tonnen zu den Hüttenwerken zurückgesandt, Rohstoff für neuen Stahl.

Wenn im Automobilbau von „Werkzeugen" die Rede ist, so versteht man darunter nicht die kleinen Hilfsmittel des Alltags wie etwa Schraubenzieher, Hammer und Zange, sondern jene sehr gewichtigen Einrichtungen, die in die Pressen gehoben werden, um dem Material die gewünschte Form zu geben. Sie müssen von ganz besonderer Genauigkeit sein, denn jede Abweichung im Werkzeug würde sich tausendfach rächen. Es kommt, wie schon gesagt, hier auf Zehntelmillimeter an.

Sonntagsruhe im Preßwerk — beste Zeit für den Fotografen, ohne Störungen und Erschütterungen eine Gesamtaufnahme zu machen, die natürlich das täglich gewohnte Bild emsigen Wirkens hunderter von Menschen nicht wiedergeben kann. Auch ist es nicht möglich, alle 57 Pressenstraßen und 466 Pressen auf einem Foto zu zeigen.



DAS FRÜHSTÜCK aus dem Automaten

Die Älteren unter uns kannten beides nicht: Werksküche und Werkskantine. Irgendwo in der Ecke, wo gerade Platz war, verzehrten sie mittags aus dem Henkeltopf ihr Essen; andere packten Stullen aus und tranken Tee aus der Thermosflasche. In den dreißiger Jahren wurde das anders. Die Betriebe errichteten Werksküchen mit großen Speisesälen und Kantinen für Getränke und kalte Verpflegung. Im Rüsselsheimer Werk fuhren außerdem kleine Kantinen-Fahrzeuge durch die Produktionshallen, um weite Anmarschwege zu vermeiden.

Aus Amerika kommend, drang später die Automation auch in diesen Bereich vor. 1959 stellte man in Rüsselsheim versuchsweise die erste Automatische Kantinenstation auf. Heute sind es bereits 80. Damit wurde dem Mangel an Arbeitskräften begegnet, es wurde aber auch erreicht, daß die Werksangehörigen in der Nähe des Arbeitsplatzes schnell mit Waren und Getränken versorgt werden.

Bei der Planung des Werkes Kaiserslautern wurde natürlich auch an das leibliche Wohl der Werksangehörigen gedacht. Inzwischen stehen in den einzelnen Werkbereichen vier Stationen der Automatischen Kantine. Es gibt dort heiße und kalte Getränke, Brötchen, verschiedene Wurstsorten, Zigaretten, Süßigkeiten und anderes mehr. Das Frühstück aus dem Automaten ist frisch und appetitlich. Kleine technische Pannen lassen sich natürlich auch hier nicht ganz vermeiden; aber sie werden meist schnell behoben. Unser Bild zeigt eine Station der Automatischen Kantine des Werkes Kaiserslautern. M.

KURZMELDUNGEN

Entgegen der Meldung in der letzten Ausgabe der OPEL POST fand die letzte Betriebsversammlung in Kaiserslautern ohne den Bericht der Geschäftsleitung statt. Diese Tatsache konnte wegen des frühzeitigen Redaktionsschlusses nicht mehr berücksichtigt werden. Sollte in der nächsten Betriebsversammlung in Rüsselsheim ein Bericht verlesen werden, so wird dies auch in Kaiserslautern geschehen.

Der Betriebsrat weist darauf hin, daß er laufend günstige Angebote von Wohnungen und Einzelzimmern in und um Kaiserslautern zur Verfügung hat. Ebenso werden alle diejenigen, die selber vermieten wollen, gebeten, sich beim Betriebsrat zu melden.

Der Bunte Abend mit dem Werksorchester und bekannten Solisten findet am Sonnabend, dem 10. Dezember um 19.30 Uhr in der Fruchthalle statt.

Bis zum 11. November 1966 wurden 2 300 Hartglas- und 320 Sicherheitskorrekturbrillen ausgegeben. Jeder sollte wissen, wie wichtig es ist, die Schutzbrille zu tragen. Trotzdem trifft man immer wieder Werksangehörige, die die Unfallverhütungsvorschriften mißachten und leichtfertig ihr Augenlicht gefährden.

Trotz wiederholter Bekanntgabe häufen sich bei der Werkswache die Fundgegenstände. Armbanduhren, Kleidungsstücke, Schuhe, Hosen, Jacken, Banknoten, Schlüssel, Geldbeutel mit und ohne Inhalt, Brillen, Feuerzeuge und andere zum Teil wertvolle Gegenstände liegen zum Abholen bereit. Die Eigentümer werden gebeten, bei der Fundstelle der Werkswache im K 8 (gegenüber dem Haupteingang), Tel. 237, vorzusprechen.

WIR GEDENKEN †

Kurt Junker, Montage-Gelenkwelle
geb. 6. 2. 1937 gest. 24. 10. 1966

Die „Stabilitätsgesetze" – und was dahinter steht

Stabilitätsgesetz, Bundeshaushalt, Finanzpolitik. Sämtliche Zeitungen, vom Weser-Kurier bis zum Obermenzinger Landboten, sind zur Zeit voll von diesen Worten. Doch Hand auf's Herz: Wer von uns weiß eigentlich genau, was es mit den Stabilitätsgesetzen wirklich auf sich hat und warum sie überhaupt so wichtig sein sollen?

Sowohl übermäßige Preissteigerungen als auch Preissenkungen können den Wirtschaftskreislauf empfindlich stören. Den Wirtschaftspolitikern der Bundesregierung stehen aber bisher noch nicht genügend Mittel zur Verfügung, um hier aktiv eingreifen und das wirtschaftliche Gleichgewicht erhalten zu können.

Wie jeder Organismus, so braucht auch der volkswirtschaftliche „Organismus" ein Gleichgewicht, und zwar ein Gleichgewicht zwischen der Geldmenge, die in der Volkswirtschaft umläuft und der Warenmenge, die dieser Geldmenge auf dem Markt gegenübersteht.

Steigt die Geldmenge schneller als die Warenmenge, dann müssen die Preise für diese Warenmenge natürlich auch steigen. Bleibt die Geldmenge dagegen hinter der Warenmenge zurück, müssen die Preise sinken. In beiden Fällen ist das wirtschaftliche Gleichgewicht gestört.

Man glaubt nun in dem „Gesetz zur Förderung der wirtschaftlichen Stabilität" ein Mittel zum Ausgleich dieser Schwankungen gefunden zu haben. Unter anderem ging man davon aus, daß die unausgeglichenen Haushalte der öffentlichen Hand häufig die Ursache für diese Gleichgewichtsstörungen sind. Der Staat muß dann nämlich um seine vielen Verpflichtungen einlösen zu können, zusätzliches Geld in die Wirtschaft pumpen. Es ist klar, daß das normalerweise zu Preissteigerungen, also zu „Ungleichgewicht" führen muß.

Durch eine Änderung des Grundgesetzes soll daher die Unabhängigkeit der Länder und Gemeinden in ihrer Haushaltswirtschaft eingeschränkt werden. Die Bundesregierung kann laut Gesetzentwurf durch Rechtsverordnungen Vorschriften über Art und Ausmaß der öffentlichen Verschuldung erlassen. So kann leicht für ausgeglichene Haushalte der öffentlichen Hand gesorgt werden. Die Haushaltspolitik soll auch nicht wie bisher mit der linken Hand erledigt werden. Vielmehr sollen dann langjährige Finanzpläne aufgestellt werden, damit man einen Überblick über künftige Einnahmen und Ausgaben gewinnt.

Als zusätzliche Maßnahmen sollen in Zeiten der Hochkonjunktur, die ja meistens durch Preissteigerungen und eine übergroße Geldmenge gekennzeichnet sind, bei der Bundesbank Steuergelder festgelegt und damit dem Wirtschaftskreislauf entzogen werden. Wenn dann bei nachlassender wirtschaftlicher Aktivität zu wenig Geld vorhanden ist (wiederum drohendes Ungleichgewicht) kann das Geld zusätzlich in die Wirtschaft gepumpt und die Wirtschaft wieder belebt werden. Außerdem sollen die steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten für die Privatunternehmen der jeweiligen Wirtschaftslage angepaßt werden; bei Preissteigerungen, also bei übergroßer Geldmenge, sollen die Abschreibungssätze gesenkt werden, so daß der Wirtschaft Geld entzogen wird; bei einer drohenden Deflation (bei einem starken Fallen der Preise und zu geringer Geldmenge) ist es natürlich umgekehrt. Insgesamt gesehen ist heute wohl eine echte Inflation wie in den zwanziger Jahren nicht mehr zu befürchten. Wie alle anderen Wissenschaften haben auch die Wirtschaftswissenschaften in den letzten Jahren neue Erkenntnisse gewonnen. Die Politiker brauchen sich dieser Erkenntnisse nur zu bedienen.

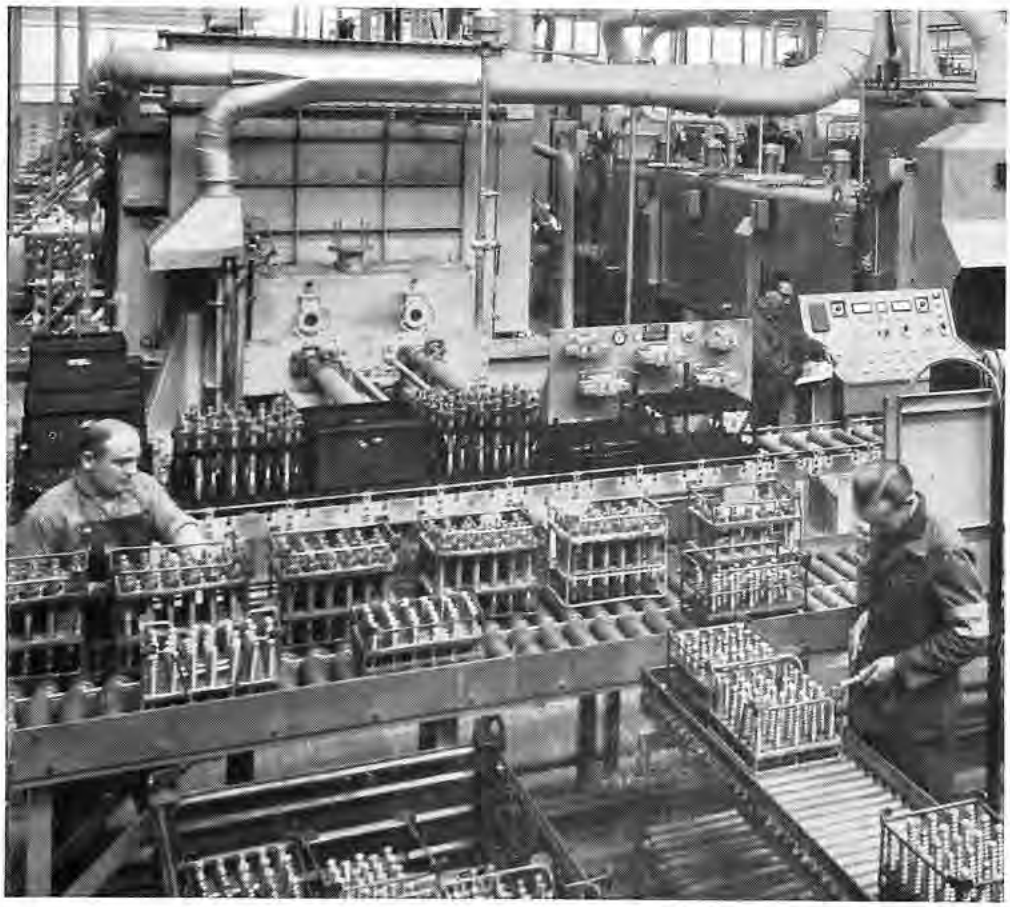
F. Friczewski

Produktionsruhe?

Für eine mögliche Produktionsruhe im Werk Kaiserslautern gilt das gleiche, was darüber auf Seite 11 dieser Ausgabe der OPEL POST für das Werk Rüsselsheim gesagt wird. Auch das Werk Kaiserslautern hat inzwischen mit der zuständigen Arbeitsbehörde vorsorglich Verbindung aufgenommen. Endgültiges erfährt die Kaiserslauterner Belegschaft in der nächsten Zeit durch Werksanschlag.

ZITAT

„Lohnerhöhungen ohne einen entsprechenden Anstieg der Produktivität sind der reinste Hohn. Mehr noch, sie verteuern die Produktionskosten, drängen unsere Exportartikel aus dem Wettbewerb, bedingen höhere Inlandspreise und schaffen Platz für Importe... Wenn unser Volk mehr Freizeit durch Verkürzung der Arbeitszeit fordert und diese Forderung inzwischen erfüllt wurde, dann haben wir das Recht zu verlangen, daß jede Arbeitsstunde aus 60 Minuten gut getaner Arbeit besteht."
Der britische Premierminister Harold Wilson



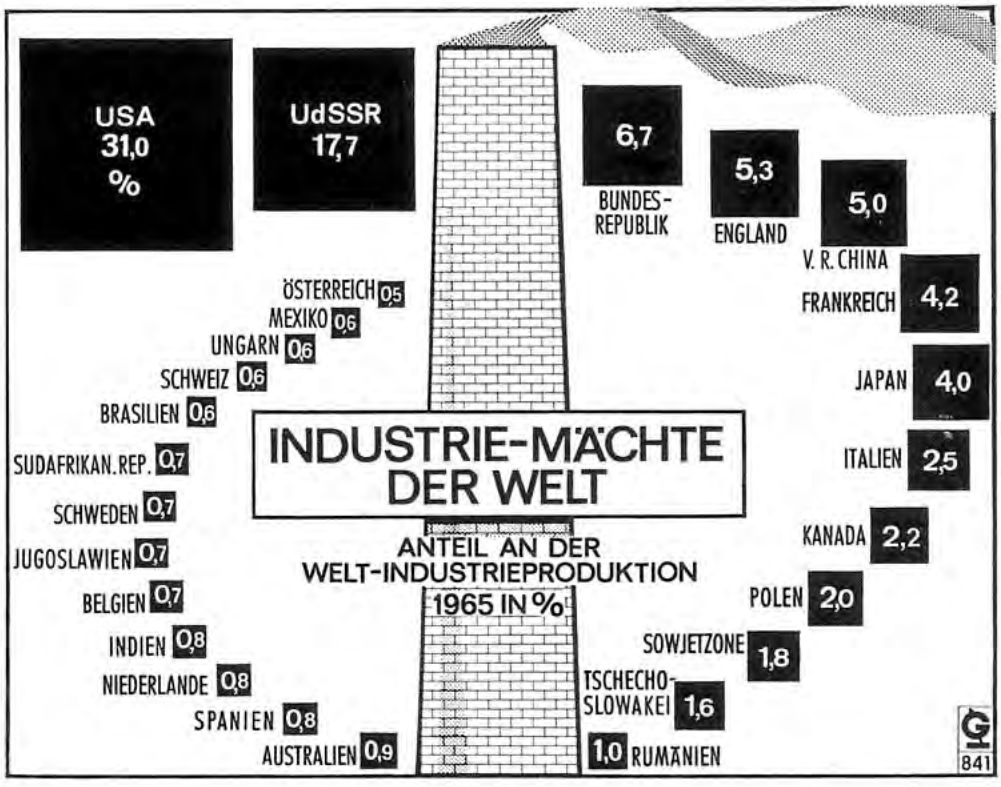
Die Härterei des Opel-Werkes in Kaiserslautern ist nach dem neuesten Stand der Technik eingerichtet. Das Härtegut – Teile der Lenkung, Gelenkwelle, Kupplung und anderes mehr – durchläuft in kontinuierlicher Folge die Gas-Aufkohlungsstoßöfen.

Ende des Kaiserslautern-Teils

Bundesrepublik drittgrößte Industriemacht

Eine einzige dürre Zahl für die sinnverwirrende Vielfältigkeit einer modernen Industriewirtschaft zu setzen, diese radikale Vereinfachung erscheint fast als statistische Untat. Und doch ist genau diese Vereinfachung unerläßlich, um ein realistisches Bild von der Kräfteverteilung in der Welt zu gewinnen. Denn zwar sagt es wenig über die Industrie beispielsweise der Bundesrepublik, wenn ihr Anteil an der Weltindustrieproduktion von 1965 auf 6,7 Prozent beziffert wird.

Aber daß die Bundesrepublik einerseits eindeutig die drittgrößte Industrienation der Welt ist, daß aber andererseits ihr Industriepotential bei weitem nicht an jenes der beiden Industriegiganten USA und Rußland heranreicht, diese Erkenntnis bestimmt nicht nur die wirtschaftliche Bewertung, sondern beeinflußt auch die politische Potenz der Bundesrepublik.



Übermut tut selten gut

In einem industriellen Großbetrieb lassen sich – trotz der allerbesten Vorkehrungen der Unfallverhütung – Unfälle nie ganz vermeiden; die Unfall-Statistik legt hierfür ein beredtes Zeugnis ab. So kann es vorkommen, daß durch eine völlig einwandfrei ausgeführte, vom Betrieb angeordnete Arbeit eines Kollegen, ein anderer zu Schaden kommt. Sich dieser Tatsache bewußt, hat der Gesetzgeber den Schadensverursacher von der Haftung freigestellt – wenn der Schaden durch eine betriebliche Tätigkeit verursacht ist. Es sollte durch diese Regelung aber kein Freibrief für Übermut gegeben werden.

Ein Urteil des Landesarbeitsgerichtes Düsseldorf sollte jedem zu denken geben. In einer Kraftfahrzeugwerkstatt hatte ein im 3. Lehrjahr stehender Lehrling sich versehentlich Hände und Kleidung mit Benzin durchtränkt und dann versucht, sich mit Preßluft zu reinigen. Dadurch entstand ein hochexplosives Benzin-Luftgemisch. Ein anderer Lehrling wollte einen Ulk machen, entzündete sein Feuerzeug und ging mit der brennenden Flamme auf den Arbeitskameraden zu. Es kam zu einer Explosion, durch die der erste Lehrling schwer verletzt wurde. Der Unfall wurde als Arbeitsunfall anerkannt und der Geschädigte erhält eine Unfallrente. Seiner Klage gegen den anderen Lehrling auf Zahlung eines Schmerzensgeldes wurde stattgegeben. 3000 DM muß dieser zahlen und für den gesamten eingetretenen Schaden aufkommen. Man sieht daraus: Übermut tut selten gut! G.B.

BÜCHER

Einige der Neuerwerbungen unserer Werkbüchereien

José Maria Arguedas: „Die tiefen Flüsse" – Aus der Sicht der Indios geschrieben und mit folkloristischen Elementen durchwoben, vermittelt der Roman das Leben eines jungen Indios aus Peru.

Joachim Burkhardt: „Zum Beispiel im Juni" – Die Geschichte einer Liebe im zweigeteilten Berlin des Jahres 1961

Irja Browallius: „Singen möchte Sippa" – Einfach, fast nüchtern schildert die Verfasserin das harte Leben einer schwedischen Bauernmagd und ihres unehelichen Kindes.

Italo Calvino: „Wo Spinnen ihre Nester bauen" – In seinem jüngsten Roman erzählt Calvino die Geschichte eines verwahrlosten Jungen, der im zweiten Weltkrieg zu einer Partisanengruppe stößt, wo er den langersehnten Freund findet.

Ruth Dirx: „Das neue Spiel- und Bastelbuch" – Eine Zusammenstellung von einfachen Beschäftigungen, Basteleien, Spielereien und Unterhaltungen für kleinere Kinder.

Marion Döhnhoff: „Die Bundesrepublik in der Ära Adenauer" – Eine Sammlung der politischen Leitartikel, die in der täglichen Auseinandersetzung mit den politischen Ereignissen der letzten 10 Jahre in der „Zeit" erschienen sind.

Enzo Ferrari: „Meine Memoiren" – Temperamentvoll erzählt Ferrari von seinen Erfolgen und Mißerfolgen im Automobilsport, von seinen geschäftlichen Triumphen und von seinen Begegnungen mit bekannten Persönlichkeiten.

Otto von Habsburg: „Europa, Großmacht oder Schlachtfeld?" – Die politischen Überlegungen des Autors gründen auf der Überzeugung, daß „tatsächliche Interessengemeinschaften" wichtiger seien als andere Bindungen. Als Folge einer Annäherung Rußlands und Amerikas hält er den politischen Zusammenschluß Europas für unbedingt erforderlich.

Jehanne Jean-Charles: „Die Knilche von der letzten Bank" – Aus Kindermund und Pennälerheften.

Otmar Franz Lang: „Paradies aus zweiter Hand" – Eine großstädtische Familie mit vier Kindern erwirbt eine zwar scheußliche, aber von einem großen Garten umgebene „Villa" auf dem Lande, die nun zum Schauplatz eines Idylls mit kleinen Pannen wird.

Viktor Lasky: „Der häßliche Russe" – Der Autor besuchte auf einer längeren Reise 20 Länder Asiens und Afrikas, um in Gesprächen mit führenden und bekannten Politikern und Wissenschaftlern herauszufinden, ob die kommunistische Entwicklungspolitik auf diesem Kontinent erfolgreicher als die westliche ist.

Pe.

Lächelt für Frankfurt: Karin Ludwig

Das Ansager-Portrait von Karin Dinslage im letzten Heft, eigentlich nur als Anhängsel und zur Auflockerung des im Namen unserer Schichtarbeiter geäußerten Wunsches auf Einführung eines Fernseh-Wiederholungsprogramms am Vormittag gedacht, hat ein lebhaftes Echo ausgelöst. Eigentlich verständlich! Die Damen und Herren, die allabendlich zu Gast bei uns zu Hause sind, möchte man gern einmal näher kennenlernen. Diesem Wunsch kann entsprochen werden. In dieser und in den nächsten Ausgaben werden einige bekannte Ansagerinnen und Ansager vorgestellt, ohne damit jedoch eine „Klatschspalte" nach Illustriertenmuster einführen zu wollen.

Ein typischer Zwilling – so würde Karin Ludwig ihren eigenen Steckbrief beginnen lassen. Auf ihrem Geburtsschein steht das Datum vom 31. Mai 1941 und als Geburtsort Siegen in Westfalen. Sie fühlt sich indessen durchaus als „Hessenmädchen". In Biedenkopf an der Lahn wuchs sie auf, dort ging sie sieben Jahre lang ins Realgymnasium. Zwillinge sind angeblich zwiespältig; Karin fühlte sich denn auch bei ihrer Berufswahl von Düsenflugzeugen und Rundfunkmikrofonen gleichermaßen angezogen.

Für den Rundfunk schwärmte sie schon, als sie noch gar nicht zur Schule ging; ihr Vater hätte ihr kaum einen größeren Wunsch erfüllen können, als sie im Kinderfunk-Chor unterzubringen. Das Interesse an der Fliegerei kam später. Sie wäre am liebsten Stewardess geworden. Ihre Eltern meinten jedoch, Luft habe keine Balken und baten sie, ihr Geld möglichst in Bodennähe zu verdienen. So ging Karin Ludwig als Public-Relations-Sekretärin zu einer amerikanischen Fluggesellschaft und entdeckte, daß man sein Fernweh auch mit Freiflügen stillen kann.

Der Rundfunk ging ihr trotzdem nicht aus dem Kopf. Als Sprungbrett ans Mikrofon sollte ihr ein gründlicher Sprechunterricht dienen. Nach einjähriger Ausbildung machte Karin bei einem Ansagerinnentest in Frankfurt erst einmal die Probe aufs Exempel, ob sie überhaupt für diese Aufgabe geeignet sei. Das Ergebnis war positiv, die Fernsehleute ermunterten sie zur Weiterarbeit. Seitdem erscheint Karin Ludwig auf dem Bildschirm und lächelt für Frankfurt. Das anfängliche Lampenfieber ist abgeklungen; sie kommt sich auch nicht mehr „wie ein Clown" vor, wenn der Maskenbildner sie für die Sendung schminkt. Ihr großes Hobby ist Tanzen, außerdem malt und zeichnet sie gern.

HR

IM AUTO AUF RUSSISCHEN STRASSEN

Mitglieder der Hamburger Akademie für Verkehrswissenschaft fuhren in diesem Sommer mit ihren Wagen als geschlossene Gruppe in die Sowjetunion. Einige von vielen Erlebnissen werden in dem folgenden Bericht von einem der Reiseteilnehmer geschildert und im nächsten Heft durch andere Streiflichter ergänzt.

Wer auf eigener Achse aus Westeuropa in die Sowjetunion fährt, hat zwei Möglichkeiten. Einmal die "Diplomatenstraße" mit der gemütlichen Seereise nach Helsinki, „nur" einem östlichen Grenzübergang beim ehemals finnischen Viborg und weiter über Leningrad und Nowgorod am Ilmensee schnurgerade bis Moskau. Die zweite Route führt von Nürnberg über Prag und Warschau nicht weniger gerade in die sowjetische Hauptstadt. Hier gilt es jedoch mehrere Grenzen zu überschreiten mit den in Ostblockländern langwierigen Kontrollen. In Nowgorod, einer Stadt von weit über 200 000 Einwohnern, ist allerdings nur eine Tankstelle vorhanden. Diese liegt in einer besonders bei Nacht sehr schwer zu findenden Nebengasse, und von der Ankündigung „Benzina" ist auf dem verrosteten Schild lediglich noch das „in" zu lesen. Durch die Sowjetzone mit ihrer Beutelschneiderei fährt praktisch im Wagen niemand nach Rußland.

Wir nahmen den Weg über Prag schon aus Vergleichsgründen. Jeder Teilnehmer mußte je ein Durchreisevisum für die Tschechoslowakei und Polen und ein Visum für die Sowjetunion haben. Mit einem Dutzend Paßfotos kommt man da gerade aus. Außerdem ist für jeden Wagen eine gesonderte Haftpflichtversicherung abzuschließen. Hat man sich im Rahmen der begrenzten Möglichkeiten in der Sowjetunion die Reisestrecke ausgesucht, so geht alles andere durch das sowjetische Reisebüro „Intourist". Polen läßt Deutsche in seinen Grenzen nicht herumreisen; daher müssen die Grenzstationen zur Ein- und Ausreise angegeben und strikt eingehalten werden. In Rußland übrigens auch!

Der Grenzübergang von Nürnberg her in die Tschechoslowakei geht in Anbetracht der elf Wagen und 37 Personen in eineinhalb Stunden rasch, die Abfertigung ist höflich. Die Straßen sind sehr ordentlich und entsprechen weitgehend deutschen Verhältnissen. Der Verkehr ist auf den Landstraßen weitaus stärker als etwa in Prag, von den Abendstunden abgesehen. Die Tschechen fahren vorsichtig und zuvorkommend; bei Geschwindigkeitsübertretungen werden sie hart bestraft, obwohl der mäßige Verkehr eigentlich kaum eine Begrenzung verlangt.

Panorama von Moskau

Der Rote Platz in Moskau

Hinter der Grenze nach Polen, an der die Kolonne besonders wegen der Angaben über Devisen mehr als zwei Stunden aufgehalten wird, sind die Straßen, soweit sie vom Krieg nicht in Mitleidenschaft gezogen und nur notdürftig ausgebessert wurden, ebenfalls gut, denn es handelt sich um das unter polnischer Verwaltung stehende deutsche Gebiet. In Breslau zeigen sie sich ebenso schlecht wie die Bedienung im einst berühmten Hotel Metropol. Die in einem Zug zu fahrende Strecke von Prag nach Warschau ist mit 636 Kilometer sehr lang, weil man am Zoll viel Zeit braucht, am vorgeschriebenen Platz Breslau zu Mittag essen muß und wegen der später schlecht werdenden Straßen nicht rasch fahren kann; auch das Tanken macht einige Mühe, so daß wir bis in die Nacht hinein fuhren.

Die Verkehrszeichen sind, wenn überhaupt vorhanden, nachts selten beleuchtet, die Baustellen haben keine Vorankündigung. Plötzlich endet die Straße in einer riesigen Baugrube. Das kommt laufend vor, und es beruhigt nicht im geringsten, wenn bei strömendem Regen und pechrabenschwarzer Nacht hinter einer Straßensperre ein Mann eine Warnlampe schwingt, die nicht brennt, weil sie kein Petroleum hat. Gut durch weiße Ringe markiert sind dagegen die Alleebäume der breiten Hauptstraße. In Warschau selbst findet man die Straßen teils hervorragend in Schuß, teils sehr schlecht. In neuaufgebauten Vierteln sind sie ausgezeichnet.

Der Verkehr in Rußland bewegt sich auf den Landstraßen als Hauptverbindungsweg zwischen den großen Städten im Verhältnis zehn Lastwagen zu einem Personenwagen. Diese Relation erhöht sich in den Städten auf 50 zu 50. Wir fuhren von der polnisch-sowjetischen Grenze am Bug beim ehemals polnischen Brest-Litowsk über Baranovici, Minsk, Smolensk nach Moskau. Von dort über Kalinin und Nowgorod nach Leningrad und weiter zur finnischen Grenze hinter Viborg.

Nach dem Grenzübergang in die Sowjetunion bei Brest bietet sich die breite Straße als Rückgrat und vorzüglich ausgebaute Hauptschlagader des russischen Westverkehrs an. Es handelt sich dabei um eine überdimensionale Landstraße mit teilweise hervorragendem Belag, doch ohne Mittelstreifen und auch ohne Verbot für Radfahrer, Panjewagen und Fußgänger. Bei dem mäßigen Verkehr ist weder ein solches Verbot noch ein Mittelstreifen notwendig. Sollten einmal drei Fahrzeuge nur schwer aneinander vorbeifahren können, so läßt es kein Russe auf eine schwierige Situation ankommen. Er biegt rechtzeitig auf den holprigen Randstreifen aus, selbst wenn der Wagen dann mit den rechten Rädern eine lange Staubfahne hinter sich herzieht. Der Russe fährt im allgemeinen sehr höflich und denkt mit; er kommt dabei dem Franzosen nahe, ohne daß er es allerdings wie in Paris zu einem nur handbreiten Abstand zwischen den zwei Fahrzeugen kommen ließe. Verliert er den Führerschein, so kann dies zunächst Arbeitslosigkeit bedeuten, weil fast alle Fahrzeuge unter staatlicher Regie laufen.

In der Sowjetunion ist Ausländern das Fahren bei Nacht verboten, und jeder tut gut daran, dieses Verbot — es sei denn mit Genehmigung von Intourist wegen Zeitnot — nicht zu übertreten! Denn hier stehen, fahren, taumeln und liegen Hindernisse in Mengen auf der Straße. Sei es nun eine Baustellensperre, ein unbeleuchteter Panjewagen, ein Radfahrer, ein betrunkener Fußgänger oder ein Stück Vieh. Neben den Fernstraßen weidet übrigens viel Vieh, hin und wieder wird auch einmal eine Kuh überfahren, doch werden die Tiere durchweg gut bewacht. Als Höchstgeschwindigkeit gilt in Dörfern und Städten die 60-km/h-Grenze, wenn nichts anderes vorgeschrieben ist. Eine Kontrolle wird allerdings wegen des dünnen Verkehrs nur selten ausgeübt. In den Städten sind die Straßen meist gut, breit und übersichtlich; die Verkehrsregelung ist klar und sinnvoll.

In Moskau finden sich viele Einbahnstraßen, die das Umherirren bis zur richtigen „Einfahrt" keineswegs unkomplizierter als in Westeuropa machen. Der Verkehr ist in der so-

Imbißstand in der Provinz

wjetischen Hauptstadt stark, doch kommt es praktisch zu keinen Stauungen, weil die Straßen viel breiter als in Westeuropa und die Fahrer höflicher sind. Nachts sollte jeder Ausländer die Blätter der Scheibenwischer abnehmen, da sie sonst am anderen Tag fehlen. Es gibt selbst städtische Busse, die nur den nackten Scheibenwischerarm haben. Die ebenfalls amtlichen Taxis haben immerhin etwas Leukoplast darum, um bei Regen wenigstens einen kleinen Viertelkreis klarer Sicht zu bekommen. Eine Tücke bieten die vorzüglich asphaltierten Stadtstraßen dem neugierigen Fremden: Er verläßt sich auf den glatten Asphalt und gerät mit den Rädern oft in ein zwei Hände tiefes, viereckiges „Loch", in dem ein Schachtdeckel „verborgen" liegt.

Die Wagen hatten wegen ihrer starken Besetzung und des großen Gepäcks trotz guten Straßen viel auszuhalten. Unangenehm war, daß es in Rußland kaum Werkstätten gibt, hat man ja schon mit den wenigen Tankstellen seine liebe Not. Moskau, eine Stadt von 6,5 Millionen Einwohnern, besitzt fünf offizielle Tankstellen und einige weniger offizielle. Heißt es an deutschen Autobahnen Tankstelle 4 oder 10 Kilometer, so lauten solche Ankündigungen in Rußland 60 und 80 Kilometer. Glück hat man dann, wenn Tankwart oder Tankfrau nicht gerade einkaufen gegangen sind.

Schwierigkeiten mit klingelnden Motoren gab es trotz dem russischen Benzin mit niedriger Oktanzahl nicht. Gegebenenfalls fuhr man an den wenigen Steigungen mit einem kleineren Gang und beschleunigte langsamer. Die Oktanzahl für Benzin, die in Deutschland mit weit über 90 am höchsten ist, beträgt in der Sowjetunion etwa 85, kann aber auch nur Werte um 70 erreichen. Nachdem es sich herumgesprochen hatte, daß die Deutschen Benzin von 90 Oktan haben wollen, war es nach einem Augenzwinkern plötzlich an allen Tankstellen vorhanden. Es wurde einfach gesagt, es habe 90 Oktan, dann hatte es eben! Und unseren Motoren schadete es nicht im geringsten.

Den Reifendruck auf seinen Werten zu halten, ist auch nicht immer einfach. Tritt einmal eine Reifenpanne ein, so ist der übel dran, der nicht flicken kann und keine Luftpumpe dabei hat. Am besten nimmt man eine Preßluftpumpe mit. Die Zündkerzen hielten trotz dem oft rußenden Benzin einwandfrei durch. Ausgesprochen schlecht ist es, daß bei nächtlichen Begegnungen alle Beteiligten auf Standlicht schalten müssen. Bei abgeblendeten Scheinwerefrn „blinzeln" die russischen Fahrer so lange, bis man auf Standlicht geht; und da es durchweg Lastwagen sind, erweisen sich ihre Scheinwerfer als stärker. Man muß sich also sehr umstellen, denn besonders der Großstädter hat keine Ahnung, wie kümmerlich und ungeeignet zum Fahren auf nächtlicher Landstraße ein Standlicht sein kann. Besonders in der endlosen russischen Weite, wenn es bei Neumond regnet.

An Fahrzeugen trifft man auf russischen Straßen eigenartigerweise kaum den kleinen Moskwitsch, dagegen den größeren Wolga oder den großen Zim; Lastwagen gibt es dagegen in allen Größenordnungen. Sie rauchen mit Benzin genauso wie die mitteleuropäischen mit Dieselöl. An fremden Lastwagen findet man die hochmodernen Schweden als Ferntransporter, Volvo und Scania-Vabis. Stockholm—Moskau und Oslo—Kiew lauten ihre Routen .Die Tanksäulen stehen fast alle im Freien, so daß man bei Regen aufpassen muß, um kein Wasser in den Tank zu bekommen. Die Säulen sind umständlich: entweder muß man sie vorher auf eine geschätzte Menge Benzin einstellen – dann kommt kein Tropfen mehr heraus; oder man füllt wie in Deutschland ein, muß aber der Tankfrau zurufen, wenn voll ist, damit sie die Pumpe abstellt. Dabei gehen viele Tropfen daneben. Dann gibt es auch Säulen, bei denen man die Tankmenge wie auf einer Telefonwählscheibe einstellt, und schließlich die guten alten Fünfliter-gläser mit Pumpschwengel. Parkschwierigkeiten treten zeitweise höchstens vor den großen Hotels in Moskau und Leningrad auf. Nachts läßt man die Wagen einfach auf der Straße stehen. Walter Ott (Wird fortgesetzt)

Schirmbild-untersuchung bei der General Motors Berlin

Im Rahmen der werksärztlichen Betreuung der Berliner Mitarbeiter war ein Schirmbildwagen bei unserer Niederlassung in Berlin. An der freiwilligen Untersuchung haben alle Werksangehörigen teilgenommen. Auf unserem Bild verläßt gerade ein Teil von ihnen den Schirmbildwagen.

Tiere hinter Gittern und Glas

TIPS FÜR FOTOFREUNDE (9)

Bei meinen Zoobesuchen mit der Kamera konnte ich es oft beobachten: Vor Tieren hinter Gittern wird fotografisch immer wieder kapituliert. Manche versuchen es erst gar nicht, andere wieder geben es nach einem kurzen Durchblick durch den Sucher vorzeitig auf. Viel Draht und wenig Tier, meinen sie! Und dabei ist es ganz einfach! „Zaubern" sie das Drahtgitter einfach weg. Gehen sie mit der Frontlinse der Kamera unmittelbar an das Gitter des Maschendrahts und lösen sie aus. Auf dem späteren Bild oder Dia wird der Draht nicht abgebildet, er ist weg (Bild 1). Wichtig ist nur, daß Sie so nah wie möglich an den Draht herangehen. Also nicht etwa aus ½ bis 1 m Abstand vom Draht fotografieren. Hier würde man, wenn auch undeutlich, den Draht noch erkennen. Nah, aber nicht zu nah! Achten Sie beim Fotografieren darauf, daß Sie nicht mit dem Objektiv den Draht berühren, so daß das Objektiv verkratzt wird. Wenn Sie eine Gegenlichtblende benutzen, kann Ihnen das nicht passieren.

Passen Sie aber auch auf die Tiere selbst auf, oder bitten Sie Ihre Begleitung, das für Sie zu tun. Besonders bei den Affen und bei einigen Vögeln ist das sehr angebracht, denn vielen ist es schon passiert, daß Sie durch das Gitter hindurch die scharfen Krallen oder Schnäbel zu spüren bekommen haben. Abgesehen von den Verletzungen, die Kamera kann zu Boden fallen und beschädigt werden. Übrigens: Viele Fotofreunde, die ich beim Fotografieren im Zoo auf den kleinen „Zaubertrick" aufmerksam machte, glaubten mir nicht.

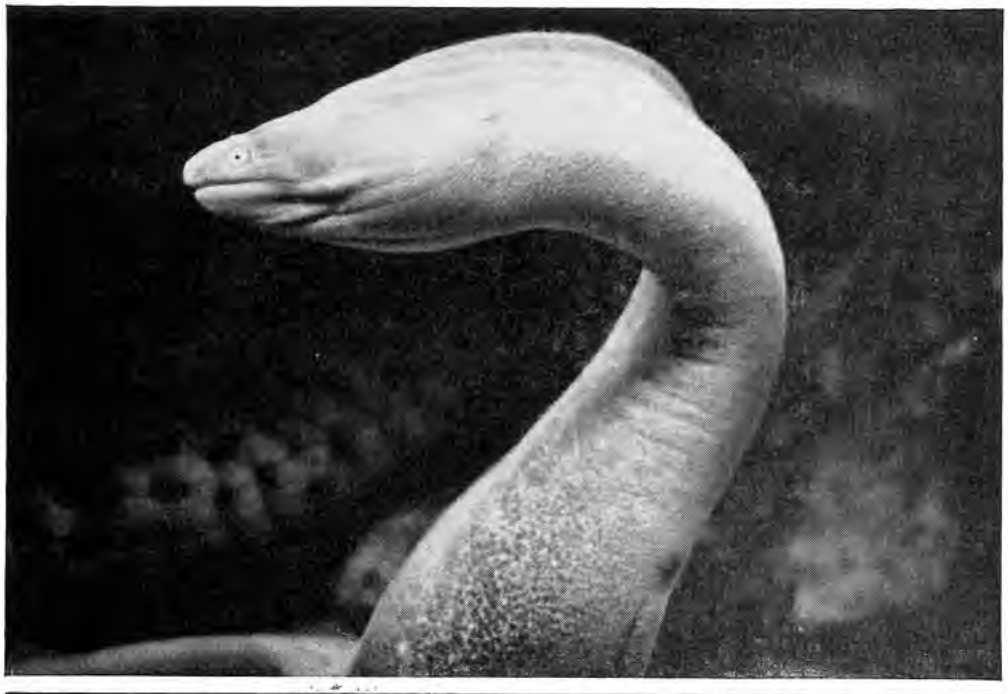
Sie hörten mir zu und taten so, als ob sie auslösen würden. Nach kurzer Zeit aber kamen sie wieder und fotografierten jetzt „richtig" – mit 1 bis 2 m Abstand vom Draht. Der Erfolg: Viel Draht und wenig Tier.

Im Aquarium, Terrarium und auch im Vogelhaus gibt es immer etwas Neues. Vom trägen Chamäleon bis zur züngelnden Schlange, vom stolzierenden Pinguin bis zum farbenprächtigen Fisch, an reizvollen Motiven hat es keinen Mangel. Auch hier ist wieder gute Vorbereitung der Schlüssel zum Erfolg. Beobachten Sie erst einmal die Tiere eine Weile. Bald werden Sie feststellen, daß Fische einen bestimmten Turnus schwimmen. Wenn Sie die Gewohnheiten und Reaktionen der Tiere ein wenig kennen, haben Sie bei den Aufnahmen selbst leichteres Spiel, weil Sie unter Umständen wissen, wohin beispielsweise ein Fisch in den nächsten Sekunden schwimmen wird, und sie können sich mit dem Standort, mit der Schärfe usw. danach richten.

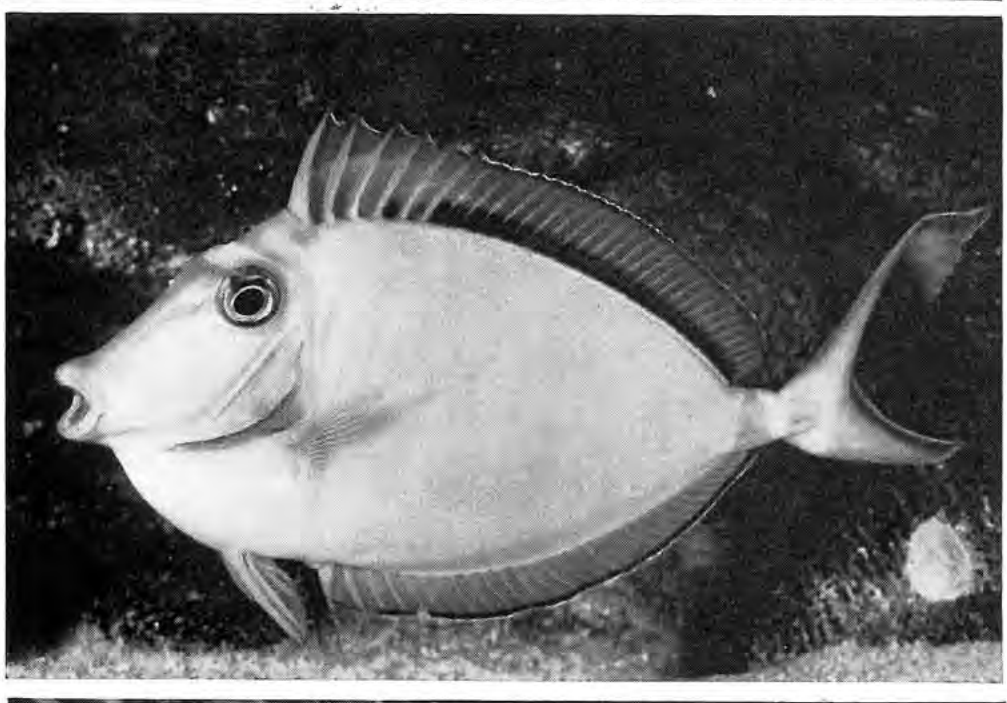
Bei bestimmten Tieren sind Aufnahmen mit Blitzlicht verboten. Entdecken Sie einen solchen Hinweis, dann sollten Sie dieses Verbot auf keinen Fall übertreten. In diesen Fällen einen höchstempfindlichen Film benutzen und vorher genau die Belichtung messen. Oft gestattet die knappe Beleuchtung nur Aufnahmen mit offener Blende und langsamer Verschlußgeschwindigkeit, $^1/_{30}$ oder $^1/_{15}$ sek. Hier muß man versuchen, den „toten Punkt" einer Bewegung abzupassen, um noch ein einigermaßen bewegungsscharfes Foto zu erzielen (Bild 2, nächste Seite).

Das Blitzverbot ist übrigens eine Ausnahme im Zoo. Meistens darf geblitzt werden. Aber das Glas! Es reflectiert nicht nur den Blitz, die schönsten Selbstportraits können in der Spiegelung aufgenommen werden, wenn der Blitz auf der Kamera oder der Blitzschiene neben der Kamera sitzt. Hier muß also der Reflektor von der Kamera gelöst werden, und man muß den Blitz von der Seite oder von oben leuchten lassen, so daß sein Reflex nicht auf dem Glas erscheint. Also hier rechtzeitig ein langes Blitzkabel besorgen, das

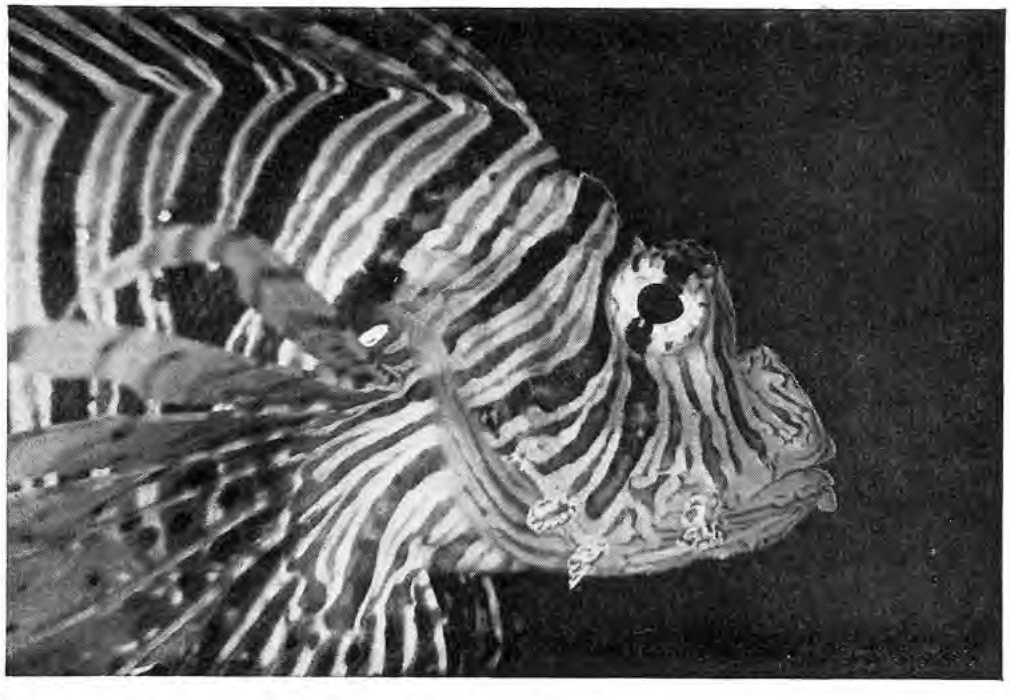
1



2



3



4

man auch bei anderen Gelegenheiten immer wieder gut gebrauchen kann.

Am besten geht es mit einem Elektronenblitz und zwei Lampenstäben und – einem Helfer. Er (oder sie) hält die beiden Lampenstäbe unmittelbar ans Glas, und zwar im Winkel von etwa 45°. So wird der Fisch dann von zwei Seiten unter konzentriertes Blitzfeuer genommen. Der Fotograf steht dann hinter dem Helfer und fotografiert über dessen Schulter hinweg. Dabei ist die Aufgabe des Helfers genau so wichtig wie die des Fotografen. Schickt er zum Beispiel das Licht links und rechts am Fisch vorbei, so wird nur der Hintergrund beleuchtet und durch die Reflexion erscheint der Fisch als Silhouette.

Und vergessen Sie vor lauter Jagdfieber nicht das richtige Einstellen an der Kamera selbst. Achten Sie auf X- und M-Kontakt, stellen Sie auch die richtige Verschlußgeschwindigkeit ein. Sehen Sie vorher in der Gebrauchsanweisung nach, bis zu welcher Geschwindigkeit der Verschluß Ihrer Kamera synchronisiert ist. Haben Sie an Ihrer Kamera einen Schlitzverschluß und ist dieser nur bis $^1/_{30}$ sek. synchronisiert und sie stellen $^1/_{125}$ sek. ein, so ist das Ergebnis ein nur teilweise belichtetes Dia oder Negativ. Unter Umständen sehen Sie auf dem Dia nur einen halben Fisch.

Welche Blende stellen wir ein? Da meist im Nahbereich unter 1 m Entfernung fotografiert wird, kann man mit der Leitzahl nicht mehr viel anfangen. Auch spielen die Größe des Beckens, die Entfernung zum Fisch (Wasser verschluckt viel Licht) und die Farbe des Fisches (dunkel oder hell glitzernd) eine Rolle. Hier muß man Erfahrungen sammeln und sich auch von Anfang an die jeweils eingestellten Werte notieren. Ich bin bei meinen Farbaufnahmen im Frankfurter Exotarium mit dem Braun Hobby Automatik (Leitzahl 32 bei einem Farbfilm von 18 DIN) beim Einsatz von zwei Lampenstäben und einer Aufnahmeentfernung von 50 bis 70 cm mit Blende 8–11 gut ausgekommen. Aber wie gesagt, das ist nur ein Richtwert. Bei hellen glitzernden Fischen in einem kleinen Becken kann Blende 16 richtig sein. Übrigens glitzernde Fische! Die sollten nicht im Hintergrund sein, denn sie reflektieren das Blitzlicht sehr stark.

Selbst die langsamen Bewegungen der Fische sind oft noch zu schnell, um im Nahbereich die Schärfe laufend verändern zu können. Nachdem Sie die Tiere eine Weile beobachtet haben, stellen Sie eine bestimmte Schärfe von vornherein ein und lassen dann den Fisch, den Sie aufnehmen wollen, in diese Schärfenzone hineinschwimmen. Vielleicht können Sie noch kleinere Korrekturen durch Mitziehen des Kopfes vornehmen. Und haben Sie Geduld und Ausdauer, geben Sie sich mit dem eben Erreichten nicht zufrieden, machen Sie noch einen weiteren Versuch. Schon in der nächsten Sekunde kann sich eine noch bessere Situation ergeben (Bild 3). Höhepunkt der Aufnahmen im Nahbereich ist auch hier wieder das Portrait. Hier stellen Sie die Punktschärfe genau auf das Auge ein, denn auch beim Fisch „spricht" es auf dem späteren Bild in erster Linie (Bild 4).

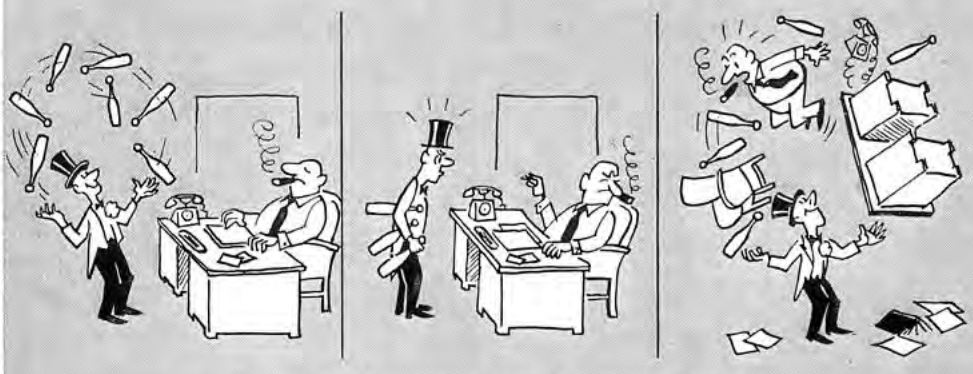
Tiere hinter Gittern und Glas. Ein bißchen Technik, ein bißchen „Zauberei" und wie immer viel Geduld. Dafür können Sie später bei Ihren Freunden als zweiter Hans Hass brillieren.

Dr. Georg Wolff

Es darf gelacht werden!

„Meine Schwester? - Wenn Sie Jan sind, ist sie nicht zu Hause. Wenn Sie aber Peter sind, dann kommen Sie herein."

„Nimm sie doch mit, Jan, sie möchte doch zu gerne, daß mal was passiert."



„Danke, die Nummer ist nichts für meinen Zirkus!"

Artistenwäsche

„Wartest du etwa auf dein Oberhemd?"

„Nimm doch zwei, Liebling, es trägt sich leichter."

Foto des Monats