

OPEL POST

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

2. JAHRGANG

Nr. 12







Weihnachten 1950

Die vor uns liegenden festlichen Stunden sind der Anlaß, die Räder und Maschinen des Werkes abzustellen, um in ein paar Tagen der Besinnung und Entspannung für die kommenden Aufgaben Kraft zu sammeln.

Ihnen allen und Ihren Angehörigen wünsche ich ein frohes, gesegnetes Weihnachtsfest sowie ein glückliches Neues Jahr und unseren kranken Mitarbeitern eine baldige und restlose Wiederherstellung ihrer Gesundheit. Mein Weihnachtswunsch gilt gleichermaßen den im Ruhestand lebenden ehemaligen Werksangehörigen, den Mitarbeitern unserer Filialen, der in- und ausländischen Händlerorganisation sowie allen, die freundschaftlich mit dem Werk verbunden sind.

Ein arbeitsreiches Jahr liegt hinter uns. Es war ein Jahr des rastlosen Schaffens und Weiterentwickelns. Der Wiederaufbau konnte ein gutes Stück weitergeführt, die Produktion gesteigert und die Nachfrage auf den Märkten durch neue und bessere Modelle befriedigt werden. Darüber hinaus wurden die Preise gesenkt, die Löhne erhöht und fast 7000 Mitarbeiter in unsere Werksgemeinschaft neu aufgenommen. Diese Tatsachen stellen eine Bilanz dar, an der jeder von Ihnen durch seine Arbeit und das Verständnis, mit dem er den Problemen des Betriebes gegenüberstand, starken Anteil hat. Es ist mir deshalb am Ende dieses erfolgreichen Jahres ein Bedürfnis, Ihnen allen meinen Dank und meine Anerkennung auszusprechen.

Weihnachten ist das Fest des Friedens – und gerade in dieser Zeit der politischen Spannungen klammert sich die Menschheit an das Wort Frieden wie an einen rettenden Balken. Jeder, für den der Frieden ein echtes Anliegen und kein Gegenstand von Wortspielereien ist, ersehnt sich eine sorglose Zukunft, um endlich einmal die Früchte seiner Arbeit genießen zu können. Was für einen Sinn hätten sonst Wiederaufbau und Weiterentwicklung? Aber der ersehnte Frieden muß auf einem Fundament ehrlicher Überzeugung aufgebaut und frei von Furcht und Unterdrückung jeder persönlichen Initiative sein – alles andere wäre nichts als eine Selbsttäuschung!

Der äußere Frieden hängt weitgehend vom inneren Frieden der Völker und dieser wiederum von stabilen und gesunden Verhältnissen der einzelnen Volkswirtschaften ab – es ist dies eine nüchterne, aber realistische Erkenntnis. Noch konnten bei uns nicht alle Probleme gelöst werden, doch auf die Dauer gesehen wird der jetzt eingeschlagene Weg der richtige sein, um jedem Mitarbeiter seinen Arbeitsplatz zu sichern. Erst morgen oder übermorgen, wenn auf allen Märkten die „echten“ Konkurrenzkämpfe beginnen, wird sich zeigen, wie notwendig es war, die geschäftlichen Erfolge der letzten Jahre dem Neuaufbau des Werkes, der Forschung und der zukünftigen Planung zuzuführen. Nur die konstanten und richtig ausgewerteten Erfolge eines Unternehmens bieten auf die Dauer Gewähr für sichere Arbeitsplätze und bessere Lebensbedingungen seiner Mitarbeiter. Und dies zu erreichen, muß das Ziel unserer Bemühungen sein!

Ein großes Werk kann man mit einem Schiff vergleichen, das nur dann seinen Kurs hält, wenn Mannschaft und Führung in Erkenntnis gemeinsamer Abhängigkeit gut zusammen arbeiten. Eine Atmosphäre des Vertrauens und nicht zuletzt Objektivität den Maßnahmen und Ansichten des anderen gegenüber sind die Voraussetzungen guter Zusammenarbeit. Und nur mit solcher Gesinnung wird für jeden das Bestmögliche erreicht werden!

In diesem Sinne wünsche ich nochmals allen Mitarbeitern unseres Hauses sowie ihren Familienangehörigen ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches Neues Jahr.

Kurzmann

Vorsitzender des Vorstandes

SCHICHT am Heiligen Abend

Am Heiligabend hatten wir Schicht. Nicht wie sonst um zehn Uhr fingen wir an. Und es dauerte auch nicht wie sonst bis sechs Uhr, sondern bis 8 Uhr. Also zwölf Stunden. Merkwürdig genug war ja, daß der Hochofen sich um nichts kümmerte, ob Weihnachten war oder nicht. Nachdem er nun einmal angeblasen war, brauchte er sein Futter bei Tag und bei Nacht, und ständig mußten Leute bereit sein und ihm helfen, der immerzu drängenden Last ledig zu werden. Seine Mahlzeiten aus Erz und Koks, ebenso seinen Atem, den heißen Wind, bekam er automatisch, wiewohl auch dazu einige, wenn auch unsichtbare Leute gehörten; doch die Höllenbächlein des Eisens und der Schlacke mußten ihm von Handarbeitern abgezapft werden.

Freilich, man hätte seine Ungebändigkeit dämpfen können, aber was wäre damit gewonnen gewesen? Zu schweigen davon, daß zwölf Stunden Arbeit bei fünfzigprozentiger Lohnerhöhung ein gutes Stück Geld ausmachten. Das konnte man schon gebrauchen, zu Weihnachten mehr noch als anderswann.

Am Bühnengeländer sah ich Friedrich stehen, den „Ersten Mann“. Sinnend starrte er hinab auf die Schienenstränge, die unter der Bühne wie unter einer Brücke herliefen und durch die spärlich erhellte Dunkelheit heraufblinkten. Mehr und mehr war die Hütte zur Ruhe gekommen, eine Stimme nach der anderen war aus dem tosenden Konzert gefallen, das ferne Krachen der Walzen, das gewitterhafte Poltern der Konverter, das Brummen der Motoren, das schütternde Stoßen der Viertaktgasmaschinen. Nun war nichts mehr zu hören als das dumpfe Heulen des Gebläsewindes in den dicken Rohrleitungen, und von Zeit zu Zeit, einmal von hier, einmal von da, das Dröhnen eines Cowpers, wenn der „Wind“ umgeschaltet wurde. In den Cowpers wurde die Luft, der Atem des Hochofens, auf etliche hundert Grad erhitzt. Es wurden ihm davon in vierundzwanzig Stunden ungefähr anderthalb Millionen Kubikmeter durch den Leib gejagt.

Der „Erste“ wandte sich jetzt zu mir und schob die Tonpfeife in den Mundwinkel. Von den wechselnden Temperaturen war seine Haut wie gegerbt, und seine Narbe in der Backe, wie von einem Streifschuß, erzählte von einem Eisenspritzer, der ihn in dem Augenblick erwischte hatte,



als er gerade die schützende Drahthaube vom Kopfe stülpte. Das war vor vier Jahren gewesen.

Dann blickte er, über das Geländer gelehnt, wieder nachdenklich hinab auf die gleißenden Schienen. Nach einer Weile richtete er sich auf und klapperte auf seinen halbverbrannten Holzschuhen an den Apparatestand, wo er auf den Instrumenten nachsah, wie weit die Suppe in unserem „Ofchen“ gediehen sein mochte.

Die anderen Betriebe waren still und dunkel. Hin und wieder trottelten ein paar Nachzügler unter der Bühne her. „Frohes Fest!“ riefen sie herauf und winkten mit der Hand.

Es war seltsam, zu denken, daß schon die große, feierliche Nacht angebrochen war. Fernher aus der Stadt kamen auf eisigem Wind Glockentöne herübergeritten und mischten sich in die Gedanken. In den Häusern brannten jetzt die Christbaumkerzen, die Kinder sangen, und ihre Augen hatten einen stillen Glanz. In den Stuben war der heimelige Duft von Nadelholz und frischem Backwerk. Hier roch es nach Phosphor, nach Kohlenoxyd und Schwefel und bedrängte die Brust. Oh, es war recht so! War nicht die Christnacht nur für die, deren Herzen Frieden finden durften, die mit dem schuldlosen Kind in der Krippe neu geboren wurden!

„Abstich!“ rief der „Erste“ und stülpte die Drahthaube über den Kopf. Durch die engen Maschen sah sein Gesicht wie aus einem Käfig. Ein Gongschlag ertönte und verlor sich zitternd im Nachhall, das Rauschen des Gebläsewindes erstarb in den Leitungen, es wurde still. Wir ergriffen eine der langen, dicken Eisenstangen, die bereit lagen, und begannen mit gewaltigen Stößen, unter rhythmischem Hau-ruck, die harte, verkrustete Masse aufzustoßen, mit der das Ofenmaul verstopft war. Nachdem drei Stangen wie Stricknadeln verbogen waren, plätscherte unter dem Angriff der vierten endlich ein goldgelbes Rinnsal aus dem Stichloch, das rasch zu einem flinken Bächlein anwuchs und mit feuerheißem Atem durch die Sandrinnen der Bühne an unseren Holzschuhen vorbeifloß. Mit einundeinhalbtausend Grad Celsius gleißte die dünnflüssige Lava dahin, belichtete taghell die Bühne und räucherte die Luft mit scharfen Gasen. An der „Brücke“ schied sich der Bach nach Eisen und Schlacke, und so floß jedes seinen vorgeschriebenen Weg bis an den Rand der Bühne, von der sie hinunterstürzten in große, feuerfeste, ausgemauerte Kübel, die auf den Schienen bereitstanden. Unsere Gesichter glänzten von klebrigem Schweiß; schützend hielten wir die Arme vor die Augen.

Als der Bach zu versickern begann, zogen wir uns zurück. Auf ein Zeichen des Gongs schleuderte ein kleiner Wind die letzten Eisen- und Schlackentropfen aus dem Ofen, daß sie wie Feuerregen über die Bühne stoben. Als der Regen aufhörte, wurde der Wind aufs neue abgestellt, die Stopmaschine herumgeschwenkt und die noch weiche Stopfmasse mit dumpfen, harten Schlägen in das Ofenmaul getrieben. Dann heulte der Wind in den Leitungen wieder auf, zwei Atmosphären und siebenhundert Grad Celsius. Der Ofen begann aufs neue, Eisen zu machen.

Der „Zweite“, der mit einer Erkältung umherlief, hatte einen neuen Arbeitsschal bekommen; den wickelte er sich jetzt um den Hals. Auch bei den anderen war vor der Schicht Bescherung gewesen, und sie hatten etliche der guten Sachen mit ans Ofchen gebracht. Aus der Umkleide-

kabine kam der „Erste“ mit einer frischen Zigarrenkiste. Liebevoll und bedächtig schnitt er mit dem Taschenmesser die Banderole auf, löste umständlich den Nagel aus dem Holz, hob mit aller Behutsamkeit seiner Pranken die beiden Papierlagen ab und reichte rundum.

„Mensch, du, feine Marke!“ sagte einer, während er auf die Banderole schielte und seine Zigarre zärtlich beschnupperte. Ach ja, es war schon seltsam, am Hochofen zu stehen und dicke Zigarren zu rauchen. Seltsamer aber war, daß alle es als etwas Selbstverständliches hinnahmen, ohne Bemerkungen oder selbstverspottendes Gewitzel. Schweigend, wie es hier Gewohnheit war, standen wir im Knäuel beieinander und bliesen den Rauch kunstvoll und andächtig in die Dunkelheit. Auf den Gesichtern träumte Stille und Güte, gar etwas wie Glück. Selbst der „Dritte“, ein Raufbold und Draufgänger, der erst gestern gemeint hatte, die ganze Weihnacht sei nichts als „ein wehleidiger Klimbim und fauler Zauber, grad gut für Kinder und alte Weiber“, selbst er war merkwürdig verwandelt; die trutzige Wildheit des Gesichts schien besänftigt und gestillt.

Vielleicht, dachte ich, gehen ihnen im Heulen des Gebläsewinds andere Melodien durch den Kopf.

Schließlich löste ich mich aus dem Haufen und stapfte davon, mir ein wenig Bewegung zu verschaffen.

Fast ohne es zu bemerken, fing ich an, die schmalen Treppen hochzusteigen, die im Zickzack an der Außenmauer vorbei zur „Gicht“ hinaufführten, der Zinne des Hochofens, wo er ununterbrochen sein Futter empfing. Angelangt auf dem flachen Dach, vergewisserte ich mich zunächst, woher der Wind kam; denn schon mancher war von entweichendem Gas umgeworfen worden.

Schattenhaft, fast gespenstig, schwebten am Schrägaufzug die großen Kübel herauf, abwechselnd Erze und Koks. Gelassen setzten sie sich, als hätten sie Verstand, auf den noch geschlossenen Teller des Gichtlochs, entleerten mit dumpfem Poltern ihre gewaltigen Bäuche, schwebten rasselnd in die Höhe und fuhren gemächlich wieder ihren schrägen Weg hinab auf die Hüttensohle. Kein Mensch war zu sehen, der sie betätigte, der ihnen Auftrag und Antrieb hätte geben können. Ich stellte den Rockkragen hoch. Es war eisig kalt hier auf der Gicht, der Wind griff an die Knochen. Lange sah ich zu, wie die Erz- und Koks-kübel hin- und herglitten.

Unter mir breitete sich, dunkel und unübersehbar, das Werk. Fast unheimlich, nicht unähnlich einem Fabeltier, wuchs das düstere Gewirr seiner Hallen und Gerüste, seiner Türme und Essen in die Nacht. Nur vereinzelt brannten Lampen im Kampf mit der Dunkelheit. Wie kleine, glitzernde Punkte hingen sie verstreut umher.

So hingen, wenn ich das Gesicht hob, die Sterne am nächtlichen Himmel. Groß und erhaben wölbte er sich über mir, und seine Lampen glitzerten millionenfach auf mich herab. Selten hatte ich den Himmel so klar gesehen wie in dieser Nacht. Selten hatte der Hauch des Unendlichen mich so fühlbar gestreift wie jetzt auf der Zinne des Hochofens.

Mich fröstelte; ich erschrak. Mit dumpfem Stoß und Kettengeklirr setzte sich ein Erzkübel auf, unheimlich rasselte der Mechanismus, und die hinabstürzenden Massen verursachten ein schütterndes Gepolter. Der Kübel schwebte wieder in die Höhe und glitt langsam, mit heiserem Krächzen, an den Führungen des Schrägaufzugs hinab.

Als ich über die Brüstung in die Tiefe sah, gewährte ich unten ein paar schattenhafte Gestalten, die sich außerhalb der Bühne, im alten Masselbeet zu schaffen machten. Ich warf den abgebrannten Zigarrenstummel hinunter, sah noch einen Augenblick hinter der fallenden Glut her und stieg dann vorsichtig die schmalen, ein wenig ver-eisten Treppen hinab. Der Wind stäubte das Kühlwasser und warf mir eisiges Sprühen wie Nadeln ins Gesicht.

Unten angekommen, sah ich im Masselbeet ein paar halbgebückte Leute damit beschäftigt, ein Loch in die Erde zu graben. Daneben stand einer und hielt eine Tanne. Im Näherkommen erkannte ich Tob, rechts von ihm den alten Hannes.

Auch die diensttuende Mannschaft war in eifriger Betriebsamkeit. Die einen legten von der Bude her eine Lichtleitung, andere steckten die elektrischen Kerzen auf, wieder andere holten Steine herbei, damit sich der Baum in dem lockeren Erdreich festkeilen ließ. Alles geschah mit spärlichen, halbblauen Worten, in andächtiger Verschwiegenheit. In den Gesichtern stand eine geheime Verklärung, ein kindlich verschämtes Lächeln, wie es der Hochofen bei seinen Leuten nie gesehen hatte.

„So“, sagte der alte Tob, als das Werk beendet war und die Kerzen brannten, „da merkt ihr Brüder wenigstens, daß das keine Nacht ist wie jede andere.“

Der „Erste“ kam mit seiner Zigarrenkiste geklappert; wir nahmen und zündeten an. Dann standen wir schweigend und rauchend in der bitteren Winternacht rund um den Baum.

Da löste sich aus dem Häusermeer der fernen Stadt ein Glockenschlag. Einsam, ein wenig zitternd, kam er durch die klare Luft zu uns hergeflogen. Rasch gesellte sich ihm eine zweite Stimme, eine dritte und vierte zu, und in wenigen Augenblicken umtönte uns ein vielstimmiger Chor. Deutlich war zu fühlen, daß er zu dieser Stunde die ganze Erde mit der festlichen Botschaft der Mitternacht erfüllte. Mit großen Augen sahen wir einander an. Auf den vom Lichterbaum erhellten Gesichtern irrten Hilflosigkeit und kindliche Scheu.

Es war Tob, der als erster sich rührte. Da endlich rührten sich auch die anderen, und jeder ging von Mann zu Mann, drückte die Hände und sagte: „Gesegnete Weihnacht!“

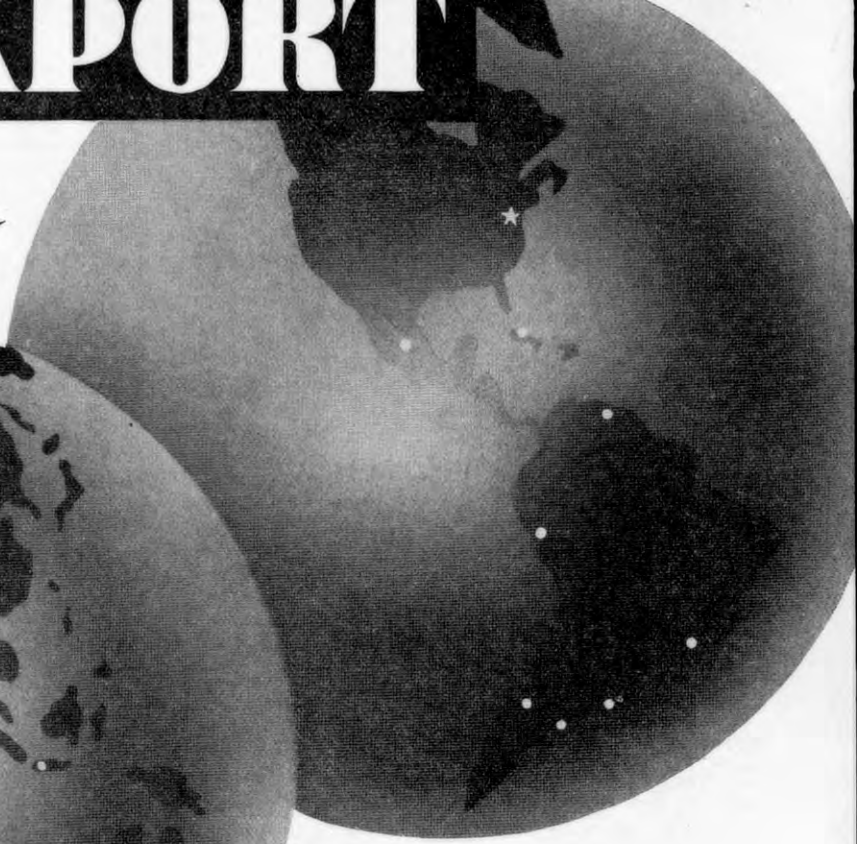
Dann standen alle wieder rund um den Baum und schwiegen. Kunstvoll und umständlich bliesen sie den Rauch der Zigarren in die Kälte. Ab und zu spuckte einer vor sich hin. Das Heulen des Gebläsewinds war im Tönen der Glocken erstickt. „Abstich!“ rief der „Erste“ und trommelte mit dem Klopfer einen Wirbel auf der Gongscheibe. — Wir stachen ab.

Werner Oellers



OPEL EXPORT

Im Rahmen von
GENERAL MOTORS



Die auf dieser Karte eingezeichneten Punkte sind Niederlassungen, Montagewerke und selbständige Automobil-Fabriken im Rahmen der General Motors-Übersee-Organisation.

Der Export deutscher Fabrikate liegt im Interesse der Gesamtwirtschaft – im Hinblick auf die derzeitige Wirtschaftssituation ist er sogar eine Lebensnotwendigkeit für uns. Aus diesem Grunde ist es für die Mitarbeiter des Opelwerkes eine beruhigende Tatsache, daß die Nachfrage nach den Produkten unseres Betriebes überall in der Welt sehr groß ist.

Doch die Nachfrage allein macht noch nicht das Geschäft. Zum Verkauf benötigt man eine große und gut eingespielte Organisation. Und erfreulicherweise besitzen wir eine solche. Durch die in allen Erdteilen bestehenden GM-Niederlassungen war es möglich, die durch den Krieg und die Nachkriegszeit nicht mehr bestehende Opel-Händler-Organisation im Ausland schnell wieder ins Leben zu rufen und zum Teil sogar einsatzfähiger zu machen als sie jemals zuvor war. Ein Blick auf die oben abgebildete Karte zeigt in überzeugender Weise die Bedeutung unserer Verbindung mit der GM-Übersee-Organisation, deren Verkaufsapparat dem Werk hundertprozentig zur Verfügung steht. Unsere Fabrikate werden durch die GM-Verkaufsniederlassungen an den Kunden gebracht – und, was sehr wichtig ist, durch einen geschulten Service nach dem Verkauf fachgerecht betreut. Über 40% unserer Produktion wurden in der letzten Zeit exportiert; 75% des Exports gingen in europäische Länder, der Rest in die übrige Welt.

Für die Jahre 1948, 1949 und die Zeit vom 1. Januar bis 31. August 1950 verbuchte die Marke Opel im einzelnen

nachstehende überragende Anteile am deutschen Automobil-Export:

Nach Südafrika	100 %	Chile	93,4 %
Algerien	100 %	Frankreich	88,4 %
Irland	100 %	Ägypten	62,5 %
Belg. Kongo	100 %	Jugoslawien	61,3 %
Ungarn	97,5 %	Dänemark	58,3 %

Außerdem führt Opel mit folgenden Anteilen den deutschen Automobil-Export an nach den Ländern:

Türkei	43,4 %
Libanon	42,6 %
Uruguay	42,3 %
Griechenland	40,9 %
Osterreich	35,3 %
Finnland	23,9 %

Welche Bedeutung dem Opel-Export nach weiteren Ländern zukommt, wird durch folgende effektive Ausfuhrzahlen nachgewiesen:

Belgien	6779	Opel-Exportwagen
Holland	5350	„ „
Schweiz	4537	„ „
Schweden	3192	„ „

(Die Zahlen basieren auf der Bundesstatistik und der Statistik der Adam Opel Aktiengesellschaft.)

Im Zusammenhang mit dem Export-Problem, dürfte es für jeden Werksangehörigen von Interesse sein, Näheres über die Geschichte und Organisation der „General Motors

Overseas Operations", der Übersee-Organisation, die unsere Exportinteressen wahrnimmt, zu erfahren.

Die General Motors Overseas Operations entwickelte sich aus der im Jahre 1911 gegründeten Export Company. Nach kleinsten Anfängen vergrößerte sich diese Exportgesellschaft sehr schnell, und ihre Bedeutung wuchs mit der ständigen Ausdehnung ihres Export-Programmes.

Die Zeit nach dem ersten Weltkrieg stellte die General Motors-Export Company vor ernste Probleme, da das Gefüge der Weltwirtschaft stark erschüttert war. Doch schon 1922 war die Depression überwunden und die alte Bedeutung wieder hergestellt. Im Juli dieses Jahres (1922) erschien die erste Nummer der Zeitschrift „General Motors World“, die bis zum heutigen Tage ein wichtiges Sprachrohr der Übersee-Organisation geblieben ist, und in deren Spalten man sehr oft Berichte über das Opel-Werk, seine Menschen und seine Probleme lesen kann.

In den nächsten Jahren erfolgte neben dem Ausbau der Verkaufsniederlassungen die Gründung von Montagebetrieben (Zusammenbauwerken) in allen Erdteilen. Dadurch war man in der Lage, die Fracht-, Versicherungs- und Zollkosten der importierten Wagen zu reduzieren und die GM-Produkte dem Geschmack des jeweiligen Marktes besser anzupassen.

Nach Kauf des Vauxhall-Werkes in England im Jahre 1925 erfolgte vier Jahre später (1929) die Übernahme der Rüsselsheimer Fabrik und ihre Eingliederung in die GM-Übersee-Organisation. Gleichzeitig wurde die Arbeit des Berliner GM-Montagewerkes eingestellt. (In der November-Ausgabe des letzten Jahrganges der Opel-Post haben wir die Gründe der Übernahme eingehend geschildert, sodaß es an dieser Stelle nicht mehr notwendig erscheint.) Am Anfang der dreißiger Jahre hatte die GM-Exportgesellschaft erneut mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Arbeitslosigkeit in fast allen Ländern der Welt stieg ins Unermeßliche und hatte überall einen überspitzten Wirt-

schafts-Nationalismus zur Folge, durch den man der Arbeitslosigkeit wenigstens bedingt Herr zu werden versuchte. Zollschränken wurden errichtet und ausländische Güter boykottiert. Doch 1933 waren die schwarzen Wolken am Wirtschaftshorizont größtenteils wieder verschwunden und die Zeiten des Rückganges überwunden; eine ständige Ausdehnung des Export-Geschäftes bei GM bildete das Merkmal der nächsten Jahre.

1938 änderte man den Namen der Export-Gesellschaft. Die neu gegründete „General Motors Overseas Operations“ erhielt wesentlich größere Vollmachten und ein ausgedehnteres Aufgabengebiet. Man übertrug ihr die Verantwortung über alle überseeischen GM-Niederlassungen. Neben dem Ausbau der schon bestehenden Niederlassungen und der selbständig arbeitenden Werke befaßte sich die neue Organisation weiterhin mit der Vergrößerung des Service-Netzes, sodaß für die Besitzer von GM-Fabrikaten überall in der Welt ein guter Kundendienst zur Verfügung stand.

Zum Abschluß dieser skizzenhaften Chronik wollen wir noch kurz die Organisation der Overseas Operations in ihrer heutigen Form erwähnen. Sie gliedert sich in:

1. Selbständige Automobilfabriken.

Es sind dies die Werke Holden in Australien, Opel in Deutschland und Vauxhall in England.

2. GM-Verkaufsniederlassungen und Montagewerke in folgenden Ländern:

Abessinien, Ägypten, Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, Kuba, Dänemark, England, Frankreich, Indien, Mexiko, Neu-Seeland, Pakistan, Peru, Portugal, Süd-Afrika, Spanien, Schweden, Schweiz, Uruguay, Venezuela.

3. Die F. D. D., eine Händler-Organisation in fast allen Ländern der Welt, in denen keine eigenen GM-Niederlassungen bestehen.

Dieser Bericht und ein nochmaliges Betrachten der Karte werden Sie verstehen lassen, daß wir kürzlich unter anderem schreiben konnten:

„Im Hinblick auf das wichtige Export-Problem kann das Opel-Werk beruhigt in die Zukunft blicken!“

- m -

Unser Bild zeigt einen Teil der süd-afrikanischen GM-Niederlassung in Port-Elizabeth.
Nach Süd-Afrika werden zur Zeit die meisten von uns nach außereuropäischen Ländern exportierten Wagen geliefert.



OPEL OLYMPIA

EIN PRÜFUNGSBERICHT VON H. W. BÖNSCH, VDI

Als der riesige General Motors Konzern in einer Zeit tiefster Krise (1929) die Aktienmehrheit des derzeit größten deutschen Automobilwerkes übernahm, warteten wir zunächst vergebens auf die technische Auswirkung. Der konstruktive Schwung in Rüsselsheim, der Anfang der 20er Jahre mit dem Laubfrosch einen kühnen Vorstoß in das Gebiet des Kleinwagens gewagt hatte, hielt nicht lange vor. Die Nachfolger des Laubfrosches waren biedere, hartgefederte Starrachser, die sich nur auf Grund einer bestens eingespielten Fertigung und einer umfassenden Verkaufsorganisation den für den Umfang des Werkes erforderlichen Absatz sichern konnten. Und als dann vorsichtig mit den 1,3 und 2 Ltr.-Typen die Einzelradfederung mit Dubonnet-Knie eingeführt wurde, mußte ein Kritiker schon sehr wohlwollend sein, um hierin einen echten technischen Fortschritt festzustellen.

Dann kam die Automobilausstellung 1935 und mit ihr ein unscheinbarer, sehr glattflächiger neuer Opel mit dem anspruchsvollen Namen „Olympia“. Ich erinnere mich noch sehr deutlich, wie wir, ein bunter Kreis von Ingenieuren, Sportlern und Journalisten, zunächst etwas abwartend vor dem ungewohnten Aufbau standen. Eine auffallend leichtgehaltene selbsttragende Ganzstahlkarosse mit vorbildlicher Brückenkonstruktion hatte das Gewicht des fahrerfertigen Wagens auf 820 kg heruntergedrückt. Der Motor lag, weit nach vorne gezogen, zwischen den Vorderrädern, und die Federung war so weich gehalten, wie wir sie bisher an keiner Konstruktion erlebt hatten. Ein Blick auf die Stoppuhr ergab für die Vorderräder weniger als 100 Schwingungen je Minute, für die Hinterachse rund 125 Schwingungen – Werte, die im europäischen Automobilbau völlig unbekannt waren und unsere Skepsis rechtfertigten. Aber diese Federung war ausgezeichnet „synchronisiert“, frei von störenden Nickschwingungen, gut gedämpft, durch einen Stabilisator in der Kurvenneigung in mäßigen Grenzen gehalten und vermittelte einen bis dahin unbekanntem Fahrkomfort. Mit der ganzen Bedachtsamkeit des großen Konzerns hatten die Amerikaner die Forderung des europäischen Marktes abgetastet und in dem Olympia ihre Vorstellung eines „Kleinwagens“ verwirklicht: Der Olympia wurde in kürzester Zeit zum gültigen Maßstab für einen leichten, billigen und hochelastischen Gebrauchswagen der Mittelklasse, der unbestritten höchste Gegenwert für den Kaufpreis. Eine mit peinlicher Genauigkeit durchgeführte Serienfertigung, eine mit härtester Konsequenz erzwungene Qualitätssteigerung bei den Unterlieferungen und nicht zuletzt ein vorbildlicher Kundendienst machte den Werbeslogan – „Opel der Zuverlässigen“ – zu einem festen Begriff.

Der neue Olympia 1950 unterscheidet sich von seinem erfolgreichen Vorgänger in zwei wesentlichen Punkten: Der hochelastische Motor konnte gut und gern auf den vierten Gang verzichten und erhielt ein schräg verzahntes Dreiganggetriebe mit einer ausgezeichneten Laufruhe und einer hervorragenden Synchronisierung der beiden oberen Gänge. Die Kniehebelfederung, deren wesentlicher Vorzug eigentlich nur darin liegt, daß sie als eine der wenigen Einzelradfederungen mit ungeteilter Spurstange auskommt, wurde durch Doppelquerlenker ungleicher Längen und damit sehr geringer Spurverringerng ersetzt. Die sehr weich gehaltenen Schraubenfedern werden in der Endlage des Aufwärtshubes durch Gummihohlpuffer unterstützt.

Der Olympia-50 erhielt neben einer modischen Form und zahlreichen kleinen Verbesserungen, die das unermüdete Werk erfreulicherweise stetig in die Serie einfließen läßt, ohne großes Geschrei davon zu machen, eine sehr bequeme Lenkradschaltung. Das bei Lenkradschaltungen häufige Klappern des Gestänges nach kurzer Laufzeit und die Schwierigkeit, die Torsion der langen Übertragungsorgane und damit ein ungenügendes Einrasten der Gänge zu vermeiden, konnte an den beiden Testwagen nicht festgestellt werden. Im Gegenteil: Das Getriebe schaltete sich butterweich, synchronisierte durch die beiden Konus-Gleichlaufkupplungen schnell und zuverlässig – ein Getriebe, bei dem man zwischen zweitem und drittem Gang ohne Rücksicht auf die Gasstellung „herumrühren“ kann. Dabei war die Laufruhe der schräg verzahnten Räder auch beim rücksichtslosen Hochjagen im Zweiten vorbildlich, und der Motor geht weit über die Drehzahl hinaus, die Opel mit Rücksicht auf die Lebensdauer für tunlich hält.

Wie drehzahlfest der Olympia-Motor ist, zeigte ein mich selbst überraschender Versuch bei der ADAC-Deutschlandfahrt. Auf der Verfolgungsjagd hinter einigen mich besonders interessierenden schnellen Motorradfahrern erreichte ich bei leichtem Schiebewind über 40 km Autobahn einen mit zwei Uhren gestoppten Durchschnitt von 116 km/h!! Ich betone ausdrücklich, daß es sich hier nicht um den eigentlichen Testwagen handelte, sondern um ein wahllos aus der Serie gegriffenes Fahrzeug, das die Versuchsabteilung niemals gesehen hat. Die mit dem Testwagen gestoppte Höchstgeschwindigkeit lag zwischen 112–115 km/h. Die Beschleunigungskurve zeigt mit ihrem völligen Verlauf, daß das Dreiganggetriebe die Drehzahlbereiche spielend überdeckt. Die Verbrauchskurve ist einer großen Zahl von Messungen des Werkes entnommen – die beiden von mir gefahrenen Wagen waren mit Rücksicht auf das dauernde Hetzen auf der Autobahn etwas fetter eingestellt. Stichproben an Privatwagen lagen unter den von Opel angegebenen Werten. Der Durchschnittsverbrauch des von mir gefahrenen Wagens über rund 6000 km lag bei durchweg sehr scharfer Fahrt um 10 Ltr. auf 100 km.

Lassen sich die Leistungsdaten mit eindeutigen Zahlen belegen, so muß ein Urteil über die Straßenlage leider immer noch auf subjektive Eindrücke zurückgreifen, um so mehr, als die einzelnen Fahrer recht unterschiedlich reagieren. Der Olympia-50 ist gegenüber seinem Vorgänger noch weicher geworden. Die Schwingzahl über den Vorderrädern liegt jetzt bei 74, über der Hinterachse bei wenig über 100 Schwingungen je Minute, und diese Federung ist so ausgezeichnet abgestimmt und so gut gedämpft, daß neben einem sehr hohen Fahrkomfort auf guter und mittlerer Straße auch auf ausgesprochener Wellenbahn weder ein Aufschaukeln noch Nachschwingungen festgestellt werden konnten.

Als Gesamturteil: Der Olympia-50, auf 200.000facher Erprobung aufbauend, ist der zuverlässige temperamentvolle Gebrauchswagen der Mittelklasse, schnell, ungemein bergfreudig und sehr weich gefedert. Die Reife seiner Konstruktion und eine vorbildliche Kundenbetreuung bürgen für einen besonders hohen Gebrauchswert.

Auszugsweise der Zeitschrift „Auto- und Motorradwelt“ entnommen.

Unser Interview



Anton Roosen feierte im November sein 50-jähriges Jubiläum. Der Jubilar zählt zu dem Stamm unserer Belegschaft, der allen jungen Mitarbeitern Vorbild und Beispiel ist. Sachlich und ausgeglichen steht er den Betriebs- und Alltagsproblemen gegenüber. Anton Roosen weiß auf Grund seiner langen Erfahrung, daß man alle auftretenden Probleme so oder so beleuchten kann. Er selbst ist immer den Weg der guten Mitte gegangen.

In der Schleiferei ist seit 30 Jahren der Arbeitsplatz des Jubilars. Weitere Stationen seiner Tätigkeit im Werk waren die Fahrrad-Abteilung, die Groß-Dreherei und die Versuchs-Abteilung.

Anton Roosen fühlt sich mit seinen 65 Jahren noch sehr rüstig. Der Betriebskrankenkasse hat er viel Geld „geschenkt“, denn er war keinen einzigen Tag in diesen 50 arbeitsreichen Jahren krank. Und wir wünschen ihm, daß es weiter so bleibt.

Wir beglückwünschen Anton Roosen zu seinem Ehrentag auf das herzlichste.

* * *

Als Herr **Georg Diehl** im Jahre 1908 gerade ein halbes Jahr bei Opel war, erhielt er von seinem Vorgesetzten das Prädikat, bester Lehrling der Abteilung zu sein. Und so blieb es auch in den folgenden Jahren bis heute: Georg Diehl leistete immer etwas besonderes. Oft kam es vor, daß er gerade eine Stunde zu Hause war und schon wieder in seine Abteilung gerufen wurde, da es eine aufgetretene Schwierigkeit zu beheben galt. 25 Jahre arbeitete Georg Diehl im Werkzeugbau. Davor war er in der Groß-Bohrerei, im Teile-Bau und im Gesenkbau beschäftigt.

Als er im Krieg ausgebombt wurde und alles verlor, bewahrten ihn seine innere Einstellung und sein Humor davor, den Kopf in den Sand zu stecken. In eigener Initiative baute er mit seiner Familie sein Haus in verkleinertem Maßstab wieder auf.

Zu seinem 40-jährigen Jubiläum, das er am 1. Dezember in aller Stille feierte, beglückwünschen wir Georg Diehl auf das herzlichste.

* * *



Der 40-jährige Arbeitsjubilare **Johann Harth** ist der älteste Mitarbeiter der Abteilung Teile-Versand. 1910 trat Johann Harth in das Werk, und zwar in den Werkzeugbau, ein. Nach dem Brand im Jahre 1911 wurden er und einige seiner früheren Kollegen mit dem Aufbau der Abteilung Teile-Versand betraut – damals selbstverständlich in kleinem und bescheidenem Rahmen.

Still und pflichtbewußt, immer an das Wohl seiner Familie denkend, ging der Jubilar seinen Weg durch die zurückliegenden vier Jahrzehnte, und da er sich noch gesund und jung genug fühlt, will er dem Werk auch weiterhin die Treue halten.

Zu seinem Ehrentag, den er am 17. November beging, beglückwünschen wir ihn von ganzem Herzen.

* * *

Unser Mitarbeiter **Georg Kalbfleisch** begeht in den letzten Stunden des ereignisreichen Jahres 1950 sein 40-jähriges Arbeitsjubiläum. Georg Kalbfleisch trat nach einer abgeschlossenen Lehre 1910 in den Fahrradbau ein. 1914 wurde er in den Motorwagenbau übernommen, in dem er bis 1929 beschäftigt war. Danach kam er bis heute im Schnittbau seiner Arbeit nach. Er ist augenblicklich dort Kranführer. Wenn Georg Kalbfleisch auch während seiner Arbeitszeit in „höheren Regionen schwebt“ – im Leben steht er mit beiden Beinen fest auf dem Boden.

Wir beglückwünschen unseren verdienten Mitarbeiter zu seinem Jubiläum und wünschen ihm auch weiterhin alles Gute, vor allem Gesundheit.



Strebsamkeit und Fleiß waren die Hauptmerkmale der 40 Arbeitsjahre unseres Mitarbeiters **Franz Kraus** aus dem Motorenbau. Ein schwerer Schicksalsschlag traf den Jubilar durch den Tod seiner Lebensgefährtin, die den Ehrentag der 40-jährigen Werkzugehörigkeit ihres Mannes nicht mehr erleben durfte. – Den größten Teil seiner Werkzugehörigkeit verbrachte Franz Kraus im Motorenbau, dessen verschiedene Entwicklungsstufen er miterlebte. Es ist erfreulich, daß man dem 63-jährigen seit einiger Zeit auf Grund seines Alters und seiner langen Werkzugehörigkeit eine leichtere Arbeit in seiner Abteilung übertrug. Der Jubilar ist aber noch rüstig und gesund, um weitere

Jahre seiner Pflicht im Werk nachzukommen. – Dem in Flörsheim beheimateten verdienten Mitarbeiter wünschen wir auch weiterhin alles Gute, vor allem beglückwünschen wir ihn zu seinem Jubiläum auf das herzlichste.

* * *

Der Vater war Glasbläser, und laut Familienbeschuß mußte auch der Sohn dieses Handwerk erlernen. **Jakob Müller** hat es nie bereut, denn dieser abwechslungsreiche Beruf ließ ihn zu einem Spezialisten werden, der in der Härtere des Werkes im Jahre 1910 sehr willkommen war. Damals stand Jakob Müller vor seinem Koksöfen und härtete bei über 700° Nähmaschinen- und Fahrradteile. Da es noch keine Pirometer gab, mußte in dieser Zeit mit Fingerspitzengefühl und Augenmaß gearbeitet werden. Jakob Müller feierte im November sein 40-jähriges Jubiläum. Seine 67 Jahre sieht man ihm nicht an. Er ist rüstig und gesund, nur die Beine wollen manchmal nicht mehr so recht. Wir wünschen dem Jubilar, daß ihm weiterhin seine Arbeitskraft erhalten bleibt und schütteln ihm zu seinem Ehrentag recht kräftig die Hand.



* * *



Heute können wir den ältesten Dreher unseres Werkes ehren. **Martin Rendel** aus dem Werkzeugbau feierte kürzlich sein 40-jähriges Arbeitsjubiläum. Wenn der heute 66-jährige nicht über ein Jahrzehnt aus dem Dienst bei Opel ausgeschieden wäre (es waren persönliche Gründe), könnten wir diesem rüstigen und noch allen Anforderungen gewachsenen Mitarbeiter zum 50-jährigen Jubiläum gratulieren. 1898 kam Martin Rendel ins Werk. Im Nähmaschinenbau fing die Lehre an. Dann kam er in den Fahrradbau und später in die Automobil-Produktion. 1935 wurde er in den Werkzeugbau übernommen, in dem er bis heute treu und zuverlässig seiner Arbeit nachkam. Wilhelm von Opel – der älteste Sohn des Gründers unseres Hauses – war „Gut Freund“ mit ihm und immer, wenn den „Ältesten der Opel-Buben“ das Jagdfieber packte, mußte Martin Rendel in Haßloch – seinem Heimatort – die Pferde vor die Opelsche Jagdchaise spannen, um mit Wilhelm von Opel und seinen Gästen in das Jagdrevier zu fahren. Viele Menschen hat der Jubilar bei diesen Gelegenheiten kennengelernt, was seiner „guten Menschenkenntnis“ sehr zu Nutzen kam. Wir beglückwünschen Martin Rendel zu seinem Jubiläum und hoffen, daß uns seine Arbeitskraft noch lange erhalten bleibt.

* * *

Als unser Mitarbeiter **Friedrich Treutel** im Jahre 1905 als Lackierer in das Werk eintrat, benötigte die Oberflächenbehandlung einer Karosserie ca. drei Wochen. Herr Treutel erzählte uns von „jenen Tagen“, als er noch folgende Arbeiten in der Lackiererei ausführen mußte: „Siebenmal Streich- und zweimal Ziehspachtelarbeit, dann ein Bimssteinschliff. Zweimal wurde mit Farbe gestrichen und dreimal mit Schleiflack. Wenn alles getrocknet war, erfolgte ein weiterer Schliff, diesmal mit Bimsmehl, und erst danach erhielt die Karosserie den Kutschenlacküberzug.“

Seit 1920 ist Friedrich Treutel, der im November sein 40-jähriges Arbeitsjubiläum feierte, in der Chassis-Lackiererei beschäftigt, zuerst als Meister-Stellvertreter und seit 1922 als Meister. An der Entwicklung auf dem Gebiete „Farben und Lacke“ hatte er großen Anteil. Manche schlaflose Nacht und viel Kopfzerbrechen bereitete ihm oftmals seine verantwortungsvolle Arbeit, besonders erinnert er sich in diesem Zusammenhang an den Brand eines Lackofens, der viel Unheil anrichtete. – Den in Kelsterbach wohnenden Jubilar beglückwünschen wir zu seinem Ehrentag recht herzlich.





Weihnachten

**Markt und Straßen steh'n verlassen,
still erleuchtet jedes Haus;
sinnend geh' ich durch die Gassen,
alles sieht so festlich aus.**

**An den Fenstern haben Frauen
buntes Spielzeug fromm geschmückt,
tausend Kindlein steh'n und schauen,
sind so wunderstill beglückt.**

**Und ich wandre aus den Mauern
bis hinaus ins freie Feld.
Hehres Glänzen, heil'ges Schauern,
wie so weit und still die Welt!**

**Sterne hoch die Kreise schlingen;
aus des Schnees Einsamkeit
steigt's wie wunderbares Singen. —
O du gnadenreiche Zeit!**

JOSEF VON EICHENDORFF



UNSERE JUBILARE

40
DIENSTJAHRE



Georg Diehl
WERKZEUGBAU



Anton Roosen
ZAHNRÄDER

50
DIENSTJAHRE



Johann Harth
TEILE-LAGER

40
DIENSTJAHRE



Georg Kalbfleisch
SCHNITTBAU



Franz Kraus
MOTORENBAU



Jakob Müller
HÄRTEREI



Martin Rendel
WERKZEUGBAU



Fritz Treutel
LACKIEREREI

25
DIENSTJAHRE



Heiner Appel
WERKZEUGBAU



Ludwig Berning
FRIGIDAIRE



Wilhelm Darnieder
WERKZ.-ZENTR.-VERW.



Wilhelm Dietze
SCHNITTBAU



Adolf Dörr
CHASSIS-BAU

25
DIENSTJAHRE



Anton Fischer
LABORATORIUM



Paul Friedrich
KAROSSE-BAU



Gustav Goffing
BETR. SCHLOSS.



Heinrich Graulich
MATERIAL-ABTLG.



UNSERE



Josef Hochheimer
BETRIEBSSCHLOSSEREI



Ludw. Hohenstein
SCHNITTBAU



Alex Homberg
SCHNITTBAU



Ludwig Hufnagel
KAROSSERIEBAU



Franz Maurer
KAROSSERIEBAU



Hans Muth
FEUERWACHE



Ludw. Nardelli
INSPEKTION



Heinrich Nau
FRIGIDAIRE

25
DIENSTJAHRE



Elle Reeg
VERKAUF



Christ. Reinhard
PRESSWERK



Heinrich Schadt
SCHNITTBAU



Johann Schäfer
PRESSWERK



Adolf Scholl
VERSUCHSWERKSTATT



Franz Sperfechter
MATERIAL-ABTEILUNG



F. Stichelberger
MATERIAL-ABTEILUNG



Friedr. Stolz
KAROSSERIEBAU

UBILARE



Hans Hundertmark
HOLLERITH-ABTEILG.



Walter Jung
EINKAUF



Martin Klepper
ZAHNRÄDER



Georg Lemb
ACHSENBAU



Heinrich Neumann
TRIEBSSCHLOSSEREI



Johann Pfaller
MOTORENBAU



Ludwig Press
KRAFTWERK



Ludwig Rauch
WERKZEUGBAU



Karl Schalle
SCHNITTBAU



Jakob Scherneck
VERGASERBAU



Heinrich Schneider
WERKZEUGBAU



Karl Schneider
ZAHNRÄDER



Richard Uhrig
KAROSSERIEBAU



Jakob Walter
FRIGIDAIRE



Wilhelm Walter
AUTOMATEN



Jakob Wohlfahrt
HOLLERITH-ABTEILG.

25
DIENSTJAHRE



13. Fortsetzung

Drei der Brüder Opel – Carl, Wilhelm und Fritz – fahren nach Paris. Begeistert stehen sie vor den Maschinenwundern des „Salon d' Automobile“. Viele Stunden, ganze Tage wandern die Drei durch den „Salon“. Ein Durchbruch ist erfolgt, Träume sind Wirklichkeit geworden. Jetzt handelt es sich darum, so schnell wie möglich den Vorsprung der anderen einzuholen. Möglich ist das nur, wenn man die besten Patente und Lizenzen für Deutschland erwirbt. Auf dem Stand der Firma Darracq et Co., Suresnes, gefällt ihnen ein kleiner Wagen, der als „volkstümliches Modell“ bezeichnet wird. Er hat einen neunpferdigen Einzylinder-Motor und macht einen recht gebrauchstüchtigen Eindruck. Der Name Darracq hat einen guten Klang in der Automobilwelt, die Fabrik strebt auf, die Marke hat glänzende Siege aufzuweisen. Vorsichtig nehmen die Rüsselsheimer Herren Fühlung mit Monsieur Brauda, dem tüchtigen Vertreter dieser Firma. Er ist natürlich voll feuriger Beredsamkeit für die Tugenden seines Wagens. Mit skeptischen Gesichtern hören die Opels zu; zwar sind sie bereits überzeugt, daß dieses Fabrikat das Richtige für Deutschland sei, aber offensichtliche Begeisterung steigert die Preise.

In einem der vielen Cafés, die ihre kleinen Tische und ihre rohrgeflochtenen Stühle in das Verkehrsgewimmel hineingeschoben haben, wird weiter verhandelt:

„Wenn wir einmal Motorwagen bauen wollen, wie heute Nähmaschinen und Fahrräder, dann müßte es schon in hohen Stückzahlen sein“, meinte Carl nachdenklich.

„Wenn wir einmal Motorwagen liefern wollen, außer an den Großherzog und an reiche Leute, dann müssen diese Wagen billig sein“, sagt Wilhelm. „Dann ist unser Darracq das beste Modell, das Sie überhaupt erwerben können“, fällt Monsieur Brauda lebhaft ein. „Daß er ein wirklich volkstümlicher Wagen ist, beweist Ihnen unser Verkaufserfolg. Wir wissen garnicht, wie wir die vielen Aufträge alle erledigen sollen.“

„Wahrscheinlich ist das der Grund, weshalb Ihre Firma Lizenzen zu vergeben hat“, meint Fritz trocken.

Und Wilhelm: „Volkstümliches Modell, das ist wohl eine kleine Übertreibung, Monsieur Brauda.“

Und Carl: „Der Wagen ist etwas leicht, wahrscheinlich zu leicht für unsere deutschen Straßen.“

„Aber meine Herren! Haben Sie nicht in Ihrem Fahrradgeschäft bemerkt, daß die vornehme Welt, für die das Radfahren bisher eine Modesache gewesen ist, sich jetzt vom Fahrrad abzuwenden beginnt? Man hat es satt, die Beine anzustrengen und jedem Wetter schutzlos ausgesetzt zu sein. Die wohlhabenden Kreise wenden sich jetzt dem Automobil zu. In Frankreich kauft sich der Mittelstand schon Automobile. Er wird auch in Deutschland kaufen: die Ärzte, die Kaufleute. Und was den leichten Bau des Wagens betrifft: es ist ja eine Kleinigkeit, das Chassis etwas zu verstärken. Ich will Ihnen dabei gern mit meinen Erfahrungen behilflich sein.“

Der Monsieur Brauda gefällt den deutschen Herren gut; der Mann kann mehr als nur Automobile verkaufen.

„Wenn Sie selbst uns das neue Modell nach Rüsselsheim bringen, wenn Sie uns bei der Fabrikation helfen wollen, ist der Vertrag perfekt.“

Monsieur schlägt in die Hand, die sich ihm entgegenstreckt: „Es gilt!“

* * *

Daheim in Rüsselsheim: „Ihr habt eine Lizenz gekauft?“ „Ja. Und wir haben uns verpflichtet, zunächst hundert Wagen zu bauen.“

„Hundert Wagen! Ihr seid ja irre, wie wollt ihr die verkaufen?“ Heinrich ist entsetzt. Mit einer großen Handbewegung wischt Carl den kleinen Ludwig auf die Seite: „Es sind nur noch 99. Einen haben wir schon unterwegs in der Eisenbahn verkauft.“

„Tüchtig! Ein bißchen allzu tüchtig! Verkauft ihr da Wagen, von denen ihr noch nicht einmal wißt, ob ihr sie bauen könnt!“ „Oh, wir haben schon ein paar ordentliche Münchner Wagenbauer engagiert. Die alten Karosserien können wir den Kunden nicht mehr bieten.“

„Scharf geht ihr ins Zeug, ihr Jungen“, murmelt Onkel Georg verbissen. „Wir gehen scharf ins Zeug, Onkel, verlaß Dich drauf!“

Die Heimgekehrten blicken jetzt die Mutter an; ihre Stimme steht noch aus. Bisher hat sie schweigend den Bericht gehört.

„Mutter, was sagst Du?“

Langsam und ernst fällt Wort für Wort: „Es ist schon einmal etwas Gutes für uns aus Paris gekommen, das war die Nähmaschine. Ich glaube, daß ihr das Rechte getan habt.“

Jähe Röte steigt den Söhnen ins Gesicht: Dies Vertrauen, unerwartet nach so vielen Fehlschlägen, ist das schönste Geschenk. Aber sie haben noch etwas auf dem Herzen:

„Mutter, wir brauchen neues Fabrikgelände zur Erweiterung der Motorwagen-Abteilung.“

„Die Summe steht zur Verfügung.“

„Das ist nicht alles –, wir brauchen neue Hallen und neue Werkzeugmaschinen.“

„Gut, aber ich muß das Geld aus meinem Vermögen nehmen.“

Diese alte Frau – ihre Sparsamkeit ist sprichwörtlich – hat es verstanden, im richtigen Augenblick großzügig zu sein. Sie bringt die wunderbare Kraft der Selbstüberwindung auf, um der Söhne willen sich einzusetzen für eine Sache, die ihr bisher nur Enttäuschung und Verlust gebracht hat, eine Sache, der sie im Innersten ablehnend gegenübersteht.



Erschreckend schnell steigt die Kurve der Verkehrsunfälle.

Viele Unfälle verlaufen tödlich. Autofahrer, Motorradfahrer, Radfahrer und Fußgänger achtet auf die Verkehrsvorschriften! Denkt dabei nicht nur an Euch, sondern vor allem an Eure Familien, die besonders darunter leiden müssen, wenn der Ernährer plötzlich nicht mehr nach Hause kommt.

Die besten Unfallverhütungsmaßnahmen im Werk nützen Dir nicht das geringste, wenn Du nach Feierabend leichtsinnig bist und einem Verkehrsunfall zum Opfer fällst!

Von ANNO DAZUMAL bis Heute

Die Produkte unseres Hauses in neun Jahrzehnten

Als Adam Opel 1837 in Rüsselsheim als Sohn eines Schlossermeisters geboren wurde, ahnte keiner seiner Angehörigen und Mitbürger, daß er seiner Vaterstadt einst Weltgeltung verschaffen würde. Mit 25 Jahren gründete er 1862 in einem Kuhstall eine Schlosserwerkstätte, aus der nach einem halben Jahr mühevoller Arbeit das erste Produkt des Hauses Opel in die Fremde ging: eine Nähmaschine. Mit dem Erlös dieser und weiterer Nähmaschinen verschaffte er sich neue Materialien. Die Tatkraft des Unermüdligen sprengte bald die kleine Welt seiner Werkstätte. Er kaufte Land, baute und schuf sich mit Hilfe seiner Familie und Mitarbeiter eine Fabrik, die sich von Jahr zu Jahr erweiterte.

Heute, fast neun Jahrzehnte später, künden unzählige alte und neue Opel-Produkte in aller Welt von der Tatkraft eines Mannes, der es fertigbrachte, aus nichts und mit nichts ein Werk zu schaffen, das zu „einem Tor zur Welt“ wurde und das im Laufe seiner langen Geschichte Nähmaschinen, Fahrräder, Motorräder, Autos und Kühlschränke produzierte bzw. herstellt.

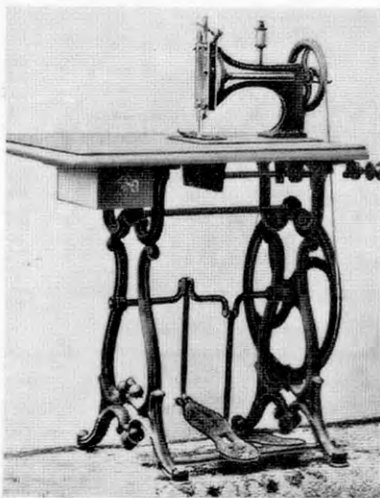
Der unaufhaltsame Ablauf der Zeit hat den Stamm alter Opel-Arbeiter reduziert. Junges Blut ist in das Rüsselsheimer Werk geströmt und vor allem unter den neuen Mitarbeitern, die das Werk nach dem Kriege einstellte, sind viele, die noch keine feste Bindung zu der Tradition unseres Hauses haben – eine Bindung, die aber notwendig ist, um den Geist des Werkes zu verstehen.

Neben der schon bekannten und beliebten „Chronik unseres Hauses“, die vor allem den jungen Mitarbeitern einen historischen Überblick geben soll, beginnen wir in dieser Ausgabe der Opel-Post mit einer Bilderserie „Von Anno dazumal bis heute“, in der wir die Produkte des Werkes von den Anfängen der Gründerjahre bis zu den technischen Wunderwerken unserer Tage (denn solche sind sie, wenn wir einige Jahrzehnte zurückdenken) aufzeigen.

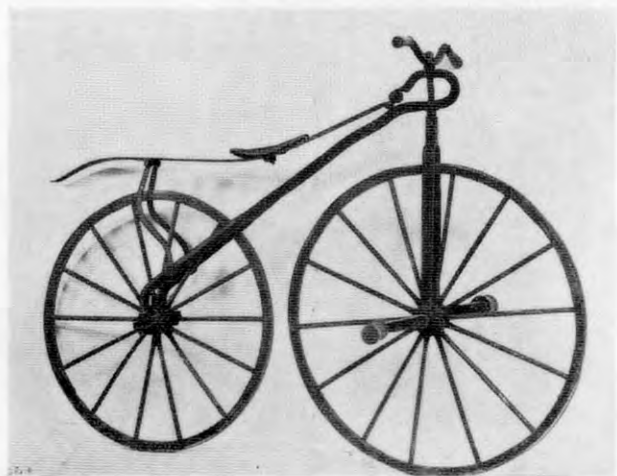
Doch schlagen wir nun unser Fotoarchiv auf und durchblättern seine vergilbten Seiten. In zwangloser Folge werden wir daraus die besten und wichtigsten Aufnahmen veröffentlichen.



Zuerst war nichts. Dann war da ein baufälliger Kuhstall. Und dann entstand nach mühsamen Wochen und Monaten voller Enttäuschungen und Entbehrungen das erste Produkt unseres Hauses – eine Nähmaschine.



Ein Flörsheimer Schneider hatte sie genommen – obwohl die Schneidergesellen der Mainspitze dagegen Sturm liefen. Man zählte das Jahr 1863. Unsere Bilder zeigen Modelle der ersten von Opel gebauten Nähmaschinen.



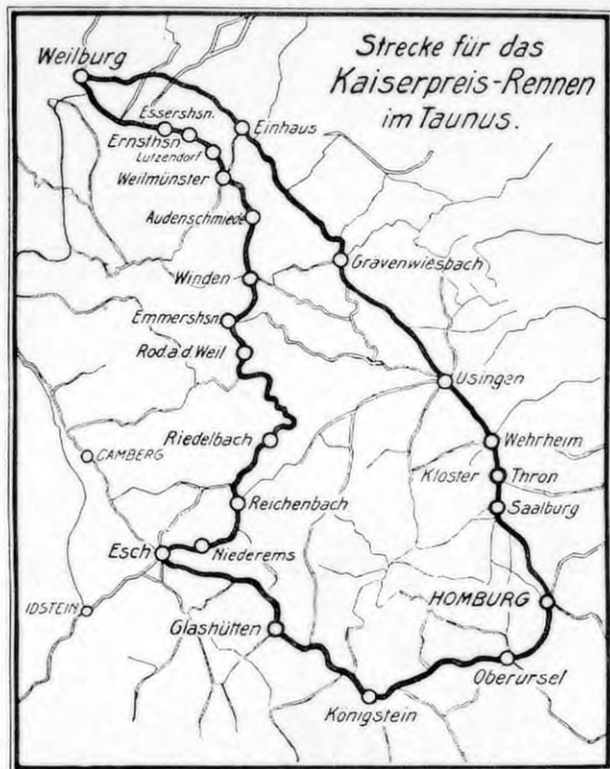
Jahre waren ins Land gegangen. Aus dem Kuhstall war eine kleine Fabrik geworden, die Nähmaschinen produzierte. 1886 wurde in Rüsselsheim nach vielem Hin und Her und nach vielen Widerständen das erste Hochrad gebaut, 1887 das erste Niederrad und 1888 konnte schon von einer regulären Fahrradproduktion gesprochen werden. Unsere Bilder zeigen eines der ersten Fahrräder sowie das Modell eines später gebauten Hochrades.

IM TAUNUS ERHÖHNTEN DIE MOTOREN

Erinnerung an das „Kaiserpreis-Rennen“ im Jahre 1907

Es ist Aufgabe des Chronisten, gelegentlich aus der Truhe der Vergangenheit Ereignisse hervorzuholen, die die Alten meist schon vergessen und von denen die Jungen noch nie etwas gehört haben – vor allem, wenn es sich

es in seinem Export an Automobilen von anderer Seite, zum Teil auch von solcher, deren Motorwagenindustrie wesentlich jünger war, prozentual überflügelt. Der freiwillige Ausschluß Deutschlands von den Rennen hatte bei vielen Bedenken in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie wachgerufen.



Um das Gegenteil zu demonstrieren, wurde beschlossen, eine internationale Geschwindigkeitskonkurrenz in Deutschland abzuhalten. Das Rennen, das auf der Taunusstrecke, der Stätte des 5. Gordon-Benett-Rennens, stattfinden sollte, war wegen einer kaiserlichen Stiftung auf den Namen „Kaiserpreis-Rennen“ getauft worden.

Die große Bedeutung, die man dem Rennen beimaß, bewies die Teilnehmerzahl; 42 Fabriken aus Deutschland, Frankreich, Italien, England, Belgien, Österreich und der Schweiz meldeten insgesamt 92 Fahrzeuge, die auch alle an den Start gingen.

Die kurvenreiche Strecke führte von der Saalburg über Homburg, Oberursel, Esch, Winden, Weilburg, Grävenwiesbach und Usingen nach der Saalburg zurück, insgesamt 118 km. 4 Runden mußten gefahren werden. Jede der beteiligten Firmen hatte drei Fahrer in das Rennen geschickt.

Für das Haus Opel starteten Fritz Opel, Karl Jörns und Christian Michel. Nach zwei Vorentscheidungsrennen am 13. Juni 1907 begann ein Tag später der Endkampf, von dem Ihnen Karl Jörns – ein alter Werksangehöriger, der heute in Wiesbaden im Ruhestand lebt – berichten wird:

* * *

„Es war ein trockener, warmer Sommertag. Am Start und Ziel in der Nähe der Saalburg hatte sich das Rudel der Rennfahrer aus ganz Europa versammelt. Während die Monteure noch das eine und andere an unseren Wagen in Ordnung brachten, unterhielt ich mich mit meinem Beifahrer, Franz Breckheimer, über die Besonderheiten der Strecke.“

um Ereignisse handelt, die unser Werk, seine Geschichte und seine Menschen betreffen. Und einer der markantesten Meilensteine auf dem Wege der fast 90-jährigen Geschichte unseres Hauses war das „Kaiserpreis-Rennen“ im Jahre 1907. (Für alle neuen Werksangehörigen sei am Rande vermerkt, daß Opel sich bis zum Jahre 1926 an internationalen Rennen beteiligte und dabei viele hundert Preise erringen konnte. Später hat Opel die kostspieligen Rennen aufgegeben, um die Preise für seine Fabrikate senken zu können). Bevor wir nun einen an diesem Rennen beteiligten Opelfahrer zu Wort kommen lassen, noch einiges zur Vorgeschichte:

Die internationalen Automobilrennen der damaligen Zeit hatten zur Folge, daß die siegreichen Firmen in aller Welt genannt wurden und ihre Fabrikate einen wesentlich höheren Absatz fanden als andere. Auch auf die gesamte Automobilindustrie des Landes, dem der Sieger angehörte, fiel ein Abglanz des Ruhmes. Da sich nun Deutschland in diesen Jahren mit wenigen Ausnahmen kaum an den großen internationalen Rennen beteiligt hatte, wurde



Karl Jörns mit Franz Breckheimer als Beifahrer braust mit „80 Sachen“ durch Gräfenwiesbach im Taunus.



Kurz vor dem Start zum „Kaiserpreis-Rennen“. Karl Jörns und Franz Breckheimer werden von Heinrich von Opel und Geheimrat Wilhelm von Opel verabschiedet.

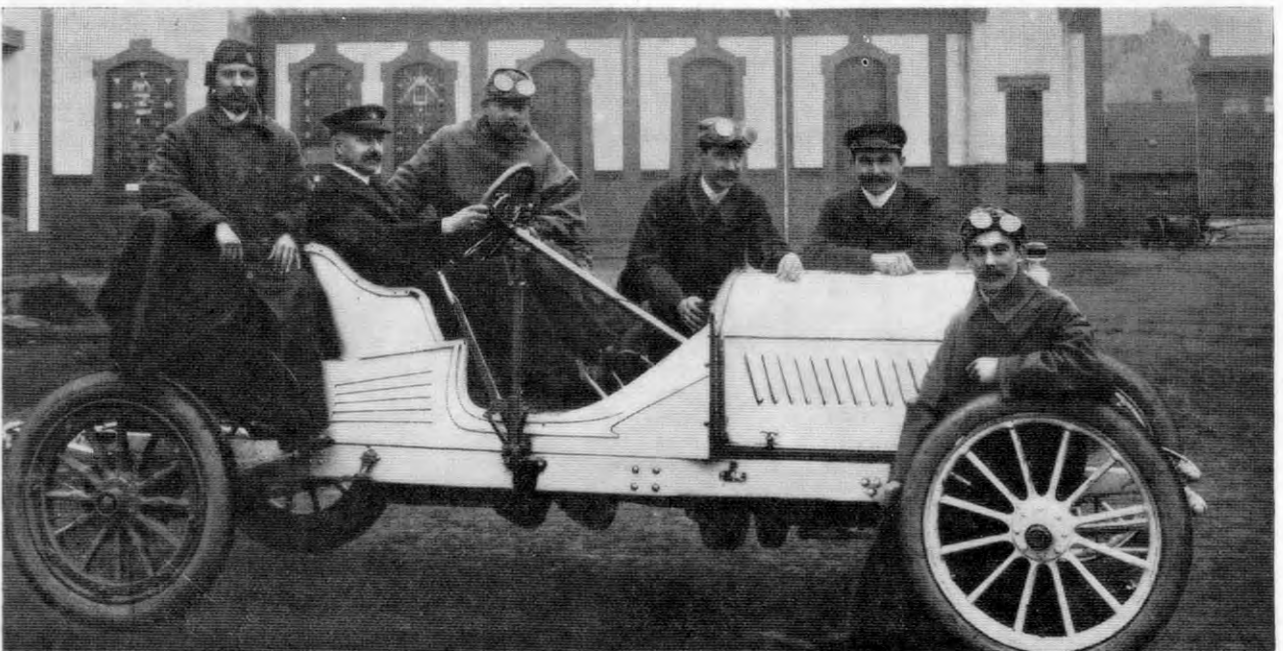
„Der Kaiser ist angekommen“, lief es plötzlich von Mund zu Mund, und die erregt klingenden Sprachfetzen in Französisch, Englisch, Italienisch und Deutsch, die man von allen Seiten auffing, ließen erkennen, daß es nun endlich losging. Und dann dröhnten an der Saalburg die Motoren. Auch unser treuer Opel stimmte in diesen vielstimmigen internationalen Chor ein, von den herzlichsten Wünschen der Brüder Opel, die am Start zugegen waren, begleitet.

Die Sekunden vor einem Rennen sind aufregend. Die Spannung legt sich auf den ganzen Körper. Erst nachdem sich die Startflagge für uns gesenkt hatte, und der Wagen auf der langen, steilen Geraden zur Saalburg hochschob, fand ich meine alte Ruhe wieder. Da die

Da es damals noch keine Tachometer in den Fahrzeugen gab, mußten wir „nach Gefühl“ fahren. 90, 100, 110 und mehr Sachen hatten wir aber auf den geraden Strecken ständig drauf. Kurve, Gas weg, wieder Gas, lange Gerade, noch mehr Gas, und wieder eine Kurve. So wechselte un-
aufhörlich das vor uns liegende Straßenbild und die dadurch notwendige Reaktion der die Pedalen bedienenden Füße. Wagen um Wagen der Konkurrenz wurde von unserem treuen Opel überholt.

Da, vor uns wieder einer, den es zu überholen galt. In einer besonderen Fahrtechnik brauste ich an ihm vorüber, ohne die Geschwindigkeit im geringsten zu verringern. Es mußte für die Zuschauer ein imposantes Bild gewesen sein, wenn wir, knapp am Straßenrand vorbeibreschend,

Das Opel-Team am Tage nach dem Rennen vor dem damaligen Kraftwerk der Fabrik. Fritz Opel (am Steuer), Karl Jörns (zweiter von rechts) und Christian Michel (links) mit ihren Beifahrern.

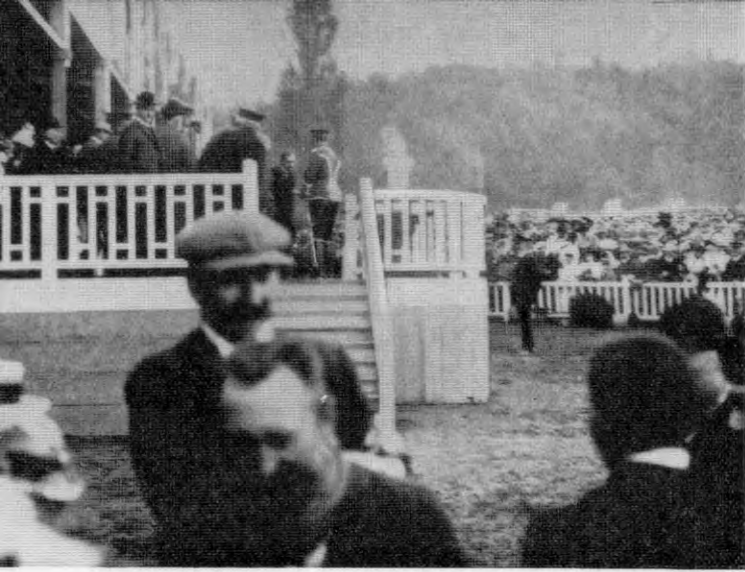


Fahrzeuge einzeln, im Zweiminuten-Abstand gestartet wurden, war die Strecke neben und vor mir frei. Und dann begann fünf Stunden lang ein mörderischer Kampf, von dem mir heute – nach so vielen Jahren – nicht mehr jede Einzelheit in Erinnerung ist.

Die Straßen waren damals noch nicht asphaltiert, sodaß schon nach kurzer Zeit hinter jedem Wagen ein Kometenschweif von Staub und Auspuffgasen herzog.

Die 118 km lange Rennstrecke (1 Runde), auf der es oft sehr schwere Stellen zu überwinden gab, war von vielen hunderttausend Menschen umsäumt, die jedem Fahrer begeistert zuwinkten, wenn er an ihnen vorbeibrauste.

Für die Anwohner der Rennstrecke war der 14. Juni ein Feiertag. Auch aus der weiteren Umgebung, aus Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt, Rüsselsheim usw. waren viele Motorsportbegeisterte in den Taunus gekommen.



Nach dem Abspielen der Nationalhymne erhält hier Karl Jörns von dem damaligen Kaiser den „Kaiserpreis für den schnellsten deutschen Wagen“ überreicht.

den Konkurrenten überholten und ihn in einer dichten Staubwolke hinter uns ließen. Eins – zwei – drei Stunden vergingen – Wagen um Wagen wurde überholt und Kurve um Kurve haarscharf geschnitten, was für die allzu Neugierigen an den Straßenrändern oft ein ‚rennet, rettet, flüchtet‘ bedeutete.

Zu Beginn der dritten Runde hatte ich bei der Vorbeifahrt an der Ehrentribüne an der Saalburg eine freie Strecke vor mir, so daß ich ein Auge auf die hohe und höchste Prominenz, die Offiziere in ihren bunten Uniformen und die Damen mit ihren wallenden Federbüschen auf den Hüten, werfen konnte.

Und weiter ging die Raserei. Die Durchschnittsgeschwindigkeit mußte unserem Gefühl nach bei 90 km liegen, und unsere Siegesaussichten schienen nicht gering. Die schlechten Straßen, aus denen dauernd Steine gerissen und in die Luft geschleudert wurden, hatten es notwendig gemacht, ein Schutzgitter vor den Kühler zu montieren. Mancher Fahrer, der ein solches Gitter nicht hatte, mußte mit einem leck geschlagenen Kühler am Straßenrand liegen bleiben.

Wenn wir einen Wagen überholen wollten, zog mein Beifahrer Breckheimer jedesmal an einer Zugvorrichtung, damit sich ein direkt vor mir angebrachtes Steinschlaggitter senkrecht stellte, um Kopf und Gesicht vor den aufwirbelnden Steinen des vor uns fahrenden Fahrzeuges zu schützen. Da es sich um ein internationales Rennen handelte, gab jeder Fahrer das Letzte her, sodaß mancher der gequälten Motore plötzlich streikte und der Betreffende das Rennen aufgeben mußte.

Plötzlich wurde unsere Siegeszuversicht stark gedämpft, denn in der dritten Runde gab es auf einmal einen lauten Knall, und der Wagen fing bedenklich an zu schleudern. Das rechte hintere Rad war platt. Nun, wir waren für solche Fälle trainiert, und kaum stand der Wagen, war er auch schon von Freund Breckheimer hochgebockt, sodaß ich das Hinterrad losschrauben, herausheben und mit Hilfe meines Beifahrers einen verhältnismäßig schnellen Radwechsel vornehmen konnte. In ca. 3 Minuten war die Panne behoben, und wieder heulte der Motor auf, um die verlorene wertvolle Zeit einzuholen.

Aber leider reichte es nicht mehr. Der schnelle Nazzaro (Italien) auf Fiat und Hautvast (Belgien) auf Pipe waren wenige Minuten bzw. Sekunden schneller am Ziel. Mit 5 Stunden, 39 Minuten und 30 Sekunden lag unser braver Opel an 3. Stelle und war somit der weitaus schnellste

deutsche Wagen. Michel auf Opel wurde vierter. Der nächste Deutsche war ein Mercedes an neunter Stelle. Kurze Zeit später erhielten wir (die drei ersten), während des Abspielens der Nationalhymnen, die ausgeschriebenen Preise von dem damaligen Kaiser persönlich überreicht. Sie können sich unsere Freude über diesen Erfolg vorstellen.

Am anderen Tag war ganz Rüsselsheim auf den Beinen, um die siegreiche Opelmannschaft am Ortseingang festlich zu empfangen. Die Werkskapelle war aufmarschiert, und in langem Zug – voran die Musik, dann die siegreichen Opel-Wagen und dahinter die Arbeiter und Angestellten des Betriebes mit ihren Familienangehörigen – ging's durch Rüsselsheim zum Werk. Die Mutter Opel beglückwünschte uns zu unserem Erfolg, und anschließend feierten wir in kleinem Kreis den Opel-Sieg des 14. Juni.

Und wenn Sie in einer freien Minute einmal Zeit haben, dann besichtigen Sie den von mir gewonnenen ‚Kaiserpreis für den schnellsten deutschen Wagen‘ in unseren Ausstellungsräumen, denn dort ist er neben anderen von mir gewonnenen Preisen zu sehen. Während meiner Rennzeit von 1903 bis 1926 habe ich 288 Preise auf Opel-Wagen gewonnen.“

* * *

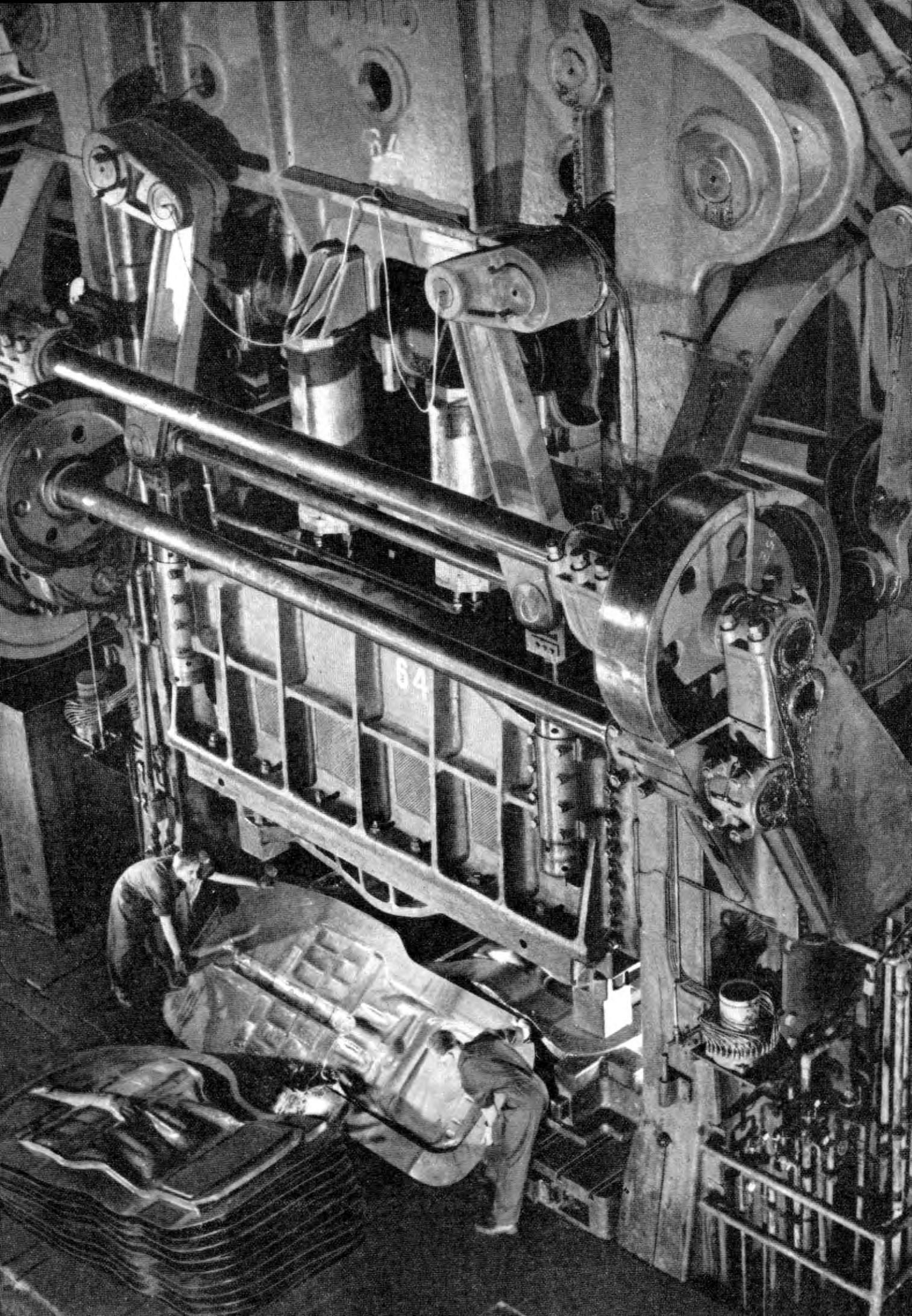
Soweit der interessante Bericht von Karl Jörns, dem wir zu seinem 75. Geburtstag, den er am 11. Dezember rüstig und in alter Frische feiern konnte, nachträglich recht herzlich gratulieren.

Und wir setzen auch Ihr Einverständnis voraus, wenn wir es im Namen aller Werksangehörigen tun. – m –

Der Kaiserpreis.

Er ist neben anderen von Karl Jörns gewonnenen Preisen in unserem Ausstellungsraum zu sehen.





Wir bummeln DURCHS FUNKHAUS

Noch einmal wollen wir dem Rundfunkmann K. H. Linden das Wort erteilen. Sein letzter Bericht „Was gibt es heute im Rundfunk?“ hat soviel Interesse ausgelöst, daß wir ihn bitten mußten, uns diesmal durch ein Funkhaus zu führen.

* * *

Pst ... !!! Leise!!! Seht doch das rote Warnzeichen: Ruhe – Sendung!

Die Station sendet auf allen Wellen. Und was die zu Hause jetzt am Lautsprecher hören, das wird hier augenblicklich „produziert“, und wir dürfen mal zusehen.

Also hinein! Auf Läufern und Teppichen den langen Gang hinunter, durch die schalldichte Doppeltür: da sind wir schon im Regieraum.

Der „producer“ ist mächtig an der Arbeit, ebenfalls der Toningenieur an seinem Schaltpult und die Technikerin am Magnetophon und Plattenspieler. Eine Sendung läuft gerade: „Musik mit Zwischenansagen“. Der Sprecher, Charly Wimmer – Sie kennen ihn sicher alle – ist der reizende Herr da nebenan, wenn Sie mal durch die Doppelscheibe in der Wand sehen wollen. Charly macht gerade eine seiner berühmten „charmanten Ansagen“. Er ist deshalb sehr beliebt, vor allem bei den Hörerinnen. „Der liest ja ab?“ Natürlich! Die Texte liegen fast immer fest. Hier kann nicht jeder drauf los reden, denn die Sendung muß auf die Sekunde stimmen. Es ist beinahe so wie bei Ihnen im Werk, wenn so ein Refa-Fachmann mit der Stoppuhr aufpaßt, daß Sie die Schraube in 4,5 Sekunden draufhaben. Im Rundfunk ist der „producer“, der Funkregisseur, der „Refa-Mann“. Seine Stoppuhr hängt an der Wand. Jede Schallplatte ist genau vorher auf Zeit gemessen und jede Zwischenansage von Charly auch. Das wird zusammengestellt und die Sendung genau in das Tagesprogramm eingepaßt. Eine Sendung darf nie zu lang oder zu kurz sein. Stellen Sie sich einmal vor, wenn vom frühen Morgen ab, jede Sendung nur 30 Sekunden zu lang wäre, hätten wir mittags schon eine ganz ansehnliche Verspätung. Und damit das nicht vorkommt, ist der „producer“ hier. Der greift ein, wenn's zu lange dauert, wenn die Sendung „überzieht“ – wie wir das nennen – und wirft eine Platte raus, oder er gibt Charly ein verabredetes Zeichen mit der Hand, damit er schneller spricht. Irgendwie kommt's dann schon hin.

Im Plattenschrank liegen Platten „für alle Fälle“ – von Trauermusik bis zu Freudenhymnen. Die sind immer griffbereit, wenn mal was passiert, oder wenn eine Lücke im Programm ist. Der „producer“ läßt dann eine Platte auflegen. Sie merken das sicher auch manchmal zwischen den Sendungen. Und da wird auch gerade eine aufgelegt. Die Ton-Technikerin macht das, die nette Dame im weißen Kittel.

Und noch kurz einige Worte über den „Steuermann“ der Sendung, den Toningenieur. Nehmen wir mal an, Charly spricht zu laut oder die Platte hat zu leise Musik, dann kann der „Steuermann“ mit seinem Ton-Blende-Hebel entweder „weiter aufblenden“ oder „zumachen“; am Ausschlag einer roten Nadel kann er immer sehen wie laut die Sendung – die Modulation – in den Äther geht.

Und nun wieder leise raus auf den Gang – – – so, jetzt können wir etwas lauter sprechen.

Die meisten Sendungen kommen heute vom Magnetophon. Es wird wenig „original“ gesendet. Sie wissen doch noch, als

kürzlich Ihr Mittagskonzert gesendet wurde, waren wir einige Tage vorher in Rüsselsheim und haben auf Band aufgenommen.

Die Nachrichten kommen selbstverständlich immer „original“ und eine Reihe anderer Sendungen auch. Das Magnetophon hat Vorteile. Man kann damit beliebig oft wiederholen und vor allem etwas korrigieren und ändern, was bei Originalsendungen nicht der Fall ist. Wenn sich bei einer Originalsendung jemand verspricht, ist es nicht mehr zu reparieren.

Und nun wollen wir einmal dem Hörspielstudio einen Besuch abstatten. Dort wird gerade ein Kriminalhörspiel aufgenommen. Hören Sie, da wird sogar geschossen, es geht scheinbar ganz wild zu. Also rauf! – Der Regisseur, in Hemdsärmeln natürlich, sonst wäre er nicht echt, läßt gerade den „Verbrecher“ von einer Saalecke in die andere „jagen“. Seine Stimme muß auf der „Flucht“ immer ferner klingen. Da wir nicht wie im Theater einen Bühnenraum mit seiner körperlichen Darstellungsmöglichkeit zur Verfügung haben, wird hier alles akustisch gezaubert. Demnach ist auch alles bei uns akustisch sinnvoll gebaut. Es gibt Ecken, die sind „schalltot“ und ohne Echo, dann gibt es wieder „Echoräume“, dort klingt jedes gesprochene Wort lange nach. Und noch andere akustische Tricks finden wir hier. Unser Bühnenbild ist die Geräuschkulisse. Dem Regisseur stehen alle Geräusche, die Sie sich denken können, in unserem Schallarchiv zur Verfügung. Wenn bei einem Hörspiel z. B. eine Szene in einem Bahnhof spielt, dann wird einfach die entsprechende Platte aufgelegt, und schon ertönen schrille Lokomotiv-Pfiffe, man hört Wagenrollen und „Heiße Würstchen“-Rufe.

Über diese Geräusche spricht dann der Hörspieler seinen Text: „Ich liebe Dich, Emilie, und ich bleibe Dir immer treu, auch wenn ich jetzt nach Venedig fahre“. Und dann schluchzt sie original, und die Platte macht einen Lokomotiv-Pfiff dahinter, und jeder am Lautsprecher glaubt, die beiden stünden jetzt auf dem Frankfurter Hauptbahnhof und hätten Tränen in den Augen, und dabei ist alles Schwindel aber wenn Sie es abends, gemütlich im Sessel sitzend, anhören, ist es doch etwas schönes, nicht wahr?

Pssst – wir wollen alle wieder leise auf den Gang gehen, sonst klöhnen wir uns hier fest, und wir müssen doch weiter.

Die „Sendung“ kennen wir also, die „Aufnahme“ auch. Lassen wir es deshalb für heute genug sein; nur einen kurzen Besuch wollen wir dem großen Sendesaal noch abstatten. In die anderen Abteilungen gehen wir später einmal.

Im Sendesaal finden die Konzerte statt, die Bunten Abende, die Feierstunden, die Matineen usw. Sehen Sie sich alles nur genau an. Lange Stuhlreihen, überall Teppiche, die große Bühne für das Orchester, oben die Orgel und – viele, viele Mikrophone. Da hängen sogar welche von der Decke über den Stuhlreihen. Die sind für die Diskussionsredner. Wenn da einer aus der 12. Reihe bei einer Diskussion über die Eierpreise schimpft, können Sie es am Tage der Sendung laut und deutlich hören. In einem sogenannten „Aquarium“ am Ende des Saals sitzt hinter doppelten Scheiben der Ton-Ingenieur. Der



übersieht den ganzen Raum und alle zu ihm gehörenden Mikrophone, die er je nach Bedarf an- und abschalten kann. Er bedient auch eine Menge Kontrolllampen und Leuchtzeichen, denn der Ton-Ingenieur kann sich mit dem Dirigenten, Diskussionsleiter, Ansager usw. nur durch Leuchtzeichen verständigen, da ja hier nicht gesprochen werden darf. Wenn's soweit ist, drückt der Ingenieur auf einen bestimmten Knopf. Dann leuchtet am Dirigentenpult eine Lampe auf, und es kann losgehen.

So, und nun sind wir am Ende unseres ersten Bummels durch ein Funkhaus angelangt, und ich glaube, es war für jeden interessant, zu sehen und zu hören wie aufgenommen und gesendet wird. Und damit möchte ich mich für heute von Ihnen verabschieden. K. H. Linden

Kleine Sprachschule

In unserer „Kleinen Sprachschule“ wollen wir heute etwas über Mischmaschbildungen, Begriffsverwechslungen und Sprachdummheiten, ferner aus der täglichen Korrespondenz einige Beispiele mit Erläuterungen der angewandten Regeln bringen.

Sprachdummheiten – Mischmaschbildungen Begriffsverwechslungen

In einer Zeitschrift wird davon berichtet, wie der aus der Rinde des Gummibaumes gewonnene Gummi verarbeitet wird. Falsch! Das Rohprodukt (der Pflanzensaft) ist das Gummi, während der Gummi (Radiergummi) vulkanisierter Kautschuk ist.

Hier müssen auch die häufigen Verwechslungen der bedeutungsmäßig auseinanderzuhaltenden Hauptwörter mit verschiedenem Geschlecht erwähnt werden, z. B. der Balg (Tierhaut), der und das Balg (unartiges Kind); der Bund (Vertrag), Mehrzahl die Bünde, das Bund (Gebinde), Mehrzahl die Bünde; die Erkenntnis (Einsicht), das Erkenntnis (richterliches Urteil); der Moment (Augenblick), das Moment (Umstand; Merkmal; Entscheidung). Ein großer Teil der Ausdrucksschnitzer sind sogenannte Kontaminationen (Wortverschmelzungen). Sie entstehen, wenn zwei verwandte Ausdrucksformen sich so gleichzeitig im Bewußtsein melden, daß die eine die andere gleichwichtige nicht verdrängen will noch kann. Man kann diesen Vorgang mit Anlehnung an den Filmausdruck als sprachliche Überblendung bezeichnen. Hier einige aus Zeitungen gefundene Kontaminationen: „ein Aufsatz, der übertitelt ist“ (vermeint aus: überschrieben und betitelt); „mit seiner Einstimmung“ (aus: Einwilligung und Zustimmung); „es spricht sich wie ein Lauffeuer herum“ (aus: es spricht sich herum und es verbreitet sich wie ein Lauffeuer); „Wortspalterei“ (aus: Wortklauberei und Haarspalterei); „Schritte ergreifen“ (aus: Schritte tun und Maßregeln ergreifen); „dies geht uns schon lange an die Nerven“ (aus: fällt auf die Nerven und geht an die Nieren); „ausgefemter Lump“ (aus: ausgekocht und abgefemt); „dessen sind wir überzeugt“ (aus: dessen sind wir sicher und davon sind wir überzeugt); „für zutreffend finden“ (aus: für zutreffend halten und zutreffend finden); „aufnotiert“ (aus: notiert und aufgeschrieben); „sie sehen sich vor neue Lagen gestellt“ (aus: vor neue Aufgaben gestellt und in neue Lagen versetzt); „ein Faß mit leerem Boden“ (aus: ein leeres Faß und ein Faß ohne Boden). Diese Mischmaschbildungen sind in den Zeitungen so zahlreich zu finden, daß sich darüber ein Büchlein schreiben ließe.

Einige allgemeine Regeln:

1. Schreibt man

Der Preisnachlaß, der ihm als Werksangehörigem (zugebilligt wurde, ...) oder
„ „ „ „ Werksangehörigen . . . ?

Erläuterungen

Erklärende Sätze mit „als“ müssen mit dem Wort, auf das sie sich beziehen, im Fall übereinstimmen:

die Achtung, die ihm als weisem Manne zukam;
der Preisnachlaß, der ihm als werksangehörigem
Arbeiter zugebilligt wurde

Wenn aber Eigenschaftswörter als Hauptwörter gebraucht werden (der Weise, der Werksangehörige), so werden sie auch wie Hauptwörter gebeugt:

ihm als Weisen (der Wemfall von „der Weise“ heißt: „Weisen“, nicht: Weisem; dem Weisen, einem Weisen, jedem Weisen). In der gleichen Art muß auch „der Werksangehörige“ behandelt werden: der Wemfall heißt (dem, einem, jedem) Werksangehörigen, nicht: dem Werksangehörigem. Es ist daher zu schreiben:
der Preisnachlaß, der ihm als Werksangehörigen
zugebilligt wurde.

2. Heißt es

Ihr oder Ihre Fräulein Schwester (Tochter, Braut)?

Erläuterungen

Es kann nur Ihre Fräulein Schwester (Tochter, Braut) heißen, da das

besitzanzeigende Fürwort in diesen Verbindungen nicht zu Fräulein, sondern zu Schwester (Tochter, Braut) gehört, wozu Fräulein, gleichsam in Klammern, als bloßer Höflichkeitssatz tritt.

3. Schreibt man

... nichtlegierte oder nicht legierte Teile?
... nichtgelieferte oder nicht gelieferte Kofflügen?

Erläuterungen

nichtlegiert ist zusammenschreiben, da es ein technisch festumrissener Begriff ist, während bei nicht geliefert bloß die Tatsache der Lieferung verneint wird, eine Zusammenschreibung also nicht in Frage kommt.

Beispiele aus der Satzzeichenlehre

1. Wir bitten Sie, zu prüfen, ob Sie das Aggregat liefern können und in welcher Farbe die Teile vorrätig sind.

Erläuterungen

Vor „zu prüfen“ muß ein Beistrich (Komma) gesetzt werden. „Zu prüfen“ ist nicht etwa eine nicht erweiterte Grundform; es hängen ja zwei Nebensätze von dieser Grundform ab. Die beiden Nebensätze, die von „zu prüfen“ abhängen, sind beigeordnete Nebensätze; denn sie antworten auf dieselbe Frage: Was ist zu prüfen? Die Grundform ist also durch die beiden Nebensätze „ob sie das Aggregat liefern können“ und „in welcher Farbe die Teile vorrätig sind“ erweitert; folglich muß vor „zu prüfen“ ein Beistrich gesetzt werden.

2. Franz, mein Bruder, und ich gingen spazieren (2 Personen)

Franz, mein Bruder, und ich gingen spazieren (3 Personen)

Regel: Der Beistrich steht vor und, wenn vorher ein Beisatz oder eine beisatzähnliche Wendung steht.

3. Vergleichssätze (Nebensätze) fordern den Beistrich, während Vergleiche der Satzglieder mit als, wie und denn ihn nicht erhalten.

a) Vergleichssätze: Drum seid ihr größer, als ich bin. Man muß nie mehr scheinen wollen, als man ist.

b) Vergleiche der Satzglieder: Drum seid ihr auch größer als ich. Mehr sein als scheinen.

4. a) Wir konnten die Reise nicht im Kraftwagen fortsetzen, weil er beschädigt war, und mußten zu Fuß gehen.

b) Ich hoffe, Ihnen mit vorstehenden Angaben gedient zu haben, und verbleibe . . .

Regel: Der Beistrich steht vor und zur Abtrennung eines Zwischensatzes (eingeschobenen Nebensatzes), der einen Anfang und auch ein Ende hat.

In unserer nächsten Besprechung wollen wir u. a. Wörter mit doppelter Bedeutung behandeln. J. J. H.

ZUR UNTERHALTUNG

Einer unserer Mitarbeiter hat in seiner Freizeit ein Silbenrätsel ausgeknobelt, das allen Rätselfreunden des Werkes an den Feiertagen Gelegenheit gibt, einige nicht allzu harte Nüsse zu knacken. Die letzten und ersten Buchstaben nachfolgender Wörter ergeben von oben nach unten gelesen einen Werbespruch, der ein Produkt unseres Hauses betrifft. Auflösung des Rätsels in der nächsten Ausgabe der Opel-Post.

SILBEN-RÄTSEL

a - a - a - ah - ak - am - bac - be - beck - bel - ber - bo -
chau - che - chus - da - de - del - di - di - di - e - e - e -
e - e - e - ei - fall - fei - fen - fer - ga - gan - ges - gie - go -
i - im - ir - is - ka - kla - kor - kü - kup - la - land - lek -
len - li - lü - mant - me - me - mi - mie - mil - mo - mus - na -
ne - ne - ne - nef - neu - ni - no - no - on - pel - ra - re -
re - repp - rung - sen - stich - tät - to - to - tom - ton - tor -
tra - tro - un - vem - weiss - werks.

- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| 1. Ichsucht | 18. Edelstein |
| 2. Gewichtsart | 19. Antriebsmaschine |
| 3. Starker Draht | 20. Strom in USA |
| 4. Beleuchtungskörper | 21. Soziale Werkeinrichtung |
| 5. Oper von Lortzing | 22. Metall |
| 6. Arbeitsvorgang | 23. Stadt in Norddeutschland |
| 7. Blume | 24. Gewicht |
| 8. Schiffsteil | 25. Gott des Weins |
| 9. Verkaufshilfe | 26. Türkischer Titel |
| 10. Reinigungsmittel | 27. Druckart |
| 11. Strom in Indien | 28. Medizinischer Lehrbegriff |
| 12. Insekt | 29. Monat |
| 13. Stadt in Bayern | 30. Biblische Gestalt |
| 14. Musikinstrument | 31. Verlosungsart |
| 15. Europäischer Staat | 32. Männername |
| 16. Staatsgewalt | 33. Unparteilichkeit |
| 17. Fläche | |



Weihnachtsmänner ^{**} und Weihnachtsengel

UNSER WEIHNACHTSPREISAUSSCHREIBEN

Wir wollen ehrlich sein und gleich verraten, daß nur einer der oben abgebildeten Weihnachtsmänner „echt“ ist – die anderen haben sich maskiert. In Wirklichkeit sind die bärtigen Gesellen und die beiden „so als ob tuenden“ Engel bekannte und beliebte deutsche Filmschauspieler und -Schauspielerinnen, die Sie alles schon auf der Leinwand und auf Zeitungsbildern gesehen haben. Noch sind die Bärte dran – aber ziehen Sie sie ruhig ab, und sehen Sie nach, was darunter steckt. Wenn Sie dann nach vielem Raten – ist er's oder ist er's nicht – heraus haben, wer die einzelnen Darsteller sind, nehmen Sie ein Stück Papier und schreiben in der Reihenfolge der laufenden Nummern die einzelnen

Namen auf. Beim richtigen Weihnachtsmann schreiben Sie hinter die betreffende Nummer „Nikolaus“. Wer nur 7 oder 6 Köpfe „identifiziert“, schicke uns seine Lösung ebenfalls ein. Den ausgefüllten Zettel – auf dem Sie noch Ihren Namen und Ihre Abteilung vermerken – stecken Sie in einen Briefumschlag und schicken oder bringen diesen zur Redaktion der Werkszeitung. Alles andere hören Sie dann – sollten Sie zu den glücklichen Gewinnern zählen – schon bald vom Preisgericht, andernfalls später in der nächsten Nummer der Opel-Post. Einsendeschluß ist am 2. Januar 1951, 17.00 Uhr. Beteiligen können sich wie immer alle Werksangehörigen. Unter den richtigen Lösungen entscheidet das Los.

Und nun zu den Gewinnen. – Es sind auch diesmal Geldprämien ausgesetzt:

- | | | | |
|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 1. Preis DM 70.– | 2. Preis DM 50.– | 3. Preis DM 30.– | 4. Preis DM 20.– |
| 5. Preis DM 10.– | 6. Preis DM 10.– | 7. Preis DM 5.– | 8. Preis DM 5.– |

Zum Schluß bleibt uns nur noch übrig, Ihnen viel Glück bei unserem diesjährigen Weihnachts-Preisrätsel zu wünschen.

Schriftleitung OPEL-POST



Die Export-Fragen des Werkes werden in den Spalten unserer Zeitung immer ausführlich behandelt (siehe auch den Export-Artikel in dieser Nummer). Die Erschließung der internationalen Märkte ist nämlich ein wichtiges Problem für uns und die gesamte deutsche Wirtschaft. Unser Bild zeigt die Verladung von 154 PKW's im Oplhafen. Die Fahrzeuge wurden nach Belgien exportiert.



Im Rahmen einer kleinen Feier werden an jedem Freitag die Jubilare der Woche geehrt. Am geschmückten Arbeitsplatz versammeln sich Vorgesetzte und Mitarbeiter des betreffenden Jubilars, um ihm ihre Glückwünsche und Geschenke zu überbringen. Unser Bild zeigt den Arbeitsjubilare Anton Roosen am Tage seines 50 jährigen Arbeits-Jubiläums im Gespräch mit den Herren O. C. Mueller (Werksleiter) und F. Becker (Betriebsratsvorsitzender).

KINDER-TAGESSTÄTTE

Im Rahmen einer kleinen Feier wurde am 1. Dezember 1950 die neue Opel-Kindertagesstätte in der Rheinstraße ihrer Bestimmung übergeben. Sie wurde für die Kinder unserer berufstätigen Frauen errichtet.

Der Aufenthaltsraum – nach modernsten Gesichtspunkten gebaut – ist mit seiner Glasveranda großräumig, luftig und genügend hell. Getrennte Wasch-, Dusch- und Klosettanlagen für Jungen und Mädchen tragen den hygienischen Bedürfnissen moderner Kinderbetreuung Rechnung. Geschulte Kindergärtnerinnen bieten Gewähr, daß sich die Kleinen in der Tagesstätte wirklich wohl fühlen. Eine Aufnahmeuntersuchung durch den Werksarzt und die auch später erfolgende ärztliche Betreuung ermöglichen eine ständige Kontrolle des Gesundheitszustandes der Kinder. Diese Untersuchungen schließen auch eine jährliche Tuberkulin-Probe ein.

Die Kinder erhalten vormittags zum Frühstück eine Flasche Milch und mittags ein ausreichendes Essen. In den Sommermonaten bietet ein großer Kinderspielplatz im Garten der Kindertagesstätte die Möglichkeit zum Aufenthalt im Freien. – H –

WERKSORCHESTER

Zum Abschluß dieses Jahres soll an dieser Stelle noch einmal unser Werksorchester Erwähnung finden, das vor allem in den vergangenen 12 Monaten vielen Mitarbeitern und ihren Familienangehörigen frohe Stunden bereitet hat – sei es während der Mittagspause oder bei den Unterhaltungskonzerten in den Heimatorten unserer Werksangehörigen. Die Opel-Kapelle wurde im vergangenen Jahre auf vielfachen Wunsch aus dem Betrieb wieder ins Leben gerufen. Aus kleinsten Anfängen gelang es zunächst Herrn Karl Haumann und später Herrn Georg Mischlich, sie zu einem klangvollen Körper auszubauen, dessen Ruf heute weit über die Grenzen unseres Werkes hinausgeht.

Neben den beliebten Mittagspausenzkonzerten fanden im Jahre 1950 auf Anregung des Betriebsrates und vieler Werksangehöriger Unterhaltungskonzerte in verschiedenen Heimatorten unserer Belegschaft statt. In meist überfüllten Sälen schlug unser Werksorchester eine Brücke zwischen Werk, Mitarbeitern und Familienangehörigen.

Auch Radio Frankfurt erfuhr von den ausgezeichneten Leistungen unseres Werksorchesters, denn der Sender schickte zweimal seinen Aufnahmewagen zur Übertragung von Mittagskonzerten nach Rüsselsheim. Ausschnitte der Konzerte wurden auf vielfachen Wunsch später an einem Sonntagvormittag gesendet. Zuschriften von Opel-Freunden aus allen Teilen des Bundesgebietes beweisen, daß diese Übertragungen auch außerhalb unseres engeren Heimatgebietes großen Anklang fanden.

WERKSBUCHEREI

Die Freunde unserer Bucherei können feststellen, daß diese immer auf dem laufenden ist und die wichtigsten Neuerscheinungen des Büchermarktes in ihren Regalen zu finden sind.

Unsere zur Zeit ca. 12000 Bände umfassende Werksbucherei bietet den Werksangehörigen und ihren Familienmitgliedern die Möglichkeit, ihre Freizeit mit dem Lesen guter Literatur auszufüllen. Von Reisebeschreibungen und Abenteuerromanen über Unterhaltungs- und Fachliteratur bis zu politischen Broschüren – es ist in unserer Bucherei für jeden Geschmack und Wunsch gesorgt. Da der kürzlich herausgegebene Katalog hauptsächlich die unterhaltenden Bücher unserer Bibliothek verzeichnet, wollen wir an dieser Stelle auf einige Neuanschaffungen der Gebiete „Politik“, „Kunst“ und „Praktisches Leben“ hinweisen, die für jeden Werksangehörigen von Interesse sein dürften:

Politik

Schmidt: Statist auf diplomatischer Bühne
Der Chefdolmetscher des deutschen Auswärtigen Amtes berichtet über seine Tätigkeit von 1923 bis 1945 und die Hintergründe des politischen Geschehens dieser Zeit.

Nies: Politisches Tagebuch 1935–1945
Historische Dokumente eines deutschen Sozialisten.

Drews: Die klirrende Kette
Tagebuch eines Journalisten, Dramaturgen und Soldaten von 1933 bis 1945.

Young: Rommel
Weizsäcker: Erinnerungen

Kunst

Griesebach: Grundzüge der französischen Kunst

Gruber: Zeichnen für Alle
Eine kleine Zeichenfibel.

Hermlin: Reise eines Malers in Paris
Aufzeichnungen und Skizzen.

Waetzold: Deutsche Kunstwerke
Beschrieben von deutschen Dichtern.

Aus dem praktischen Leben

Kopp: Grundrezept zur Gartenfreude

Lucas: Anleitung zum Obstbau

Natzmer: Gartenpflege – Gartenfreude

Petersen: Das gelbe Gartenbuch

Schubert: Mein eigener Garten

– B –

Der Stand der Frigidaire-Zweigniederlassung Berlin auf der großen Industrie-Ausstellung, die vor einigen Wochen in Berlin stattfand. Die Ausstellung wurde von über 1 Million Menschen besucht; unter ihnen sah man sehr viele Ausländer.



Zur Überführung von neuen Opel-Wagen zu den Opel-Großhändlern wird neuerdings ein Großraum-Transporter eingesetzt. Das zweistöckige Fahrzeug nimmt im oberen Stockwerk 5 Olympia (oder Kapitäne) auf, während darunter 4 Olympia Platz haben.





Allen Lesern
der OPEL POST
Frohe Weihnachten
und ein
Glückliches **1951**

HERAUSGEBER
U. SCHRIFTFLEITUNG