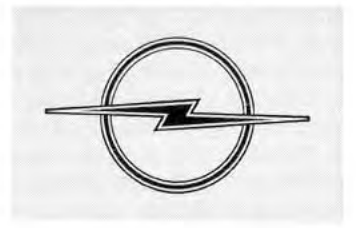


OPEL POST



6/7 · 67

WERKZEITSCHRIFT FÜR DIE MITARBEITER DER ADAM OPEL AKTIENGESELLSCHAFT

Juni / Juli 1967, 19. Jahrgang**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:

Deutsches Industriemuseum, AvD, J. Ch. Hepting, G. Benz, W. Majer, Globus, E. Penneweiß, KND, R. Kadler, Dr. G. Wolff, Esso-Magazin, Scientia

Aufnahmen:

R. Fuchs, K. Reichert, W. Gessmann, F. Gärtner, K. Krieger, Werkfoto Bochum, Werkfoto Kaiserslautern, W. K. Müller, H. J. Ullmann, Archiv, Anthony-Verlag, O. Poss, Dr. G. Wolff, E. Schulthess, Sessner, Bavarica

Grafische Mitarbeit:

O. Trabold, Globus, H. J. Bundfuß, Scientia, F. Hofmann, D. Franz

Druck:

Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim

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**

Urlaubszeit — Zeit der Schnappschüsse, aber auch der gestellten Aufnahmen, wie die unserer Titelseite. Später kann man dann in Erinnerungen schwelgen. Wichtig zum Fotografieren wie überhaupt für den Urlaub ist schönes Wetter. Das wünscht die Redaktion allen Lesern, nicht zuletzt eine glückliche Heimkehr. (Die Rückseitenaufnahme zeigt das Wiesbadener Kurhaus bei Nacht. Die Fotostudie stammt von Dr. Georg Wolff.)

Sparen oder konsumieren?

So ändern sich die Zeiten: Es ist noch gar nicht lange her, da wurde Sparsamkeit als höchste Tugend gepriesen. Der Bürger und Verbraucher sollte sparen; der Staat sollte seine Ausgaben einschränken; man suchte überall nach Möglichkeiten, Ausgaben einzusparen. Heute ist alles anders. Der Bürger und Verbraucher wird von allen Seiten aufgefordert, den Konsum nicht zu vergessen und größere Anschaffungen nicht länger zurückzustellen. Von der Wirtschaft erwartet man, daß sie möglichst viel Geld investiert. Der Staat beschließt Milliarden-Haushalte, die zusätzlich in die Wirtschaft gepumpt werden sollen, um so einen neuen Aufschwung anzukurbeln. Kurz: Statt Sparen wird Mut zum Verbrauch gefordert. Sollen wir nun sparen oder konsumieren? fragt sich der verwunderte Bundesbürger mit Recht. Die einfache Antwort lautet: beides. Beides zu seiner Zeit und beides mit Verstand. Im vorigen Jahr und auch in den Jahren davor drohte unsere Wirtschaft in eine galoppierende Ausgaben-Schwindsucht hineinzugeraten. Der Staat hatte sich so viele Ausgaben aufgebürdet, daß auch eine noch so prächtig gedeihende Wirtschaft es nicht mehr schaffte, den Steuersäckel so schnell zu füllen, wie er geleert wurde. Die Löhne und Gehälter (samt aller Nebenleistungen) liefen bereits seit Beginn der Sechzigerjahre der wirtschaftlichen Leistungskraft davon. Die Folge war ein rascher Kostenanstieg in allen Bereichen der Wirtschaft. Und die hohen Ausgaben des Staates und der Verbraucher mußten ganz zwangsläufig zu Preissteigerungen führen, wie wir sie bis dahin nicht erlebt hatten.

Das hätte noch lange so weitergehen können. Solange zumindest, bis wir unsere Währung ruiniert hätten. Damit das nicht passierte, mußte man entweder die Ausgaben einschränken, also sparen, oder die Bremsen für das Wirtschaftswachstum anziehen, um so eine Inflation zu vermeiden. Das Rezept „Sparsamkeit“, das die Gleichgewichtsstörungen beseitigen sollte, wurde von allen Seiten als Zumutung betrachtet. Zu Unrecht. Denn es geht und ging dabei nicht darum, daß es nun nichts mehr geben sollte. Es geht und ging einzig und allein darum, überhöhte Forderungen und Ausgaben sowohl beim Staat als auch bei den Verbrauchern auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zurückzuschrauben. Wenn die Wirtschaft um 5 vH mehr produziert, kann man sehr gut um 5 vH mehr ausgeben, aber eben nicht um 10 vH oder noch mehr. Als die Aufrufe zur Sparsamkeit nicht halfen, mußte man die Bremsen ziehen. Und das ist so gut „gelingen“, daß die Wirtschaft heute überhaupt nicht mehr wächst. Jetzt ist unser erstes und wichtigstes Problem, die Wirtschaft wieder wachsen zu lassen. Dazu gehört Geld. Geld, das in Investitionen fließt, also für Maschinen, Anlagen und Rationalisierung ausgegeben wird. Aber auch Geld, das in den Verbrauch fließt. Entscheidend ist jetzt, daß durch Investitionen die Produktion wieder angekurbelt wird. Nur eine wachsende Wirtschaft schafft die Voraussetzungen für höhere Einkommen und höhere Staatsausgaben. Wachstum aber bekommt man nur durch höhere Investitionen, nicht durch höheren Verbrauch. Trotzdem ist der Verbrauch wichtig. Eine produzierende Wirtschaft ist darauf angewiesen, daß ihre Erzeugnisse abgenommen werden. Und wenn sie erkennt, daß die Verbraucher bereit sind, mehr zu kaufen, als sie jetzt produziert, dann wird sie ihr Angebot ausdehnen. Wenn die Verbraucher sich aber zurückhalten, dann schrumpft die Wirtschaft noch weiter, weil sie auch für ihre jetzige Produktion keine Käufer mehr findet. Eine Wirtschaft, in der niemand verbraucht, sondern alles in den Sparstrumpf steckt, ist ebenso zum Tode verurteilt wie eine Wirtschaft, in der niemand investiert. Die Wirtschaft braucht also den Konsum. Sparsamkeit und Mut zum Verbrauch sind also gar keine so großen Gegensätze, wie es auf den ersten Blick scheinen mag. DI



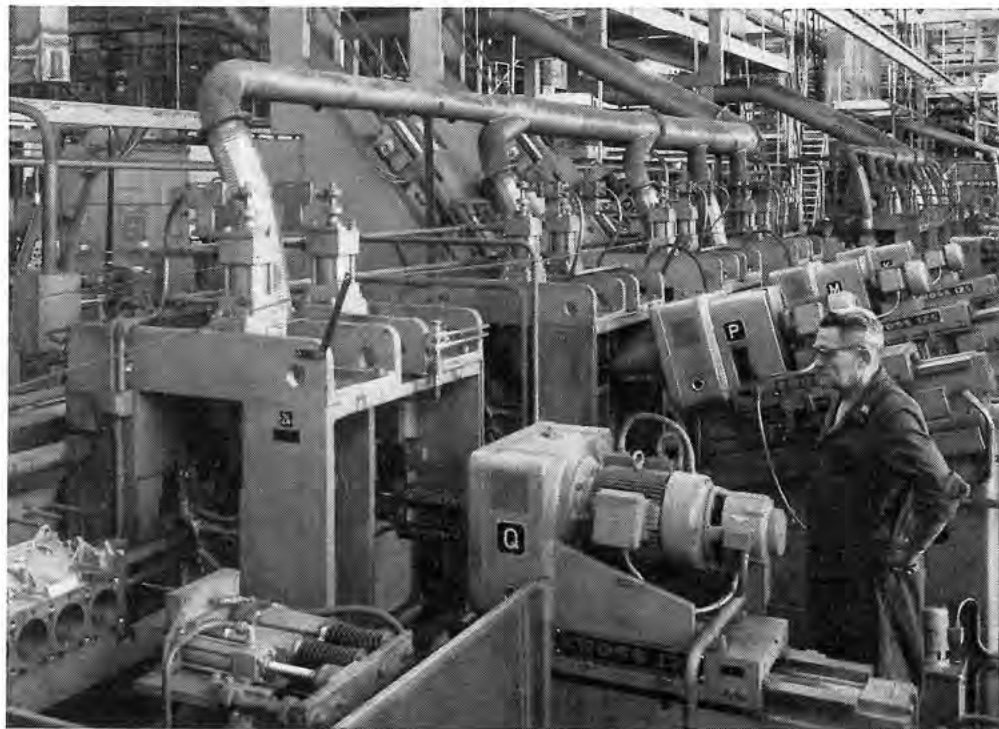
DER STRICH

Immer wieder taucht die Frage auf, wie und wo der schwarze oder silbergraue Strich auf der Seitenkante des Commodore angebracht wird, maschinell oder von Menschenhand, in der Lackiererei und später in der Fertigbeziehungsweise Endmontage? Das Bild zeigt, daß es von Menschenhand geschieht, und zwar nach Verlassen des Wagens vom End-

montageband. Das Fahrzeug wird auf zwei Führungsschienen gefahren, rechts und links werden dann Einstellschienen umgeklappt und angelegt, auf deren oberen Rand die Farbdüse rollt, hier von Mitarbeiter G. Ulbert geführt. Der Strich auf der rechten Wagenseite wird gleichzeitig von einem anderen Mitarbeiter gezogen.

Schützt Autos vor Bäumen

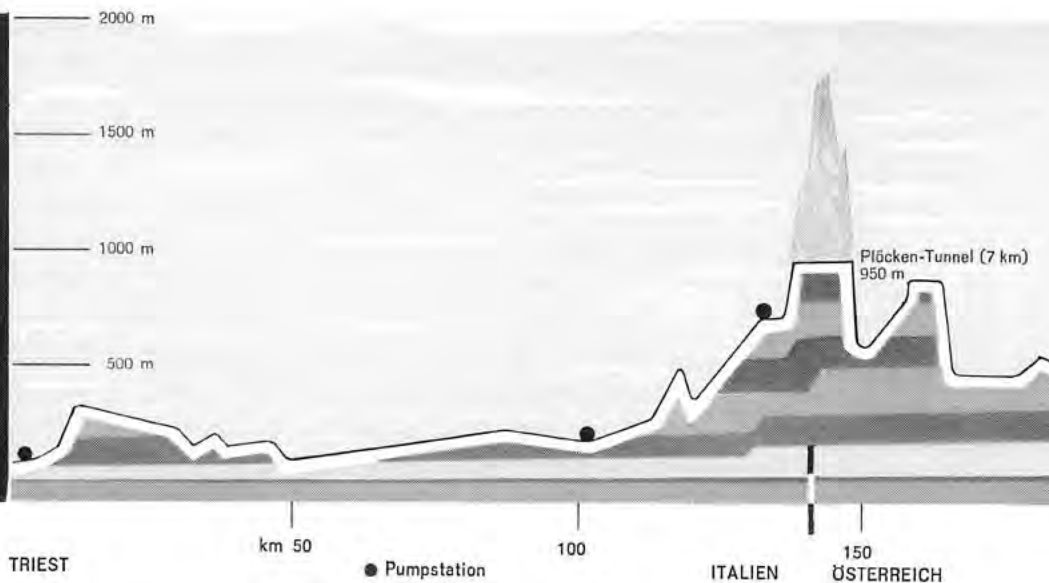
Bäume am Straßenrand tragen in vielen Fällen Schuld an schweren Verkehrsunfällen. Dies ergab vor Jahren eine Untersuchung der Obersten Bayerischen Baubehörde, in der festgestellt wurde, daß die Zahl der Schwerverletzten und Toten bei Unfällen mit Bäumen als „Unfallpartner“ doppelt so hoch ist, wie bei Unfällen auf baumfreien Straßen. Doch diesen Beweis liefern die Chausseebäume selbst. Die Stämme ganzer Alleen tragen Narben und Schründen von Kollisionen mit Kraftfahrzeugen. Vom Baumkonservator gepflegt, überstanden sie ihre Verletzungen, vielen Menschen half allerdings keine ärztliche Kunst mehr. Der Automobilclub von Deutschland (AvD) und der Deutsche Motorsport-Verband (DMV) wiederholen darum die Forderung, Bäume an stark befahrenen Straßen, die zu nahe am Fahrbahnrand und in den Kurven stehen, zu beseitigen. Straßen ohne Bäume werden breiter, Lastzüge können ohne störende Stämme und in die Fahrbahn ragende Äste weiter rechts fahren und der Überholvorgang wird sicherer. Leitplanken vor den Bäumen sind keine ideale Lösung, besser sind anstelle von Bäumen dichtbewachsene Hecken, die von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge wie ein Fallschirm auffangen können. Bäume leben auch nicht ewig, sie sollten darum, bevor Menschen an ihnen immer wieder ihr Leben lassen müssen, beseitigt werden.



Die Zylinderblöcke der Opel-Motoren werden auf drei je 350 m langen Transfer-Maschinenstraßen bearbeitet. Automatische Schwenk- und Wendevorrichtungen bringen den Block in die jeweils richtige Position zu den von

beiden Seiten angreifenden Werkzeugen. Meß- und Kontrolleinrichtungen geben die Gewähr für exakte Maßeinhalten und schalten die Maschine automatisch ab, wenn eine Störung auftritt.

Die Transalpine Pipeline von Triest nach Ingolstadt führt durch drei Länder, unterquert Flüsse, Bäche, Eisenbahnen, führt durch Tunnels und überquert einen 1550 m hohen Paß



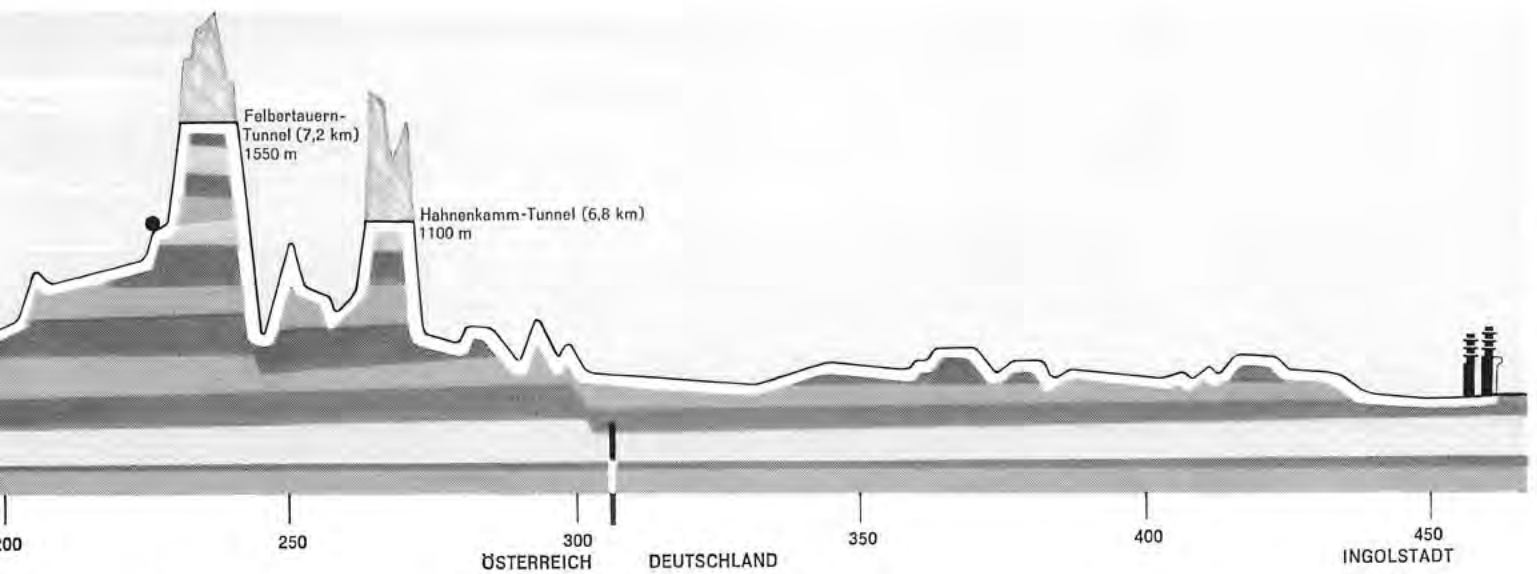
Eine Pipeline von der Adria



Vermessungsarbeiten im Felbertauerntunnel

Wenn in diesen Wochen das erste Öl aus dem Adria-Hafen Triest nach rund hundertstündigem Marsch über die Alpen in Ingolstadt eintrifft, ist ein Kapitel europäischer und internationaler Zusammenarbeit abgeschlossen. Dreizehn Ölgesellschaften bauten und betreiben jetzt die Transalpine Ölleitung, kurz TAL genannt, unterstützt von der Finanzkraft 80 internationaler Bankhäuser. Die Anfangskapazität wird 25 Millionen Jahrestonnen betragen, die Endkapazität ist auf 54 Millionen Tonnen ausgerichtet. Die ausgebauten Hafenanlagen von Triest stehen für den Empfang von Tankern bereit, die 100 000 Tonnen Öl geladen haben. Später werden sie sogar 160 000-Tonnen-Schiffe aufnehmen können. Bis zu 500 Tanker verschiedener Größe werden in den ersten Jahren jährlich Triest anlaufen. Bis auf 1000 pro Jahr dürfte diese Zahl bei Ausnutzung der Endkapazität klettern. 1,67 Millionen Mark hat jeder Kilometer dieser neuen Pipeline gekostet.

Süddeutschland, Österreich und Italien, ein Stück Europa mithin, profitiert unmittelbar von diesem Pipeline-Bau für nahezu 800 Millionen Mark; mittelbar reicht die wirtschaftliche Ausstrahlung einer solchen europäischen Großbaustelle natürlich weit über die Grenzen hinaus. Pipeline-Bau in europäischem Maßstab, über Ländergrenzen hinweg, ist zu einem gut Teil angewandte Diplomatie. Was sich im Großen, in der Koordinierung der Interessen von Regierungen und Ölgesellschaften als zeitraubend und mühevoller erwies, war im Kleinen, in der Einigung mit den Grundbesitzern, kaum weniger aufreibend. Die Transalpine Pipeline führt durch drei Länder mit unterschiedlichem Wege-recht und Tausende von Einzelgrundstücken, deren Besitzer sich vertraglich mit dem Verlegen der Rohre einverstanden erklären sollten. Dieses Ringen um die Wegerechte war oft weniger eine Sache der Argumente als der Nerven. Schwer zu sagen, welcher Kampf enervierender war für die an harte Arbeit gewöhnte internationale Mannschaft der Pipeliner: Der in Urwäldern und Wüsten gegen

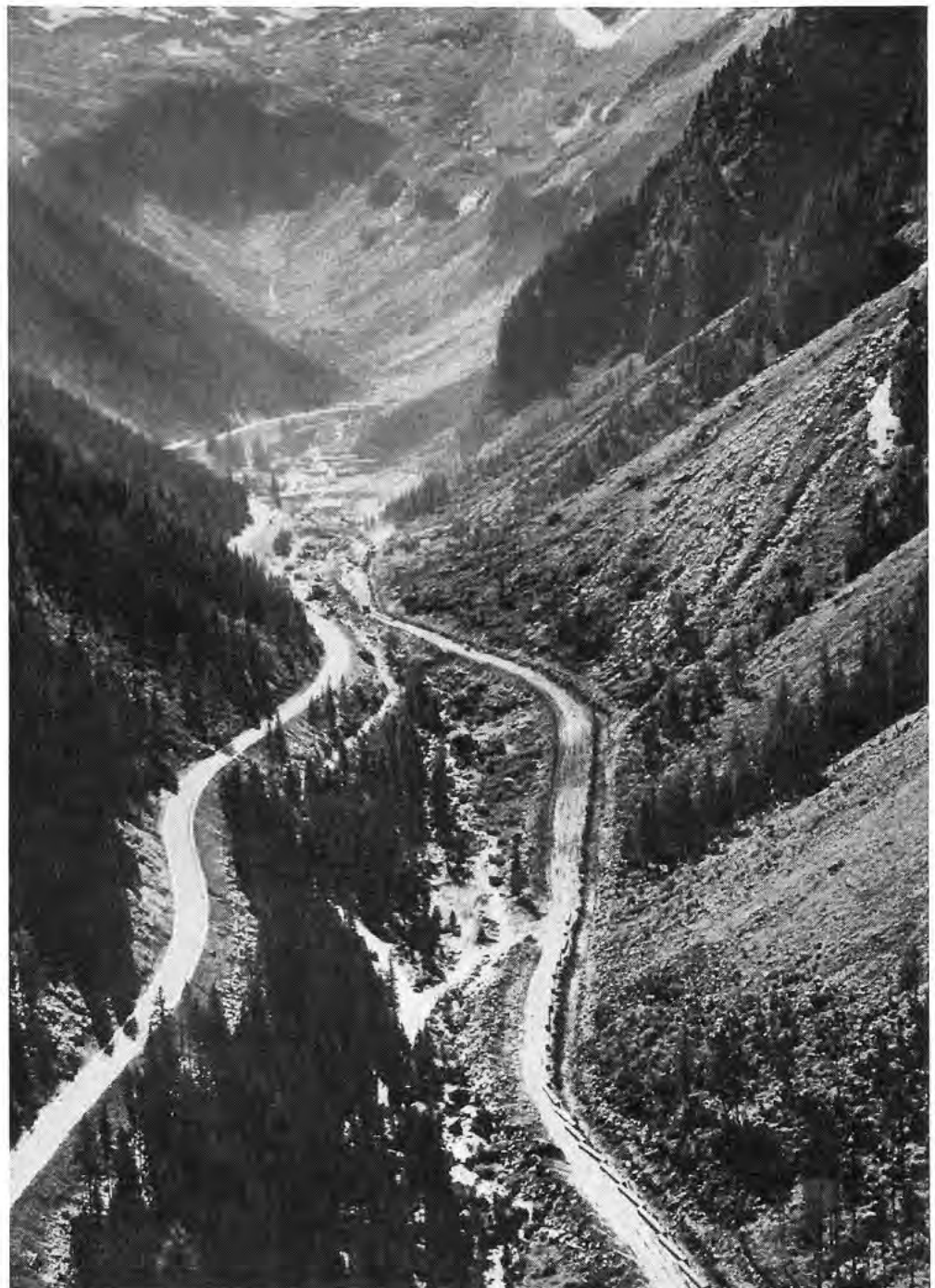


zur Donau

Klima, Wetter und Boden – oder der gegen ein schier unentwirrbares Gestrüpp von Gesetzen, Verordnungen, Auflagen und Einwänden in Europa.

Die Rohre sind zumeist 12 Meter lang und haben einen Durchmesser von einem Meter. Jedes Rohr wiegt etwa drei Tonnen. Entlang der Trasse waren die Isolierwerke errichtet, in denen die Rohre mit einem Schutzmantel aus Glasfasergespinnst und bituminösem Material versehen wurden. 40 000 solcher Rohre führen von Triest über den Felbertauerntunnel nach Ingolstadt. 30 Flüsse und 136 Bäche, 154 Straßen und 26 Eisenbahnlinien mußten auf diesem Wege, meist mittels sogenannter Mantelrohre, unterquert werden. Drei Tunnel von insgesamt 21 Kilometer Länge überwand die größten Hindernisse. Zeitweilig arbeiteten bis zu 4600 Männer an der 460 Kilometer langen Strecke zwischen Triest und Ingolstadt. Unter der Erde pulst eine neue Schlagader: Das Öl wird durch fünf Pumpstationen – später elf – bis auf 1150 Meter, den Gipfelpunkt Felbertauerntunnel, gepumpt. Von dort fließt es mit eigener Schwerkraft zu den Raffinerien in und um Ingolstadt. Von der Pipeline, deren Rohre einen Meter unter der Erde liegen, ist nichts mehr zu sehen. Nur die Tanks und Pumpstationen bürgen für ihre Existenz – allein diese gewaltigen Pumpen machen die Betriebsgesellschaft zum größten Stromabnehmer im alpenländischen Raum. Durch die doppelte Kontrolle von Triest und Ingolstadt aus läßt sich ein etwaiger Zwischenfall, sei es im Kabelsystem, sei es an der Pipeline selbst, sofort lokalisieren. 20 Kontrollstationen sind bereits eingerichtet, bei voller Kapazität wird ihre Zahl auf 30 erhöht. – Eine neue Lebensader für die Energieversorgung Westeuropas ist geschaffen. Privatwirtschaftliche Initiative brachte dieses Werk zustande, das gleichzeitig die Initialzündung für den wirtschaftlichen Aufstieg eines Gebietes gab, dessen Randlage es bisher an der Entwicklung Westeuropas nicht richtig teilnehmen ließ.

(Gekürzt aus „Esso Magazin“)



Baustelle in den Alpen am Nordhang des Felbertauerntunnels.

Das Geschäftsjahr 1966

Dem im Juni der Öffentlichkeit vorgelegten Bericht des Vorstandes für das Geschäftsjahr 1966 sind die folgenden Auszüge entnommen:

Für die Adam Opel Aktiengesellschaft war 1966 wiederum ein erfolgreiches Jahr. Mit einer Produktion von 662 348 Personen-, Liefer- und Lastwagen im Jahre 1966 wurde das Vorjahresergebnis von insgesamt 631 137 Fahrzeugen um 4,9 % übertroffen. Diese Steigerung lag damit über der Wachstumsrate der Produktion der gesamten deutschen Automobilindustrie, die 2,5 % betrug. Die deutschen Automobilhersteller produzierten im Berichtsjahr 3 050 708 Einheiten gegenüber dem Ergebnis des Jahres 1965 von 2 976 477 Fahrzeugen. Entsprechend der höheren Wachstumsrate konnte Opel seinen Anteil an der gesamten deutschen Automobilproduktion von 21,2 % im Jahre 1965 auf 21,7 % im Jahre 1966 steigern.

Das Investitionsprogramm

Die Ergebnisse des Jahres 1966 waren beeinflusst von der sich ändernden allgemeinen wirtschaftlichen Lage. Während bis zum Herbst hinein die Entwicklung günstig verlief, bewirkten gegen Ende des Jahres der Konjunkturrückgang und die in der Öffentlichkeit zum Teil lebhaft erörterten Ankündigungen steuerlicher und sonstiger Belastungen der Kraftfahrer Unsicherheit und Zurückhaltung auf dem Automobilmarkt. Das Investitionsprogramm der Adam Opel Aktiengesellschaft wurde 1966 planmäßig fortgesetzt. Anfang April 1966 wurde in Dudenhofen (Landkreis Offenbach) auf einem Waldgelände von rund 2,6 Millionen Quadratmeter mit einem Straßennetz von 32,2 km das größte und modernste Automobil-Prüfgebiet Europas in Betrieb genommen. Im Juni 1966 wurde das neue Werk Kaiserslautern feierlich eingeweiht. Auf einer Arbeitsfläche von rund 74 000 qm werden hier Fahrwerksteile hergestellt. In Bochum konnte nach einer Bauzeit von knapp einem Jahr im September des Berichtsjahres ein neues Zentral-Ersatzteillager in Betrieb genommen werden. Es versorgt alle Händler im Inland und General Motors Werke und Händler im Ausland mit Kadett-Ersatzteilen und -Zubehör und entlastet damit das Rüsselsheimer Zentral-Ersatzteillager,

dessen Ausbau ebenfalls im Berichtsjahr abgeschlossen wurde. Damit ist die reibungslose und schnelle Versorgung mit Ersatzteilen und Zubehör auf allen Märkten weiter verbessert worden. Nach Fertigstellung des Rohbaues des neuen Konstruktions- und Entwicklungszentrums in Rüsselsheim wurde im Sommer 1966 mit den Einrichtungsarbeiten begonnen.

Der millionste Kadett

Ende Dezember gab Opel bekannt, daß unter der Firmenbezeichnung „General Motors Strasbourg S.A.“ ein Werk in Straßburg (Frankreich) errichtet wird. In dem neuen Werk, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Adam Opel Aktiengesellschaft, werden in erster Linie automatische Getriebe für die Personenwagen der europäischen Tochtergesellschaften der General Motors Corporation – Opel in der Bundesrepublik Deutschland und Vauxhall in England – hergestellt werden. Auf einem Gelände von rund 1 Million Quadratmeter werden Bauten mit einer Gesamtarbeitsfläche von ca. 51 000 qm entstehen. Ungefähr 2 000 Arbeitskräfte werden in dem neuen Werk Beschäftigung finden. In Bochum konnte im Jahre 1966 ein bedeutendes Produktionsergebnis gefeiert werden. Fast genau auf den Tag vier Jahre nach der Einweihung des Bochumer Werkes im Oktober 1962 verließ der einmillionste Kadett die Bochumer Endmontage. Dies ist sicher ein eindrucksvoller Beweis für die große Beliebtheit und das Ansehen, die sich die Kadett-Modelle in dieser relativ kurzen Zeit auf allen Märkten erwerben konnten.

Dank an die Belegschaft

Es wäre nicht möglich gewesen, die guten Erfolge des Jahres 1966 zu erringen, wenn nicht alle Werksangehörigen, jeder an seinem Platz, dazu beigetragen hätten. Wir möchten an dieser Stelle allen Mitarbeitern unseren Dank für ihre Leistungen und ihre bereitwillige Mithilfe aussprechen.

Ende August wurden der Öffentlichkeit die neuen Rekord-Modelle vorgestellt. Eine völlig neue, dynamische Karosserie und das reichhaltigste Motoren- und Modellangebot, das

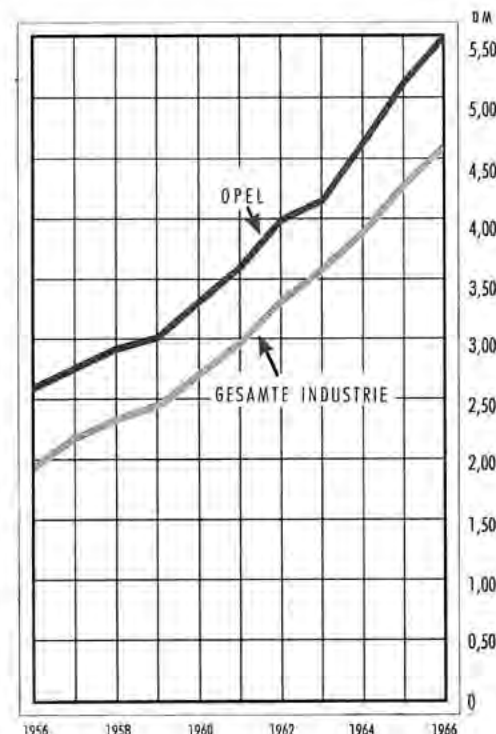
es jemals in der langen Geschichte dieses hervorragenden Wagens der europäischen Mittelklasse gab, waren das Ergebnis umfassender Entwicklungsarbeiten. Bei den Kadett-Modellen wurden die Sicherheitsvorkehrungen und die Ausstattung in vielen Punkten im August weiter verbessert. So zählen nun u.a. zur serienmäßigen Ausrüstung zwei Rückfahrscheinwerfer, Zweistufen-Scheibenwischer, gepolsterte Unter- und Oberkante der blendfreien Instrumententafel, Sicherheitslenkrad mit gepolsterter Nabe, elastische Bedienungsknöpfe und gepolsterte Schwenkfenster-Verschlüsse. Seit Ende des Jahres werden alle Kadett-Fahrzeuge mit einem Zweikreisbremssystem ausgerüstet. Bei den Fahrzeugen mit 1,1 Liter S-Motor gehören Bremskraftverstärker sowie Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten weiterhin zur serienmäßigen Ausstattung.

Eine „heiße“ Kadett-Version

Als Ergänzung zu den beliebten Kadett-Modellen wurde im Herbst ein Wagen mit ausgeprägten sportlichen Eigenschaften unter dem Namen Rallye-Kadett auf den Markt gebracht. Der Rallye-Kadett hat einen 1,1 Liter SR-Motor mit 60 PS bei 5600 UPM. Dieser Spezialmotor ist mit zwei Fallstromvergäsern, Speziallagern für Kurbelwelle und Pleuel, einer Hochleistungs-Auspuffanlage und einer Drehstrom-Lichtmaschine ausgerüstet. Zur Ausstattung des Rallye-Kadett gehören weiterhin zwei zusätzliche Jod-Weitstrahler, Gürtelreifen, Sicherheits-Sportlenkrad mit drei Metallspeichen, splittersicherem Kranz und gepolsterter Nabe, Drehzahlmesser, Konsole mit Ampèremeter, Uhr und Oimanager liegen im Blickfeld des Fahrers. Serienmäßig ist der Rallye-Kadett mit Zweikreisbremsanlage und Vorderradscheibenbremsen ausgestattet.

Im Jahre 1966 belief sich der Gesamtverkauf von Personen-, Liefer- und Lastwagen auf 653 430 Fahrzeuge. Im Vergleich zu dem Ergebnis des Vorjahres mit 636 505 Einheiten

DURCHSCHNITTLICHER STUNDENVERDIENST



entspricht dies einer Steigerung von 2,7 %. Die Verkäufe erreichten 1966 den zweithöchsten Stand in der Geschichte der Gesellschaft. Sowohl die Inlands- wie die Exportverkäufe verzeichneten eine etwa gleiche Wachstumsrate, die im Inland 2,3 % und im Export 3,1 % betrug.

Verkauf 1966

	Inland	Export	Gesamt
Kadett	137 198	138 314	275 512
Kadett Caravan	15 427	37 932	53 359
Rekord	142 326	107 663	249 989
Rekord Caravan	23 951	19 099	43 050
Kapitän/Admiral/ Diplomat V 8	13 447	5 453	18 900
Lieferwagen	383	4 956	5 339
LKW	4 019	3 253	7 272
Opel-Wagen insgesamt	336 751	316 670	653 421
Sonstige	9	—	9
Verkaufte Einheiten insgesamt	336 760	316 670	653 430
Anteil	51,5 %	48,5 %	100 %

Im Jahre 1966 wurden in der Bundesrepublik und West-Berlin insgesamt 1631 742 Personen-, Liefer- und Lastwagen neu zugelassen. Das bedeutet im Vergleich zu 1965 mit 1 647 396 neu zugelassenen Fahrzeugen einen Rückgang um 1 %. Auf Opel entfielen im Berichtsjahr 329 172 Neuzulassungen, und mit 20,2 % blieb der Opel-Anteil am Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. Die wachsende Beliebtheit der Kadett-Modelle hatte zur Folge, daß der Marktanteil in der Klasse, zu der die Kadett-Fahrzeuge zählen, gesteigert werden konnte. Der Marktanteil der Rekord-Modelle in ihrer Wagenklasse war im Berichtsjahr leicht rückläufig, doch bewirkten die neuen Rekord-Modelle, die im September 1966 auf dem Markt erschienen und eine sehr gute Aufnahme fanden, eine Steigerung des Marktanteils in den letzten Monaten des Jahres 1966. Kapitän, Admiral und Diplomat V 8 erreichten wegen des äußerst scharfen Wettbewerbs in dieser Wagenklasse nicht den im Vorjahr erzielten Marktanteil. Die Opel-Händlerorganisation setzte weiterhin den Ausbau ihrer Kundendienst- und Verkaufseinrichtungen fort, so daß eine schnelle und sorgfältige Betreuung der Opel-Kunden gewährleistet war.

Export in 134 Länder

Die Opel-Export-Verkäufe betragen 1966 insgesamt 316 670 Personen-, Liefer- und Lastwagen. Das entspricht einer Zunahme von 9 444 Einheiten oder 3,1 % gegenüber dem Vorjahresergebnis mit 307 226 Fahrzeugen. Nicht eingeschlossen in dieser Zahl sind 22 632 Fahrzeugsätze, die an die General Motors Tochtergesellschaften in Mexiko und Südafrika geliefert wurden, da die Wagen, die aus diesen Fahrzeugsätzen unter Verwendung der im eigenen Land hergestellten Motoren produziert werden, in den Produktionsstatistiken dieser Länder enthalten sind und nicht als von Opel exportierte Einheiten gezählt werden. Gemessen am Gesamtverkauf von Opel-Fahrzeugen erhöhte sich der Exportanteil gegenüber dem Vorjahr von

48,3 % auf 48,5 %. In diesen Exporterfolgen spiegelt sich die anhaltende Beliebtheit der Opel-Wagen auf allen Abnehmermärkten wider.

Die Ausfuhr von Kadett-Fahrzeugen konnte 1966 wesentlich gesteigert werden. Als Abnehmerland standen die Vereinigten Staaten an erster Stelle. Dieser Erfolg der Kadett-Modelle wird unterstrichen durch die Tatsache, daß gegenüber 1965 eine Steigerung des Kadett-Exportes nach den Vereinigten Staaten von 133,2 % erzielt werden konnte. Die Zahl der Länder, in die Opel-Fahrzeuge exportiert wurden, stieg auf insgesamt 134 Staaten. Im Vordergrund stehen dabei die europäischen Länder, auf die 245 425 Fahrzeuge oder 77,5 % des Opel-Exports entfielen. Während sich der Anteil der Exporte in die Länder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft am gesamten Opel-Export von 36,7 % im Jahre 1965 auf 42,7 % im Jahre 1966 erhöhte, ging der Anteil der Exporte in die Länder der Europäischen Freihandelszone von 37,7 % auf 30,9 % zurück. Von dem Rückgang der Ausfuhr in die EFTA-Länder im Vergleich zu 1965 wurde nicht nur Opel, sondern auch die gesamte deutsche Automobilindustrie betroffen. Die wichtigsten Abnehmerländer von Opel-Fahrzeugen waren 1966 Belgien, gefolgt von den Vereinigten Staaten, Frankreich, Italien, Schweden, Österreich, der Schweiz, Dänemark und den Niederlanden.

Hohe Sozialleistungen

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl betrug 1966 55 465 gegenüber 52 572 im Jahre 1965. Ende 1966 belief sich die Gesamtbelegschaft auf 57 067 Mitarbeiter. Davon waren im Werk Rüsselsheim 37 248, im Werk Bochum 16 602 und im Werk Kaiserslautern 2 563 Lohn- und Gehaltsempfänger sowie weitere 654 Personen bei den Zweigniederlassungen in Berlin und Düsseldorf beschäftigt. Insgesamt 4 890 Werksangehörige können auf mehr als 25 Dienstjahre bei Opel zurückblicken. Die Lohnsätze erhöhten sich weiter während des Berichtsjahres. Der durchschnittliche Stundenverdienst betrug 1966 5,49 DM gegenüber 5,13 DM im Jahre 1965. Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit belief sich 1966 auf 44,3 Stunden gegenüber 45,1 Stunden im Jahre 1965. Der durchschnittliche Wochenverdienst der Lohnempfänger betrug 1966 243,21 DM im Vergleich zu 231,36 DM im Jahre 1965. Die freiwilligen sozialen Leistungen des Werkes und andere freiwillige Ausgaben zugunsten der Werksangehörigen betrugen 1966 102,0 Millionen DM. Außerdem wurden für die gesetzliche Sozialversicherung 75,4 Millionen DM und 91,9 Millionen DM für bezahlten Urlaub und gesetzliche Feiertage sowie für andere gesetzliche oder tarifliche Leistungen aufgewandt. Die gesetzlichen und freiwilligen Sozialleistungen zusammen beliefen sich auf 269,3 Millionen DM oder 21,7 Millionen DM mehr als im Jahre 1965. Dieser Betrag entspricht 50 % der reinen Lohn- und Gehaltssumme und stellt damit einen bedeutenden Faktor der Gesamtkosten unserer Erzeugnisse dar.

Insgesamt erhielten am 31. Dezember 1966 2 897 frühere Werksangehörige Rentenzahlungen nach der im Jahre 1952 eingeführten Altersversorgung für Lohn- und Gehaltsempfänger im Vergleich zu 2 564 am Ende des Vorjahres. Ende 1966 erhielten zusätzlich

2 970 frühere Werksangehörige oder deren Hinterbliebene Rentenzahlungen aus der Adam Opel Gedächtnisstiftung. Die Altersversorgung für Lohnempfänger ebenso wie die Gedächtnisstiftung werden ausschließlich durch Zuwendungen der Gesellschaft finanziert. — Am Jahresende 1966 nahmen die meisten Werksangehörigen an der Gruppenlebensversicherung teil. Die Firma beteiligt sich an den Prämien für diese Versicherung.

Nachwuchsförderung

Das Werk bildet weiterhin technischen und kaufmännischen Nachwuchs aus. Die Berufserziehung umfaßt die Ausbildung in der Lehrwerkstatt und Unterrichtsgebiete wie Fachrechnen, Fachzeichnen, Sprachen, Sozialkunde und kaufmännische Fächer in Übereinstimmung mit den Prüfungsbestimmungen der Industrie- und Handelskammern. 1966 befanden sich 774 gewerbliche und 200 kaufmännische Lehrlinge in Rüsselsheim sowie 264 gewerbliche und 41 kaufmännische Lehrlinge in Bochum in Ausbildung. An 167 gewerbliche Lehrlinge wurden Facharbeiterbriefe ausgehändigt, während 27 kaufmännische



AUFGLIEDERUNG DER GESAMTLEISTUNG UND DES NEUTRALEN ERGEBNISSES (NETTO) NACH AUFWENDUNGEN

Lehrlinge ihre Abschlußprüfung bestanden. Im Berichtsjahr studierten 29 Opel-Werksangehörige am General Motors Institut in Flint, Michigan, USA. Bis zum Ende des Jahres 1966 waren insgesamt 96 solcher Nachwuchskräfte zur technischen Ausbildung an dieses Institut entsandt worden, deren Ausbildungszeit im allgemeinen zwei Jahre dauert. Insgesamt beendeten 184 Werksangehörige erfolgreich die Ausbildungskurse, die vom Werk Rüsselsheim für künftige Meister abgehalten werden, und brachten damit die Gesamtzahl der Absolventen dieser Kurse auf 1 480 seit ihrer Einführung im Jahre 1956.

Die Umsatzerlöse erreichten 1966 einen Betrag von 4 006,5 Millionen DM, was einer Steigerung von 11,0 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren beliefen sich im Berichtsjahr auf 2 171,0 Millionen DM. Löhne und Gehälter erhöhten sich von 632,5 Millionen DM im Jahre 1965 auf 707,1 Millionen DM im Berichtszeitraum, verursacht durch Lohn- und Gehaltssteigerungen und die weitere Zunahme der Belegschaft. Sonstige Aufwendungen in Höhe von 273,3 Millionen DM enthalten als hauptsächlichste Posten laufende Instandhaltung und Reparaturen, Frachten, Werbung, Gewährleistung und Kulanz sowie allgemeine Verwaltungskosten. Der Jahresüberschuß 1966 betrug 110 810 764 DM.



VON UNFÄLLEN

AUS DEM JAHRESBERICHT

Im Januar/Februar-Heft 1967 der Werkzeitschrift berichteten wir bereits kurz über das Unfallgeschehen des vergangenen Jahres. Inzwischen liegt der ausführliche, graphisch außerordentlich gut gestaltete Jahresbericht 1966 der Abteilung Unfallverhütung vor, der wieder reich illustriert und mit zahlreichen Schaubildern versehen ist. Auch für das vergangene Jahr werden im großen und ganzen recht erfreuliche Zahlen gemeldet. Die Unfallquote ging in unserem Werk von 73 auf 67 zurück. Es gelang, sie im Laufe von neun Jahren auf die Hälfte herabzudrücken. Bei den 14- bis 18jährigen ging die Unfallbeteili-

gung um 12 Prozent zurück, bei den 19- bis 25jährigen, die 1965 einen 15prozentigen Anstieg zu verzeichnen hatten, um 16 Prozent. Ähnliche Erfahrungen wurden mit den 26- bis 40jährigen gemacht, während die 41- bis 65jährigen am wenigsten Unfälle erlitten. Nach wie vor ereignen sich die meisten Unfälle durch Hinfallen, Stolpern und Stoßen.

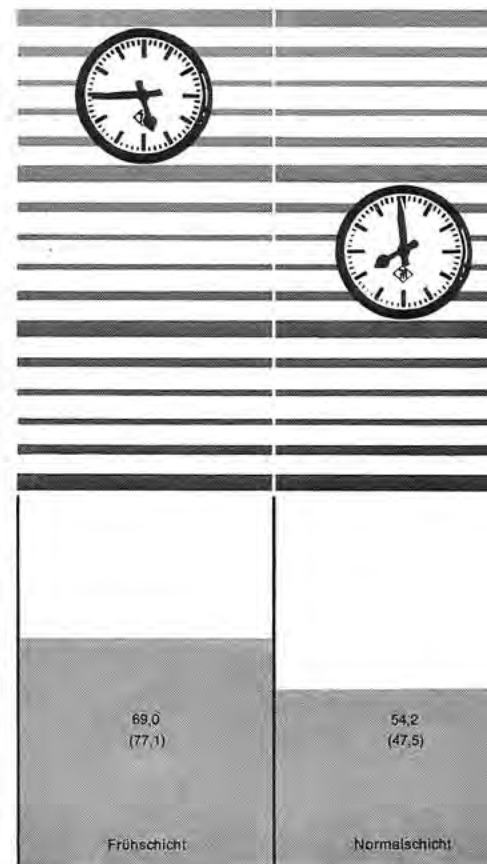
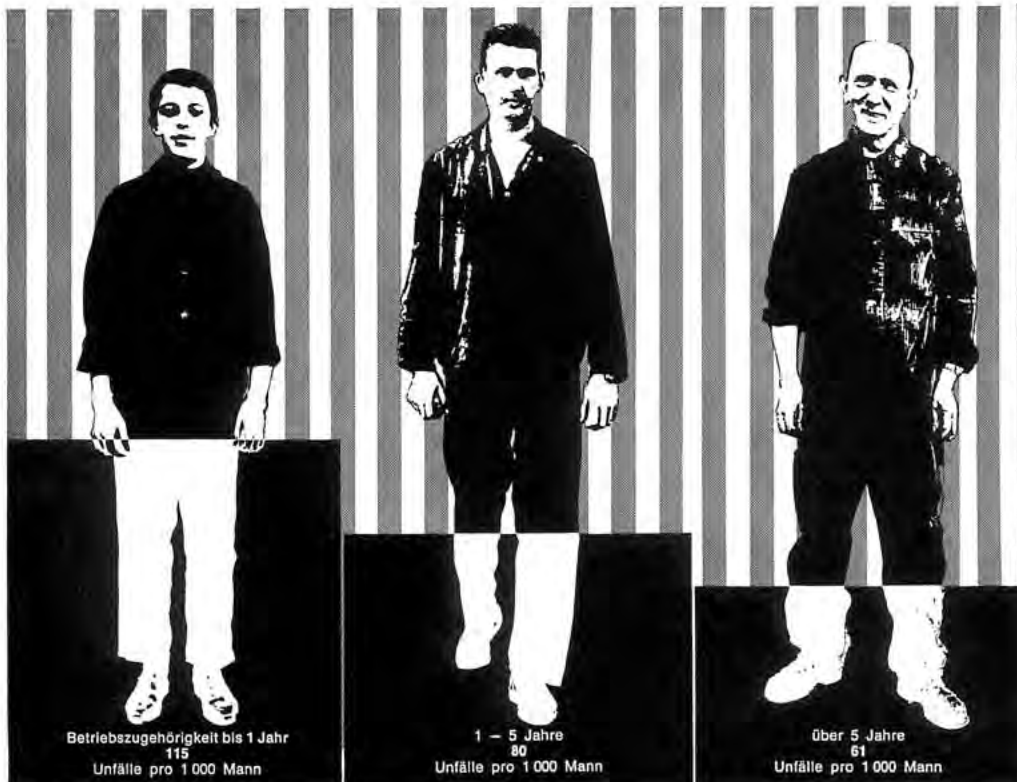
Ihre Zahl stieg von 656 auf 807. An die zweite Stelle dieser Statistik sind neuerdings die Unfälle vorgerückt, die durch scharfe und spitze Gegenstände verursacht werden. Diese Zahl erhöhte sich von 426 auf 734. Dage-

gen sind die Transportunfälle 1966 von 572 auf 246 zurückgegangen. Auch die Maschinenunfälle verminderten sich von 323 auf 118, Unfälle, die beim Gebrauch von Handwerkszeugen aller Art entstanden, von 174 auf 63.

Auf dem Wege zur oder von der Arbeit wurden im vergangenen Jahr 287 Werksangehörige in Verkehrsunfälle verwickelt. (1965: 352.) Der Unfallrekord verlagerte sich vom Freitag-Heimweg auf den Montag-Arbeitsweg. Wegeunfallrekordhalter waren wieder, wie bereits gewohnt, Motorrad- und Mopedfahrer. Prozentual nur noch halb so stark waren



Unfälle nach der Betriebszugehörigkeit



UND UNFALLGEFAHREN

1966 DER ABTEILUNG UNFALLVERHÜTUNG

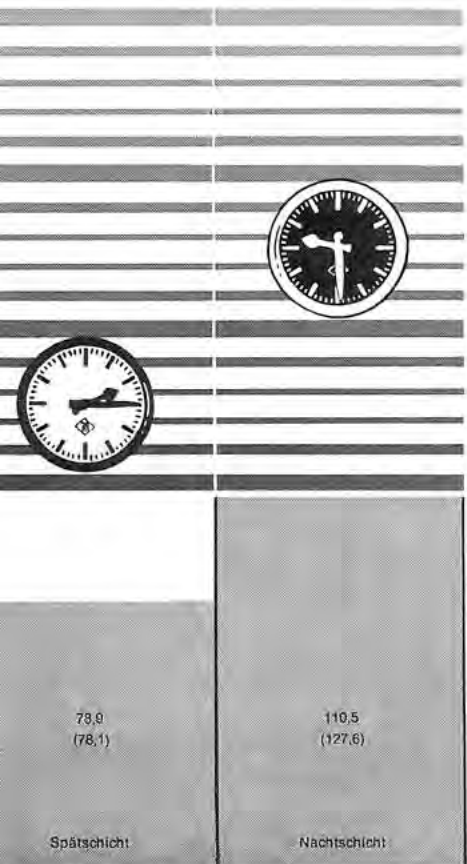
die Radfahrer von Wegeunfällen betroffen. 31,6 von jeweils 1000 Lohnempfängern mußten 1966 wegen einer Augenverletzung augenärztlich behandelt werden. Ein Grund zur Zufriedenheit, weil es sich um die bisher niedrigste Augenunfallquote handelt? Leider nein, solange nicht alle Werksangehörigen, die es angeht, Schutzbrillenträger anstatt Brillenbesitzer sind. Erfreulicherweise ging die Zahl der Unfälle unter den Gastarbeitern von 613 im Jahre 1965 auf 565 zurück. Die Frauen arbeiten nach wie vor am vorsichtigsten. In der Gruppe der Betriebsneulinge wurde eine Unfallverminderung um 42 Prozent

registriert. Die Zahl der tödlichen Unfälle ging gegenüber dem Vorjahr auf ein Drittel zurück. Zwei Werksangehörige kamen im Straßenverkehr ums Leben, einer auf dem Arbeitsweg, der andere bei einer dienstlichen Versuchsfahrt.

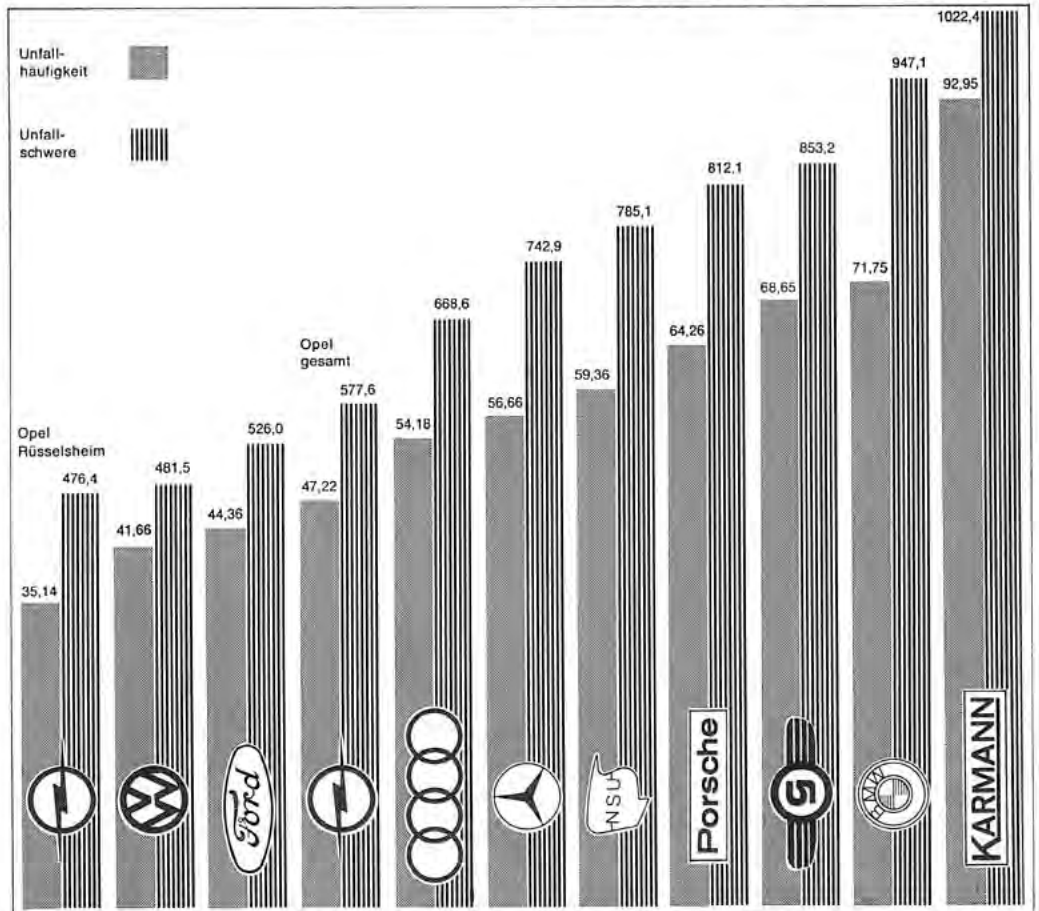
Aus der Arbeit der Abteilung Unfallverhütung ist zu berichten, daß 1966 303 000 Schutzhandschuhe, 35 800 Schutzanzüge, 11 100 Schürzen, 7 360 Schutzbrillen, 950 Paar Gummistiefel und 3 150 Paar Sicherheitsschuhe ausgegeben wurden. Im Juni 1966 sahen 926 Meister, Meisterstellvertreter, angehende Mei-

ster und Kolonnenführer den von der Berufsgenossenschaft zur Verfügung gestellten Farbfilm „Im Ernstfall“. 1032 neubeschaffte oder im Werk umgestellte Maschinen wurden sicherheitstechnisch überprüft. In das Jahr 1966 fiel der Beginn der betriebsinternen Schulungsarbeit an den neueingesetzten Sicherheitsbeauftragten. Die Unfallbelehrung der Gastarbeiter wurde fortgesetzt, wobei Filme dieses Bemühen unterstützten. In der Automobilindustrie der Bundesrepublik nimmt das Rüsselsheimer Werk in bezug auf Arbeitssicherheit nach wie vor die Spitzenstellung ein. (Siehe auch die Schaubilder.)

Unfälle nach Arbeitsschichten



Zusammenarbeit mit anderen Automobilfirmen





Wieder zwei 10.000er

Schon jetzt mehr Vorschläge als 1966 - Großer Erfolg der Werbeaktion für unser Vorschlagwesen

Die am 1. Juni 1967 begonnene Werbeaktion für das Vorschlagwesen war ein großer Erfolg. Der früher durchschnittliche Eingang von 65 Vorschlägen pro Woche steigerte sich in der letzten Zeit auf 200 Einsendungen. Bei Redaktionsschluß dieser Ausgabe (Mitte letzter Woche) hatte die Zahl der eingegangenen Vorschläge im Werk Rüsselsheim den Gesamtjahreseingang des vergangenen Jahres bereits überschritten (1966: 2361). Im ersten Halbjahr 1967 konnten schon 210 475 DM als Prämiensumme an 327 erfolgreiche Einsender ausgezahlt werden, und in den ersten Julitagen wieder zwei 10 000er an die Einsender H. Fleischmann und G. Machleid.

Dies dürfte wohl der beste Beweis für das Motto „Ideen machen sich bezahlt“ sein. Unser Bild zeigt Generaldirektor L.R. Mason bei der Überreichung der Prämienchecks (jeweils 10 000 DM) an die Werksangehörigen H. Fleischmann (links) und G. Machleid von der Abteilung Oberflächenveredelung. Weiteren 196 Einsendern wurden in diesen Tagen Prämien in der Gesamtsumme von 122 343 DM durch den Ausschuß für Verbesserungsvorschläge überreicht, der nochmals daran erinnert, daß jeder Werksangehörige, der bis zum 28. Juli 1967 seinen ersten Vorschlag einreicht, ein Werbegeschenk erhält.

Meu.



C. S. Chapman



C. M. Jordan



Alfred Kasper



Albert Rahn



Heinrich Marx



Manfred Klumpp

PERSONALIEN

Mit Wirkung vom 1. Juni 1967 ist C.S. Chapman, Jr. zum Chefingenieur ernannt worden. Er löst E.J. Prema ab. C.S. Chapman war bisher stellvertretender Chefingenieur von Buick Motor Division.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1967 ist C.M. MacKichan, Styling-Direktor, zu der Styling-Gruppe der General Motors Corporation als Verantwortlicher für Voraus-Entwurf und Konstruktion auf dem Kraftfahrzeug-Sektor zurückgekehrt. C.M. Jordan, Verantwortlicher für Karosserie-Entwurf in der Styling-Gruppe der General Motors Corporation, ist als Nachfolger von C.M. MacKichan zum Styling-Direktor ernannt worden.



Paul Bausch



Ferd. Schwenger



Heinz Seidel

Alfred Kasper, seither stellvertretender Leiter der Hauptabteilung Werksanlagen Bochum, ist nach Rüsselsheim versetzt worden und hat die Position des stellvertretenden Leiters der Hauptabteilung Werksanlagen Rüsselsheim übernommen. Er berichtet an den Leiter der Hauptabteilung Werksanlagen, H. Stark.

In der Abteilung Kundendienst ist Albert Rahn mit der vollen Verantwortung für die

Kundendienst-Technische-Abteilung beauftragt worden, der bereits seit Ende Januar 1967 die Abteilung kommissarisch geleitet hat. Er berichtet an den Kundendienstleiter.

Der Leiter der Betriebskunde für leitende Angestellte, C.A. Ahlemeyer, ist am 31. Mai nach 35 Dienstjahren wegen Erreichung der Altersgrenze ausgeschieden. Zu seinem Nachfolger wurde Heinrich Marx ernannt, der dem Leiter der Personalabteilung, Dr. H. Kleim, berichtet.

Für den verstorbenen Julius Stähr ist als Nachfolger Manfred Klumpp zum Leiter der Abteilung Teile-Preisgestaltung ernannt worden.

Wegen Erreichens der Altersgrenze ist Alfred Kempler aus der Hauptabteilung Produktentwicklung und Konstruktion ausgeschieden. Zu seinem Nachfolger wurde Paul Bausch ernannt, der innerhalb der Versuchsgruppe für das Arbeitsgebiet Versuchsplanung und Koordination der verschiedenen Arbeitsprogramme sowie für die Technische Verwaltung einschließlich Fahrzeugpark und Werkstatt verantwortlich ist. Er berichtet direkt an T.E. Dolan.

W.R. DeLong, Comptroller, wurde zum Treasurer von General Motors Limited ernannt als Nachfolger von W.T. McEwan. Ferdinand Schwenger, Leiter der Betriebsabrechnung wurde als Nachfolger von W.R. DeLong zum Comptroller ernannt. Heinz Seidel, Leiter der Abteilung Betriebsanalysen und Preise, wird in Zukunft an den Leiter des Finanzwesens berichten. Die Änderungen treten ab 1. August in Kraft.



OPEL beim Hessentag

Höhepunkt des Hessentages in Bad Hersfeld bildete am 2. Juli der Festzug, der in Anwesenheit von Bundespräsident Dr. H. Lübke und des Hessischen Ministerpräsidenten Dr. G.A. Zinn durch die dicht umlagerten Straßen der Stadt zog. Besonders starken Beifall erhielt die Opel-Gruppe, an deren Spitze unser Werksorchester die Parade historischer und gegenwärtiger Opel-Fahrzeuge anführte. Großes Aufsehen erregte das historisch gewordene „Quintuplet“, auf dem Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts die fünf Gebrüder Opel auf vielen Veranstaltungen gefahren waren. In Bad Hersfeld fuhren auf diesem Riesen-Tandem (unser Bild) die Mitarbeiter H. Bienefeld, H. Becker, K.H. Diefenbach, Ph. Barth und L. Ossmann.

WIR GEDENKEN



Philipp Haupt, Rentner
geb. 25. 3. 1893 gest. 22. 4. 1967

August Zulauf, Rentner
geb. 28. 2. 1896 gest. 24. 4. 1967

Wilhelm Heckler, Rentner
geb. 4. 6. 1893 gest. 25. 4. 1967

Adolf Reinhard, Rentner
geb. 8. 3. 1898 gest. 29. 4. 1967

Johann Dreisbach, Preßwerk K 40
geb. 28. 6. 1907 gest. 1. 5. 1967

Heinrich Hofmann, Rentner
geb. 1. 4. 1906 gest. 1. 5. 1967

Friedr. Vecellio del Monego, Export-Auftr.
geb. 4. 1. 1909 gest. 1. 5. 1967

Heinz Friedmann, Instandh. Preßwerk
geb. 28. 12. 1925 gest. 2. 5. 1967

Kilian Tobisch, Prozeß-Abteilung
geb. 19. 2. 1906 gest. 2. 5. 1967

Josef Merling, Werkzeugbau
geb. 17. 10. 1914 gest. 5. 5. 1967

Philipp Bickelhaupt, Rentner
geb. 6. 10. 1887 gest. 6. 5. 1967

Konrad Mergel, Rentner
geb. 27. 1. 1906 gest. 6. 5. 1967

Georg Schmidt, Rentner
geb. 25. 7. 1904 gest. 6. 5. 1967

Heinrich Happel, Rentner
geb. 20. 11. 1898 gest. 7. 5. 1967

Julius Stähr, Teile-Preisgestaltung
geb. 30. 12. 1911 gest. 7. 5. 1967

Hans Lenz, Karosseriebau
geb. 15. 12. 1923 gest. 8. 5. 1967

Heinrich Ludwig Müller, Rentner
geb. 14. 7. 1900 gest. 9. 5. 1967

Franz Rudlof, Rentner
geb. 17. 8. 1893 gest. 9. 5. 1967

Paul Rampenthal, Rentner
geb. 26. 9. 1894 gest. 15. 5. 1967

Eugen Seelig, Materialabteilung
geb. 23. 3. 1906 gest. 15. 5. 1967

Adolf Wollstadt, Rentner
geb. 13. 9. 1893 gest. 15. 5. 1967

Wilhelm Winter, Schnittbau
geb. 20. 6. 1927 gest. 16. 5. 1967

Alfred Beller, Reklame-Versand
geb. 3. 7. 1907 gest. 18. 5. 1967

Wilhelm Schweikart, Rentner
geb. 7. 3. 1898 gest. 18. 5. 1967

Josef Richter, Rentner
geb. 11. 9. 1888 gest. 23. 5. 1967

Peter Dilfer, Rentner
geb. 4. 1. 1900 gest. 24. 5. 1967

Adam Walter, Wagen-Endmontage
geb. 14. 6. 1906 gest. 27. 5. 1967

Georg Munz, Rentner
geb. 14. 8. 1912 gest. 28. 5. 1967

Salvatore Russo, Karosseriebau
geb. 18. 6. 1915 gest. 28. 5. 1967

Christian Günther, Werkzeugbau
geb. 9. 9. 1910 gest. 29. 5. 1967

Georg Boller, Rentner
geb. 3. 12. 1905 gest. 1. 6. 1967

Hans Erbach, Rentner
geb. 5. 6. 1905 gest. 2. 6. 1967

Karl Bürger, Rentner
geb. 3. 8. 1899 gest. 4. 6. 1967

Ludwig Pinkel, Produktionssteuerung
geb. 21. 4. 1909 gest. 4. 6. 1967

Karl Hollfelder, Rentner
geb. 10. 12. 1895 gest. 5. 6. 1967

Kurt Baake, Rentner
geb. 17. 4. 1897 gest. 6. 6. 1967

Georg Wilhelm, Rentner
geb. 25. 11. 1889 gest. 9. 6. 1967

Adam Zimmer, Betriebsschlosserei
geb. 26. 3. 1911 gest. 11. 6. 1967

Georg Biebel, Rentner
geb. 11. 7. 1888 gest. 12. 6. 1967

Friedrich Nickels, Rentner
geb. 5. 8. 1876 gest. 18. 6. 1967

Heinrich Schräpler, Rentner
geb. 1. 8. 1883 gest. 21. 6. 1967

Jakob Arnold, Lehrenbau
geb. 19. 1. 1920 gest. 22. 6. 1967

Josef Glaser, Rentner
geb. 15. 12. 1898 gest. 24. 6. 1967

Ernst Reinheimer, Rentner
geb. 24. 1. 1887 gest. 24. 6. 1967

Emma Hanke, Einkauf
geb. 14. 3. 1920 gest. 26. 6. 1967

Heinrich Jockel, Rentner
geb. 8. 11. 1886 gest. 26. 6. 1967

Konrad Scheuermann, Rentner
geb. 17. 11. 1897 gest. 26. 6. 1967

Ernst Koch, Rentner
geb. 16. 5. 1896 gest. 29. 6. 1967

Arthur Ulrich, Inspektion
geb. 13. 5. 1911 gest. 29. 6. 1967

Unterwegs getroffen

In einem Büro der Geschäftsleitung trafen wir Erwin Bog, der gerade von Generaldirektor L. R. Mason und Herren der Geschäftsleitung nach 50jähriger Tätigkeit im Hause Opel

verabschiedet worden war. Wenige Tage später besuchten wir ihn in seinem schmucken Haus am Rande von Rüsselsheim. Erwin Bog erzählte aus seinem erlebnisreichen Arbeitsleben. Seiten könnte man füllen, würde man alle großen und kleinen Begebenheiten festhalten. In Kürze nur dies: 1917, der erste Weltkrieg hatte seinen Höhepunkt überschritten, begann er die Autoschlosser-Lehre bei Opel. Schmalhans war damals Küchenmeister. Das blieb so bis nach der Inflation Anfang der 20er Jahre. 1925 wurde er Einfahrer. Jeder Wagen wurde damals auf den Landstraßen der Umgebung eingefahren. Zwischendurch nahm er an vielen Zuverlässigkeitsfahrten und Rallye-Wettbewerben teil. Wertvolle Siege brachte er oft nach Rüsselsheim mit. 1929, General Motors hatte das Werk gerade übernommen, wurde er Fahrer des damaligen Generaldirektors, und diese Tätigkeit behielt er bis zu seinem Ausscheiden in diesen Tagen bei. Ein Beweis für seine Zuverlässigkeit und sein fahrerisches Können. Viel hat er in diesen Jahren von der Welt gesehen. Im Grunde war er immer „auf Achse“ und wenig zu Hause. Umso mehr freut er sich, jetzt die Freizeit richtig genießen zu können. Er bastelt gern, und wir konnten seine vorbildlich eingerichtete Werkstatt bewundern. Auch der große Garten rund um das Haus will gepflegt sein und in Ordnung gehalten werden. Nach seinem interessantesten Erlebnis gefragt, erzählte er von der Fahrt in der Kolonne, die das olympische Feuer von Griechenland nach Berlin

anlässlich der Olympiade 1936 brachte. Damals war auch die Geburtsstunde des „Opel Olympia“. Daß er in der langen Zeit als Cheffahrer viele prominente Politiker, Sportler und Künstler kennenlernte, versteht sich von selbst. Autogrammjäger wären neidisch, wenn sie die vielen Namen, die er erwähnte, hören würden. Erwin Bog ist gesund und rüstig. Für seinen weiteren Lebensabend wünschen wir ihm alles Gute.

Personelle Änderung

J.S. Hudgens geht

Mit Wirkung vom 1. August 1967 wird J.S. Hudgens, Assistent des Generaldirektors und verantwortlich für den Gesamt-Verkauf, zu General Motors Overseas Operations New York, versetzt und zum Leiter der Wagen-Verkaufsabteilung für sämtliche G.M.O.-Niederlassungen ernannt. G.Y. Genn, Leiter der Wagen-Verkaufsabteilung bei General Motors Overseas Operations, New York, wird als Nachfolger von J.S. Hudgens zum Assistenten des Generaldirektors mit Verantwortung für den Gesamt-Verkauf ernannt. (Bild im nächsten Heft.)

Siegerehrung im 3. Modellauto-Wettbewerb

Am 10. Juni fand in der Stadthalle die Siegerehrung im 3. Modellauto-Wettbewerb der Modellbauer-Gilde statt, der unter der Schirmherrschaft unseres Werkes steht. Der Ehrenschirmherr der Gilde, der hessische Ministerpräsident Dr. Georg-August Zinn, konnte wegen aktueller politischer Verpflichtungen nicht an der Feier teilnehmen. Er sandte ein Telegramm, in dem er den Siegern seine herzlichen Glückwünsche übermittelte und zum Ausdruck brachte, daß der Staat für die Weiterbildung von Begabungen sehr viel leisten könne, indem er entsprechende Schulen und Fachinstitute schaffe. Aber Begabungen müßten zunächst einmal geweckt und entdeckt werden. Dazu seien Wettbewerbe, wie sie von der Modellbauer-Gilde veranstaltet würden, unerlässlich. Weiter schrieb Dr. Zinn: „Ich möchte wünschen, daß das Beispiel der Adam Opel AG und ihrer Modellbauer-Gilde auch in anderen Industriezweigen Schule macht, um begabte junge Menschen herauszufinden, die dann in den Fachinstituten des Staates zu jenen Spitzenkräften herangebildet werden können, deren Wirtschaft und Industrie in dem harten Konkurrenzkampf so dringend bedürfen.“

An dem diesjährigen Wettbewerb hatten sich 1096 Jugendliche beteiligt, davon entfielen 749 Modelle auf die Junioren-Gruppe (Jahrgang 1951–1955) und 347 auf die Senioren-Gruppe (Jahrgang 1946–1950). Eine aus Fachleuten zusammengesetzte Jury begutachtete und bewertete die eingesandten Modelle. Trotz des Kurzschuljahres wurde das Ergebnis des letzten Wettbewerbes übertroffen. 118 Jugendliche hatten sich zum zweiten Mal und drei Jugendliche zum dritten Mal beteiligt. Allgemein konnte festgestellt werden, daß die

Ausführung der Modelle und ganz besonders deren Lackierung gegenüber den beiden letzten Wettbewerben wesentlich besser geworden ist. Hier zeichneten sich gerade Arbeiten der Junioren-Gruppe mit beachtlich guten Oberflächen aus; manche von ihnen hätten ohne weiteres in der Senioren-Gruppe unter den ersten Preisträgern bestehen können.

In der festlich geschmückten Stadthalle warteten Sieger und Gäste, unter ihnen der Bürgermeister der Stadt Rüsselsheim, Dr. K.H. Storsberg, Generaldirektor L. Ralph Mason sowie Vertreter von Funk und Presse darauf, wer wohl die ersten Preise bekommen würde. Da die Veranstaltung in die deutsch-französische Woche in Rüsselsheim fiel, nahmen auch französische Gäste, unter ihnen der Bürgermeister der Stadt Evreux, an der Feier teil.

Zunächst begrüßte der Leiter der Abteilung Public Relations, W. Majer, die Gäste, die Jungen und Mädchen und deren Eltern. Er sagte unter anderem: „Abgesehen von dem Talent, der Phantasie und den handwerklichen Fähigkeiten, deren es bedarf, um ein Modell zu entwerfen und zu bauen, das Aussicht hat, einen der Preise zu gewinnen, wissen wir, daß 400 Stunden Arbeit für ein solches Modellauto nicht zu hoch gegriffen sind. Was das – gerade heute – an Durchhaltevermögen und Fleiß bedeutet, brauche ich Ihnen sicher nicht weiter darzulegen. Wer es also heute geschafft hat, an einem dieser Tische zu sitzen, der hat seinen Preis wirklich ehrlich und sauer verdient und kann nachher mit berechtigtem Stolz seinen Gewinn aus der Hand unseres Generaldirektors entgegennehmen.“

Zum ersten Mal gelang es einer weiblichen Teilnehmerin, mit ihrem Modell bis in die Siegergruppe zu kommen, und zwar Sigrig Heydt, Kindergärtnerin aus Nauheim. Sie belegte in der Senioren-Gruppe den siebten Platz. Die ersten Preisträger erhielten vom Ehrenschirmherr der Modellbauer-Gilde, Ministerpräsident Dr. Georg August Zinn, sein Bild mit persönlicher Widmung und ein Buch über Hesser. Der Wettbewerb erstreckte sich auch auf Schulen, in deren Werkunterricht an Modellautos gearbeitet wurde. Für die Anschaffung von Lehrmitteln zum Einsatz im Werkunterricht errangen die Heinrich-Kleyer-Schule, Frankfurt, und die Volksschule in Langelsheim Zuwendungen in Höhe von 1500 DM bzw 1000 DM.

Nach dem Essen und bunten Programmeinlagen sowie Vorträgen des Unterhaltungsensembles des Werksorchesters beglückwünschte Generaldirektor Mason die strahlenden Sieger und überreichte ihnen die Preise.



Unser Bild zeigt (stehend) die beiden Ersten der Junioren- bzw. Seniorenklasse: Ludwig Schneider (links) und Gerhard Kistner. Sitzend von links nach rechts: Seine Durchlaucht Paul Alfons Fürst von Metternich-Winneburg, Präsident des Automobilclubs von

Deutschland und Mitglied der Jury, Generaldirektor L. Ralph Mason, und K. Schäffer, Leiter der Handelspolitischen Abteilung, dem seit dem 1. April dieses Jahres zusätzlich auch die gesamte Öffentlichkeitsarbeit des Werkes untersteht.

Die ersten Preisträger

Senioren-Gruppe (Jahrg. 1946–1950)

1. Preis:
Gerhard Kistner, Hirschlanden
5000 DM Ausbildungsbeihilfe und Reise nach USA zur Teilnahme am Internationalen Modellbauer-Wettbewerb der General Motors Corporation (28.7.–6.8.1967).
2. Preis:
Gerd Orthey, Altstadt
4000 DM Ausbildungsbeihilfe
3. Preis:
Gerhard Koch, Böblingen
3000 DM Ausbildungsbeihilfe
4. Preis:
Bernhard Birnfeld, St. Goarshausen
2000 DM Ausbildungsbeihilfe
5. Preis:
Frank Wutschka, Friedrichshafen
1000 DM Ausbildungsbeihilfe
- 6.–70. Preis: Sachpreise (Bohrmaschine, Werkzeugkoffer, Bastlerkasten, Atlas)

Junioren-Gruppe (Jahrg. 1951–1955):

1. Preis:
Ludwig Schneider, Waging a. See
2500 DM Ausbildungsbeihilfe
2. Preis:
Axel Friedrich, Lembruch
1500 DM Ausbildungsbeihilfe
3. Preis:
Harald Nixdorf, Bad Wimpfen
1000 DM Ausbildungsbeihilfe
- 4.–50. Preis: Sachpreise (Werkzeugkoffer, Bastlerkasten, Bohrmaschine, Atlas)

An einem warmen Tag habe ich einen weiten Weg durch das Werk zu machen. In den Anlagen grünen Bäume und Büsche. Bunt betupft ist das Grün. Im Vorübergehen atmet man den Blütenduft ein. Ein Hauch von Frische liegt über der Natur, und ein reiner blauer Himmel dehnt sich über unserer Arbeitsstätte. Als ich einen der Männer, die Werkstraßen und Plätze rein halten, mit seinem Schubkarren sehe, denke ich, der kann den schönen Tag im Freien doch am besten genießen. Gleich darauf kommen mir zwei frühere Kollegen entgegen. Mit großem Hallo werde ich begrüßt. Witze und Anspielungen fliegen hin und her. Das Werk ist groß. Da ist es schon ein Zufall, wenn sich alte Kollegen einmal treffen. Auf dem nahen Bundesbahngleis nähert sich ein Zug. Die Fenster sind offen, viele Gesichter dem Werk zugewandt. Mancher Fremde wird jetzt denken: das also ist Opel. In einem Abteil sitzt eine Schulklasse. Die Buben winken. Ich winke zurück. Vorbei. Später erlebe ich die Pause. Viele Kollegen strömen aus dem Werk in eine nahe Gaststätte, um dort ein Bierchen zu trinken. Andere sitzen draußen auf den Bänken oder strecken sich auf dem Rasen. Einsam sitzt ein Mann vor einem Tor und leert langsam seinen Essentender. In einer Halle hält mir ein Mann mit hartem, schweißigen Gesicht die Tür auf. Als ich lächelnd danke, lächelt er mich wider Erwarten auch freundlich, ja herzlich an. Daran muß ich den ganzen Tag noch denken.

Vor einem Bürogebäude steht ein Wagen, voll von dem, was in den Papierkörben war. Es ist nicht nur Schreib- und Kohlepapier, sondern ein Sammelsurium alles dessen, was in den Büros weggeworfen wird, darunter viele Dinge, die eigentlich gar nicht in einen Papierkorb gehören. Wieviele Bruchstücke geistiger Arbeit und ähnliche Niederschriften, die sich als falsch oder unzureichend erwiesen, mögen unter den Papierfetzen zu finden sein, wieviele von Stenotypistinnen verschriebene oder von den Chefs korrigierte Blätter? „Da ist allerhand Zeug drin, vor allem auch viele Zigarettenkippen“, sagt der Fahrer, steigt ein und fährt mit den Büroabfällen davon, an das Ende des Werkes. Endstation Verbrennungsöfen.

Eine Anschlagtafel im K 40. Auf dem blau-weißen Plakat wird ein Konzert in Rüsselsheim angekündigt. Doch die Endsilbe „heim“ ist durchgestrichen und „dorf“ darüber gekritzelt, also „Rüsselsdorf“. Was der Mann wohl gedacht haben mag, der eine Stadt so hurtig in ein Dorf verwandelte? Einer, dem ich davon erzählte, meinte, manche redeten halt so daher. Seitdem verfolgt mich die Frage, was hinter dieser Abwertung stecken mag.

Spectator



Anerkennung für Geistesgegenwart

Daß sich Geistesgegenwart und das Kennen der Sicherheitseinrichtungen im Sinne des Wortes „bezahlt“ machen, lehrt die Praxis immer wieder. Zwei Beispiele aus der jüngsten Zeit: Ein Schlosser geriet mit dem Kopf zwischen einen Hängeförderer und einen Schaltschrank. Mitarbeiter H. Münch betätigte sofort den Not-Ausschalter und den Förderer-Rücklauf (siehe dazu auch Heft 5/67). – In dem anderen Falle geriet die Hand eines Betriebsschlossers zwischen einen Zy-

linderblock und die schwenkbare Übergabestation einer Waschmaschine, die von Mitarbeiter H. Ritter sofort ausgeschaltet wurde. Für ihr vorbildliches Verhalten im Sinne der Betriebssicherheit überreichte ihnen Th. Schütz, Leiter der Abteilung Unfallverhütung, im Beisein von W. Klippel und E. Schulz, M 55, eine Anerkennungsprämie der Berufsgenossenschaft in Höhe von 200 DM beziehungsweise 75 DM. (Zweiter von rechts H. Münch, links daneben H. Ritter.)



Hoher Besuch in Geisenheim

Während ihres Aufenthaltes in der Bundesrepublik Ende Mai besuchten der Schah von Persien und Kaiserin Farah auch Geisenheim und Schloß Johannisberg im Rheingau. Schah Reza Pahlevi und der Schloßherr, Seine Durchlaucht Paul Alfons Fürst von Metternich-Winneburg, kennen sich von ihrer ge-

meinsamen Internatszeit in der Schweiz. Unser Werk hatte für dieses Ereignis 12 Diplomat-Limousinen zur Verfügung gestellt. Unser Bild zeigt das persische Kaiserpaar beim Verlassen Geisenheims; links im Bild der Wagen des hessischen Ministerpräsidenten, der einen Opel Diplomat fährt.

WERK BOCHUM

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK AN DER RUHR



Jugendvertreterwahl im Werk Bochum

Im Monat Mai haben die Jugendlichen unseres Werkes ihre Jugendvertreter neu gewählt. Bei Drucklegung der letzten OPEL POST lagen die Ergebnisse der Wahl zwar schon fest, aber es war nicht mehr möglich, eine Aufnahme von den neugewählten Jugendvertretern zu bringen. Hier nun die wichtigsten Einzelheiten zur Wahl: Von 259 Wahlberechtigten haben 228 ihre Stimme abgegeben. Das ergibt eine Wahlbeteiligung von 88,03 %. Vor einer Sitzung hatten wir Gelegenheit, die fünf Kandidaten zu fotografieren, die die

meisten Stimmen auf sich vereinigen konnten. Unser Bild zeigt von links nach rechts: S. Killisch, H. Niendel, H.U. Lüning A. Voss und I. Weissenborn. In der konstituierenden Sitzung wurden H.U. Lüning zum Vorsitzenden der Jugendvertretung, S. Killisch zum stellvertretenden Vorsitzenden und I. Weissenborn zur Schriftführerin gewählt. Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist es Aufgabe der Jugendvertretung, die Interessen aller Jugendlichen des Werkes bis zu 18 Jahren zusammen mit dem Betriebsrat zu vertreten.

WICHTIGES KURZ

Der Verwaltungsratsvorsitzende der General Motors Corporation, F.G. Donner, und der Gruppen-Vizepräsident der General Motors Corporation, S.E. Knudsen, weilten am 16. Juni in Begleitung von Generaldirektor L.R. Mason und Gesamt-Werksleiter G. Winstrom zu einem Informationsbesuch in unserem Bochumer Werk.

Eine Buchprämie wurde vor kurzem durch den Präsidenten der Industrie- und Handelskammer Bochum allen kaufmännischen und gewerblichen Lehr- und Anlernlingen des Handelskammerbezirks in einer Feierstunde überreicht, die ihre Abschlußprüfungen mit „sehr gut“ bestanden hatten. Zu diesem Kreis gehört auch unser jetziger Starkstromelektriker R. Schliermann. Herzlichen Glückwunsch!

Ein Elektro- oder Fernmeldemechaniker mit Facharbeiterbrief wird zur Wartung und Re-

paratur unserer Fernschreibanlage gesucht. Bewerbungen sind zu richten an die Personal-Verwaltung Lohn, Bau D 8, Zimmer 13.

Die Abteilung Unfallverhütung hatte die neugewählten Jugendvertreter zu einem Informationsgespräch über Unfallverhütung eingeladen. An dem Gespräch, das im Werk II stattfand, nahmen auch der Leiter der Lehrwerkstatt und Vertreter des Betriebsrates teil.

Die 180 Gewinner eines Kadett-Verkaufswettbewerbes für Buick-Händler in den USA waren Anfang Juni Gäste unseres Werkes. Sie zeigten sich bei der Werksbesichtigung von unseren modernen Anlagen sehr beeindruckt.

Das Mitglied des Bundestages, O. Zink, Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Adam Opel Aktiengesellschaft, besuchte am 11. Juli das Werk Bochum. Nach der Begrüßung durch Vertreter der Werksleitung hatte er ein Gespräch mit dem Betriebsrat. Am Nachmit-

NEUEINSTELLUNGEN

Erfreulicherweise ist festzustellen, daß die Nachfrage nach unseren Kadett-Modellen für die Zeit ab September 1967 eine steigende Tendenz hat. Die neuesten Vorausschätzungen für den Verkauf unserer Produkte im In- und Ausland liegen über den bisherigen Erwartungen, die der Umsatzentwicklung des vergangenen halben Jahres angepaßt waren. Um dieser erhöhten Nachfrage zu begegnen, ist es erforderlich, die vorhandene Produktionskapazität ab September in stärkerem Maße zu nutzen. Es ist daher beabsichtigt, unsere Lohnempfängerbelegschaft um 1000 bis 1500 Mitarbeiter zu erhöhen. Sofort nach Bekanntgabe dieser Entscheidung in der Betriebsversammlung, in Presse, Rundfunk und Fernsehen setzten schlagartig die Versprechen von Bewerbern im Einstellbüro, dem Informationsbüro am Hauptbahnhof Bochum und bei den Arbeitsämtern ein.

tag wurden Werk I, Werk II sowie das Zentralersatzteillager besichtigt.

Wie in den vergangenen Jahren, haben am 20. Juli 1967 die 135 Städtesieger beim Deutschen Seifenkisten-Derby, die in Duisburg zur Bundesmeisterschaft um den großen Opel-Preis zusammengekommen waren, wieder unser Werk besichtigt.



Schwerbeschädigte wählen ihren Vertrauensmann

Bei der Ende Mai durchgeführten Wahl des Vertrauensmannes der Schwerbeschädigten erhielt der bisherige Vertrauensmann, K. Jenschke (unser Bild) die meisten Stimmen. Für weitere vier Jahre wird er damit die Interessen der Schwerbeschädigten in unserem Bochumer Werk vertreten. Zum 1. Stellvertreter des Vertrauensmannes wurde G. Leymann und zum 2. Stellvertreter H. Tilly gewählt.

WIR GEDENKEN

Rainer Sander, P.V. Karosserie
geb. 7. 7. 1946 gest. 10. 5. 1967

Otto Neumann, Energieabteilung
geb. 1. 11. 1913 gest. 15. 6. 1967

MITDENKEN LOHNT SICH!

Ein erfolgreicher Einsender von Verbesserungsvorschlägen

Oft wird gefragt, welche Mitarbeiter haben sich bisher erfolgreich am Vorschlagwesen beteiligt. Um die Frage zu beantworten, stellen wir in diesem Heft und den folgenden erfolgreichen Einsender von Verbesserungsvorschlägen vor.

Otto Hungeling, beschäftigt in der Inspektion Werk II, wurde 1922 in Emsbüren geboren. Nach Abschluß seiner Lehrzeit hat er seine Gesellenprüfung als Kfz-Handwerker abgelegt; übrigens arbeitete in diesem Betrieb auch der bekannte Rennfahrer Bernd Rosemeyer. Um seine beruflichen und sprachlichen Kenntnisse zu erweitern, ging er nach Kriegsdienst und Gefangenschaft ins Ausland. Er arbeitete einige Jahre in Venezuela (Südamerika) und machte sich später dort selbständig. Nach Deutschland zurückgekehrt, wurde er im Jahre 1962 bei uns einge-

stellt. Bei seiner Arbeit stellte er sich immer wieder die Frage: „Warum so und nicht anders, rationeller und damit besser und billiger?“ Dieser Fragestellung folgten Überlegungen, die sehr oft in der Ausfüllung eines Vorschlagformulars ihren Niederschlag fanden. Die Tatsache, daß von seinen 14 Vorschlägen 7 durchgeführt und prämiert wurden, zeigt, daß die vorgeschlagenen Verbesserungen gut durchdacht waren. Für seine Mitarbeit am Vorschlagwesen konnte er bisher über 12000 DM empfangen. Ein ausgezeichnete Erfolg für ihn und eine Möglichkeit, seinen Bausparvertrag aufzufüllen. Auch dieses Beispiel beweist wieder: „Mitdenken lohnt sich!“. Erfahrungen haben gezeigt, daß trotz fortschreitender Automatisierung noch ein großer Spielraum für Verbesserungsvorschläge vorhanden ist.

H.N.



to-Sicherheitsgurte etwa 75 % aller schweren und 50 % aller Unfälle mit tödlichem Ausgang verhütet werden können. Es ist erfreulich, daß ein großer Teil unserer Werksangehörigen, der einen PKW besitzt, sich auch im Straßenverkehr von dem Motto „Noch mehr Sicherheit“ leiten läßt. Unser Bild zeigt den Verkaufsraum der Abteilung Unfallverhütung im Werk II. Werksangehörige lassen sich durch Mitarbeiter H. Neu (rechts im Bild) über die ausgestellten Sicherheitsgurte informieren.



PERSONALIEN

Mit Wirkung vom 1. Juni 1967 wurde G.A. Skozyk zum Abteilungsleiter innerhalb der Produktions-Verbesserung Chassis ernannt. Er zeichnet für den Bereich Planung, Werkzeug-Konstruktion, Werkzeugforschung, Verwaltung verantwortlich und berichtet an R. Engert.

Mit dem „Laubfrosch“ in den Urlaub

Im vergangenen Monat kamen zwei Mitarbeiter unseres Opel-Händlers Automobile T. H. Sievers KG., Rendsburg, mit einem „Opel-Laubfrosch“ zu uns ins Werk. Sie befanden sich mit ihrem Oldtimer auf der Rückreise nach Rendsburg und kamen von einer Urlaubsfahrt durch den Schwarzwald. Der Wa-

gen hatte die Strapazen gut und ohne Reparaturen überstanden. Der Benzinverbrauch bewegte sich zwischen 8 und 9 Liter je 100 km. Auf der Autobahn schaffte der „Laubfrosch“ noch eine Geschwindigkeit von 80 km/h. Da kann man nur hinzufügen: „Opel – der Zuverlässige!“

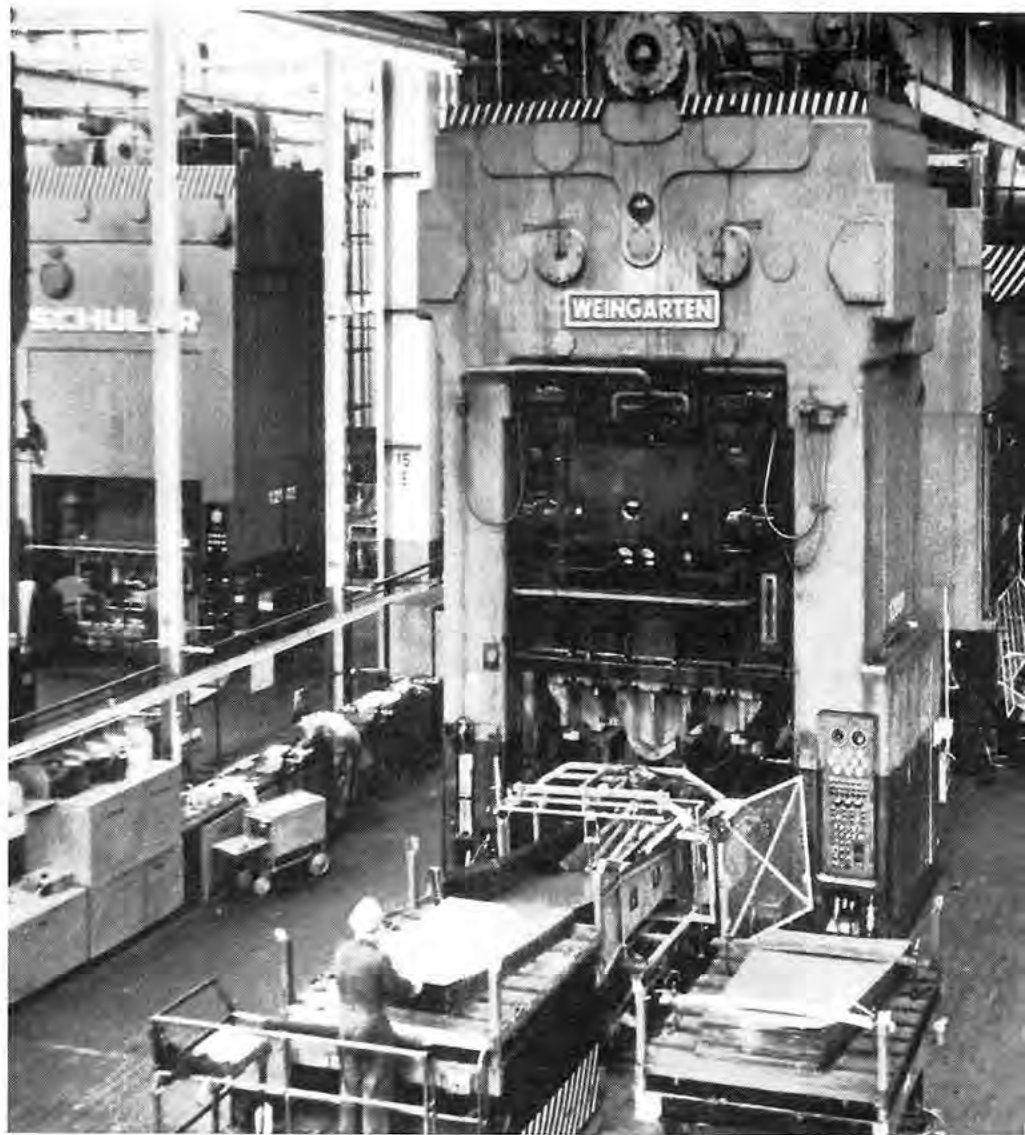
Sicherheitsgurte

Sonderaktion fand gutes Echo

Die durch Plakate an den Anschlagtafeln des Werkes angekündigte Sonderaktion „Verbilligte Auto-Sicherheitsgurte“ liegt hinter uns. Hat sie den erwarteten Erfolg gebracht? In der Zeit vom 12. – 30. Juni suchten sehr viele Werksangehörige die Verkaufsräume der Abteilung Unfallverhütung auf, um sich die ausgestellten Auto-Sicherheitsgurte der verschiedenen Hersteller anzusehen. Der Preisnachlaß bis 50 % war verlockend. Aber auch die Erkenntnis, daß Sicherheitsgurte ein wirksamer Schutz gegen Unfallverletzungen bei Autounfällen sind, war wohl der Grund für das große Kaufinteresse. Wissenschaftliche Untersuchungen haben ergeben, daß durch Au-



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 Bochum steht wohl eines der modernsten Preßwerke des Kontinents. Seine 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 Giganten nehmen sich die wenigen Menschen, die die Maschinen 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 sowie die beiden Seitenwände, das Dach, die Motorhaube, die Kofferraum-Abdeckung, die Türen, Teile der Achsen, die Radkappen und entsprechende Teile. 23 gewaltige Pressenstraßen und 5 mittlere Pressenreihen durchziehen das Bochumer Preßwerk, das insgesamt 320 Pressen unterschiedlicher Größe und Leistung umfaßt. Jede ist ein Glied in einer langen Kette von Funktionen. Alle Pressen sind variabel, sie formen im Turnus eines Zwei-Wochenprogramms heute dieses und morgen jenes Karosserieteil. Die schwersten Maschinen arbeiten mit 2000 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.



320 Pressen unterschiedlicher Größe und Leistung stehen im Bochumer Preßwerk. Hier werden fast 1000 Einzelteile des Kadett gefertigt. Unser Bild zeigt die Pressenstraßen 19 und 20. (oben)

GEBÄNDIGT

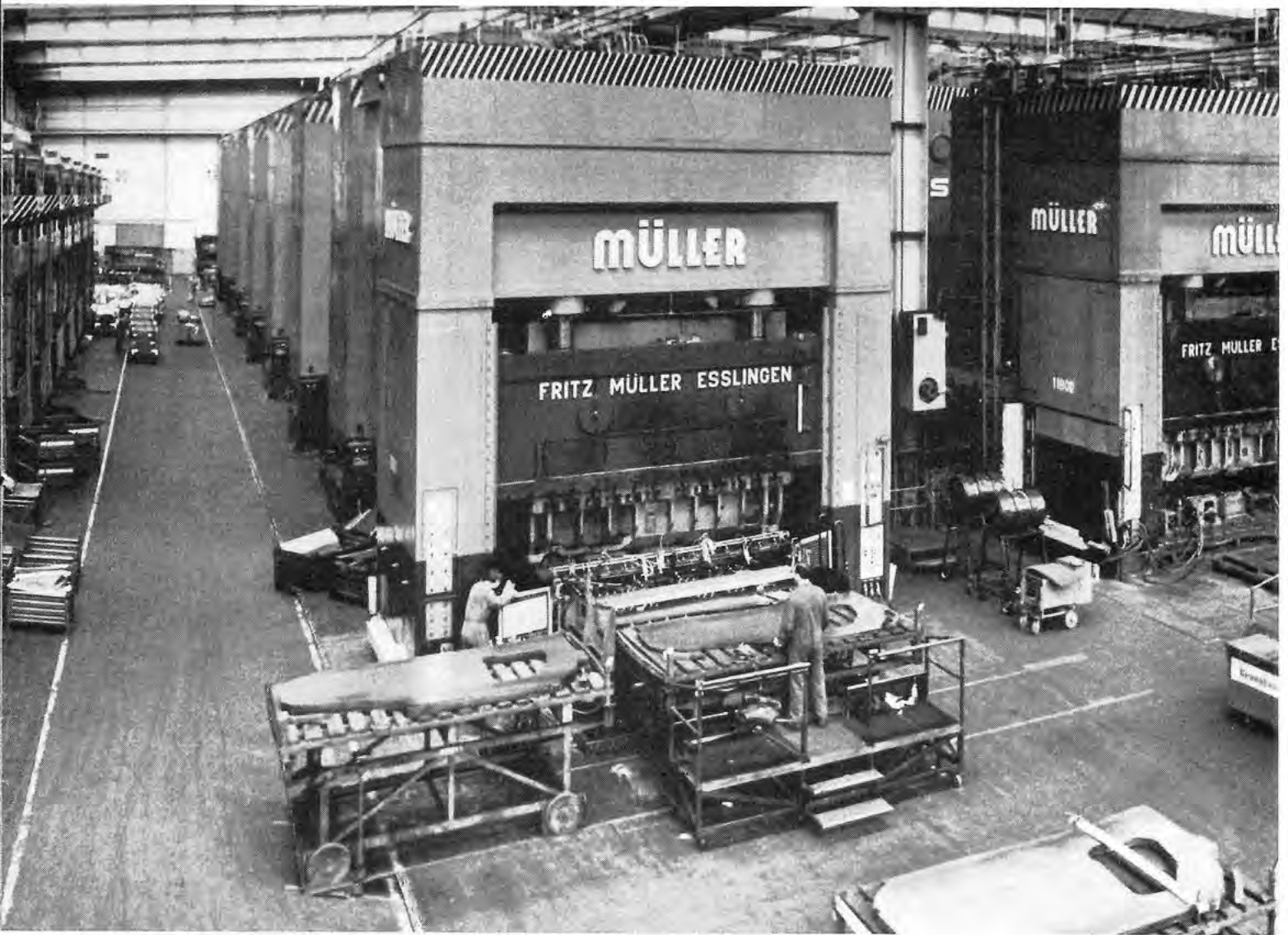
Das verformte Material gewinnt trotz der hohen Beanspruchung an Widerstandskraft. Bei diesem Bearbeitungsvorgang wird das Werkstück meist durch „eiserne Hände“ aus der Presse entnommen und über Vorrichtungen oder Förderbänder von Presse zu Presse getragen. Stufenweise gewinnt das Material die ihm zugeordnete Gestalt, bis das fertige Einzelteil entstanden ist. 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 inspektiert. 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 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 wagengroßer 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 Betriebsstörungen auftreten.

Eine der großen Stufenpressen. Sie arbeitet vollautomatisch und mit 500 t Druckkraft. In 11 Stufen gewinnt hier das Material die ihm zugeordnete Gestalt. (links)

Zwei Besonderheiten des Bochumer Preßwerks verdienen noch hervorgehoben zu werden, weil sie dem Besucher der Fabrik verborgen bleiben. Die in langen Straßenzügen angeordneten Stahlriesen mit ihren gewaltig pochenden Stößeln, knurrenden Exzentrern





E GIGANTEN

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 Mammut-Maschinen im Bedarfsfalle 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. Täglich werden etliche Tonnen zu den Hüttenwerken zurückgesandt, Rohstoff für neuen Stahl.



Dieses Bild zeigt einen Teil des Materiallagers. Das „Ringmaterial“ wiegt bis zu 15 t.

Ende des Bochum-Teils



Connys Neuer

Rudhof ein alter Opel-Freund

Man muß nicht unbedingt ein Sport-Fan sein, um zu wissen, wer Conny Rudhof ist. Auf jeden Fall ist der beliebte Boxer ein prominenter Bürger Rüsselsheims, der hier eine Sportschule betreibt. Aus diesem Grunde freuen wir uns, die Übergabe des „neuen OPEL“ durch einen der Rüsselsheimer Vertragshändler, der Firma Hans und Karl Fröhlich, zeigen zu können. Nicht ohne Grund betonen wir hier den Namen, denn die beiden Brüder sind in Kreisen des Automobilsports durch ihre Erfolge bei nationalen und internationalen Motorsportwettbewerben gut bekannt. Zahlreiche Medaillen und Trophäen belegen ihre meist auf dem KADETT herausgefahrenen Erfolge. Vielen Anhängern des Fußballs schließlich dürfte noch einer der abgebildeten Herren nicht unbekannt sein, nämlich Heinz Crawatzo (rechts von Conny Rudhof), Stürmer beim SC Opel, der ebenfalls in Rüsselsheim ansässig und bei der Firma Fröhlich als Automobilverkäufer tätig ist. Conny: Gute Fahrt!

„Kein blühender Auto-Frühling 1967“

Doch: OPEL besser als der Durchschnitt der Massenhersteller

Das Frühjahrsgeschäft am Automarkt, das erfahrungsgemäß mit dem Monat Mai endet und der ruhigeren Sommersaison Platz macht, hat 1967 enttäuscht. In der Zeit des Jahres, in der erfahrungsgemäß ein starkes Drittel oder zwei Fünftel des Gesamtabsatzes erzielt werden, in den vier Monaten Februar bis Mai nämlich, ist der Verkauf von Personen- und Kombiwagen (gemessen an den Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes) diesmal um 17,4 Prozent niedriger gewesen gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum.

Damit entsprach die Absatzminderung ziemlich genau der in den vier vorangegangenen Monaten Oktober 1966 bis Januar 1967, also dem Wintergeschäft. Man mag es nun freilich angesichts der anhaltenden Konjunkturlaute in den Frühjahrsmonaten für einen Erfolg ansehen, daß die Zulassungszahlen nicht noch weiter gesunken sind. Aber dieser schwache Trost kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß die vier Monate Februar bis Mai die Hoffnungen von Herstellern und Händlern kaum erfüllt haben. Statt 644341 Wagen, wie im Vorjahr, wurden nur 531993 abgesetzt. Das heißt, daß weit über 100000 Personen- und Kombiwagen weniger gebaut und verkauft, schätzungsweise 600 bis 700 Millionen DM Umsatz weniger Erlöse erzielt werden konnten. Selbst bei noch so großen Hoffnungen, die sich auf die bevorstehende Frankfurter Automobilausstellung richten könnten, ist kaum zu erwarten, daß dieses Minus bis zum Jahresende noch aufgeholt werden kann. Einen erfreulichen Aspekt können die deutschen Autohersteller allerdings aus den Zahlen herauslesen: Der scheinbar unauffhaltsame Vormarsch der Auslandskonkurrenz ist insgesamt langsamer geworden. Ihr Marktanteil blieb zwar unverändert hoch – 16,1 Prozent im Viermonatszeitraum –

scheint sich auf diesem Niveau aber jetzt eingependelt zu haben. Das bedeutet freilich weiterhin, daß jeder sechste in der Bundesrepublik und West-Berlin verkaufte Personen- und Kombiwagen aus ausländischer Produktion stammt. Trotz der weiteren Gewinne im Marktanteil, die einzelne ausländische Marken erzielen konnten, scheint sich jetzt anzudeuten, daß auch für die Auslandskonkurrenz die Bäume nicht in den Himmel wachsen.

Die volle Wucht der Automisere bekamen aber die deutschen Großserienhersteller zu spüren, die ihre Kundschaft vor allem im Kreise der Lohn- und Gehaltsempfänger suchen. Hier zeigte sich, wie sehr sich diese Schicht auf vorsichtiges Abwarten beim Autokauf verlegt hat. Das Volkswagenwerk, das in den vier Wintermonaten schon 27,9 Prozent seiner Vorjahresverkäufe eingebüßt hatte, mußte auch jetzt wieder einen Rückgang um 26,2 Prozent hinnehmen. Ford verkaufte sogar 28,3 Prozent Autos weniger als in den ersten vier Monaten 1966. Weitaus am günstigsten – sogar besser als der Durchschnitt – schnitt von den Massenherstellern Opel ab, trotz eines Rückgangs der Kadett-Verkäufe um 20 Prozent. Die Nachfrage in der Opel-Mittelklasse, die sich innerhalb des Rekord-Programms zu den größeren Hubräumen einschließlich des neuen Commodore) verlagerte, bremste hier den Rückgang auf nur 2,8 Prozent, so daß die Rüsselsheimer – obwohl die Verkäufe der großen Sechszylinder um zwei Drittel schrumpften – insgesamt mit einem Rückgang um 13,7 Prozent davorkamen (gegenüber 30,3 Prozent im Winter). NSU und Glas büßten je knapp 30 Prozent ihres Absatzes ein.

Aus: Frankfurter Allgemeine

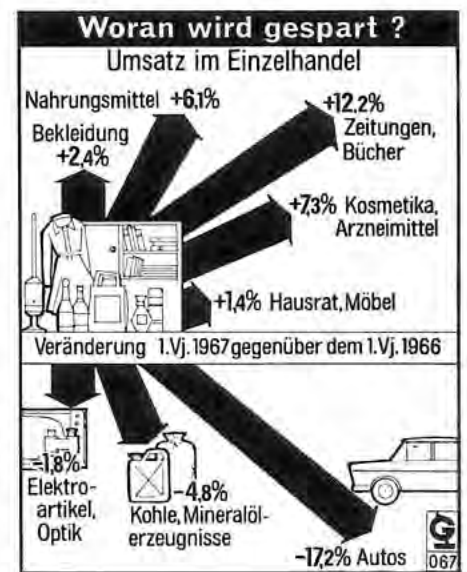
ERKLÄRUNG

Vor einiger Zeit hatte die Adam Opel AG bekanntgegeben, daß nach fast dreißigjähriger Unterbrechung der Personenwagen-Export (ausgenommen die Modelle der „Großen Drei“) nach Großbritannien im Herbst 1967 wieder aufgenommen würde. Diese Mitteilung hat die bereits von der Adam Opel AG wie auch von der Vauxhall Motors Limited eindeutig dementierten Gerüchte über eine Einstellung der Vauxhall-Personenwagenproduktion zu Gunsten von Opel wieder aufleben lassen.

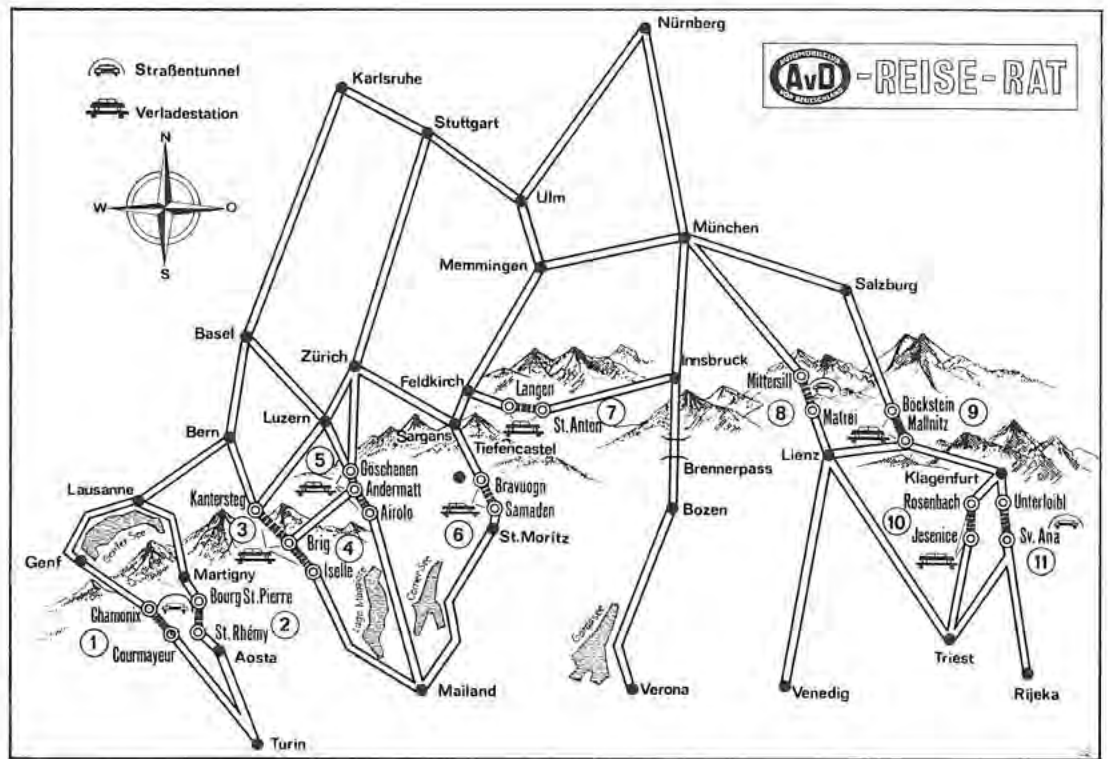
Einer unmißverständlichen Erklärung von Generaldirektor L. Ralph Mason, Vorsitzender des Vorstandes der Adam Opel AG, zufolge entbehren alle derartigen Vermutungen jeglicher Grundlage. Die gleiche Erklärung gilt auch für angebliche Pläne, den Bau von Opel-Lastwagen in Rüsselsheim stillzulegen und ihn durch Lieferungen aus der Vauxhall-Nutzfahrzeugproduktion zu ersetzen.

Das Auto in der Flaute

Daß die Verbraucher vorsichtiger beim Geldausgeben geworden sind, steht außer Zweifel. Aber dies wirkt sich bei den einzelnen Ausgaben recht verschieden aus. Keinerlei Umsatzminderung kennen z.B. die Lebensmittelgeschäfte; die Zeitungs-, Zeitschriften- und Buchhändler erzielten sogar einen erheblichen Mehrumsatz. Auch an der Gesundheits- und Schönheitspflege wird nicht gespart. Am stärksten sind dagegen die Autoverkäufer betroffen; ihr Geschäft war um 17,2 Prozent schlechter als 1966. Der Rückgang bei den Kohle- und Ölausgaben beruht hingegen wohl eher auf dem milden Winter.



Durch elf Tunnels in den Süden



Die Alpenbarriere kein Alptraum mehr für den Autofahrer

Paßfahren ist nicht jedermanns Sache. Besonders der Autofahrer aus dem Flachland ist auf engen und überlasteten Alpenstraßen oftmals überfordert. Schneller und bequemer ist der Weg „unten durch“. Elfmal hat der Autofahrer die Möglichkeit, entweder durch Straßentunnel oder per Bahnverladung die Alpenbarriere zu überwinden. Tunnelfahrten sollten jedoch auf jeden Fall vor der Reise schon eingeplant werden. — Den Weg zum Süden durch die Tunnels in Österreich, der Schweiz und Frankreich weist der Automobilclub von Deutschland (AvD) mit einer Karte und einer Aufstellung, die alle wissenswerten Angaben enthält.

1. Mont-Blanc Straßen-Tunnel Frankreich/Italien — Chamonix bis Courmayeur. Ganzjährig von 6.00 bis 22.00 Uhr geöffnet — Tunneldurchfahrt ca. 15 Min. Preise, einfach: Motorrad 6 sfr; Autos (mit Anhänger) 16 bis 40 sfr (24 bis 50 sfr). Rückfahrkarten (drei Tage gültig) 50 % billiger.

2. Großer St. Bernhard Straßen-Tunnel Schweiz/Italien — Bourg bis St. Rhemy. Ganzjährig durchgehend geöffnet. Tunneldurchfahrt ca. 10 Min. Preise, einfach: Motorrad

4 sfr, Auto (mit Anhänger) 9 bis 20 sfr (13 bis 25 sfr). Rückfahrkarten (5 Tage gültig) 40 % billiger.

3. Lötschberg Eisenbahn-Tunnel Schweiz — Kandersteg bis Goppenstein. Ganzjährig geöffnet, täglich bis 18 Durchfahrten. Tunneldurchfahrt ca. 15 Min. Preise, einfach: von Kandersteg bis Goppenstein bzw. bis Brig (in Klammern): Motorrad 7 sfr. (14 sfr.), Pkw bis 8 Sitzpl. 20 sfr. (30 sfr.), Pkw-Anhänger einachsrig 15 sfr. (22 sfr.). Fahrpreise von Kandersteg bis Isell schließen die Passage des Simplon-Eisenbahntunnels ein. Motorräder 20 sfr., Pkw bis 8 Sitzplätze 50 sfr., Pkw-Anhänger einachsrig 33 sfr.

4. Simplon Eisenbahn-Tunnel Schweiz/Italien — Brig bis Isell. Ganzjährig geöffnet, täglich bis 12 Durchfahrten. Tunneldurchfahrt ca. 20 Min. Preise, einfach: Motorräder 8 bis 12 sfr., Pkw bis 8 Sitzplätze 27 bis 32 sfr., Pkw-Anhänger einachsrig 18 sfr., zweiachsrig 27 sfr.

5. St. Gotthard Eisenbahn-Tunnel Schweiz — Göschenen bis Airolo. Preise, einfach: Motorrad 7 bis 11 sfr., Pkw bis 8 Sitzpl. 22 bis 25 sfr., Pkw-Anhänger einachsrig 16 sfr., zweiachsrig 22 sfr.

6. Albula Eisenbahn-Tunnel Schweiz — Bravuogn bis Samaden. Ganzjährig geöffnet, täglich bis 6 Durchfahrten. Tunneldurchfahrt ca. 20 Min. Preise, einfach: Für Pkw je nach Größe rd. 54 sfr. von Bergun bzw. Preda bis Samaden. Fahrzeuginsassen müssen zusätzlich eine Fahrkarte lösen. Der Fahrzeugtransport muß acht Stunden vor der Passage angemeldet werden.

7. Arlberg Eisenbahn-Tunnel Österreich — Langen bis St. Anton. Ganzjährig geöffnet, täglich bis 10 Durchfahrten. Tunneldurchfahrt ca. 10 Min. Autoverladung nur, wenn Arlberg-Paß-Straße gesperrt ist. Preise, einfach: Mo-

torrad 10 öS., Pkw 40 bis 100 öS., Wohnanhänger 50 öS., Einachsanhänger 10 öS.

8. Felberntauern Straßen-Tunnel Österreich — Mittersill bis Matrei. Ganzjährig ab 25. Juni 1967 geöffnet, Tunneldurchfahrt ca. 6 Min. Preise, einfach: Pkw: 130 öS., Kleinbus 180 öS.

9. Tauern Eisenbahn-Tunnel Österreich — Bockstein bis Mallnitz. Ganzjährig geöffnet, täglich bis 9 Durchfahrten. Tunneldurchfahrt ca. 10 Min. Preise, einfach: Motorrad 10 öS., Pkw 40 bis 100 öS.

10. Karawanken Eisenbahn-Tunnel Österreich/Jugoslawie — Rosenbach bis Jesenice. Ganzjährig geöffnet, täglich bis zu 5 Durchfahrten. Preise, einfach: Pkw je nach Größe rd. 500 öS. Voranmeldung erforderlich, Fahrzeuge werden nach Frachttarifen befördert.

11. Loibl Straßen-Tunnel Österreich/Jugoslawien — Unterloibl bis Sv. Ana. Ganzjährig durchgehend geöffnet. Preise: keine Mautgebühren. (AvD-Press)

Nichts vergessen!

In den nächsten Tagen beginnt für viele die große Fahrt. Nichts vergessen, an alles denken! Den Wohnungsschlüssel am besten bei Nachbarn oder Freunden deponieren. Die können auch die Blumen gießen. Rolläden nicht ständig herunterlassen, sonst bitten Sie lichtscheues Gesindel zur Kasse. Telefongebühren (Anzahlungen genügen) vorausbezahlen, das gilt auch für Licht und Gas, sonst besteht die Gefahr, daß Sie bei Ihrer Heimkehr im Dunkeln stehen. Sind alle Papiere in Ordnung und noch gültig, auch die für den Wagen?



„Warum halten und Zeit vergeuden? Peter filmt doch alles, und dann können wir uns zu Hause in Ruhe ansehen, wo wir überall waren!“

WERK KAISERSLAUTERN

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK IN DER PFALZ



Schöne Urlaubstage

In ein paar Tagen ist es nun so weit. Unsere lang ersehnten Werksferien beginnen, und wir nehmen Kurs auf unser schon lange geplantes Urlaubsziel. Was wir auf der Landkarte schon bis in alle Einzelheiten kennen, werden wir nun in Natura zu sehen bekommen. Die verschiedensten Urlaubsziele locken uns; so möchte man gerne wieder mal seine Geburtsstadt sehen, alte Bekannte treffen und die liebe Verwandtschaft besuchen. Diejenigen, die dem Wettergott bei uns gar nicht trauen, erhoffen sich strahlenden Sonnenschein in Italien, Bulgarien, Rumänien, Jugoslawien und Frankreich. Viele neue Eindrücke und Menschen warten, und vielleicht trifft man sogar irgendwo fern der Heimat einen „Opeler“. Auch die Nord- und Ostsee laden zu einem hoffentlich nicht allzu kühlen

Bade ein. Der Bayerische Wald und der Schwarzwald locken mit landschaftlichen Reizen und nicht zuletzt mit niedrigen Preisen. Wenn man die günstigen Angebote betrachtet, kommt man fast zu dem Schluß, daß das Leben zu Hause wesentlich teurer ist. Auch unsere Muttis und Kinder freuen sich, ihre Ehemänner und Vatis einmal ganz für sich zu haben. Der Gartenzaun muß schon lange angestrichen werden, dem Auto widmet man auch zwei Tage, um es wieder auf Hochglanz zu bringen. Mit dem nun fast neuen Wagen werden schöne Tagestouren mit Picknick im Freien unternommen. Die Briefmarkensammlung wartet schon darauf, einmal neu angelegt zu werden, und die Kinder wünschen sich, mit Papa mal so richtig „Indianer“ zu spielen. Auch unserem Hundchen haben wir für unseren Urlaub ausgedehnte Spaziergänge versprochen. Wir wünschen allen Werksangehörigen einen schönen, sonnenreichen Urlaub und eine gesunde Rückkehr.

Immer wieder müssen wir den Mut der Zirkusartisten und der Raubtierdompteure bewundern. Auf dem Maimarkt konnten wir einen Mann bestaunen, der todesmutig seinen Kopf in den Rachen eines Krokodils steckte. Aber wer hätte gedacht, daß wir auch in unserem Werk solche „Artisten“ haben? Still und bescheiden verrichten sie ihre Arbeit – und doch, welchen „Mut“ stellen sie Tag für Tag unter Beweis. Ähnlich dem Krokodil-artisten greifen sie mit der bloßen Hand in die Maschinen oder lassen sich die ungeschützten Füße von Fahrzeugen überrollen.

„Todesmutige“ Männer im Opel-Werk

Und was das Erstaunlichste an diesen Kunststücken ist – oft geht das sogar noch gut. Eigentlich ist dieses Thema viel zu ernst, als daß man sich über den Leichtsinn vieler Mitarbeiter lustig machen sollte. Und doch enthält diese Betrachtung einen allzu wahren Kern. Einerseits bestaunen wir den Mut von Seiltänzern, Dompteuren und Schlangenbeschwörern, und um nichts in der Welt würden wir einen Raubtierkäfig betreten; andererseits begeben sich viele von uns täglich



Schon viele Werksangehörige haben den Wert der Schutzbrille erkannt. Beim Bestücken eines Hartmetallfräserkopfes mußte ein Mitarbeiter die einzelnen Messer mit dem Hammer anklopfen. Dabei spritzte ein Stück Hartmetall auf das linke Glas seiner Schutzbrille. Hätte er sie nicht getragen, wäre der Verlust seines linken Auges unvermeidlich gewesen. Immer und überall sollte man bedenken: Wer auf's Glück allein vertraut, schnell einen Unfall hat gebaut.

buchstäblich in die Höhle des Löwen, denn wie sollte man derartig leichtsinniges Verhalten anders beurteilen? Die Unfallzahlen unseres Werkes sind leider noch immer hoch. Und dies trotz der zahlreichen und überaus kostspieligen Sicherheitsvorkehrungen, die getroffen wurden und immer noch getroffen werden.

Hände und Finger gehören zu unseren wichtigsten Gliedmaßen, und es ist erschreckend zu erfahren, daß gerade sie in fast allen Abteilungen am häufigsten durch Unfälle verletzt werden. Lediglich in der Abteilung Material- und Produktions-Kontrolle stehen die Verletzungen von Beinen und Füßen an erster Stelle. Die Angehörigen der betreffenden Abteilungen sollten sich wirklich einmal überlegen, woran das liegen könnte. Jeder hat einmal einen schlechten Tag, und man kann nicht 8 Stunden lang ständig auf der Hut sein. Aber gerade dazu sind ja die Sicherheitsvorschriften da. Sie geben einem das Gerüst, an das man sich halten kann, ohne daß man jeden Augenblick befürchten muß, in einen Unfall verwickelt zu werden. Wer sich strikt und eisern an die Sicherheitsvorschriften hält, braucht nicht ständig wie ein Raubtierbändiger nach irgendwo lauender Gefahren Ausschau zu halten.

An zweiter Stelle bei der Unfallhäufigkeit stehen die Fußverletzungen. Wieviel Sorgen, Schmerzen und auch Unkosten hätten vermieden werden können, wenn alle von dem günstigen Angebot für die Sicherheitsschuhe Gebrauch gemacht hätten. Es ist eine Milchmädchenrechnung, wenn manch einer sagt:

„Mich betrifft das nicht, ich passe immer auf!“ Und wenn dann wirklich etwas passiert, hat man trotzdem noch Recht behalten, denn Schuld war ja ein anderer! Die Schuld trägt vielleicht der andere, die Schmerzen nicht. Mindestens ebenso gefährlich sind die Augenverletzungen. Nicht umsonst wurde für jeden Werksangehörigen eine Schutzbrille ausgegeben. Trotzdem fordern viele die Gefahr geradezu heraus. Schon eine kurze Überlegung könnte ihnen die wirkliche Größe der Gefahr drastisch vor Augen führen.

Wenn ein Metallsplitter wie ein Geschöß durch die Gegend surrt, sagt er nicht vorher: „Vorsicht, ich komme!“ Diejenigen, denen die Schutzbrille schon das Augenlicht gerettet hat, wissen das sehr gut (unser Bild). Aber wann wissen es die anderen? Dann, wenn es zu spät ist? Wir wollen endlich aufhören, diese Dinge zu verharmlosen. Es geht um Leben und Gesundheit!



Auch in diesem Jahr hat Opel wieder zu dem großen Erfolg des Kaiserslauterner Markt-Umzuges mit beigetragen. Das Rüsselsheimer Werksorchester ließ es sich nicht nehmen, die zahlreichen Zuschauer mit zündenden Melodien in die rechte Stimmung zu versetzen. Strahlender Sonnenschein tat das übrige. Eine Attraktion waren natürlich die Opel-Oldtimer mit Mitarbeitern des Rüsselsheimer Werkes in alten Kostümen.



Sein Hobby: Flugzeugmodellbau

Eines der vielseitigsten Hobbys, die es gibt, ist der Flugzeugmodellbau. Mitarbeiter K. Gebel von der Standardabteilung hat sich ihm verschrieben. Die technischen Anwendungsgebiete reichen von der Chemie über die Funktechnik, die Holz- und Metallbearbeitung bis hin zur Aerodynamik. K. Gebel, der sich schon seit seiner Jugend mit dem Flugzeugmodellbau beschäftigt (unser Bild), hat sich diese Kenntnisse selbst angeeignet. Natürlich baute er zunächst einfachere Mo-

delle und auch nur nach Plan; mit zunehmender Erfahrung wagte er sich aber an immer kompliziertere und selbst konstruierte Modelle heran. Dies schon deswegen, weil eine eigene Konstruktion einem das stolze Gefühl gibt, eine selbständige Leistung erbracht zu haben. Ganz besonders berechtigt ist dieses Gefühl natürlich, wenn die Leistung noch durch Erfolge gekrönt wird. Viermal war K. Gebel Landesmeister von Rheinland-Pfalz. Auch an der Deutschen Mei-

sterschaft hat er schon teilgenommen, auf der er einen beachtenswerten vierten Platz belegen konnte. Bei so einer Meisterschaft entscheidet nicht nur die handwerkliche und sonstige Qualität des Modells, sondern auch die Geschicklichkeit während des Wettbewerbs. Es gibt Kunstflüge, Dauerflüge und Geschwindigkeitsflüge. Bei jeder Wettbewerbsart gilt es, genaue Vorschriften zu beachten. So muß beim Kunstflug ein genau festgelegtes Programm in bestimmter Zeit absolviert werden. Da gibt es zum Beispiel Wendemarken, die umflogen werden müssen, die Flughöhe und die Loopings sind ebenfalls vorgeschrieben. Das ganze ist keineswegs leicht zu beherrschen, und es erfordert große Geschicklichkeit, wenn man ein solches Programm erfolgreich absolvieren will.

Wenn man K. Gebel fragt, wieviele Modelle er denn in seinem Leben gebaut hat, kann er die genaue Zahl gar nicht angeben. Er schätzt jedoch, daß es etwa 60 Stück sind.

Die Modelle erreichen übrigens Geschwindigkeiten bis zu 100 km/h. Sie werden von Diesel- oder Glühzylindermotoren angetrieben; diese Motoren besitzen einen Hubraum von 0,5 bis zu 10 cm³ und etwa 1 bis 1,5 PS. Es ist klar, daß manchmal der Funkkontakt zu dem Modell abreißt und daß es dann auf Nimmerwiedersehen verschwindet. Für einen Modellbauer ist das natürlich ein schmerzlicher Verlust, zumal in jedem Modell ein ansehnliches Kapital steckt. Bei großen Wettbewerben wacht jetzt neuerdings die Bundeswehr darüber, daß keine Modelle verlorengehen. Wenn ein Modell außer Kontrolle geraten ist, fliegt ein Hubschrauber hinterher und versucht, mit Hilfe des durch die Rotoren erzeugten Luftdruckes das Modell nach unten abzudrängen. Es kam jedoch auch schon vor, daß das Modell in eine Höhe entwich (2200 m), in die ihm der Hubschrauber aus Gründen der Flugsicherheit nicht mehr folgen konnte.



Qualifizierte Berufsausbildung im Werk Kaiserslautern

Gerade in den letzten Monaten konnte man wieder einmal deutlich sehen, wie wichtig heutzutage eine gediegene Berufsausbildung ist. Die Berufsaussichten des qualifizierten Facharbeiters werden auch in Zukunft eher zunehmen als abnehmen. Das gilt auch für die Facharbeiter, die in der neuen, modern eingerichteten Lehrwerkstatt unseres Werkes ausgebildet werden. Nach einem zügigen Aufbau konnte nun vor kurzem das Richtfest festlich begangen werden. In einer kurzen Ansprache erläuterte der Leiter der Personal- und Sozialabteilung, Dr. D. Lerch, Planung und Ziel der neuen Lehrwerkstatt. Die Ausbildungsberufe sind vor allem Werkzeugmacher, Maschinenschlosser, Universalfräser, Universalschleifer, Dreher, Bohrwerksdreher und Starkstromelektriker. Die volle Kapazität von 90 Lehrlingen wird in den nächsten Jahren erreicht werden. Den Lehrlingen stehen 72 Schraubstockplätze und 32 Werkzeugmaschinen zur Verfügung. Ferner gibt es eine Schmiede, eine Härterei und eine Schweißstation. Der Berufsschulunterricht wird durch einen Berufsschullehrer in einem eigens dafür eingerichteten Schulzimmer in der Lehrwerkstatt durchgeführt. Wir wünschen unseren am 21. August neu eintretenden Lehrlingen einen guten und erfolgreichen Start in ihrem neuen Lebensabschnitt. Der Leiter der Abteilung Berufsausbildung, P. Jahn, Obermeister H. Lahm und die Lehrmeister H. Bier, A. Littig und H. Müller werden sich viel Mühe geben, ihnen den Übergang von der Schule in den Beruf zu erleichtern und sie zu tüchtigen Facharbeitern zu erziehen.

Zweite Prämienauszahlung in Kaiserslautern

Zum zweiten Mal konnten nach dem halbjährigen Bestehen des Verbesserungsvorschlagwesens im Werk Kaiserslautern Prämien für angenommene Vorschläge ausgezahlt werden. Für 28 Mitarbeiter war der 30. Juni ein doppelter Zahltag. In Anwesenheit von H. Gensert, Leiter des Werkes, sowie der zuständigen Hauptabteilungsleiter, Abteilungs- und Betriebsleiter wurde von Dr. D. Lerch, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, den erfolgreichen Mitarbeitern die Schecks überreicht.

In ihren Ansprachen dankten Dr. D. Lerch und Produktionsleiter E. Steiger für das Mitdenken und unterstrichen besonders die Wichtigkeit des Vorschlagwesens im Zeichen der Automation, Rationalisierung und des harten Konkurrenzkampfes in der heutigen Wirtschaft. Erfreulicherweise stieg die Beteiligung am Vorschlagwesen nach der Anbringung zusätzlicher Formulkästen und nach dem Anlaufen der Werbeaktion am 1. Juni erheblich an. Es bleibt zu hoffen, daß dieses wachsende Interesse weiter anhält und sich bei der nächsten Prämienzahlung niederschlägt. Es ist bemerkenswert, daß nach der kurzen Zeit des Bestehens des Vorschlagwesens in Kaiserslautern bereits eine Einzelprämie von 1.500 DM ausgezahlt werden konnte.

Auf dem Bild von links nach rechts: D. Heldt, Werksleitung; M. Barth, Werkzeug-

schleifer, der seinen prämierten Vorschlag zur besseren Ausnutzung von Flachräumdrehmaschinen erklärt; D. Reinhard, Leiter der Werkzeugabteilung; H. Gensert, Leiter des Werkes Kaiserslautern; Dr. D. Lerch, Leiter der Personal- und Sozialabteilung.

Sie dachten mit!

Weitere Prämienempfänger des Vorschlagwesens

K. Hauptenthal, Automaten; F. Schwörer, Stoßdämpfer; H. Lagies, Automaten; R. Bock, Automaten; H. Simer, Härterei; E. Hörhammer, Automaten; E. Siemann, Kupplung; M. Kraus, Automaten; O. Schulz, Rohrfertigung; P. Schmidt, Kupplung; B. Maile, Automaten; K.-E. Ziese, Lenkung; H. Wirth, Inspektion; H. Bialy, D. Flux, K.-H. Nickel, G. Henkel, Transport; F. Pagel, Lager; E. Jung, Werkzeugschleiferei; P. Kellmeyer, Maschinenpark; A. Jacob, E. Strack, Prozeßabteilung; F. Metz, Produktionssteuerung; W. Müller, Planung und Verwaltung; K. Gebel, Standardabteilung.



Seit einiger Zeit wird im Werk Kaiserslautern die Betreuung der Belegschaftsmglieder bezüglich des Augenschutzes direkt am Arbeitsplatz einmal wöchentlich durch den Werksoptiker vorgenommen. Die Verbesserung liegt darin, daß der Weg zum Optiker und die dort auftretende Wartezeit entfallen. Auch kann das Schutzbrillentragen im Gesamtwerk besser überwacht werden. Im Bild A. Hässel, dem Werksoptiker M. Schleicher eine Sicherheitsbrille anpaßt.

Ende des Kaiserslautern-Teils

Es traten und treten in den Ruhestand

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk		Gesamt-Arbeitsjahre im Werk	
Georg Adelberger		Kurt Kübler	
Qualitätsförderung und Inspektion	41	Preßwerk	33
Waldemar Assmus		Christian Lenz	
Produktentwicklung und Konstruktion	25	Karosserie-Fertigmontage	24
Adolf Becker		Johann Löffelholz	
Elektrische Abteilung	28	Werkzeugbau	49
Ludwig Becker		Wilhelm Marquardt	
Wagenendmontage	40	Schweißmaschinenbau	32
Edmund Beuter		Maria März	
Material- und Produktionskontrolle	36	Ordnungsdienst	19
Martin Blumensatt		Friedrich Maxeiner	
Chassis-Bau I	48	Wagenendmontage	35
David Buchholz		Sepp Mayer	
Prozeßabteilung	10	Verkauf	12
Heinrich Burkhardt		Heinrich Preß	
Rohrfabrikation	35	Teile Lager und Versand	39
Karl Czernitzky		Robert Raab	
Filiale Düsseldorf	50	Werkzeugbau	29
Georg Dickler		Else Reeg	
Rohbau	18	Verkauf	41
Heinrich Diehl		Fritz Reithofer	
Werkzeugbau	49	Verkehrsabteilung	38
Friedrich Fredow		Elise Reitz	
Werkzeug-Zentral-Verwaltung	33	Karosseriebau	18
Karl Fückel		Karl Rullmann	
Lehrenbau	26	Schweißmaschinenbau	39
Daniel Ginkel		Paul Rüsweg	
Beschädigten-Einsatz	34	Karosseriebau II	28
Otto Göbel		Paul Sauerzapf	
Prod.-Vorb. Chassis-Bau	36	Schnittbau	23
Friedrich Götz		Ludwig Sehring	
Karosseriebau II	17	Schweißmaschinenbau	38
Michael Groh		Anton Schaffner	
Karosseriebau I	28	Transportabteilung	37
Leopold Hanak		Johann Scholt	
Wagenendmontage	18	Beschädigten-Einsatz	28
Lina Hofem		Martin Schick	
Debitorenbuchhaltung	36	Elektrische Abteilung	32
Karl Hoffmann		Balthasar Schmaltz	
Prod.-Vorb. Preßwerk	26	Karosseriebau I	34
Heinrich Hohmann		Peter Schmitt	
Schweißmaschinenbau	16	LKW-Endmontage	44
Philipp Horst		Hans Schulz	
Chassis-Bau I	46	Karosseriebau I	47
Rudolf Huck		Martin Schulz	
Lohnbuchhaltung	33	Wagenendmontage	37
Peter Janson		Robert Stalmach	
Schweißmaschinenbau	40	Produktentwicklung und Konstruktion	34
Heinrich Jost		Otto Steinacker	
Qualitätsförderung und Inspektion	43	Material- und Produktionskontrolle	37
Johann Jourdan		Ernst Strack	
Rohrfabrikation	36	Karosseriebau	28
Emilie Kaufmann		Heinrich Streck	
Lohnbuchhaltung	26	Chassis-Bau II	50
Georg Keith		Karl Treutel	
Instandhaltung Chassis-Bau I	31	Werkzeugbau	38
Alfred Kempter		Heinrich Wacker	
Produktentwicklung und Konstruktion	17	Materialabteilung	40
Adolf Knebel		Karl Weber	
Versuchswerkstatt	43	Schnittbau	33
Heinrich Knoblauch		Georg Werner	
Chassis-Bau I	46	Werksanlagen	13
Karl Köbel		Nikolaus Wetzel	
Betriebsschlosserei	40	Werkzeug-Zentral-Verwaltung	32
Philipp Köhl		Karl Wilke	
Werkzeugbau	40	Chassis-Bau I	29
August Krenzer		Georg Philipp Will	
LKW-Endmontage	34	Motorenbau	43
Georg Kronauer		Ludwig Willnow	
Beschädigten-Einsatz	17	Material- und Produktionskontrolle	35
		Heinrich Wollstadt	
		Werkzeugabteilung	30

IN WENIGEN ZEILEN

Opel beschäftigte Ende Juni 32 124 Mitarbeiter (davon 1804 Ausländer) in Rüsselsheim, 14 602 (davon 482 Ausländer) in Bochum, 2031 in Kaiserslautern und 728 in den Zweigniederlassungen Berlin und Düsseldorf sowie der GM-Niederlassung in Berlin, zusammen 49 485 Werksangehörige (Ende April 50 405).

F. G. Donner, Vorsitzender des Verwaltungsrates der General Motors Corporation, besuchte mit leitenden Herren von GM Ende Juni die Werke Rüsselsheim und Bochum sowie das Prüffeld in Dudenhofen.

Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz nahm als Vertreter der Arbeitnehmer unseres Werkes an der Europäischen Automobilarbeiterkonferenz, die vom 8. bis 10. Juni in Turin stattfand, teil, außerdem als Vorsitzender des Vorstandes der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft an der 5. Weltkonferenz (UNO) zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, die vom 3. bis 7. Juli in Zagreb (Jugoslawien) stattfand.

Hohe Generalstabsoffiziere der Bundeswehr unter der Führung von Brigadegeneral Dr. Schnell besuchten Ende Juni unser Rechenzentrum, um sich über die Entwicklung der Datenverarbeitung in der Industrie zu informieren.

Paßbilder für neu anzufertigende oder verloren gegangene Werksausweise werden in der Fotoabteilung nur in der Zeit von 8 bis 9 Uhr und von 15 bis 16 Uhr angefertigt.

Das Werksorchester konzertierte im Juli in Harxheim, Haßloch, Wiesbaden und Offenbach.

Der Radfahrer-Verein Opel 1888 errang in Wetzlar unter 10 Mannschaften zum 7. Male die Hessische Meisterschaft im Sechser-Rasenradball. Es ist einmalig in der Geschichte des R.V. Opel 1888, daß eine Hessenmeisterschaft siebenmal hintereinander gewonnen werden konnte. Herzlichen Glückwunsch!

Der Hessische Rundfunk brachte in seiner Sendung „Soziales Leben“ vor kurzem Interviews und Reportagen über den Werksärztlichen Dienst, die Werkbücherei und die Opel-Wohnheime. Interviewt wurden Dr. Croné, Gisela Heidelberg und Dr. Scholl.

Die Bundesmeisterschaft des Deutschen Seifenkisten-Derbys fand am vergangenen Sonntag (23. Juli) wieder auf der Uhlenhorst-Rennstrecke in Duisburg statt.

In den in der nächsten Woche beginnenden Werksferien werden im Werk Inventurarbeiten und Desinfektionsmaßnahmen durchgeführt.

Von der Ende Juni stattgefundenen Betriebsversammlung wurde für alle Werksangehörigen, die keine Gelegenheit hatten, daran teilzunehmen, ein ausführlicher Bericht gedruckt.

In der Zeit vom 8. Mai—16. Juni 1967 führte die REFA-Bezirksgruppe Darmstadt den werksinternen REFA-Grundlehrgang Nr. 13 durch. 20 Teilnehmer haben die schriftliche und mündliche Abschlußprüfung bestanden. Die Diplome wurden am 10. Juli überreicht.

Die nächste Ausgabe der Werkzeitschrift erscheint Anfang September.

Im Fundbüro der Werkswache wurden u. a. Uhren und ein seidener Damenschal abgegeben. Abzuholen im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679).



50

Christian Kolb
Werkzeugbau
15. 6. 1967

Georg Hüter
Produktentwickl.
9.7.1967

Georg Wolf
Werkswache
9.7.1967

WIR GRÜSSEN UNSERE JUBILARE



40

Karl Geiss
PV. Preßwerk
7. 6. 1967

Valentin Schäfer
Karosseriebau
10. 6. 1967

Peter Mergenthaler
Werksanlagen
11. 6. 1967

Georg Gunkelmann
Betr.-Schlosserei
13. 6. 1967



Nikolaus Klepper
Blechbearbeitung
13. 6. 1967

Johann Bernhardt
Blechbearbeitung
21. 6. 1967

Georg Claus
Rohbau
24. 6. 1967

August Schneider
Werksanlagen
25. 6. 1967

Albert Breser
Werkfeuerwehr
27. 6. 1967



Georg Knussmann
Datenverarbeitung
28. 6. 1967

Daniel Reinhardt
Lenkung
29. 6. 1967

Ernst Eberts
Karosseriebau
2. 7. 1967

Heinrich Stieglitz
PV. Preßwerk
3. 7. 1967

Friedrich Markloff
Versuchsabteilung
5. 7. 1967



Wilhelm Fischer
Versuchsabteilung
7. 7. 1967

Ludwig Gerbig
Werkzeugbau
11. 7. 1967

Johann Nagel
Getriebebau
12. 7. 1967

Philipp Schneider
Kaross.-Rohbau
14. 7. 1967

Heinrich Händler
PV. Preßwerk
28. 7. 1967

- 1. 6. 1967
Maria Lang Personalabteilung
Erich Fischer Produktentwicklung
- 8. 6. 1967
Bernhard Kaiser Schweißmaschinenb.
- 9. 6. 1967
Wilhelm Lautenschläger Versuchsabteilung
- 14. 6. 1967
Peter Kerz Einkauf
- 19. 6. 1967
Rudolf Pfromm Instandhalt. Preßwerk
- 20. 6. 1967
Roman Alexa Schnittbau
- 23. 6. 1967
Ernst Wölbart LKW-Endmontage
Franz Flach Getriebebau
- 30. 6. 1967
Heinrich Müller Mat.- u. Prod.-Kontr.
- 2. 7. 1967
Heinrich Koch Schnittbau
- 8. 7. 1967
Anna Marina Gutbrod Inspektion
- 9. 7. 1967
Jakob Kleefeld Karosseriebau
- 10. 7. 1967
Willi Scheuermann Werkstoffuntersuchung
Karl Schwam Werkzeugbau
- 11. 7. 1967
Georg Jost Schnittbau
- 12. 7. 1967
Hans Leicher PV. Karosseriebau
- 13. 7. 1967
Walter Meyer Händlerorganisation
- 17. 7. 1967
Karl-Heinz Stürmer Stud. u. Projekterstell.
- 24. 7. 1967
Hans Welle Materialbehandlung
- 25. 7. 1967
Hans Engel Instandhalt. Preßwerk
- 26. 7. 1967
Erwin Becker Werksanlagen
- 30. 7. 1967
Franz Hochgesand Teilelager

Stichtagänderung wegen nachträglich angerechneter Wehrdienstzeit

- 30. 9. 1964
Johann Klein Entwurfsabteilung
- 11. 8. 1965
Johann Andreas Wilhelm Zentralplanung

Man sieht sie von Zeit zu Zeit wieder: die alten Opel-Motorwagen, die vor ungefähr 70 Jahren gebaut wurden. Bei besonderen Anlässen, wie vor kurzem wieder beim Hessestag in Bad Hersfeld, sind sie dabei. Dann treten sie aus dem Museumsdasein heraus und reihen sich als besondere Attraktion in bunte, festliche Umzüge ein, von den Zuschauern lächelnd und zugleich nachdenklich begrüßt, zumal Fahrer und Mitfahrende die Kostüme von Anno dazumal angelegt haben. Vergleicht man die Motorwagen und die Kleidung von damals mit den modernen Opelwagen und dem, was Dame und Herr heute tragen, dann werden die Veränderungen doch sehr bewußt. Das gilt in erster Linie für die immer noch vorwärts drängende Automobilentwicklung, während die Mode ihrem ganzen Wesen nach das gradlinige Vorwärtsrücken nicht kennt, sondern eben nur die Veränderung. Wie sollte man auch den Maßstab für ihre gradlinige Entwicklung finden? Sie ist bekanntlich sehr wetterwendisch und kann irgendwann dem Geschmack von 1900 wieder Zugeständnisse machen. Beim Automobil ist das ganz undenkbar. Es führt kein Weg zurück zum Opel-Lutzmann aus dem Jahre 1898 mit seinen 4 PS und den 8 PS des Opel-Darracq aus dem Jahre 1902 (unsere Bilder). Die Technik kennt nur ein Vorwärts und kein Zurück. Nähme sie – und



Zum Opel-Lutzmann führt kein Weg zurück

Gedanken am Rande eines Festzuges



wenn auch nur vorübergehend – eine rückläufige Entwicklung, so würde der Mensch alle seine technischen Leistungen nachträglich selbst verneinen. Doch das kann er nicht. Die Technik ist ja keine Mode, sondern das Ergebnis wissenschaftlicher Auseinandersetzung mit der Natur. Sie ist ein Teil dessen, was er dieser Natur, mit der er doch in Harmonie leben muß, an Geheimnissen abgerungen hat. Sie ist zu einem Ausdruck des weltgestaltenden menschlichen Willens geworden. Im Strom dieser dynamischen allgemeinen technischen Entwicklung müssen wir auch die Opel-Fahrzeuge von 1898 bis zur Gegenwart sehen. Der Wechsel dieser Modelle von Zeit zu Zeit ist jedes Mal ein Meilenstein am Wege des Fortschritts – und keine stilistische Spielerei, wie es in Unkenntnis der Zusammenhänge oft behauptet wird. In jeder Änderung, in jedem Wechsel, stecken – teils sichtbar, für den Laien aber meist unsichtbar – technische Verbesserungen, wie wir sie in besonders großem Maße gerade bei den laufenden Rekordmodellen mit ihren vielen Sicherheitsmerkmalen finden.

Opel-Patent-Motorwagen „System Lutzmann“, 4 PS, Baujahr 1898. (Bild oben)

„Opel-Darracq“, 8 PS, Baujahr 1902/1903. (Beide Wagen aus dem Besitz des Opel-Museums sind fahrbereit und wirken häufig bei besonderen Veranstaltungen mit.)



Einmal ein Aktionär sein . . .

Aktionäre sind Menschen, die, mit Hilfe ihres Kapitals über die Arbeitskraft anderer verfügend, diese ausbeuten und dabei dicke Zigarren rauchen. Dieses Bild – noch immer verbreitet und geglaubt – ist verschoben und falsch und beruht im wesentlichen auf Unkenntnis. Aktiengesellschaften gibt es seit 1595; mit der Ausdehnung des Handels und der langsam aufkommenden Industrialisierung stieg ihre Zahl erheblich. Der Bau der ersten Eisenbahnen und die schnell voranschreitende Technisierung verursachten einen hohen Kapitalbedarf und beschleunigten diese Entwicklung. Die Neugründungen erforderten regelmäßig mehr Geld, als es ein Privatmann oder eine Gesellschaft aufbringen konnte. Also mußte Geld auf dem freien Kapitalmarkt beschafft werden. In unserem Jahrhundert sind es nicht zuletzt die Automobilfirmen, die ihren Kapitalbedarf durch Verkauf von Anteilen am Grundkapital, den Aktien, decken. Aktienbesitz war früher das Privileg eines bevorzugten Standes. Heute jedoch hat eigentlich jeder die Möglichkeit, Aktien zu erwerben. Man denke nur an die Aktien des Volkswagenwerkes und der VEBA.

In kleine Stücke zerlegt

Die Aktie ist ein Anteil an dem Grundkapital einer Aktiengesellschaft in Höhe eines bestimmten Nennwertes, der nichts mit dem Kaufpreis der Aktie zu tun hat. Unter einer Aktie wird ganz allgemein auch die den Anteil verbriefende Urkunde verstanden, die regelmäßig äußerlich einem Geldschein ähnelt

und in den meisten Fällen ebenso leicht wie ein Geldschein von einer Person auf die andere übertragen werden kann. Der Inhaber der Aktie ist durch diese am Gewinn oder Verlust der Aktiengesellschaft beteiligt. Aktien entstehen bei der Gründung einer Aktiengesellschaft. Die Gründer einer Aktiengesellschaft – die ganz bestimmten Vorhaben dienen soll, welche nur mit hohem Kapitaleinsatz durchführbar sind – können oder wollen vielleicht das dafür notwendige Kapital nicht aufbringen. Das Kapital (das in Deutschland wenigstens 100 000 DM betragen muß) wird daher in viele kleine Stücke zerlegt, die dann entsprechend vielen Kauflustigen angeboten werden. Auf diese Weise sammeln sich die notwendigen Mittel an.

Die Aktie ein Risikopapier

Der Aktienkäufer möchte natürlich auch einen Nutzen von seinem festgelegten Geld haben – und hat ihn vielleicht auch. Aber nur vielleicht, denn die Aktie ist ein Risikopapier, kein Rentenpapier, das festverzinslich ist. Gehen die Geschäfte einer Aktiengesellschaft schlecht, dann erhalten die Aktionäre keine Dividende (Dividenden sind die Zinsen aus dem in Aktien angelegten Kapital) und haben auch regelmäßig keinen Rechtsanspruch auf Verzinsung ihres Geldes. Ist die Ertragslage eines Unternehmens aber gut, dann kann die Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft beschließen, daß beispielsweise 16 Prozent Dividende ausgeschüttet werden.

Dem unkundigen Betrachter, der diese Zahl zufällig in einer Zeitungsnotiz liest, erscheint das eine sehr hohe Verzinsung des Kapitals – dies ist aber ein Fehlschluß. Die Verzinsung des für den Kauf von Aktien aufgewandten Geldes darf nicht nach dem aufgedruckten Nennwert beurteilt werden, sondern nach dem variablen Kurswert. 10 Aktien im Nennwert von zusammen 1000 DM können zum Kurswert von 4000 DM gekauft sein. Die Dividende bezieht sich aber nur auf den Nennwert von 1000 DM. Somit erhält der Aktionär eine Verzinsung von 160 DM für 4000 DM. Das sind nur 4 Prozent und bedeutet: Trotz günstiger Geschäftslage hat der Anleger sein Geld nicht besser verzinst als es bei der Anlage auf einem Sparkonto bei der Bank der Fall gewesen wäre. Erst jetzt kommt das, was der Aktie ihre Ausnahmestellung unter allen Wertpapieren verschafft: der Kursgewinn – oder Verlust. Der geflügelte Satz: „Wie steh'n die Aktien?“

Die Frankfurter Börse mit dem Gründungsjahr 1585 ist einer der alten Handelsplätze für Wertpapiere. Das Bild zeigt in der Mitte, in den Schranken, die amtlich zugelassenen Kursmakler, die den Kurs der Aktie nach Angebot und Nachfrage feststellen. Rundum, in der Kulisse, befinden sich die Vertreter der Banken und der Berufshandel: die Anbieter und Verkäufer von Aktien. Die umfangreiche Technik, von der automatische Kursanzeigtafel, auf der auch der Kurs der General Motors Aktien zu finden ist, bis zu den Zellen mit den Telefonen und Fernschreibern, dient der schnellstmöglichen Information aller, die mit der Aktie zu tun haben, insbesondere der Banken, und gewährleistet die sofortige Verbindung mit den anderen Börsenplätzen. Auf der Galerie Zuschauer, die das Geschehe im großen Börsensaal mit regem Interesse verfolgen.

ist die Frage nach der Möglichkeit des Gewinns oder Verlustes ganz allgemein, deren Beantwortung im Bereich der Aktie große Männer klein und kleine groß gemacht hat.

Angebot und Nachfrage

Der Kurs einer Aktie drückt letztlich die Bewertung der wirtschaftlichen Kraft einer Aktiengesellschaft aus. Er wird aus Angebot und Nachfrage — in der Börsensprache Brief und Geld — von den amtlich an der Börse zugelassenen Kursmaklern festgestellt. Angebot und Nachfrage unterliegen sehr vielen Einflüssen, die durchaus nicht alle — eben dort fängt die Spekulation an — den Geschäftsberichten der Gesellschaften zu entnehmen sind. Ist der Jahresabschluß einer Gesellschaft vorzüglich, die Auftragslage glänzend, im Berichtsjahr soviel verdient worden, daß Investitionen getätigt werden konnten, die Möglichkeiten höherer Produktion und gesteigerten Verkaufs schaffen, ist die Gesellschaft vielleicht sogar der einzige Hersteller bestimmter Produkte und werden dann noch 20 Prozent Dividende ausgeschüttet, dann zeigt sich ein Lächeln auf dem Gesicht des Aktionärs — auch des kleinen — und er schläft nachts gut.

Auch ruinöse Verluste

Dem ganz allgemein gültigen Gesetz, daß alles immer in Bewegung ist, folgt aber auch die Aktie — und es scheint so, als bewege sie sich immer ein wenig schneller als alles andere. Heute noch stellen die amtlichen Kursmakler an der Börse einen Kurs fest, der für denjenigen, der die Aktie in schlechten Zeiten billig gekauft hat, einen kräftigen Kursgewinn bedeutet — morgen schon kann dieser Kurs weit unter dem Kaufpreis der Aktie liegen und einen ruinösen Verlust in sich tragen. Vielleicht deshalb, weil über Nacht bekannt wurde, daß ein anderes Unternehmen mit besseren Möglichkeiten und preiswerteren Produkten im Begriff ist, zur Schlacht um den Käufermarkt anzutreten. — Dann folgt der Zeit des ruhigen Schlafs der Aktionäre der betroffenen Firma die Zeit der ruhelosen Nächte, denn sie sind Opfer des der Aktie anhaftenden Risikos geworden. Das trifft aber nur zu, wenn sie zu diesem ungünstigen Zeitpunkt zu niedrigem Kurs wirklich verkaufen müssen. Können sie warten, weil sie anderweitig über genügend Geld verfügen, um ihren finanziellen Erfordernissen gerecht zu werden, haben sie die Chance, daß sich der Wert ihrer Aktie wieder erhöht, etwa weil das Vorhaben des Konkurrenten sich später als Fehlplanung herausstellt.

Gut informiert sein

Hieraus sollte man eine Lehre ziehen. Der Aktienkäufer sollte eine solide Kenntnis vom Wirtschaftsablauf im allgemeinen haben und immer möglichst gut informiert sein. Das Risiko wird dadurch begrenzt. Da der Käufer das Risiko aber nie ganz ausschalten kann, sollte er keine Einsätze wagen, die seinem finanziellen Rückhalt nicht entsprechen. Dadurch bewahrt er sich weitgehend vor Verlusten, die sich bei einem Zwangsverkauf aus Geldmangel bei ungünstigem Aktienkurs leicht einstellen können. Diese Regeln gelten für den Kleinen und den Großen, wobei die Vorteile des Großen wegen der besseren Möglichkeiten, Informationen zu erhalten, nur einen graduellen Unterschied begründen. B.

BÜCHER

Einige von vielen Neuerwerbungen der beiden Werkbüchereien

Elizabeth Goudge: „Die Stadt der Glocken“ — Vom Leben enttäuscht, kehrt Jocelyn aus dem Burenkrieg zurück. Er kommt in die ländliche Bischofsstadt, und bald zeigt sich, daß die Menschen hier geheimnisvolle Kräfte haben, die sein Leben bestimmen.

Frank Arnau: „Juwelen aus Papier“. Die kostbarsten und schönsten Briefmarken der Welt. Mit Abbildungen. — Arnau schildert die Geschichte der Briefmarke und die häufig abenteuerlichen Schicksale berühmter Exemplare. Sehr geschickt informiert er den Leser über Wertbeurteilung und Sammelwürdigkeit bestimmter Marken und Gebiete.

Egon Larsen: „Hochstapler“. Die Elite der Gaunerwelt. Mit Abbildungen. — Hier werden 17 Portraits von Gaunern, Schwindlern und Hochstaplern präsentiert, deren „erfolgreiches“ Wirken das Prestigedenken der Gesellschaft ihrer Zeit auf oft groteske Weise ad absurdum führte.

BELLETRISTIK

Karel Capek: „Hordubal“ — Der Roman erzählt von dem tragischen Untergang eines ruthenischen Bauern, der aus Amerika in sein Heimatdorf zurückkehrt und sich in der ihm fremd gewordenen Umwelt nicht mehr zurechtfindet.

Wilkie Collins: „Die Frau in Weiß“. Roman — Die verwickelte Geschichte um ein viktorianisches Liebespaar, in der eine Doppelgängerin, eine mysteriöse Erbschaftsaffäre, Leichenunterschiebung, Identitätsverwechslung und sogar die Mafia eine Rolle spielen, bietet dem Leser viel Interessantes.

Dieter Lattmann: „Ein Mann mit Familie“ — Gut lesbarer Zeitroman, der als Ausgangsposition das Durchschnittsschicksal eines unzufriedenen, in der Ehe nicht ausgefüllten Mannes hat.

Katya Gilden: „Morgen ist ein neuer Tag“. Roman. — Dieser in den amerikanischen Südstaaten spielende Gesellschaftsroman zeigt das Schicksal zweier Kleinrentner, die mit allen Mitteln gegen das Rationalisierungsschema eines Farmkonzerns kämpfen.

Gerhard Steinhauer: „Ein Esser mehr“. Geschichten aus einem Zwölfkinderhaus. — Der Verfasser erzählt von seinem kinderreichen Elternhaus, von dem etwas weltfremden Musikdirektor Steinauer und seiner gütigen, frommen und strengen Ehefrau.

Angus Wilson: „Später Ruf“ — Nach einem arbeitsreichen Leben als Hotelleiterin sucht eine alte Frau verzweifelt in dem supermodernen Haushalt ihres Sohnes nach einer wirklichen Aufgabe.

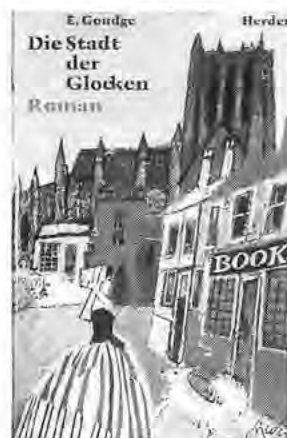
SACHBÜCHER

Geoffrey Bibby: „Zu Abrahams Zeiten“. Mensch und Kultur vor 4000 Jahren. Mit Abbildungen. — Eine Zusammenschau der Ereignisse, wie sie sich dem heutigen Stand der Vorgeschichtsforschung an den Brennpunkten der Weltgeschichte in Europa, Asien und Afrika, in der Zeit von 2000 bis 1000 v. Christus, abgespielt haben müssen.

Evans W. Cottman: „Der Insel-Doktor“. Ein Tatsachenbericht. — Die romantische „Lust am Abenteuer“ und der „Wille, Menschen zu helfen“ bilden für einen amerikanischen Lehrer die entscheidenden Motive, sich auf den Bahamas als Ansiedler niederzulassen und dort unter primitivsten Existenzbedingungen als ärztlicher Helfer tätig zu sein.

„Deutscher Sport“. Das offizielle Bildwerk des Deutschen Sportbundes. Mit vielen farbigen Abbildungen. — Alle Sportarten kommen zur Darstellung. Die Persönlichkeiten des Sports, Aktive und Akteure, Übungsstätten und Stadien, denkwürdige Ereignisse fügen sich zusammen zu einem breiten Panorama.

Cornelius Ryan: „Der letzte Kampf“. Mit Abbildungen und Karten. — Der amerikanische Journalist schildert auf Grund einer Vielzahl von Augenzeugenberichten den Endkampf um Berlin von der russischen Offensive bis zum Selbstmord Hitlers.



Mit dem Farbfilm in den Urlaub



Farbumkehr- oder Farbnegativfilm? Das ist die Frage. Nun, der Diafreund wird sich natürlich sofort für den Umkehrfilm entscheiden, denn vom Farbnegativ ein Dia herzustellen ist mit mancherlei Problemen verbunden. Aber auch derjenige, der in erster Linie farbige Bilder haben will, ist nicht mehr ausschließlich auf den Farbnegativfilm angewiesen, denn von guten Farbdias lassen sich heute ohne weiteres Farbbilder herstellen. Daher soll in diesem Beitrag in erster Linie vom Fotografieren mit dem Farbumkehrfilm die Rede sein. Am besten arbeitet man sich auf das Erzeugnis eines Herstellers ein. Es hat wenig Sinn, mit verschiedenen Marken laufend herumzuexperimentieren. Jedes Fabrikat eines Farbfilmherstellers hat nämlich einen bestimmten Farbcharakter. Und kaufen Sie nur frische Ware! Die Hersteller garantieren nämlich – einwandfreie Lagerung vorausgesetzt – nur innerhalb eines bestimmten Zeitraumes für gute Beschaffenheit. Das „Ablaufdatum“ ist auf der Packung aufgedruckt. Kaufen Sie also keine „verfallenen“ Farbfilme, selbst wenn sie weit unter Preis angeboten werden. Die Gefahr von Farbveränderungen ist sehr groß. Kaufen Sie am besten auch immer mehrere Farbfilme einer Produktion, kenntlich an der sogenannten Emulsionsnummer, die ebenfalls auf der Packung aufgedruckt ist. Sie haben so die beste Garantie eines einheitlichen Farbcharakters innerhalb Ihrer geschlossenen Urlaubsdiaserie.

Lagern Sie Ihre Farbfilme kühl und trocken. (Kamera und Filme auch nicht im Handschuhkasten des Autos transportieren.) Für Aufnahmen in heißen Ländern fordern Sie am besten das Tropenmerkblatt Ihres Farbfilmherstellers an. Vor größeren „Fotosafaris“ testen Sie Kamera, Belichtungsmesser und 1 Farbfilm. Am besten Sie fotografieren die

bunten Plakate einer Litfaßsäule aus etwa 4 bis 5 m Entfernung mit seitlichem Rückenlicht. Die erste Aufnahme wird belichtet wie gemessen, die nächste Aufnahme eine Blende unterbelichtet, die folgende zwei Blenden „unter“ dem gemessenen Wert. Dann belichten Sie „über“ mit einer Blende und dann mit zwei Blenden. Bei automatischen Kameras ändern Sie jeweils die DIN-Einstellung um 3 DIN, was jeweils einer vollen Blende entspricht. Werten Sie diese Testreihe dann gemeinsam mit Ihrem Fotohändler aus. „Stimmt“ die erste Aufnahme nicht, dann die DIN-Einstellung am Belichtungsmesser entsprechend korrigieren.

Legen Sie Ihre Farbfilm immer im Schatten, zumindest im eigenen Körperschatten ein. Nach dem Schließen der Kamera zweimal „blind“ auslösen. Sonst besteht die Gefahr, daß die ersten Aufnahmen durch Lichteinfall verdorben werden. Beim Zurückdrehen des Films die Filmzunge nicht in das Kassettenmaul hineindrehen, da die Gefahr besteht, daß Licht einfällt. Im Hochgebirge und an der See brauchen viele Objektive einen UV-Filter gegen ultraviolette Strahlen, das farblos sein sollte. Nur wenige Viellinsler (etwa sieben Linsen und mehr) können auf dieses UV-Sperrfilter verzichten, da in dem komplizierten Linsensystem praktisch schon eine UV-Sperre enthalten ist. Auf keinen Fall bei Farbfilmen Filter verwenden, die für Schwarzweißfilme vorgesehen sind, beispielsweise einen Gelb- oder Orangefilter. Ihre Farbdias bekämen einen starken Farbstick in der Farbe des Filters. Mit einem Polarisationsfilter läßt sich die Wiedergabe von Wolken gegen den blauen Himmel verbessern, wenn die Sonne im rechten Winkel zur Aufnahmerichtung scheint (Seitenlicht). Die Belichtung muß entsprechend der Anweisung in der Gebrauchsanleitung verlängert werden.

Bei Aufnahmen mit Farbumkehrfilm vor jeder Aufnahme die Belichtung messen, denn Um-

kehrfilme müssen genau belichtet werden. Beim Messen der Belichtung immer darauf achten, daß keine direkten Sonnenstrahlen auf die Waben des Belichtungsmessers treffen. Das Meßergebnis würde durch das direkte Sonnenlicht verfälscht, die Aufnahme stark überbelichtet. Den Belichtungsmesser so „abschatten“, daß nur das vom Motiv reflektierte Licht gemessen wird. Kommt dagegen die Sonne mit aufs Bild, wie z.B. bei Sonnenuntergängen, wird direkt in die Sonne hineingemessen. Bei Aufnahmen mit Farbumkehrfilm immer auf die bildwichtigsten hellen Bildteile messen. Bei Aufnahmen aus Tor-durchfahrten (Bild 2), Fenstern oder unter schattigen Bäumen mit Zweigen im Vorder-

also ohne Raumwirkung erscheinen. Licht von der Seite dagegen verleiht den Dias plastische Wirkung. Gegenlichtfotos sind auch in Farbe von besonders starker Aussagekraft. Darauf achten, daß keine direkte Sonne auf die Frontlinse des Objektivs trifft, sonst gibt es Reflexe und Überstrahlungen. Bei Aufnahmen von Sonnenuntergängen, wo die Sonne selbst im Bild erscheint, erst dann mit den Aufnahmen beginnen, wenn Sie ohne zu blinzeln mit dem ungeschützten Auge in die Sonne sehen können. Dann verträgt es auch Ihr Objektiv. Oder Sie warten, bis eine Wolke die Kraft der Sonne vermindert. Eine andere Möglichkeit bei Brunnen oder Wasserfontänen besteht darin, die Sonne hinter



3



2

grund, immer vorher die Helligkeit des Motivs außerhalb des „Durchblicks“ messen und nicht vom Kamerastandort aus. Bei Aufnahmen von kontrastarmen Motiven (Panoramaaufnahmen im Hochgebirge oder an der See ohne Vordergrund, Aufnahmen ohne Sonne, Aufnahmen bei Nebel usw.) muß beim Umkehrfilm gegenüber dem gemessenen Wert die Blende um eine volle Stufe weiter geöffnet werden, sonst werden die Aufnahmen zu dunkel. Bei automatischen Kameras wird die DIN-Einstellung um 3 DIN korrigiert, also anstatt 18 DIN 15 DIN einstellen. Bei Nachtaufnahmen die Belichtung so nah wie möglich am Motiv messen. Zur Sicherheit am besten 3 Aufnahmen machen. Eine Aufnahme wie gemessen, die nächste eine Blende über, die nächste eine Blende unter dem gemessenen Wert.

Nicht bunten, sondern farbigen Motiven den Vorzug geben. Viele bunte Farbtupfer machen ein Bild unruhig, verwirren den Betrachter. Wirkungsvoll dagegen sind große, farbige Flächen. Auch beim Farbfoto gilt es, nicht nur richtig zu belichten, sondern vor allem wirkungsvoll zu beleuchten. Rückenlicht läßt Aufnahmen im allgemeinen flach,

das sprühende Wasser zu stellen und so die Kraft etwas zu mindern (Bild 1). Auch bei Farbaufnahmen immer an die Bildgestaltung denken. Bei Landschaftsaufnahmen das Typische der Landschaft betonen. Oft hilft hier ein charakteristischer Vordergrund (Bild 3).

Nach dem Urlaub die Farbfilm bald zum Entwickeln bringen, denn das latente Bild auf dem noch nicht entwickelten Film ist sehr empfindlich. Kommen die Dias von der Umkehranstalt zurück, nicht sofort einglasen, sondern die Filme noch etwas nachtrocknen lassen. Die Gläser vor dem Einglasen gründlich säubern. Dann an einem trockenen Tag (geringe Luftfeuchtigkeit) einglasen und dabei die Dias zwischen Masken legen, damit eine unmittelbare Berührung mit dem Glas vermieden wird (Newton'sche Ringe). Geht Ihnen einmal ein Film auf dem Weg zur Umkehranstalt verloren, dann nicht die Flinte ins Korn werfen. Die Bundespost unterhält in Frankfurt eine zentrale Such- und Sammelstelle für abhanden gekommene Filme. Schreiben Sie aber nicht an diese Stelle, sondern fordern Sie von Ihrem Postamt einen Fragebogen an, das dann den weiteren Schriftwechsel führt.

Dr. G. Wolff

Auch die Gesundheit geht durch den Magen

Wir können nicht mehr im paradiesischen Urzustand leben und uns von den Früchten der Bäume ernähren. Wenn wir es — freilich außerhalb des Paradieses — müßten, dann würde uns das rasch von Kräften bringen. Zur Ausbildung mancher Soldaten gehören solche Fertigkeiten. Neben Löwenzahn, Brennessel, Rotdorntrieben stehen da Eidechsen und Igel als wertvolle Eiweißspender auf der Speisekarte. Man würde im Sommer vier und im Winter mindestens acht Stunden täglich zur Nahrungssuche brauchen und erbärmlich dürr und hungrig sein. Das wollen wir nicht und können wir nicht, und deshalb sei jeder radikalen Naturapostelei gleich eine Absage erteilt.

Uns allen fehlt es an der Zeit, einer möglichst naturgerechten Nahrung nachzujagen, etwa stallgedüngten Kartoffeln, ungespritztem Obst, kuhwarmer Milch und Eiern von freilaufenden Hühnern. Wir haben auch nicht das Geld, solche Dinge im Spezialangebot einzelner Händler zu erwerben. Es gilt vielmehr, aus dem, was Markt und Laden anbieten, das Rechte zu finden und so ungeschunden wie möglich auf den Tisch zu bringen. „Iß das Natürliche so natürlich wie möglich“. Dieser Satz stammt von Professor Werner Kollath aus dem Buch „Die Ordnung unserer Nahrung“. Zweierlei will dabei bedacht sein. Einmal sollen die Vitamine und Spurenstoffe in der Nahrung so wenig wie möglich geschädigt werden. Zum anderen sollte bei jeder Mahlzeit fleißig gekaut werden. Vita-

Unsachliche Behandlung der Nahrung zerstört viele Vitamine rasch. Besonders nachteilig sind zu langes Lagern, Erhitzen, langes Warmhalten und chemische Einflüsse bestimmter Gefäße. In den USA lernt jeder den Satz „Iß alle Tage Grünzeug“. Das sollten auch wir uns merken. Dabei hat der Salatkopf aus dem Garten und die Petersilie aus dem Blumenkasten, die eine halbe Stunde nach dem Schnitt auf dem Tisch erscheinen, den höheren Vitamingehalt gegenüber den gleichen Produkten vom Markt mit mehrtägigen Lagerungsfristen. Es ist natürlich nicht jedermanns Sache, die Kohlarten, Rüben, Spinat und Porree roh zu verzehren. Man kann aber die Kochzeit so kurz wie möglich bemessen. Und man kann — liebe Hausfrau — die zartesten Teile dieser Gemüse im Mixer zu Brei machen und unmittelbar vor dem Anrichten unter das vom Ofen genommene Gericht mischen. Das schmeckt anders und besser als gewöhnlich.

Kinder bis ins Erwachsenenalter sollten täglich eine rohe Möhre essen, das deckt den Bedarf an Vitamin A und erspart vorzeitige Kosten für das dritte Gebiß. Frischer, geriebener Meerrettich tut der Leber gut. Das Getreidekorn ist eine vollkommene Nahrung. Bei dem heute üblichen Ausmahlen landen wertvolle Teile davon im Viehfutter. Weißbrot, Kekse und Kuchen sind vitamin- und wirkstoffarme Verfeinerungsprodukte, die allenfalls auf den Sonntagstisch gehören. Wertvolle naturnahe Körnerkost sind große Hafeflocken und Weizenflocken. Solche Flocken mit Milch, Honig und Nüssen sowie Obst, je nach der Jahreszeit vermischt, sind für jeden und immer ein vollwertiges Gericht. Schulkinder sollten ihren Tag damit beginnen; das hält vor, ohne zu belasten. Der Milch ist mancherlei widerfahren, ehe sie in unsere Küchen gelangt. Vitamin- und Fettgehalt sind grob vermindert. Abkochen würde weitere Entwertung bedeuten. Trinken wir sie also roh und kühl, nicht aber eiskalt.

Joghurt, Sauermilch, Quark und Käse sind wertvolle naturnahe Kost. Vor allem der Quark ist der Grundstoff für tausend bekömmliche Gerichte. An der Butter verärgert der Preis, zahlreiche Pflanzenfette sind aus ärztlicher Sicht gleichwertig und für alternde Menschen sogar vorzuziehen. Nahrungsfette sollten so wenig und so selten wie möglich erhitzt werden. Sie verändern sich rasch und entwerten bis zur Unverdaulichkeit. Pommes frites können durch überaltes Fett in den Siedetöpfen so unbekömmlich werden wie Heftzwecken. Fisch ist ein hervorragendes Nahrungsmittel, solange er frisch ist. Fisch schmeckt nur an seinem Todestag, sagen die Küstenbewohner. Wenn Fisch nach Fisch riecht, ist er meist alt. Konserven sind und bleiben ein Notbehelf. Aus Büchsen kann

man auf lange Sicht nicht leben, auch wenn es noch so bequem ist.

Jeder Mensch sollte auch einmal am Tag tüchtig kauen. Das ist der erste und wichtigste Akt einer guten Verdauung. Gut kauen heißt gut zerkleinern und kräftig einspeicheln. Der Magen dankt die Mühe und nimmt auch Dinge an, die uns angeblich nicht bekommen. Die größten Verdauungssünden begehen wir im Mund. Das weitere läuft dann ab, wie bei einer verknöpften Jacke; wenn der erste Knopf nicht richtig sitzt, ist alles weitere Mühen vergeblich. Die Sorge um eine naturnahe, gesundheitsgerechte Kost gehört zur hohen Kunst des Haushalts und der Lebensverlängerung. Hier vermag der Geldbeutel wenig, Können und Umsicht aber vermögen viel. Nicht nur die Liebe, sondern auch die Gesundheit geht durch den Magen. Verändere die natürliche Kost so wenig wie möglich! Wer schlecht verdaut, hat schlecht gekaut!
Dr. med. A. Müller

Pannen auf der Autobahn

Wer auf den Autobahnen mit dem Fahrzeug liegenbleibt, braucht nicht am Horizont nach Kirchtumspitzen und Giebeln zu suchen, um von dort Hilfe zu holen. Der Weg zum nächsten Telefon ist nie weiter als höchstens 1 km. Wie der Automobilclub von Deutschland (AvD) und der Deutsche Motorsport-Verband (DMV) feststellen, sind sich viele Krafffahrer noch nicht über die Bedeutung und die Benutzung der im Abstand von 2 km an den Autobahnen installierten Notrufsäulen im klaren. Die jeweils rechts außen am Fahrbahnrand stehenden orangefarbenen Notrufsäulen kann jeder Verkehrsteilnehmer im Bedarfsfall kostenlos benutzen. Er kann über sie jegliche Hilfe anfordern, sei es bei Pannen, Unfällen, plötzlichen Hindernissen auf der Fahrbahn, Verbrechen u.a.m.

Die erbetene Hilfe wird von der Autobahnmeisterei empfangen und sofort in die Wege geleitet. Dem Hilfesuchenden wird nach einem anschließenden zweiten Säulenruf die Art der Hilfe und die eventuelle Wartezeit angekündigt. Handelt es sich um sogenannte Bagatell-Schäden und Pannen, wird in der Regel ein gerade in der Nähe befindlicher Hilfsdienstwagen eines Automobilclubs von dem Hilferuf verständigt. Den Weg zum nächsten Telefon zeigen die Dreieckspfeile auf dem oberen weißen Feld der Leitpfosten am Fahrbahnrand. Wo man auch steht, der Pfeil zeigt jeweils in Richtung des kürzesten Weges zum nächsten Telefon, entweder in Fahrtrichtung geradeaus oder, wenn dies näher ist, zurück.



mine sind Wirkstoffe, die der Mensch für bestimmte Lebensvorgänge unbedingt braucht, die er aber nicht selber bilden kann, und deshalb mit der Nahrung aufnehmen muß. Ein Mangel an solchen Stoffen bringt typische Krankheiten wie Blindheit, Nervenerkrankungen, Skorbut, Rachitis und Störungen in der Blutgerinnung.

Der strenge Vater

Der Vater war auf dem Wege zur Schule. Nicht wie vor zwanzig Jahren, als er noch selber zur Schule ging. Nein, heute ging er als Vater. Er wollte mit dem Lehrer über Annemarie sprechen. Er wollte ihm sagen, er solle streng zu ihr sein, er solle keine ihrer Unaufmerksamkeiten ungerügt lassen, das Kind sei verträumt und verspielt, unordentlich, flüchtig... Ob es im Unterricht auch so nachlässig sei wie zu Hause? Denn: wie Annemarie zu Hause ihre Schularbeiten machte, das grenzte wirklich schon an Unverschämtheit! Es tat dem Vater weh, daß er mit solchen Gedanken jetzt zu dem Lehrer ging. Annemarie war gerade sieben Jahre alt, ein kleines, wehrloses Geschöpf eigentlich, und er, der Vater, wollte nun gewissermaßen einen großen Hund auf sie hetzen, daß er sie anbelln sollte. Das war im Grund ein Schurkenstreich. Dennoch, er mußte es tun; das Leben war hart, und darum war gerade er als Vater seinem Kinde Härte und Strenge schuldig, damit es schon früh von seinen Träumereien abließ und der Wirklichkeit nüchtern und ohne Fluchtversuch begegnete. Als der Vater die Schule erreichte, war die Pause, in der er mit dem Lehrer hatte sprechen wollen, bereits zu Ende. Er sah nach der Uhr. Zweifellos hatte er sich verspätet. Wie Annemarie, dachte er. Wie das Kind! Das ist auch nie pünktlich. Da das Schulhaus nur zwei Klassenräume hatte, war es für ihn leicht, die richtige Klasse zu finden. Er horchte an der Tür, hörte das langsame Buchstabieren einer Kinderstimme und wußte: Hier werden die Kleinsten unterrichtet.

Er wollte gerade anklopfen, da fühlte er, daß sein Herz bange schlug. Es war wie vor zwanzig Jahren: wenn er zu spät gekommen war und der Unterricht schon angefangen hatte, da hatte er auch mit Herzklopfen im Korridor gestanden. Er atmete tief ein und klopfte. Glücklicherweise war der Lehrer ein netter Mann, der ihn nicht wegen seines Zuspätkommens schalt, sondern sich herzlich über seinen Besuch freute. Er forderte ihn auf, in der Klasse zu bleiben und dem Unterricht beizuwohnen; er würde dabei von Annemarie einen ganz unvermittelten Eindruck gewinnen. Dem Vater war nicht wohl, als er so vor der Klasse stand. Auf einer der Bänke, mitten unter den Kindern, hätte er sich sicherer gefühlt. Annemarie saß gleich vorn in der ersten Bank der mittleren Reihe, allein! Das bewies, daß der Lehrer sie als unaufmerksame Schülerin kannte. Der Vater erinnerte sich, daß auch er oft aus der letzten Bank nach vorn geholt worden war. Als der Vater das Klassenzimmer betrat, war Annemarie aufgesprungen: „Vati! Mein Vati! Das ist mein Vati! Willst du mich besuchen, Vati?“ Jetzt saß sie mit glücklich lächelndem Gesicht über ihrem Buch, sah nur dann und wann zu ihm auf, lachte, rutschte zappelig hin und her, und erst auf ein Zeichen von ihm tauchte sie ihren Blick scheinbar wieder in das Buch. Bald aber sah der Vater, daß ihre Gedanken nun auch schon nicht mehr bei ihm waren. Sie blickte träumend aus dem Fenster, hatte den Mund versonnen geöffnet, ihre Hand spielte mit einem Bleistift — der Vater war entzückt. Es ist eine Unverschämtheit von dem Kind, dachte er, aber es ist ein

reizendes Kind! Indessen ließ der Lehrer eine Geschichte laut vorlesen. Jedes Kind las einen Satz. Der Vater hatte des Lehrers Buch bekommen und verfolgte die Geschichte Satz auf Satz mit. Angefangen zu lesen hatte das Kind in der ersten Bank der Fensterreihe, der Lehrer ging, sozusagen mit der Geschichte mit, die Reihe hinunter, gleich würde die Geschichte in die mittlere Reihe kommen, und dann mußte Annemarie lesen. Aber wo war jetzt Annemarie? Der Vater sah, wie sie lebhaft in ihrem Buch blätterte, ängstlich hin und her rutschte, sich das Haar hastig aus der Stirn strich, die Lippen bewegte... Da haben wir's! dachte er. Oh, diese Träumerin, diese Nachtmütze, dieser Schlaf-sack! Auch in der Schule also paßt sie nicht auf! Wird sie es denn nie, niemals lernen, ihre Gedanken beisammen zu haben und aufmerksam zu sein? Na, warte! Aber gerade da hob Annemarie verzweifelt ihren Blick zu ihm auf. Und diesen Blick kannte er: So hatte vor zwanzig Jahren oft genug sein Nebenmann ihn angesehen — und er seinen Nebenmann! Dieser Blick war ein SOS-Ruf! Jetzt winkte Annemarie ihm auch noch zu, und, ohne sich zu bedenken, war der Vater auf Zehen bei ihr. „Vati“, flüsterte sie, „welche Geschichte lesen wir eigentlich?“ Nicht einmal welche Geschichte gelesen wurde, wußte sie, — oh! Rasch schlug er ihr die richtige Seite auf, zeigte auf den Satz, der gerade an der Reihe war, sie flüsterte: „Dankeschön, Vati!“ und hochrot und schwitzend schlich der Vater zurück an seinen Platz. Der Lehrer hatte nichts gemerkt. Gleich darauf war die Reihe an Annemarie. Sie las ihren Satz, zwar etwas stockend, aber doch ohne Fehler. Der Lehrer zeigte dem Vater eine zufriedene Miene, der Vater lächelte verlegen, und hinter des Lehrers Rücken zwinkerte Annemarie ihm verschmitzt zu und grinste. Eine unglaublich unverschämte Person! dachte der Vater. Nach einer Stunde sagte der Lehrer zu ihm: „Nun, sicherlich haben Sie auch einen durchaus günstigen Eindruck von Ihrer Tochter bekommen?“ Der Vater nickte betreten. „Aber ich möchte Sie bitten“, sagte er, seien Sie streng mit ihr. Sie ist ein reizendes kleines Geschöpf, und man ist leicht geneigt, ihre Fehler durchgehen zu lassen. Das dürfen Sie nicht! Sie müssen hart zu ihr sein! Das Kind braucht Härte!“ Dann verließ er die Schule mit einem ähnlichen Gefühl wie vor zwanzig Jahren, wenn er wußte, daß er eine Klassenarbeit „vorbei“ geschrieben hatte. H.W.

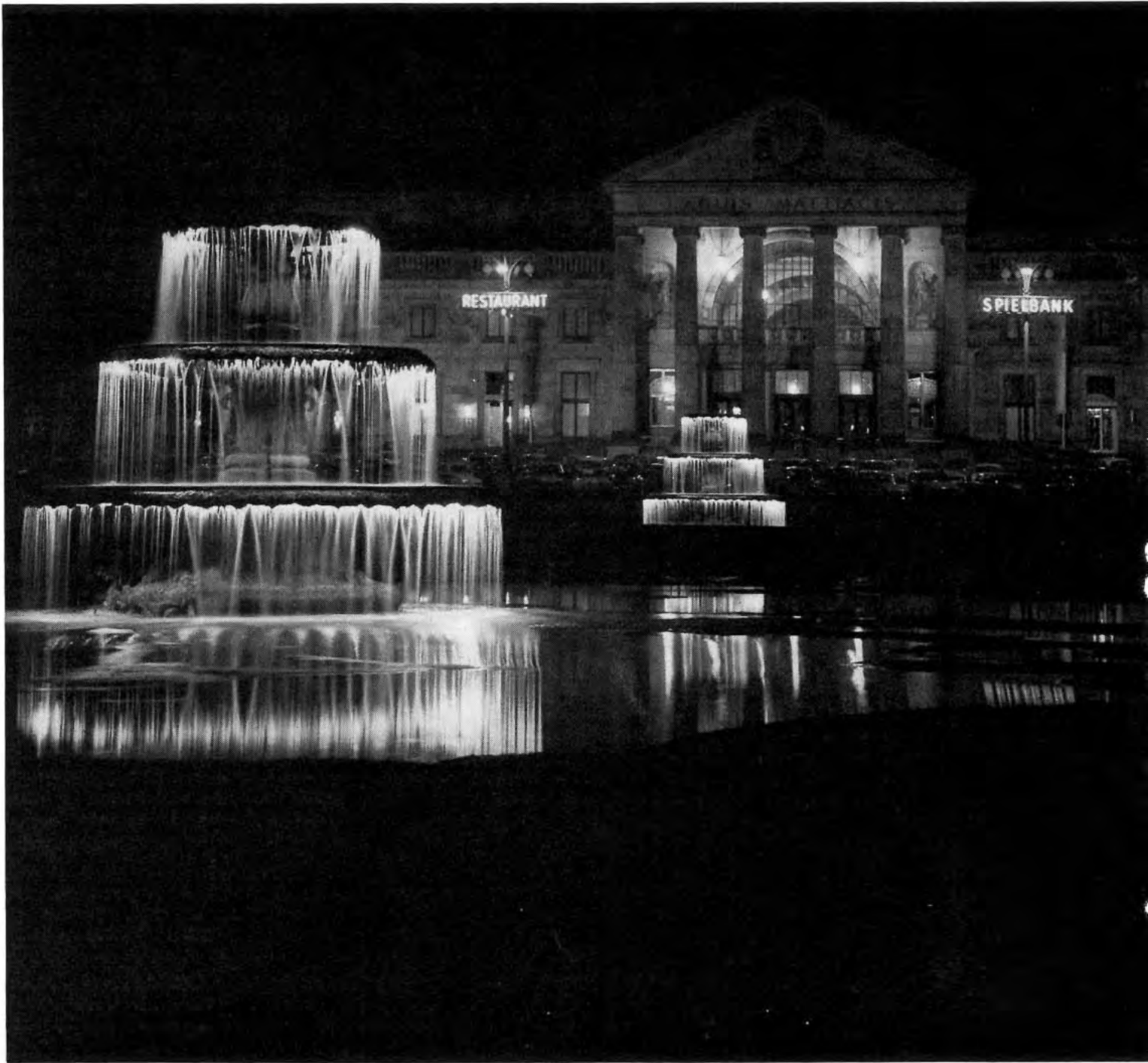
Erst die Arbeit

Drei Gangster überfielen eine Tankstelle in der Nähe von New York und fesselten den Tankwart. Dann machten sie sich daran, das Geld aus der Kasse zu holen. Zu ihrem Leidwesen fanden sie darin nur „lumpige“ 30 Dollar. Daraufhin bedienten sie zwei Stunden lang die vorfahrenden Kunden mit Benzin und Öl, um sich schließlich mit der auf 560 Dollar aufgestockten Beute zu empfehlen.



Petra Schürmann lächelt für München

Bevor Petra Schürmann als Ansagerin zum Fernsehen kam, war sie Philosophiestudentin und „Miß Welt“. Doch die vor 10 Jahren in London erfolgte Wahl zur „schönsten Frau der Welt“ — sie zählte damals 23 Jahre — war für sie kein Freibillet für eine nur von der Schönheit lebende Karriere. So war es denn auch ihr Ziel, Lehrerin zu werden. Doch so schnell konnte sie sich dem Show-Geschäft nicht entziehen. Viele Aufträge, insbesondere für Werbefilme oder Modebeilagen, hielten sie fest. Hatte sie sich zuvor ihr Taschengeld vor allem als Dolmetscherin verdient, so wurde sie nun von der Vielzahl der Termine überrollt. Doch eines Tages streikten die Nerven. Später nahm sie das Studium an der Universität München wieder auf. Doch aus der Doktorarbeit, mit der sie über ein philosophisches Thema beginnen sollte, wurde nichts, denn wieder erwarteten sie viele zeitraubende Verpflichtungen. Obgleich die Arbeit eher noch zugenommen hat, weiß Petra heute mit ihren Kräften besser hauszuhalten. Sie ist seit 1963 nicht nur Ansagerin des Bayerischen Fernsehens, sondern wirkt auch in zahlreichen Werbefilmen mit. Der Durchbruch zum Film ist ihr jedoch bisher nicht gelungen. Trotz des überfüllten Terminkalenders, findet sie stets die Zeit für ein gutes Buch, und sei es unterwegs auf ihren vielen Reisen. Ihr Studium aber will sie noch unbedingt abschließen, und auch ein neuer Beruf steckt ihr im Kopf: sie möchte gern Redakteurin beim Fernsehen werden.



Am Abend, wenn die Lichter glühn . . .