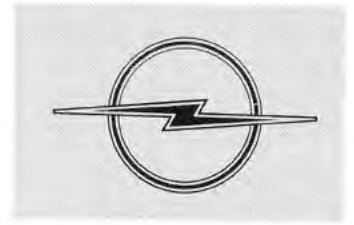


OPEL POST



8/9 · 67

WERKZEITSCHRIFT FÜR DIE MITARBEITER DER ADAM OPEL AKTIENGESELLSCHAFT

August / September 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:

P. Kura, E. Himmel, H. Ritter, Deutsches Industrieinstitut, KND, Bundesverkehrswacht, R. Kadler, E. Pennewiß

Aufnahmen:

R. Fuchs, K. Reichert, W. Gessmann, F. Gärtner, K. Krieger, Werkfoto Bochum, Werkfoto Kaiserslautern, W. K. Müller, Messe GmbH., Ffm, L. Fischer, Vorspannungswerbung, O. Poss

Grafische Mitarbeit:

O. Trabold, H.J. Bundfuß, Bundesverkehrswacht, K. Cerny

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

Diese Montage eines Kadett im Opel-Werk I in Bochum nähert sich ihrem Ende. Die im Untergeschoß montierten Räder werden angesetzt und die Radmuttern mit elektrischen Schraubern festgezogen. Dann senkt sich der Wagen auf ein Flurförderband, und nach wenigen Stationen ist das Ziel des „32-Kilometer-Laufes“ über die Förder- und Montagebänder — der Rollenprüfstand und die Endkontrolle des fertigen Wagens — erreicht.



Gute Ideen entwickeln sich nur in einem guten Klima!

Das Ding paßt nicht in die Landschaft, wird sich mancher sagen, der dieses Bild betrachtet. Aber die Satelliten-Empfangsstation auf einer Wiese am Ammersee ist ein Symbol unserer sich im raschen Tempo wandelnden Welt. Drahtlose Telefongespräche um den Erdball und weltweite Fernsehsendungen sind durch den Einsatz von Nachrichtensatelliten möglich geworden. Raumfahrt, Atomkraftwerke, Elektronengehirne und die Petrochemie haben einen neuen Zeitabschnitt in der technischen Entwicklung eingeleitet.

Kaum einer hätte vor 20 Jahren für möglich gehalten, wie schnell die Ideen, die in den Köpfen der Naturwissenschaftler und Ingenieure geboren werden, sich in die Wirklichkeit umsetzen. Es ging schneller, als wir dachten. Die Folgen dieser großen Veränderung spüren wir bis in unseren Alltag: Neue Werkstoffe, neue Erzeugnisse erschienen auf dem Markt. Fast 40 % der Produkte, die von der Großchemie hergestellt werden, wurden in den letzten zehn Jahren entwickelt. Dabei hat nach Meinung von Fachleuten das Zeitalter der Kunststoffe erst begonnen. Mit der modernen Steuerungstechnik leitete die Automation in den Fabriken eine Entwicklung ein, die die körperliche Arbeit zurückdrängt — sie von Maschinen machen läßt. Gleichzeitig wuchs die Zahl der Angestellten, während immer weniger Handarbeiter gebraucht werden. In allen Unternehmensbereichen ist man immer mehr auf Menschen angewiesen, die darüber nachdenken, wie sich ein Unternehmen bei dem gegenwärtigen Tempo der Entwicklung behaupten kann. Ein Unter-

nehmen lebt heute nicht nur von der laufenden Produktion, sondern in verstärktem Maße von den Ideen, die seine Wissenschaftler, Ingenieure und Kaufleute für die nächsten Jahre bereithalten. Diese Ideen sind sein eigentliches Wachstumskapital. Sie sind die Grundlage für die Umsätze von morgen. Sie entscheiden darüber, ob die Mitarbeiter ihre Arbeitsplätze behalten und tüchtige Leute Aufstiegschancen haben. „Wir sind entweder ein dynamisches Unternehmen oder wir werden morgen nicht mehr sein.“ Das könnte man heute in großen Letztbetrachtungen über die Tore unserer Fabriken schreiben. Eines sollten wir dabei aber nicht vergessen: Auch wenn die Automation im Produktionsprozeß immer weiter um sich greift, die Arbeitswelt versachlicht und eine kühlere Atmosphäre schafft — Leistung kann sich nur in einem Klima entwickeln, in dem menschlichen Beziehungen in Ordnung sind. Ohne diese Voraussetzungen versiegen Ideen wie Wasser im Wüstensand, kann sich keine Initiative entwickeln, geht die Beteiligung am Vorschlagswesen zurück, macht sich kaum einer Gedanken, wie sich die Kosten senken und Verlustquellen stopfen lassen. Wir können mehr tun als bisher, wenn wir uns klarmachen, daß das Gesetz des Wettbewerbs nicht nur für den Markt gilt, sondern auch für den Platz, an dem wir täglich arbeiten. Nur wenn alle mitarbeiten und nachdenken, werden wir den anderen um die Meilenlänge voraus sein, die man in unserer Welt „Fortschritt“ nennt. Denn Fortschritt ist die Summe unserer gemeinsamen Leistungen. Das Ergebnis guter Zusammenarbeit. P.

OPEL AUF DER IAA IN FRANKFURT

Über 1000 Aussteller vom 14. bis 24. September 1967 auf dem großen Markt der Automobilindustrie

Die 43. Internationale Automobilausstellung (IAA) findet in den nächsten Tagen (14. bis 24. September) in Frankfurt statt. Sie wird die erste sein, an der mehr als 1000 Aussteller beteiligt sind. Ihre Zahl erhöht sich gegenüber der letzten IAA vor zwei Jahren um etwa 150 auf 1080. Auch unser Werk wird sein gesamtes Produktionsprogramm in Halle 5 (auf unserem Aero-Lux Luftbild, freigegeben vom Reg. Präs. Wiesbaden unter der Nummer CN-21144, vorne zu sehen) zeigen, selbstverständlich auch General Motors Modelle aus den USA. Firmen, die nur indirekt etwas mit der Automobilindustrie zu tun haben, werden diesmal nicht vertreten sein. Die Ausstellungsfläche ist gegenüber früher um 30 000 Quadratmeter erweitert worden. Das Freigeände wird etwa 80 000 Quadratmeter umfassen. Die neue Halle 5, das größte Ausstellungsgebäude in Deutschland,

ermöglicht es, alle in- und ausländischen Personenwagen unter einem Dach unterzubringen. 17 Länder werden ausstellen, 2 mehr als 1965, darunter auch die Sowjetunion und Japan. Für die Besucher stehen über 400 Vorführwagen bereit. Zum ersten Male ist man in der Lage, allen Wünschen der Automobilfirmen Rechnung zu tragen.

Auch die Verkehrsverhältnisse in und um Frankfurt werden bis zur IAA wesentlich verbessert sein, nicht zuletzt durch die Fertigstellung der Brücke über den Opel-Kreisell in der Nähe des Messegeländes, der als einer der kritischsten Verkehrsknotenpunkte bisher Autofahrern und Behörden viel Ärger bereitet hatte. Die neue Brücke verlängert die am Kreisell endende Autobahn von Wiesbaden um einen Kilometer. Auch genügend Parkräume werden diesmal zur Verfügung

stehen. Den Mitarbeitern unserer Verkaufsteilung und der Opel-Händler stehen harte Tage bevor. Etwa eine dreiviertel Million Interessenten werden wieder erwartet. Wen bei früheren Jahren die Enge und Wärme in den verschiedenen Pkw-Hallen abgehalten haben sollte, die IAA zu besuchen, kann diesmal unbesorgt kommen und – aufatmen, denn die neue Personenwagenhalle, die übrigens zweieinhalb Mal so groß wie der Markusplatz in Venedig ist, verfügt über eine der modernsten Belüftungsanlagen, die es heute gibt. Am Eröffnungstag der IAA, dem 14. September, ist die Ausstellung erst ab 14.00 Uhr geöffnet, an den übrigen Tagen von 9.00 bis 19.00 Uhr. Die Tageskarte kostet 5 DM, die Dauerkarte 20 DM, Kinder bis 14 Jahren zahlen 2 DM. Am letzten Wochenende der Ausstellung (23./24. September) beträgt der Eintritt 2 DM.



Am Anfang stand eine Idee ...

Wie Mitarbeiter W. Cramer mit einem Vorschlag die Höchstprämie erzielte



Mitarbeiter W. Cramer hatte eine Idee (Einzelheiten im Bericht). Eine Zeitlang trug er sie mit sich herum. Und dann war es soweit: Die Idee wurde als Verbesserungsvorschlag

zu Papier gebracht. Keine langen Worte, kurz und bündig. Den Vorschlag illustrierte er mit einer Skizze, die er dem Verbesserungsvorschlag beilegte.

Jmmer wieder berichtet die OPEL POST von Werksangehörigen, deren Verbesserungsvorschläge mit der Höchstprämie von 10000 DM ausgezeichnet werden. Dieser Erfolg ist ihnen natürlich nicht in den Schoß gefallen. Er ist das Ergebnis intensiver Beschäftigung mit ihrer täglichen Arbeitswelt. Freilich erringt man nicht mit jedem angenommenen Verbesserungsvorschlag die Höchstprämie. Auch erweisen sich manche Vorschläge bei näherer Prüfung als nicht durchführbar. Doch das ist kein Grund, die Flinte ins Korn zu werfen und sich nicht weiterhin mit Verbesserungsmöglichkeiten zu beschäftigen. Eine Gewinnchance bietet jeder eingereichte Vorschlag. Es müssen ja nicht immer gleich 10000 DM sein, die dabei herauspringen. Auch eine niedrigere

Prämie ist ein Erfolg. Doch oft hat man Ideen, die so durchschlagend sind, daß sie die Höchstprämie einbringen.

Da ist Mitarbeiter W. Cramer, der sich darüber Gedanken machte, ob man nicht die Verbindungsstangen für Scheibenwischer, die aus Rohrmaterial hergestellt und an beiden Enden abgeflacht werden müssen, einfacher und billiger herstellen könnte. Er erkannte, daß die bei der Betätigung der Scheibenwischerarme auftretenden Kräfte durch ein leichtes Flachmaterial nicht aufgenommen werden können und entwickelte den Gedanken, leichtes Flachmaterial durch eine eingeprägte Profilierung so zu verstärken, daß eine knickungsfreie Übertragung der Kräfte möglich sein müßte.

Dieser Vorschlag konnte verwertet werden. Er brachte W. Cramer außer der Prämie von 10000 DM sicher auch ein verstärktes berufliches Selbstgefühl. Denn das Bewußtsein, sich bewährt zu haben, macht einen Menschen innerlich größer. Das ist die immaterielle Seite des Gewinns. Man sollte sie nicht unterschätzen, denn wir brauchen die Selbstbestätigung, um lebenssicherer, lebenskräftiger zu werden. Es ist so wohltuend, wenn man erfährt, daß man doch wer ist.

Überhaupt scheint sich der Gedanke, daß jeder Verbesserungsvorschlag, also jede neue Idee, eine Gewinnchance ist, mehr und mehr unter den Werksangehörigen durchzusetzen. Es kommt in vielen Fällen Geld ins Haus, das deshalb so sehr geschätzt wird, weil man mit ihm nicht gerechnet hatte. Jedenfalls nimmt die Zahl der eingesandten Verbesserungsvorschläge zu.

Wie wir bereits in der vorhergehenden OPEL POST-Ausgabe berichteten, lag die Zahl der Einsendungen in der Mitte dieses Jahres bereits höher als die Gesamteingänge von 1966. Das ist ein Erfolg, der zu weiteren Hoffnungen berechtigt. Es geht im Grunde darum, zu erkennen, daß die Devise unseres Vorschlagwesens „Ideen machen sich bezahlt!“ kein unverbindlicher Werbeslogan ist, sondern ein ganz solider Hinweis auf eine Gewinnchance.



Am nächsten Tag, er hatte noch einmal darüber geschlafen und alles bis ins Detail durchdacht, wirft W. Cramer seinen Vorschlag in den Verbesserungsvorschlagkasten seiner Abteilung. Die in allen Werksbereichen aufgehängten Vorschlagkästen werden jeden Tag einmal geleert.

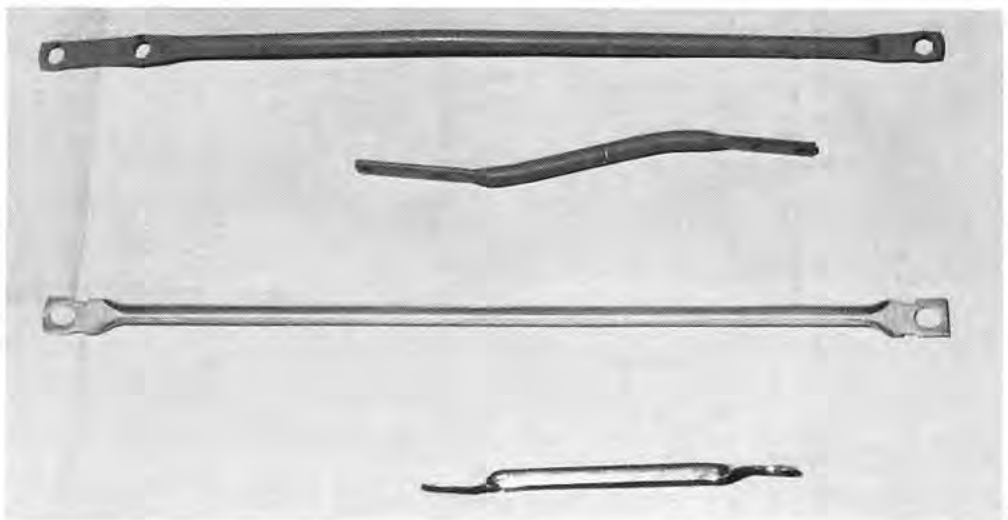
Bilder 4 und 5 (mitte)

Der Prüfer, im Falle des Vorschlags von W. Cramer Mitarbeiter O. Lang (rechts), sucht den Einsender auf und bespricht den Vorschlag mit ihm, damit er über alle Einzelheiten Bescheid weiß und sie den Sachbearbeitern, in diesem Fall den Konstrukteuren gegenüber vertreten kann. Der Prüfer unterhält sich auch noch mit dem Meister und dem Abteilungsleiter über Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit des Vorschlages. In der Konstruktion wird anschließend der Vorschlag geprüft, Versuche werden angestellt. Bei Cramers Vorschlag entscheidet man sich für ein Flachmaterial, das als großes U-Profil geprägt, die notwendige Knickfestigkeit bietet. — Auf dem Bild daneben oben die alte und darunter die neue Ausführung nach W. Cramers Idee.



Im Büro für Verbesserungsvorschläge (D-10) werden alle eingehenden Vorschläge registriert. Sie erhalten eine Nummer, und ein Arbeitsbogen wird angelegt, der dem für den jeweiligen Vorschlag zuständigen Prüfer zu-

geleitet wird. Auf unserem Bild vorn von links nach rechts die Mitarbeiter A. Treber und M. Gorenflo, dahinter die Mitarbeiterinnen H. Winterhalter, E. Treber, L. Körber, W. Mohr und M. Lamby.



Inzwischen war längere Zeit ins Land gegangen. Doch dann war es soweit: In einer Sitzung des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge kam der Vorschlag, nachdem die PEK neue Zeichnungen vorgelegt hatte, zur Annahme, und die endgültige Freigabe der neuen Teile konnte erfolgen. Auf unserem Bild von links nach rechts die Ausschußmit-

glieder C. Petersen, H. Kuhlmann, G. Weber, E. Schöppler, O. Lang, A. Knapp, M. Gorenflo, H. Meuselbach, E. Himmel, A. Treber, W. Funk (stark angeschnitten) und G. Berner.

Der Einsender hatte selbstverständlich einen positiven Zwischenbescheid erhalten. Nach Fertigstellung der erforderlichen neuen Werk-

zeuge und dem Einsatz im Betrieb erfolgte die endgültige Auswertung und die Auszahlung der Prämie, in diesem Falle die Höchstprämie von 10 000 DM. Bei der Auszahlung erkennt man von links nach rechts den Ausschußvorsitzenden E. Himmel und Betriebsleiter H. Keller sowie W. Cramer, der sich natürlich über diesen hohen Betrag freut.

WERK KAISERSLAUTERN

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK IN DER PFALZ

Neuer Leiter des Werkes Kaiserslautern



Wie bereits kurz in der letzten Ausgabe der Werkzeitschrift erwähnt, ist der seitherige Leiter des Werkes Kaiserslautern, H. Gensert, nach Rüsselsheim versetzt worden, wo er ab 1. September neue verantwortungsvolle Aufgaben übernommen hat. Zu seinem Nachfolger als Leiter des Werkes Kaiserslautern ist H. Eberz ernannt worden, der an den Gesamt-Werkleiter in Rüsselsheim berichtet.

Von Siegfrieds Waldschmiede bis zur modernen Härterei in unserem Werk

Im Altertum stand die „Wunderschmiede“ in hohem Ansehen. Unter Murmeln von magischen Zaubersprüchen schmiedete sie „Wunderschwerter“, die an Härte ihresgleichen suchten. Der Nibelungenheld Siegfried ist bei einem solchen Schmied in die Lehre gegan-

gen. Es wird erzählt, er habe sein Schwert zunächst geschmiedet, dann zerrieben und schließlich neu geschmiedet. Dieses Schwert soll so hart gewesen sein, daß es Steine zer teilen konnte. Im Grunde hat er – wie wir gleich sehen werden – nichts anderes ge-

tan als das, was heute in einer Härterei geschieht. An der Stelle, an der jetzt unser Werk steht, lagen im Altertum mehrere Siedlungen. Wer weiß, vielleicht hat an dem Platz unserer Härterei vor 2000 Jahren schon solch ein „Wunderschmied“ seine Stähle gehärtet.

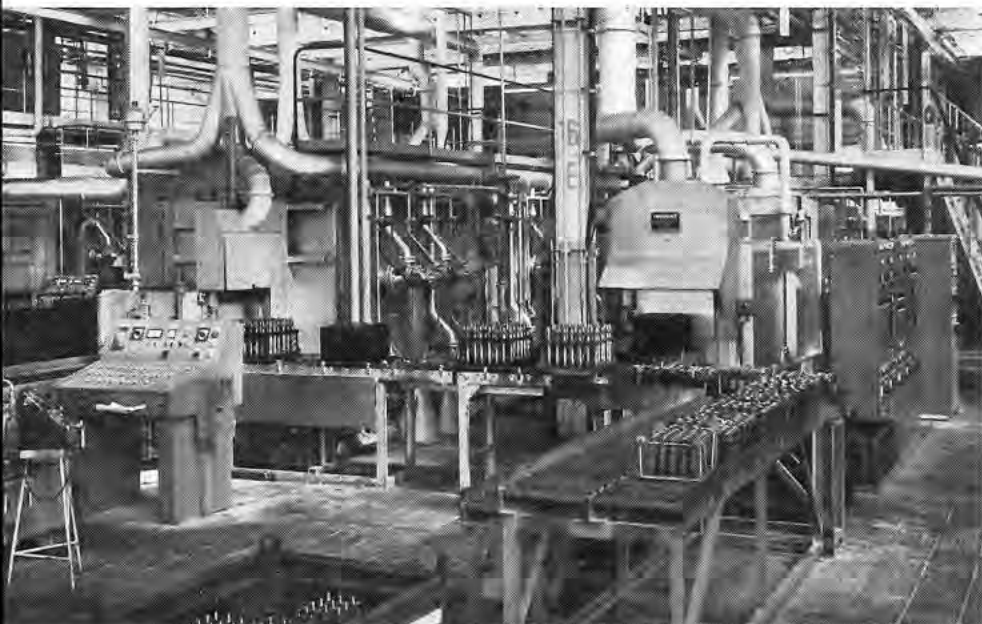
Komplizierte Meßinstrumente

Noch bis vor wenigen Jahren war die Technik des Härten ein äußerst schwieriges Handwerk, bei dem es auf das Fingerspitzengefühl jedes einzelnen und auf große Erfahrung ankam. Heute wird dies von komplizierten Meßinstrumenten und elektrischen Reglern gesteuert. Diese Geräte sind so empfindlich, daß sie sogar auf jede winzige Schwankung der Lufttemperatur und der Luftfeuchtigkeit reagieren. Auch der beste Härter konnte früher nie eine derartige Qualität mit so geringer Toleranz herstellen, wie es die heutige Technik ermöglicht. Ein Härter hat heute auch andere Aufgaben. Er muß vor allem Instrumententafeln ablesen und kontrollieren, Schaltungen bedienen beziehungsweise eventuelle Fehler in der Anlage rechtzeitig erkennen und beheben können.

Genau wie früher unterscheidet man auch heute noch zwei hauptsächliche Arten des Härten, nämlich die Härtung von Vergütungsstählen und von Einsatzstählen. Vergütungsstähle enthalten von vornherein mehr als 0,4 % Kohlenstoff. Wenn man nun diesen Stahl auf ca. 850° und darüber erhitzt, gehen die Kohlenstoffatome im Eisen in Lösung. Durch das Abschrecken in einem Medium, wie beispielsweise Wasser oder Öl, ist der Kohlenstoff nicht mehr in der Lage, aus dem Eisen auszutreten; es entstehen Spannungszustände und somit die gewünschte Härte. Vergütungsstähle braucht man zum Beispiel bei der Gelenkwelle, die ja stark auf Verdrehbarkeit beansprucht wird. Dieser Stahl bietet auch den Vorteil, daß man zwischen „ganz hart“ und „ganz weich“ jeden beliebigen Härtegrad herstellen kann, und – dank der modernen Anlagen – noch dazu mit denkbar geringer Toleranz.

Viele Möglichkeiten

In Einsatzstählen ist zunächst nur weniger als 0,4 % Kohlenstoff enthalten. In einem Aufkohlungsvorgang wird jedoch eine beliebig bestimmbare Randzone auf einen Kohlenstoffgehalt von 0,8 % gebracht. Der weitere Vorgang ist dann der gleiche wie beim Vergütungsstahl. Da aber der Kohlenstoff nur außen ist, wird der Einsatzstahl auch nur außen hart. Mit Hilfe dieses Prinzips hat letzten Endes auch Siegfried sein Schwert hergestellt. Er hatte zunächst sein Schwert im Kohlenfeuer geschmiedet und ihm auf diese Weise am Rand Kohlenstoff zugeführt.



er jedoch die Härte, das heißt den Kohstoff, auch im Innern des Schwertes hätte wollte, zerrieb er es, schmolz es neu und gewann somit einen Vergütungsstahl. Es war eine für unsere Verhältnisse zwar ziemlich aufwendige, aber dennoch eine sehr wirksame Art und Weise, einen Stahl zu vergüten. Das Härten beschränkt sich heute natürlich nicht mehr auf diese beiden Untertypen. Es gibt noch eine große Anzahl an Möglichkeiten, durch Erschmelzen und Erhitzen einen Stahl mit ganz bestimmten Eigenschaften zu erreichen. Jeder Zusatz an Legierungselementen bewirkt eine Veränderung des Materials. Ein Zusatz an Schwefel beispielsweise bewirkt eine bessere Zerspanbarkeit des Materials; durch Zusatz von Bor erhöht man die Haltbarkeit. — Natürlich erfordert das alles einen hohen technischen Aufwand. Es gibt nicht viele derartigen moderne Anlagen wie die in unserem Werk. Fast alle Anlagen sind Spezialanfertigungen.

gungen. Andererseits wird aber durch das gezielte Härten die Lebensdauer des Autos und seiner Teile erheblich verlängert.

Rentable Anlagen

Wenn man sich das vor Augen hält und auch bedenkt, daß das Härten vielen sonst notwendigen Aufwand überflüssig macht, dann ist es klar, daß diese Anlagen trotz des scheinbar zu hohen Aufwands sehr rentabel sind. Trotzdem kann sich natürlich nur ein Betrieb mit großen Stückzahlen arbeitender Teile eine solche moderne Härtereierleistung leisten. Mit der Romantik einer Waldschmiede hat unsere Härtereier nichts mehr zu tun. An die Stelle von magischen Zaubersprüchen sind chemische Formeln getreten. Dennoch ist das Härten auch heute noch ein wenig von Geheimnissen umwittert. Einem Laien erscheint es fast schon unheimlich, was da geschieht. Unsere Aufnahme zeigt eine moderne Gas- und Ölschmelz-Anlage.

tag. Das gleiche geschieht, wenn ein Anruf über das Alarmtelefon kommt. Die Feuerwehrleute können auch mit einem einfachen Gerät von den Feuermeldern Sprechverbindungen zur Feuerwache aufnehmen. Die Feuerwache bittet übrigens alle Werksangehörigen dringend, den Notruf 2222 nur im Alarmfall zu benutzen. Sämtliche Gespräche über diesen Apparat werden auf Band aufgenommen. Die Entstehung größerer Brände in unserem Werk ist auf Grund dieser neuen Einrichtung sehr unwahrscheinlich geworden. Jedoch auch kleine Brände richten finanzielle Schäden an, die letzten Endes von uns allen getragen werden müssen. Insbesondere hat es sich gezeigt, daß bei Schweißarbeiten mitunter die Vorschriften sehr „großzügig“ ausgelegt werden. Grundsätzlich muß bei Schweißarbeiten immer ein Mann von der Feuerwache zugezogen werden. Die Aufnahme zeigt das Schaltpult unserer neuen Alarmanlage.



Lehrwerkstatt eröffnet

Am 30. August ist die neue Lehrwerkstatt des Werkes Kaiserslautern in einer Feierstunde eröffnet worden. Einzelheiten bringt die Zeitschrift in ihrer nächsten Ausgabe.

Abschiedsworte

Nach fast drei Jahren Arbeit im Opel-Werk Kaiserslautern bin ich am 1. September 1967 in das Stammwerk Rüsselsheim zurückgekehrt und habe dort neue Aufgaben übernommen. Bis zum heutigen Stand des Werkes Kaiserslautern war es ein langer Weg, der mit vielen Schwierigkeiten verbunden war.

Ich erinnere mich noch deutlich an den Zustand des Werkes Mitte Dezember 1965, als bereits 51 Wochen nach Ankauf des Werksgebietes die ersten produktiven Teile gefertigt wurden. Wie Sie wissen, war zu dieser Zeit der Bau K 1 noch nicht ganz fertiggestellt. Jetzt können wir sagen, daß der Aufbau des Werkes in seinen wesentlichsten Zügen vollendet ist. Trotzdem gilt es, noch einiges zu tun — insbesondere auf dem Sektor der Qualität, der Unfallverhütung und der weiteren Ausbildung von Belegschaft und Führungskräften — um einen Vergleich mit den älteren Automobilwerken standhalten zu können.

Ich benutze diese Gelegenheit, Ihnen allen für Ihre Unterstützung und Mitarbeit, die ich während der letzten Jahre erfahren konnte, zu danken. Ich möchte Sie bitten, im gleichen Sinne und mit dem gleichen Einsatz meinen Nachfolger, H. Eberz, zu unterstützen. Für Ihre Zukunft im Hause Opel wünsche ich Ihnen alles Gute!

H. Gensert

Neue Alarmanlage der Werkfeuerwehr

Der Feuerteufel hat in unserem Kaiserslauterner Werk kaum noch eine Chance. Seit einiger Zeit ist die neue Alarmanlage in der Feuerwache installiert. Äußerlich sichtbar ist davon lediglich ein etwa 4 Meter langes Schaltpult. In Wirklichkeit handelt es sich jedoch um ein Netz von Alarmanlagen, Sprechverbindungen usw., das das ganze Werk überzieht. Es sind 17 Hauptmelder, 30 Nebenmelder sowie 24 Sprinkler-Melder und 6 CO₂-Melder an die Alarmanlage angeschlossen. In der Meldezentrale haben sich unsere Feuerwehrleute eine Tafel mit Lageplan gebastelt. Für jeden Melder ist eine Kontrolllampe angeschlossen, die in Verbindung mit der neuen Meldeanlage bei Einlaufen eines Alarmes sofort aufleuchtet. Eine wichtige Einrichtung ist auch das Zieltastgerät. Das ist eine Telefonanlage, bei der der gewünschte Anschluß nicht auf der Wählscheibe gewählt werden muß; ein Druck auf eine Taste genügt, und der Anschluß ist hergestellt. Das erspart im Ernstfall wertvolle Zeit; außerdem entfällt die Gefahr, daß man in der Aufregung nicht die richtige Telefonnummer findet oder eine falsche Nummer

wählt. Außer der Kaiserslauterner Berufsfeuerwehr, dem Technischen Hilfswerk und der Polizei können auch der Werksarzt, die Männer von der Unfallverhütung im Betrieb und zu Hause sofort angesprochen werden.

Notruf 2222 nur bei Alarm

Angeschlossen ist auch eine Lautsprecheranlage. In sämtlichen Räumen der Feuerwache und in den drei Hallen sind Lautsprecher angebracht, außerdem gibt es drei Außenlautsprecher. Eine Gesamttaste ermöglicht es, über alle Lautsprecher zugleich sich im ganzen Feuerwehrebereich verständlich zu machen. Beim Einlaufen einer Feuermeldung ertönt ein Signal und die Nummer des alarmauslösenden Feuermelders leuchtet auf. Ebenso wird die entsprechende Zahl in einer Karte erleuchtet. Wenn man die dazugehörige Karte herauszieht, kann man sich in Sekundenschnelle über den günstigsten Anfahrtsweg informieren, über den Anschluß an die Hydranten und andere wichtige Dinge. Gleichzeitig drückt ein Stempel die Zahl des Feuermelders, die Uhrzeit und den Kalender-

Ein Probealarm

Um 11.16 Uhr klingelt das Telefon bei der Feuerwache. Sekunden später ertönt die Sirene. Hastig setzen die Feuerwehrleute die Helme auf und springen auf ihre Fahrzeuge; Motoren heulen auf, und ab geht die Fahrt mit Blaulicht zur Brandstelle. Zum Glück ist es kein Ernstfall, die Werkfeuerwehr erprobt lediglich ihre Einsatzbereitschaft. Auf dem Gelände hinter der Härterei befinden sich zwei Brandherde. Mit oft geübter Präzision entrollen die Männer die Schläuche und schließen sie an das Tanklöschfahrzeug an; und es dauert nicht lange, da sind auch schon die Leute von der Freiwilligen Feuerwehr da. Sie kommen im Laufschrift oder auf Fahrrädern. Innerhalb kurzer Zeit ist der Brand gelöscht. Der Leiter der Hauptabteilung Planung und Instandhaltung ist zufrieden. Er weist besonders die freiwilligen Feuerwehrleute nochmals darauf hin, daß sie grundsätzlich bei jedem Ertönen der Sirene ausrücken müssen, denn ob es sich um einen größeren Brand oder „nur“ um einen Entstehungsbrand handelt, läßt sich vom Arbeitsplatz aus nicht feststellen.

KURZMELDUNGEN

Am 21. Juli 1967 fand die vierte Betriebsversammlung im Werk Kaiserslautern statt. Wie immer ist für alle, die nicht an der Versammlung teilnehmen konnten, ein ausführlicher Bericht in Druck gegeben worden.

In den inzwischen zu Ende gegangenen Werksferien wurden auch im Kaiserslauterner Werk Inventurarbeiten und Desinfektionsmaßnahmen durchgeführt.

Bei der Fundstelle der Werkswache haben sich wieder verschiedene Gegenstände gesammelt: Brillen, Armbanduhren, Essenmarken, Schlüsselbünde, Banknoten, Herrenschuhe, Geldbörsen und manches andere mehr.

Abteilungsabend



Die Abteilungen Automaten, Lenkung und Schleiferei veranstalteten einen Abteilungsabend, zu dem auch Ehefrauen und Bekannte eingeladen waren. Bei hochsommerlichen Temperaturen wurde getanzt, gelacht und gesungen. Der Erlös einer Verlosung wurde zu einem wohltätigen Zweck verwandt. Die Eldorado Combo unter Leitung von Heinz Münch spielte flotte Melodien. Der bekannte Conferencier Sigi Kurzweil, Mitglied des hiesigen Pfalztheaters, ließ die Stimmung während der Pausen.

Ende des Kaiserslautern-Teils



OLDTIMER-BASTELEI

Lehrer Meyer hatte eine originelle Idee

In Luzern in der Schweiz lebt ein sehr fortschrittlicher und erfinderischer Pädagoge, der Lehrer Franz Meyer. Eines Tages fragte er sich, wie er seinen 10 bis 13 Jahre alten Schülern den praktischen Werkunterricht besonders anziehend gestalten könne. Er kam zu dem Schluß, daß man dieses Ziel am besten erreiche, wenn man die technisch interessierten Jungen auf etwas hinlenke, für das sie erfahrungsgemäß besonders aufgeschlossen seien. Der geeignetste Gegenstand schien ihm das Auto zu sein. Die Schüler sollten also Automodelle basteln, und zwar, damit sie auch ihre Rechenkunst unter Beweis stellen konnten, in einem ganz bestimmten Maßstab. Sofort waren alle begeistert bei der Sache. Die Luzerner Autovertretungen wurden von Jungen, die nach Bildern alter Autos fragten, überlaufen. Besonders umfangreich war das Material, das sie vom Opel-Autohaus Koch erhielten. Als die Jungen genügend Bilder alter Autos verschiedener Marken zusammen hatten, entschieden sie in einem schulinternen Wettbewerb, nur alte Opel-Veteranen zu modellieren. Die Vielfalt ihrer Formen hatte den Ausschlag gegeben.

Unter Anleitung ihres Lehrers bastelten die Jungen den ganzen Winter über nicht nur während des Werkunterrichts, sondern manchmal auch in ihrer Freizeit an den Oldtimern. Das Material, Metall, Gummi und dergleichen, war entweder von Autowerkstätten ergattert worden oder stammte aus Vaters Werkzeugkasten und Mutters „Lumpenkiste“. Aus Stoffresten schnitt man Figuren aus und

setzt sie mit Sonnenbrillen und abenteuerlich anmutenden Schilddmützen ans Steuer. Die fertigen Arbeiten wurden auf Holz aufgenagelt oder aufgeklebt. Die Opel-Vertretung Koch, die durch Zufall von den Bastelern Wind bekommen hatte, stellte sie in ihren Schaufensterräumen aus. Eine Freude war es für die Jungen, daß sie ihre Modelle auch der Presse vorstellen durften. Außerdem spendierte ihnen das Luzerner Opel-Autohaus Koch als Dank und Anerkennung einen ansehnlichen Geldbetrag.

Nun, das ist gewiß keine weltbewegende, aber in mancher Hinsicht doch interessante und nachdenklich stimmende Geschichte. Sie bestätigt vor allem, daß gut getan wird, was man mit Freude tut. Nicht die letzte und geringste Aufgabe des Lehrenden ist es daher, immer wieder zu versuchen, die Freude am Lernen, die Teilnahmebereitschaft an einer Aufgabe zu wecken. Es gibt viele Wege und Methoden. Der Luzerner Lehrer Franz Meyer kann jedenfalls einen besonderen Erfolg für sich verbuchen. Zu seinem Lehrplan gehört auch das spielerische und schöpferische Element, die ausgleichende Verbindung zwischen der geistig-theoretischen und der praktisch-manuellen Betätigung der Schüler. Ihren Basteleifer auf ihre alltägliche Umwelt zu lenken, zu der ja auch das Auto gehört, ist aus gewissen Gründen sehr notwendig. In unserem Falle wurde die Beziehung zum Auto gerade dadurch vertieft, daß Kinder daran gingen, die ältesten, vor fast 70 Jahren gebauten Opel-Wagen im Kleinformat nachzubasteln.

WIR GEDENKEN



Arcangelo Defeo, Rentner
geb. 3. 2. 1906 gest. 24. 6. 1967

Elisabeth Heil, Rentnerin
geb. 6. 5. 1893 gest. 26. 6. 1967

Willi Vetter, Rentner
geb. 22. 3. 1903 gest. 27. 6. 1967

Jakob Loebig, Rentner
geb. 17. 10. 1897 gest. 2. 7. 1967

Johann Krumb, Rentner
geb. 27. 2. 1900 gest. 2. 7. 1967

Heinrich Engert, Rentner
geb. 6. 10. 1901 gest. 6. 7. 1967

Philipp Barthel, Schnittbau
geb. 3. 10. 1902 gest. 7. 7. 1967

Hermann Müller, Rentner
geb. 20. 11. 1905 gest. 7. 7. 1967

Georg Schönberger, Rentner
geb. 12. 10. 1897 gest. 7. 7. 1967

Ferdinand Naab, Vergaserbau
geb. 26. 3. 1907 gest. 9. 7. 1967

Heinrich Friedrich, Rentner
geb. 18. 5. 1886 gest. 13. 7. 1967

Wilhelm Stauder, Rentner
geb. 9. 6. 1890 gest. 15. 7. 1967

Alois Hänsel, Inspektion
geb. 21. 3. 1924 gest. 16. 7. 1967

Bernhard Thamm, Karosseriebau
geb. 17. 5. 1917 gest. 17. 7. 1967

Max Greis, Werkswache
geb. 17. 10. 1919 gest. 20. 7. 1967

Fritz Sittmann, Rentner
geb. 16. 1. 1887 gest. 24. 7. 1967

Peter Menke, Rentner
geb. 3. 3. 1892 gest. 25. 7. 1967

Rudi Brenner, Betriebsschlosserei
geb. 3. 9. 1929 gest. 26. 7. 1967

Philipp Schaad, Karosseriebau
geb. 4. 4. 1919 gest. 28. 7. 1967

Anton Ebert, Werkzeugbau
geb. 3. 6. 1904 gest. 29. 7. 1967

Werksferien und Kurzarbeit

Vier Wochen ruhten Bänder und Maschinen, am 28. August begannen sie wieder zu laufen. In den Werksferien, die am 31. Juli begannen, wurden Desinfektionsmaßnahmen und Inventurarbeiten sowie Renovierungen durchgeführt. An die Werksferien schloß sich eine Kurzarbeitswoche an, die von der Firma in einer Erklärung an Belegschaft und Öffentlichkeit wie folgt begründet wurde: Während bei den in Bochum gebauten Opel Kadett-Modellen der Absatz im In- und Ausland sich deutlich belebt hat und Opel-Bochum daher mit der Einstellung von etwa 1500 Arbeitskräften beginnen konnte, ist das Rüsselsheimer Stammwerk der Adam Opel AG gezwungen, mit Zustimmung des Betriebsrats in den Produktionsabteilungen eine Woche Kurzarbeit vom 21. – 26. August 1967 (fünf Arbeitstage) einzulegen. Maßgeblich

hierfür ist eine stärker als sonst festzustellende Zurückhaltung der Käuferkreise von Wagen der Mittelklasse vor der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt (Main) und während der diesjährigen Urlaubszeit.

Obwohl die Aufnahmefähigkeit des Marktes für Wagen der oberen Mittelklasse stärker als erwartet zurückgegangen ist, vermochte der Opel Rekord seine führende Stellung auch im reduzierten Markt zu halten. Ergänzend betont die Adam Opel AG, daß der Verkaufserfolg des im Frühjahr dieses Jahres vorgestellten Modells Commodore anhält und als sehr befriedigend zu bezeichnen ist. Das Unternehmen weist daraufhin, daß alle gegenwärtig gebauten Opel-Modelle auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung im September gezeigt werden.



REFA-Lehrgang

Weiter Bogen von Tätigkeiten

Vor kurzem konnte H. Marx, Leiter der Betriebskunde für leitende Angestellte, die 20 Teilnehmer am 13. REFA-Grundlehrgang, die REFA-Lehrer sowie einige Gäste zur Überreichung der Bescheinigung begrüßen. Wie bereits in der letzten Ausgabe kurz berichtet, wurde dieser Lehrgang in der Zeit vom 8. Mai bis 16. Juni 1967 von der REFA-Bezirksgruppe Darmstadt im Werk während der Arbeitszeit durchgeführt. Der Lehrgang endete mit einer schriftlichen und mündlichen Abschlußprüfung. Unser Bild zeigt Dr. H. Faensen, Vorstandsmitglied der REFA-Bezirksgruppe und Leiter der Abteilung Werksleitungs-Studien und Projekte, bei der Überreichung der Bescheinigung an Mitarbeiter L. Cezanne. In seiner Ansprache wies Dr. Faensen auf die vielseitigen Aufgaben hin, die einen REFA-Mann in unserem Werk erwarten. Von der fertigungsgerechten Konstruktion über die Arbeitsablauforganisation, Arbeitsplatzbestgestaltung, Fertigungssteuerung sowie Zeit- und Materialstudien spannt sich der Bogen von Tätigkeiten, die zur optimalen Erfüllung einen gut ausgebildeten Arbeitsstudienmann benötigen. Mit dem Lehrgang wurde das Grundwissen vermittelt, das durch den Besuch weiterer Lehrgänge und betriebliche Erfahrung ausgebaut werden muß. E. Carbon überbrachte anschließend den Glückwunsch des Betriebsrates.



WERK BOCHUM

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK AN DER RUHR



Für den Ernstfall gerüstet

Gemeinsame Übung der Werkfeuerwehr und der städtischen Berufsfeuerwehr

Seit Bestehen unseres Werkes arbeiten Werkfeuerwehr und städtische Berufsfeuerwehr gut zusammen. Einmal jährlich findet eine gemeinsame Übung statt. Schließlich muß man für den Ernstfall gerüstet sein. Diesmal wurde in der Härterei des Werkes II ein Alarm ausgelöst. In kürzester Zeit waren die ersten Löschfahrzeuge unserer Werkfeuerwehr am

angenen Brandort. Wenig später trafen die Fahrzeuge der Feuerwache des Werkes I und der alarmierten städtischen Berufsfeuerwehr ein. Alles klappte wie am Schnürchen. Unsere Männer im „blauen Rock“ haben wieder einmal bewiesen, daß sie stets einsatzbereit sind und mit Hilfe der Technik schnellstens eingreifen können.

Das Werk war nicht verwaist

Während der größte Teil von uns seinen Urlaub an der See, im Gebirge oder auf „Balkonien“ verlebte, waren ca. 4000 Mitarbeiter im Werk tätig. Sie waren beschäftigt mit der Inventur und den damit zusammenhängenden Verwaltungsaufgaben, mit Reparaturen von Maschinen und Anlagen, die während der laufenden Produktion nicht durchgeführt werden können, und sonstigen Instandhaltungsarbeiten. Außer ihnen arbeiteten noch Hunderte von Monteuren fremder Firmen im Werk, die Maschinen, Förderer etc. umstellten bzw. veränderten. Auf einem Rundgang durch die Abteilungen haben wir

gesehen, daß die Arbeiten zügig durchgeführt wurden, um die gesetzten Termine zu halten. Denn nur so war es möglich, daß die vom Urlaub zurückgekehrten Mitarbeiter sofort mit der Produktion unserer „Kadetten“ beginnen konnten. Am ersten Arbeitstag gab es zwischen den Kollegen eine freudige Begrüßung. Nette Urlaubserlebnisse wurden erzählt und den Zurückgebliebenen Tips in bezug auf gute Quartiere und Bademöglichkeiten, neue Wanderwege und Straßen gegeben.

Der Alltag begann wieder, und alle freuen sich auf ihren nächsten Urlaub.

Mitdenken lohnt!

W. Knie ist mit 54 Einsendungen einer der erfolgreichsten Teilnehmer am Vorschlagwesen des Werkes Bochum

Bei der Prämienauszahlung für das zweite Quartal 1967 wurden an 209 Mitarbeiter 48 154 DM ausgezahlt. Der Leiter des Werkes Bochum, F. Beickler, und der Leiter der Personal- und Sozialabteilung, Dr. B. Prein, konnten 15 Mitarbeitern Prämien über 1000 DM aushändigen. Einer dieser Prämienempfänger war der Werksangehörige W. Knie. W. Knie wurde 1930 in Bochum geboren. Nach seiner Schulentlassung begann er eine Lehre als Kfz-Handwerker. Als die Lehrabschluß-Prüfung bestanden war, arbeitete er über ein Jahr bei einer Opel-Vertretung. Da der Vater ein Nähmaschinen-Unternehmen besaß, sattelte K. um und begann eine zweite Lehre als Industrie-Nähmaschinen-Mechaniker. Auch diese Lehre konnte er erfolgreich abschlie-



ben. Im April 1962 nahm er die Arbeit in unserem Werk auf. Nach dreimonatiger Einarbeitung im Werk Rüsselsheim wurde er mit der Reparatur der Nähmaschinen, Zuschneidemaschinen und Ringklammerpistolen der Abteilung Polsterei betraut. Bis heute hat Mitarbeiter W. Knie 54 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Davon wurden 17 Vorschläge (31,5 Prozent) angenommen und verwirklicht. 7 180 DM konnten ihm bisher an Prämien ausgezahlt werden. Wir fragten ihn, für was er dieses Geld angelegt habe. Knie sagte uns, daß Autofahren sein Hobby sei und er sich dafür einen viertürigen Kadett-Luxus gekauft habe. Unser Bild zeigt ihn mit seinem Wagen auf dem Parkplatz.



GESPERRT

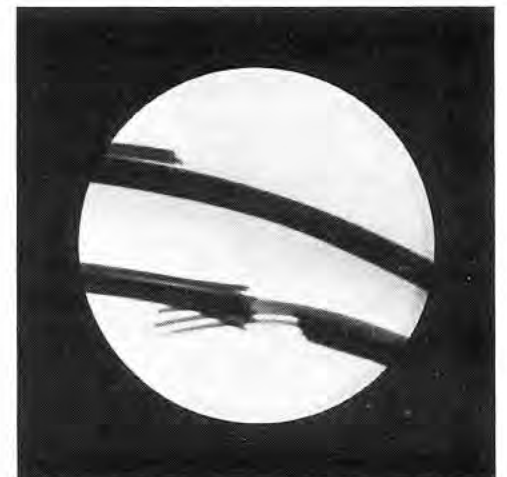
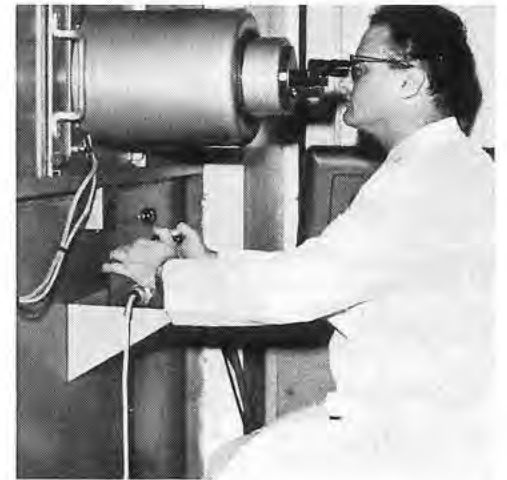
Die Inspektion des Werkes Bochum

„Gesperrt“ heißt nicht „Zutritt verboten!“ Das Warnschild ist für die Mitarbeiter des Werkes bestimmt; es bedeutet: das mit dem Sperrschild gekennzeichnete Teil darf das Werk nicht verlassen; es ist nicht o.k. Es war der hier abgebildeten Karosserie und auch den anderen Teilen nicht in die Wiege gelegt, einmal fotografiert zu werden. Aber sie sind ein Beispiel für die unerbittliche Kontrolle, der die gesamte Fertigung unterworfen ist. Nicht nur die Produktion, sondern schon das Rohmaterial und sämtliche Halbfertigteile, die von den Lieferanten ins Werk gelangen, unterliegen der sehr strengen Kontrolle. Immer und überall sind Inspektoren am Werk: bei jedem Werkzeugwechsel, an allen Brennpunkten, bei allen Arbeitsvorgängen. Jene Männer mit der grünen Armbinde, die nicht im Akkord arbeiten und die, von der Produktion völlig unabhängig und mit Sondervollmachten ausgestattet, nur der

Werksleitung für die Qualität verantwortlich sind. Um menschliche Unzulänglichkeiten und die berüchtigte „Tücke des Objekts“ gänzlich auszuschalten, verfügen sie über die modernsten und teuersten Kontrollgeräte, die es gibt: über Prüfböcke in Wagengröße, über einen Karosserie- und einen Feinmeßraum, über vollständige Laboratorien, über Mikroskope, Stethoskope, Ultraschallgeräte und Röntgenschirm. So wird auch der feinste Riß im tiefsten Innern eines Metallstücks entdeckt. Gnadenlos wird von den 900 Mitarbeitern der Inspektion des Werkes Bochum ausgeschieden, was nicht „Tauglich 1“ ist. Hinter jeweils neun Kadett-Arbeitern steht im Durchschnitt ein Qualitäts-Kontrolleur. Die Prüfgeräte sind Millionen wert. Nur so konnte „OPEL – der Zuverlässige“ zum weltweit anerkannten Prädikat werden. Nur so verdient der OPEL KADETT seine doppel-sinnige Abkürzung: „O.K.“

Aufnahmen:

Eine der gesperrten Rohkarosserien wird von Mitarbeiter G. Dietrich untersucht (oben). – Mitarbeiter H. G. Neukirchen – Werkstofflaboratorium Werk II – bei einer Untersuchung am Röntgengerät. Er erkennt einen Bruch der Drahteinlage eines Reifens (unten). – Letzte Kontrolle. Mitarbeiter W. Jäger bei der Auftragskontrolle am Bandablauf der Wagenendmontage D 5 (links unten).





In jedem Jahr kommen die Städtesieger des Deutschen Seifenkisten-Derbys, die in Duisburg um den Großen Opel-Preis kämpfen, zu uns ins Werk. In ihren gelben Hemden und schwarzen Hosen sind sie in den Werkshallen kaum zu übersehen. Die Jungen, die ihre kleinen Rennwagen selbst konstruieren und bauen, sahen mit Interesse zu, wie ein Kadett zusammengebaut wird. Gern hätten sie

natürlich ihre Seifenkiste gegen einen Kadett getauscht. Aber bis sie einen Wagen fahren dürfen, vergehen noch einige Jahre. Sie sollten aber doch nicht ganz leer ausgehen: Jeder der 135 Jungen bekam vor der Rückfahrt nach Duisburg einen „Mini-Kadett“ geschenkt. Unser Bild zeigt eine Gruppe der Seifenkistenfahrer in der Abteilung Wagenendmontage.



Unter Palmen . . .

... auf der Insel Aruba (Inselgruppe „Kleine Antillen“ im Karibischen Meer) entdeckte unser Fotograf dieses Kadett-Coupé. Seine rote Farbe stach zwischen den weißen Häusern so ins Auge, daß es einen Bildreporter auch auf einer Weltreise reizte, diesen Anblick auf dem Film für die Leser der OPEL POST festzuhalten, zumal dieses Modell unter den Straßenkreuzern auf der Insel noch eine Seltenheit war und er die etwa 10000 km entfernte Geburtsstätte dieses Kadett durch seine Tätigkeit als Fotograf für den Bochumer Teil der OPEL POST gut kannte.

WICHTIGES KURZ

Während der Sonderaktion „Sicherheitsgurte“ (siehe letzte OPEL POST, Seite 15) wurden 1147 Gurte an Werksangehörige verkauft.

Unter „Personelle Änderungen“ mußte es in Nummer 6/7 heißen: G. A. Skorzyk.

Nach den Werkserien haben 93 gewerbliche Lehrlinge und 10 weibliche kaufmännische Anlernlinge die Arbeit in unserem Werk aufgenommen.

WIR GEDENKEN ✠

Karl Dahlbeck, Werksanlagen
geb. 8. 10. 1933 gest. 22. 7. 1967

Heiko Patocki, Werksanlagen
geb. 24. 3. 1945 gest. 22. 7. 1967

Unfallschaukasten

In der Nähe des Portal I hat die Abteilung Unfallverhütung einen Schaukasten aufstellen lassen, an dem eigentlich niemand vorbeigehen kann, ohne einen Blick darauf geworfen zu haben. Was stehen in diesem Kasten für Neuigkeiten? Vor kurzem konnte man lesen (unser Bild), daß durch das Tragen der Schutzbrille im Werk jetzt das 42. Auge gerettet werden konnte. Darum in den Werkshallen immer die Schutzbrille tragen!

<p>AUGENUNFÄLLE</p>	<p>VERHÜTETE AUGENUNFÄLLE</p>										
<table border="1" style="margin: auto;"> <caption>Augenunfälle pro 1000 Werksangehörige</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Anzahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1963</td> <td>40,88</td> </tr> <tr> <td>1964</td> <td>24,57</td> </tr> <tr> <td>1965</td> <td>24,81</td> </tr> <tr> <td>1966</td> <td>35,88</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ursache ???</p>	Jahr	Anzahl	1963	40,88	1964	24,57	1965	24,81	1966	35,88	<p>Das</p> <h1 style="font-size: 2em;">42. AUGE</h1> <p>wurde gerettet und zwar von einem „Brillenträger“</p> <p>Das Hartglas wurde zertrümmert, das Auge jedoch blieb unverletzt.</p>
Jahr	Anzahl										
1963	40,88										
1964	24,57										
1965	24,81										
1966	35,88										

Kadett-Modelle

Gesteigerte Qualität und Sicherheit

Die Modelle des gegenwärtigen Fertigungsprogramms der Kadett-Baureihe (zwei- und viertürige Limousinen sowie Kadett Caravan in Normal- oder 'L'-Ausführung, Coupé und Rallye-Kadett) werden auch weiterhin hergestellt und auch auf der IAA in Frankfurt gezeigt werden. Im Rahmen der Opel-Geschäftspolitik, die Qualität, Sicherheit und das Fahrverhalten ihrer Erzeugnisse zu steigern, wurde eine Reihe von Verbesserungen bei den Kadett-Modellen vorgenommen. Die Hinterachs-Aufhängung wurde geändert. Zwei Schraubenfedern treten an die Stelle der seitherigen Längsblattfedern; zwei Längslenker und ein Querlenker sorgen in Verbindung mit dem Zentralgelenk für eine präzise Führung der ungeteilten Hinterachse. Dadurch werden die Federung und die Fahreigenschaften verbessert.

Gleichzeitig werden die Kadett-Modelle mit einer stoßabsorbierenden Sicherheitslenkung ausgerüstet. Ihre wesentlichsten Teile sind eine Teleskop-Lenkspindel mit Gelenk, ein Faltelement, ein Einweg-Abreißschlitten und ein dreispeichiges Sicherheitslenkrad mit Polsterauflage. Durch diese Schutzelemente mildert die Opel-Sicherheitslenkung weitgehend Verletzungen, die ein Lenkstock starrer Bauart bei einem Aufprall verursachen könnte. Im Rahmen der Sicherheitsvorkehrungen werden die Kadett-Modelle bereits seit mehreren Monaten mit einem Zweikreis-Bremsensystem serienmäßig ausgestattet. Weitere Veränderungen zeigt die Instrumententafel mit der verbreiterten Polsterung der Ober- und Unterkante und den zwei verstellbaren Lufteintrittsdüsen in der Mitte. Neu ist der in Längsrichtung verstellbare Beifahrersitz sowie die verstellbare Rückenlehne des Fahrersitzes. Bei den Luxusmodellen sind die Rückenlehnen der beiden Vordersitze verstellbar. Die mannigfachen Verbesserungen sowie die neuen Sicherheitsvorkehrungen bedingen, die Preise aller Kadett-Modelle um 40,- DM geringfügig anzuheben.

Meldung von Betriebsunfällen

Jeder Werksangehörige ist berechtigt und verpflichtet, nach Unfällen im Betrieb mit Erlaubnis des Vorgesetzten den Werksärztlichen Dienst aufzusuchen (Betriebsordnung § 15, 1). Es soll damit erreicht werden, daß jeder Unfallverletzte sofort behandelt wird und Komplikationen möglicherweise vermieden werden. Auch wenn der Unfall kurz vor Schichtende eintreten sollte, hat sich der Verletzte zur ambulanten Behandlung vorzustellen. Eine betriebliche Transportmöglichkeit an den Heimatort ist gegeben, falls seine eigene infolge der Behandlung wegfallen sollte. Wir weisen noch einmal darauf hin, daß in Zukunft Betriebsunfälle nur noch als solche anerkannt werden, wenn sie unmittelbar nach dem Eintreten dem Werksärztlichen Dienst und dem Vorgesetzten bekanntgegeben werden. Wegeunfälle sind spätestens 3 Tage nach dem Unfallereignis der Abteilung Unfallverhütung zu melden.

Ende des Bochum-Teils

Das geht jeden an!

Was ist mit unserer Wirtschaft los?

Der wirtschaftliche Rückschlag, der im Jahre 1966 begann, ist der schwerste in unserer Nachkriegsgeschichte. Nur wenige Bereiche unserer Wirtschaft stehen zur Zeit nicht im Schatten der Konjunktur. Die Industrieproduktion geht zurück. Es fehlt an Aufträgen. Die Umsätze lassen zu wünschen übrig, und es wird nicht mehr genügend investiert. Was ist also los mit unserer Wirtschaft — und wie wird es weitergehen? Niemand möchte den Propheten spielen, und auch in diesem Beitrag wird das nicht versucht. Aber es ist wichtig, sich einige grundlegende Tatsachen vor Augen zu führen, die für die Beurteilung der bisherigen Entwicklung und der künftigen Aussichten unserer Wirtschaft von Bedeutung sind. Es wäre falsch, dabei in billigen Optimismus zu verfallen und Entwicklungen zu verharmlosen, die mit Sorge erfüllen. Es wäre aber genauso falsch, sich in eine allgemeine Krisen- und Panikstimmung hineinzureden. Dazu besteht angesichts des hohen Leistungsstandes unserer Wirtschaft, der Tüchtigkeit unserer Arbeitnehmer und der Bereitschaft unserer Unternehmen, die Anforderungen von heute und morgen zu meistern, wenig Grund. Es kommt aber darauf an, daß wir erkennen, wo die Fehler der Vergangenheit, die Schwächen der Gegenwart und die Chancen der Zukunft liegen.

Die Gesamtsumme der Güter und Leistungen, die ein Land produziert — das Sozialprodukt — hat von 1950 bis 1966 um 377 % zugenommen; es hat sich also fast vervierfacht. Wir selbst wissen genau, daß das kein Wunder war, sondern das Ergebnis harter Arbeit. Und wir müssen uns klarmachen, daß auch künftig unser wirtschaftlicher Wohlstand allein davon abhängt, daß die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft erhalten und gesteigert werden kann. Eine Wirtschaft, die wächst, kann allen Gruppen der Bevölkerung wachsende „Portionen“ vom größer werdenden „Sozialprodukt-Kuchen“ geben. Natürlich können die Portionen immer nur um so viel größer werden, wie der „Kuchen“ größer geworden ist, wie an realen Werten (Industrieprodukte, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Dienstleistungen etc.) dazukommt. Wer mehr verspricht, ist ein Scharlatan; wer mehr verlangt, kann das nur auf Kosten anderer Gruppen oder steigender Preise. In den vergangenen 15 Jahren war das Wachstum der Wirtschaft sehr groß. Zwangsläufig ist das Wachstum allmählich langsamer geworden — weil der Wiederaufbau nach dem Kriege abgeschlossen war und die große, aufgestaute Nachfrage zunehmend befriedigt wurde. Jetzt gibt es fast gar kein Wachstum mehr. In einigen Bereichen der Wirtschaft ist es zum Stillstand gekommen, andere haben bereits

einen Rückgang zu verzeichnen. Die Wachstums-Erwartungen mußten mehrfach nach unten korrigiert werden.

In der Industrie, die in den letzten Jahren Spitzenreiter des Wachstums war, ist der Rückgang der Produktion besonders schwerwiegend. In den meisten Branchen ist die Produktion unter den Stand früherer Jahre zurückgefallen. Die Industrie in ihrer Gesamtheit produziert gegenwärtig soviel wie im Jahresdurchschnitt 1964. Eigentlich hält uns gegenwärtig nur der „blühende“ Export über Wasser. Wenn „blühend“ hier in Anführungsstriche gesetzt ist, dann hat das einen sehr wichtigen Grund: Viele Firmen betreiben den Export heute mit verdoppelten Anstrengungen, weil das Inlandsgeschäft zu schwach ist. Das geschieht oft auch dann, wenn die Exportaufträge zu stark gedrückten Preisen hereingenommen werden müssen, und selbst wenn dabei nichts verdient wird.

Der Grund: Man will Arbeitsplätze und Beschäftigung halten, um für einen neuen Aufschwung gerüstet zu sein. Die hohen Auftragseingänge aus dem Ausland reichen aber nicht aus, um den starken Rückgang der Inlandsaufträge auszugleichen. Neue Aufträge sind notwendig, wenn es wieder aufwärts gehen soll. Aber davon sind keine Wunder

zu erwarten, weil zunächst die brachliegenden Kapazitäten wieder beschäftigt werden müssen. In vielen Wirtschaftszweigen steht ein Teil der Maschinen und Anlagen still. In der Metallindustrie z.B. sind die vorhandenen Produktionsanlagen nur zu 70 bis 80 % beschäftigt. Man braucht also eine ganz beträchtliche Verbesserung der Aufträge, um erst einmal wieder auf „vollen Touren“ produzieren zu können

Über die Verhältnisse gelebt

Wie sind wir in die jetzige Situation gekommen? In den Jahren seit 1960 machte sich immer deutlicher bemerkbar, daß das Wachstum der Wirtschaft mit den steigenden Ansprüchen nicht mehr Schritt halten konnte:

Die Ausgaben des Staates kletterten in beängstigendem Tempo. Ein großer Teil davon – ein zu großer Teil – floß unmittelbar in den Verbrauch, während notwendige staatliche Investitionen zu kurz kamen. Die Löhne und Gehälter stiegen erheblich schneller als die Leistung der Wirtschaft. Die Kostenlast der Wirtschaft wuchs rasch, und gleichzeitig stieg die Kaufkraft der Bevölkerung zu stark. Wir lebten also eindeutig über unsere Verhältnisse. Wir versuchten, mehr zu verbrauchen, als wir produzierten. Auf die Dauer kann sich das keine Volkswirtschaft leisten. Unausbleibliche Folge war, daß die Preise steigen mußten; denn es kam mehr Geld unter das Volk als Güter. Die Bundesbank als Hüterin unserer Währung mußte eingreifen: Sie beschränkte und verteuerte die Kredite. Diese Waffe wirkt aber nur an einer Stelle: Sie kann nicht verhindern, daß die Löhne und Gehälter zu schnell steigen, und sie kann auch die Ausgaben der vielen „öffentlichen Hände“ (Bund, Länder und Gemeinden) kaum bremsen. Sie trifft unmittelbar und allein die Investitionen der privaten Wirtschaft.

Kettenreaktion entwickelt sich

Die Investitionsentscheidungen der Wirtschaft hängen sehr stark davon ab, wieviel und zu welchen Bedingungen Geld zur Verfügung steht. Teure und knappe Kredite bremsen die Investitionsabsichten der Unternehmen. Die Nachfrage nach Investitionsgütern (Maschinen, Baumaterial usw.) geht zurück, und von da aus kann sich eine „Kettenreaktion“ entwickeln, die nach und nach große Teile der Wirtschaft erfassen kann:

Wenn der Maschinenbau und die anderen Investitionsgüterindustrien keine Aufträge bekommen, müssen sie Arbeitnehmer entlassen oder Kurzarbeit einführen; sie können ihrerseits keine Aufträge an ihre Vorlieferanten erteilen. Dort geht ebenfalls die Beschäftigung zurück, und mit zunehmender Arbeits-

losigkeit und Kurzarbeit wirken sich Einkommensausfälle auch bei den Konsumgütererzeugenden Industrien aus. An diesem Punkt stehen wir heute. Die im Vorjahr gebremsten Investitionen der privaten Wirtschaft sind noch nicht wieder in Schwung gekommen. Ohne Investitionen gibt es aber keinen Aufschwung. Investieren heißt, die Voraussetzungen für die Produktion von morgen zu schaffen.

Rund 24,1 Milliarden machten die Industrieinvestitionen im Jahre 1965 aus. Das bedeutet: Für jeden Beschäftigten investierte die Industrie im Durchschnitt etwa 2900 DM – für neue Arbeitsplätze oder um die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Arbeitsplätze zu verbessern. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß für die Einrichtung eines neuen Arbeitsplatzes weit höhere Investitionen erforderlich sind. Der Aufwand für einen modernen Arbeitsplatz reicht bei automatisierten Arbeitsplätzen bis zu einigen hunderttausend DM. Von den Kapitalbeträgen, die jeder Arbeitnehmer an Maschinen und Anlagen „im Rücken“ hat, hängt weitgehend die Leistungsfähigkeit, die Produktivität, seines Arbeitsplatzes ab. Je mehr Mittel man der Wirtschaft für Investitionen 'beläßt, 'desto produktiver, desto leistungsfähiger kann sie die Arbeitsplätze machen. In vielen Industrieländern, die mit uns auf dem Weltmarkt konkurrieren, ist der Kapitaleinsatz pro Beschäftigten größer als bei uns.

Produktiver arbeiten

In USA steht hinter jedem Beschäftigten ein dreimal so großes Kapital. Die Folge ist, daß der amerikanische Arbeiter produktiver arbeitet und mehr verdienen kann. Die Bundesrepublik ist in dieser Hinsicht schlechter dran. Wir haben für den Wiederaufbau nach dem Kriege riesige Summen an Kapital aufbringen müssen. Aber wir sind bis heute ein kapitalarmes und kapitalhungriges Land. Die Diskussionen in den letzten Monaten haben deutlich gemacht, daß das Geld für alle Wünsche und Pläne, für Investitionen und alle Verbrauchswünsche, eben nicht reicht – für Forschung und Wissenschaft, für das Gesundheitswesen, für noch mehr soziale Leistungen, für Straßen und für Bildung. Vor allem die privaten Unternehmen leiden an Kapitalmangel, weil ihnen die „öffentlichen Hände“ mit ihrem gewaltigen Geldbedarf die knappen verfügbaren Mittel immer wieder streitig machen. Nur etwa 40% des Kapitals bei den privaten Unternehmen sind eigenes Kapital, der Rest ist Fremdkapital, also geliehenes Geld. Damit schneiden sie international sehr schlecht ab. In vergleichbaren Industrieländern haben die Unternehmen etwa 60 % Eigenkapital. Dieses fehlende Kapitalpolster benachteiligt unsere Unternehmen im Konkurrenzkampf und macht sie in Krisenzeiten besonders anfällig. Ursachen der schlechten Kapitalausstattung sind – neben der Knappheit an Kapital – vor

allem: – die hohe Belastung mit Steuern und Sozialabgaben und – die Tatsache, daß durch laufende Kostensteigerungen die Gewinnspannen zu stark zusammengequetscht wurden.

Kostengefüge in Ordnung bringen

Die Belastungen der Wirtschaft dürfen daher auf keinen Fall größer werden. Im Gegenteil: alle Anstrengungen der Wirtschaft sind zur Zeit darauf gerichtet, das Kostengefüge wieder in Ordnung zu bringen. Erst dann können Investitionen wieder lohnend sein.

Erst dann werden höhere Investitionen zu neuem Wachstum führen. Die Mittel für Investitionen der Wirtschaft kommen aus zwei Quellen: Die Unternehmen brauchen Kredite zu günstigen Bedingungen, und sie müssen ausreichende Gewinne erwirtschaften, die nicht entnommen, sondern für den Kauf neuer Maschinen und Anlagen eingesetzt werden können. Die erste Quelle ist teuer, die zweite, besonders wichtige Quelle fließt zur Zeit sehr spärlich. Die ungewöhnlich starken Kostensteigerungen der letzten Jahre, die durch Rationalisierung nicht mehr aufgefangen werden konnten, und schließlich der wirtschaftliche Rückschlag des Jahres 1966 haben dazu geführt, daß die Gewinne der Unternehmen als Finanzierungsquelle für Investitionen weitgehend ausfielen. Wir brauchen aber Investitionen, wenn es einen neuen Aufschwung geben soll; also sind auch Gewinne notwendig. Es hat wenig Sinn, die Augen vor diesen volkswirtschaftlichen Zusammenhängen zu verschließen, auch wenn hierzulande das Wort „Gewinn“ manchmal einen anrühigen Klang hat. In anderen Ländern, in den USA zum Beispiel, hat man die Bedeutung hoher Gewinne durchaus erkannt. Auch wir werden uns angewöhnen müssen, die Vorurteile gegenüber dem Gewinn abzubauen und seine volkswirtschaftliche Bedeutung als Motor der Wirtschaft deutlicher zu sehen. Das werden wir schon deshalb tun müssen, weil ohne Gewinne kein Wirtschaftswachstum und kein wachsender Wohlstand möglich sind. Günstige Kredite und ausreichende Gewinne sind notwendige Voraussetzungen für neue Investitionen. Aber sie reichen allein nicht aus, um die Investitionslust entscheidend anzuregen.

Vertrauen in die Zukunft

Es muß etwas sehr Wesentliches hinzukommen: Vertrauen in die wirtschaftliche Zukunft. Jede Investitionsrechnung ist eine Zukunftsrechnung, und zwar eine Zukunftsrechnung mit vielen Unbekannten. Der investierende Unternehmer kann nicht allein von der heutigen Lage ausgehen; er muß überlegen, was in den kommenden Monaten und Jahren sein wird. Er muß prüfen: Sind die

Produkte, die durch zusätzliche Investitionen geschaffen werden, absetzbar? In der heutigen Lage werden viele Unternehmer diese Frage verneinen müssen. Die vorhandenen Anlagen sind häufig nur zum Teil genutzt, und es wäre sinnlos, weitere Kapazitäten zu schaffen und ohne Rücksicht auf den Markt drauflos zu produzieren. Deshalb werden viele Unternehmen jetzt ihre Investitionen nicht in den Aufbau neuer Kapazitäten und neuer Arbeitsplätze lenken, sondern vor allem Rationalisierungsinvestitionen in der Produktion und kaufmännischen Verwaltung ins Auge fassen, um damit die Betriebe leistungs- und wettbewerbsfähiger zu machen. Andererseits weiß die Wirtschaft, daß auf lange Sicht Bedarf und Nachfrage weiter wachsen werden. Grundsätzlich lohnt es sich also sehr wohl, die Produktion auszudehnen und neue Produkte zu entwickeln.

Kein Unternehmen kann über längere Zeit hinweg mit Verlust arbeiten. Die Frage nach dem Ertrag einer Investition hängt also im wesentlichen von einer nüchternen Abschätzung der künftigen Kostenentwicklung ab.

Im Wettbewerb benachteiligt

Hier spielt die Entwicklung der Löhne und Gehälter (einschließlich aller damit zusammenhängenden Personal- und Sozialaufwendungen) mit die größte Rolle. Und noch etwas ist zu fragen: Wie wird sich der (internationale) Wettbewerb entwickeln? Haben unsere Produkte Chancen? Die deutschen Unternehmen sind in vielen Fällen im internationalen Wettbewerb benachteiligt. Dazu nur einige Stichworte: Die Steuerbelastung ist höher als in den meisten anderen Ländern. Die Arbeitskosten sind rascher gestiegen als in anderen Ländern. Zahlreiche Länder gewähren vor allem den exportwichtigen Unternehmen günstige Kredite oder andere Exporthilfen. Die Bundesregierung hat den Unternehmen zeitlich begrenzte Sonderabschreibungen zugestimmt; damit soll ihnen ein Anreiz gegeben werden, ihre Maschinen und Anlagen schneller zu erneuern und neue Investitionen vorzunehmen. Die Bundesregierung läßt ferner über den sogenannten Eventualhaushalt 2½ Milliarden DM vornehmlich in die Wirtschaftsbereiche fließen, die Investitionsgüter herstellen. Damit will sie diesen, vom wirtschaftlichen Rückschlag besonders betroffenen Wirtschaftszweigen neue Aufträge zukommen lassen. — Die Bundesbank hat die Kreditbeschränkungen wieder gelockert und den Diskontsatz auf nunmehr 3% gesenkt, damit es den Unternehmen leichter fällt, Geld für neue Investitionen aufzunehmen. Man kann nicht erwarten, daß diese „Belebungspritzen“ über Nacht wirken. Investitionen erfordern langfristige Entscheidungen und langwierige Planungen, in die auch die zukünftige Kostenentwicklung einbezogen werden muß. Den Lohnkosten als einem der wichtigsten Kostenbestandteile wird damit in den kommenden Monaten

und Jahren eine noch größere Bedeutung zukommen als in der Vergangenheit. Während eine rasch wachsende Wirtschaft Kostensteigerungen leichter verdauen oder (so weit das nicht gelang) auf die Preise abwälzen konnte, wird das bei langsamerem Wirtschaftswachstum in Zukunft immer schwieriger werden. Von einer auch auf lange Sicht vernünftigen Lohnpolitik wird es also entscheidend abhängen, wie rasch und wie kräftig sich ein neuer Aufschwung durchsetzen und erhalten kann.

Sicherung der Arbeitsplätze

Gelegentlich wird zur Rechtfertigung von Lohnerhöhungen in der Konjunkturflaute ein anderes Argument vorgebracht: Nur eine kräftige Nachfrage nach Konsumgütern könne ein weiteres Absacken der Konjunktur verhüten. Die Kaufkraft der Bevölkerung dürfe also nicht absinken; vielmehr müßten Löhne und Gehälter erhöht werden, um mehr Nachfrage zu erzeugen. Dieses Argument hat bereits etliche Jahre „auf dem Buckel“. Unter dem Namen „Kaufkrafttheorie des Lohnes“ wurde es bereits in den zwanziger Jahren diskutiert. Richtig daran ist: Die Kaufkraft der Bevölkerung soll so groß sein, daß das, was produziert wird, verkauft werden kann. An guten Löhnen sind Arbeitnehmer und Unternehmer also gleichermaßen interessiert; denn Autos, Staubsauger oder Textilien werden mit diesen Löhnen gekauft. Aber: Löhne und Gehälter sind nicht nur Kaufkraft, sondern gleichzeitig Kosten. Sie werden nicht nur ausgegeben, sie müssen auch in der Produktion verdient werden. Eine Kaufkraftsteigerung, die für die Gesamtwirtschaft nützlich und notwendig wäre, ist eine Illusion, wenn sie von den Betrieben nicht bezahlt werden kann. Man muß deshalb den Hebel an einer anderen Stelle ansetzen: bei den Investitionen. Nur wenn die Wirtschaft mehr investiert, gibt es neues Wachstum, verbessert sich die Beschäftigung, und nur dann können Einkommen und Nachfrage wieder zunehmen. Die Sicherung der Arbeitsplätze muß für die Unternehmen heute eine vordringliche Aufgabe sein. Wenn es aber nicht gelingt, die überhöhte Kostenlast zu bereinigen, dann müssen sinkende Produktion und rückläufige Umsätze unweigerlich zu Entlassungen führen. Dieser einfache Zusammenhang kann nicht deutlich genug ausgesprochen werden.

Konjunkturpolitisches Zwischenhoch

Das Bild, das unsere Konjunktur Mitte 1967 bot, berechtigt noch nicht zu hochgespannten Erwartungen. Und zu den in den letzten Tagen herausgegebenen Lageberichten verschiedener Seiten kann man sagen, daß die Stimmung besser zu sein scheint als das Geschäft. Man kann die gegenwärtige Wirtschaftslage als konjunkturpolitisches Zwi-

schonhoch bezeichnen. Die gesamte Industrie produziert heute etwa soviel wie im Jahresdurchschnitt 1964. Maschinen und Anlagen in den Betrieben sind nicht voll ausgelastet. Die eingehenden Aufträge liegen immer noch unter den Bestellungen des Vorjahres. Die Arbeitslosenzahlen sind nicht wieder auf den (allerdings ungewöhnlich niedrigen) Stand früherer Jahre zurückgefallen. Erfreulich ist lediglich die Preisentwicklung: Die Lebenshaltungskosten steigen kaum noch; eine Tatsache, die gerade den Lohn- und Gehaltsempfängern sehr recht sein sollte. Deutlicher als bisher spüren wir, daß das Wirtschaftsleben ein dauerndes Auf und Ab ist, daß einem Aufschwung ein Abschwung folgt. Die bereits totgeglaubten Konjunkturschwankungen leben also noch. Gewiß — man weiß heute mehr darüber, man kennt bessere und wirksamere Medikamente dagegen; ganz beseitigen lassen sie sich offenbar nicht. Wir entdecken jetzt, daß es schwieriger geworden ist, alle wichtigen wirtschaftlichen Ziele auf einmal zu verwirklichen.

Motor der Wirtschaft wird künftig der technische Fortschritt sein, der eine immer größere Rolle spielen wird. Das ist eine fast zwangsläufige Entwicklung: Das Reservoir an Arbeitskräften wird auf längere Sicht nicht mehr wachsen. Dazu kommt, daß die Arbeitszeit der Erwerbstätigen in den letzten Jahren mehr und mehr verkürzt worden ist.

Wie wird es weitergehen?

Wachstum durch zusätzliche Arbeitsleistungen ist also kaum oder gar nicht mehr zu erwarten. In Zukunft werden Kapitalinvestitionen und technischer Fortschritt noch mehr als bisher das Wirtschaftswachstum tragen müssen. Aber auch davon sind keine Wunder zu erwarten. Der technische Fortschritt vollzieht sich nur allmählich; er kostet erhebliche Anstrengungen und immer größeren Kapitalaufwand. Die Zukunft wird völlig anders sein als die Vergangenheit. Niemand darf glauben, daß es so weitergehen wird wie in den letzten Jahren. Der Schwung der Nachkriegsjahre entsprang aus einem stürmischen Wiederaufbau und einem großen Nachholbedarf auf allen Gebieten. Solche Zuwachsraten wird es nicht mehr geben. Insofern ist das Wirtschaftswunder zu Ende. Aber die Wirtschaft wird weiter laufen. Auf längere Sicht werden Bedarf und Nachfrage weiter wachsen. Daß dieses Wachstum nicht um jeden Preis erzwungen werden darf, sondern daß Wachstum nur in einer gesunden, stabilen Wirtschaft einen Sinn hat, sollte nach den Erfahrungen der letzten Jahre klar sein. Es hat wenig Sinn, in unserer jetzigen Lage zu klagen oder dem Ende des „Wirtschaftswunders“ nachzutruern. Auch Schwierigkeiten haben einen Sinn, wenn man daraus lernt, wenn man Fehler der Vergangenheit erkennt. Wir müssen manches anders machen. Nur dann werden wir die Zukunftsaufgaben bewältigen. DI

SPRECHSTUNDE FÜR GESUNDE

Freude und Gesundheit sind Geschwister

Immer wieder macht der Arzt die Erfahrung, daß gleiche Krankheiten — eine Blinddarmentzündung oder auch eine Zuckerkrankheit — von verschiedenen Patienten völlig verschieden erlebt oder ertragen werden. Ein nach den meßbaren Anzeichen schwerer Erkrankter kann vielleicht besser mit sich und dem Leiden ins Reine kommen als der weniger kranke Mitpatient. Es gibt Menschen, die ein hartes Leben und ein geplagter Leib nicht verbittern; es ist, als ob ihr Menschsein unverletzlich außerhalb und oberhalb von solchen Nöten stünde. Und es gibt wiederum andere, denen alles gleich unter die Haut fährt, die ohne sichtbare Lebensangst griesgrämig nach Kummer und nach Kränkung jagen und beides reichlich finden. Und noch etwas ganz Ähnliches kann man feststellen: Es gibt Betriebsbereiche, deren Mitarbeiter wohlgelaunt und leistungsstark sind und wo man obendrein kaum Ausfälle durch Krankheit kennt. Dicht daneben wirkt eine zweite Gruppe mit gleichem Lohn und gleichen Arbeitsplätzen, über der tagein, tagaus Wolken der Verstimmung hängen. Die Arbeit sei zu schwer, heißt es, und die Gesichter ringsum könne man auch nicht mehr sehen. Man übertrifft sich in tierischem Ernst und ist empfindlich und körperlich anfällig; einer fehlt immer, so daß die anderen für ihn mitarbeiten müssen.

Ursachen für Stimmungswandel

„Alles schon bekannte Dinge“, wird jetzt mancher sagen. Einmal ging es um Optimist oder Pessimist und im zweiten Fall um gutes oder schlechtes Betriebsklima. Ist das aber alles? Es gibt doch Menschen, und jeder von uns kennt welche, die allein durch ihre Gegenwart Heiterkeit um sich verbreiten. Man traut ihnen zu, daß sie selbst Feuer und Wasser miteinander auskommen lassen. Wenn man sich bemüht, herauszufinden, wie das möglich ist, dann stellt man immer wieder fest, daß solche Menschen ständig eine

gelassene Freude ausstrahlen, die die ganze Umgebung ansteckt. Was hier Freude genannt wird, ist ein geistiges Gut, unwägbare, nicht käuflich, aber für jedermann zugänglich. Und solche Freude kann das einfachste Leben vergolden.

Nun ist es nicht so, daß uns diese Freude irgendwie zustünde und von irgendwem frei Haus geliefert würde. Wir müssen sie täglich selbst erwerben — durch ehrliche Plage und Arbeit an uns selbst. Man erlebt es bisweilen, daß ein im Grunde wohlgestimmter, heiterer Mensch plötzlich griesgrämig wird und mehr und mehr in sich hineinkriecht. Zu gerne sucht man dann nach körperlichen Ursachen für den Stimmungswandel und findet wohl auch welche. Aber was ist nun wirklich geschehen? Hat der kranke Magen die Stimmung verdorben oder ist der Wandel der Stimmung auf den Magen geschlagen? Letztere Möglichkeit, daß Verstimmung und seelische Last schließlich zum Organleiden führen, ist heute nur allzu häufig.

Vereinfacht ließe sich sagen, daß vielen Menschen die ständige enge Fühlung zur eigenen Innenwelt und zur menschlichen Umgebung nicht gelingt. Da liegen kleine Gebirge unbewältigten Lebens, Angst vor dem Altwerden, eine leere Ehe, entfremdete Kinder, Berufsbild, und um alles herum ein Hauch von eisiger Einsamkeit. Geteiltes Leid ist halbes Leid; so mag sich mancher Leser damit trösten, daß Tausende neben ihm dieselbe Suppe löffeln müssen wie er, mit etwas anderen Zutaten vielleicht, aber ebenso bitter im Geschmack. Es versteht sich auch, daß solche innere Bedrängnis, wenn sie schließlich an die Nieren geht oder zum Herzen greift, mit Krankenschein und Tablette nur vordergründig zu behandeln ist; die Wurzel bleibt. In solchen Fällen hilft nur echte Eigenleistung. Man sollte dann Bilanz machen, die faulen Stellen suchen und Stück um Stück wegarbeiten. Es lassen sich mit bloßen Händen Berge versetzen, wenn man nur erstmal mit kleinen Steinchen beginnt.

Wenn das zu schwer erscheint, dann bleibt noch folgendes Rezept: Man schließe sich frohen Menschen an und wärme sich an deren Freude. Oder: Man mache anderen Menschen eine Freude! Freude ist nicht käuflich, allenfalls Vergnügen. Freude machen aber kann man lernen! Und es lernt sich leicht, weil man ja Teilhaber an jedem Gelingen ist, und meist sogar Hauptaktionär. Jegliche Freude, die man anderen bereitet, gibt man auch sich selbst, und man fühlt, daß Freude gesund macht und gesund erhält. Nun fehlt noch ein Weg, angestaute Bitterkeit aus sich herauszuschaffen und dem, was täglich nachläuft an Bitterkeit ein Gefälle zu geben.

Das Klima im Betrieb

Wer kennt nicht die bedauernswerten Menschen, die allüberall Gift und Galle um sich versprühen und als unfrohe, ungeliebte Sauertöpfe gelten. Natürlich müssen sie „es“ loswerden, aber bitte doch nicht so! Man geht dazu besser ins stille Kämmerlein und tobt sich aus. Und dann sollte man ein Lied singen oder pfeifen oder summen oder gar auf einem Instrument spielen. So eine Melodie ist wie ein erlösender Strom aus uns heraus, der Tonnenlasten von Bitterkeit mit sich fortwälzt. Wo Bitterkeit das Feld räumt, kann Freude einziehen.

Freude und Gesundheit sind Geschwister, es sind sogar Zwillinge, die sich kaum einmal trennen. Nur so ist es zu begreifen, daß es Menschen gibt, die mit gebrochenem Leib dennoch froh und gesund wirken. Nur so kann man verstehen, daß zwei Menschen eine Krankheit völlig verschieden erleben; der eine steht darüber, den anderen frißt sie auf. Und man versteht nun wohl auch, daß frohe Menschen oder aber Sauertöpfe das Klima im Betrieb bestimmen können — ganz gleich, an welchem Arbeitsplatz.

Dr. med. A. Müller

Autos sind keine Brötchen

Es ist heute leichter, irgendwo hinter einer Theke zu stehen und Dinge des täglichen Gebrauchs zu verkaufen als ein Auto. Autos sind nun einmal keine Brötchen. Verkäufer hinter der Theke genießen den sicheren Vorteil, daß die Kunden stets zu ihnen kommen. Hinter wie vielen Kunden aber muß ein Auto-Verkäufer herlaufen! Und kommen sie, dann kommen sie nicht scharenweise, zumindest heute nicht mehr, seitdem das Auto mit am meisten von der Flaute betroffen ist. Um jeden Kunden muß man heute ringen. Und nicht jeder kommt mit dem festen Vorsatz, sofort einen Opel zu bestellen.

Gediegenes, lückenloses Wissen

Besonders die Neulinge, die noch keinen Wagen haben oder bisher ein anderes Fabrikat fahren, wollen erst von der Qualität und den guten Fahreigenschaften eines Opel-Wagens überzeugt sein. Daher muß ein Opel-Verkäufer sowohl die fremden Fabrikate wie auch die eigenen Modelle genau und in allen Einzelheiten kennen. Denn wer ein Auto kaufen will, der hat sich meist schon andere Fabrikate angesehen und sich mit ihren Besonderheiten beschäftigt, oder er ließ sich von Bekannten davon berichten. Nicht immer sind die Informationen, die jemand erhielt, zutreffend; vielfach sind sie schief und verzerrt. Das muß ein Auto-Verkäufer beweisen. Er muß durch sein gediegenes, lückenloses Wissen, durch das Zurechtrücken von Tatsachen, den Interessenten überzeugen. Nur so kann er Vertrauen gewinnen und einen Kauf perfekt machen. Aber auch dem besten Auto-Verkäufer sind Erfolgsgrenzen gesetzt.

Autoverkaufen ist schwerer geworden

Wer heute ein Auto kauft, will Zuverlässigkeit und Qualität mitkaufen. Darauf hat er ein Recht, denn er gibt sein gutes Geld und sein Vertrauen dafür. Ist das einmal enttäuscht, dann kann der beste Verkäufer den Schaden kaum noch reparieren. An der Verkaufsfond steht daher nicht nur der Verkäufer, sondern jeder im Werk, der durch seine Arbeit Einfluß auf die Qualität der Wagen hat. Doch grau ist alle Theorie: Beobachten wir einmal einen Auto-Verkäufer bei seiner täglichen Arbeit.

Anfangs, als Junior-Verkäufer, hatte sich Erwin Kohl etwas andere Vorstellungen über die Tätigkeit eines Automobil-Verkäufers gemacht. Aber wer von uns hat nicht manchmal vor seinem geistigen Auge das Wunschbild, mit angenehmer und leichter Beschäfti-

gung viel Geld zu verdienen? Doch das ist einige Jahre her; Kohl ist etwas älter, erfahrener und, wie das im Leben so geht, nüchterner geworden. Heute ist er ein angesehenen Mitarbeiter im Autohaus Bergmann, einer Mittelstadt im Südwesten Deutschlands. Sein Tag beginnt morgens mit der Verkäufer-Besprechung, bei der der Chef mit seinen Verkäufern alle offenen Fragen bespricht. Vielfach wird die Zeit auch genutzt, um Informationsmaterial durchzuarbeiten, Verkaufsmethoden zu trainieren oder eine Tonbildschau, die von der Verkaufsförderung des Werkes gestellt wurde, vorzuführen und darüber zu diskutieren. Ohne Weiterbildung geht es heute in keinem Beruf; auch für den Auto-Verkäufer heißt es: Stillstand bedeutet Rückschritt. Im übrigen hat der Markt sein Gesicht gewandelt. Autoverkaufen ist heute schwerer geworden.

Probefahrt mit Ehepaar Müller

Anschließend ist Verkäufer Kohl mit einem Interessenten im Ausstellungsraum des Händlers verabredet. Dieser Kunde, Bankangestellter Müller, interessiert sich für den Rekord. Aber für welche Ausführung? Die L-Ausführung entspricht seinen Wünschen am meisten. Das Coupé findet er natürlich bildschön, aber dafür muß er noch etwas sparen. Aber warum zögert er, überlegt hin und her? Kohl, ein alter Verkaufshase, spürt sofort den Grund: Frau Müller soll zu den Kaufabsichten ihres Gatten Stellung nehmen. Vielleicht will sie doch eine andere Farbe, ein anderes Polster. Jeder erfahrene Verkäufer wird bei diesem Stand einer Verhandlung die Ehefrau des Interessenten mit einbeziehen. Also schlägt er Herrn Müller eine Probefahrt mit Gattin vor. Müller willigt freudig ein. Am Abend holt Kohl Herrn Müller an der Bank ab. Frau Müller wartet schon zu Hause. Und nun lernen beide die Fahreigenschaften und das Besondere des Rekord in der Praxis kennen. Die Probefahrt war das Tüpfelchen auf dem i. Müllers sind überzeugt, daß dieser Opel das richtige Auto für sie ist. Der Vertrag wird unterschrieben. Kohl kann die Akte Müller schließen, sich neuen Kunden zuwenden.

Neuen Kunden? Wie kommt man an sie heran? Nun, zu ihnen führen viele Wege. Unser Verkäufer hat längst erkannt, daß eine der besten Methoden, neue Interessenten aufzuspüren, über die Empfehlung eines zufriedenen Kunden führt. Verkäufer Kohl besucht am nächsten Tag Rechtsanwalt Schneider, dem er vor einigen Monaten einen Rekord verkauft hat. Die Begrüßung ist freundlich. Herr Kohl hat es seinerzeit gut verstanden,



Nach der Probefahrt: „Nun“, fragt Auto-Verkäufer K. (hinten), „habe ich Ihnen zu viel versprochen?“

die Wünsche der Familie Schneider zu berücksichtigen – mit dem Erfolg, daß Schneiders viel Freude an ihrem Opel haben. Natürlich ist Herr Kohl zunächst daran interessiert, was das Auto macht, aber auch persönliche Dinge kommen zur Sprache: ob die Familie gesund ist und ob die letzte Wochenendfahrt schön war. Und dann, so nebenbei, kommt die entscheidende Frage. Herr Kohl hatte im Wartezimmer des Rechtsanwalts damals den Kaufmann Kaiser gesehen, der davon sprach, daß er bald einen neuen Wagen brauche. Schneider bestätigt dies. Erst kürzlich habe Kaiser wieder davon gesprochen. Gerne will er Kohl empfehlen und seinen Besuch ankündigen. Der nächste Weg führt ins Büro des Kaufmanns. Prospekte und Unterlagen werden ausgebreitet, das übliche Verkaufsgespräch beginnt. Diesmal geht es schnell: Herr Kaiser entscheidet sich rasch und unterschreibt den Vertrag für einen Admiral.

Auch mancher Mißerfolg

Doch so leicht geht's nicht immer. Kohl muß manchmal mehr als einmal kommen, bis ein Verkauf perfekt ist; und auch Mißerfolge sind oft der „Preis“ vieler Bemühungen um einen Interessenten. Doch das kann einen Auto-Verkäufer nicht erschüttern. Er muß dem Kunden auf den Fersen bleiben, kann nicht hinter dem Ladentisch auf ihn warten. Er muß ihn suchen, muß am Mann bleiben. Täglich. Wie sonst sollten die Schornsteine bei Opel rauchen? Clu.

JUBILARFEIER

am 29. September 1967 in der Stadthalle Rüsselsheim

17.00 Uhr EHRUNG DER JUBILARE

Ouvertüre zur Oper „Der Freischütz“

C. M. v. Weber

ANSPRACHEN

Triumphmarsch aus „Aida“

G. Verdi

(Es spielt das große Werksorchester unter Georg Mischlich in Streichbesetzung)

17.45 Uhr GEMEINSAMES ESSEN

18.30 Uhr BUNTER ABEND

Mitwirkende: Helga Heil-Ballett, Städtische Bühnen Frankfurt
Marlis Wendels, Sopran, Städtische Bühnen Frankfurt
Iwan Rebroff, Baß, Städtische Bühnen Frankfurt (früher Donkosaken)
und das Balalaika-Trio Troika
Zwei Bleckwenns, Artistik auf Rädern
Michael und Partnerin, Internationaler Jongleur-Akt
Ted und Jo, Komiker und Meisterparodisten
Franz Eder, Ansage
Unterhaltungsensemble unter Andreas Wagner

21.00 Uhr MUSIKALISCHER AUSKLANG

(Es spielt das große Werksorchester unter Georg Mischlich in Blasbesetzung)

21.15 Uhr Abfahrt der Omnibusse und PKW in die Heimatorte der Jubilare

ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN!

PERSONALIEN



H. Gensert



G. Y. Genn

Wie bereits kurz im letzten Heft bekanntgegeben, ist der seitherige Leiter des Werkes Kaiserslautern, H. Gensert, nach Rüsselsheim versetzt und am 1. September zum stellvertretenden Produktionsleiter Rüsselsheim ernannt worden. Er ist direkt verantwortlich für das Preßwerk und den Karosseriebau und berichtet an W. Reinhard. — Wie ebenfalls in der letzten Ausgabe kurz erwähnt, ist G. Y. Genn als Nachfolger von J. S. Hudgens zum Assistenten des Generaldirektors mit der Verantwortung für den Gesamtverkauf ernannt worden. Der Aufsichtsrat hat mit Wirkung vom 1. 8. 67 G. Y. Genn zum ordentlichen Mitglied des Vorstandes bestellt.

IN WENIGEN ZEILEN

Opel beschäftigte im August 31531 Mitarbeiter in Rüsselsheim, 14544 in Bochum, 2019 in Kaiserslautern und 724 in den Zweigniederlassungen Berlin und Düsseldorf sowie der GM-Niederlassung in Berlin, zusammen 48818 Werksangehörige (Ende Juni 49485).

Das GM Montagewerk in Antwerpen für die Montage von Kadett- und Rekordmodellen wird am 19. September eingeweiht.

Bei der „Rallye der 1000 Seen“, die vom 18. bis 20. August 1600 km quer durch Finnland führte, siegte in der Gruppe Serientourenwagen Europameister L. B. Nasenius auf Opel Rekord 1900 vor drei anderen Landsleuten, ebenfalls auf Rekord 1900. Auf dem beachtlichen 5. Platz kamen die Stuttgarter Lambart/Vogt mit ihrem Rallye Kadett.

Bei dem Werkzeitschriftenkongreß in der nächsten Woche in Berlin, an dem Werkzeitschriftenredakteure aus der Bundesrepublik und allen westeuropäischen Ländern teilnehmen, ist die OPEL POST durch Redaktionsmitglied Chr. Kühn vertreten.

Mit den am 1. August neu eingetretenen Lehrlingen beschäftigt das Rüsselsheimer Werk 822 gewerbliche und kaufmännische Lehrlinge.

Die nächste Betriebsversammlung findet am 27. September im Opel-Bahnhof statt.

Das Werksorchester konzertierte in den letzten Tagen in Nauheim und Mainz und spielt am Freitag dieser Woche (8.9.) in Hochheim.

Der Hessische Rundfunk interviewte für seine Sendung „Soziales Leben“ erneut Mitarbeiter unseres Werkes. Diesmal ging es um die Pensionsgrenze.

Führungen für werksfremde Besucher finden ab Dienstag, den 12. September wieder zu den üblichen Zeiten statt.

Im Fundbüro der Werkswache wurden Uhren, Geldbörsen, ein Vergrößerungsglas, ein blauer und ein grauer Arbeitsanzug und eine Aktentasche abgegeben. Abzuholen im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679).

Ideen machen sich bezahlt!

Werbeaktion des Vorschlagwesens wird fortgesetzt

Der gute Erfolg der Werbeaktion für das Vorschlagwesen veranlaßte den Ausschuß für Verbesserungsvorschläge, diese bis zum 31. Oktober 1967 fortzusetzen. Jeder Einsender erhält weiterhin für den ersten bis zu diesem Termin eingereichten Vorschlag ein nützliches Werbegeschenk, ganz gleich, ob der Vorschlag angenommen wird oder nicht. Jeder Prämienberechtigte sollte die Chance nutzen, durch einen angenommenen

Vorschlag einen Betrag von 20,— DM bis 10000,— DM zu erhalten. Im ersten Halbjahr 1967 wurden in unseren Werken bereits über 300000,— DM an Prämien ausbezahlt! — Auf unserem Bild besprechen Betriebsleiter H. Treu und Meister W. Steigner mit dem Werksangehörigen Friedrich Höhe von der Abteilung Achsen-PKW seinen Verbesserungsvorschlag und überreichen ihm die Einsendebestätigung mit dem Werbegeschenk.





300 000 Sendungen im Monat

Das Postbüro ist in größere, luftigere Räume gezogen

Vor kurzem ist unser Postbüro umgezogen in die ehemaligen Räume der Verwaltungsschreinerei, die jetzt im H 32 zu finden ist. Die neuen Räume sind größer und luftiger, vor allem liegen sie für den An- und Abtransport der Post günstiger, da die Fahrzeuge an eine Rampe heranfahren und direkt be- oder entladen werden können. Zu erreichen ist das Postbüro jetzt durch den gleichen Eingang wie das Büro für Schreibmaschinenreparatur schräg gegenüber dem Hauptportal.

Vier Postzustellungen

Unser Werk ist groß. Seine weltweiten Geschäftsverbindungen bedingen naturgemäß einen umfangreichen Postverkehr. Dieser wird von den 21 Mitarbeitern unseres Postbüros, das ein kleines Postamt für sich ist, bewältigt. Ein Blick in die Statistik des Postbüros zeigt, daß monatlich etwa 150 000 Sendungen bei uns eingehen und genauso viele Briefe, Päckchen und Drucksachen im Monat unser Werk verlassen, davon etwa 50 000 ins Ausland. Der Umschlag von rund 300 000 Postsendungen im Monat ist schon sehr beachtlich. Morgens um 7.15 Uhr werden mit dem werkseigenen Postauto auf dem Postamt Rüsselsheim in der Rheinstraße die ersten 10 bis 15 Postkästen von Mitarbeitern, die Postvollmacht haben, abgeholt und ins Postbüro gebracht, wo sie sofort entleert und bearbeitet werden. Briefe, die nicht ausdrücklich an bestimmte Personen unseres Hauses gerichtet sind, werden maschinell geöffnet und erhalten den Tagesstempel. Die geöffneten und gestempelten Briefe werden von besonders erfahrenen Verteilern abteilungsweise sortiert. Um 8.30 Uhr beginnt dann der erste Postgang in die Büros. Viermal am Tage wird die Post in den 10 Postbezirken unseres Werkes von den Boten ausgetragen. Die abgehende Post wird bei diesen Gängen gleich mitgenommen. Die

interne Hauspost (Betriebsmitteilungen usw.) wird von zwei Boten zweimal täglich in den Betrieb gebracht. Bei unserem Besuch im Postbüro beobachteten wir, wie die ausgehende Post sortiert und, bis auf die Sammelpost, die Briefe mit der Schließmaschine geschlossen wurden. Jeder Brief muß gewogen werden, besonders sorgfältig natürlich Luftpostsendungen und Wertbriefe, um Strafporto beim Empfänger oder Verzögerungen bei der Zustellung zu vermeiden. Interessant ist auch, daß das Postbüro rund 130 000 DM monatlich für ausgehendes Porto verbucht.

Neben Einzelempfängern haben wir noch eine Reihe Adressaten, die täglich Sammelpost erhalten. Es sind vor allem die Opel-Händler, die GM-Niederlassungen innerhalb Europas, die Werke Bochum und Kaiserslautern, GM Berlin und Straßburg, die ihr eigenes Postfach haben, insgesamt 1012 Stellen. Den einzelnen Gewichtsstufen entsprechend werden Briefe und Päckchen mit Hilfe von drei Frankiermaschinen mit dem notwendigen Porto versehen, eine Arbeit, die durch diese maschinelle Hilfe ziemlich rasch geht.

Wie in einem Postamt

Bei einer Gegenkontrolle muß übrigens kontrolliert werden, ob jede Sendung einen Postaufdruck erhalten hat, damit keine unfrankierte Post das Werk verläßt. Man sieht: auch im innerbetrieblichen Postdienst gibt es eine „Inspektion“. Zu den Aufgaben des Postbüros gehört auch das Registrieren und Weiterleiten eingehender Schecks sowie die Bearbeitung von Einschreibe- und Wertbriefen. Ferner werden noch Tageszeitungen und Fachorgane verteilt. Alles in allem: ein weites Aufgabengebiet, das ohne Übertreibung dem eines kleinen Postamtes gleicht. Auf unserem Bild (in der Mitte stehend) der Leiter des Postbüros, A. Werner.

Neuer Eingang der BKK



Die Erweiterungsarbeiten in der Betriebskrankenkasse sind inzwischen fast abgeschlossen. Unsere Aufnahme zeigt den neuen Eingang der BKK, durch den man direkt zur großen Schalterhalle gelangt.

Unfreiwilliger Aufenthalt



Jeden Tag mehrmals die gleiche Szene, einmal in diesem, einmal in jenem Werksbereich: die Werkseisenbahn wird von gedankenlosen Fahrern, die ihre Wagen, oft längere Zeit, auf den Schienen abstellen, zum unfreiwilligen Aufenthalt gezwungen. Meist ist es nur Bequemlichkeit, wenn das innerbetriebliche Eisenbahngleis als Parkplatz benutzt wird. Jeder, der innerhalb des Werksgebietes einen Wagen benutzt, muß die Gleise beim Parken unbedingt freihalten.

Nur noch 1300 Gastarbeiter

Die Zahl der im Rüsselsheimer Werk beschäftigten Gastarbeiter ist von 5 455 vor einem Jahr jetzt auf rund 1300 zurückgegangen. Sie stammen aus 32 Nationen, wobei die Spanier nach wie vor das größte Kontingent stellen, gefolgt von den Griechen und Italienern.



50

Heinrich Mathes
Achsenbau
16. 9. 1967



40

Ludwig Stephan
Qualitätsf. u. Insp.
25. 6. 1967



Lina Thomas
Datenverarbeitung
27. 6. 1967



Nikolaus Trippel
Karosseriebau
2. 8. 1967

25

27. 8. 1967

Hans Weibächer
Prod. Vor. Karosserieab.

1. 8. 1967

Dina Renneisen
Zentralpl.-Verwalt.

5. 9. 1967

Edgar Daum
Allg. Verwaltung

Ernst Schuchmann
Transportabteilung

6. 9. 1967

Georg Gumbinger
Achsenbau

4. 8. 1967

Ludwig Hofmann
Schnittbau

8. 9. 1967

Jakob Röder
Revision

5. 8. 1967

Helmut Feldmann
Motorenbau

Martin Scheppler
Schnittbau

10. 8. 1967

Werner Krämer
Betriebskrankenk.

10. 9. 1967

Ria Keil
Allg. Verwaltung

Hans Kirschgarten
Karosseriebau

Johanna Nessel
Werksverpflegung

16. 9. 1967

Hans Dudek
Betriebsanalysen

Fritz Rösch
Versuchsabteilung

Willi Schulz
Blechbearb.-Chassis

17. 9. 1967

H. Gölzenleuchter
Prod.Vorb. Karosserieab.

17. 8. 1967

Karl Astheimer
Produktentw.
u. Konstruktion

20. 9. 1967

Franz Spengler
Karosseriebau

20. 8. 1967

Heinrich Hock
Kar.-Polsterei

21. 9. 1967

Wilhelm Dammel
Motorenbau

21. 8. 1967

Willi Grab
Oberflächenveredel.

23. 9. 1967

Georg Hubertus
Preßwerk

Werner Steinbach
Instandhalt.-Preßw.

25. 9. 1967

Franz König
Karosserie-Rohbau

22. 8. 1967

Walter Merz
Produktentw.
u. Konstruktion

27. 9. 1967

Adam Heid
Rohrfabrikation

24. 8. 1967

Heinrich Jakobi
Ersatzf. u. Zubehör

28. 9. 1967

Wilhelm Simon
Preßwerk

Günther Schneider
Werkstattplanung

WIR GRÜSSEN UNSERE JUBILARE



Hans Stein
Werksanlagen
2. 8. 1967



Hans Kornder
Motorenbau
6. 8. 1967



Wilhelm Best
Werkz.-Zent.-Verw
9. 8. 1967



August Petri
Ersatzf.-Fabrik.
13. 8. 1967



Adam Lochhaas
Motorenbau
19. 8. 1967



Albert Fries
Werkzeugbau
20. 8. 1967



Heinrich Knöss
Qualitätsf. u. Insp.
22. 8. 1967



Albert Schmidt
Karosseriebau
25. 8. 1967



Hans Stahl
Prod. Vorb. Preßw.
26. 8. 1967



Fritz Roth
Werkzeugforsch.
26. 8. 1967



Ludwig Hechler
Wagenverladung
30. 8. 1967



Philipp Genne
Vergaserbau
8. 9. 1967



Fritz Prötzel
Karosseriebau
13. 9. 1967



Adam Gunkel
Preßw.-Kleinteile
15. 9. 1967



H. Schienbein
Werkzeugbau
18. 9. 1967



Wilhelm Becker
Instandhaltung
21. 9. 1967



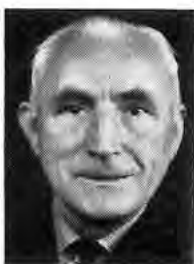
Fritz Lindner
Verkehrsabteilung
21. 9. 1967



Georg Keller
Motorenbau
24. 9. 1967



K. Scheuermann
Werks- u. Prod.-Ltg.
25. 9. 1967



Karl Kunkel
Werkfeuerwehr
29. 9. 1967



Adieu, schöne Urlaubszeit

Der Urlaub ist vorbei. Die Arbeit hat uns wieder. In diesen Wochen betrachteten viele das Leben durch die Sonnenbrille. Man faulenzte in der Sonne, duftete nach Tannennadeln oder Meerwasser und ließ sich tragen von einem „lebensfernen“ beseligenden Gefühl unbeschwertes Freiheitsgenusses. Man war in die große weite Welt entronnen, einmal weg von allem und gefiel sich als Entdecker und Genießer eines dem Arbeitsbürger sonst fremden Lebensstils. Und eben das Fernsein von dieser alltäglichen Existenz, das Sichhineinträumen in eine urlaubhaft-vergängliche Wirklichkeit, die Freude an ungewohnter Atmosphäre und Landschaft, der Wirbel frohen, beglückenden Erlebens und das rhythmische Nachfolgen von Ruhe und Besinnung, das war der rechte Urlaubsgenuß, ein Stück Lebenskunst.

Ach, war das alles herrlich! Man hat in einer Welt gewieilt, wo niemand gewußt hat, wer man ist. War man eigentlich der, der sonst immer an der Arbeit hängt? Man war nicht Arbeits-, sondern Urlaubsbürger. Man trug viel weniger Kleidung als zu Hause, sang vor sich hin und war oft sogar recht mutwillig und blendender Laune. Und was konnte es Schöneres geben, als auf der Luftmatratze auf dem Wasser zu treiben. Ja, so und ähnlich ist es vielen von uns ergangen. Doch dann war alles vorbei. Man zog bei der Heimkehr die Fensterläden wieder hoch, stellte den Mülleimer wieder an die Straße und blinzelte halb ungläubig, halb ernüchtert in seine Alltagswelt. Opel öffnete für viele erst letzte Woche die Tore. Die Kurzarbeitswoche im Anschluß an die Werkserien war für die Betroffenen ein bitterer Wermutstropfen. Bei der Rückkehr in sein Büro schaute man erst einmal prüfend um sich. Natürlich hatte niemand das Kalenderblatt abgerissen. Da prangte noch, rot umrandet, das letzte Vorurlaubsdatum. Es war der Tag, an dem man abends noch abfuhr. Also wurde das Blatt abgerissen und das richtige Datum markiert.

Und auch die Werkbank, das treue, alte Stück, stand bei der Rückkehr noch an der alten Stelle. Man war zwar einige Zeit ohne sie ausgekommen, aber auf die Dauer kann man sie halt doch nicht entbehren. Man ar-

beitet also jetzt wieder an der Bank, man faßt wieder Tritt, ist zurückgekehrt in die große Armee der Arbeitenden und hofft, daß es so bleiben, daß die Flaute mit ihren Problemen bald der Vergangenheit angehören möge. Und auch die Bänder laufen und befehlen wieder. Nach Urlaub und Kurzarbeitswoche hat man bescheiden und pflichtbewußt wieder seine Alltagsaufgaben übernommen. Nur die Urlaubsgespräche in allen Ecken und Kanten des Werkes zeugen vom Aussprachebedürfnis und dem seligen Erinnerungsvermögen der von großer Fahrt Heimgekehrten. Hat der Urlaub denn überhaupt stattgefunden, wenn man nicht über ihn reden kann? Ach, mancher ist noch einmal dort, wenn er erzählt. Unser gebräuntes Gesicht bleibt nicht immer. Die Bräune ist eben nur eine Tünche. Der September ist schon ins Land gezogen, das Grün der Bäume wird bald dunkel. Es ist nicht mehr weit bis zum Herbst. Adieu, schöne Urlaubszeit.



„Mensch, ich sag' Dir, alles Schwindel! Heuer bin ich schon das dritte Mal hingefahren, aber nie habe ich sie getroffen!“

Kasperles Bitte an unsere Vatis

„Trallala, trallala, Kasperle ist wieder da!“ Unbeschwertes Kindervergnügen am Spiel. Und die Eltern nehmen daran teil, sie sind die Zuschauer. Das macht Spaß. Allein zu spielen, wäre ja auch nicht schön, aber Mutti und Papi die lustigen Streiche des lieben Kasperle vorzuführen, das ist die ganze Kinderseligkeit. Aber ob die Mutter auch noch so begeistert Zuschauerin sein würde, wenn der Vater mit einem Male nicht mehr da wäre, wenn er etwa bei einem Autounfall oder einem Betriebsunfall schwer verletzt worden wäre oder gar den Tod gefunden hätte?



Kasperle läge dann bestimmt traurig und vergessen in einer Ecke. Das aber darf nicht sein. Kasperle muß dabei sein, heute und morgen. Darum muß Vati immer gut auf sich aufpassen, muß die Sicherheitsbestimmungen und vor allem auch die Straßenverkehrsvorschriften beachten. Kasperle ruft allen Vätern zu: „Seid vorsichtig, auf der Straße und im Betrieb! Denkt an Eure Kinder! Ihr wollt doch, daß sie immer lustig sind und frohen Mutes durchs Leben gehen, frei von Kummer und Sorgen. Also paßt schön auf. Das wünscht von ganzem Herzen Euer Kasperle

Fristlos entlassen

Fristlos entlassen wurde in Stockholm Fräulein Tornström, Verkäuferin in einem Warenhaus. Aus purem Haß gegen das stärkere Geschlecht hatte sie vor dem Einpacken Juckpulver in jedes Paar Herrensocken gestreut, das sie verkaufte. Die Sache kam heraus, als Fräulein Tornström ihre Kollegin am Verkaufstisch für Unterhosen überreden wollte, dasselbe zu tun.



Erfolgreiches deutsches Seifenkisten-Derby 1967

Die Uhlenhorststraße im Duisburger Wald ist das Mekka aller Seifenkistenfahrer in der Bundesrepublik. Auch jetzt war sie wieder Schauplatz der Kämpfe um die Bundesmeisterschaft um den Großen OPEL-Preis. Diese Großveranstaltung bildete, wie in jedem Jahr, den Höhepunkt der Rennsaison. Gut vorbereitet gingen die Jungen in dieses Rennen: fünf Tage hatten sie Zeit, ihre Seifenkisten rennfertig zu machen und die Strecke am Uhlenhorst kennenzulernen. Da jeder Fahrer nur einmal an der Bundesmeisterschaft teilnehmen darf, treffen sich in jedem Jahr neue Städtesieger, die Duisburg-Wedau und die herrliche Rennstrecke noch nicht kennen. Jeder Junge, der sich eine Startnummer für den 23. Juli in Duisburg erkämpft hatte, erlebte als Gast des Werkes sieben herrliche Tage im Kreise fröhlicher Kameraden. Ein abwechslungsreiches Programm ließ diese Woche rasch vergehen. Höhepunkt und Abschluß dieser erlebnisreichen Zeit war jedoch der spannende Wettkampf der 131 schnellsten Kisten auf der Uhlenhorststrecke am Rennsonntag. Der Wettergott hatte es auch in diesem Jahr wieder gut mit Veranstaltern und Fahrern gemeint. Die Rennstrecke lag die meiste Zeit im Schein einer warmen Julisonne. Viele Prominente waren erschienen, an ihrer Spitze der Bürgermeister von Duisburg sowie Opel-Generaldirektor L. R. Mason, Vorstandsmitglieder und Vertreter des Verkaufs und der das Rennen ausrichtenden Werbeabteilung. Ehrengäste, die zu Beginn der Veranstaltung in besonders gebauten Kisten über die Rennstrecke fuhren, waren die französische Filmschauspielerin Marie Versini, bekannt aus vielen Karl May-Filmen, der Sänger Kurt Höhne sowie die Boxer Karl Mildnerberger und Conny Rudhof. Zwischen Vorlauf, Zwischenlauf und Endlauf gab es Einlagen. Eine Musik-Band der amerikanischen Luftwaffe paradierte und musizierte, ein Fanfaren-Zug in Landsknechtkleidung aus Uslar zog an den

über 20 000 begeistert mitgehenden Zuschauern vorbei. Eine belgische Fahenschwinger-Gruppe und ein Mädchen-Musikchor aus Dänemark waren echte Attraktionen. Und auch diesmal fehlten die Oldtimer aus dem Opel-Museum nicht. Für die Buben war es ein unvergeßliches Erlebnis, nicht zuletzt für die Besten, die mit wertvollen Preisen ausgezeichnet wurden und inzwischen von einer schönen Deutschlandrundfahrt zurückgekehrt sind, genau wie der erste Sieger, der vor

kurzem an der Weltmeisterschaft im Seifenkisten-Derby in Akron in den USA teilgenommen hat. Sonnenschein, Spannung, eine begeisterte Jugend und ein Ablauf ohne Regiefehler, für den Mitarbeiter W. Horstmann, Leiter der Organisationszentrale des Deutschen Seifenkisten Derbys, verantwortlich war, bestimmten das Geschehen im Duisburger Uhlenhorst. Kein Wunder, daß das Seifenkisten-Derby 1967 sich die alten Freunde erhielt und viele neue Freunde gewann.



Es ist geschafft. Nach spannenden Vor- und Zwischenläufen wurden die drei schnellsten Fahrer ermittelt. Sieger wurde Klaus Rohde aus Krefeld-Bockum (Mitte), der den großen OPEL-Preis, die USA-Reise und 5000 DM Erziehungsbeihilfe gewann. Auf den zweiten Platz kam Bernd Holzer aus Urexweiler

(links), während Josef Tenamerge aus Metzingen (rechts) den dritten Platz belegte. Beide erhielten ansehnliche Erziehungsbeihilfen. Dahinter in der Mitte Generaldirektor L. R. Mason sowie der Duisburger Schutzpolizeidirektor H. Bellingrath und der erste Bürgermeister von Duisburg, Dr. L. Storm.

Es traten und treten in den Ruhestand

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk		Gesamt-Arbeitsjahre im Werk	
Wilhelm Anthes Kraftwerk	20	Josef Müller Inspektion und Qualitätsförderung	36
Adolf Banke Karosserie-Bau II	12	Adam Osterod Schweißmaschinenbau	40
Peter Becker Vergaserbau	24	Philipp Petri Materialabteilung	11
Christoph Boller Materialabteilung	38	Georg Portgall Werkzeugschleiferei	32
Holger Breinholt Prod. Entw. u. Konstr.	24	Johann Rathmann Rohrfabrikation	35
August Braun Inspektion und Qualitätsförderung	34	Helene Reitz LKW-Endmontage	28
Jakob Braun Motorenbau	28	Georg Riegel Instandhaltung-Preßwerk	49
Georg Diehl Werkzeugschleiferei	43	Anton Rohrwick Prod. Vorb. Karosserie	40
Karl Ebling Betriebsschlosserei	28	Wilhelm Rothe Schnittbau	40
Heinz Egert Karosseriebau	28	Gustav Sezanne Versuchswerkstatt	45
Stefan Franz Materialabteilung	19	Stefan Sowicki Schmiede	13
Johann Göbel Achsenbau	37	Adam Schaffner Ersatzteile-Fabrikation	34
Martin Görlich Ersatzteile-Fabrikation	40	Fritz Schmitt Allgemeine Verwaltung	51
Leonhard Hahn Werkzeugbau	35	Jakob Schneider Werkzeugbau	40
Philipp Haun Inspektion und Qualitätsförderung	40	Heinrich Schütz Preßwerk-Chassis I	41
Johann Heinrich Hinkelbein Schweißmaschinenbau	30	Arthur Schwan Prod. Vorb. Preßwerk	42
Andreas Hitzel Vergaserbau	34	Willi Schwärtzel Preßwerk	30
Gerhard Holla Betriebsschlosserei	36	Heinrich Stroh Werkzeugbau	31
Georg Hubertus Preßwerk	25	Walter Stüben Teile-Lager	28
Georg Jäger Modellschreinerei	41	Friedrich Vöglin Teile-Lager	45
Adam Jung Ersatzteile-Fabrikation	50	Friedrich Vollhardt Prod. Entw. u. Konstr.	47
Josef Kessels Rohbau	28	Joh. Christ. Wassmuth Karosseriebau	27
Rudolf Klodi Schweißmaschinenbau	33	Minna Wedel Inspektion	20
Alexander Koch Verkaufsverwaltung	28	Kurt Weichel Schweißmaschinenbau	10
Dora Krämer Blechbearbeitung-Chassis	22	Johann Weidmann Motorenbau	28
Jakob Kückler Betriebsschlosserei	38	Wilhelm Wesp Kundendienst-Werkstatt	43
Albert Kunz Schweißmaschinenbau	32	Anton Willhardt Preßwerk	38
Fritz Lohr Werkzeugschleiferei	40	Leonhard Winter Schnittbau	32
Julius Lorenz Schweißmaschinenbau	15	Wilhelm Wolf Schnittbau	46
Heinrich Mahlerwein Energieversorgung	36	Otto Wüstenhöfer Werkzeugbau	39
Jakob Maurer Achsenbau	49	Lorenz Zang Schnittbau	42
Wolfgang Michel Ersatzteile-Fabrikation	48	Ludwig Zöller LKW-Endmontage	37
Adam Müller Prod. Vorb. Chassisbau	46		



Berufswünsche unserer Jugend

Die Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung hat die Ergebnisse der Berufsberatungsstatistik für das Berichtsjahr 1965/66 veröffentlicht. Daraus ergibt sich, daß sich auch im vergangenen Jahr die Berufswünsche der Schulabgänger und sonstiger Berufsanwärter auf einige wenige Berufe konzentrieren. Wie bereits in den vergangenen Jahren, stehen bei den männlichen Jugendlichen wiederum die technischen Berufe – voran der Kfz-Handwerker – und bei den Mädchen die sogenannten „Schreibtisch“-Berufe im Vordergrund. Die unterschiedlichen Schwerpunkte des Berufsinteresses zeigen sich jedoch je nach Schulbildung. Von den männlichen Volksschulabgängern wollen sich 41,3 Prozent einem modernen technischen Beruf zuwenden. Männliche Jugendliche mit Mittlerer Reife interessieren sich gleichfalls vorwiegend (mit 31,1 Prozent) für diese Berufe. Hier spielen allerdings mit 21,8 Prozent schon die „Schreibtisch“-Berufe im Bereich „Verwaltung, Buchen, Schreiben“ eine Rolle. 32,6 Prozent der Abiturienten wollen in Berufe, deren Tätigkeiten „Lehren, Helfen, Pflegen“ zum Inhalt hat. Sie wollen also vor allem Lehrer oder Arzt werden.

Die Berufswünsche der weiblichen Jugend verteilen sich gleichmäßiger auf die einzelnen Berufsbereiche. Ein knappes Fünftel der Volksschülerinnen interessieren sich für die „Schreibtisch“-Berufe und Berufe im Tätigkeitsbereich „Lehren, Helfen, Pflegen“. Weibliche Jugendliche mit Mittlerer Reife wollen zu 26,7 Prozent Krankenschwester, Kindergärtnerin oder Sprechstundenhelferin werden. Fast ebenso viele Mädchen dieser Gruppe – nämlich 23,5 Prozent – wollen einen „Schreibtisch“-Beruf erlernen. Von den Abiturientinnen möchten 45,3 Prozent einen Beruf ergreifen, der auf das „Lehren, Helfen, Pflegen“ zielt, wie Lehrerin, Ärztin und Apothekerin.

KND

Ein Bürogang

Ein Gang in einem unserer Verwaltungsgebäude nach Schichtschluß. Der Widerschein der Lampen vereinigt sich mit dem Eindruck ruhevoller Leere. Aber so verlassen wie im Augenblick der Aufnahme bietet sich der Gang dem Beobachter tagsüber nicht dar. Dann wimmelt es von Menschen: von Sachbearbeitern und Sachbearbeiterinnen, die von Büro zu Büro unterwegs sind, von Zeitnot zu eilender Gangart getriebene Sekretärinnen und natürlich von Werksangehörigen aus den Produktionsabteilungen, die zu dieser oder jener Stelle wollen; dazu kommen werksfremde Besucher, die sich vorstellen, etwas anzubieten haben oder einen der Sachbearbeiter sprechen möchten. Der Verkehr auf den Gängen der Verwaltung läßt darauf schließen, daß in den Büros täglich viele Arbeiten erledigt werden müssen. Und so ist es auch. Ein Blick in den Gang mit seiner Büroflucht bringt ebenfalls ins Bewußtsein, wie umfangreich die Verwaltungsarbeit im modernen Industriebetrieb geworden ist. Überall, wo geplant, dirigiert, geordnet und organisiert wird, braucht man Büros, in denen die entsprechend anfallenden Aufgaben erledigt werden. Auch diese Tätigkeit ist wichtig und Teil des Ganzen. Mag man mitunter auch etwas geringschätzig von „Bürokratie“ und „Bürokram“ sprechen — ohne diese Arbeiten käme das Schwungrad der Produktion schon bald zum Stehen.



Unterwegs getroffen

Auf der Autobahn zu Hause

Es ist gar nicht so einfach, J. Bastian, einen der Fahrer des Geschäftswagenparks, zu treffen. Denn fast immer ist er unterwegs, heute vielleicht in München und morgen schon wieder auf einer Fahrt nach Hamburg. Auf Deutschlands Autobahnen ist er zu Hause. Es gibt nicht sehr viele Menschen im Werk, die im Laufe nur weniger Tage so viele Kilometer zurücklegen wie er und seine Kollegen. Manchmal sind es etliche Tausend in einer Woche. Es war fast schon ein Zufall, daß wir ihn kürzlich im Werk trafen und vor die Kamera bekamen. Meist fährt er die Herren der Geschäftsleitung zu wichtigen Zusammenkünften, oder er holt Besucher ab bzw. bringt sie zu einem fernen Ziel. Sein Arbeitstag ist lang und sein Dienst unregelmäßig. Vor dem Krieg war J. Bastian Lizenzfahrer für Rallyes. Er hat dabei viele Siege für Opel errungen. Interessante Geschichten kann er über die großen Rennfahrer dieser Jahre erzählen. Stundenlang könnte man ihm dann zuhören. J. Bastian liebt seinen Beruf. Selbst im dicksten Verkehr läßt er sich nicht aus der Ruhe bringen.

Besonders stolz war er, als nach der Vorstellung vor der Presse die ersten COMMODORE in verschiedene Städte gefahren werden mußten. Nach dem Überholen manches „schnellen“ Wagens wurde er oft an der nächsten Tankstelle oder bei anderen Gelegenheiten gefragt, was das denn für ein rasanter Opel-Wagen wäre, mit dem er an ihnen vorbeigebraust sei. Wenn er Zeit hat, macht er sich in seinem Garten zu schaffen als geruhsamen Ausgleich für seinen unruhigen Alltag. Tochter Ellen ist in der Personalabteilung beschäftigt.

Offener Brief an einen Autofahrer

Sehr geehrter Herr!

Vor wenigen Tagen hatten wir das zweifelhafte Vergnügen, Ihre Bekanntschaft zu machen. Sie selbst werden uns sicher gar nicht bemerkt haben, denn Sie waren sehr in Eile. Und gerade deswegen schreiben wir Ihnen, — wir sind nämlich in Sorge um Sie. Aber vielleicht erinnern Sie sich doch, wenn wir Ihnen sagen, daß es auf der B X zwischen Y und Z war, die sich so recht unübersichtlich dahinschlängelt. Wir mögen der zehnte oder zwölfte Wagen in der Kolonne gewesen sein, die von zwei schwerbeladenen Lastzügen angeführt wurde. Übrigens, — schwer beladen bis zu einer mehr als kritischen Höhe auf dem Dach Ihres Wagens waren Sie auch. Ganz augenscheinlich fuhren Sie in Urlaub.

Wir befürchten, daß Sie bei Ihren Vorbereitungen nicht daran gedacht haben, wie sehr sich bei jeder Überladung der Bremsweg verlängert. Alle waren schon etwas ungeduldig; die anderen und wir auch. Aber vorgezogen hat sich bei dem starken Gegenverkehr keiner. Wer hatte auch schon Lust, wegen ein paar lumpiger Minuten Zeitgewinn sein Leben zu riskieren? Und dann kamen Sie. Ehe wir das für uns Unbegreifliche begreifen konnten, waren Sie schon vorbei. Sie waren bewundernswert, wie Sie in tollkühner Weise im spitzen Winkel zwischen unsere Kolonne und die Entgegenkommenen hineinbrausten.

Daß Sie und einige andere heil davongekamen, war nicht Ihr Verdienst, wie Sie seinerzeit hoffentlich gemerkt haben. Denn wenn nicht der Fahrer drei Wagen vor uns — auch er war augenscheinlich mit seiner Familie auf Urlaubsreise — sein Gefährt nach rechts gerissen hätte, wenn nicht der Entgegenkommende instinktiv auf die Bremsen gestiegen wäre, — bei Gott, Sie wären nicht mehr durchgekommen. Und dann, — na, Sie wissen schon ... Wir hätten den Vorfall vielleicht wieder vergessen, hätten Ihnen zugute gehalten, daß Sie zwingende Gründe hatten, schnell voranzukommen. Dann aber sahen wir Sie, wie Sie drei Kilometer weiter an einem Parkplatz lässig an Ihrem Wagen lehnten und in aller Ruhe eine Zigarette rauchten. Da haben wir uns verzweifelt gefragt, was um alles in der Welt Sie veranlaßt haben mochte, kurz vorher ein derart tollkühnes Spiel mit Ihrem eigenen Leben und dem Ihrer Mitmenschen zu treiben.

Vielleicht rümpfen Sie verächtlich die Nase über diesen Brief der Bundesverkehrswacht, vielleicht zerreißen Sie ihn gar, weil Sie uns für alte Moralapostel und ewige Besserwisser halten. Vielleicht aber auch denken Sie dabei einmal an jene 6000 Menschen im vergangenen Jahr, die durch Fahrmanöver Ihrer Art tödlich verunglückten. Viele davon waren auf Urlaubsfahrt, wie Sie, — und kamen nie mehr zurück. Hochachtungsvoll

Ihre Bundesverkehrswacht



Beim Essen hörte ich ein Gespräch zwischen zwei Kollegen mit an, bei dem es um den Krankenstand im Werk ging, der jetzt konstant um 2 Prozent niedriger liege als früher. Damals hätten wir ja auch ein Wirtschaftswunder gehabt, meinte der andere, heute wehte wieder ein rauher Wind, da überlege man es sich zweimal, ob man sich wegen einer Bagatelle gleich krank melden solle. Der andere meinte dazu, es könne einen aber teuer zu stehen kommen, wenn man eine gesundheitliche Störung nicht beachte und es versäume, zum Arzt zu gehen. Dem stimmte der andere zu, meinte aber einschränkend, das seien doch wohl Ausnahmen. Wer wirklich krank sei, der bliebe auch heute zu Hause. Jeder habe doch selbst beobachten können, daß die blühende Wirtschaft und der Mangel an Arbeitskräften früher viele zu Übertreibungen verführt hätten, ohne dabei zu bedenken, daß das Geld der Betriebskrankenkasse nicht das Geld der Firma sei, sondern vor allem von den Beiträgen der Versicherten stamme. Vernünftige Gedanken. Noch vor einem Jahr hat man so etwas selten gehört. Krisen fördern die Vernunft.



Bücher unterhalten und bilden

„Die geistige Beweglichkeit, die sich im Umgang mit Büchern formt, wirkt sich auch am Arbeitsplatz positiv aus“

Dieses Bild, vor einiger Zeit in der Werkbücherei I aufgenommen, zeigt Bücherfreunde aller Altersgruppen, von den Mitarbeiterinnen der Werkbücherei gut betreut und schnell bedient. Der Herbst steht vor der Tür, und der Winter folgt auf dem Fuß. Es gibt viele Arten, sich im Herbst und Winter in seiner Freizeit zu beschäftigen. Zu den nützlichsten zählt ohne Zweifel das Lesen. Entweder dient es der Unterhaltung oder der Erweiterung des Wissens, je nachdem, wonach der Sinn des Lesers steht. Es gibt auch Bücher, die sowohl unterhalten als auch bilden. Wie es auch sei: Die Werkbücherei verfügt auf allen Gebieten über eine reiche Auswahl. Zur Zeit sind es 27 000 Bände. Man braucht nur hinzugehen und sich ein Buch kostenlos auszuleihen. Wer einmal keine Zeit hat, kann

auch einen Kollegen beauftragen, ein Buch mitzubringen. Im Katalog, den jeder Interessent erhält, findet man bestimmt genug Bücher seiner Wahl. Die Werkzeitschrift weist ebenfalls immer wieder auf Neuerscheinungen hin. Die Vielseitigkeit dessen, was in beiden Ausleihen der Werkbücherei verlangt wird, beweist ihre Dienstbereitschaft gegenüber allen, die nach Unterhaltung und Bildung streben. Auch eine Werkbücherei ist ein Meilenstein am Rande des Weges, dem heute so beklagten Bildungsnotstand zu begegnen. Auf Grund langjähriger Erfahrungen weiß man, daß die geistige Beweglichkeit, die sich im Umgang mit Büchern formt, sich in den meisten Fällen auch am Arbeitsplatz positiv auswirkt. — Vorne links die Leiterin der Werkbücherei, G. Heidelberg.

Junges Mutterglück kann man vor den Werkstoren kurz vor Feierabend beobachten. Da kommen die jungen Muttis mit den Kinderwagen angefahren, um sich und das Kind dem Vati als rundes, unzertrennliches Glück freudig zu präsentieren. Ich sehe fast täglich eine junge Mutti mit dem Kinderwagen auf dem Weg zu einem der Werkstore. Unterwegs auf dem Gehsteig bleibt sie häufig stehen, beugt sich liebevoll zu ihrem Kind hernieder, lächelt und spricht mit ihm. Bald werden sie den Vati sehen. Er kommt ihnen vielleicht schon entgegen. Eine alltägliche Beobachtung? Kann sein, aber auch eine zeitlos-urmenschliche, die den fremden Beobachter immer wieder erfreut.

Ein Fahrzeug braucht zum Bremsen Zeit — Bedenke dies, sonst tut's Dir leid



Ich gehe nach Schichtschluß an einem Fahrradabstellplatz vorbei und höre, wie dort jemand einem anderen zuruft, herzlich und gut gelaunt: „Ach, du Zwetschenschorsch!“ Da hatte ich also wieder einen der kollegialen „Herzessprache“ entnommenen „Kosenamen“ zu hören bekommen, die seit eh und je unter Opelianern üblich sind. Ich habe mir im Laufe der Zeit eine ganze Sammlung dieser Titulierungen notiert. Hier eine kleine Kostprobe: „Du Kanarienvogel!“ — „Du gezähmter Lux!“ — „Du zirpend Grill!“ — „Du Goggel uff'm Mist!“ — „Du Schwalb!“ — „Du lahm' Ent!“ — „Du geröst' Kaffeebohne!“ — „Du versalze Supp!“ — „Du grausiger Uhu!“ — „Du Trauerweid!“ Jeder, der die Männer kennt, ist froh, wenn er so etwas hört. Es sind Zeichen guter Laune, guten kollegialen Einvernehmens.

Spectator

VORTRAGSREIHE

Winterhalbjahr 1967/68
(Erster Teil)

Freitag, 13. Oktober 1967
Walter Stain

„Feldzug in der Wüste“

Freitag, 20. Oktober 1967
Peter P. Hilbert

„Grüne Hölle Amazonas“

Freitag, 27. Oktober 1967
Dieter von Schwertföhrer

„Mexikanische Impressionen“

Freitag, 3. November 1967
Wolfgang Weber

„Rotchina heute“

Freitag, 10. November 1967
Eugen Schuhmacher

„Letzte Tierparadiese“

Änderungen vorbehalten!



SIE im Betrieb

Die Bedeutung der Frau in vielen Bereichen des Berufslebens ist heute so klar und selbstverständlich, daß es eigentlich keines besonderen Hinweises darauf bedarf. Nicht zuletzt die Wirtschaft kommt ohne die Mitarbeit der Frau nicht aus. Die Stellung, die sie heute in Beruf und Gesellschaft einnimmt, ist durch die Frauenquote der Bundesregierung noch einmal besonders hervorgehoben worden. Dennoch gibt es Stimmen, die behaupten, die unerläßliche Mitarbeit der Frau in vielen Berufen sei noch nicht genügend ins Bewußtsein der breiten Masse des Volkes gedrungen. Viele Frauen meinen, neben der Bedeutung der Männerarbeit in den Betrieben trete ihre Tätigkeit völlig ungerechtfertigt etwas in den Hintergrund. Auch den Werkzeitschriften hat vor einiger Zeit eine bekannte Wochenzeitung den Vorwurf gemacht, in ihren Spalten trete der Mann und sein Arbeitsbereich allzu einseitig in den Vordergrund. Das soll für uns Anlaß sein, Frauenprobleme und Frauenberufe in-

nerhalb des Werkes in Form einzelner Porträts stärker als bisher ins Blickfeld unserer Leser zu rücken. Rund 3400 Frauen sind zur Zeit im Rüsselsheimer Werk beschäftigt, davon ca. 1400 Angestellte.

Heute stellen wir Renate Bartoschik vor. Sie ist medizinisch-technische Assistentin im Werksärztlichen Dienst, Station II (K 40). Insgesamt beschäftigt der Werksärztliche Dienst 6 medizinisch-technische Assistentinnen. Für diesen interessanten Beruf ist die Mittlere Reife Voraussetzung, der sich ein vierteljähriges Praktikum als Krankenpflegerin anschließt. Die eigentliche Ausbildung erlangt man auf einer Fachschule für medizinisch-technische Assistentinnen, nach deren Abschluß wieder ein halbes Jahr Praktikum folgt. Erst dann ist man berechtigt, diesen Beruf selbständig auszuüben. Wir trafen Re-

nate Bartoschik an einem Vormittag in der Station II, als gerade Hochbetrieb herrschte. In den modern eingerichteten Laborräumen wurden gerade Blutuntersuchungen und Urinuntersuchungen vorgenommen, bei einzelnen der Blutdruck gemessen und manches mehr getan. Was in einem werksärztlichen Labor anfängt, hat Renate Bartoschik hatte kaum Zeit, sich mit uns zu unterhalten, so sehr drängte an diesem Morgen die Arbeit. Sie ist noch nicht lange bei Opel, aber es gefällt ihr gut hier. Vor allem hat sie es nie bereut, diesen Beruf gewählt zu haben. Später trafen wir sie noch in der Röntgenstation der Abteilung, wo sie einem Mitarbeiter gerade den Unterarm röntgte, denn auch dies gehört zum Aufgabengebiet der medizinisch-technischen Assistentin, einem interessanten Frauenberuf, der, Laien würden es nicht vermuten, auch in einem Automobilwerk ausgeübt wird.

Unfreiwillige Selbstmörder

Nach einem Bericht der Weltgesundheitsorganisation (WHO) kommen jährlich auf der Erde mehr als 100000 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. So viele werden nicht einmal von ansteckenden Krankheiten dahingerafft. Erschütternd ist auch, daß jährlich 700000 Menschen auf der Erde Selbstmord begehen, mehr als 3 Millionen einen Selbstmordversuch unternehmen und weitere 15 Millionen damit drohen, sich das Leben zu nehmen. Doch handelt es sich hier um Schätzungen, da die Sowjetunion und Rotchina keine Zahlen veröffentlichen. Die tatsächlichen Zahlen dürften weit höher liegen.

Aber sind nicht auch viele Autofahrer Selbstmörder? Die Frage ist bewußt in provokatorischer Absicht gestellt, weil sie zur Besinnung und Diskussion anregen will. Nicht, daß jene Autofahrer bewußt und willentlich den Tod suchen, ganz im Gegenteil, sie hängen fest am Leben, aber durch ihr verantwortungsloses, unbesonnenes, gebotene Sicherheitsvorkehrungen bewußt außer acht lassendes Verhalten am Steuer werden sie doch zu unbewußten Selbstmördern oder begeben sich freventlich in Todesgefahr. Irgendwo steht der Satz: „Er raste in selbstmörderischer Fahrt davon.“

Manche dieser Fahrten enden mit einem „ungewollten“ Selbstmord. Die besten Bremsen verfehlen ihre Wirkung, wenn einfach keine Reifenprofile mehr da sind. Wer den Reifenwechsel hinauszögert, spart am falschen Ende. Die erheblich teurere Zeche muß bei einem Unfall der Fahrer und seine Familie bezahlen. Dem Sicherheitsdenken ist die Automobilindustrie heute mehr denn je verpflichtet. Konstrukteure bemühen sich, die schneller gewordenen Wagen mit besseren Bremsen auszurüsten. Was aber geschieht, wenn nichts mehr getan werden kann, um einen frontalen Aufprall zu verhindern? In dieser Situation gibt es eine Chance zum Überleben: den Auto-Sicherheitsgurt. Gegen ihn wird oft eingewendet, er behindere die Bewegungsfreiheit. Manche überkommt die Furcht, mit Gurt in einem im Wasser versinkenden oder brennenden Wagen wie in einer Falle zu sitzen. Ein derartiger Fall liegt jedoch im Bereich der geringsten Wahrrschein-

lichkeit. Wissenschaftliche Institute in vielen Ländern der Erde befaßten sich mit Unfallproblemen und versuchten, vor allem dem Auffahrtod zu Leibe zu rücken. Ihre Empfehlung ist der Sicherheitsgurt! Über 10000 Autounfall-Verletzungen wurden analysiert. Bei Fahrzeugbrand wurde in nur 0,2 v.H., ein Versinken des Fahrzeugs im Wasser nur in 1 v.H. aller Fälle festgestellt. Auch bei einem Brand oder beim Versinken im Wasser bietet der Gurt reichlichen Schutz. Er kann dem Fahrer vorbewahren, durch Aufprall das Bewußtsein zu verlieren. Ohne Bewußtsein jedoch kann man nicht in der Lage sein, sich selbst zu befreien. Sicherheitsgurte vermindern die Manövrierfähigkeit, die für die Insassen eines Fahrzeuges bei einem Aufprall eine große Gefahr sind. Weitere Untersuchungen haben ergeben, daß bis zu 75 v.H. aller schwereren und bis zu 50 v.H. aller tödlichen Verletzungen durch Sicherheitsgurte hätten verhindert werden können. Ein Aufprall bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h entspricht einer Fallhöhe von 14 m, bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h einem Fall aus einer Höhe von 40 m. Ein Gurt bietet also Überlebenschancen. Er ist geeignet, die Zahl der „unfreiwilligen“ Selbstmörder zu vermindern.



Manfred Bauer

Sehen und fotografieren

Motive richtig gestalten



J. B. Priestley

Der Illusionist



Hedwig Maria Stuber

ICH HELF DIR KOCHEN



„Falls Sie es noch nicht wissen sollten, schöne Nachbarin, mein Mann hat schon lange einen gemähten Rasen!“



„Verrückte Mode! Was der Sohn oben zu lang trägt, trägt die Tochter unten zu kurz.“



„Unverschämt, Emilie, mitten auf dem Bürgersteig einfach Camping zu machen!“

BÜCHER

Einige von vielen Neuerwerbungen der beiden Werkbüchereien

Manfred Bauer: „Sehen und fotografieren“ – Motive richtig gestaltet. Mit vielen, zum Teil farbigen Fotos. Ein Buch, das dem Anfänger unter der Vielfalt der fotografischen Möglichkeiten diejenigen zeigen will, die seinem eigenen Wollen und Können am besten entsprechen.

John Boynton Priestley: „Der Illusionist“ R. Hercastles Bericht über sein Leben auf der Varieté Bühne vom November 1913 bis August 1914. Der Held des Romans, ein junger Mann, der kurz vor Ausbruch des 1. Weltkrieges für einige Monate den falschen Glanz und die Illusionen des Varietés als Assistent eines Zauberkünstlers erlebte, trägt autobiographische Züge.

Hedwig Maria Stuber: „Ich helf dir kochen“ – Über 1300 Rezepte, 109 Zeichnungen, 53 Fotos, davon 16 farbig. Ein modernes reichhaltiges Kochbuch, das die neueren Erkenntnisse der Ernährungswissenschaft berücksichtigt.

BELLETRISTIK

Heinrich Böll: „Ende einer Dienstfahrt“ – Ein junger Gefreiter verbrennt auf einer Dienstfahrt einen neuen Bundeswehr-Jeep, um auf diese Weise gegen den Leerlauf des Militärs zu protestieren, wobei ihm sein Vater assistiert. Böll benutzt die Fabel, um gegen die bundesdeutsche Wohlstandsmentalität anzugehen.

Kathryn Hulme: „Das große Feuer“ – Psychologisch einfühlsam und mit warmer Herzlichkeit erzählt ein Mädchen die Geschichte seiner Familie in San Francisco zwischen der Jahrhundertwende und dem 1. Weltkrieg.

Kristin Hunter: „Gott segne das Kind“. Roman – Geschichte der jungen Negerin Rosie Fleming, die in einem der Slums Amerikas in Armut und Schmutz aufwächst und schon früh erkennen muß, daß ihre Welt von den Weißen verachtet wird.

Mildred Savage: „Elixiere des Lebens“. Roman – Ein fesselnder Roman um die abenteuerliche Suche nach einem neuen Heilmittel.

Dieter Wellershof: „Ein schöner Tag“. Roman – Wellershof gewährt einen Einblick in den Alltag einer Familie. Er gestaltet die Stationen der Entfremdung auf dem Wege zum Partner, die Verantwortung, die einer für den anderen wahrnimmt, und ihre psychologische Entlarvung.

SACHBÜCHER

Ursula Bruns: „König Vollblut“ – Mit Originalaufnahmen von Werner Menzendorf. Bruns schreibt über Geschichte und Verbreitung des Vollbluts, über Probleme der Zucht, über Rennbahnen und Rennen sowie die Faszination des Wettens.

Peter Vilhelm Glob: „Der Schläfer im Moor“. Mit Abbildungen. – Bericht über die Funde vorzeitlicher Menschen in den Mooren Dänemarks, die, durch die Moorsäure konserviert, sich fast unversehrt in dem Zustand erhalten haben, in dem sie vor zweitausend Jahren der Tod erteilte.

G. G. Görlich: „Wie wohnt man heute“ – Form und Farbe in der modernen Wohngestaltung. Ein neuer internationaler Überblick an Hand von 311 Farbfotos. An Hand von reichhaltigem, ausgezeichnetem Bildmaterial vermittelt der Band vielseitige und verschiedenartige Möglichkeiten moderner Wohngestaltung.

Rudolf Ströbinger: „A – 54“. Spion mit drei Gesichtern. – Hauptsächlich aus tschechischen Quellen berichtet der Autor über die Spionagetätigkeit des Deutschen Paul Tümmel zugunsten der Tschechoslowakei und der Alliierten.



Schnappschuß aus dem Urlaubsalbum