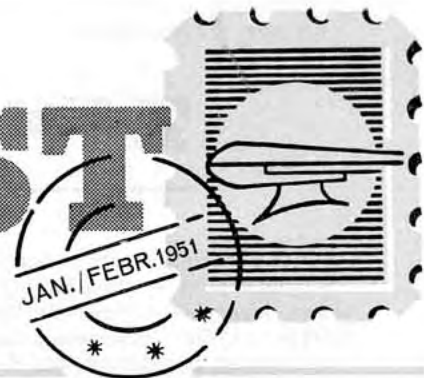


# OPEL POST

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

3. JAHRGANG

Nr. 1/2



# ZUSAMMENARBEIT

Unsere Ausführungen haben keine wirtschaftspolitische Zielsetzung – ebensowenig wie es ihre Aufgabe sein kann, hier eine umfassende Darlegung des Fragenkomplexes um die „Zusammenarbeit“ zu geben . . . wir beschränken uns darauf, das Problem aus der Erkenntnis unseres betrieblichen Alltags zu betrachten.

Zusammenarbeit im Betrieb – Zusammenarbeit zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber – Partnerschaft . . . diese Begriffe sind erst einige Jahrzehnte alt, ihre Bedeutung für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung ist offensichtlich – die tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen jedoch nicht immer den Erfordernissen idealer Partnerschaft. . . .

Denken Sie zurück zu den Anfängen des industriellen Zeitalters, an die Pioniere unserer Werke! In unlöslicher Gemeinschaft mit allen Mitarbeitern verhalfen diese Männer ihren Betrieben zur Weltgeltung. Persönliches Kennen der Fähigkeiten und charakterlichen Eigenschaften jedes einzelnen befähigten anfänglich einen Adam Opel, aus einer Handvoll Männer eine Betriebsgemeinschaft zu formen, die Erstaunliches leistete. Getragen von diesem ursprünglichen Vertrauensverhältnis schritt die Industrialisierung fort und glitt ins Maschinenzeitalter hinüber.

Die Zusammenballung bis dahin unbekannter wirtschaftlicher Erscheinungen und die Pubertätsjahre der Fabriken schlechthin schufen aus der Natur der Sache heraus eine Kluft zwischen der rasch ansteigenden Arbeiterschaft und der Leitung der jungen Unternehmen. Der persönliche Kontakt, der im kleinen Betrieb die tragende Kraft einsatzfreudiger Zusammenarbeit war, mußte naturgemäß bei in die Tausende ansteigenden Arbeitnehmerzahlen in den einzelnen Betrieben verloren gehen. Die menschliche Gesellschaft wuchs unbewußt und viel zu schnell in einen Zustand sozialer Spannungen hinein. Uralte Gesetzmäßigkeiten menschlichen Zusammenlebens wurden im Laufe weniger Jahrzehnte auf den Kopf gestellt. Es bedurfte einer langen Entwicklung und vieler Einsicht auf beiden Seiten, bis die Probleme ausreiften und mehr und mehr Fortschritte erzielt werden konnten.

Doch wenden wir die Blicke wieder unseren Tagen zu und verschließen die Augen nicht vor Tatsachen, die, wie zu allen Zeiten, auch heute Gültigkeit haben:

Solange diese bucklige Welt sich dreht, werden die Arbeiter am Meister, die Angestellten am Chef, die Kunden an der Ware, die Sparer an den Zinsen und wir alle an der Regierung oder dem bestehenden Wirtschaftssystem irgend etwas auszusetzen haben – die einen mehr, die anderen weniger!

Jeder von uns hat einen Standpunkt inne, vertritt eine bestimmte Meinung (oder sollte dies zumindest!). Unsere meist eingeeengte Perspektive wirtschaftlichen Dingen gegenüber zeigt nur einen Teil, einen geringen Ausschnitt, ein Stück der Gesetzmäßigkeiten, die unser aller Leben regieren.

Daß die Erde so und nicht anders um die Sonne läuft, daß Frühling, Sommer, Herbst und Winter einander ablösen, daß wir Sauerstoff zum Leben brauchen, und daß für jeden von uns einmal das Lichtchen ausgeht – das sind Gesetzmäßigkeiten, über die wir uns nicht mehr groß ereifern. Wie anders ist es jedoch bei der Art von Gesetzen, die uns das menschliche Zusammenleben auferlegt. Die wirtschaftlichen Grundregeln, über die wir uns an dieser Stelle schon oft unterhielten, werden immer der Kritik jedes einzelnen und aller Interessentengruppen ausgesetzt sein. Sie bleiben aber trotzdem Regeln, es ist nun einmal nicht anders!

Man hat schon oft versucht, die bestehende Wirtschaftsform durch etwas Besseres, Schöneres und Sozialeres zu ersetzen – die Resultate bedeuteten nicht immer einen Fortschritt! Heute kennen wir – wenn man verschwommene Begriffe und Auslegungen unberücksichtigt läßt – zwei Grundtypen: die Wirtschaft des privaten Unternehmertums und die Staatswirtschaft. Schulbeispiele beider Systeme lassen sich leicht finden, man braucht sich nur im Lande, in Europa, in der Welt umzusehen! – Jeder hat über diese Probleme seine eigenen Ansichten. Die Meinungen, ob der Staat, eine große Gesellschaft bzw. der einzelne Unternehmer bessere und vor allem gerechtere Brotgeber sind, gehen bei den Menschen weit auseinander; genau so wie die Beantwortung der Frage, bei welchem Arbeitgeber der einzelne die größeren Rechte zur Erreichung seiner Forderungen hat, immer unterschiedlich ausfallen wird.

Der Einsatz der Produktionsmittel bedarf einer Ordnung, eines Systems – das ist einzusehen. Sowohl die sachlichen Produktionsmittel als auch die menschliche Arbeitskraft, die ja allein der Wirtschaft zum Leben verhilft, müssen in gewisse Ordnungsprinzipien eingegliedert werden, die ihren Einsatz steuern. Letzten Endes sind es zwei Grundformen, die heute im Mittelpunkt der Diskussion stehen: der Markt und der Plan. Der Arbeitgeber – ob als einzelner (Unternehmer), als Gesellschaft (Manager) oder als Staat (Funktionär) sei dahingestellt – wie der Arbeitnehmer leisten in jedem Falle ihren Beitrag, ihren Teil zur Produktion; beide sitzen im gleichen Boot, der eine als Steuerleute, der andere als Matrose. Daß es Steuerleute geben muß, ist einleuchtend, genau so einleuchtend wie die Tatsache, daß es ohne Matrosen nicht geht – es sei denn, alle wollten auf eigene Faust, auf eigene Rechnung wirtschaften. Diese „Flottille“ würde aber bald jämmerlich Schiffbruch erleiden!

Während der Fahrt kann es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen beiden Partnern kommen – dies liegt in der Natur der Sache. So sind z. B. Lohn- und Gehaltsfragen immer aktuell und müssen es sein – es wäre ein Zeichen gefährlich stagnierender Wirtschaft würde man diese Dinge unbeachtet lassen. Meinungsverschiedenheiten sind Symptome einer gesunden Wirtschaft – aber keine „uneinige Partnerschaft“. Uneinige Partnerschaft wäre ständiges Gegeneinander und würde letzten Endes zu Wirtschaftschaos, zu Not und Elend führen. Und wer will das? Der schaffende Mensch am allerwenigsten!

Meinungsverschiedenheiten über wirtschaftliche und innerbetriebliche Probleme sind deshalb ein gesundes Zeichen, weil nur freie, denkende und aufgeschlossene Menschen zur Kritik fähig und nicht bereit sind, ihre Ansichten „gleichschalten“ zu lassen. Gesunde gegenseitige Kritik ist aber kein Grund zur Entzweiung, sondern kann vielmehr in der Lage sein, das gemeinsame Arbeiten produktiver zu gestalten.

Zusammenarbeit ist das Gebot der Stunde, heute mehr denn je – wenn wir die Werte, die uns alles bedeuten, erhalten wollen. Dies setzt voraus, daß man den Klassenkampf überwinden, überlieferte Privilegien hinwegräumen und das Banner des „unselbständigen Denkens“ einrollen sollte! – Jeder von uns, ob Werksleiter oder Betriebsrat, Mitarbeiter an der Werkbank oder im Büro, weiß, daß nur durch Zusammenarbeit aller das große Schiff unseres Werkes seinen Kurs halten kann.

Wer dies nicht erkennt, gleicht dem Mann, der das Boot, in dem er sitzt, selbst anbohrt!



# UNSER WERK

Rückblick auf die Jahre 1945-1950

Wie alle großen Industrieunternehmen Deutschlands hatte auch unser Werk durch die Kriegereignisse gewaltige Einbußen erlitten. Neben dem totalen Verlust des Lastwagenwerkes in Brandenburg, den Zweigniederlassungen in Breslau und Magdeburg und der Demontage der Rüsselsheimer Anlagen für die Produktion des Opel-Kadett stehen die beträchtlichen Schäden an Gebäuden (ca. 50%) und am Maschinenpark (ca. 18%).

Aber schon wenige Wochen nach Kriegsende setzten die Aufräumungsarbeiten und der schwierige Rücktransport der verlagerten Maschinen ein. Um für die Betriebsfähigkeit der zahlreichen im Verkehr befindlichen Opel-Kraftfahrzeuge zu sorgen, wurde vordringlich die Ersatzteile-Produktion aufgenommen.

Bereits im Juli 1946 begann die Fertigung des 1½ to Opel-Blitz-Schnell-Lastwagens. Nach dem Abschluß umfangreicher Vorarbeiten wurde im November 1947 mit dem Opel-Olympia der Personenwagenbau wieder begonnen. Der Opel-Kapitän ging – zunächst als Auftrag der Besatzungsmächte – im Oktober 1948 in Produktion.

Am 8. Juni 1949 konnte unser Werk die Fertigstellung des 100 000sten 1,5 Ltr. Opel-Olympia melden. Mit über 100 000 „4 PS“-Opelwagen, deren erste Serie unter dem Namen „Laubfrosch“ volkstümlich wurde, und 116 000 des 1,2 Ltr. Wagens erreichte das Rüsselsheimer Werk als einzige deutsche Automobilfabrik zum dritten Male eine Produktion von mehr als 100 000 Fahrzeugen des gleichen Typs. Seit 1935 wurden bis zum 31. Dezember 1950 einschließlich des 1,3 Ltr. Opel-Olympia insgesamt 236 166 Olympia-Wagen hergestellt, von denen ein Viertel durch die weltumspannende Verkaufsorganisation der General Motors Corporation in alle Länder exportiert wurde.

Mit dem Olympia 1950, der gegenüber seinen Vorgängern eine neugestaltete Karosserie, ein Dreigang-Getriebe mit Schaltung unter dem Lenkrad neben einer Reihe anderer Veränderungen aufweist, hat das Werk Anfang 1950 zum Nachkriegsautomobilbau der Welt aufgeschlossen und mit diesem Typ ein Fahrzeug geschaffen, das seinen Vorgänger durch ausgezeichnete Fahreigenschaften und erhöhte Wirtschaftlichkeit übertrifft.

Ende April 1950 wurde dann der bis dahin mit über 38 400 Stück gebaute Opel-Kapitän – der größte derzeit in Produktion befindliche deutsche Personenwagen – bei unveränderter Außenform mit der neuartigen Schaltung unter dem Lenkrad und weiteren Verbesserungen herausgebracht.

Auch der Export wurde mit Erfolg wieder aufgenommen, obwohl die deutsche Automobil-Industrie am technischen Fortschritt des internationalen Automobilbaues und acht Jahre nicht teilgenommen hatte und die deutschen Produktionsgrundlagen sich infolge der Erhöhung der Rohstoff- und Lohnkosten, geringer Ausnutzung und weitgehender Zerstörung der Produktionsanlagen gegenüber den Verhältnissen im Ausland sehr ungünstig entwickelt hatten. In den Jahren 1948, 1949 und 1950 konnten 32 142 Opel-Personenwagen und 5 423 Opel-Blitz-Lastwagen, insgesamt also 37 565 Opel-Automobile, nach einer Reihe von europäischen Ländern und nach Übersee, in denen sie der Konkurrenz aller automobilbauenden Länder der Erde begegneten, exportiert werden. Wenn damit auf diesen Märkten beachtliche Anteile erzielt und wesentliche Beiträge zum deutschen Export geleistet wurden, so beweist dies, daß unsere Produkte einen so hohen Grad technischer Reife besitzen, daß sie trotz der Jahre der Produktionsunterbrechung vorerst noch mit dem Automobilbau des Auslandes konkurrieren konnten.

Neben der Automobilproduktion wurde die Fertigung von Kühlschränken und Kühlanlagen vorbereitet, da der Adam Opel Aktiengesellschaft seitens der Besatzungsmacht ein größerer Auftrag auf Lieferung von Frigidaire-Haushaltskühlschränken erteilt worden war. Obwohl Gebäude und Einrichtungen gerade dieses Produktionszweiges stark zerstört waren, wurden auch hier alle Schwierigkeiten in verhältnismäßig kurzer Zeit überwunden. Im Juli 1946 begann wieder die Produktion der weltbekannten Frigidaire-Kühlschränke. Bis zum 31. Dezember 1950 wurden insgesamt 27 407 Einheiten (120 und 200 Ltr.) hergestellt.

Die Adam Opel Aktiengesellschaft ist seit dem Jahre 1929 ein Glied der General Motors Corporation. Durch den zweiten Weltkrieg wurde die enge und fruchtbare Verbindung unterbrochen.

Im November 1948 hat General Motors den Betrieb wieder übernommen. Seit dieser Zeit ist dauernd ein Stab führender amerikanischer Fachleute in unserem Werk tätig und dazu berufen, uns die Fortschritte des amerikanischen Automobilbaues zu vermitteln. Auch die Entsendung deutscher Fachleute in die amerikanischen Werke der General Motors Corporation wurde wieder aufgenommen. Damit steht uns in uneingeschränktem Maße der gesamte Rückhalt der General Motors-Organisation im Hinblick auf Konstruktion, Produktionstechnik und Export wie vor dem zweiten Weltkrieg zur Verfügung.

Ende Februar 1950 hatte das Werk als erste deutsche Automobilfabrik mit seinem Gesamt-Export die Zahl von 200 000 ausgeführten Kraftfahrzeugen überschritten. Im gleichen Monat wurde auch der 10 000ste Exportwagen der Opel-Nachkriegsproduktion ausgeliefert. Mit 227 975 nach ca. 70 Ländern der Welt gelieferten Fahrzeugen steht das Rüsselsheimer Werk auch heute an der Spitze des deutschen Automobil-Exportes.

Welche Leistung die Arbeit der Opel-Werke in den fünf Jahren nach Kriegsende in sich schließt, wird am besten durch folgende aufschlußreiche Zahlen ausgedrückt:

Belegschaft:	
Ende 1947	8 187 Mitarbeiter
Ende 1948	10 346 "
Ende 1949	13 906 "
Ende 1950	19 706 "

Monats-Produktion: (PKW und LKW)	
Juni 1948	720
Dezember 1948	2 145
Dezember 1949	4 005
Juli 1950	6 661
November 1950	7 489

Jahresproduktion	Personenwagen	Lastwagen	insgesamt
1946	—	839	839
1947	20	3 219	3 239
1948	6 028	7 063	13 091
1949	27 990	11 574	39 564
1950	59 990	12 756	72 746

Die Leistungen unseres Werkes in den ersten fünf Nachkriegsjahren, wie sie in den oben gezeigten Zahlen sichtbar zum Ausdruck kommen, sind das Ergebnis der Anstrengungen aller im Betrieb Beschäftigten und der Tatsache, daß die erzielten Gewinne 100%ig dem Wiederaufbau und der Weiterentwicklung unseres Werkes zur Verfügung gestellt wurden.

— H —

# *Betriebskunde*

## **FÜR LEITENDE ANGESTELLTE**

Vorgesetzter in unserem Hause zu sein, heißt, nicht nur das nötige Fachwissen und die notwendige Eignung zur Ausübung einer leitenden Tätigkeit zu haben, sondern auch einen entsprechenden Anteil an der Verantwortung zu tragen, die die Geschäftsleitung den im Werk Beschäftigten, der Öffentlichkeit und der Eigentümerin des Werkes gegenüber hat. Unzweifelhaft hat in den letzten Jahren und insbesondere nach dem Kriege eine tiefgreifende Änderung der Auffassung über die Führung großer Unternehmen stattgefunden. Diese Änderung hat es mit sich gebracht, daß an leitende Angestellte eines Unternehmens heute höhere Anforderungen als in früheren Jahren gestellt werden müssen. Für die Leitung einer bestimmten Abteilung mag früher das erforderliche technische und kaufmännische Wissen, verbunden mit gewissen Eigenschaften in Bezug auf Menschenführung, genügt haben. Um aber heute in einem modernen Betrieb wie dem unseren als Vorgesetzter Teil der Geschäftsleitung zu sein und mit ihr die Verantwortung für das Werk tragen zu können, ist neben einer umfassenden Kenntnis der gesamten Organisation und ihres Aufbaues auch die Kenntnis aller wichtigen Einzelheiten notwendig, durch die ein reibungsloser Ablauf der täglichen Arbeiten und eine harmonische Zusammenarbeit zwischen den Abteilungen und mit allen Angehörigen des Werkes erreicht wird. Hierzu gehört nicht nur die Kenntnis der Regeln, die festgelegt wurden, um diesen reibungslosen Ablauf der täglichen Arbeit in ihren verschiedenen Erscheinungsformen und die Zusammenarbeit sicherzustellen, sondern auch die Erkenntnis der Verantwortlichkeiten, die jede leitende Stellung in sich trägt. Darüber hinaus wird heute von einem leitenden Angestellten ein hohes Maß an Fähigkeiten erwartet, Menschen gut und richtig zu führen. Ohne solche Kenntnisse und Fähigkeiten kann ein leitender Angestellter weder in unserem Hause noch in anderen modernen Industrie-Unternehmen auf die Dauer auskommen. Diese Entwicklung wie auch die Bedeutung dieser Dinge ist ohne Zweifel von allen leitenden Angestellten unseres Hauses erkannt worden. Mancher mag bedauert haben, daß er im Drange

der Geschehnisse der letzten Jahre keine Gelegenheit hatte, sich mit diesen Problemen so intensiv zu beschäftigen, wie es seine Tätigkeit über das Fachliche hinaus von ihm erfordert. Gewiß wird bei vielen der Wunsch laut geworden sein, diese Lücken zu schließen.

Derartige Erkenntnisse eines leitenden Angestellten in unserem Werk weichen von denen leitender Angestellter in anderen Werken durchaus nicht ab. Die Geschäftsführung unseres Unternehmens, sei es in den Vereinigten Staaten oder hier, ist sich darüber im klaren, daß unter den manchmal gegebenen Umständen ein leitender Angestellter zunächst auf seinem Fachgebiet sein ganzes Können einsetzen muß, um mit den ihm gestellten Aufgaben fertig zu werden. Sind diese einmal gelöst und keine Probleme mehr, müssen unfreiwillig entstandene Lücken im Wissen der leitenden Angestellten ausgefüllt werden, um es ihnen zu ermöglichen, mit den vielen und mannigfaltigen Problemen fertig zu werden, die in einem so großen Werk wie dem unseren an sie herangetragen werden. Die Lösung dieser Probleme erfordert die Kenntnis der Funktionen anderer Abteilungen; sie erfordert weiter, zu wissen, wie die Probleme der Menschenführung gelöst werden können, ohne dem Werksangehörigen oder dem Unternehmen irgendeinen Schaden zuzufügen. Bei uns erkannte man die Notwendigkeit, den leitenden Angestellten Gelegenheit zu geben, die wünschenswerte Aufklärung über einzelne Fachgebiete und Menschenführungs-Probleme zu erhalten und in anschließenden Aussprachen die Dinge vorzubringen, die, im Zusammenhang mit dem vorgetragenen Thema stehend, der Änderung oder Besserung bedürfen.

In unserem Hause wurde zu diesem Zweck im Herbst 1949 die Betriebskunde für leitende Angestellte eingerichtet, in der erstmalig neben Themen allgemeiner Art über die Organisation, die Grundregeln der Menschenführung und Fachthemen gesprochen wurde. Um hierbei die exaktesten Darlegungen zu erreichen, wurden zu den Vorträgen jeweils Herren gebeten, die auf Grund ihrer langjährigen



Unser Bild: Besprechung über Inhalt und Gestaltung einer der künftigen Sitzungen der „Betriebskunde für leitende Angestellte“. Von links nach rechts einige der Teilnehmer: Dr. H. Faensen, K. Eberlein, J. Günther, H. Müller, K. Schindler, L. Kempf, W. Blumör, W. Sommerlad, Th. Jansen, H. Bärtsch, A. Kolb, Chr. Schenk, G. A. de Wolff, F. Netzband, O. C. Mueller, K. Stief, W. Reinhard, A. Dörper, H. Bender, Dr. H. Leber, J. Kauth, H. Lanjus, H. Broesen, H. Halder, C. C. McBratnie, C. A. Ahlemeyer.

Tätigkeit über das notwendige Fachwissen verfügen. So sprachen Herr Halder über „Grundbegriffe der Organisation und Menschenführung“ und die Herren E. Himmel, H. Becker, G. Hasselbach, Th. Schütz, Dr. G. Carow, P. Claus, L. Kempf, E. Lachmann und R. Haueisen über ihre Fachgebiete, die, näher zu kennen, für jeden leitenden Angestellten von großem Wert sind. An diesen Sitzungen nahmen in jeweils 20 verschiedenen Gruppen zusammen ca. 500 Herren unseres Hauses teil.

Die Erkenntnis der Notwendigkeit einer solchen zusätzlichen Ausbildung aller leitenden Angestellten hat bei General Motors zu einer Organisation geführt, die sämtliche General Motors Fabriken in den Vereinigten Staaten und in anderen Ländern direkt betreut oder die Leiter der in diesen Werken bereits eingerichteten Betriebskunde-Abteilungen berät und mit ihnen künftige Themen ausarbeitet. Auch wir erhielten von General Motors geeignete Unterstützung durch einen der erfahrensten Herren des General Motors Institutes, Herrn C. C. McBratnie, der unserer Abteilung Betriebskunde

neben seinen reichen Erfahrungen umfangreiches Material zum Ausbau und Aufbau eines langfristigen Programms zur Verfügung stellte. Unter Anwendung der von Herrn McBratnie in den General Motors-Niederlassungen gemachten Erfahrungen, wurde in unserem Werk in Zusammenarbeit mit verschiedenen Gruppen, über die Gestaltung eines neuen langfristigen Programms und über den Inhalt der Themen beraten und entschieden.

Das erste Thema dieses neuen Programms steht zur Zeit in den Betriebskundesitzungen zur Debatte. Es behandelt die „20 Verantwortlichkeiten eines Vorgesetzten der Adam Opel A. G.“. Abweichend von der früheren Methode der Sitzungen, die im wesentlichen den Vortrag eines Themas zum Gegenstand hatten, wird nunmehr in Diskussionen, die nach einführenden Worten des derzeitigen Leiters der Abteilung „Betriebskunde für leitende Angestellte“ zustandekommen, festgestellt, was jeder Vorgesetzte nach seiner Meinung zu tun hat oder tun sollte, um die jeweils zur Debatte stehende Verantwortlichkeit zu erfüllen. C. A. A.

## Nach Feierabend

17<sup>00</sup> Uhr! —

Die Werksangehörigen beeilen sich, nach des Tages Mühe und Arbeit nach Hause zu kommen. Jetzt tritt das rein „Persönliche“, das eigene „Ich“, in den Vordergrund. Viele gehen irgendeiner Liebhaberei nach, der man sich nun voll und ganz widmen kann.

Von diesen Liebhabereien greifen wir an dieser Stelle diejenige heraus, die vor allem unsere Frauen und Mädchen angeht — die Gymnastik.

Die berufstätige Frau benötigt für die Arbeit im Büro oder an der Werkbank einen Ausgleich.

Aber nur in den seltensten Fällen verschafft sie sich diesen. Sie ist meist zu müde dazu! Und trotzdem sollte jede berufstätige Frau in besonderem Maße danach streben, den zum Teil ungünstigen Einflüssen ihrer Berufstätigkeit entgegenzutreten und darauf bedacht sein, ihre Gesundheit zu fördern, wenn es möglich ist.

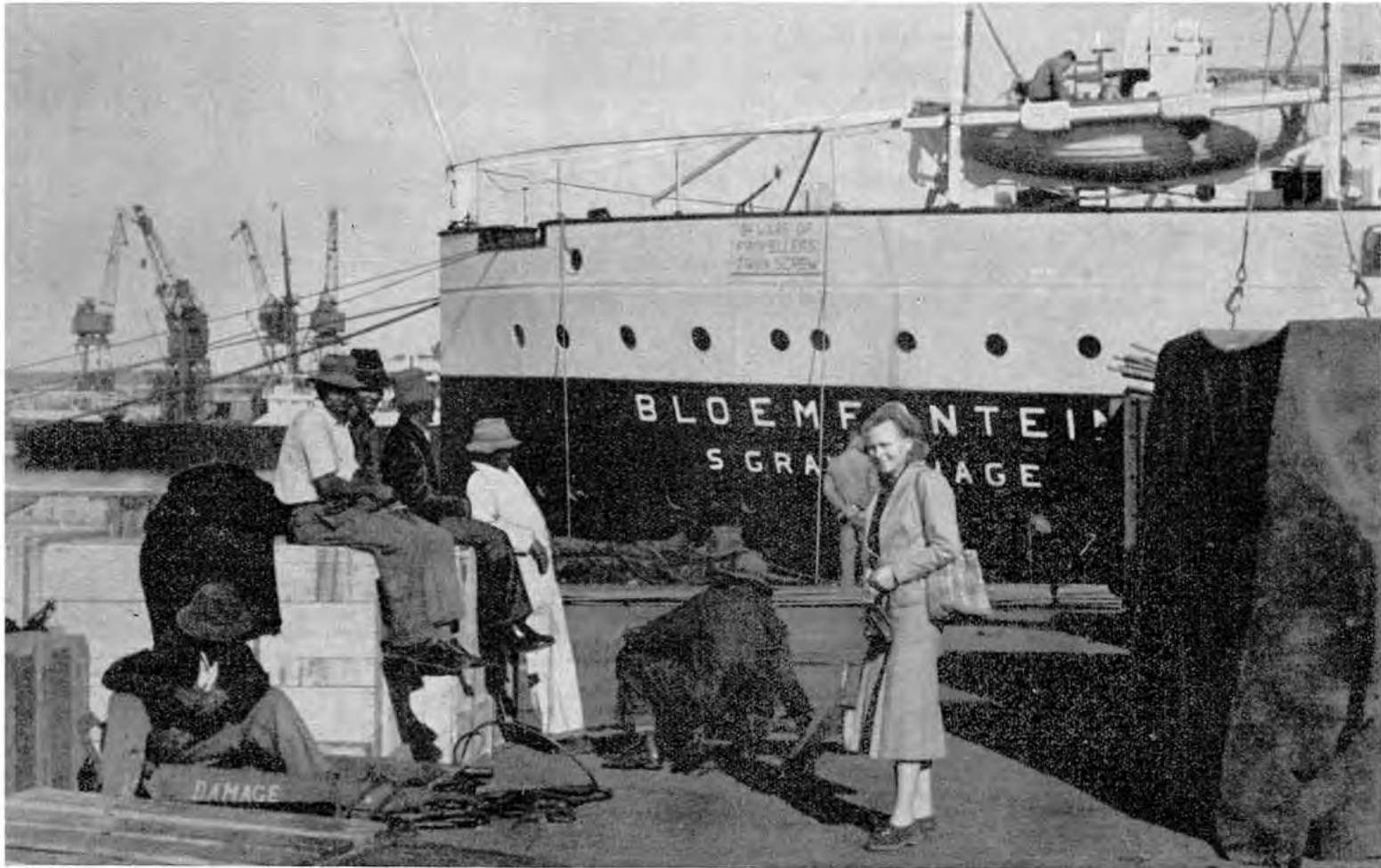
Die heutige, moderne Gymnastik ist eines der geeignetsten Mittel, den menschlichen Körper so „auf Draht“ zu bringen, daß er stets leistungsfähig bleibt. Gerade in der Natürlichkeit des Ablaufs der gymnastischen Bewegungen liegt das Geheimnis, ausgleichend und kräftigend zu wirken. Die

Gymnastik in ihrer Vielgestaltigkeit der Spannungs- und Lockerungsübungen sorgt für eine durchgreifende körperliche Ertüchtigung, die einmal notwendig ist, um allen Anforderungen der Berufstätigkeit standzuhalten und das andere Mal zu dem ersehnten Ziele führt, stets anmutig und frisch zu erscheinen. Die vielfach vertretene Ansicht, daß vielseitige Hausarbeit die Gymnastik ersetze, ist ein Trugschluß. Hausarbeit ist eine körperliche Betätigung, die fast immer durch ihr Gleichmaß zur Einseitigkeit führt. Gerade dies soll aber vermieden werden. Oft wird die Gymnastik auch mit dem Leistungssport verwechselt.

Diese Auffassung ist grundfalsch! Der Leistungssport strebt nach Spitzenleistungen und geht nur die an, die dazu besonders veranlagt sind.

Dagegen kann jede Frau und jedes Mädchen sich der Gymnastik widmen, sei es am Radio, in privaten Zirkeln oder in Vereinen. Dort sind Fachkräfte am Werk, die die Gymnastik in ihrem rhythmischen Ablauf so zu lehren verstehen, daß diese zu einem Quell der Entspannung und Freude wird. Das Berufsleben der Frau erfordert heute eine solche Entspannung und einen sinnvollen Ausgleich. Hat die berufstätige Frau einmal den gesundheitlichen und freudespendenden Wert der Gymnastik erfahren, dann wird sie zu einer Liebhaberei, die sie nicht mehr missen möchte.

L. Sch.



# Das Geheimnis der **100** **KISTEN**

Am südlichen Zipfel des afrikanischen Kontinents liegt Port Elizabeth. Im Hafen dieser südafrikanischen Stadt hat gerade die „Bloemfontein“ Anker geworfen. Gespannt warten die Hafendarbeiter, was der große Kran alles aus dem Bauch des Transportschiffes heben wird. Auch die Reporterin – im Vordergrund des Bildes zu sehen – steht neugierig mit schußbereiter Kamera am Kai, um die Entladung im Bild festzuhalten.

Und das war die geheimnisvolle Ladung der „Bloemfontein“: Kisten, nichts als Kisten.

In den Hallen von GM-Süd-Afrika stapeln sich die Kisten bis unter die Decke. Die Aufschrift verrät den Inhalt: Autoteile aus Rüsselsheim. Um an den hohen Zöllen für fertigmontierte Wagen zu sparen, importieren viele Länder zerlegte, in Kisten verpackte Automobile.



Und das ist der Inhalt einiger dieser geheimnisvollen Kisten: ein Opel-Kapitän. In den großen Montagehallen von GM-Süd-Afrika werden die einzelnen Teile nach den Zusammenbauvorschriften unseres Werkes montiert. Hier ist ein GM-Kollege gerade dabei, die letzten „Kleinigkeiten“ unter der Motorhaube in Ordnung zu bringen. Auch unsere Reporterin ist knipsbereit zur Stelle.

Genau wie bei uns. Kaum haben die Monteure ihre Arbeit beendet, begutachten kritische Inspektorenaugen das fertige Produkt – made in Germany, montiert in Süd-Afrika –, und erst, wenn jeder der Prüfer sein o. k. gegeben hat, wird der Wagen dem Kunden anvertraut.

Auf dem Fabrikhof von GM-Süd-Afrika stehen neben anderen GM-Produkten die cremefarbenen Opel-Kapitäne, die sich in Süd-Afrika den Markt für mittelschwere Wagen erobert haben.





# Afrikanisches LOBLIED

Mit freundlicher Genehmigung der ‚Dello-Post‘ (Werbeweitschrift unseres Hamburger Großhändlers) übernehmen wir folgenden Beitrag:

„Vor einiger Zeit berichtete die ‚Dello-Post‘ über eine Reise nach Nordafrika, die ein Hamburger Kaufmann mit seinem Olympia unternahm. Die ausgezeichnete Bewährung des Olympia auf der 9000-km-Strecke erregte viel Aufmerksamkeit in unserem Leserkreis. Als Gegenstück lesen Sie heute die Schilderung einer großartigen Leistung des Opel-Kapitän:

Herr Hammerschmidt fuhr 17000 km in Afrika

Die ‚Dello-Post‘ besuchte Herrn Hammerschmidt in seinem Heimatort Depenau in Schleswig-Holstein und interviewte ihn über seine Erfahrungen auf dieser Geschäftsreise.

Er berichtete:

Wir, d. h. meine Frau und ich, fuhren mit einem holländischen Schiff von Antwerpen nach Kapstadt. Dort wurde der Kapitän an Land gehoben – nicht der holländische, sondern unser Wagen natürlich. Mit einem Tacho-Stand von 25000 km starteten wir und fuhren längs der Küste durch eine herrliche Landschaft nach Port Elizabeth. Dann überquerten wir den Gebirgszug der Drakensberge, kamen nach Bloemfontein und weiter nach Johannesburg und Pretoria. Von dort wurde eine große Rundreise durch das nördliche Transvaal gemacht, die bis an die Grenzen von Betschuanenland, Süd-Rhodesien und Mozambique und durch den wunderbaren Krüger-Nationalpark führte. Mit vielen kleinen und großen Abstechern kamen insgesamt 17000 km zusammen. Als wir nach 6 Wochen über Bloemfontein nach Kapstadt zurückgelangten, zeigte der Tacho unseres Kapitäns den 42000. km.

Ich bin ein alter Tourenfahrer und pflege meinen Wagen sehr genau zu kontrollieren. In Kapstadt errechnete ich einen Durchschnittsverbrauch von nur 10,3 Ltr. Obwohl der Kapitän allgemein mit verhältnismäßig wenig Benzin auskommt, ist dieser Durchschnitt erstaunlich, denn der Wagen wurde weiß Gott nicht geschont. Die mit Teer-Asphalt belegten ‚National Roads‘ sind breiter als unsere Landstraßen und lassen ein sehr flottes Tempo zu. Schlechte Wegstrecken – etwa 20% – und viele Baustellen stellten wieder andere Anforderungen an den Kapitän, ebenso wie die Steigungen in den Drakensbergen, die oft 17%, manchmal sogar 23% betrugten.

Bei der wechselnden Qualität der Straßen hätte man Pannen aller Art erwarten können. Unsere einzige während der ganzen Reise ereignete sich bei 120 km Geschwindigkeit: Platzen des linken Vorderreifens! Bei dem landesüblichen Linksverkehr ein besonderes Vergnügen! Der guten Straßenlage des Kapitäns war es zu verdanken, daß trotz der unmittelbaren Nähe des Straßengrabens der Wagen ohne weiteres gehalten werden konnte. Auf den kurvenreichen Bergstrecken kam diese Eigenschaft der vorzüglichen Straßenlage natürlich besonders zur Geltung. Zum Beispiel am gefürchteten Suurberg-Paß, wo man nicht erst ein Schutzgitter zu durchbrechen braucht, um von der schmalen, gewundenen Straße in 8–900 m tiefe Abgründe zu fallen, oder am noch schlimmeren Magoeboskloof im nördlichen Transvaal, wo die Ansprüche an den Wagen ihren Höhepunkt erreichten. – Es gibt in der Union 2,3 Millionen Weiße, und auf jeden vierten etwa kommt ein PKW! Von den 600000 PKW's stellen die schweren USA-Wagen die Mehrzahl. Es war für uns sehr interessant, mit ihnen Vergleiche in Bezug auf Fahreigenschaft zu ziehen. Auf den langen, geraden National Roads mußten wir natürlich die stärkeren PS passieren lassen. Sowie aber die Strecke kurvenreich wurde, gab die Beweglichkeit des Kapitäns, sein geringbemessener Wendekreis und sein Anzugsvermögen den Ausschlag. Besonders auf einer privaten Wettfahrt Johannesburg-Pretoria über etwa 60 km haben wir das einwandfrei feststellen können. Oft genug zogen wir auch bei Bergklettereien an Fahrzeugen vorbei, die mit kochendem Kühler Zwangspausen einlegen mußten. Wir haben, nebenbei gesagt, während der gesamten Fahrt genau  $\frac{1}{4}$  Ltr. Wasser nachgefüllt!



Es klingt vielleicht unbescheiden, aber wir haben wirklich ganz ungewollt eine richtige Propagandafahrt durch die Union gemacht. Obwohl dort viele Export-Opel laufen und man in Johannesburg zum Beispiel 8 bis 10 von ihnen



am Tage begegnet, wurden wir mit unserer deutschen Nummer mächtig bestaunt. Natürlich war es unser Ehrgeiz, mit dem Wagen überall gut abzuschneiden. Der Kapitän machte es uns leicht! Wenn im dichten Johannsburger Straßenverkehr die Stopplichter wechselten und das Rudel der Wartenden startete, jagte unser Kapitän los wie der Teufel. Es war eine stehende Redensart: die ersten 250 m gehören uns! Und nie trafen wir einen schnelleren!

Das Fabrikat Opel ist in allen größeren Städten durch die Firma William Hunt & Co. vertreten. In Deutschland geschulte Monteure stehen zur Betreuung der Wagen zur Verfügung. Wir selbst hatten allerdings nicht viel zu betreiben an unserem Kapitän, abgesehen von vorsorglich häufigem Ölwechsel. Reifenverschleiß war nicht festzustellen, dagegen wurden die Gummiteilchen an der Karosserie durch die Hitzeeinwirkung brüchig, während die Lackierung sich einwandfrei hielt. Am Motor, an Ventilen oder Kerzen – nichts! Einfach großartig!

### Erhöhter Export

Im Januar 1951 exportierten wir 4192 Personen- und Lastwagen. Diese Zahl repräsentiert die höchste monatliche Exportziffer nach dem Kriege. Neben den europäischen Märkten wurden in steigendem Umfange überseeische Länder beliefert.

## Unser Interview



Unser Mitarbeiter **Franz Böderich** hat in Ostpreußen seine Jugend verlebt. Später ging er auf Wanderschaft, Berlin und Frankfurt waren dabei die Hauptstationen. Ein Ruf seines Bruders, der schon bei Opel arbeitete, ließ ihn nach Rüsselsheim kommen, denn es war schon damals im Hessenland bekannt, daß Opel einen guten Lohn zahlt und seinen Mitarbeitern – soweit man dies nach menschlichem Ermessen überhaupt sagen kann – sichere Arbeitsplätze bietet. Später kam noch der dritte der Böderich-Brüder ins Werk.

Der rüstige 60jährige begann 1911 in der Großdreherei des Werkes seine Tätigkeit. Er kam 1913 in den Teile-Bau, in dem er 1920 das Lager für Stahl und Rohmaterialien übernahm, das er bis zum heutigen Tag gewissenhaft verwaltet.

Unser Mitarbeiter Böderich feierte am 19. Januar sein 40jähriges Arbeitsjubiläum, zu dem wir ihm unseren herzlichsten Glückwunsch aussprechen.



Unser Mitarbeiter **Julius Hauff** wurde im Jahre 1908 als Portier bei Opel eingestellt. Am einzigen Portal der damaligen Fabrik versah er seinen verantwortungsvollen Dienst. Jeder Arbeiter besaß damals eine Nummernmarke, die er morgens am Portal abhängen mußte. Julius Hauff konnte daraufhin die Anwesenheitsliste, die der Lohnverrechnung als Unterlage diente, ausfüllen. Während seiner Portiertätigkeit hat der Jubilar viel Interessantes erlebt und gesehen.

Nach dem ersten Weltkrieg kam Julius Hauff wieder in das Werk zurück und wurde in der Teile-Fabrikation beschäftigt, in der er auch heute noch seiner Arbeit nachkommt.

Zu seinem 40jährigen Arbeitsjubiläum, das er am 26. Januar feierte, beglückwünschen wir ihn auf das herzlichste.

Der Wein zu **Simon Köhler's** 40 jähriger Jubiläumsfeier stammte aus der 1949er „Eigenproduktion“. Von den „Kostproben“ abgesehen beträgt die Ernte seines kleinen Weinbergs 100 Liter im Jahr – was gar nicht zu verachten ist, vor allem, da das tägliche „Schöpfchen“ wesentlich dazu beitrug, ihn „jung“ zu erhalten.

Simon Köhler ist Spezialist und Meister seines Faches zugleich. 1911 kam er in die Blechtreiberei. An den Karosserieteilen eines offenen Wagen hämmerte er damals mit einem Kollegen 3 Tage. 1924 kam er in die „Abnormale Abteilung“, in der Sonder-Karosserien nach den Wünschen einzelner Kunden gebaut wurden.

Als man dann 1928 die Versuchswerkstatt errichtete, wurde Simon Köhler von Herrn K. Stief als erster in die neue Abteilung übernommen.

(Über die Tätigkeit dieser Abteilung ist in dem Artikel „Die Fabrik in der Fabrik“ in der August-Ausgabe des letzten Jahrgangs ausführlich berichtet worden.)

Den heute 65jährigen, dessen Sohn und Schwiegersohn ebenfalls im Werk arbeiten, beglückwünschen wir zu seinem Ehrenlag recht herzlich.



Das 40jährige Arbeitsjubiläum unseres verdienten Mitarbeiters **Ernst Reinheimer** fiel mit seinem 64. Geburtstag zusammen, so daß wir ihm heute gleichzeitig zu beiden Festtagen gratulieren können. Als wir uns mit dem Jubilar über die zurückliegenden 40 arbeitsreichen Jahre unterhielten, entstand vor ihm noch einmal das Bild vergangener Tage, in denen er schöne, aber auch ernste Stunden erlebte.

Treu und pflichtbewußt kam Ernst Reinheimer seiner Tätigkeit im Werk nach. Zuerst 1911 in der Chassis-Abteilung und seit 1924 am laufenden Band der Fertigmontage. Seit 1945 ist er in der Transport-Abteilung, und zwar hauptsächlich als Fahrstuhlführer im Bau D-3 beschäftigt.

Unser Glückwunsch zu seinem Ehrenlag ist mit der Hoffnung verbunden, daß uns die Arbeitskraft des Jubilars noch lange erhalten bleibt.



Wenn unser Mitarbeiter **Heinrich Schräpler** sein Büro in der Lohnbuchhaltung betritt, steht er einer riesigen Kartei gegenüber, der Lohnkartei unserer Lohnempfänger. Ca. 18.000 Lohnkarten muß unser Mitarbeiter Schräpler verwalten, was keine leichte Aufgabe ist, wenn man an die vielen Änderungen denkt, die bei den Mitarbeitern eines großen Werkes ständig vorkommen – seien es tarifliche oder personelle.

Heinrich Schräpler feierte im Januar sein 40jähriges Arbeitsjubiläum. Im Jahre 1911 begann seine Tätigkeit in der Motorwagen-Abteilung. Von 1914 bis 1920 war er im Technischen Büro beschäftigt, seit 1920 in der Betriebsbuchhaltung, und 1930 kam er in die Lohnbuchhaltung, in der er, wie schon gesagt, bis heute seiner Arbeit nachkommt.

Dem verdienten Jubilar – er ist gebürtiger Mainzer – gilt unser Glückwunsch zu seinem Jubiläum.



Ein Mann mit großer Lebenserfahrung ist unser Mitarbeiter **Emil Weller**. Durch eine gesunde Lebensweise fühlt sich der heute 66jährige jung und leistungsfähig genug, um noch allen Anforderungen, die an ihn gestellt werden, nachzukommen.

1898 kam Emil Weller zu Opel in die Lehre. 1899 „bastelte“ er mit an den ersten Modellen des Lutzmann-Patent-Motorwagens. (Siehe auch die „Chronik unseres Hauses“.) 1900 versetzte man ihn auf Grund seiner Tüchtigkeit in die Werkzeugmacherei. Der erste Weltkrieg verschlug ihn in die Türkei, wo er mit Heinrich von Opel zusammentraf. 1919 wieder im Werk – im Motorenbau – wurde Emil Weller 1924 in die Kettenmacherei und 1928 in den Schnittbau übernommen, in dem er bis heute pflichtbewußt seiner Arbeit nachgeht.

Am 12. Januar feierte Emil Weller sein 40jähriges Jubiläum, zu dem auch wir ihm unseren herzlichsten Glückwunsch aussprechen.



# UNSERE

40

DIENSTJAHRE

25

DIENSTJAHRE



*Franz Bóddrich*  
MATERIAL-ABTEILUNG MAGAZ



*Julius Hauff*  
TEILE-FABRIKATION



*Simon Köhler*  
VERSUCHSWERKST.



*Heinrich Appel*  
KAROSSERIEBAU



*Karl Becker*  
GETRIEBEBAU



*David Böhm*  
CHASSIS-BAU



*Konrad Börner*  
SCHNITTBAU



*A. Kleinschmitt*  
KAROSSERIEBAU



*Johann Kreim*  
WERKSWACHE



*Heinrich Kúchler*  
INSPEKTION



*J. Lúgenbiehl*  
INSPEKTION



*Friedr. Schaub*  
KAROSSERIEBAU



*Georg Schmenger*  
SCHNITTBAU



*Georg Schneider*  
KAROSSERIEBAU



*August Schnell*  
KREDITOREN-BUCHH.

# JUBILARE



**Ernst Reinheimer**  
TRANSPORT-ABTEILUNG



**Heinrich Schräpler**  
LOHNBUCHHALTUNG



**Emil Weller**  
SCHNITTBAU

40  
DIENSTJAHRE



**Christian Brach**  
CHASSIS-BAU



**Phil. Fändrich**  
INSPEKTION



**Ferdin. Hahne**  
KARÖSSERIEBAU



**Ludw. Hirsch**  
FERTIGMONTAGE

25  
DIENSTJAHRE



**T. Menzinsky**  
VERKAUF



**Franz Michel**  
TÜRENBAU



**Gottfried Müller**  
AUTOMATEN



**Phil. Reimund**  
ZAHNRÄDER



**H. Schwibinger**  
SCHNITTBAU



**Leop. Tröger**  
ACHSENBAU



**Peter Vinson**  
WERKZEUGBAU



**Karl Winkler**  
WERKZEUGBAU

# Verbesserungsvorschläge

Als vor einem Jahr die Geschäftsleitung beschloß, das Vorschlagswesen wieder einzuführen, wurde der Satz „Ideen machen sich bezahlt“ als Leitmotiv gewählt.

Wenn einzelne Werksangehörige anfangs glaubten, daß beim Vorschlagswesen der Vorteil nur auf Seiten der Firma läge, vergaßen sie bei dieser Überlegung ganz, daß Hebung der Qualität und Verbilligung der Fabrikation für uns alle einen Vorteil bedeuten. Denn bei dem immer schärfer werdenden Konkurrenzkampf kann nur die Fabrik bestehen und die Arbeitsplätze ihrer Mitarbeiter sichern, die gute und vor allem billige Produkte auf den Markt bringt – und diesen wichtigen Voraussetzungen dienen die Verbesserungsvorschläge!

Ein weiterer wichtiger Faktor des Vorschlagwesens ist, die Bindung des einzelnen zum Werk zu heben. Aus jedem Vorschlag sprechen persönliche Wünsche des Werksangehörigen hinsichtlich einer Arbeitserleichterung, Arbeitsverbesserung, Materialeinsparung oder des Unfallschutzes.

Daß von den eingereichten Vorschlägen sehr viele gut verwendbar waren, zeigt das Ergebnis des ersten Jahres unseres wieder aufgenommenen „Planes für Verbesserungsvorschläge“.

Vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1950 gingen 2315 Vorschläge ein. Hiervon konnten bis zum 31. Dezember 1950 1899 Vorschläge endgültig bearbeitet werden.

Angenommen wurden 541 Vorschläge, die eine Prämiensumme von DM 50671,- ergaben, während 1358 Vorschläge sich nicht verwirklichen ließen.

Die eingegangene Zahl von 2315 Vorschlägen im ersten Jahr ist erfreulich. Trotzdem wollen wir nicht verhehlen, daß im Vergleich zur Belegschaftsstärke die Beteiligung verhältnismäßig gering war, zumal sich die Vorschläge auf 1212 Einsender verteilen. Wir glauben, daß mancher Mitarbeiter, der eine gute Idee hat, diese nicht als Verbesserungsvorschlag einreicht, weil er fürchtet, irgendwie aufzufallen.

Allen, die im vergangenen Jahr zum Gelingen des Vorschlagwesens durch ihre Mitarbeit beitrugen, wollen wir an dieser Stelle unseren Dank aussprechen. Wir hoffen, daß die weitere Beteiligung noch besser und die Unterstützung aller Abteilungen noch intensiver sein wird als im Jahre 1950.

E. H.



Zwei Einsender unterhalten sich hier mit Herrn O. C. Mueller über ihre Verbesserungsvorschläge.

Von rechts nach links die Herren O. C. Mueller, Karl Weilbücher, der für zwei angenommene Vorschläge zur Materialeinsparung 1274.- DM erhielt und Karl Schwan, dem ebenfalls für einen materialeinsparenden Vorschlag 539.- DM ausbezahlt wurden.

Im folgenden veröffentlichen wir eine weitere Aufstellung von Mitarbeitern, die für ihre eingereichten Verbesserungsvorschläge Prämien erhalten konnten:

Ludwig Adolay	551-036	50.- DM
Karl-Heinz Adolph	212-088	15.- DM
Heinrich Atzinger	32-50	15.- DM
August Baritz	907-074	20.- DM
Adam Bärsch	063-090	10.- DM
Herbert Beckert	303-006	10.- DM
Erwin Becker	500-355	10.- DM
Ferdinand Becker	030-021	10.- DM
Franz Benediktier	903-130	15.- DM
Hermann Best	058-035	446.- DM
Ernst Borst	262-002	73.- DM
Hans Herbert Bowitz	211-130	10.- DM
Wilhelm Buhmann	714-058	87.- DM
Jakob Burger	709-070	10.- DM
Heinz-Erich Colin	115-283	10.- DM
Karl Diehl	701-311	15.- DM
Kurt Ebert	110-115	15.- DM
Wilhelm Engelhard	701-171	20.- DM
Jakob Engert	990-038	100.- DM
Karl Eichhorn	115-316	100.- DM
Hans Flügel	058-077	10.- DM
Adam Ganss	063-005	62.- DM
Franz Gilbert	211-012	81.- DM
Oskar Götz	52-203	255.- DM
Hans Häberle	035-075	17.- DM
Lorenz Hartmann	715-008	66.- DM
Georg Hausmann	207-022	250.- DM
Georg Heilmann	115-075	45.- DM
Ludwig Heyl	142-203	25.- DM
Franz Hofmann	052-419	15.- DM
Johann Jakobi	901-003	121.- DM
Wilhelm Jordan	718-018	25.- DM
Alfons Jost	031-019	252.- DM
Jakob Jost	321-028	150.- DM
Ludwig Jourdan	113-058	25.- DM
Georg Junker	100-055	20.- DM
Günther Kantelberg	906-006	92.- DM
Hans Kaus	Teile Techn. Abt.	1000.- DM
Karl Knopp	120-048	15.- u. 15.- DM
Heinrich Klingel	214-084	10.- DM
Hans Koch	009-142	15.- DM
Paul Koch	802-124	474.- DM
Erich Kollmann	030-040	15.- DM
Hans Kornder	212-018	15.- u. 15.- DM
Hans Kromm	703-085	20.- DM
Georg Kromm	039-037	15.- DM
Peter Martin	712-184	25.- DM
Paul Messerschmidt	802-057	15.- DM
Adam Michel	115-141	71.- DM
Peter Michel	Chassis Aggregate	50.- DM
Johann Mohr	715-016	147.- DM
Ludwig Mölbert	153-027	15.- DM
Georg Munz	903-047	64.- DM
Fritz Müller	009-085	30.- DM
Wilhelm Müller	720-051	25.- DM
Wilhelm Münch	909-09	318.- DM
Heinrich Nassauer	Transport-Abt.	15.- DM
Ella Paulat	142-107	285.- DM
Bernhard Pfeffer	063-031	10.- DM
Hermann Pfeifer	904-016	1000.- DM
Otto Planz	704-072	15.- DM
Georg Portugall	116-097	15.- DM
Herbert Raatz	119-005	75.- DM
Ludwig Rauch	053-029	255.- DM
Christian Reinhard	703-161	20.- DM
Ludwig Reitz	113-002	25.- DM
Georg Rexroth	715-061	39.- DM
Georg Roos	909-07	34.- DM
Heinz Rudolf	907-082	20.- DM
Karl Rutsch	214-104	308.- DM
Adam Seebold	324-055	13.- u. 60.- DM
Josef Sehr	138-042	225.- DM
Peter Seibold	121-120	10.- DM
Hans Seiwert	008-041	10.- DM
Paul Siegert	701-035	20.- u. 25.- DM
Georg Schalle	908-038	133.- DM
Josef Schaubruch	051-242	24.- DM
Ernst F. Schimurda	265-038	73.- DM
Heinz Schleidt	139-008	20.- DM
Reinhold Schmidt	551-154	10.- DM
Georg Schmitt	033-021	45.- DM
Peter Schmidt	802-006	70.- DM
Karl Schollmeier	052-402	20.- DM
Johann Schrodtr	091-095	30.- DM
Peter Schulmeyer	115-216	52.- DM
Philipp Schulmeyer	265-024	25.- DM
Karl-Heinz Schütz	146-103	20.- DM
Willi Sperlich	231-014	24.- DM
Josef Staab	207-024	159.- DM
Karl Stuppert	219-052	565.- DM
Christian Thalheimer	152-014	280.- DM
Karl Thon	905-013	15.- DM
Werner Treber	909-089	21.- u. 184.- DM
Franz Vorndran	075-004	30.- DM
Wilhelm Wagner	500-270	10.- DM
Wilhelm Wagner	908-014	20.- u. 133.- DM
Bruno Weber	703-279	15.- DM
Karl Weber	992-120	20.- DM
Oswald Weber	Pers. Abt. II	50.- DM
Maria Woelki	121-073	26.- DM
Peter Wittmann		

# PREISAUSSCHREIBEN

Der Bart ist ab. Die beste Verkleidung nützte nichts. Die Weihnachtsmänner und Weihnachtsengel wurden erkannt. Die Beteiligung an dem Weihnachts-Preisausschreiben übertraf unsere kühnsten Erwartungen. Leider hatten nur ca. 30% der Einsender alle acht Köpfe identifiziert, die restlichen Einsendungen verteilen sich auf sieben, sechs und fünf richtige Lösungen. Nur ein verschwindender Teil beschwor die Geister längst verstorbener Größen der flimmernden Leinwand – sie rieten achtmal daneben.

Heinz Rühmann – Nr. 1 – konnte sich trotz Bart und Ohrenschützer schlecht verleugnen. Bei Fita Benkhoff und Margot Hielscher – Nr. 2 und 3 – konnte es auch keine Verwechslung geben, und selbst die Plastilinmaske des richtigen Weihnachtsmannes – Nr. 4 – war bei näherem Hinsehen leicht zu erkennen.

Dann kam aber die erste Klippe, und darüber stolperten sehr viele. Das Milchgesicht – Nr. 5 – war kein anderer als der singende Herzensbrecher Johannes Heesters. Hans Albers – Nr. 6 – mit strahlenden, wasserblauen Augen bereitete weniger Schwierigkeiten, dafür aber der undefinierbare Blick von Siegfried Breuer – Nr. 7 –, der zu manchem Rätselraten Anlaß gab. War man glücklich mit vielen Hilfestellungen aus dem Kreis der Familie bis hierhin gelangt und sah sich schon als glücklichen Gewinner einer der acht Preise, bereitete Nr. 8 eine weitere Schwierigkeit. Hans Söhnker war am schwersten zu erraten, und die Ähnlichkeit mit Willy Fritsch und Hans Nielsen ließ, wie schon gesagt, ca. 70% aller Einsender daneben raten – leider. Und nun zu den Gewinnern, die vom Preisgericht unter den richtigen Lösungen ausgelost wurden:

1. Adam Eisenhauer	DM 70.–
Schnittbau	
2. Karl Herzig	„ 50.–
Motorenbau	
3. Hans Wiesbeck	„ 30.–
Türenbau	
4. Fritz Becker	„ 20.–
Betriebsratsvorsitzender	
5. Georg Schall	„ 10.–
Werkzeugbau	
6. Käthe Gerlach	„ 10.–
Produktions-Vorbereitung	
7. Karl-Günther Folk	„ 5.–
Berufserziehung	
8. Lucie Herbert	„ 5.–
Technische Leitung	

Wir beglückwünschen die Gewinner des Preisausschreibens und danken allen Einsendern für ihre Beteiligung.

Schriftleitung OPEL-POST

## Auflösung

des Silben-Rätsels in der Weihnachtsnummer

Der Werbespruch lautet:

„Sollen Speisen und Getränke sich erhalten,  
kaufe Frigidaire, den Weltbekannten.“

1. Egoismus, 2. Netto, 3. Kabel, 4. Ampel, 5. Undine, 6. Feilen,  
7. Edelweiss, 8. Fallreep, 9. Reklame, 10. Imi, 11. Ganges,  
12. Imme, 13. Dachau, 14. Akkordeon, 15. Irland, 16. Regierung,  
17. Ebene, 18. Diamant, 19. Elektromotor, 20. Niagara,  
21. Werkküche, 22. Eisen, 23. Lübeck, 24. Tonne, 25. Bacchus,  
26. Efendi, 27. Kupferstich, 28. Anatomie, 29. November,  
30. Noah, 31. Tombola, 32. Emil, 33. Neutralität.

## EXPORT

Unter den devisenschaffenden Industrien Westdeutschlands steht die Automobilindustrie mit an erster Stelle. Unser Werk, das in den Jahren vor dem Kriege bereits den deutschen Automobil-Export anführte, hat seinen führenden Platz wieder errungen. Mit 29.469 im Jahre 1950 exportierten Opel-Wagen stellt das Rüsselsheimer Werk wiederum den höchsten Export innerhalb der deutschen Automobilindustrie. Da es sich bei unseren Exporten, die 40,5% der Opel-Produktion ausmachen, außerdem um Fahrzeuge der mittleren und höheren Preisklasse handelt, ist der Devisenertrag umso bedeutender einzuschätzen. Die Opel-Ausfuhr, in Zusammenarbeit mit General-Motors, erfaßt bereits wieder alle maßgebenden Automobil-Verbrauchsländer der Welt.

## Berufserziehung

Wenn man Stahl verarbeitet und mit ihm als Hauptbestandteil unserer Kraftfahrzeuge tagtäglich zu tun hat, entsteht der Wunsch, die Gewinnung dieses so wichtigen Produktes unserer Fabrikation an seinem Geburtsort praktisch zu erleben. Besonders groß wird dieser Wunsch dann, wenn man als Lehrling durch die Schule mit dieser Materie schon theoretisch vertraut gemacht wurde.

Aus diesen Überlegungen heraus und, um die Ausbildung der Lehrlinge durch praktische Anschauung zu ergänzen und zu vervollkommen, sind im Ausbildungsprogramm der Berufserziehung Besichtigungsfahrten zu verschiedenen Werken der Grundstoff-Industrien vorgesehen.



Eine der letzten Fahrten führte im vergangenen Jahr 35 gewerbliche Lehrlinge zur Buderus-Röchling-AG., einem Stahlwerk in Wetzlar. Dort hatten sie Gelegenheit, unter sachkundiger Führung den Werdegang des Stahls in seinen vielfältigen Formen kennenzulernen.

Die Besichtigung begann am Schrottlager und führte an den im Betrieb befindlichen Siemens-Martin- und Elektro-Ofen sowie der Gießhalle vorbei zu den Walzstraßen, wo die Lehrlinge die Verarbeitung des Stahls zu Halbfertigfabrikaten, wie sie unser Betrieb für seine Produktion benötigt, verfolgen konnten.

Dank der ausführlichen Erklärungen, die ein begleitender Fachmann des Werkes jeweils gab, wurde den Lehrlingen ein anschauliches und eindrucksvolles Bild der Arbeitsgänge und Methoden vermittelt, so daß die Teilnehmer die Heimfahrt mit dem Bewußtsein antreten konnten, etwas Neues und für sie Wesentliches kennengelernt zu haben.

Ha.

# OPEL-Kindertagesstätte



Am 1. Dezember vergangenen Jahres wurde, wie schon berichtet, die Opel-Kindertagesstätte wieder eröffnet.

Oben: Kakao mit Kuchen schmeckt den Kleinen immer.

Rechts: Beim Spiel mit Würfeln, Stäbchen und Perlen. Blick in den Aufenthaltsraum der Kindertagesstätte. Vor dem Essen Händewaschen nicht vergessen.

Unten: Frau S. Rosentreter, die Leiterin der Kindertagesstätte, beim Erzählen einer spannenden Geschichte.



# Kleine Sprachschule

Wir stellen heute in unserer „Kleinen Sprachschule“ einige Unklarheiten richtig und behandeln eine Anzahl Wörter mit doppelter Bedeutung.

## Einige Unklarheiten

- Parallel** (falsch: paralell), Trennung: par-allel.  
**Gar nicht** (falsch: garnicht), **gar nichts** (falsch: garnichts)  
**Preisstopverordnung** (falsch: Preisstopverordnung).  
**Innerhalb eines Jahres**, innerhalb zweier Jahre; mit Wemfall, wo der Wesfall keine Biegungsendung hat, z. B. innerhalb vier Jahren.  
**In Frage kommen** (falsch: infrage)  
**Auf Grund** (falsch: aufgrund), **zugrunde** (auch: zu Grunde) gehen, legen, liegen, richten.  
**An Stelle** (von Worten, – des Vaters); neuerdings auch **anstelle** (in einem Wort), **jedoch mit Wesfall**.  
**An Hand** (des Buches, – von Unterlagen); neuerdings auch **anhand** (in einem Wort), **jedoch mit Wesfall**.  
**Zu Gunsten** (neuerdings auch **zugunsten**, **zuungunsten**) der Armen. Aber: Zu meinen Gunsten, zu meines Freundes Gunsten, zu jemandes Gunsten, Ungunsten.  
 Das Verhältniswort „wegen“ fordert den Wesfall.  
 Beispiele: Die Wagen fanden wegen ihres niedrigen Preises reißenden Absatz. Wegen Todesfalles geschlossen!  
**So daß** wird immer getrennt geschrieben.  
**An Eides Statt** (falsch: an Eidesstatt, an Eides statt)  
 Man unterscheide zwischen **allzugroß** und **allzu groß**.  
 Beispiel: Das Spiel zwischen den Zahnradern ist **allzugroß**.  
 Aber: In diesem Fall ist der Zwischenraum etwas **allzu groß**.  
 Es muß zwischen **soweit**, **solange** und **so weit** und **so lange** (getrennt geschrieben) unterschieden werden.  
 Beispiel: **Soweit** wir es beurteilen können, haben die Großhändler . . .  
 Aber: Unser Vertreter ist **so weit** gereist, daß . . .  
**Zur Zeit** (falsch: zurzeit),  
**Seinerzeit** (damals) aber: alles zu **seiner Zeit**.  
**Ohne weiteres und des weiteren** schreibt man mit kleinen Anfangsbuchstaben.  
 Gesinnt – gesonnen?  
 „Ich bin dir zwar wohl gesinnt, aber keineswegs gesonnen, dir 10.– DM zu leihen.“

## Wörter mit doppelter Bedeutung

- Der Schulleiter wird die Bestimmungen bekanntmachen (veröffentlichen). Er will mich mit ihm bekannt machen.
- Es gibt Menschen, die sich überall breitmachen wollen (hervortun, anmaßend benehmen). Der Handwerker wollte die Tür breit machen.
- Er konnte ihn endlich breitschlagen (durch Überredung bestimmen), das Verbrechen zu tun. Man muß das Metall breit schlagen.
- Man soll lyrische Gedichte niemals breittreten (weitschweifig darlegen). Ich werde die Schuhe nicht breit treten.
- Wir wollen das Schiff flottmachen (schwimmend). Du mußt die Arbeit flott (flink) machen.
- Ich werde dich freihalten (für dich bezahlen). Du sollst den Stuhl freihalten (belegen). – Ich kann das Gewicht frei (ohne Stütze) halten. Ich werde die Rede frei (ohne schriftliche Unterlage) halten; Er kann sich von Staub frei halten (frei von Staub halten).
- Wir wollen den Gefangenen freilassen (entlassen). Du wirst einen Platz frei (unbesetzt) lassen.
- Man muß jeden Brief freimachen (frankieren). Ich will die Plätze frei machen, damit sich die Alten setzen können.

- Nach langer Übung konnte sich der Schüler freischwimmen (die Schwimmprüfung ablegen). Andere konnten immer noch nicht frei (ohne Hilfeleistung) schwimmen.
- Der Freund wollte für seinen Freund gutschagen (bürgen). Du wirst dem Vater alles gut (richtig, treffend, schön) sagen.
- Es soll dir freistehen (erlaubt sein), das zu tun. Auf dem Gelände wirst du nicht frei (ohne Stütze) stehen können.
- Wir wollen die Sachen geradelegen (zurechtlegen, ordnen). Ich wollte die Karten gerade (d. h. jetzt, augenblicklich) legen.
- Du mußt geradesitzen (aufrecht). Daß er gerade sitzen wollte, gefiel mir nicht.
- Man soll seinen ehemaligen Freund niemals geringschätzen (verachten). Der Nichtkenner wird manches gering (niedrig veranschlagen) schätzen.
- Der jüngere Bruder wollte dem älteren in den Leistungen gleichkommen (ihn erreichen). Der Zug muß gleich (d. h. sofort) kommen.
- Man darf nicht alles gleichmachen wollen, was Menschenanliß trägt. Die Schulaufgaben soll man gleich (d. h. sofort) machen.
- Ich will das elternlose Kind großziehen. Er will sich großmachen (rühmen, prahlen). Ich will den Kreis groß machen.
- Ich will mein Versehen wieder gutmachen (auf gültlichem Wege erledigen, in Ordnung bringen). Hoffentlich wird er seine Sache morgen gut machen.
- Der Vater konnte nicht alles gutheißen (billigen).
- Der Beamte mußte dem Kunden das zuviel gezahlte Geld gutschreiben. Auch die letzte Seite im Heft soll man gut schreiben. – J. J. H. –

## Sanitätsstation

Im Frühjahr 1950 wurden die Renovierungsarbeiten der Werksärztlichen Abteilung beendet, so daß unsere auf das modernste eingerichtete Sanitätsstation ihre Tätigkeit voll und ganz aufnehmen konnte.

Bei den bekannten Aufgaben der Sanitätsstation in der Ersten Hilfe, bei Unfällen und plötzlichen Erkrankungen, Überwachungs-, Einstellungs- und Laboruntersuchungen, Beratungen in der werksärztlichen Sprechstunde, Einsatz- und Arbeitsplatzbeurteilungen, Bestrahlungen, Verbandswechsel usw. wurde im vergangenen Jahr eine Gesamtdurchgangsziffer ermittelt, die über  $\frac{1}{3}$  höher liegt als die entsprechende Zahl des Jahres 1949.

Der durchschnittliche Krankenstand von 4,33% lag im allgemeinen unter dem Krankenstand gleichartiger Betriebe der näheren und weiteren Umgebung, wodurch der Erfolg der vorsorglichen und fürsorglichen Betreuung unserer Mitarbeiter augenscheinlich wird.

Besonderes Augenmerk wurde 1950 auf die Verbesserung der Arbeitshygiene gerichtet. Durch zahlreiche Betriebsbegehungen konnte in vielen Fällen eine Verbesserung der Bedingungen im Arbeitseinsatz und am Arbeitsplatz erzielt werden, und zwar besonders im Rahmen des Schwerbeschädigten-Einsatzes sowie im Frauen- und Jugendschutz. Durch die Zusammenarbeit des Sicherheitsingenieurs und des Werksarztes mit je einem Vertreter der Geschäftsleitung und des Betriebsrates im „Sicherheitsausschuß“ konnten darüber hinaus wesentliche Fortschritte auf dem Gebiete des Arbeits- und Gesundheitsschutzes erreicht werden. – C –



## MUSSTE DAS SEIN?

Rotierende Maschinenteile haben ihre Tücken! Laufende Bohrer, Senker, Reibahnen usw. sehen meist harmlos aus. – Doch kann schon die geringste Unvorsichtigkeit für den an diesen Werkzeugen Arbeitenden unangenehme Folgen haben.

Lose Rockärmel reizen die sich drehenden Werkzeuge zum „Angriff“, wie auf dem nebenstehenden Foto zu sehen ist. Hier wurde ein Mitarbeiter buchstäblich ausgezogen. Die bei diesem Unfall erlittenen Verletzungen waren so schwer, daß er an ihnen verstarb! Durch enganliegende Kleidung, das Auslassen von Handschuhen sowie die Beachtung der Mahnung, nicht an Spindeln vorbeizugreifen, um dahinterliegende Werkzeuge nach vorn auf die Spannvorrichtung zu holen, vermeidet man derartige Unfälle!

Ablagen gehören neben die Spindeln, nicht dahinter. Denkt immer an die Folgen, die mangelnder Unfallschutz nach sich ziehen kann.

Vorsicht hat noch keinen verletzt!



14. Fortsetzung

Früh sinkt die Winternacht; im Haus der Mutter sitzt die Familie am Kamin. Man spricht von gleichgültigen Dingen, und doch denkt jeder im tiefsten Herzen: „Brauda – der Wagen – wo mag er jetzt sein? Wird er ankommen oder nicht?“ Es ist, als sei diese Fahrt ein Zeichen: wenn sie gelingt, dann ist der Darracq unbedingt ein guter Wagen. Wenn diese Fahrt aber nicht gelingt, wenn der Wagen unterwegs liegen bleibt –, kann das die Vorbedeutung eines neuen Fehlschlages sein!

Wilhelm geht ans Fenster, haucht ein Loch in die vereisten Scheiben: Schneesturm rüttelt an den Läden.

„Es gibt kein Automobil, das durchkommt in solcher Winternacht!“

Ludwig ist hinausgelaufen auf die Straße: „Der Schnee liegt gut zehn Zentimeter hoch.“

Mitternacht: „Mutter, willst Du nicht schlafen gehen?“

Die alte Frau gibt keine Antwort, starr blickt sie in die verlöschenden Flammen.

Eins schlägt's vom Kirchturm – da tönt unten von der Straße ein Geräusch, ein Quäken, schwach wie ein Baby-schrei, der Hupenruf des jungen Maschinenkindes der neuen Zeit.

Fünf Männer stürzen ans Fenster. Durch wirbelnde Flocken dringt schwach der Schein von zwei Karbidlaternen; in wilden Schlägen pocht ein Motorenherz.

„Brauda! – Brauda ist da!“

Die Treppe hinab in großen Sprüngen – auf fliegt das Tor:

„Hallo, Monsieur Brauda!“

Aber wie unheimlich: da regt sich nichts im Wagen, da sitzen zwei Gestalten, dick verschneit, wie die Tannen draußen im Wald. Der Wagen pocht lebendig, die Fahrer scheinen tot; entgeistert stehen die Opel-Brüder.

Da endlich dringt ein sonderbares Rasseln aus der Kehle des einen Automobilgespenstes; ein furchtbarer Hustenanfall übertönt den Motor, und eine völlig verrostete Stimme ringt sich durch:

„Sacré bleu, milles tonnères, nous sommes arrivés!“

Die Opels eilen auf die Schneemänner zu, wollen ihnen die Hände schütteln und berühren Eiszapfen. Kaum lösen sich die verkrampten Finger vom Steuerrad. Man muß die völlig Erstarrten von den Sitzen heben, stützend führt man sie ins warme Haus.

Mutter Opel hat von oben zugeschaut. Zeitlebens hat sie im rechten Augenblick das Richtige getan, sie tut es auch jetzt: im Kamin lodern frische Scheite auf, und Gläser stehen bis zum Rand gefüllt mit Arrak, heißem duftendem Arrak. Man hebt den Gästen die Gläser an den Mund, muß sie ihnen zwischen die klappernden Zähne schieben.

„Noch einen, Mutter, schnell, hier ist Not am Mann!“

Draußen auf dem Fabrikhof steht, langsam erkaltend und mit verlöschenden Lichtern, der neue Opel-Darracq-Wagen.

Brauda und sein Mechaniker tauen auf; und wie dem Posthorn Münchhausens, in dem die Töne eingefroren waren, entströmen ihnen die Abenteuer, nur mit dem Unterschied, daß es wirklich erlebte Abenteuer sind.

In Paris sind sie gestartet, in der frühesten Dämmerung. Herrlicher Tag, geradezu warm; da hat man nur leichte Mäntel mitgenommen. Auf der guten Heerstraße bis zur Grenze glatte Fahrt. Aber schon im Elsaß: Wettersturz, eisiger Regen zuerst, dann Schnee. Bald sind die Fahrer naß bis auf die Haut, sie erkennen den Weg kaum noch, der Fahrwind peitscht ins Gesicht. Die Brillen beschlagen; man muß sie abnehmen, diesen einzigen Schutz (die Windschutzscheibe war damals noch nicht erfunden!); der Anprall der Flocken macht blind.

Es dunkelt; mühsam entzündet man mit flackernden Streichholzflämmchen die Azetylenlampen. Weiter! Gelbliches Licht eilt wild tanzend dem Wagen voraus, erweckt ein Gefühl von unheimlicher, schwindelnder Schnelligkeit. Schneewehen legen sich wie Barrikaden über eine holprige Chaussee. Man beißt die Zähne zusammen, umklammert fester noch das Steuerrad: hindurch! Ein Ruck geht durch den ganzen Wagen, als prallte er an eine Mauer. Sekundenlang ist man völlig geblendet in der aufstiehbenden weißen Wolke.

„Ist etwas zerbrochen?“ – „Nein, es hat noch mal gut gegangen!“ Weiter!

Zehnmal geht's gut und zwanzigmal. Schon ist man auf den Höhen vor Mainz und sieht im Tal die Lichter funkeln, da treffen Schneewehe und Kurve zusammen. Der Wagen schleudert – und saust mit kreischenden Bremsen in den Straßengraben.

Späte Planwagen arbeiten sich langsam mit knarrenden Achsen zur Höhe herauf. Brauda, der fließend Deutsch spricht, ruft sie an:

„Wir brauchen Vorspann.“

Es hält schwer, die abergläubische Furcht der Bauern zu überwinden. Endlich stemmen sie sich in die Speichen; die Pferde, wild und scheu, die Augen weiß verdrehend gegen das ungewohnte Lampenlicht, rucken an. Schnell eine Hand voll Silbergeld verteilt –, weiter!

„Sollen wir nicht lieber in Mainz bleiben, im warmen behaglichen Hotel?“

„Nein, solange der Wagen noch läuft, wird weitergefahren! Wir haben versprochen, daß wir kommen, und die Opels warten!“

So hat sich der neue Wagen in Rüsselsheim in einer Winternacht des Jahres 1901 eingeführt: mit einer ganz hervorragenden Leistung!

Die fünf Brüder Opel jubeln ihm zu. Die Augen der Mutter haben einen neuen Glanz bekommen.

Im Winkel brummt noch Onkel Georg, aber keiner hört auf ihn.





# Von ANNO DAZUMAL bis Heute

Fortsetzung

Und wieder waren Jahre ins Land gezogen. Deutsche und ausländische Erfinder hatten der Welt inzwischen den Motorwagen geschenkt. — In diesen Monaten erkennt der Weiblick der Söhne Adam Opels die große Zukunft des Automobils! Da ein theoretisches Interesse nicht im Wesen der Opels liegt, wird bald nach einer Gelegenheit gesucht, aktiv an der neuen Sache mitzuarbeiten. Natürlich war es nicht möglich, von heute auf morgen die schwierige Fabrikation einer Erfindung, die noch völlig in den Anfängen steckte, aufzunehmen, geschweige denn, ertragreich zu gestalten. Zudem geboten die krisenhaften Zeiten, die den Bestand des Rüsselsheimer Werkes damals ohnehin stark bedrohten, neuen Wagnissen gegenüber äußerster Vorsicht.

Und trotz allem begann — wieder nach vielen Mühen, Enttäuschungen und Widerständen — eines Tages bei Opel die Fabrikation von Automobilen. Näheres darüber wissen Sie aus der „Chronik unseres Hauses“. Die nebenstehenden Aufnahmen zeigen Modelle der ersten bei Opel gebauten Automobile.

## Unsere Bilder:

1. Opel Patent-Motorwagen 4 PS  
„System Lutzmann“ — Baujahr 1898  
Geschwindigkeit: 18–20 km  
Preis: Mit Vollgummibereifung 4000.—,  
mit Luftbereifung 4300.— Mark.  
Hedmotor mit Wasserkühlung — Tropf-  
ölung — Automatische Ventile — Rie-  
menantrieb auf Vorlegewelle. Von der  
Vorlegewelle Kraftübertragung durch  
Kette auf die Hinterräder. — Zwei  
Vorwärtsgänge, ein Rückwärtsgang —  
Schaltung unter dem Lenkrad.
2. Opel „Tonneau“ 10/12 PS  
Baujahr 1902 — Geschwindigkeit:  
40–45 km — Preis: 6000.— Mark.  
Zwei-Zylinder-Motor — Gesteuerte  
Ansaug- und Auspuffventile — Akku-  
mulator-Zündung — Automatische  
Ölung — Wasserkühlung mit Ventilator  
und Pumpe — Drei Vorwärtsgänge, ein  
Rückwärtsgang — Schaltung unter dem  
Lenkrad. — Für Rücksitze Einstieg von  
hinten.
3. Opel „Darracq“, 8 PS  
Baujahr 1902/03 — Geschwindigkeit:  
30–35 km — Preis: 4500.— Mark.  
Ein-Zylinder-Motor — Automatisches  
Ansaugventil — Gesteuertes Auspuff-  
ventil — Akkumulator-Zündung —  
Schleuderölung durch Kurbelwelle —  
Wasserkühlung, verrippte Kühlwasser-  
Rohre freiliegend. — Drei Vorwärtsg-  
änge, ein Rückwärtsgang — Schaltung  
unter dem Lenkrad. — Für Rücksitze  
Einstieg von hinten.



# Im Mittelpunkt der Wirtschaft

Vor vielen tausend Jahren trafen sich einmal zwei bärtige Männer tief im Wald. Anstatt sich – wie üblich – gegenseitig zu verdreschen, sprachen sie ganz friedlich über einen „Tausch“ . . . Der eine hatte gerade ein Reh erlegt, der andere kam von seinem Angelplatz – man tauschte soundsoviel Fleisch gegen Fische; jeder war zufrieden – gelegentlich wollte man sich wieder treffen, um einen neuen „Handel“ abzuschließen; vielleicht 4 Tage später am gleichen Ort – ja, richtig, dem Nachbarn wollte man auch Nachricht geben, der hatte zwei Bären erlegt, da könnte man ja . . .

. . . so oder ähnlich wurde damals ein „Markt“ geboren. Der Platz dort an der Kreuzung zweier Pfade wurde nach und nach bekannt. Man traf sich häufiger, und es entwickelte sich ein „Marktplatz“, auf dem zu bestimmten Zeiten alles mögliche angeboten und nachgefragt wurde – Salz, Häute, Lebensmittel usw. usw.

Im Laufe der Jahrhunderte wurde aus diesem Waldplatz z. B. der Rüsselsheimer Wochenmarkt – die Kleidung der Marktbesucher hat sich geändert, die Produkte sind etwas zahlreicher geworden, das Geld ist als Mittler zwischen die Anbietenden und Nachfragenden getreten – im Grunde genommen geschieht aber genau dasselbe wie damals: die uralten Marktparteien, das Angebot und die Nachfrage stehen sich gegenüber, um im bekannten Spiel „des Handelns“ möglichst viele Bedürfnisse zu befriedigen.

Wir nennen diese Erscheinung einen „Markt“, und es gibt wohl wenige Begriffe in der Wirtschaft, die so viel bedeuten wie das Wörtchen „Markt“. Schon als Kinder kamen wir mit dem Markt in Berührung – der Jahrmarkt mit seinen vielen bunten Dingen ist uns allen noch in Erinnerung; von dem ursprünglich kirchlichen Fest (z. B. Kirchweihe), dem Zusammentreffen aller Bewohner des Kirchsprengels blieb im Laufe der Zeit lediglich der „Markt“.

In seiner alten Form existiert heute noch der Wochenmarkt in den Städten; die goldgelbe Butter in Rhabarberblätter gewickelt, die frischen Eier, das junge Gemüse, die wählende, kritisch prüfende Hausfrau mit Einkaufskorbchen – Angebot und Nachfrage sozusagen in Reinkultur!

Im Laufe unseres Lebens kommen wir mit zahlreichen Märkten in Berührung, unter denen wir uns nichts Greifbares vorstellen können – zumindest nichts so Sichtbares wie z. B. den „Dürkheimer Wurstmarkt“. –

Wir treffen schon kurz nach der Schulentlassung mit einem Markt zusammen, der uns mit seinen Gesetzen bis ins hohe Alter begleitet. Für diesen Markt ist kein besonderer Platz vorgesehen – er ist überall und nirgends; man spürt ihn von Zeit zu Zeit – seine Auswirkungen können Freude und Sorge sein, jeder von uns kennt ihn – den Arbeitsmarkt.

Dieser vereinigt in sich das gesamte Angebot von Arbeitskräften und stellt ihm die gesamte Nachfrage gegenüber. Hier wird die Sache nun schwierig – denn wir haben es mit Menschen zu tun. Tausend Arbeitskräfte werden gesucht, tausend Arbeitskräfte bieten sich an – das sind zweitausend verschiedene Persönlichkeiten!! Jeder einzelne stellt einen Sonderfall dar – körperliche Verfassung, geistige Fähig-

keiten, handwerkliche Ausbildung, erzieherischer Werdegang, charakterliche Qualitäten, allgemeine Lebensauffassung, Arbeitslust, Verantwortungsfreude – aus tausend Faktoren zusammengesetzt präsentiert sich der einzelne Mensch „auf dem Arbeitsmarkt“. Mit genau durchdachten Erwartungen sucht der Arbeitnehmer nach der passenden Stelle oder der Arbeitgeber nach dem geeigneten Mitarbeiter. Räumliche und familiäre Bedingungen spielen dabei eine ebenso große Rolle wie finanzielle oder verkehrstechnische Belange. Der Arbeitsmarkt, dieses grenzenlose, unsichtbare Gebilde, versucht, vermittelnd einzugreifen, Angebot und Nachfrage zusammenzuführen. Aus dem Wechselspiel von einem Überangebot an Arbeitskräften und einem Mangel an Arbeitsplätzen oder einem Überangebot an Arbeitsplätzen und einem Mangel an Arbeitskräften können sich – besonders im ersten Fall – schmerzliche Spannungen entwickeln. Der Arbeitsmarkt ist ein Komplex, der in der Diskussion stets mehrere Probleme aufwirft, die hochaktuell sind und gründlicher Betrachtungen bedürfen. Lohnfragen stehen dabei ebenso im Vordergrund wie die Frage des Mitbestimmungsrechtes, der Sozialgesetzgebung und des volkswirtschaftlichen Preisgefüges.

Unser ganzer Alltag, unsere Arbeit und zum großen Teil auch unsere Freizeit stehen im Zeichen irgendwelcher Märkte. Wir müssen uns dabei von der Vorstellung lösen, daß der Markt etwas örtlich Gebundenes ist. Der Begriff Markt umfaßt eine Vielzahl von Einzelmärkten, die alle mit- und untereinander in Verbindung stehen und sich gegenseitig beeinflussen. Die moderne Wirtschaft dringt über die Vielzahl der Märkte in alle Lebensbereiche ein – von der ersten Stunde des Menschen an. Es wäre recht interessant, einmal zu durchdenken, an wievielen Märkten wir eigentlich schon als Nachfragende oder Anbietende beteiligt waren, es sind oder noch sein werden. Es würde mit den Windeln beginnen – unserem ersten Auftreten als Verbraucher auf dem Textilmarkt „Kinderwäsche“. Im Laufe der folgenden Jahre treten wir zumeist als Nachfragepartei auf, etwas später werden wir Anbieter auf dem Arbeitsmarkt und bleiben immer Nachfrager auf hundert Einzelmärkten der Nahrungs- und Bekleidungsindustrie und dem Wohnungsmarkt. Böse Menschen behaupten, es gäbe auch einen Heiratsmarkt, von dem man nie genau weiß, ob man nicht als Ladenhüter zu einem „Schleuderpreis“ verschachert wird . . . nun ja, hier wird jeder „in eigener Sache“ die Marktgesetze zu erkennen und zu befolgen trachten.

Wir fassen zusammen: Der Markt ist der wirkliche oder gedachte Ort des freien Zusammentreffens von Angebot und Nachfrage. Beide müssen frei sein, sich auspendeln und auf das „Verhalten“ der anderen Marktpartei frei reagieren können. Und damit kommen wir schon zum ersten „Kind des Marktes“, dem Preis. Die Preise sind über die ganze Volkswirtschaft verstreut: sie sind alle miteinander verwandt und verschwägert, und sie halten – im Gegensatz zu den menschlichen Familien – wie Pech und Schwefel zusammen. Wird einer angegriffen, so erheben die anderen sofort Protest – bis ins vierte Glied. Eine bewunderungswürdige Einträchtigkeit herrscht bei ihnen, frei, demokratisch – eine Einigkeit, die uns manchmal recht verdrießt – aber darüber wollen wir uns ein anderes Mal unterhalten.

Dr. I. Dohi

## BETRIEBSVERSAMMLUNG

Zum Jahresabschluß fand im Dezember eine Betriebsversammlung statt. In seinem Rechenschaftsbericht ging der Betriebsratsvorsitzende F. Becker zunächst auf die Kohlsituation ein. Nach einer eingehenden Begründung der Urlaubsregelung 1951 (Werksferien im Sommer), kam Herr Becker dann auf die Auszahlung des bei der Inventur festgestellten Guthabens in sehr vielen Akkordabteilungen zu sprechen. Um Unstimmigkeiten, Unzufriedenheiten und Reibereien auf dem Gebiete des betrieblichen Akkordwesens nachzugehen, sei nach Besprechung mit der Geschäftsleitung ein Ausschuß geschaffen worden, der sich aus je einem Vertreter der P. A. II., der Standard-Abteilung und des Betriebsausschusses zusammensetzt.

Nach Erwähnung der Neuregelung der Jubiläumsspende, die bei den Lohnempfängern ab 1951 eine wesentliche Verbesserung erfährt, und der neu errichteten Kindertagesstätte sprach der Betriebsratsvorsitzende über die Erhöhung der Tarife bei der Bundesbahn und erwähnte die vielen Schritte, die der Opel-Betriebsrat in dieser Angelegenheit bei den zuständigen Stellen unternommen hätte.

Er schloß mit den Worten: „Wir haben in dem nun zu Ende gehenden Jahr mit unseren Bemühungen Erfolg gehabt. Das kann bei objektiver Betrachtung nicht bestritten werden! Wir werden im neuen Jahr in diesem Sinne weiter arbeiten und uns weiter bemühen, nicht in der trügerischen Hoffnung, ideale und paradiesische Verhältnisse zu schaffen, sondern in der handfesten Überzeugung, langsam Stück für Stück auf dem Weg vorwärts zu kommen, der eine Besserstellung der Arbeitnehmerschaft garantiert.“

Anschließend erstattete Herr E. U. Neumann den Bericht der Geschäftsleitung. Über 72000 Fahrzeuge Jahresproduktion – davon fast 30000, das sind 40,5% für den Export – weiterhin ca. 4000 to Ersatzteile und 8115 Haushaltskühlschränke sowie eine große Anzahl gewerblicher Kompressoren und Verdampfer seien das Ergebnis eines arbeitsreichen Jahres, sagte Herr Neumann zu Beginn seiner Ausführungen. Für das Jahr 1951 sei eine Gesamtproduktion von über 96000 Fahrzeugen geplant. Ob und bis zu welchem Grad dieses Programm eingehalten werden könne, hänge selbstverständlich von der Marktlage und anderen Faktoren ab. Das Verkaufsgeschäft der letzten Monate hätte erkennen lassen, daß die Kundschaft nicht mehr bereit sei, ein Produkt ungeachtet des Preises oder der gebotenen Vorteile hinzunehmen, sondern, daß sie sich wieder, wie dies in normalen Zeiten der Fall war, dahin wende, wo sie glaube, für ihr Geld den besten Gegenwert zu erhalten.

Nach einem Überblick über die allgemeine Marktsituation kam Herr Neumann dann auf den Export zu sprechen, der der gesamten deutschen Wirtschaft diene und der nicht zuletzt maßgeblichen Einfluß auf die Sicherung des Arbeitsplatzes aller Mitarbeiter hätte. Der Export unserer Fabrikate trüge entscheidend dazu bei, die Rohstoffe, Nahrungsmittel und anderen Dinge, die wir in Deutschland nicht besitzen, vom Ausland zu beziehen. Wir könnten mit Stolz feststellen, daß wir heute eine der größten devisenschaffenden Industrien Deutschlands wären.

Dann ging Herr Neumann auf die sozialen Leistungen des Betriebes ein. Außer den gesetzlichen sozialen Verpflichtungen in Höhe von fast 7 Millionen DM leistete das Werk 1950 einen freiwilligen sozialen Beitrag in Höhe von über 9 Millionen DM. Unter anderem wurden von dieser Summe der „Adam Opel Gedächtnis-Stiftung“ 2 1/4 Millionen DM überwiesen; 2 Millionen DM wurden für Weihnachtsgroßgaben gezahlt, und 1/4 Millionen DM betrug der Zuschuß an die Küchen für Essen und Getränke. Der Geschäftsleitung liege eine befriedigende Lösung der Altersversorgung genau so am Herzen wie jedem Werksangehörigen. Trotz der vielfältigen Schwierigkeiten, die einer derartigen Neueinrichtung im Wege stünden, bemühe sie sich aktiv, in dieser Frage eine Lösung zu finden.

Die Kohlsituation war ein weiterer Punkt des Berichts der Geschäftsleitung. Herr Neumann wies alle Vorwürfe, die in der Öffentlichkeit teilweise gegen das Werk gerichtet wurden, entschieden zurück und gab an Hand von Zahlen und anderem Tatsachenmaterial den wahren Sachverhalt unseres Kohlenengpasses bekannt.

Der in der kürzlich veröffentlichten Bilanz aufgeführte Überschuf von ca. 30 Millionen DM sei gänzlich dem Wiederaufbau zugute gekommen. „Wir alle sind uns klar darüber, daß Opel auf dem gegenwärtigen Stand nicht stehen bleiben kann. Stillstand bedeutet Rückgang! Wir müssen deshalb Vorsorge treffen, daß uns die Konkurrenz den Markt nicht streitig macht“, sagte Herr Neumann weiter und bezifferte die geplanten Investitionen mit ca. 100 Millionen DM. Die notwendige Generalmodernisierung des Werkes wäre in dieser Zahl aber nicht enthalten. Jeder Mitarbeiter könne an diesen Tatsachen erkennen, wie lebensnotwendig jede Mark Gewinn für das Werk sei.

Zum Schluß des Geschäftsberichtes sagte Herr Neumann: „Das Ziel der Geschäftsleitung ist

Opel auf dem in- und ausländischen Markt konkurrenzfähig zu halten und jedem Mitarbeiter seinen Arbeitsplatz zu sichern.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist die gute Zusammenarbeit zwischen Geschäftsleitung und allen Mitarbeitern unerlässlich.“

Nach dem anschließenden Bericht des Jugendausschusses sprach in der Diskussion der Vertreter der Gewerkschaft über die inzwischen stattgefundene Delegiertenwahl – unser Mitarbeiter Harth u. a. über die Schaffung einer betrieblichen Pensionskasse – unser Mitarbeiter Clemens über die erwünschte Beteiligung der Firma an einem Wohnbauprogramm – unser Mitarbeiter Hess über die Kohlsituation – sowie unser Mitarbeiter Kießling über verschiedene aktuelle und betriebliche Probleme. Das Schlußwort des Betriebsratsvorsitzenden beendete die Versammlung.

- m -

## KURZ BERICHTET

Einige markante Zahlen und Ereignisse des vergangenen Jahres sollen an dieser Stelle noch einmal allen Werksangehörigen in Erinnerung gebracht werden:

1950 wurde der Opel-Geschäftsbericht 1948/49 veröffentlicht. Der im Geschäftsbericht aufgeführte Gewinn von ca. 30 Millionen DM kam dem Wiederaufbau zugute. Weitere Investitionen im Werte von 100 Millionen DM sind geplant. Der Geschäftsbericht fand in der Öffentlichkeit starke Beachtung.

... wurden 35000 Besucher durch die wichtigsten Abteilungen des Betriebes im Rahmen unserer Werksbesichtigung geführt. Im Jahre 1949 betrug die Besucherzahl 10000. Die steigenden Besucherzahlen zeigen das große Interesse der Öffentlichkeit an unserem Werk.

... gab die Wirtschaftsabteilung 990 896 Essenportionen aus. 500 000 kg Kartoffeln, 125 000 kg Gemüse und 140 000 kg Fleisch wurden neben anderen Lebensmitteln zu ihrer Zubereitung benötigt. Weiterhin wurden im gleichen Zeitraum 2 812 473 Ltr. Kaffee kostenlos an Werksangehörige ausgegeben.

... feierten 12 Jubilare ihr 50 jähriges –, 50 Jubilare ihr 40 jähriges – und 271 Jubilare ihr 25 jähriges Arbeitsjubiläum.

... zählte die Werkbücherei eine 6000-köpfige Leserschaft. Von ihr wurden im Laufe des Jahres ca. 55 000 Bücher ausgeliehen.

... wurden die Opel-Theaterfahrten von 1500 Werksangehörigen in Anspruch genommen.

... wurde der neue Olympia der Öffentlichkeit übergeben. Auch der verbesserte Kapitän konnte im vergangenen Jahre aufs Band genommen werden. Die neuen Modelle wurden in der gesamten Fachwelt überaus positiv beurteilt.

... war Opel auf den wichtigsten internationalen Ausstellungen im Rahmen von GM vertreten. Wir erinnern an die Ausstellungen in Paris, Brüssel, Berlin, Genf, Kopenhagen, Valencia.

... errangen Opelwagen beachtliche Erfolge bei der ADAC-Deutschland-Fahrt.

... überzeugten Leistungsschau und Sportfest der Opel-Lehrlinge von dem hohen Ausbildungsstand unserer jüngsten Mitarbeiter.

... wurde der Sport-Club Opel Bezirksklassensieger und stieg in die Landesliga auf.

... errang bei den Seifenkistrennen Alfred Haenle aus Steinheim a. M. den 1. Preis, fuhr auf Einladung unseres Werkes nach Amerika und nahm an den dortigen Seifenkistrennen teil.

... trat im September die neue Betriebsordnung in Kraft.

... wurde im Dezember die neue Kindertagesstätte im Rahmen einer kleinen Feier ihrer Bestimmung übergeben.

... feierte Altmeister Karl Jörns am 11. Dezember seinen 75. Geburtstag. Zahlreiche Glückwünsche aus dem In- und Ausland ehrten diesen verdienten Pionier des deutschen Kraftfahrtsports.

## GRÜSSE AUS ALLER WELT

Zum Jahreswechsel wurden Geschäftsleitung und Mitarbeitern der Adam Opel Aktiengesellschaft aus dem In- und Ausland zahlreiche Glückwünsche übermittelt. In jedem dieser Briefe und Telegramme ist die große Anerkennung für das bisher Geleistete sowie die Hoffnung ausgesprochen, daß in einer friedlichen Zukunft der Erfolg dieser Anstrengungen nicht ausbleiben möge.

Es ist verständlich, daß wir an dieser Stelle nicht alle Glückwünsche erwähnen können, nur einige aus dem Ausland seien aufgeführt:

Im Namen aller Mitarbeiter der General Motors Overseas Operations übermittelte deren General-Manager, Edward Riley, die besten Wünsche für unsere zukünftige Arbeit. Die Hoffnung für ein friedliches 1951 brachte Elis S. Hoglund, Vorsitzender unseres Aufsichtsrates, zum Ausdruck.

Weiterhin trafen Wünsche und Grüße von unseren GM-Freunden in New York, Detroit, Bombay, Santiago, Paris, Biel, London, Lissabon, Sao Paulo, Antwerpen, Caracas, Port Elizabeth, Melbourne, Buenos Aires, Kopenhagen, Barcelona, Kairo, Stockholm, La Paz und Luton ein.

# BEI UNS zu Haus

Bilder aus den Wohngebieten unserer Werksangehörigen



Unsere Bilder auf dieser Seite:

*Oben:* Mainz — Fischbrunnen am Fischtor (der „Määnner“ sagt in seiner Mundart: Quellmänner un Hering) mit Blick auf den Ostchor des Domes.

*Rechts:* Wiesbaden — Nachtaufnahme des Kurhausportals.

*Unten:* Die im vergangenen Jahre fertiggestellte Mainzer Straßenbrücke, die die Stadt mit Kastel verbindet. Im Hintergrund Kurfürstliches Schloß und Christuskirche.

