OPEL POST

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

5. JAHRGANG

Nr. 1

JAN./FEBR. 1953

VERNUNFT

Guareschi's Buch „Don Camillo und Peppone" – inzwischen ein Welterfolg – berichtet in hoher Auflage in vielen Sprachen von Don Camillo, dem Pfarrer eines oberitalienischen Provinzstädtchens, und von Peppone, dem Bürgermeister und Chef der örtlichen KP. (Das Buch gehört zum Bestand unserer Bücherei.) Der gleichnamige Film hat den Siegeszug des Buches fortgesetzt. Wochenlang ausverkaufte Vorstellungen beweisen die zugkräftige Wirkung des Themas auf die breite Masse. Was in der großen Welt der Politik nicht gelingen will, gelingt in der von Guareschi geschilderten kleinen: der mögliche Kompromiß trotz scheinbar unüberbrückbarer Gegensätze auf der Basis von Vernunft und Herz. Es wäre wünschenswert, wenn sich möglichst viele Menschen den Film einmal ansehen bzw. das Buch lesen und vor allem die Reaktion der breiten Masse auf diese ungewohnte Kost studieren würden. Sie stießen dann nämlich sehr rasch auf den Kern der Problematik unserer Tage: die große Sehnsucht der Menschen nach Entspannung – Entspannung auf politischem, Entspannung auf wirtschaftlichem, Entspannung auf sozialem Gebiet. – Nur eines wirkt als Wehmutstropfen: Camillo und Peppone mag es vielleicht bei Guareschi und hier und dort tatsächlich geben, im großen und ganzen sind es aber Gestalten eines die Tatsachen übersehenden Wunschtraumes – weil Vernunft und Herz nur noch selten die Geschehnisse bestimmen.

* * *

Im Herbst 1952 haben 55 Betriebsratsvorsitzende und 167 Betriebsratsmitglieder großer und namhafter Industrieunternehmen – zusammen also 222 ernstzunehmende Menschen, sonst wären sie nicht mit der Interessenvertretung von Zehntausenden von Arbeitnehmern beauftragt worden – einem „Ruf an alle" durch ihre Unterschrift ihre Zustimmung gegeben. (Siehe OPEL-POST November 1952.) In dieser Veröffentlichung vertraten sie die Ansicht, daß es in dieser spannungsreichen Zeit notwendig wäre, das Trennende zu überwinden, Einigkeit zu finden, unserem Volk den inneren Frieden zu geben und nach dem Grundsatz „was ist recht" statt „wer hat recht" zu handeln. Wer so denkt, muß sein Ohr nahe am Munde der Bevölkerung haben, denn dieser Wunsch ist tatsächlich ein Anliegen weitester Schichten. Das Bemühen der 222 Betriebsräte und Gewerkschaftler verschiedener politischer Richtungen stieß aber auf Widerstand; es wurde von einigen Seiten einer heftigen Kritik unterzogen; man äußerte sogar die Vermutung, mit den Namen der 222 Betriebsräte wäre Mißbrauch getrieben worden. Wie inzwischen bekannt wurde, ist diese Vermutung unzutreffend, die Betriebsräte stehen nach wie vor zu ihrer Unterschrift und dem, was in dem Aufruf von ihnen befürwortet wurde. Und das ist bemerkenswerter als der ganze Aufruf selbst, denn es ist etwas Besonderes, wenn in dieser an Zivilcourage so armen Zeit 222 Menschen trotz Angriffen und Verdächtigungen zu ihrem Wort stehen.

Die Reaktion auf den „Ruf an alle" zeigt im übrigen deutlich den Konformismus unserer Tage, vor dem der sozialdemokratische Politiker Dr. Zorn in seiner aufsehenerregenden Rundfunkansprache (siehe ebenfalls OPEL-POST November 1952) so eindringlich gewarnt hat. „Wer sich von der Generallinie der Parteien und Organisationen entfernt, riskiert den Existenzverlust", sagte Dr. Zorn damals. Zumindest läuft er Gefahr, als Außenseiter abgestempelt zu werden. Und das hat meist unangenehme Folgen. Bei uns ist es leider üblich, daß – wenn jemand einer Partei oder Organisation angehört – er auch zur Äußerung einer persönlichen, lediglich dem eigenen Gewissen verpflichteten Ansicht die Befugnis dieser Partei oder Organisation bedarf. Es steht außer Zweifel, daß man über die Wege zur inneren Befriedung unseres Volkes verschiedener Meinung sein kann, etwa der, daß durch gutes Zureden allein die Gegensätze nicht aus der Welt geschafft werden. Das ist Ansichtssache. Man sollte aber wenigstens so tolerant sein, dem Andersdenkenden auch eine Meinung zuzugestehen. Daß die Gedankengänge der 222 Betriebsräte keine vereinzelten sind, beweisen übrigens viele ähnliche Bestrebungen überall im Lande, vor allem in Berlin, in Südwestdeutschland und im Ruhrgebiet. Wenn man von denen absieht, die selbst aus einem so echten Anliegen wie dem der sozialen Verständigung ein Geschäft zu machen versuchen, muß man bei den meisten Bemühungen um einen sozialen Ausgleich im letzten doch ein tiefes Sehnen der Menschen erkennen, die die Kompromißlosigkeit bis zum Selbstmord nicht mehr mitmachen wollen! Natürlich muß es Grenzen geben, und nichts wäre verkehrter, diese mit billigen Redensarten zu verwischen; es geht auch nicht um eine „Arbeitsgemeinschaft" zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften oder gar eine „Gesundbeterei" sozialer Krankheiten – es geht einzig und allein um die Überwindung der Hemmungslosigkeit, um die Versachlichung unserer Auseinandersetzungen.

Die in der Vergangenheit gemachten Erfahrungen, wohin Unvernunft, Hemmungslosigkeit und übertriebenes Gegeneinander führen, hat die Menschen klüger gemacht. Das gilt für ihre Beurteilung der Politik, des Parteiwesens und des Wirtschaftslebens. So wissen viele, daß die Arbeitgeber und die Arbeitnehmer von 1953 in ihrer Mehrheit anders denken als beispielsweise die von 1913. Eine jahrzehntelange Entwicklung, viele Erfahrungen auf beiden Seiten und vor allem andere Voraussetzungen des politischen und sozialen Lebens bestimmen das neue Denken. So will der Arbeiter von heute – von einigen Radikalen abgesehen – nicht mehr hinter Spruchbändern herlaufen und Kampflieder singen, was seinerzeit durchaus seine Berechtigung hatte; er will vielmehr in einem leistungsfähigen Betrieb und einer gesunden Wirtschaft als Mensch geachtet und als gleichberechtigter Bürger der Nation anerkannt werden und sich nicht als Spielball radikaler Kräfte mißbrauchen lassen. Er weiß, daß seine Kollegen in anderen Teilen der Welt durch ihre Einstellung zu einer Wirtschaft, die nicht durch weltanschauliche Haarspaltereien belastet wird, ihren Lebensstandard wesentlich verbessern konnten. Diejenigen, die noch in den Vorstellungen der Jahrhundertwende verhaftet sind, mögen zwar für neues Gedankengut nicht mehr aufnahmefähig sein. Die jüngere Generation ist es aber! Dieser Wandel und die unterschiedlichen Auffassungen alter und junger Menschen über wirtschafts- und sozialpolitische Probleme bedeutet seitens der Jüngeren jedoch keine Absage an die Interessenorganisation, die auch für den größten Teil der jungen Arbeitnehmer ein wichtiger Garant zur Wahrnehmung ihrer Interessen ist.

* * *

Viele Unternehmensleitungen und Betriebsvertretungen praktizieren täglich, daß man sich an den runden Tisch setzen und in sachlicher Aussprache nutzbringende Ergebnisse erzielen kann. Nicht alle Forderungen werden dabei 100%ig erfüllt; das liegt in der Natur der Sache. Wenn es anders wäre, brauchte man auch keine Interessenorganisationen! Das tägliche Erleben des betrieblichen Alltags läßt viele Arbeitnehmer erkennen, daß die Arbeitgeber in ihrer Mehrzahl keine „Ausbeuter sind, die nichtstuend auf der faulen Haut liegen und nichts weiter wollen als dem Arbeiter das Fell über die Ohren ziehen" – wie man es in zersetzenden Bildfolgen und unwahren Zweckberichten häufig behauptet. Und viele Arbeitgeber haben längst erkannt, daß der organisierte Arbeitnehmer und die meisten Funktionäre seiner Organisation ernstzunehmende Menschen sind, die einen unersetzlichen Faktor des Wirtschaftsablaufes darstellen. Aus diesem Gesinnungswandel auf beiden Seiten sind auch die eingangs erwähnten Bestrebungen nach Entspannung des Verhältnisses zwischen den Sozialpartnern zu verstehen. Man sollte diese Bestrebungen nicht durch Erklärungen, Reden oder Artikel einzelner auf beiden Seiten unterminieren lassen, die in Rechthaberei oder Voreingenommenheit wurzeln. – Eine große Frankfurter Tageszeitung, die den Problemen und Interessen der Arbeitnehmerschaft besonders nahe steht, schrieb kurz vor Weihnachten, nachdem es in ihrem Betrieb statt zu einem Streik zu einer betrieblichen Vereinbarung gekommen war, die Vernunft hätte einen Sieg errungen – einen Sieg gegen Unvernunft und Kompromißlosigkeit. Und um den Sieg der Vernunft gegen Unvernunft und Kompromißlosigkeit geht es in diesem entscheidenden Stadium unseres nationalen Lebens – um nichts anderes. **KHM**

◀ Genau so zuverlässig wie unser Mitarbeiter Albert Klein aus Rüsselsheim jahrzehntelang seiner Arbeit im Motorenbau nachkam (er ist am 31. 12. 52 in den Ruhestand getreten), sind die Produkte, die er schaffen half – unsere Opel-Wagen.

Dr. W. G. Behrens

Wieder Käufermarkt für Automobile

Das moderne Wirtschaftsleben kann sich in zwei grundsätzlich voneinander verschiedenen Formen vollziehen: in der natürlichen Form der freien Wirtschaft, in der jeder Mensch ein größtmögliches Maß an wirtschaftlicher Freiheit besitzt und die Initiative des einzelnen sich völlig frei und ungehindert entfalten kann, und in der künstlichen Form der gelenkten Wirtschaft, in der sich der Ablauf der Wirtschaftsvorgänge nach dem vorgefaßten Plan einer Kommando-Behörde vollzieht. Während wir die erste Möglichkeit als die freie Marktwirtschaft bezeichnen, weil die Zusammenführung von Angebot und Nachfrage, von Sachgütern und Dienstleistungen bei dieser Wirtschaftsform nur über den Markt möglich ist, sind alle Formen der gelenkten Wirtschaft oder Planwirtschaft Abarten der Kommando-Wirtschaft, bei der die wirtschaftliche Entscheidungsfreiheit des in der Wirtschaft Tätigen – sei er wirtschaftlich selbständig oder unselbständig – aufgehoben ist.

Stufen der Planwirtschaft

Wir alle, die wir heute am Wirtschaftsleben teilnehmen, besitzen gründliche Erfahrungen mit beiden Wirtschaftsformen. Die Periode der staatlich gelenkten Planwirtschaft, die zu ihrem Beginn im Jahre 1936 mit den „klassischen" Worten „Kanonen statt Butter" charakterisiert wurde, ist mit dem Tage der Währungsreform am 20. Juni 1948 zu Ende gegangen. Wir erinnern uns ihrer Entwicklungsstufen, die für jede Planwirtschaft charakteristisch sind, gleichgültig, wer auf dem Kommando-Posten steht und mit welchen guten oder schlechten Absichten er den zwangsläufigen Apparat in Gang setzt: Preisbindung (Preisstop), Lohnstop, Behinderung, schließlich Verbot des Arbeitsplatzwechsels, Produktionsgebote und -verbote, bevorzugte Verwendung von Material für bestimmte Zwecke, Kontingente, Bezugsscheine, Lebensmittelkarten, Rückgang der Verbrauchsgütererzeugung bis zum Verschwinden der Ware vom Markt, Geldvermehrung, Geldentwertung, Zusammenbruch. Diese Entwicklung ist nicht zufällig oder nur auf die uns allen mit erschreckender Deutlichkeit noch vor Augen stehende Periode beschränkt gewesen, sondern hat sich immer dort, wo der Mensch Planwirtschaften zu organisieren versuchte und zu allen Zeiten mit unbedeutenden Phasenverschiebungen wiederholt und muß sich logischerweise auch in der Zukunft bei solchen Versuchen wiederholen, weil sie im Wesen der Planwirtschaft begründet ist.

Marktwirtschaft – Voraussetzung wirtschaftlicher Freiheit

Demgegenüber erlaubt die Marktwirtschaft die freie Entwicklung der natürlichen Anlagen und Kräfte des Menschen. Sie ist gekennzeichnet durch freie Preisbildung, freie Lohnvereinbarungen, freie Arbeitsplatzwahl, freien Arbeitsplatzwechsel und freie Verbrauchsgüterwahl; sie steuert die Erzeugung der Sachgüter und Dienstleistungen lediglich durch die Nachfrage. Es bedarf wohl nicht des Beweises, daß diese Form der wirtschaftlichen Tätigkeit dem Wesen des Menschen entspricht, der dazu geboren ist, seine Fähigkeiten in Freiheit zu entfalten. Wir alle lieben die persönliche Freiheit und hassen den Zwang. Wir wollen über unser Tun und Lassen selbst bestimmen. Wir wollen die Güter, die wir zur Befriedigung unserer wirtschaftlichen Bedürfnisse benötigen, durch freie Verbrauchswahl erlangen und nicht vom Staate zugeteilt erhalten. Wir wollen uns unsere Arbeitsplätze selbst wählen. Wir wollen die Möglichkeit haben, durch höhere Leistung zu einer besseren Befriedigung unserer Bedürfnisse zu gelangen. Dies alles setzt wirtschaftliche Freiheit voraus.

Einwände gegen die Marktwirtschaft?

Die Verfechter der Planwirtschaft wenden gegen die Marktwirtschaft ein, daß es ihr an einem Ordnungsprinzip fehle, daß die freie wirtschaftliche Betätigungsmöglichkeit zu chaotischen Verhältnissen führen müsse, Kapital-Fehlleitungen im Gefolge habe und volkswirtschaftlich gesehen ein weitaus geringerer Nutzeffekt entstehe als bei einer Planwirtschaft, die alle wirtschaftliche Tätigkeit nach einem wohldurchdachten Plan ordne. Diese Einwände gehen an den wirtschaftlichen Tatsachen vorbei. Niemand kann in der Marktwirtschaft auf lange Sicht eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben, ohne damit vorhandene Bedürfnisse zu befriedigen, weil er dann für die Ergebnisse seiner Tätigkeit keine Abnehmer finden würde. Der freie Wettbewerb, der ein Kennzeichen der Marktwirtschaft ist, zwingt zu immer höherer und besserer Qualität von Lieferungen und Leistungen, was wiederum zu einer immer vollkommeneren Befriedigung unserer Bedürfnisse führt. Sicherlich gibt es auch in der Marktwirtschaft Fälle, in denen sich für einzelne Erzeugnisse zumindest vorübergehend kein oder kein ausreichender Absatz findet. Aber in der Marktwirtschaft wird jeder Erzeuger derartige Entwicklungen durch sorgfältiges Studium der Art und des Umfanges der

Nachfrage zu vermeiden versuchen, da er gegenteiligen Falles mit Verlusten, schlimmstenfalls mit dem Verlust seiner wirtschaftlichen Selbständigkeit rechnen muß. Gerade diese Tatsache zwingt ihn dazu, seine persönliche Entscheidung mit aller Sorgfalt und Umsicht nach den Bedürfnissen der Verbraucher zu treffen. In der Planwirtschaft sind derartige Fehlleitungen und Fehlleistungen in einem viel höheren Maße unvermeidbar, weil keine zentrale Kommandostelle so vollkommen wie die Vielzahl der marktnahen Unternehmer die Bedürfnisse der Verbraucher bis ins einzelne zu übersehen und vorauszuberechnen vermag. Man versucht sie daher meist durch Verbrauchszwang oder durch staatliche Deckung der entstehenden Verluste auf Kosten der Allgemeinheit zu verschleiern; oder man bemüht sich, durch Anprangerung angeblicher Sündenböcke von den wahren Hintergründen der wirtschaftlichen Schwierigkeiten abzulenken.

Im Mittelpunkt der Wirtschaft — der Markt

Diese kurzen Hinweise mögen genügen, um das Wesen der Marktwirtschaft zu charakterisieren, in deren Mittelpunkt – wie schon der Name besagt – der Markt als der Treffpunkt von Angebot und Nachfrage steht. Das Bild stammt von der räumlichen Vereinigung der Verkäufer und Käufer auf einem öffentlichen Platz – dem Marktplatz – auf dem sich ursprünglich der wirtschaftliche Güterverkehr abspielte und der das Kennzeichen der städtischen Entwicklung gewesen ist. Daher lesen wir von der Verleihung der Marktrechte an eine Gemeinde, nennen wir kleinere Orte noch heute Marktflecken und sprechen wir von Wochen- und Jahrmärkten, auf denen sich das Angebot der bäuerlichen Gütererzeugung, insbesondere an Nahrungsmitteln und der bäuerliche Güterbedarf noch heute vielfach treffen.

In den Kleinmarkthallen und Großmarkthallen, den Produktenbörsen und auf anderen Spezialmärkten und Messen finden wir ebenfalls die räumliche Zusammenfassung des Angebotes und der Nachfrage noch verwirklicht. Im übertragenen Sinne sprechen wir vom „Markt einer Ware" unabhängig davon, ob eine räumliche Zusammenfassung von Käufern und Verkäufern, also von Angebot und Nachfrage, erfolgt oder nicht. So ist der westdeutsche Automobilmarkt überall da, wo sich der Verkäufer und der Interessent treffen, sei es im Ausstellungsraum des Opelhändlers oder in der Privatwohnung oder dem Büro des Interessenten, im Caféhaus ebenso wie im Wandelgang des Theaters, während der Straßenbahnfahrt ebenso wie bei der Probefahrt im Opelwagen.

Käufermarkt und Verkäufermarkt

Mit Rücksicht auf die zentrale Stellung des Marktes in der „Marktwirtschaft" hat man dem Begriff mancherlei Merkmale hinzugefügt, die besondere und charakteristische Situationen des Marktes kennzeichnen sollen. So haben wir aus dem angelsächsischen Sprachgebrauch die Begriffe des sogenannten „Käufermarktes" und des „Verkäufermarktes" übernommen. Unter Käufermarkt verstehen wir das an sich gesunde und natürliche Überwiegen des Angebotes über die Nachfrage, d. h. das Güterangebot ist reichlich und in der Lage, den vorhandenen Bedarf sowohl der Menge als auch der Qualität nach ohne Inanspruchnahme von Lieferfristen zu befriedigen. Wenn wir in ein Lebensmittelgeschäft gehen, so erwarten wir, daß alle Waren, die wir zu kaufen wünschen, in einer großen Auswahl und in reichlicher Menge vorhanden sind und wir nur unsere Wünsche zu äußeren brauchen, um das, was wir kaufen wollen – selbstverständlich gegen entsprechende Bezahlung – sogleich in Empfang zu nehmen und zu verbrauchen. Der Käufer bestimmt was und wieviel er kaufen möchte, und der Lieferant stellt ihm diese Güter bereitwillig zur Verfügung. Über Art und Umfang der Lieferungen entscheidet in dieser Marktsituation also der Käufer.

Hingegen regiert auf dem Verkäufermarkt der Lieferant als Besitzer der Ware, wenn die Nachfrage nach seinen Waren das Angebot übersteigt, also die Ware knapp ist und das im Verhältnis zur Warenmenge reichlich vorhandene Geld der knappen Ware nachläuft. Der Verkäufer bestimmt über Art und Umfang der Lieferungsverträge, über die Lieferzeit und damit weitgehend auch über den Preis.

Der Käufermarkt ist gekennzeichnet durch die Konkurrenz der Verkäufer, und er hat, da die Ware dem Geld nachläuft, preissenkende Tendenz; der Verkäufermarkt ist gekennzeichnet durch den Wettbewerb der Käufer um die knappe Ware, und er hat im Grundsatz preissteigernde Tendenz.

Die Wiederherstellung des Käufermarktes begann mit den wirtschaftspolitischen Maßnahmen nach der Währungsreform und hat nach und nach sämtliche Gebiete der wirtschaftlichen Tätigkeit erreicht. Für Kraftfahrzeuge bestand verhältnismäßig sehr lange die Marktlage, die wir als Verkäufermarkt kennengelernt haben, weil für die Automobil-Herstellung ein sehr hoher Investitions-, Material- und Arbeitsaufwand erforderlich ist und weil angesichts der Kriegszerstörungen der deutschen Wirtschaft sowie angesichts des langjährigen Produktionsausfalles für zivile Zwecke der Nachholbedarf sehr groß, das Angebot aber relativ gering war.

Erst im Herbst 1952 ist auf der ganzen Breite der westdeutschen Kraftfahrzeugindustrie der Übergang zum Käufermarkt wieder erreicht worden, d. h. das Angebot an Fahrzeugen war wieder größer als die Nachfrage. Die Gründe hierfür liegen ebenso sehr in dem reichlicheren Angebot an Rohstoffen, das durch den Wiederaufbau und die Erweiterung der Grundindustrien ermöglicht wurde, wie in der fortschreitenden Befriedigung des Nachholbedarfs.

Es bedarf kaum der Erwähnung, daß für den Erzeuger der Verkäufermarkt, also die Konkurrenz der Käufer um seine Erzeugnisse, bequemer ist als der Käufermarkt, auf dem er sich mit den anderen Produzenten im Wettbewerb um den Käufer befindet, daß aber der Verbraucher nur in der Marktsituation des Käufermarktes die bestmögliche und preisgünstigste Befriedigung seiner Bedürfnisse findet.

Unsere Produkte wieder im Käufermarkt

Dieser Übergang vom Verkäufermarkt zum Käufermarkt für unsere Erzeugnisse hat viele Werksangehörigen mit Sorge um ihren Arbeitsplatz erfüllt; denn das äußere Kennzeichen dieses Wandels war die Tatsache, daß nicht mehr lange Reihen von Abholern sich in unseren Verkaufsräumen stauten, um auf die Auslieferung des für sie bestimmten Wagens zu warten, sondern daß im Gegenteil fertiggestellte Wagen sich stauten, um auf ihre Abholer bzw. ihre Verladung an einen zahlungsbereiten Empfänger zu warten. Dieses ungewohnte Bild von Lagerwagen, das wir seit 1936 nicht mehr gekannt haben, weil wir uns seit dieser Zeit im Verkäufermarkt befanden, hat sehr zu Unrecht Befürchtungen ausgelöst, obwohl es im Grunde ganz normal ist und jeder von uns als Verbraucher von Lebensmitteln, Kleidern usw. erwartet, daß sich die von ihm begehrten Waren bei den Verkäufern am Lager befinden. Aber was uns als Verbraucher recht ist, muß uns als Erzeuger billig sein. Die Verbraucher unserer Erzeugnisse können mit demselben Recht erwarten, die Wagen ab Lager kaufen zu können, wie wir dies umgekehrt von den Erzeugnissen anderer Industriezweige verlangen.

Eine normale Lagerbildung ist also in der Marktwirtschaft durchaus nichts Ungewöhnliches, sie entspricht vielmehr dem Wesen der Bedarfsdeckung.

Mit Rücksicht auf die Tatsache, daß die Ausgangsstoffe unserer Produktion, insbesondere die Feinbleche, deren Knappheit uns lange Zeit an der vollen Ausnutzung unserer Produktionskapazität gehindert hat, wieder in zunehmender Menge zur Verfügung stehen, entschloß sich die Geschäftsleitung Anfang September 1952 zur Erhöhung der Produktion. Sie tat es vor allem deshalb, weil gerade in einem Industriezweig wie dem Kraftfahrzeugbau mit seinem riesigen Einsatz von Anlagen und Produktionsmitteln die Gestehungskosten der Produktionseinheit mit steigenden Mengen verhältnismäßig stark abnehmen.

Die Steigerung der Produktionsmengen bzw. die Aufrechterhaltung eines hohen Produktionsstandes hat selbstverständlich zur Voraussetzung, daß der Absatz der Erzeugnisse mit dem Produktionsumfang Schritt hält. Durch die bereits angedeutete zunehmende Befriedigung des Nachholbedarfs wird aber der Kreis der Interessenten in steigendem Maße auf den normalen Bedarf beschränkt, der sich aus dem Ersatzbedarf für die durch natürlichen Verschleiß und Unfälle aus dem Bestand ausscheidenden Fahrzeuge und aus dem Neubedarf zusammensetzt.

Die außerordentlich hohe Belastung der privaten Einkommen und der Kraftfahrzeughaltung durch Steuern und andere öffentliche Abgaben beschränkt den Kreis der Kraftwagenkäufer praktisch auf solche Fälle, in denen die Fahrzeuge für berufliche oder gewerbliche Zwecke benötigt und in denen die Kosten der Fahrzeughaltung als notwendige Betriebsausgaben oder Werbungskosten abgeschrieben werden können. Die Ausdehnung des Absatzes für einen bestimmten Wagentyp kann daher nur durch Steigerung seiner Konkurrenzfähigkeit und seines Marktanteils erfolgen, da eine Ausweitung des Gesamtmarktes durch Maßnahmen der Hersteller nicht in nennenswertem Umfange möglich ist.

Um die Konkurrenzlage der Opel-Personenwagen zu verbessern und um für die erhöhte Produktion den notwendigen Absatz zu finden, hat die Geschäftsleitung die durch die materialmäßig bedingten besseren Möglichkeiten zur Kapazitätsausnutzung erreichbare Preissenkung der Opel-Personenwagen mit Wirkung vom 17. November 1952 durchgeführt. Sie betrug für die Olympia-Typen DM 610.–, für den Kapitän DM 860.– und erreichte damit das Ausmaß von fast 10%, die höchste Preissenkung, die je eine deutsche Automobilfabrik nach 1945 durchgeführt hat.

Nach den bisher vorliegenden unvollständigen Ergebnissen der Neuzulassungsstatistik für den Monat Dezember 1952 hat sich der Marktanteil unserer Erzeugnisse als Ergebnis dieser Preissenkung bemerkenswert verbessert, jedoch sind infolge des verhältnismäßig starken saisonmäßigen Rückganges der Gesamtzulassungen aller Fabrikate die stückzahlmäßigen Auswirkungen noch nicht ausreichend, um alle unsere gegenwärtigen Probleme zu lösen.

Am Rande der laufenden Bänder

Zwanzig Motorfachjournalisten führender Fach- und Tageszeitungen sowie Mitarbeiter des Süddeutschen Rundfunks und des Südwestfunks besuchten am 16. und 17. Januar 1953 Rüsselsheim, um einmal die für den Außenstehenden meist unbekannte Atmosphäre am Rande der laufenden Bänder eines großen Automobilwerkes zu erleben. Unsere Presseabteilung, die in geschickter Regie die Veranstaltung leitete, gab den Pressemännern Gelegenheit, Werksabteilungen kennen zu lernen, die abseits des üblichen Besucherweges liegen.

Am Vormittag des ersten Tages ihres Besuches in Rüsselsheim nahmen die Journalisten in der Abteilung Berufserziehung an dem vielseitigen Ausbildungsprogramm unserer Lehrlinge teil. Sie konnten sich bei dieser Gelegenheit über die Probleme der Nachwuchsförderung aus eigener Anschauung ein Bild machen. Nachmittags waren die Journalisten Zeugen des Anlaufs der modernsten Dauerfestigkeits-Prüfmaschine für Automobilaggregate, die die Firma Schenck in Zusammenarbeit mit Ingenieuren unseres Werkes jetzt erstmalig gebaut hat. Anschließend besuchten unsere Gäste das Werkstoff-Laboratorium und die Versuchsabteilung, wo man ihnen interessante Versuche und Ausschnitte des vielseitigen Arbeitsprogramms dieser wichtigen Abteilungen zeigte.

Am zweiten Tag ihres Besuches bei Opel nahmen die Journalisten die Gelegenheit wahr, um einige gerade vom Band gelaufene Opel Wagen in eine Winter-Zuverlässigkeitsfahrt bei Eis und Schnee hineinzujagen. Über die verwehten Spuren steiler Spessart-Hohlwege führten weite Strecken der Fahrt, die den Journalisten einen überzeugenden Beweis von der Zuverlässigkeit unserer Wagen gab. (In der nächsten Opel-Post werden wir auf den Pressebesuch zurückkommen.)

◄16. 1. 1953: Anlauf der modernsten Dauerfestigkeits-Prüfmaschine für Automobilaggregate im Beisein von 20 bekannten Motorfachjournalisten. Unser Bild zeigt den Berichterstatter Jendrich vom Südwestfunk mit den Herren Weiss (Werkstoff-Laboratorium), Dr. Federn (Firma Schenk, Darmstadt, dem Konstrukteur der Maschine) und Pistorius (Technische Leitung).

Ministerpräsident G. A. Zinn (links) überreichte am 12. Januar 1953 Herrn E. U. Neumann das ihm vom Bundespräsidenten verliehene „Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland" wegen seiner Verdienste um den Wiederaufbau des Werkes nach dem Zusammenbruch. In der Mitte der Minister für Wirtschaft und Arbeit H. Fischer.

Kürzlich wurden die neu eingerichteten Produktionsstätten für die Herstellung des Frigidaire-Sparwatt-Motors ihrer Bestimmung übergeben. Die Herren E. W. Zdunek, K. Schindler, K. W. Doelling und G. Windstrom besichtigen hier den ersten gefertigten Kompressor.

Die Leiter der statistischen Landesämter der Bundesrepublik waren kürzlich Gäste des Werkes. Mitarbeiter A. Brand gibt vor der Werkführung eine Übersicht über Geschichte, Größe und Bedeutung des Opel-Betriebes.

OPEL

im Bild

Die Inspektionsabteilung (Spendenkasse) verabschiedete Ende Dezember 1952 in einer würdigen Feier 15 Mitarbeiter, die 1952 in den Ruhestand traten. Dankesworte für die dem Werk ein Leben lang geleisteten treuen Dienste und Wünsche für einen möglichst sorgenfreien Lebensabend übermittelten die Herren C. Schenk, Dr. R. Hoenicke, F. Becker und W. Rauch.

Bundeswirtschaftsminister Prof. L. Erhard besichtigt während des Besuches einer Berliner Industrie-Ausstellung mit großem Interesse die Frigidaire Schaukühlvitrine O.F.V. 200.

* * *

Schnappschuß von der Weihnachtsfeier unserer Kindertagesstätte. Die Engelchen auf dem Bildausschnitt sind von links nach rechts die Mitarbeiter-Kinder Irina Rosentreter, Barbara Romacker und Marlene Lorenz. ►

Der Betriebsrat im Spannungsfeld der Meinungen

Ein Gespräch der Schriftleitung mit dem Betriebsratsvorsitzenden

Schriftleitung: **Die Schriftleitung der OPEL-POST hatte anläßlich des Jahreswechsels auch Sie als den Vorsitzenden unseres Betriebsrates um einen Beitrag für die Werkzeitung gebeten. Sie haben darin unter dem Motto „Um beide geht es — Mensch und Werk" zu verschiedenen Problemen Stellung genommen, unter anderem sprachen Sie auch von dem kürzlich in Kraft getretenen Betriebsverfassungsgesetz. Bedeutet nach den bis jetzt von Ihnen gemachten Erfahrungen der im Gesetz verankerte Wirtschaftsausschuß einen Fortschritt?**

Betriebsratsvorsitzender: Nach dem Gesetz hat der Wirtschaftsausschuß zwar keinerlei Entscheidungsgewalt oder Mitbestimmungsrechte, er ist auch keine Arbeitsgemeinschaft zwischen Unternehmensleitung und Betriebsrat, er bietet aber auf Grund seiner beratenden Funktionen die Möglichkeit, Einfluß auf die wirtschaftlichen Entscheidungen eines Betriebes zu nehmen. Während die Betriebsräte bei Entscheidungen der Unternehmensleitungen in wirtschaftlichen Fragen früher meist im Unklaren gelassen oder fast immer vor vollendete Tatsachen gestellt wurden, haben sie jetzt auf Grund der Unterrichtungspflicht der Betriebsleitung die Möglichkeit, ihre Ansicht vor wichtigen Entscheidungen zur Geltung zu bringen. Und das bedeutet meiner Meinung nach einen Fortschritt, denn die Geschäftsleitungen werden sich nicht ohne weiteres über eine etwaige gegenteilige Ansicht der Arbeitnehmervertreter hinwegsetzen können. Sie werden ihre eigene Meinung zumindest schon deshalb überprüfen, weil Auswirkungen einer wirtschaftlichen Entscheidung von vornherein meist nicht klar erkennbar sind, und es sich später herausstellen könnte, daß die Auffassung der von den Betriebsräten bestimmten Mitglieder der Wirtschaftsausschüsse den Auswirkungen am nächsten kam.

Schriftleitung: **Sie haben in Ihrem Beitrag in der letzten OPEL-POST erwähnt, daß das Betriebsverfassungsgesetz bei aller Kritik von Arbeitnehmerseite in vielen Punkten der Belegschaft größere Rechte gäbe als die alten Ländergesetze. Diese Feststellung hat bei einigen Mitarbeitern Kritik ausgelöst. Was sagen Sie dazu?**

Betriebsratsvorsitzender: Die Leute, die an solchen Ausführungen Kritik üben, sind mir wohl bekannt. Es sind dieselben, die an nichts ein gutes Haar lassen und sich auch meist gar nicht ernsthaft mit den Dingen befassen. Wenn ich von größeren Rechten im Vergleich zu den Ländergesetzen sprach, dann war das im Hinblick auf die einstigen Verhältnisse im gesamten Bundesgebiet aufzufassen. Die Bestimmungen der ehemaligen Ländergesetze waren in wesentlichen Punkten ungünstiger als die entsprechenden Regelungen des hessischen Betriebsrätegesetzes und auch des neuen Betriebsverfassungsgesetzes. Doch selbst das hessische Betriebsrätegesetz sah unter anderem keinen Wirtschaftsausschuß mit einer weitgehenden Unterrichtungspflicht der Unternehmensleitungen vor, geschweige denn die ein Drittel-Besetzung des Aufsichtsrates mit stimmberechtigten Arbeitnehmervertretern. Jetzt sind die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat aber stimmberechtigt, und wenn sie sicherlich auch in den meisten Fällen überstimmt werden, so bedeutet doch ihre gleichberechtigte Teilnahme an allen Sitzungen einen nicht zu übersehenden Fortschritt. Auch die nunmehr generell festgelegte zweijährige Amtsdauer des Betriebsrates trägt zu einer konstruktiveren Arbeit bei.
Man kann bei der Beurteilung des Betriebsverfassungsgesetzes nicht nur davon ausgehen, wie es wäre wenn . . . . . , sondern man muß die Dinge so sehen wie sie in Wirklichkeit sind und daß wir auf Grund des gesetzlich verankerten Tatbestandes das Beste aus dem Gesetz herausholen müssen, ganz gleich ob wir es als Ganzes ablehnen bzw. einer starken Kritik unterziehen. Und noch eins erscheint mir bei der Beurteilung wichtig zu sein, und zwar der Blick auf gestern. Was sind schon einige Jahrzehnte im Ablauf der Geschichte. Wie standen wir noch vor Jahrzehnten als Arbeitnehmer, besser als ausgebeutete Objekte ohne Wahl- und Streikrecht, da? Und wie ist unsere Stellung heute auf Grund unseres zielbewußten Weges in der Gemeinschaft der Organisation! Und wenn wir noch nicht alles erreicht haben, so stehen wir heute doch in einer ganz anderen Position vor dem Wirtschaftspartner als vor Jahren und Jahrzehnten.

Schriftleitung: **Im Zusammenhang mit der oben erwähnten Kritik einiger Werksangehöriger wurde Ihnen auch eine zu große Kompromißbereitschaft dem Sozialpartner gegenüber vorgeworfen. Wie stehen Sie dazu?**

Betriebsratsvorsitzender: Zunächst sei festgestellt, daß unser ganzes Leben aus Kompromissen besteht — bestehen muß, um einigermaßen in Frieden leben zu können. Nicht nur ich, sondern weit höher stehende, unter anderem unser geschätzter Kollege Walter Freitag, haben sich bis in die jüngste Zeit hinein für eine Verständigung und Zusammenarbeit zwischen den Sozialpartnern ausgesprochen, wenn diese Zusammenarbeit ehrlich gemeint ist und den Wünschen der Arbeitnehmerschaft Rechnung trägt. Mehr habe ich auch nicht gesagt!
Eine Minderheit glaubt zwar durch undemokratische Methoden die Probleme meistern zu können. Daß aber ein ständiges Gegeneinander zu einem Durcheinander und letztlich zu einem Chaos führen würde, liegt auf der Hand. Darum wird ja auch dieser Weg von diesen Leuten bevorzugt, nicht aber von der Mehrheit der Arbeitnehmerschaft. Wir meinen, daß wir uns heute eines Klassenkampfes von oben, wo er auftritt, mit Hilfe unserer Organisation erwehren können, nicht aber gegen die Diktatur des Einparteienstaates über die Arbeitnehmerschaft. 125 000 offiziell gezählte Flüchtlinge aus Mitteldeutschland in Westberlin im Jahre 1952 beweisen neben so vielem anderen die Unerträglichkeit eines Systems ohne Kontrolle durch Parlament und öffentliche Meinung. Die wenigen Verblendeten in unserem Werk, die es ja auch in der Hauptsache sind, die an allem was ich sage und tue hemmungslos Kritik üben, wären aber schnell eines anderen belehrt, würden sie mit offenen Augen und Ohren einige Tage in einem Flüchtlingslager verbringen. Dann würden sie vor allem erkennen, daß unser Weg, der evolutionäre, besser ist als der revolutionäre, der schon sehr bald in Zwang und Diktatur endet, wie es die Geschichte doch bewiesen hat.

Schriftleitung: **In wenigen Wochen werden Betriebsratswahlen stattfinden. Wie beurteilen Sie auf Grund Ihrer langjährigen Erfahrung als Betriebsratsvorsitzender unseres Werkes den Wahlausgang?**

Betriebsratsvorsitzender: Ich habe schon vor der letzten Betriebsratswahl gesagt, daß ich kein Prophet bin. Das Verhalten einer so großen Belegschaft, wie sie unsere darstellt, ist nicht ohne weiteres vorauszusehen. Deshalb geht der jetzige Betriebsrat auch ganz nüchtern und ohne Illusionen in die Wahl, obwohl wir nicht annehmen, daß die Mehrheit unserer Belegschaft den unsachlichen Einflüssen einer ferngelenkten Minderheit unterliegen wird. Dazu ist die Opel-Belegschaft viel zu stark mit ihrer Heimat, dem Werk und seiner Geschichte verbunden. Wir haben keine ehrgeizigen Absichten. Wir treten gerne zurück, wenn die Belegschaft glaubt, andere wären geeigneter, ihre Interessen wahrzunehmen. Über eins muß man sich aber klar sein: Das Amt eines Betriebsrates bringt weder materielle noch andere Vorteile mit sich, es ist dagegen mit sehr viel Arbeit, Ärger, Sorgen, Enttäuschungen und viel Unerfreulichkeiten verbunden. Der jetzige Betriebsrat hat getan was in seiner Kraft stand. Sicherlich hätte manches anders, sogar besser gemacht werden können, aber wenn man auf eine Sache zurückblickt, sieht sie meist anders aus als vorher — und wer unter uns ist ganz ohne Fehler und Unzulänglichkeiten?

Man schrieb uns

Über das Verhalten eines Teiles der Belegschaft bei den letzten Betriebsversammlungen schreibt unser Mitarbeiter Hermann Theobald, Teilebau, unter anderem:

Ich gehe im Gegensatz zu anderen Angestellten, die sich nur selten oder überhaupt nicht bei Betriebsversammlungen einfinden, sehr gerne zu diesen vierteljährlich stattfindenden Aussprachen. Erstaunt bin ich dabei immer wieder, wenn ich beobachte, mit welcher Ruhe, Sachlichkeit und ehrlichen Bereitschaft, unser Los zu verbessern, der Betriebsrat seine Arbeit anpackt und darüber berichtet. Aber ich bin auch von Versammlung zu Versammlung mehr enttäuscht über das Verhalten eines Teiles der Kollegenschaft. Diesen Kollegen merkt man es an, daß sie das Gesagte gar nicht interessiert, vor allem, wenn es ruhig, nüchtern und in Einzelheiten vorgetragen wird und keine Sensationen enthält. Bei vielen Kollegen spürt man, wie sie geradezu darauf warten, daß ein Radaumacher, ein Schreier auf die Bühne steigt, um es denen oder jenen wieder einmal zu geben. Aber wenn man genau hinhört, ist doch das Gerede dieser Stimmungskanonen meist primitiv und inhaltsleer, und dennoch: ein paar Schlagworte, ein paar billige Redensarten, und schon schreit und tobt ein Teil der Zuhörer. Und da ist noch das Pfeifen, das Gröhlen und Schreien, kurzum die Unduldsamkeit, wenn einmal einer etwas weniger Angenehmes oder Volkstümliches sagt oder sich mit Dingen beschäftigt, die die Allgemeinheit zwar angehen, die sie aber scheinbar nicht interessieren. Auf der einen Seite reden wir zwar oft und gerne von Demokratie, verlieren aber allzu leicht jegliche Selbstbeherrschung, wenn es zu beweisen gilt, einem Kollegen auch dann ruhig zuzuhören, wenn wir anderer Meinung sind.

Solche Auswüchse machen auf die Dauer Betriebsversammlungen zu einer Jahrmarktsveranstaltung und verzerren ihre eigentliche Aufgabe, nämlich Forum zur Rechenschaftslegung der Interessenvertretung und zur Aussprache über unsere Sorgen und Nöte zu sein. Wir fordern ständig die Mitbestimmung in der Wirtschaft. Was soll man aber von uns als Partner halten, wenn wir in entscheidenden Fragen unseres betrieblichen Schicksals im Beisein der Unternehmensleitung häufig so wenig Ernst, Reife und Bereitschaft an den Tag legen, wie das in der letzten Zeit zum Unwillen der verständigen und besonnenen Kollegen vorgekommen ist?

Da lobe ich mir so manchen unscheinbaren, meist älteren Kollegen, der gewissenhaft seine Betriebsversammlung besucht, oder, wenn er in der anderen Schicht war, später den „Bericht über die Betriebsversammlung" liest, um über das betriebliche Geschehen stets unterrichtet zu sein. Diese Kollegen, die in der Erfüllung ihrer beruflichen Pflichten genau so gewissenhaft sind wie in der Wahrnehmung ihrer persönlichen Interessen im Betrieb, scheinen mir in ihrer Lauterkeit, Bescheidenheit und Zuverlässigkeit eine erheblich bessere Garantie für die Fortentwicklung unserer Einflußnahme auf betriebliche Angelegenheiten zu sein als jene, die sich in karnevalistischer Manier großsprecherisch auf dem Rednerpodium oder unerzogen aus der Masse der versammelten Belegschaft heraus produzieren.

Auch manchen meiner Kollegen aus der Angestelltenschaft möchte ich einmal den Spiegel der Selbsterkenntnis vors Gesicht halten. Glauben diese wirklich durch ihr Fernbleiben von der Betriebsversammlung ihre geistige Überlegenheit dokumentieren zu können, oder, wenn sie tatsächlich einmal anwesend sind, indem sie sich über die mitunter etwas unbeholfene Ausdrucksweise eines Sprechers der Belegschaft mokieren? Ich bin der Meinung, daß das Niveau unserer Betriebsversammlungen noch erheblich gesteigert werden könnte, wenn keiner mit seiner Weisheit hinter dem Berge hält, sondern — hat er etwas zu sagen — in freier Rede und Gegenrede seinen Teil zur Klärung betrieblicher Probleme beiträgt. Gerade der Angestellte kann seine Auffassung über das Gehaltsproblem und die Möglichkeiten seiner Lösung viel besser und wirkungsvoller in der Öffentlichkeit einer Betriebsversammlung vortragen als in Form von unzufriedenen und abfälligen Bemerkungen in Pausengesprächen. Zivilcourage und Aufgeschlossenheit sind Bestandteile der Demokratie, nicht aber Disziplinlosigkeit und Arroganz. Das ist wenigstens meine Meinung!

* * *

Über die Gefahren der Schwatzhaftigkeit und Renommiersucht schreibt unser Mitarbeiter Franz Henz aus der Stand.-Kostenabteilung unter anderem:

Schwatzhaftigkeit und Renommiersucht, Eigenschaften vieler Menschen, haben schon oft Unheil angerichtet oder zumindest Ärger geschaffen. Das gilt auch für uns. Man soll zwar keine Geheimniskrämerei treiben und sich nicht bei allen Fragen Außenstehender in geheimnisvolles Schweigen hüllen, aber in bestimmten Fällen, wo es gilt Disziplin zu wahren und seiner Renommiersucht Zügel anzulegen, sollte man etwas zurückhaltender sein. Ein Beispiel nur:

Kürzlich saß ich in einem Rüsselsheimer Lokal. Der Nachbartisch war voll besetzt mit trinkfreudigen Zechern und viel wurde erzählt. Einer tat sich besonders hervor, scheinbar ein Werksangehöriger, denn er redete viel über Opel, unter anderem über Zukunftspläne. Vor allem überraschte er die gespannten Zuhörer mit der Schilderung eines Motors, der leicht auszubauen sei und für den Haushalt zur Antreibung von Geräten aller Art eingerichtet wäre. Es hat nur noch gefehlt, daß der stark unter Alkoholeinfluß stehende Werksangehörige diesem Motor andichtete, er würde mit Wasser und Luft betrieben.

Ich bin der Meinung, daß die Verbreitung sowohl von Phantasieprodukten als auch von wirklichen Informationen ein Unding ist und für unser Werk und unsere Arbeitsplätze nur schädlich sein kann. Meist ist es so, daß gerade die Leute, die in der Öffentlichkeit am lautesten reden, im Werk ihren Mund halten, wenn es einmal etwas zu sagen gilt.

Personelle Änderung

Im Verlaufe einer Umorganisation des Werkzeugbaues wurde mit Wirkung vom 20. Dezember 1952

Herr

Christian Ohlschläger

als Betriebsleiter mit der Leitung des Werkzeugbaues beauftragt.

Die Herren Dr. R. Hoenicke, J. Günther und E. Himmel unterhalten sich hier über das Ergebnis des betrieblichen Vorschlagwesens 1952.

Nicht patentiert – aber patent

75 000 DM Prämien für Verbesserungsvorschläge 1952

Im vergangenen Jahr wurde trotz des Rückganges der Einsendungen von 2019 im Jahre 1951 auf 1195 im Jahre 1952 die gleiche Prämiensumme für das betriebliche Vorschlagwesen ausgezahlt wie 1951, nämlich DM 75000.–. Das bedeutet eine relative Zunahme von wirtschaftlich besonders wertvollen Vorschlägen. Von den 1195 im Jahre 1952 eingereichten Vorschlägen wurden 419 prämiert. 1951 waren es von 2019 eingereichten Vorschlägen 506. Auch dieser Zahlenvergleich ist aufschlußreich. – Wir möchten allen Werksangehörigen danken, die im Laufe des Jahres 1952 durch ihre Einsendungen Interesse für das betriebliche Vorschlagwesen bekundeten.

Es gelang während des vergangenen Jahres 12 Werksangehörigen mit je einem Vorschlag die Höchstprämie von DM 1000.– zu erreichen, während weitere 8 Werksangehörige mit zwei bzw. mehreren Vorschlägen jeweils über DM 1000.– erhielten. An den Mitarbeiter Heinrich Mitzkat aus dem Achsenbau wurden für zwei Vorschläge sogar DM 2000.– ausgehändigt. Von den angenommenen 419 Vorschlägen befaßten sich rund 175 Vorschläge mit Material- und Zeiteinsparungen. Diese erbrachten im Durchschnitt eine Prämiensumme von DM 320.–. (Die Namen der Prämienempfänger des Jahres 1952 sind in dem beiliegenden Sonderdruck aufgeführt.)

Wenn man bedenkt, daß 20000 Werksangehörige bei Opel arbeiten und nur knapp 4% sich im vergangenen Jahr über betriebliche Verbesserungen Gedanken machten, dann erscheint die Frage berechtigt: Wo bleiben die anderen? Sicherlich kann nicht jeder Mitarbeiter einen Vorschlag machen, aber das 90 Jahre alte Opel-Werk bietet zahlreiche Möglichkeiten, die noch verbesserns-wert sind, so daß man hoffen möchte, daß 1953 eine stärkere Beteiligung zu verzeichnen ist. Wenn man bedenkt, daß fast jeder 5. Vorschlag angenommen wird, dann kann man allen Werksangehörigen mit Recht zurufen: Ideen machen sich bezahlt!

E. Himmel
Abt. Verbesserungsvorschläge

Die letzten Prämien des Jahres 1952. Das Bild zeigt von links nach rechts: Produktionsleiter J. Günther, Mitarbeiter W. Ziemens, Preßwerk, (Vorschlag: Materialeinsparung am Kofferdeckel, Prämie: DM 657.—), Mitarbeiter V. Burger, Versuchswerkstatt, (Vorschlag: Materialeinsparung an der Befestigung des Kupplungshebels, Prämie: DM 648.—) und Mitarbeiter K. Held, Preßwerk, (Vorschlag: Materialeinsparung an der Rückwandverkleidung des Olympia, Prämie: DM 1000.—).

HELAU und HOLIWWER

Einige von uns als Karnevalisten

Das Rhein-Main-Gebiet ist eine Hochburg des Faschings. Freude und sorglose Stunden bereiten die aktiven Karnevalisten in der Karnevalszeit dem unter ihrem närrischen Zepter stehenden Volk. Auch bei uns im Werk gibt es verschiedene Mitarbeiter, die als Karnevalisten einen guten Namen haben. Einige von ihnen wollen wir heute erwähnen. Über ihre närrischen Taten berichtet unser P. M.-Mitarbeiter.

Am 11. 11. 1952 haben in den Hochburgen des Karnevals die aktiven Narrhallesen in närrischen „Generalversammlungen" die Faschingszeit eröffnet. Maskenbälle, Damen- und Fremdensitzungen, Kappenabende und ähnliche närrische Veranstaltungen lösten seit diesem Tage einander ab. Am Rosenmontag wird der Narrhallamarsch auch in diesem Jahre wieder bei bunten Fastnachtszügen erklingen, und das närrische Volk wird zu Tausenden jubeln und in frohen Stunden die Sorgen des Alltags zu vergessen versuchen.

Einer der allmächtigen Würdenträger des Rüsselsheimer Karnevals ist Georg Cezanne. Der Präsident des Rüsselsheimer Karnevalvereins Georg Cezanne gehört schon 24 Jahre unserer Werksgemeinschaft an. In der

Joachim Kunz

Präsident Georg Cezanne mit Rüsselsheims närrischen Hoheiten 1952 (links) **und 1953** (rechts)

Arbeitsvorbereitung Preßwerk vertauscht er das in der Freizeit geschwungene Narrenzepter mit dem Bleistift des bewährten, zuverlässigen Planers. Als einer der aktivsten des Rüsselsheimer Karnevals grüßt er die Opel-Belegschaft zur Fassenacht mit folgenden netten Zeilen, für die wir dem närrischen Präsidenten untertänigst danken:

Wenn ich euch, Ihr Opelianer
grüße wie bisher noch kaaner,
hoff' ich, daß ihr mich versteht,
weil es in den Fasching geht.

Ein jeder hat doch sein Pläsierchen:
sei's Musik, Sport oder das Bierchen,
der hat gern Schnee, der Sonnenschein,
und jener liebt die Blum' vom Wein.

Dann gibt's e' Sort, die tanzt jetzt gern
in Maskeball mit Kapp und Stern,
mit heit'rer, sorgenfreier Miene,
die auch wie ich dem Frohsinn diene.

Kehren Sie mich — hupp — gleich zum Opel

Mit einem kräftigen „Holiwwer" ruft nun Georg Cezanne die Narren des Flörsheimer Karnevals.

* * *

„Hall die Gail" heißt in Flörsheim der Karnevalsruf. In Flörsheim regieren Narrhallesen mit Tradition. Hier stehen gute und erfolgreiche Nachwuchskräfte in der „Bütt", an der Spitze ohne Zweifel im Flörsheimer Karnevalverein unser Mitarbeiter Joachim Kunz aus der Arbeitsvorbereitung Chassisbau. Wenn sich der schwarze Vorhang teilt und den Blick zum hell angestrahlten Podium des Flörsheimer Elferrates freigibt, dann ist „Jochem", wie er kurz genannt wird, in seinem Element. Dann steigt der mit vielen närrischen Orden reich dekorierte und redegewandte Büttenredner in die Eulentonne, um loszulegen, damit kein Auge im Saale trocken bleibt. Im Kurfürstlichen Schloß in Mainz ist er ein ebenso gern gesehener Gast wie auf närrischen Sitzungen Frankfurter oder Wiesbadener Karnevalvereine. Der Programmgestalter des Hessischen Rundfunks hat auch in diesem Jahre wieder die Manuskripte seiner Vorträge angefordert. Seine närrischen Flörsheimer Freunde wählten ihn, den erst 25-jährigen, zum Festausschußvorsitzenden. Sicher dachten sie dabei, daß ein Opel-Planer ein ebenso guter Karnevals-Planer sein wird, und wir hoffen, daß Jochem die Feierlichkeiten anläßlich des 25-jährigen Jubiläums des Flörsheimer Karnevalvereins richtig zu „planen" versteht. „Wir wer'n des Kind schon schaukeln", sagte uns Jochem und kleidete seinen Gruß an alle Opel-Mitarbeiter in folgende Verse:

So mancher sieht uns nur als Narren
und sagt: ich glaab die Kerls sinn doll,
die mache doch bloß dumme Schmarren,
mer kann se doch net nemme voll.

Die hippe rum und mache Posse
und setze bunte Kappe uff,
des schleecht Gebabbel sollt mer losse,
mer regt damit die Leit nur uff.

Auf solchen, der uns so betrachtet,
da leisten wir sehr gern Verzicht;
denn wer das wahre Wort verachtet,
der paßt auf diese Erde nicht.

Der Karneval wie wir ihn pflegen,
gebraucht, wie's der CV beweist,
das Gut, das uns die Götter geben:
Humor, Verstand, Satire, Geist.

Wir aber rufen Joachim Kunz und den Flörsheimer Narrhallesen von Rüsselsheim aus ein kräftiges „Helau" und ein noch kräftigeres „Holiwwer" zu. Möge der Frohsinn des Karnevals durch keine Mißklänge, Übertreibungen und Auswüchse getrübt werden. Dann wird man noch lange von der goldigen Fastnacht 1953 sprechen.

* * *

Hans-Jürgen Stein

Ein aufgehender Stern am Himmel der Karnevals-Kanonen ist ohne Zweifel unser Mitarbeiter Hans-Jürgen Stein. Als Ansager von Bunten Abenden oder als Unterhalter privater Gesellschaften hat er sich schon oft bewährt. Wer Lähmungserscheinungen in der Backenknochengegend hat, der sollte sich für 10 Minuten von unserem Mitarbeiter Stein aus dem Türenbau unterhalten lassen, er wird sie bestimmt los. Parodieren ist Steins besondere Stärke. Wir hörten ihn beim Silvesterball des Rüsselsheimer Karnevalvereins in der Stadthalle als er unter anderem mit seinem Moser-Sketch die Leute von den Stühlen hob. Aber auch Theo Lingen, Heinz Rühmann, Karl Valentin und Zarah Leander kopiert er mit zwerchfellerschütternder Komik. Als wir ihn um einige Verse baten, besann er sich nur ganz kurz, um dann schlagfertig loszusprudeln:

Die Weisen hört man radebrechen,
daß Narren stets die Wahrheit sprechen,
wenn's stimmt, dann zieht die Konsequenz,
steckt eure kluge Prominenz
geraume Zeit ins Irrenhaus
und laßt die Narren 'mal heraus.

* * *

Zum Schluß besuchen wir noch einmal Flörsheim, um dort einen weiteren Prominenten des Karnevals zu interviewen: unseren Mitarbeiter Johann Dieser. Er ist der jüngste Sitzungspräsident weit und breit. Er bekam den Humor schon von zu Hause aus mit, denn sein Vater, ebenfalls ein alter Opel-Mitarbeiter, stellte Johann schon als Bub in die „Bütt". So ist unser Mitarbeiter Dieser aus der Zeitverrechnung trotz seiner 25 Lenze einer der „ältesten" Karnevalisten des Rhein-Main-Gebietes. Die von ihm geleitete Karnevalabteilung des Flörsheimer Sängerbundes wirkt seit 60 Jahren ununterbrochen im Geiste des närrischen Prinzen. Auch in dieser Saison wurde Dieser wieder von fremden Karnevalvereinigungen um seine Mitwirkung gebeten. Die Prunksitzung seiner Vaterstadt Flörsheim am 25. Januar eröffnete er mit folgendem Gruß:

In Einigkeit sind wir hier heut,
drum will ich Euch begrüßen,
ihr vielen Gäste, liebe Leut,
Humor und Freude wollt genießen.

Was braucht man Fastnacht gar,
heißt's oft, solch Fest ist unrentabel,
laßt doch die Narrheit dieses Jahr,
die Zeiten sind so miserabel.

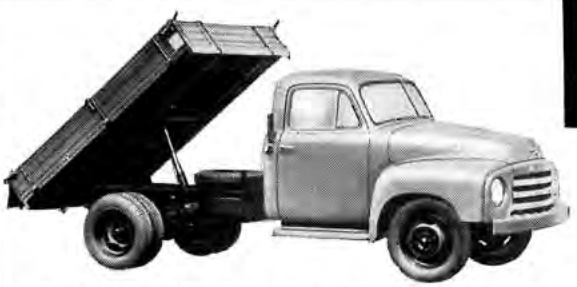
S' ist Dummheit, daß man so was „secht",
denn, wenn man's recht betracht',
da sind die Zeiten gar nicht schlecht,
sie werden nur so schlecht gemacht.

* * *

Und nun mit Helau und Holiwwer in den Fasching.

Präsident Johann Dieser überreicht Flörsheims Bürgermeister Merkel einen närrischen Orden

Ganzstahlkastenaufbau auf 1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell



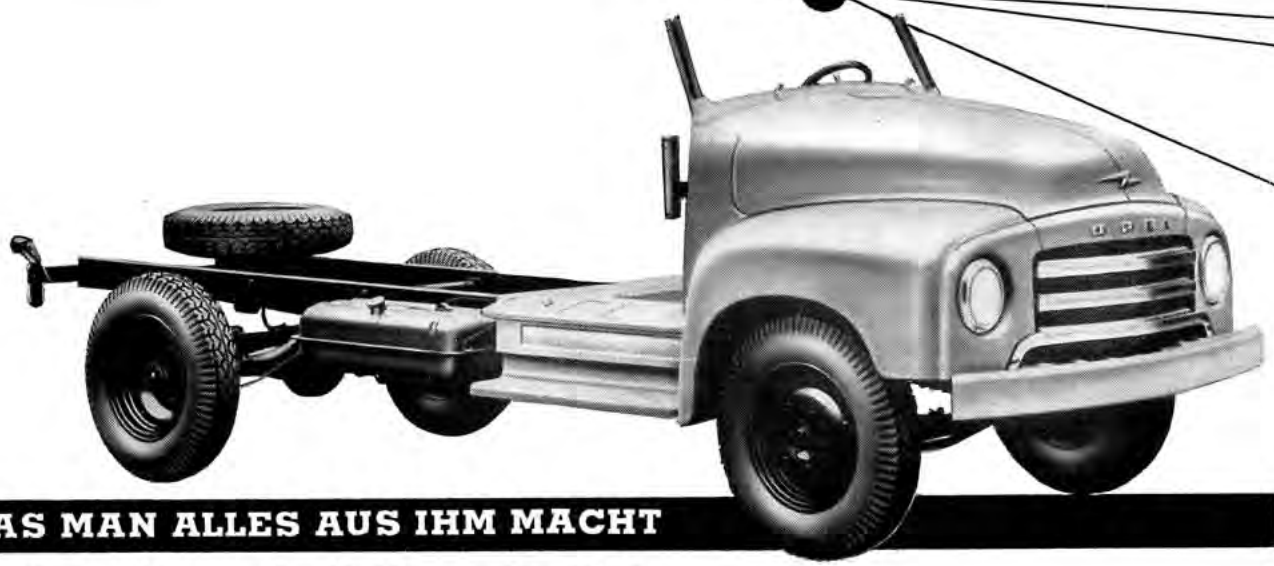
1¾-Tonner-Opel-Blitz-Fahrgestell mit Fahrerhaus und Hinterkipperaufbau

Aero-Omnibus-Aufbau mit 17 (+1) Sitzplätzen auf 1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell

1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell mit Fahrerha
u. Viehwagenaufbau

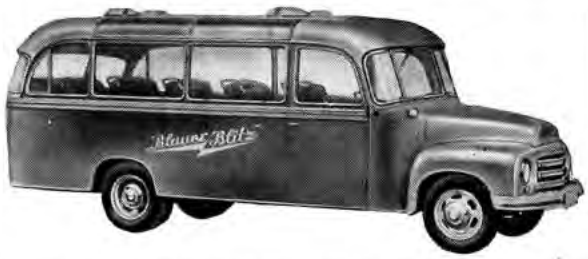
Löschfahrzeugaufbau LF 8 mit Vorbaupumpe auf 1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell

1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell mit Fahrerhaus mit Sp
für Bier- und Mineralwassertransport



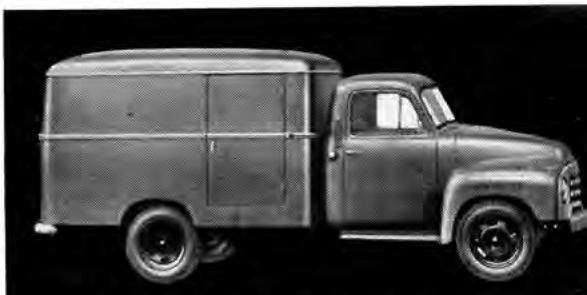
WAS MAN ALLES AUS IHM MACHT

Sonderaufbauten des 1¾-Tonner Opel-Blitz



Omnibusaufbau mit 17 (+1) Sitzplätzen auf 1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell

Polizei-Mannschaftswagen mit 17 (+1) Sitzplätzen auf 1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell



Kofferkastenaufbau auf 1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell mit Fahrerhaus

Krankenwagenaufbau mit 1–4 Tragen auf 1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell

zialpritsche

Großraumpritschenaufbau auf 1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell mit Fahrerhaus

Polizeistreifenwagen mit 15 (+1) Sitzplätzen auf 1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell

Montage- und Vermessungswagenaufbau auf 1¾-Tonner Opel-Blitz-Fahrgestell

Aus anderen Werken

Aus Quarz wird Glas

Glück und Glas, wie leicht bricht das". An das alte Sprichwort mußte ich denken, als der Kopf meines Begleiters bei einem plötzlichen Stop des Olympia Bekanntschaft mit der Windschutzscheibe machte. Es war auf der Autobahn kurz vor Aachen. Das undisziplinierte Verhalten eines Verkehrsteilnehmers gab Anlaß, das Bremspedal schnell und tief durchzutreten. Doch das kleine Wort „Sekurit" am linken oberen Rand der Scheibe ließ ein beruhigendes Gefühl aufkommen. Denn kein Wagen verläßt heute mehr eine Automobilfabrik ohne Windschutzscheibe aus Sicherheitsglas. Früher war die Windschutzscheibe dagegen der gefährlichste Teil des Autos. Sie trug dazu bei, den Blutzoll bei Autounfällen zu erhöhen. Das heute verwandte Sicherheitsglas ist doppelt so elastisch wie guter Baustahl, und wenn es bei einem Zusammenstoß trotzdem zerbricht, zerfällt es dank seiner inneren Spannung in harmlose Krümel. Doch davon sollten wir beim Besuch des Glaswerkes, zu dessen Besuch wir unterwegs waren, mehr erfahren.

Eine lange Zange ist in den Schmelzofen hineingefahren und hat mit eisernen Händen einen Hafen geschmolzenen Glases gepackt und aus dem Ofen herausgezogen. Aus einem Gemenge von Quarzsand, Kalk, Sulfat und Soda wurde in dem Hafen das Glas geschmolzen. Der Kran fährt das flüssige Glas zur Walzmaschine.

Was die Geschichte erzählt

Vor einigen 1000 Jahren hatten persische Reisende in einem ausgetrockneten Flußbett ein mächtiges Feuer gegen die Kälte entzündet. Beim Erwachen am Morgen blitzte es im Sand. Es war quarzhaltiger Sand, der in der starken Glut des Feuers geschmolzen war und dessen Kristalle in der Morgensonne funkelten. So soll das Glas entdeckt worden sein. In unseren Museen findet man da und dort perlmuttfarbige Gläser aus der Römerzeit. Wir wissen heute nichts mehr über ihre Fertigung. Das Geheimnis ihrer Entstehung ist im Laufe der Jahrhunderte verlorengegangen. Das Prinzip der unzerbrechlichen Vase, das erste Sicherheitsglas, wegen deren Geheimnis – wie die Sage berichtet – der Glasmacher des Kaisers Tiberius sterben mußte, beruht auf dem Prinzip der sogenannten „Batavischen Träne". Diese entsteht, wenn man flüssiges Glas in kaltes Wasser tropfen läßt. Die Abschreckung bewirkt eine Veränderung des Glasgefüges. Es ergeben sich innere Spannungen, die das Material besonders widerstandsfähig machen. Während man im klassischen Altertum mit dieser Kunst wenig anzufangen wußte, ist das Sicherheitsglas unserer Tage ein unentbehrliches Hilfsmittel der Technik geworden.

Aachen

Der Olympia durchfährt die alte Kaiserstadt Aachen, unweit der holländisch-belgischen Grenze. In der Mitte der Stadt erhebt sich, von uralten Häusern umschmiegt, majestätisch der Dom. Seine uralten Mauern haben den Kriegs-Furien aller Jahrhunderte Trotz geboten. Den Kern des Domes bildet die von 798 bis 804 erbaute Pfalz-Kapelle. Das ehrwürdige Gotteshaus ist in seiner jetzigen Form in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts erbaut. In der dämmrigen Stille des Domes verrichten Beter aus vielen Nationen ihre Andacht. Die Stadt, beim Zusammenbruch aus unzähligen Wunden blutend, hat sich im Laufe der Jahre wieder e holt. Die nahe Grenze gibt ihr ein internationales Gepräge.

Wenig später liegt die Stadt Karls des Großen hinter uns. Der Olympia eilt dem Talkessel von Herzogenrath, der an der Spitze des sogenannten Dreiländerecks liegt, entgegen. Die Straße führt an der Grenze entlang. Zusammengeschossene oder zerstörte Westwall-Bunker säumen den Fahrweg. Die Grenzstation mit der geteilten Straße – die linke Häuserreihe ist holländisch, die rechte deutsch,

Am Rande der Walzmaschine wird der Hafen umgekippt. ▶ Eine syrupähnliche Flüssigkeit fließt wie ein Lavastrom eine stählerne Platte hinunter auf ein rotierendes Walzenpaar zu, das den Inhalt eines Hafens zu 3 Glasplatten von 6 x 4 m auswalzt.

Das erstarrte, abgekühlte Glas wird in der Schneidhalle, nachdem es vorher im Prüfraum auf Gußfehler untersucht wurde, in bestimmte Größen geschnitten.

In der Schleifhalle: Einer der 9 m im Durchmesser großen Schleiftische ist mit einem Gipsbrei bedeckt. Der Kran bringt die Rohglasplatten an den Tisch heran.

dazwischen zieht sich ein Stacheldrahtzaun – erinnert an die große Zeit der Nachkriegsschmuggler, die an der „sündigen Grenze" die Konjunktur nutzten. Heute, so erzählt uns der Grenzbeamte, wäre das Risiko für viele Schmuggler zu groß und der Gewinn zu klein geworden. Trotzdem, ganz würde man dieser Leidenschaft nie Herr werden.

Flüssige Lava

Im Talkessel vor uns liegt Herzogenrath. Die Schornsteine und langgestreckten Hallen am Rande der Stadt weisen den Weg zur Fabrik. Nach einem begrüßenden Gespräch mit den Herren der Direktion, betreten wir wenig später mit dem Produktionsleiter die große Schmelzhalle. Schmelzofen steht hier neben Schmelzofen. Aus feuerfestem Stein erbaut, strömen von ihnen dem neugierigen Besucher glutvolle Hitzeschwaden entgegen. Mit einem respektvollen Abstand vor den Ofen stehend, in denen bei 1500° in feuerfesten Tonhäfen – aus französischem Ton hergestellte bottichähnliche Gefäße – ein Gemenge aus Quarzsand, Kalk, Sulfat und Soda geschmolzen wird, beobachten wir den ersten Produktionsvorgang. Ofen Nr. 5 hat gerade sein Höllenwerk vollendet. Am Hitzeregulator wird die Temperatur abgedrosselt. Bis zum nächsten Tag kühlt das flüssige Glas in den Häfen zu einer syrupähnlichen Flüssigkeit ab. Aus Ofen 9 wird gerade ein abgekühlter Hafen herausgezogen. Ein Greifer fährt an den Ofen heran, eine lange Zange packt mit eisernen Armen einen Hafen und zieht ihn heraus. Ein Kran führt den Hafen mit seinem dickflüssigen Inhalt zu einer Walzmaschine. Hier wird der Hafen umgekippt und sein feuriger Inhalt kriecht wie flüssige Lava einen schrägen Stahltisch hinunter auf ein Walzenpaar zu. Die Walzen beginnen zu rotieren und walzen den gläsernen Syrup zu Platten aus. In der Regel ergibt der Inhalt eines Hafens 3 Platten von 6 x 4 m bei normaler Glasdicke.

Vom Äquator zum Nordpol

So ähnlich kann man den Weg vergleichen, den nunmehr die glühendheißen Glasplatten bis zur völligen Abkühlung und Erhärtung gehen müssen. So paradox es klingen mag, in Herzogenrath kühlt man in Spezialöfen bei einer sich stets verringernden Temperatur von 700° bis 50°. Verläßt die Glasplatte die letzte Temperaturzone, dann wird sie zum Schluß in einem abgedunkelten Prüfraum einer gewissenhaften Prüfung unterzogen. Zwei Stunden etwa dauert die Reise vom Äquator zum Nordpol. Früher brauchte man 24 Stunden, um eine Glasplatte durch Lagerung zum Erkalten zu bringen.

Der gefrorene Teich

Leicht knarrt die Tür des abgedunkelten Prüfraumes, den wir jetzt betreten. In einem dämmrigen Halbdunkel liegt zu unseren Füßen eine große Glasplatte. Grünlichschimmernd wirkt sie wie ein zugefrorener Teich. Die obere und untere Außenfläche der Rohglasplatte besteht aus einer undurchsichtigen Schicht, die im Verlaufe der Fabrikation weggeschliffen wird. Erst nach diesem Prozeß und dem anschließenden Polieren der Außenflächen ist das Glas durchsichtig. Ein Arbeiter, Knie und Handgelenke durch dicke, lederne Polster geschützt, kriecht auf dem erstarrten Glasteich herum. Er schiebt eine nach oben abgedunkelte Soffittenlampe vor sich her, die in die Tiefe des erstarrten Teiches hineinleuchtet, um fehlerhafte Gußstellen im Glas aufzuzeigen. Kleine Kreidestriche kennzeichnen solche Stellen für den weiteren Arbeitsvorgang.

Bei den Zuschneidern

In einer großen, gläsernen Halle werden die Glasplatten auf große Tische gelegt. Arbeiter schieben meterlange Lineale auf dem grünlich schimmernden Glas hin und her. Unter Beachtung größtmöglicher Zweckmäßigkeit und vor allem der im Prüfraum angezeigten Gußfehler, wird jede Platte aufgeteilt. Winzige Rädchen aus edlem Stahl ziehen

Kein holländischer Holzschuhtanz, sondern Einstampfen der Glasplatten in den Gipsbrei des Schleiftisches.

Der Tisch mit den eingegipsten Glasplatten wurde unter die Schleifmaschine gefahren. Eisenferrassen senken sich herab, der Tisch beginnt sich zu drehen, schnell und schneller, und während Ströme von Wasser und Sand das gläserne Karussell überfluten, wird in einem 2-stündigem Arbeitsgang die Oberfläche des Glases geschliffen.

mit knirschendem Geräusch an den Linealen entlang, und in wenigen Minuten ist die große Platte in viele Teile zerlegt. Es ist wie beim Zuschneider, der ein Stück Stoff sparsam und zweckmäßig einteilt und die benötigten Größen herausschneidet. Das zugeschnittene Rohglas wird in einem Magazin bis zu seiner Weiterverarbeitung gelagert. Große und kleine, dicke und dünne Platten stehen vor uns, die größte mit einer Fläche von 24 qm.

Schleifen und Polieren

Die Schleif- und Polierhalle des Herzogenrather Werkes ist mit den modernsten Maschinen und Einrichtungen der Schleif- und Poliertechnik ausgestattet. Die großen runden Schleiftische mit 9 m Durchmesser werden mit Rohglasscheiben verschiedener Form und Größe belegt, d. h. die roh zugeschnittenen Glasteile werden in einen weichen Gipsbrei gebettet. Arbeiter besteigen den Schleiftisch, sie haben Holzschuhe an den Füßen. In einem melodischen Rhythmus beginnen sie auf dem Glas herumzuhüpfen, wie eine Tanzgruppe, die einen Holzschuhtanz vorführt. Das Ganze – so spielerisch es aussehen mag – hat einen nützlichen Zweck: Die Glasplatten werden durch das rhythmische Stampfen auf der Gipsunterlage festgekittet. Nach dieser tänzerischen Einlage rollt der große Tisch unter eine Schleifmühle. Eisenferrassen senken sich auf den gläsernen Tisch, der sich erst langsam und dann immer schneller zu drehen beginnt. Ströme von Wasser und Sand überfluten das gläserne Karussell. In einer knappen Stunde ist die eine Seite der auf dem Tisch eingebetteten verschiedenen Glasplatten geschliffen und von der undurchsichtigen Schicht befreit. Und schon erwartet das Glas eine neue Prozedur, diesmal weniger rauh: das Polieren. Ein Wasserguß schwappt über den Tisch und spült Sand- und Glasmehl hinweg. Dann schiebt sich der Tisch unter eine riesige Poliermaschine. Dicke, mit Filz bezogene Polierscheiben senken sich auf das Glas herab, beginnen zu rotieren und von Wasser und Eisenoxyd (Pariser Rot) umspült, wird das Glas poliert. Ebenfalls eine knappe Stunde dauert der ganze Vorgang, dann verläßt der runde Tisch die Poliermaschine.

Putzen, Schneiden, Kantenschleifen

Nachdem das Glas von beiden Seiten geschliffen und poliert ist, geht der weitere Produktionsgang schnell vor sich. In der Putzerei bespült das Glas ein mit Salzsäure gemischter Wasserstrahl. Anschließend wird im Prüfraum jede Glasplatte einer genauen Kontrolle unterzogen. Fehlerhafte Teile werden angezeigt, um in der nächsten Halle, der Schneidhalle, beim endgültigen Zuschnitt des Glases berücksichtigt zu werden. Hier in der Schneidhalle konzentrieren sich die Wünsche aus aller Welt. Auf einigen Formen sehen wir auch den Namen Opel in dicker, schwarzer Schrift stehen. Glasscheiben in den ausgefallensten Größen und Formen werden hier zugeschnitten. Der Abfall wandert in den Schmelzofen zurück. Das für die verschiedensten Verwendungszwecke zugeschnittene Spiegelglas wird in einem anderen Raum vor seinem Weg in die Sekurit-Abteilung einem Kantenschliff unterzogen, d. h. die scharfen Ecken der Glaskanten werden abgerundet. Nur erfahrene Spezialisten verstehen es, die Glaskanten an rotierenden Schleifscheiben entlang zu ziehen und ihnen eine gleichmäßige Abrundung zu geben.

Nach dem Schleifen wird das Glas poliert. In der Poliermaschine senken sich mit Filz bezogene Scheiben auf das Glas. Wasser und Eisenoxyd (Pariser Rot) sind wichtige Hilfsmittel bei diesem Arbeitsvorgang.

Sekurit-Sicherheitsglas

Vor 2000 Jahren erzeugte man durch einen Tropfen flüssigen Glases, der in kaltes Wasser fiel, die unzerbrechliche „Batavische Träne". Um aber einer großen Glasscheibe das Prädikat „unzerbrechlich" mit auf den Weg geben zu können, brauchten die Glastechniker 2000 Jahre.

Der begleitende Ingenieur erklärt den Vorgang: Die fertigen, zugeschnittenen und kantenbearbeiteten Autoscheiben werden einem Verspannungsprozeß unterzogen. Das Prin-

Linkes Bild:

Die „Inspektion" im Glaswerk ist genau. „Visitieren" nennt man die Prüfung der fertig geschnittenen und polierten Glasscheiben.

Rechtes Bild:

Das Glas wird nach der Prüfung zugeschnitten. Den Abschluß der Fabrikation gewöhnlichen Spiegelglases bildet der Kantenschliff. Nur erfahrene Spezialisten verstehen es, die Glaskanten an rotierenden Schleifscheiben entlangzuziehen und ihnen eine gleichmäßige Abrundung zu geben.

zip dieses Prozesses beruht darin, daß man die Glasscheiben in Spezialöfen auf 700° erwärmt und dann in einem plötzlichen Luftstrom beiderseits abbläst. Dabei geschieht folgendes: Die Oberfläche der Glasscheibe kühlt rascher ab als das Innere. Wenn später das Innere ebenfalls starr wird und sich zusammenzuziehen versucht, kann es das nicht, weil die bereits vorher starr gewordene Außenschicht dies verhindert. Dadurch wird in der Scheibe eine künstliche Spannung erzeugt, und zwar in den Außenschichten eine Druck- und im Innern eine Zugspannung. Man sagt zu diesem Prozeß, daß das Glas vorgespannt wird und durch diesen Vorspannungsprozeß bei gleichbleibenden optischen Eigenschaften (Glanz, glatte Oberfläche, Lichtdurchlässigkeit) eine Veredelung erhält, die den Charakter eines Sicherheitsglases hat. – Soweit die Erklärung des uns begleitenden Ingenieurs über das Prinzip der Sicherheitsglas-Herstellung.

Was geschieht aber bei Überlastung des Spannungsgleichgewichtes, d. h. wenn das Glas durch irgendwelche Einflüsse Schaden erleidet? Nun, es zerfällt nicht in die gefürchteten Scherben, sondern in unzählige, meist nicht scharfkantige krümelartige Bruchstücke, die, im Gegensatz zu den dolchartigen Scherbensplittern des nicht sekurisierten Glases, keine lebensgefährlichen Verletzungen verursachen können. Und darin liegt ja der unschätzbare Vorteil des Sekuritglases, das seit seiner Einführung dem Autofahrer eine größtmögliche Sicherheit vor Glasverletzungen bietet.

In der Folterkammer

Um dem Besucher einen eindrucksvollen Beweis von der Widerstandsfähikeit des Sekuritglases zu geben, nahm man uns mit in das Heiligtum der Sekurit-Abteilung, in die „Folterkammer", in der wir einen wahren Hexensabbat erlebten. „Einige Krümel gefällig", fragte der Ingenieur im ersten Raum der Versuchsstation, indem er auf den Knopf einer Apparatur drückte. Aus großer Höhe fiel in diesem Augenblick eine Kugel auf eine Scheibe Sicherheitsglas. Harmlose Krümel waren das Ergebnis dieser Prozedur. Biegeversuche mit allen Schikanen folgten – doch das Glas blieb heil. In einem anderen Spezialapparat wurden Verwindungsversuche gemacht – auch diesen widerstand das Glas. Dann zeigte man uns die Temperaturprobe: von unten die Hitze eines Gasbrenners, von oben eine erfrischende Eiskühlung, jedoch – nichts passierte. Auch der Dusche mit flüssigem Blei trotzte das Glas in seiner unvorstellbaren Zähigkeit. Aber noch waren der Schrecken nicht genug: Im nächsten Raum schlug ein Hammer auf die Scheibe, doch auch bei diesem Versuch blieb sie wie durch ein Wunder heil. Viele solcher „Scherze" führte man uns in der „Folterkammer" noch vor. Immer blieb das Glas Sieger. Eindrucksvoller konnte man die Zuverlässigkeit seines Erzeugnisses nicht demonstrieren.

Menschen der Grenze

1200 Mitarbeiter beschäftigt das Werk. Viele haben im Laufe der Jahre und Jahrzehnte ein bißchen Eigentum geschaffen: ein Häuschen, ein Garten, ein Stück Feld. Viele ziehen Kleinvieh und manche haben sogar eine kleine Landwirtschaft. In drei Schichten wird in Herzogenrath gearbeitet und dabei auch das Glas für unsere Wagen geschmolzen, bearbeitet und widerstandsfähig gemacht. Auch das Glas für die Fenster unserer Büros, Werkhallen und Wohnungen kommt zum Teil aus Herzogenrath. Über der Grenze wohnen die Freunde und Verwandten der Glasarbeiter. Der Grenzschein ermöglicht ein unbehindertes Passieren des Schlagbaumes; es ist ein ständiges Kommen und Gehen. Die Möglichkeit, den Blick über den eigenen Zaun werfen zu können, äußert sich bei den Menschen der Grenze meist durch große Aufgeschlossenheit. Der Besuch eines fremden Landes – für uns jedesmal ein kleines Abenteuer voller Spannungen – hat für die Menschen an der Dreiländerspitze den prickelnden Reiz des Neuen längst verloren. Ihre Einstellung zu einer freien, weiten Welt ist daher nicht durch Ressentiments belastet. „Ja, so ist dat", sagte uns ein Schmelzer am Glasofen, mit dem wir uns über das Leben der Menschen an der Grenze unterhielten. – Stunden später näherte sich der Olympia wieder in rascher Fahrt dem Rhein, und reich an Erlebnissen kamen wir nach Rüsselsheim zurück, um den Freunden zu berichten, wie aus Quarz Glas gemacht wird.

KHM

Linkes Bild: In der „Folterkammer" der Sekurit-Abteilung wird dem erstaunten Besucher zuerst der Kugelfallversuch vorgeführt. Keine scharfkantigen Splitter, sondern harmlose Krümel sind das Ergebnis des „Kugelfallversuches". – Mittleres Bild: Auch dem Biegeversuch hält sekurisiertes Glas stand. – Rechtes Bild: Eine heiße Dusche flüssigen Bleis macht der sekurisierten Scheibe nichts aus.

Um einen Vortrag über Unfallverhütung zu halten, braucht man eine Stunde!

Um einen Preis für Unfallverhütung zu gewinnen, braucht man ein Jahr!

Um einen zuverlässigen Arbeiter auszubilden, braucht man ein langes Leben!

Aber man braucht nur eine Sekunde, um alles das durch einen Unfall zu zerstören!

Die gelben Striche im Betrieb

Die gelben Striche im Betrieb sind keine Spielerei; sie haben eine wichtige Bedeutung, weil sie mithelfen, die Ordnung im Werk aufrecht zu erhalten und den Verkehr möglichst unfallsicher zu gestalten.

Ordnung ist das halbe Leben! Diese alte Weisheit gilt auch für uns. Wie sollte unser Riesenwerk ohne eine feste Ordnung und vor allem ohne ihre peinliche Einhaltung auf die Dauer bestehen können? Jeder Mitarbeiter wird einsehen, daß ohne Ordnung bald alles drunter und drüber ginge; der einzelne würde am meisten darunter leiden und sich schon bald über die Unordnung beklagen. So gesehen haben auch die gelben Striche ihre Bedeutung, und jeder Mitarbeiter sollte die durch sie festgelegten Bestimmungen und Regeln beachten, denn sie sind im letzten nur zu seinem Vorteil ausgearbeitet. Die gelben Striche begrenzen unter anderem die Fahrbahnen und zeigen jedem: bis hierher darfst du gehen, fahren, ausweichen, überholen usw.; sie zeigen vor allem auch den Mitarbeitern der betreffenden Abteilung bis wohin sie Werkzeuge, Aggregate usw. stellen und legen dürfen. Wird ein Gegenstand über den gelben Strich hinausgestellt – und wären es nur 10 oder 20 cm – und würde dadurch ein Unfall verursacht, beispielsweise weil ein ausweichendes Fahrzeug an dem Gegenstand hängenbleibt oder ihn mitreißt, dann wird der Betreffende zur Verantwortung gezogen.

Mitunter ist es nichts anderes als Leichtsinn, der den gelben Strichen zu wenig Beachtung beimessen läßt – und meist passiert gerade dann ein Unglück. Neben der Aufrechterhaltung der unbedingt notwendigen Ordnung innerhalb des Betriebes dienen die gelben Striche vor allem dem Unfallschutz. Aus all diesen Gründen sollten wir den gelben Strichen und den sie betreffenden Regeln und Verordnungen mehr Bedeutung beimessen als dies gewöhnlich geschieht.

W. Riebel

* * *

Das Ergebnis des Kinder-Wettbewerbs veröffentlichen wir in der nächsten Ausgabe der OPEL-POST.

1381 Unfälle 1952

1381 Unfälle, davon 2 mit tödlichem Ausgang, ereigneten sich 1952 in unserem Werk. Diese Zahl entnehmen wir der Jahresstatistik 1952 unserer Unfallverhütungsabteilung. Es waren auch im vergangenen Jahr Unfälle, die in der Hauptsache wieder durch Unachtsamkeit, Nachlässigkeit oder Nichtbeachtung der Unfallverhütungsvorschriften verursacht wurden!

1381 Unfälle 1952, das sind ca. 350 Unfälle mehr als 1951 – ein erschütterndes Ergebnis, wenn man bedenkt, wie viel Leid, Schmerz, Lohnausfall usw. damit verbunden sind. Man sieht am Beispiel der gestiegenen Unfälle in unserem Betrieb, daß gute und vor allem umfangreiche Maßnahmen zur Unfallverhütung und die ständige Propagierung des Unfallverhütungsgedankens in Werkzeitung, Broschüren und auf Plakaten allein nichts nützen, um die Unfälle auf ein erträgliches Maß herabzudrücken, wenn nicht der einzelne seinen entscheidenden Teil dazu beiträgt. Persönliche Initiative und eigenes Denken und Handeln gehören dazu. Leider muß aber immer wieder festgestellt werden, daß es der einzelne oft an diesen Eigenschaften fehlen läßt. Die 1381 Unfälle 1952 in unserem Werk zeigen, daß das Verlassen auf andere seine Grenzen hat. Nur wenn jeder einzelne die Gefahren erkennt, die ihm drohen, wenn es ihm an Initiative und Interesse mangelt, wird es möglich sein, auch des Unfallproblems Herr zu werden.

Auflösungen

Weihnachtspreisaufgabe

Die Beteiligung an unserem Weihnachtspreisausschreiben war außergewöhnlich groß. Bei Auslosung der diesmal zu 90% richtigen Lösungen, mußte eine Decke zur Aufnahme der zur Verlosung stehenden Briefe benutzt werden. Die Verlosung erfolgte im Beisein neutraler Zeugen. Den glücklichen Gewinnern wurden die Schecks inzwischen ausgehändigt. Fortuna entschied wie folgt:

1. Preis	**– Ida Huhn, Teile-Rechnungsabteilung**	**DM 100.–**
2. Preis	**– Christoph Munk, Teile-Material-Disposition**	**DM 75.–**
3. Preis	**– Heinrich Herget, Achsenbau**	**DM 50.–**
4. Preis	**– Karl Lösch, Werkzeugbau**	**DM 30.–**
5. Preis	**– Peter Trumpfheller, Fertigmontage**	**DM 20.–**
6. Preis	**– Leonhard Seibert, Karosseriebau**	**DM 10.–**
7. Preis	**– Ferdinand Beickler, Werkzeugkonstruktion**	**DM 10.–**
8. Preis	**– Adam Bertsch, Türenbau**	**DM 10.–**
9. Preis	**– Adam Baier, Werkswache**	**DM 5.–**
10. Preis	**– Erika Russenschuck, Einkauf**	**DM 5.–**

Wir danken allen Einsendern für ihre Beteiligung, vor allem danken wir den vielen Mitarbeitern, die ihre Lösung in Form netter Verse zu Papier brachten. Und nun die Auflösung:

1. Die Balustrade des Rüsselsheimer Hofes mußte natürlich vom Bahnhofsplatz aus aufgenommen werden. (Die grauen Felder im Hintergrund des Bildes sind nicht die Fenster des A-Baues, wie von einzelnen Lesern angenommen wurde, sondern Rasterschatten.)
2. Der als Weihnachtsmann verkleidete Mitarbeiter konnte niemand anders sein als der Kapellmeister unseres Werksorchesters Georg Mischlich.
3. Die Ranken ranken an unserem Musik-Pavillon hoch.
4. Solche Lampen gibt es nur bei Opel und zwar ist es eine der Lampen an unserem Hauptportal.
5. Der pausbackige Bengel gehört zu einer Verzierung über dem Eingang zum Saal des Rüsselsheimer Hofes.
6. Zweimal täglich gehen viele Mitarbeiter an der Ehrentafel für Adam Opel vorbei, die an der Betonsäule gleich hinter dem Haupteingang angebracht ist. (Wer die Ehrentafel für Sophie Opel angab, hat die Frage selbstverständlich ebenfalls richtig beantwortet.)

Lastwagen-Rätsel

1	Ersatzrad	17	Chassis-Rahmen	29	Nummernschild
2	Inspektionszettel	7	Haube	3	Niet
3	Niet	18	Trittbrett	28	Mutter
4	Feder	19	Dach	2	Inspektionszettel
5	Rückenpolster	20	Einfüllrohr	30	Tür
6	Oese	21	Rückblickspiegel	19	Dach
7	Haube	22	Windschutzscheibe	10	Eckverschluß
1	Ersatzrad	20	Einfüllrohr	31	Rückstrahler
8	Scheibenwischer	2	Inspektionszettel	6	Oese
9	Frontverkleidung	7	Haube	32	Pritsche
10	Eckverschluß	23	Nummernschildhalter	20	Einfüllrohr
11	Sitz	24	Auspuffleitung	33	Lenkrad
12	Tank	17	Chassis-Rahmen	32	Pritsche
13	Winker	25	Hupe (Horn)	6	Oese
14	Unterbau-Pritsche	26	Trittbrettstütze	34	Stoßstange (Stoßfänger)
10	Eckverschluß	27	Scheinwerfer	12	Tank
15	Nabe	28	Mutter		
16	Seitenbrett	24	Auspuffleitung		

Der Weihnachtswunsch lautet:

Ein frohes Fest wünscht der Weihnachtsmann mit der OPEL-POST!

Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Piano, 4. Forte, 7. Dirigent, 10. ah, 12. Dr., 14. lau, 15. Seal, 17. Ort, 18. Kiesel, 19. Aron, 20. Jesu, 21. Kork, 22. Tell, 24. nehmen, 27. Art, 28. Neer, 29. Ria, 32. Offenbach, 34. Laban, 35. Stute.

Senkrecht: 1. prall, 2. a. D., 3. Nil, 5. one, 6. Erato, 8. Idee, 9. Gras, 11. Harakiri, 13. Fräulein, 15. sinken, 16. Leiter, 18. Korn, 23. Kamel, 25. Hebe, 26. Ranke, 30. Ufa, 31. Rat.

Am Rande vermerkt

Eine unangenehme Krankheit ist die Telefonitis. Wer von ihr befallen ist, scheint schwer zu heilen zu sein. Die Telefonitiskranken telefonieren den lieben langen Tag, weniger dienstlich, dafür um so mehr privat. Sie haben immer einen Gesprächsstoff, um schnell einmal einen Kollegen oder eine Kollegin anzurufen und dabei über den Toto-Tip, das schlechte Wetter, die Werksverpflegung, die lieben Mitarbeiter, die traurigen Zeiten usw. zu sprechen. Wählt man die Telefonnummer eines Telefonitiskranken, dann ist sie meist besetzt. Man wählt und wählt und bekommt doch keinen Anschluß. So macht man sich denn zu guter Letzt auf den Weg – ein, zwei oder auch drei Treppen hoch, dann mehrere Gänge entlang, um eine wichtige Sache schnell zu klären, wofür das Telefon eigentlich da ist. Betritt man das Büro eines von der Telefonitis Befallenen, dann wird man meist Zeuge eines munteren Redeschwalls und fragt sich unwillkürlich, wie diese Leute mit ihrem täglichen Arbeitspensum überhaupt fertig werden.

Carolus weiß nicht, ob's gegen die Telefonitis ein wirkungsvolles Rezept gibt. Es kann ja mal einer einen Verbesserungsvorschlag einreichen. Er wünscht sich nur eins, daß sich im neuen Jahr – bei manchen Telefonitiskranken wenigstens – Zeichen der Besserung einstellen. Denn wir machen uns durch eine unnötige Belastung des Telefonnetzes das Leben schwer, schaffen Ärger – und nur deshalb, weil einige vergessen, daß sie sich tagsüber inmitten einer großen Werksgemeinschaft befinden, in der es bestimmte Gesetze zu beachten gilt.

Carolus

Die drei Siebe

Zu Sokrates — der den Griechen vierhundert Jahre vor Christus praktische Lebensweisheit gelehrt und später auf Befehl des Staates Gift nehmen mußte — kam einmal ein Mann und sagte:

Du höre, ich muß dir etwas wichtiges über deinen Freund erzählen!

Warte ein bißchen, unterbrach ihn der Weise —: Hast du schon das, was du mir erzählen willst, durch die drei Siebe hindurchgehen lassen?

Durch welche drei Siebe? fragte der Mann.

So höre gut zu, sagte Sokrates:

Das erste ist das Sieb der Wahrheit. — Bist du überzeugt, daß alles, was du mir sagen willst, auch wahr ist?

Das nicht, sagte der Mann . . . Ich habe es nur von anderen gehört . . .

Aber dann hast du es wohl durch das zweite Sieb gesiebt? Es ist das Sieb der Güte!

Der Mann errötete und antwortete: Ich muß gestehen —: nein!

Und hast du, fuhr nun Sokrates fort, an das dritte Sieb gedacht und dich gefragt, ob es nützlich sei, mir das von meinem Freund zu erzählen? Nützlich? — bedachte sich der Mann. — Eigentlich nicht . . .

Siehst du, versetzte der Weise: Wenn das, was du mir erzählen willst, weder wahr, noch gut, noch nützlich ist: . . . dann behalte es lieber für dich

Rudhof gegen Scholz

Boxer von Format

Rüsselsheims Boxstaffel, der Hessische Mannschaftsmeister, blieb seit 2 Jahren im eigenen Ring ungeschlagen. Der bisher größte Erfolg der Opel-Boxer war zweifellos der 15 : 5 Sieg über den Deutschen Mannschaftsmeister „Prag" – Stuttgart im Dezember. Unser Bild zeigt eine Phase des Bantamgewichts-Treffens, in dem unser Mitarbeiter Konrad Rudhof (links im Bild) den Süddeutschen Meister Scholz klar nach Punkten besiegte. Auch der 10 : 10 Kampf am 16. Januar 1953 gegen die jugoslawischen Boxer von „Metalac Zagreb" muß als ein großer Erfolg des BC-Rüsselsheim gewertet werden. Mit seinem üblichen forschen Tempo schlug Mitarbeiter Rudhof auch in diesem Kampf seinen Gegner, den Zagreber Stefanec. In der nächsten Opel-Post berichten wir mehr über die Opel-Boxer.

Kurz und bündig

1952 in Zahlen

Die Opel-Produktion des Jahres 1952 verteilt sich auf die einzelnen Wagentypen wie folgt:

	43 976	Olympia
	22 757	Kapitän
	10 777	Schnell-Lieferwagen
	10 374	1 ½-Tonner
	50	3-Tonner
zusammen:	87 934	Einheiten

Der Opel-Export des Jahres 1952 ging in 54 Länder. Insgesamt exportierten wir 41 519 Wagen.

An unseren Werkführungen haben 1952 41 548 Besucher teilgenommen. Darunter waren Schulen, Universitäten, Verbände, Organisationen, Interessenten, Ausländer, Betriebsräte anderer Werke, Gewerkschaftler, Journalisten, Politiker, Behördenvertreter usw.

Unsere Werkbücherei gab 1952 an 6716 ständige Leser 55 533 Bücher aus. Etwa 720 Leser wurden im Jahre 1952 neu registriert. Der Buchbestand wurde durch wichtige Neuerscheinungen ergänzt.

Unsere Wirtschaftsabteilung kochte im Jahre 1952 in unseren beiden Großküchen 1 418 796 Portionen für ca. 6 000 ständige Essenteilnehmer.

Im Rahmen der Opel-Theaterfahrten wurden 1952 von ca. 7 000 Werks- und Familienangehörigen 100 Opern-, Operetten- und Schauspiel-Vorstellungen der Theater Mainz, Wiesbaden und Frankfurt besucht. Die Sozialabteilung vermittelte außerdem durch Ausgabe wesentlich verbilligter Karten vielen Mitarbeitern den Besuch verschiedener Sonderveranstaltungen (Zirkus, Eisrevue, Kabarett usw.).

Unser Werksorchester unter der bewährten Leitung von Kapellmeister Georg Mischlich erfreute 1952 außer in den beliebten Mittagspausen-Konzerten im Werk Tausende von Mitarbeitern, ihre Familien und Freunde bei Gastspiel-Konzerten in 20 Wohngemeinden unserer Werksangehörigen. Außerdem spielte das Orchester 1952 12 mal bei besonderen Anlässen wie der Feier zum 1. Mai, bei Richtfesten, Tagungen, Einweihungen und beim „Frankfurter Wecker".

LOB eines Vielgeschmähten

Anmut und Beschwingtheit verbunden mit Höflichkeit sind selten gewordene Eigenschaften. Nur hie und da erlebt man sie einmal, meist bei einem jungen Mädel, das dadurch Bewunderung hervorruft.

Vor kurzem erlebte ich jedoch eine erfreuliche Ausnahme und das bei einem Menschen, den ich am allerwenigsten mit diesen Eigenschaften in Verbindung gebracht hätte. Ich hatte in der Großstadt-Hast eine halbe Stunde Zeit zum Verweilen. Mein Zug fuhr erst später ab. Als ich noch überlegte, ob eine Tasse Kaffee oder ein Glas Bier, fiel mein Blick auf den Verkehrspolizisten an der belebten Kreuzung. Hochgewachsen, schlank wie eine Tanne, stand er als der wahrhaft ruhende Pol in der Brandung des Verkehrs.

Ich beobachtete die Technik seiner Verkehrsregelung. Bald aber war es etwas anderes, was mich geradezu faszinierte: es war die Anmut seiner Handbewegungen, mit denen er den endlosen Strom der Straßenbahnen, Autos, Motorrad- und Radfahrer und der Fußgänger, jener Entrechteten der Großstadt, mit beinahe klassisch anmutendem Rhythmus bald zu ungehemmtem Fließen, bald zu gehorsamem Erstarren brachte.

Mit Recht sagen die Ästheten, in der entfesselten Bewegung der Hände würde der magische Zauber menschlicher Ausdruckskraft liegen. Das können wir auf bestrickende Weise erleben, wenn wir einen großen Schauspieler oder eine bedeutende Tänzerin auf der Bühne sehen. Hier hatte ich zufällig Gelegenheit, es auf einer Bühne der rauhen Wirklichkeit, was ein Verkehrsknotenpunkt ja schließlich ist, zu beobachten.

Die Hände dieses Verkehrspolizisten regelten mit ihren Bewegungen nicht einfach den brandenden Verkehr, sie taten mehr: sie beherrschten souverän sowohl den ungeduldigen Menschen wie die ungebärdige Materie. Nicht nur die Hände schlechthin wirkten bei diesem virtuosen Schauspiel stummer Gesten mit, sondern buchstäblich jeder einzelne Finger. Ich sah es genau: der Daumen der erhobenen Hand wies dem einen Fahrer den Weg, der Zeigefinger erlaubte einem anderen die kleine Linkskurve zum Einbiegen zu nehmen, die beiden nächsten Finger gaben einem riesigen Fernlastzug den Weg frei, und selbst der kleine Finger der weiß behandschuhten Hand war nicht müßig – sein Winken galt einer verängstigten Fahrerin, die aus diesem winzigen Wink mit weitoffenen Augen ihr Heil zu finden hoffte.

Dies alles zu beobachten, war für mich eine Freude! Als ich mich abwandte, um selbst wieder Verkehrsteilnehmer zu sein, tat ich es in der Erkenntnis, daß es eigentlich recht und billig sein müßte, einem solchen Aufwand von Anmut und Höflichkeit den schuldigen Respekt und auch die gebührende Bewunderung zu zollen – was hiermit geschehen ist.

G. Großmann

WIR GEDENKEN UNSERER TOTEN DES JAHRES 1952

Kreher, Joh. Heinr.	Rentenempf.	* 10. 7. 1882	†12. 1. 1952
Ruppert, Philipp	Rentenempf.	* 11. 11. 1878	†13. 1. 1952
Schäfer, Leonh.	Achsenbau	* 28. 4. 1881	†17. 1. 1952
Schießer, Wilh.	Motorenbau	* 13. 11. 1899	†18. 1. 1952
Benner, Franz	Rentenempf.	* 6. 11. 1870	†19. 1. 1952
Bernhart, Ludw.	Rentenempf.	* 27. 5 1876	†20 1. 1952
Bleutgen, Johann	Türenbau	* 15. 8. 1895	†20. 1. 1952
Naab, Friedrich	Ordnungsd.	* 18. 5. 1894	†23 1. 1952
Kühfuß, Christian	Achsenbau	* 23. 1. 1884	†24. 1. 1952
Pohl, Heinrich	Werkzeugb.	* 6. 8. 1900	†24. 1. 1952
Ebert, Georg	Karosserieb.	* 10. 11. 1893	†13. 2. 1952
Wallner, Friedr.	Rentenempf.	* 6. 2. 1869	†20. 2. 1952
Weber, Karl	Betr.-Schl.	* 23. 9. 1886	†20. 2. 1952
Landau, Johann	Rentenempf.	* 7. 12. 1902	†23 2. 1952
Schnaus, Bruno	Karosserieb.	* 11. 2. 1924	† 3. 3. 1952
Michel, Franz	Inspektion	* 4. 10. 1901	†29. 3. 1952
Dietz, Peter	Zahnr.-Fabr.	* 12. 11. 1896	†30. 3. 1952
Keßler, Otto	Rentenempf.	* 1. 2. 1890	† 1. 4. 1952
Barthel, Johann	Inspektion	* 24. 1. 1927	† 2. 4. 1952
Allmann, Peter	Zahnr.-Fabr.	* 4. 6. 1900	† 5 4. 1952
Trabolt, Georg	Rentenempf.	* 5. 7. 1889	† 7. 4. 1952
Brückel, Ernst	Vergaserbau	* 11. 2. 1897	† 8. 4. 1952
Wolf, Jakob	Rentenempf.	* 11. 12. 1881	† 9. 4. 1952
Ritzert, Heinrich	Rentenempf.	* 8. 2. 1899	†13. 4. 1952
Schröder, Alex.	Rentenempf.	* 16. 6. 1879	†14. 4. 1952
Berker, Gerhard	Rentenempf.	* 8. 11. 1879	†21. 4. 1952
Walk, Karl Jos.	Rentenempf.	* 26. 8. 1891	†21. 4. 1952
Oechler, Heinr.	Karosserieb.	* 22. 8. 1909	†25. 4. 1952
Cyrus, Carl	Rentenempf.	* 20. 3. 1881	†26. 4. 1952
Siebe, Wilhelm	Rentenempf.	* 11. 1. 1883	†29. 4. 1952
Huba, Joh. Adam	Karosserieb.	* 23 6. 1907	† 1. 5. 1952
Poth, Willi	Inspektion	* 21 3. 1926	† 1. 5. 1952
Lohr, Jakob	Autom.-Abt.	* 8. 7. 1906	† 9. 5. 1952
Hummel, August	Rentenempf.	* 20. 8. 1869	†10. 5. 1952
Dröser, Johann	Budget-Abt.	* 2. 7. 1897	†16. 5. 1952
Müller, Heinrich	Teile-Lager	* 19. 1. 1895	†16. 5. 1952
Staab, Erwin	Werkswache	* 6. 9. 1913	†19. 5. 1952
Kuhn, Adam	Rentenempf.	* 8. 2. 1885	†23. 5. 1952
Pilger, Heinrich	Karosserieb.	* 16. 9. 1900	†25. 5. 1952
Fuchs, Karl	Rentenempf.	* 6. 5. 1876	†25. 5. 1952
Stybani, Fritz	Rentenempf.	* 3. 8. 1887	†27. 5. 1952
Tiefenbach, Wilh.	Rentenempf.	* 17. 8. 1882	†29. 5. 1952
Wilhelm, Johann	Schmiede	* 18. 7. 1901	†31. 5. 1952
Roßkopf, Heinr.	Fertigmont.	* 27. 6. 1894	† 2. 6. 1952
Bredel, Philipp	Rentenempf.	* 15. 5. 1886	†11. 6. 1952
Schott, Franz	Autom.-Vers.	* 13. 5. 1888	†16. 6. 1952
Lenz, Heinz	Motorenbau	* 12. 3. 1923	†18. 6. 1952
Leißler, Wilfried	Achsenbau	* 15. 2 1931	†20. 6. 1952
Diehl, Adam	Rentenempf.	* 18. 7. 1892	†25. 6. 1952
Müller, Eduard	Werksanl.	* 23. 4. 1903	†26. 6 1952
Bär, Otto	Kühlerbau	* 27. 8. 1917	† 2. 7. 1952
Kömpf, Ernst	Rentenempf.	* 21. 5. 1879	†12. 7. 1952
Kraus, Anton	Rentenempf.	* 31. 1. 1884	†13. 7. 1952
Nungesser, Heinr.	Karosserieb.	* 13. 1. 1898	†13. 7. 1952
Kasper, Johann	Werkzeugb.	* 15. 12. 1905	†13. 7. 1952
Schleith, Adam	Türenbau	* 28. 7. 1911	†14. 7. 1952
Schick, Jakob	Rentenempf.	* 28. 1. 1875	†24. 7. 1952
Franke, Ernst	Rentenempf.	* 4. 8. 1886	† 1. 8. 1952
Hoch, Heinrich	Rentenempf.	* 20. 8. 1885	† 2 8. 1952
Kirchner, Peter	Betr.-Krankk.	* 6. 10. 1882	† 2 8. 1952
Sawitzky, Oskar	Rentenempf.	* 3. 10. 1898	† 4. 8. 1952
Rein, Heinrich	Rentenempf.	* 1. 12. 1902	† 8. 8. 1952
Müller, Philipp	Rentenempf.	* 19. 6. 1882	†12. 8. 1952
Gahr, Franz Jak.	Teilelager	* 15. 9. 1884	†17. 8. 1952
Gottschall, Rudi	Karosserieb.	* 29. 6. 1928	†17. 8. 1952
Schleidt, Georg	Rentenempf.	* 8. 4. 1880	†18. 8. 1952
Weber, Wilhelm	Rentenempf.	* 19. 1. 1877	†19. 8. 1952
Glandien, Oskar	Motorenb.	* 21. 6 1913	†20 8 1952
Sander, Johann	Rentenempf.	* 21. 6. 1894	†24. 8. 1952
Cezanne, Karl	Rentenempf.	* 27. 9. 1869	†25. 8. 1952
Mumm, Anton	Rentenempf	* 5. 7. 1905	†28. 8. 1952
Hardt, Josef	Feuerwache	* 2. 10. 1899	† 3 9. 1952
Thoma, Philipp	Rentenempf.	* 7. 2. 1882	† 3 9. 1952
Kraft, Emilie	Ordnungsd.	* 9. 11. 1902	† 4. 9. 1952
Hartmann, Martin	Preßwerk	* 3. 1. 1892	†10. 9. 1952
Gebhardt, Franz	Inspektion	* 20. 1. 1914	†16 9. 1952
Herbert, Fritz	Karosserieb.	* 13. 11. 1887	†22. 9. 1952
Wolf, Karl	Rentenempf.	* 3. 1. 1882	†26. 9. 1952
Alt, Georg	Karosserieb.	* 27. 11. 1902	† 7. 10. 1952
Breidenbach, H.	Unfallverh.	* 8. 1. 1919	† 8. 10. 1952
Pfannebecker, Ph.	Galvanisierg.	* 16. 4. 1900	†16. 10. 1952
Görlich, Karl	Preßwerk	* 20. 1. 1913	†20. 10. 1952
Withauer, Johann	Preßwerk	* 12. 7. 1901	†24. 10. 1952
Bender, Herm.	Schnittbau	* 9. 1. 1928	†25. 10 1952
Schader, Hans	Karosserieb.	* 12. 8. 1906	†25. 10. 1952
Schug, Karl	Zahnr.-Fabr.	* 7. 11. 1893	†25. 10 1952
Schmitt, Jakob	Chassisbau	* 20. 1. 1889	†31. 10. 1952
Weiß, Ernst	Rentenempf.	* 14. 3 1882	† 3. 11. 1952
Mautry, Georg	Rentenempf.	* 16. 4. 1889	† 9. 11. 1952
Nägele, Karl	Rentenempf.	* 27. 1. 1887	†14. 11. 1952
Kutt, Albert	Rentenempf.	* 23. 3. 1878	†17. 11. 1952
Vollrath, Georg	Rentenempf.	* 25. 8 1884	†25. 11. 1952
Gaul, Karl	Motorenbau	* 22. 3. 1911	†26. 11. 1952
Arnold, Wilhelm	Vergaserbau	* 13. 6 1892	† 2. 12. 1952
Mörsdorf, Math.	Karosserieb.	* 27. 6. 1913	† 4. 12. 1952
Oehl, Aug. Jos.	Karosserieb.	* 14 10 1898	† 5. 12. 1952
Pickardt, Emil K.	Rentenempf.	* 27. 1. 1898	† 6. 12. 1952
Metz, Emil	Chassisbau	* 30 1. 1891	† 7. 12. 1952
Willich, C. Fr.	Rentenempf.	* 24. 7. 1878	† 7. 12. 1952
Herrschaft, Heinr.	Rentenempf.	* 24. 4. 1881	†10 12. 1952
Leichtfuß, Friedr.	Rentenempf.	* 3. 1. 1883	†10. 12. 1952
Banger, Karl	Rentenempf.	* 15. 12 1894	†15. 12 1952
Oswald, Jakob	Autom.-Abt.	* 5. 1. 1896	†22. 12. 1952
Daum, Konrad	Werkzeugb.	* 20. 1. 1905	†24. 12. 1952
Bauer, Peter Paul	Rentenempf.	* 30. 8. 1887	†25. 12. 1952
Schirrmeister, Fr.	Rentenempf.	* 17. 7. 1882	†28. 12. 1952

Ernst Leonhardt

Philipp Fenninger

Christian Fuchs

UNSERE JUBILARE 40

Wer den Haupteingang des Teile-Baues betritt, hat zunächst mit dem „Teile-Empfangschef" **Ernst Leonhardt** zu tun. Mitarbeiter Leonhardt empfängt die Besucher des Teile-Baues und leitet sie an die richtige Abteilung weiter. Vor 40 Jahren kam er zu uns. Damals wurde er als Lackierer eingestellt und hat 27 Jahre, davon lange Zeit als Kolonnenführer, in der Lackiererei seinen Mann gestanden. Einmal arbeitete er einige Monate mit seinen 4 Brüdern gleichzeitig in einer Abteilung. 1940 kam die Versetzung zur Werkswache. Unzählige Kilometer hat er bei Wach- und Kontrollgängen zurückgelegt. Im Teile-Bau, in dem er seit einiger Zeit den Besucher-Empfang regelt, feierte er voll Stolz über die vielen herzlichen Ehrungen am 9. Januar 1953 sein 40jähriges Arbeitsjubiläum.

Mitarbeiter **Philipp Fenninger** kam im Jahre 1910 als Lehrling ins Werk. Eigentlich wollte er Dreher werden, da aber damals keine Dreherlehrlinge angenommen wurden, wurde er ein tüchtiger Opel-Schlosserlehrling, der eine gute Gesellenprüfung machte und nach der Lehre bis 1945 als bekannt zuverlässiger Arbeiter im Karosseriebau an verschiedenen Arbeitsplätzen eingesetzt war.

Seit 1945 arbeitet er im Preßwerk. Hier feierte der beliebte Mitarbeiter am 30. Januar 1953 sein 40jähriges Arbeitsjubiläum. Philipp Fenninger ist Mitglied eines Gesangvereins seines Heimatortes. Er ist inzwischen auch schon 40 Jahre als aktives Mitglied dem Verein und seinen Mitgliedern ein treuer Sangesbruder, dessen ganze Liebe dem deutschen Liede gilt.

In der Teile-Fabrikation feierte am 16. Januar 1953 ein bewährter, zuverlässiger Mitarbeiter sein 40jähriges Arbeitsjubiläum; es ist **Christian Fuchs**, der im Jahre 1913 ins Werk eintrat.

Damals beschäftigte man ihn zunächst im Fahrrad-Versand. Wenige Monate später holte man ihn in den Teile-Versand. In dieser Abteilung arbeitete der pflichtbewußte Mitarbeiter bis zum Jahre 1928, um dann in das Magazin der Mechanischen Abteilung der Teile-Fabrikation überzuwechseln, in dem er heute noch tätig ist und in dem Mitarbeiter Christian Fuchs jetzt sein Jubiläum feiern konnte.

Es war ein schönes Fest, an das er und seine Kollegen sich noch lange erinnern werden.

Altmeister **Karl Jörns**, der heute als 77 jähriger Pensionär in Wiesbaden lebt, trat am 1. Februar 1903 ins Werk ein. Ein halbes Jahrhundert ist er nunmehr mit Opel und der Belegschaft verbunden.

Mitarbeiter **Gottfried Schmitt** erlernte in Mainz bei dem Spenglermeister Jean Fuchs das Spenglerhandwerk. Als Geselle arbeitete er dann in mehreren bekannten Firmen, um möglichst viel Erfahrungen zu sammeln. Nachdem er von Mainz genug hatte, wollte er auf die Walz gehen. Doch Rüsselsheim war die erste und letzte Station, denn als er hier eines schönen morgens im Jahre 1911 aus dem Zug stieg, stand der ehemalige Meister Schwarz auf dem Bahnsteig und rief ihm zu: „Was suchst du denn hier – Arbeit?". Eine Stunde später war Gottfried Schmitt bereits als Rohrschlosser bei Opel angestellt; es gefiel ihm und er blieb. Später war er lange Jahre in der Betriebsschlosserei und in der Schmiede beschäftigt. Seit 1949 finden wir den fleißigen, beliebten Mitarbeiter im Türenbau, wo er im Dezember 1952 sein 40jähriges Arbeitsjubiläum feierte.

Mitarbeiter **Wilhelm Knöss** kam 1912 in die Spenglerei. Nach dem ersten Weltkrieg wurde der tüchtige Mitarbeiter in die Dreherei übernommen, in der er bis 1930 beschäftigt war. Dann kam die Versetzung in den Motorenbau, in dem er bis heute in der Pleuelgießerei pflichtbewußt seiner Arbeit nachkommt. Hier feierte er auch im Dezember 1952 sein 40jähriges Arbeitsjubiläum. Alle gratulierten ihm, Werksleitung, Betriebsrat, Vorgesetzte und Mitarbeiter, und die Musik spielte ein Ständchen. Es war eine würdige Feier, die Mitarbeiter Knöss nie vergessen wird. Der Sohn des Jubilars ist auch schon 17 Jahre als Mitarbeiter des Einkaufs bei Opel beschäftigt. Vater Knöss hat in der Freizeit immer etwas zu werkeln, im eigenen Häuschen oder im Garten, denn Stillsitzen kennt er nicht. Er ist eben ein Opelianer – fleißig und zuverlässig.

Der Vater unseres Mitarbeiters **Karl Cezanne** war der erste Sattler der Firma Opel. Als er sich damals in Raunheim selbständig machte, ging sein Sohn Karl bei ihm in die Lehre. Nach der Lehrzeit trat Karl Cezanne 1912 in das Werk ein und wurde sofort in der Sattlerei des Karosseriebaues beschäftigt, in der er 40 lange Jahre zuverlässig und pflichtbewußt seiner Arbeit nachgekommen ist. Seine Tätigkeit als Zuschneider setzt viel Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit voraus. Bis 1951 wohnte er in Raunheim; dann kam der Umzug nach Rüsselsheim ins Haus des Schwiegersohnes, der auch bei Opel beschäftigt ist. Das Jubiläum am 16. Januar 1953 war ein schönes Fest, an das alle Gäste noch lange zurückdenken werden. Mitarbeiter Karl Cezanne ist aktiver Sänger. Im Raunheimer Gesangverein wirkte er lange Jahre bei vielen Veranstaltungen mit.

Gottfried Schmitt

Wilhelm Knöss

Karl Cezanne

Matthias Dreisbach

Wer den früheren Opel-Portier Kanzler noch in Erinnerung hat, wird sich auch an seinen langjährigen Gehilfen und Vertreter **Matthias Dreisbach** erinnern. Mitarbeiter Dreisbach fing 1909 als Portier seine Opel-Tätigkeit an. Manch' heiteres, aber auch manch' ernstes Stücklein aus der damaligen Zeit weiß er zu erzählen – von Besuchern, Neueingestellten und vielen Mitarbeitern. Später kam er in die Großdreherei und 1929 in den Motorenbau, in dem er jetzt sein 40jähriges Arbeitsjubiläum feierte – wie bei den meisten alten Jubilaren, mit vielen Gratulanten und einem Musikständchen. Das Schicksal hat Matthias Dreisbach manchmal hart hergenommen, und er wundert sich selbst, daß er doch immer wieder über alles hinweggekommen ist – hinwegkommen mußte, weil das Leben weitergeht.

Ernst Klöppinger

Mitarbeiter **Ernst Klöppinger** ist gelernter Lackierer. Als er 1913 bei Opel anfing, ahnte er nicht, daß er bereits 1½ Jahre später aus der Arbeit herausgerissen werden würde, um 4 Jahre als Soldat im Felde zu stehen. Nach der Rückkehr ins Werk kam Ernst Klöppinger zur Feuerwache. Im Jahre 1924, als der Empfangsraum am Hauptportal eingerichtet wurde, übertrug man dem stets freundlichen und gewandten Mitarbeiter Klöppinger die Leitung des Empfangs. Viele Menschen hat er im Laufe der Jahre empfangen – hohe und höchste Besucher, aber auch manchen Menschen, der bei Opel Arbeit oder Hilfe suchte. Lange Zeit übte er diese Tätigkeit aus, bis er 1951 den neu eingerichteten Empfangsraum am Opel-Bahnhof übernahm. Er feierte jetzt sein 40jähriges Arbeitsjubiläum.

Walter Schaeffter

Obermeister **Walter Schaeffter** aus dem Türenbau wurde in Westpreußen geboren; in Posen wuchs er auf und in Frauenstadt ging er in die Schlosserlehre; dann kam die Walz. Als er 1910 mit mehreren Kollegen von Wiesbaden in Richtung Frankfurt tippelte, grüßte von der anderen Mainseite der Opel-Schornstein herüber. „Was ist das für eine Fabrik?" fragten die Wandergesellen einen Bauern, der im Felde arbeitete. „Ei das ist doch de' Opel", antwortete der. Und schon gings hinüber nach Rüsselsheim, um nach Arbeit zu fragen. Walter Schaeffter wurde gleich eingestellt und heute, 40 Jahre später, ist er immer noch hier beschäftigt, inzwischen als Obermeister und stellvertretender Betriebsleiter des Türenbaus. Das Jubiläum am 16. Januar 1953 war ein Meilenstein am Rande eines arbeitsreichen Lebens.

25

3. 12. 1952
Jäger, Hans
Prod. Vorber. Preßwerk

5. 12. 1952
Leib, Karl
Karosseriebau

9. 12. 1952
Kennert, Herbert
Filiale Berlin

12. 12. 1952
Duchmann, Heinrich
Karosseriebau
Engel, Ernst
Vergaserbau
Ernst, Ella
Kundendienst Rep.-Abtlg.
Ewald, Hans
Betriebsschreinerei
Helfach, Georg
Betriebsschlosserei
Lipp, Georg
Zahnräder
Schäfer, Ludwig
Ersatzteile
Schmitt, Lubens
Versuchswerkstatt
Schneider, Adam
Karosseriebau
Tratz, Wilhelm
Teile-Mat.-Disposition

19. 12. 1952
Fißler, Karl
Türenbau
Fröhlich, Sebastian
Werkzeugzentralmagazin
Heldmann, Heinrich
Materialabteilung
König, Hermann
Fertigmontage
Leonhardt, Friedrich
Karosseriebau
Rausch, Jakob
Inspektion
Thomas, Heinrich
Kühlerbau
Thomas, Heinrich
Automaten
Walther, Gustav
Zahnräder

1. 1. 1953
Körber, Hermann
Filiale Berlin

9. 1. 1953
Schwab, Friedrich
Standard-Abteilung

16. 1. 1953
Bauer, Adam
Werkzeugbau
Flörsheimer, Erich
Zahnräder
Frank, Heinrich
Inspektion
Furcht, Gustav
Preßwerk
Guthmann, Friedrich
Zahnräder
Hofem, Christian
Schleiferei
Linsemann, Georg
Schnittbau
Schreiber, Heinrich
Prod.-Vorb. Chassisbau
Schreiner, Bernhard
Härterei
Schrodberger, Konrad
Werkzeugbau
Schwinn, Georg
Karosseriebau
Wagner, Albert
Materialabteilung
Wagner, Wilhelm
Schweißmaschinen

23. 1. 1953
Menz, Heinrich
Kreditoren-Buchhaltung

30. 1. 1953
Becker, Heinrich
Modellschreinerei
Börner, Georg
Karosseriebau
Eiers, Martin
Versuchswerkstatt
Fischer, Franz
Chassis-Aggregate
Förich, Anton
Teile-Lager
Groß, Wilhelm
Elektr. Abteilung
Limbach, Heinrich
Techn. Leitung – Information
Merkel, Friedrich
Automaten
Mundschenk, Georg
Standard-Abteilung
Rauch, Friedrich
Materialabteilung
Rauch, Wilhelm
Werkzeugbau
Schellenberg, Kurt
Schnittbau
Schmidt, Otto
Transportabteilung

An alle Mitarbeiter, die jetzt und später ihr 25jähriges Arbeitsjubiläum feiern

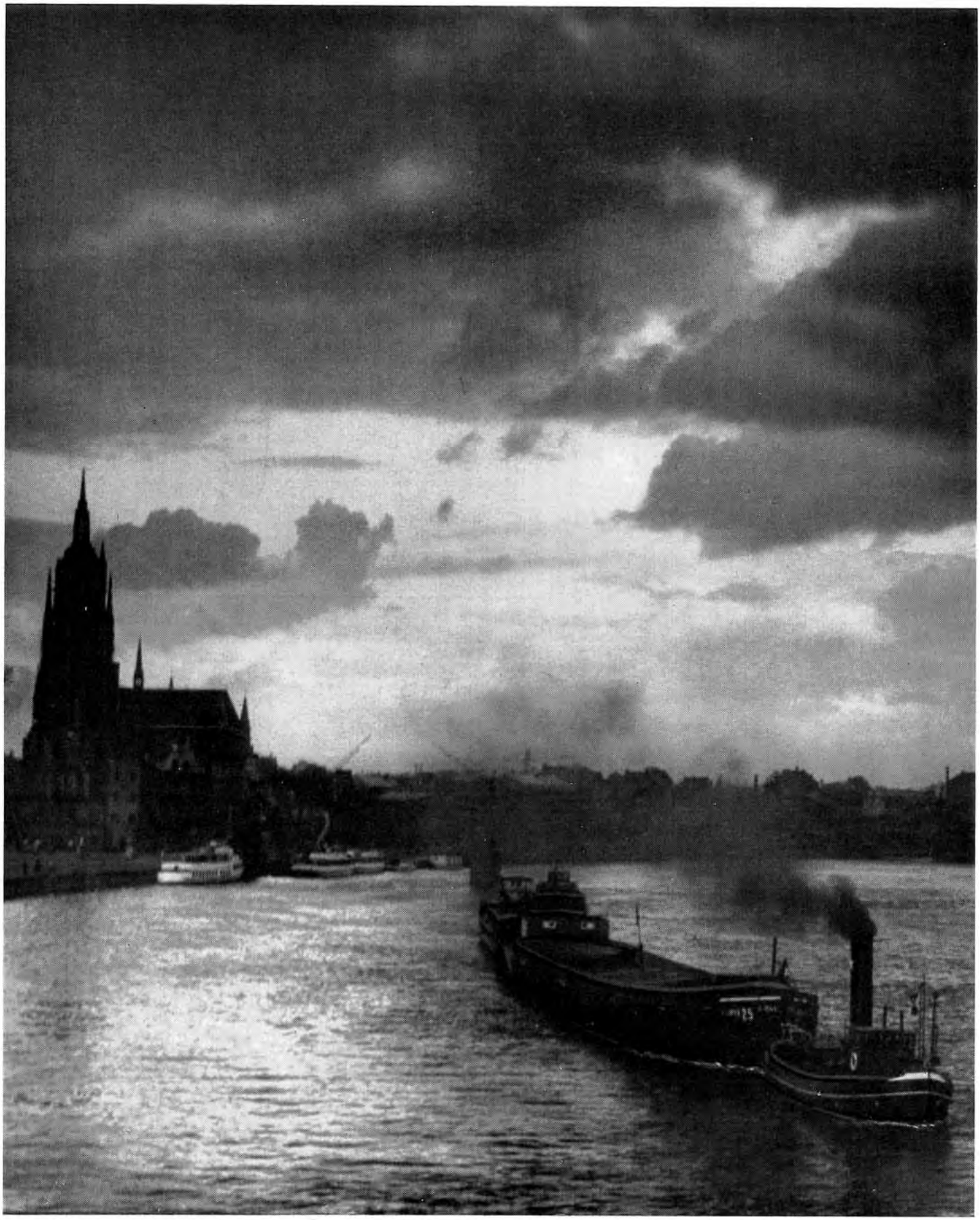
In der vorliegenden Nummer unserer Werkzeitung hat die Jubilarseite ein anderes Gesicht erhalten. Die Bilder der Mitarbeiter, die 40 (bzw. 50) Jahre im Werk ihrer Pflicht nachgekommen sind, erscheinen größer und das Interview, das sonst an anderer Stelle der Zeitung abgedruckt war, wird jetzt zusammen mit dem Bild veröffentlicht. Die Jubilare, die 25 Jahre lang dem Werk treue Dienste leisteten, sind im Gegensatz zu früher ohne Bild und nur namentlich in einer Ehrentafel aufgeführt.

Warum hat die OPEL-POST mit einer langjährigen Tradition gebrochen, warum hat sie diese Änderung vorgenommen?

Die Gestaltung der Jubilarseite machte der Schriftleitung von Monat zu Monat größere Sorgen. Bilder und Texte allgemeiner Art, die in den einzelnen Nummern Aufnahme finden sollten, beanspruchten ständig mehr Raum, andererseits nahm auch die Zahl der Jubilare zu. Die Verkleinerung der Jubilarbilder konnte nur eine Zwischenlösung sein. Entscheidend für die Umgestaltung war aber eine Liste, die wir kürzlich von der Personalabteilung erhielten. In ihr waren für das Jahr 1953 über 500 Jubilare aufgeführt. Diese hohe Zahl von Jubilaren hätte die technischen Schwierigkeiten, die wir bis jetzt schon hatten, noch vergrößert und es vor allem unserem Fotografen erschwert, die meist kurzfristigen Termine einzuhalten. Termine sind aber bei einer Zeitung nun einmal die wichtigsten Voraussetzungen für ihr rechtzeitiges Zustandekommen.

Wir betonen, daß wir die Umgestaltung nicht leichten Herzens vorgenommen haben, weil wir genau wissen, daß sich die meisten Jubilare über die Veröffentlichung ihres Bildes gefreut haben. Unseren Argumenten wurde auch von der Geschäftsleitung und dem Betriebsrat zugestimmt. Wir hoffen, daß auch die Leser, vor allem die Jubilare mit 25jähriger Werkszugehörigkeit, Verständnis für die Neuerung aufbringen.

Schriftleitung OPEL-POST



Morgenstimmung in Frankfurt a. M.

Aufnahme: Schmidter

Das Foto des Monats

Mitarbeiter, die als Amateurfotografen ähnlich gute Schnappschüsse machten wie der oben abgebildete, können ihre Aufnahmen jederzeit zur Begutachtung an die Redaktion schicken oder, was noch besser ist, persönlich mit ihren Bildern bei uns vorbeikommen. Wir weisen noch einmal darauf hin, daß wir auch in Zukunft bemüht sein werden, die Rückseite der OPEL-POST hauptsächlich mit Amateuraufnahmen unserer Mitarbeiter zu illustrieren.

Werkzeitung für die Angehörigen der Adam Opel Aktiengesellschaft — Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main — Schriftleitung: K. H. Mai — Aufnahmen: Werkfoto, Archiv, Schmuck, Fuchs, Steppkes, Laux, Revlol, Sekurit-Werke, Schmidter, Schmitz-Sieg — Graphische Mitarbeit: Studio Laux (Harzer), Frankfurt am Main, Harania, Trabold, Steller
Klischees: Margraf & Fischer, Mainz — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft — Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung