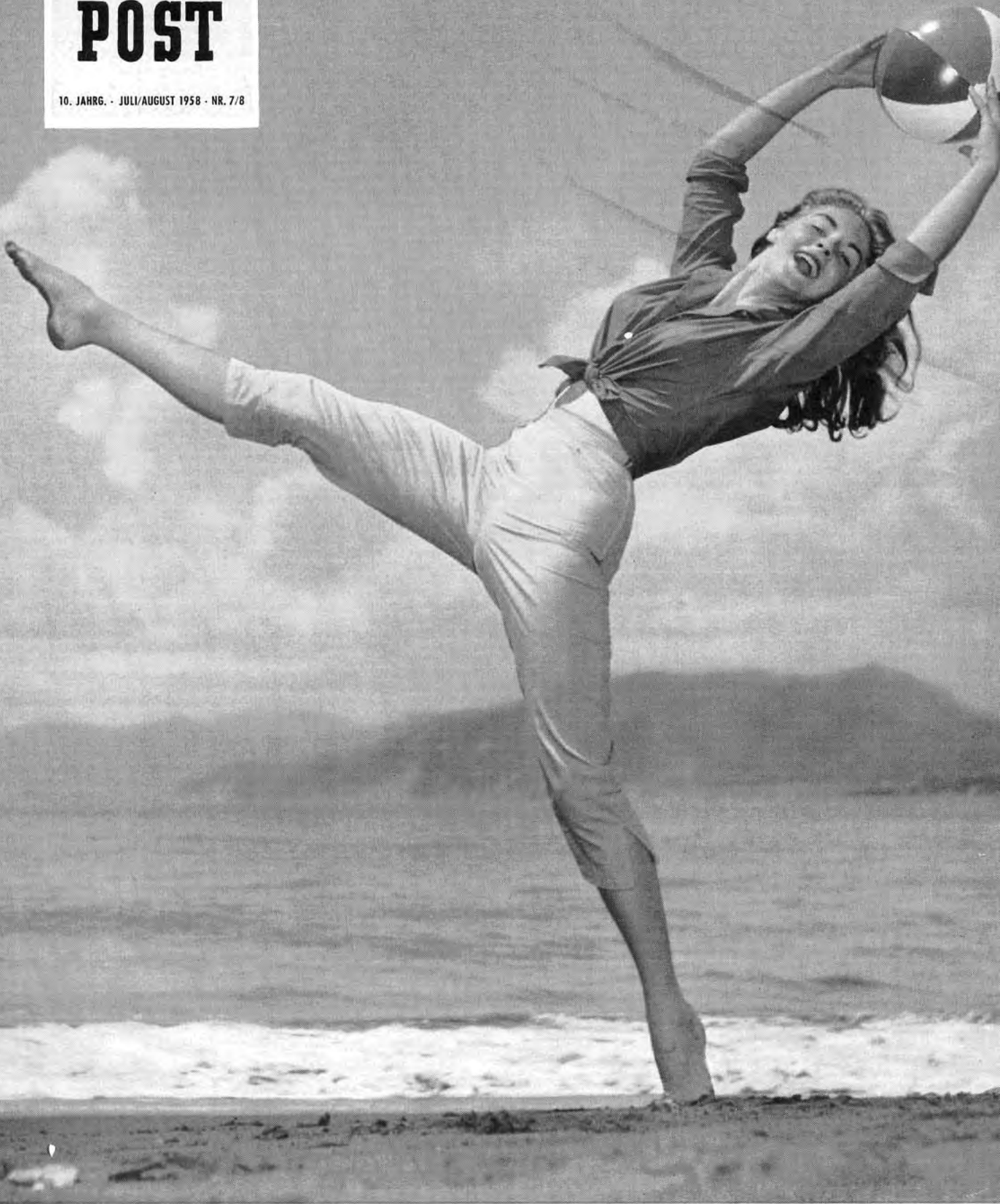


# OPEL POST

10. JAHRG. · JULI/AUGUST 1958 · NR. 7/8





**1/2 PS IN PORTUGAL** „Was die Leute so daherreden. Ich, ein Eselchen, sei zu nichts nütze. Denkste! Betrachten Sie nur das Bild! Benzin, Öl, Wartung, Pflege – bei mir nichts dergleichen! Gras, Heu und manchmal eine Handvoll Hafer, mehr brauche ich nicht! Richtig, ein bißchen langsamer geht's zwar bei mir, als bei den großen Kasten. Aber, aber Herrschaften, Zeit lassen und nicht abhetzen. Das ist meine Devise. Und auch mein Chef, pardon, mein Herrchen, stimmt darin mit mir genau überein, wenn er mir auch ab und zu eine überzieht. Aber das macht mir gar nichts aus! Übrigens, links von mir, die Autoreparaturwerkstätte, würdige ich keines Blickes. Das ist Schmutzkonkurrenz!“



Ein Urlaubsschnappschuß

### Aus dem Inhalt

Zehn Jahre später  
Pressestimmen  
Betriebsseiten  
In wenigen Zeilen  
Unsere Glosse  
Betriebsreportage  
Jubililarfeier  
Robert Günther fragt  
Andere meinen  
Krankenversicherung  
300 000 Illegale  
Aus Leserbriefen  
Unsere Jubilare  
Schnappschüsse

Herausgeber der OPEL POST:  
Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main

Verantwortlich: K. H. Mai

Mitarbeiter dieses Heftes:  
Norbert Müller, Günther Wolny, Dr. W. G. Behrens,  
Günther Reymann, Horst Deike, Hellmuth Holthaus,  
Lutz Kleinhans, Paul Kura

Die OPEL POST erscheint monatlich

Mit Namen, Anfangsbuchstaben oder als Pseudonym  
gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die  
Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder

Alle Meldungen und Berichte werden nach bestem  
Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht

Aufnahmen:

Schmuck, Fuchs, Gärtner, Ullmann (Bavaria), Braun,  
Mündler, Hepting, Scheffel, Prophoto, Wolff & Tritschler,  
Kleinhans, dpa, Friedel, Castagne, Sackstedt, Schöppner

Grafische Mitarbeit:

Trabold, Bundfuß, Haranlu, Poth, Seibert

Klischees:

Margraf & Fischer, Mainz

Druck:

Werkdruckerai der Adam Opel Aktiengesellschaft

Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung

Ausgabetermin: 14. August

## Ist Geldverdienen anstößig?

Noch immer finden sich in Deutschland falsche oder verzerrte Vorstellungen vom Gewinn eines Unternehmens. Schrieb eine Tageszeitung: „Man weiß, daß die Industrie innerhalb eines Jahres einen Bruttoverdienst von 300 Milliarden DM hatte.“ — Daß die gesamte Wertschöpfung der westdeutschen Wirtschaft im vergangenen Jahr nur 207 Milliarden DM, die Wertschöpfung der Industrie davon rund 93 Milliarden betrug und daß das Nettoeinkommen aller Selbständigen und Unternehmungen — also auch das des Handels, Handwerks und der Landwirtschaft — nur rund 40 Milliarden DM erreichte, was tuts? Wenn es um den Verdienst der Unternehmungen geht, bleibt die Sachlichkeit leider bei vielen auf der Strecke. Übersteigt ein Verdienst das übliche Durchschnittseinkommen, gilt das manchen sogar als anstößig.

Anscheinend ist das nur bei uns so. Im Ausland sieht man die Dinge nüchterner. Da wird kein moralischer Unterschied zwischen dem Verdienst eines Arbeiters und dem eines Unternehmers gezogen. In Schweden und Dänemark ist man stolz darauf, in der Liste der Steuerzahler möglichst weit oben zu stehen. Und der Begründer des amerikanischen Gewerkschaftsbundes AFL, Samuel Gompers, sagte einmal: „Das schwerste Verbrechen der Wirtschaft ist es, keinen Gewinn zu machen.“ Er traf damit den Nagel auf den Kopf. Denn welcher Handwerksgehilfe würde noch Mark auf Mark legen, um sich eines Tages selbständig machen zu können, wenn er nicht an einen besseren Verdienst dächte? Welcher Arbeiter würde sein Geld auf eine Sparkasse tragen, die keinen Zins zahlt? Den Zins aber müssen die Unternehmen erwirtschaften, denen die Sparkasse Kredite gibt. Denn selbstverständlich wird der Sparkassendirektor das ihm anvertraute Geld nicht einem Unternehmen leihen, das keinen Gewinn macht. Warum also das Vorurteil gegen den Verdienst, wenn er Gewinn genannt wird?

Gewinn ist nichts anderes als Lohn, Gehalt oder Einkommen. Gewinn wird weder „verschoben“, „sinnlos verpraßt“ oder „anderen vorenthalten“. Betrachten wir ihn uns einmal genauer. Etwas vereinfacht dargestellt gibt es zwei Arten von Gewinn in Unternehmen: Den entnommenen und den nicht entnommenen Gewinn. Entnehmen heißt, den Gewinn den Besitzern zur weiteren Verfügung überlassen. In der Aktiengesellschaft geschieht das durch die Dividende. Gegen sie wird oft polemisiert, obgleich konkrete Zahlen beweisen, daß beispielsweise 1955 die Höhe der durchschnittlichen Dividende aller an der Börse notierten Aktiengesellschaften nur 6,12 % betrug. Das ist, wenn man das Risiko eines Aktionärs dabei berücksichtigt, keineswegs viel gegenüber den 5,5 % Zinsen, die eine Sparkasse jedermann bei einjähriger Kündigungsfrist zahlt; ja noch weniger, wenn man bedenkt, daß von diesen wenig über 6 % noch genau ein Viertel als Kapitalertragssteuer an den Staat entrichtet werden muß. Die nicht entnommenen Gewinne verbleiben in den Unternehmungen. Sie dienen in der Regel der Finanzierung von neuen Investitionen, also beispielsweise der Anschaffung besserer Maschinen. Auch das kann nicht beanstandet werden. Ein Unternehmen, das nicht in der Lage ist, mit der allgemeinen technischen Weiterentwicklung, die in den letzten Jahren besonders stürmisch verlief, Schritt zu halten, wird über kurz oder lang unrentabel. Das heißt unter anderem, daß die Arbeitsplätze in diesem Unternehmen eines Tages verloren sein werden. Schritt halten bedeutet nicht nur, dem Konkurrenzbetrieb in der Nachbarstadt gewachsen sein, sondern auch auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig bleiben. „Jenes Land, welches versäumt, seine Entwicklung von Jahr zu Jahr voranzutreiben, wird gegenüber den anderen Ländern relativ an Boden verlieren und nur eine geringe Chance haben, den Rückstand später aufzuholen“, stellte das britische „National Institut für wirtschaftliche und soziale Forschung“ fest. Wir haben in Westdeutschland, weil Krieg und Nachkriegsjahre uns in unserer technischen Ausrüstung weit zurückgeworfen haben, noch sehr viel aufzuholen. Zwar haben wir schon vieles erreicht; doch ist es falsch anzunehmen, wir stünden heute mit unter den Spitzengruppen und bräuchten kein Kapital mehr zu investieren.

Deshalb sind wir nach wie vor gezwungen zu investieren, um unsere Arbeit zu rationalisieren, sie ergiebiger zu gestalten. Unseren Lebensstandard können wir nur durch neue Investitionen weiter verbessern. Und dafür müssen unsere Unternehmen Gewinne abwerfen. **DI**

# Zehn Jahre später

## Die deutsche Wirtschaft zwischen 1948 und 1958

Im März 1948 erhielt der deutsche Normalverbraucher in den drei westlichen Besatzungszonen 8250 Gramm Brot, 9000 Gramm Kartoffeln, 1400 Gramm Nahrungsmittel, 1000 Gramm Zucker, 450 Gramm Fleisch, 170 Gramm Fett, 125 Gramm Kaffee-Ersatz, 62,5 Gramm Käse und einen Liter Magermilch. Auf dem Schwarzen Markt kosteten am 15. Juni 1948: ein kg Weizenbrot 10 bis 12 RM, ein kg Schweinebauch 120 bis 160 RM, ein kg Butter 300 bis 520 RM, ein kg Margarine 240 bis 360 RM, ein kg Zucker 60 bis 160 RM, ein Ei 6 bis 10 RM, ein kg gerösteter, unverpackter Kaffee 500 bis 1000 RM und eine amerikanische Zigarette 5 bis 6,50 RM. Dann kam der 21. Juni 1948. Er brachte die Deutsche Mark, die jetzt zehn Jahre alt ist. (Siehe auch unseren Kommentar im letzten Heft.)

### Gestiegener Verbrauch

Seitdem essen wir uns satt. Vor allem essen wir, was uns schmeckt. Von 1948 bis 1957 sank der Jahresverbrauch (pro Kopf der westdeutschen Bevölkerung) an Mehl von 123,9 kg auf 92,5 kg, an Kartoffeln von 219 kg auf 155 kg. Es stieg jedoch der Verbrauch hochwertiger Nahrungsmittel: an Butter von 3,6 kg auf 5,6 kg, an Margarine von 3,5 kg auf 13,5 kg, an Fleisch von 18,1 kg auf 47,3 kg, an Zucker von 19,5 kg auf 27 kg und an Milch von 67,6 Ltr. auf 118,1 Ltr. Wir essen anderthalbmal soviel Butter und Zucker wie vor acht Jahren, trinken doppelt soviel Milch, essen zweieinhalbmal soviel Fleisch und viereinhalbmal soviel Margarine. Wahrscheinlich verzehren wir Erwachsene sogar doppelt soviel Butter und viermal soviel Fleisch wie 1948; denn die Kinder essen heute nicht viel mehr als vor 8 Jahren.

### Trümmer und Flüchtlinge

Im Juni 1948, drei Jahre nach Kriegsende, waren unsere Städte Trümmerfelder. Es gab neun Millionen Wohnungen in der Bundesrepublik, aber 15 Millionen Haushalte, die eine Wohnung brauchten. 6 Millionen Wohnungen fehlten. Vierzehn westdeutsche Großstädte hatten mehr als die Hälfte aller Wohnungen verloren. Gleichzeitig strömten immer mehr Menschen in die Bundesrepublik. Die Bevölkerung wuchs ständig. Aus 46 Millionen Einwohnern 1948 sind inzwischen 54 Millionen geworden. 9 Millionen kamen allein als Vertriebene aus den Ostgebieten und dem Sudetenland und 3 Millionen als Flüchtlinge aus der sowjetischen Besatzungszone.

### 13,5 Millionen Wohnungen

Im Juni 1948 begann der Aufbau. 1951 gab es schon wieder 10 Millionen Wohnungen; 1956 waren es 12,5 Millionen. Ende dieses Jahres werden 13,5 Millionen Wohnungen vorhanden sein. Seit mehreren Jahren wird in jeder Minute mindestens eine Neubauwohnung schlüsselfertig. Voraussichtlich wird 1962 jeder Haushalt seine eigene Wohnung haben. Fabriken, Geschäftshäuser, Universitäten, Schulen, Theater, Museen, Kirchen, Krankenhäuser, Bahnhöfe, Brücken, Sportstätten wurden wieder aufgebaut und neu errichtet. Über 80 Prozent der Zerstörungen wurden in wenigen Jahren beseitigt. Wir hausen heute nicht mehr zwischen Trümmern.

### Grundlage des Wohlergehens

1948 arbeiteten in der westdeutschen Industrie 4,4 Millionen Menschen; heute sind es 7,3 Millionen. Die Gesamtbeschäftigtenzahl hat 19 Millionen überschritten. Da

ein Arbeitsplatz in der deutschen Industrie im Durchschnitt rund 15000 DM kostet, mußten allein für die 2,9 Millionen Arbeitsplätze, die geschaffen wurden, etwa 43 Milliarden DM investiert werden. Im Jahre 1948 betrug die Produktion der Industrie erst 63 Prozent der Industrieproduktion des Jahres 1936. Mit Hilfe der neu geschaffenen Arbeitsplätze und mit dem Einsatz moderner und leistungsfähigerer Maschinen produziert die westdeutsche Industrie heute viermal soviel wie 1948 und zweieinhalbmal soviel wie im Jahre 1936. Industrie und Handel stehen wieder. Sie sind die Grundlage für das Wohlergehen unseres ganzen Volkes.

### Höheres Realeinkommen

Das Realeinkommen der westdeutschen Bevölkerung nahm seit Juni 1948 von Jahr zu Jahr zu. Trotz erhöhter Preise ging es uns von Jahr zu Jahr besser, weil Löhne und Gehälter stärker stiegen als die Preise. Wir arbeiten heute kürzer und verdienen mehr. Wenn wir das Realeinkommen von 1950 mit 100 Prozent ansetzen, so betrug es 1953 bereits 119 Prozent. Im vergangenen Jahr erreichte das Realeinkommen der westdeutschen Industribeschäftigten 139,1. Das bedeutet, daß sich Arbeiter und Angestellte heute 39 Prozent mehr Waren kaufen können, als sie sich 1950 für ihr Einkommen leisten konnten.

### Beängstigende Verkehrsdichte

Heute herrscht auf den Straßen der Bundesrepublik und West-Berlins eine beängstigende Enge. 2,5 Millionen Personenkraftwagen und 2,5 Millionen Motorräder und Motorroller (ohne Mopeds) rollen über die Straßen und Autobahnen. 1949 waren es lediglich 350 000 Personenkraftwagen und 600 000 Motorräder. 1938 zählte man im Bereich der Bundesrepublik 700 000 Personenkraftwagen und 850 000 Motorräder. Im Januar 1958 hatten 14,5 Millionen von 16,6 Millionen Haushalten einen Radioapparat angemeldet. 1,4 Millionen Haushalte besitzen ein Fernsehgerät. Der Kühlschrank ist kein Luxusartikel mehr. Urlaubsreisen sind für viele selbstverständlich.

### Feste Währung

Ein Sechstel der in Westdeutschland und Westberlin produzierten Waren wird exportiert. Ob in Amsterdam, Kairo, Istanbul, Kapstadt, New York oder Rio de Janeiro — überall kauft man deutsche Erzeugnisse. Zwischen 1948 und 1958 stieg der deutsche Export um das 15fache. Diese Ausfuhrerfolge trugen dazu bei, die D-Mark zu einer der stabilsten Währungen der Welt zu machen. Im Juli 1948 erhielt man in Zürich für 100 DM nur 27,50 Schweizer Franken. Heute bekommen wir 102 Schweizer Franken. Wir sind mit unserer guten Deutschen Mark bei allen unseren Nachbarn beliebte Gäste. Das ist die Erfolgsbilanz nach 10 Jahren stabiler D-Mark und einer freien Wirtschaft. Unser gutes Geld und eine freiheitliche Wirtschaftsordnung bilden die Voraussetzungen dafür, daß sich die in allen Menschen liegenden unternehmerischen und schöpferischen Kräfte entfalten können und daß der Lebensstandard aller erhöht wird. In der deutschen Wirtschaftsgeschichte wird der Tag der Währungsreform immer rot angestrichen stehen. Seitdem ist der Weg beständig aufwärts gegangen. 10 Jahre stabiler Währung und freier Wirtschaftsordnung haben genügt, um uns ihren Wert schätzen zu lassen. Wir sollten das bei einem Rückblick auf das Trümmermeer der Vorwährungszeit nie vergessen, genauso wenig allerdings, daß an diesem Erfolg der deutsche Arbeitnehmer entscheidenden Anteil hatte.

Norbert Müller



## ADAC-Motorwelt, München

„... Unser Kompliment gilt den Konstrukteuren und Karosserie-Architekten in Rüsselsheim. Mit diesem Modell präsentiert Opel einen Wagen großen Stils. Der neue Kapitän, und besonders das Luxusmodell, ist mit seiner gediegenen, eleganten Form, der erlesenen Ausstattung und der Fülle von Details, die dem Bestreben nach mehr Sicherheit für die Insassen dienen, die repräsentative Visitenkarte des Rüsselsheimer Werkes nicht nur für Deutschland, sondern für Europa, ja für die Welt. ...“

## Westdeutsche Allgemeine, Essen

„... Es ist keine Frage, daß der neue Kapitän in seiner gestreckten Linienführung mit der Rundumverglasung und der niedrigen Silhouette ein elegant aussehendes Fahrzeug ist. ...“

## Der Abend, Berlin

„... Darüber hinaus aber ist viel Kleinarbeit geleistet worden, um den Wagen höchsten europäischen Ansprüchen anzupassen. Er zeichnet sich durch ganz klare und erfreulicherweise nirgends übertriebene Linienführung, geschmackvolle breite Front und tiefliegende Motorhaube aus. ...“

## Der Kurier, Berlin

„... Wie groß das Vertrauen zu diesem Automobil in den Kreisen der deutschen Käufer ist, mag daraus zu ersehen sein, daß bei vielen Opel-Vertretungen Bestellungen auf den neuen Kapitän aufgegeben wurden, obgleich weder die technische Konzeption noch die zukünftige Form des Wagens bekannt war. ...“

## Das Autohaus, München

„... entstand ein schon äußerlich sehr ansprechender und bequemer Reisewagen, bei dem nicht nur Leistung, Fahrkomfort und Wirt-



# Unser Kapitän

## im Spiegelbild der Presseberichte

schaftlichkeit weiter gesteigert wurden, sondern bei welchem auch die Erhöhung der inneren Sicherheit Berücksichtigung fand.

Dieser neue Opel Kapitän, an dem manche Stilelemente seiner Karosserie an den so erfolgreichen Olympia Rekord erinnern, ist der Beweis dafür, wie gut sich Funktion und Form ergänzen können. Es ist zweifellos ein Wagen, an welchem jedes Detail wohlüberlegt ist und dem man die intensive Entwicklungsarbeit schon nach der ersten kurzen Probefahrt anmerkt. ...“

## Lübecker Nachrichten

„... Nobel in der Form, machtvoll in seiner Kraft — so etwa präsentiert sich der neue Opel Kapitän. ...“

## Hamburger Echo

„... 'Sicherheit zuerst' hieß diesmal der Grundsatz in Rüsselsheim. Daß dabei Komfort und Eleganz nicht zu kurz kamen, versteht sich bei Opel von selbst. ...“

## Main-Post, Würzburg

„... Ein neuer 'Kapitän' geht auf die Reise. Die Rüsselsheimer gaben ihm alles mit, was er brauchte — eine Freude für die Augen und mehr als das. ...“

## Nürnberger Zeitung

„... Ein Autotyp mit eigenem Ich, möchte man sagen, ein 'Haus auf Rädern', in Form und Inhalt der Ausdruck intensiven und gekannten Werkschaffens. ...“

## Die Rheinpfalz, Ludwigshafen

„... Bei der Innenausstattung dürfte das Optimum für ein Fahrzeug dieser Preisklasse erreicht sein. ...“

## Das Auto, Motor und Sport, Stuttgart

„... Der neue Kapitän scheint uns in seiner klar gegliederten Architektur makellos gezeichnet zu sein. ...“

## 8 Uhr-Blatt, Nürnberg

„... Alles Zuviel ist weggelassen worden, während man auch nicht die kleinste Kleinigkeit vergessen hat, auf die ein routinierter Kraftfahrer Wert legen könnte. ...“

## BZ, Berlin

„... Alles in allem: eine wirklich gelungene Konstruktion. Ein Auto, das alle Ansprüche eines großen Reisewagens erfüllt. ...“

## Abendpost, Frankfurt

„... Die Form ist nach unserer Ansicht (und wir werden mit ihr nicht allein stehen) gut gelöst. Die Linienführung distanziert sich im positiven Sinne von den Ausschweifungen der amerikanischen Superkruzer mit ihren übertriebenen Heckflossen. Sie ist ein gutes Mittel-

ding und von einer ausgeglichenen Eleganz, die diesem 4,76 Meter langen Fahrzeug eine fast schwerelose Note gibt. ...“

## Verkehrswirtschaft mit Der Kraftverkehr, Düsseldorf

„... Der neue Opel 'Kapitän' ist schmissiger und eleganter geworden; er knüpft an den gelungenen Wurf des 'Rekord' an, ohne diesen zu kopieren oder lediglich mit dem Storchschnabel zu vergrößern. Die Luxusausführung 'L' besticht darüber hinaus durch einige Zusatzausrüstungen, die man keinesfalls nur zum Luxus rechnen kann, wobei wir insbesondere an die Gestaltung der Einzelsitze denken, die in Anti-Bandscheibenausführung einen Sitzkomfort vermitteln, den man sich in jedem Auto wünschen möchte. ...“

## Hannoversche Presse

„... Ein rundum ausgereiftes Fahrzeug, das den Maßstab des modernen Reisewagens bietet — zuverlässig, temperamentvoll, geräumig und vor allem sicher! ...“

## Süddeutsche Zeitung, München

„... Mit seinen Panoramaischeiben vorn und hinten, die einen ungestörten Rundblick ermöglichen, nähert sich seine Karosserie amerikanischen Bautendenzen, vermeidet aber deren Auswüchse, wie die riesigen Heckflossen. ...“

## nacht-depesche, Berlin

„... Ein erstes Fahrerlebnis... Ausgezeichnete Sicht, ein schnelles Beschleunigungsmoment, verbesserte Bremsen, keine Kippneigung, gute Haftung und Straßenlage, das waren die ersten positiven Eindrücke. ...“

## Stuttgarter Zeitung

„... Immerhin zeigten sich einige wesentliche Eigenschaften. Zum Beispiel das sehr gute Beschleunigungsvermögen, ... sowie eine sehr gute Straßenlage. Einige tiefe Schlaglöcher, absichtlich mit hoher Geschwindigkeit überfahren, verursachten nur eine geringfügige Erschütterung, die kaum wahrgenommen werden konnte. Das Fahrzeug bewältigte eine als gefährlich beschilderte Kurve mit achtzig Stundenkilometer ohne nennenswerte Auswirkungen auf die Insassen; auch konnte man es sich erlauben, beim scharfen Bremsen aus hundert Kilometer Geschwindigkeit die Hände vom Steuer zu nehmen, ohne daß der Wagen ausbrach. Die Sichtverhältnisse sind auch verblüffend, die sich noch mancher Automobilkonstrukteur zum Vorbild nehmen sollte. ...“

## Wiesbadener Tagblatt

„... Der 'Opel Kapitän 1958' trägt das Gesicht unserer Zeit und entspricht in Ausstattung, Linienführung und Fahreigenschaften den Vorstellungen und Anforderungen, die es im harten Wettbewerb zu erfüllen gilt. ...“



## Seifenkisten-Bundesmeisterschaft 1958

Noch steht der 15jährige Lutz Springer aus Hagen in Westfalen unter dem Eindruck seiner Siegesfahrt, die ihm die Meisterschaft 1958 und den „Großen Opel-Preis“ einbrachten. Glückstrahlend beantwortet er die Fragen des Rundfunkreporters, der den nichts ahnenden Eltern die Kunde vom stolzen Sieg ihres Sohnes über den Äther zuträgt. — 108 Städtesieger kämpften am 27. Juli vor über 20 000 Zuschauern auf der traditionellen Duisburger Rennstrecke um den Sieg. Es war die 10. Bundesmeisterschaft, die ebenfalls wieder unter der Schirmherrschaft unseres Werkes stand. Viele Ehrengäste aus dem öffentlichen Leben, die Sieger aus früheren Meisterschaften, teils schon junge Männer, der Altmeister Carl Jörns, Vorstandsmitglieder, an ihrer Spitze Gaston A. de Wolff, der den Siegern später ihre Preise überreichte, und J. Sehr als Vertreter der Belegschaft waren auf der Ehrentribüne zu sehen. — Lutz Springer hält sich zur Zeit in den USA auf, wo er am kommenden Sonntag, dem 17. August, an den Weltmeisterschaften in Akron teilnimmt.

## Interessante Zahlen

Wichtige Einzelheiten aus dem Geschäftsbetrieb der Adam Opel Aktiengesellschaft in den 9 1/2 Jahren seit der Währungsreform, d. h. vom 21. Juni 1948 — 31. Dezember 1957

Verkauf von Personen- und Lastwagen, gesamt	1 178 070 Einheiten
Davon exportiert — 52,2 %	591 273 Einheiten
Die Zahl der Werksangehörigen erhöhte sich um 21 767 auf	31 576
Insgesamt gezahlte Löhne und Gehälter	1 108 993 000 DM
Gesamte soziale Aufwendungen	404 200 000 DM
Insgesamt aufgelaufene Einkommen- und Vermögensteuer sowie Vermögensabgabe ab 1955	519 999 000 DM
Gesamtausgaben für Land, Gebäude und Einrichtungen	741 000 000 DM
Gesamtgewinn nach Steuern in 9 1/2 Jahren	383 700 000 DM
Durchschnittlicher Jahresgewinn	40 400 000 DM
Gesamte erklärte Dividende 1948—1957 einschließlich	274 685 000 DM
Hiervon für Kapitalertragsteuer	42 802 750 DM
	<u>231 882 250 DM</u>

Zum Erwerb neuer Aktien der Adam Opel Aktiengesellschaft 120 000 000 DM

Nettobetrag der tatsächlich vom Aktionär entnommenen Dividende aus 9 1/2 Geschäftsjahren

111 882 250 DM

Das heißt, der Aktionär entnahm im Jahresdurchschnitt 11 777 080 DM

(Von den gesamten von Opel in 9 1/2 Jahren ausgeschütteten Dividenden wurden vom Aktionär nur 40,7 % tatsächlich entnommen, während 59,3 % zum Erwerb weiterer Aktien der Adam Opel Aktiengesellschaft und zur Zahlung von Steuern verwendet wurden.)

## Abtretung von Lohn- und Gehaltsforderungen

Der § 9, Absatz 3, Satz 4, unserer Betriebsordnung lautet: „Eine Abtretung oder eine Verpfändung von Lohn- und Gehaltsforderungen an Dritte ist dem Werksangehörigen nicht gestattet.“ Diese Bestimmung ist vielfach mißverstanden oder übergangen worden beziehungsweise gab sie Anlaß zur Kritik, weil einzelne darin einen unzumutbaren Eingriff in ihren persönlichen Entscheidungsbereich sahen. Vor kurzem hat nun das Bundesarbeitsgericht in Kassel als letzte Instanz entschieden, daß durch eine betriebliche Vereinbarung Abtretung und Verpfändung von Lohn- und Gehaltsforderungen ausgeschlossen werden kann, damit also den Paragraph 9 unserer Betriebsordnung bestätigt.

Die dem Bundesarbeitsgericht zur Entscheidung vorgelegte Frage ging allein darum, ob die Unabtretbarkeit und die Unverpfändbarkeit einer Lohn- oder Gehaltsforderung auch durch eine Betriebsordnung, das heißt durch eine Vereinbarung zwischen dem Arbeitgeber und dem Betriebsrat, verbindlich für alle im Betrieb Tätigen festgesetzt werden kann. Das Bundesarbeitsgericht bejaht diese Frage mit Recht und begründete die Rechtswirksamkeit einer solchen Abrede mit Sinn und Zweck des Arbeitsverhältnisses. Im einzelnen führte das Bundesarbeitsgericht in dem Urteil aus: Der Arbeitnehmer ist das Arbeitsverhältnis in erster Linie um des für seine Lebensführung erforderlichen Lohnes willen eingegangen. Die zu Gunsten des Arbeitnehmers getroffene Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Betriebsrat soll sicherstellen, daß dem Arbeitnehmer sein Lohn oder sein Gehalt persönlich voll ausgezahlt werden kann und nicht zum Teil an einen Dritten abgeführt werden muß. Die Abrede diene also der allgemeinen Zweckbestimmung des Arbeitsentgeltes. Schließlich sieht das Bundesarbeitsgericht auch darin einen Nachteil für den Arbeitnehmer in einer Zulassung von Abtretung oder Verpfändung der Entgeltsansprüche, weil Abtretungen oder Verpfändungen die Arbeitskraft und die Arbeitsfreudigkeit nach den Erfahrungen des Lebens oftmals nicht unerheblich beeinträchtigen. So verweist das höchste Gericht für Streitigkeiten aus dem Arbeitsleben auf eingehende Untersuchungen, durch die nachgewiesen ist, daß eine hohe Verschuldung zu einer seelischen Belastung führt, die vielfach der Grund für Arbeitsunfälle sein kann, deren Folgen auch andere Arbeitskollegen zu tragen haben.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß die von unserer Werksangehörigen oft verkannte und übersehene Bestimmung der Betriebsordnung den vom Bundesarbeitsgericht aufgestellten Grundsätzen entspricht und daher auch für den Bereich der Adam Opel Aktiengesellschaft und damit für alle bei ihr Tätigen verbindlich ist. Keine Anwendung findet das Urteil des Bundesarbeitsgerichts allerdings, wenn eine Pfändung eines Lohn- oder Gehaltsteiles durch ein Gericht verfügt wurde. Dr. K. H. B.

## Werbungskosten und KFZ

Ergänzend zu diesem im letzten Heft auf Seite 6 behandelten Thema muß folgendes hinzugefügt werden: Bei kurzfristigem Arbeitseinsatz zur Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen außerhalb der üblichen Arbeitszeit, etwa zur Kontrolle von Maschinenanlagen, Beseitigung von Störungen, werden von den Finanzämtern die Fahrten an den Sonn- und Feiertagen mit den Pauschbeträgen berücksichtigt, auch wenn kein voller Arbeitstag von betriebsüblicher Dauer in Betracht kommt. Der Arbeitgeber muß aber diese Fahrten bescheinigen. Dagegen werden notwendige Fahrten zur Nachtzeit nicht besonders abgegolten, da die Pauschbeträge für jeden Arbeitstag nur einmal gewährt werden. — Man darf auch nicht vergessen, daß unter den „Sonderausgaben“ die halben Haftpflichtversicherungskosten für das Kraftfahrzeug geltend gemacht werden können, wenn Ersatz

## 44-Stundenwoche mit Lohnausgleich

Die Bad Sodener Vereinbarung vom 6. Dezember 1957, die zwischen den Arbeitgeber-Verbänden der Metallindustrie und der Industrie-Gewerkschaft Metall geschlossen wurde, sieht vor, daß die 45stündige wöchentliche Arbeitszeit mit Wirkung vom 1. Januar 1959 auf 44 Stunden bei gleichzeitigem Lohnausgleich auf Basis der Tariflöhne verkürzt wird. In Anbetracht der guten Leistungen der Belegschaft in den letzten Monaten, des gezeigten Verständnisses seitens der Vertreter der Belegschaft im Aufsichtsrat und seitens des Betriebsrates für die Belange des Betriebes haben wir uns entschlossen, die tariflich erst am 1. Januar 1959 in Kraft tretende Regelung vorwegzunehmen und für sämtliche Lohnempfänger bereits ab 10. August 1958 einzuführen.

In Auswirkung dieser Maßnahme treten ab diesem Zeitpunkt folgende Erhöhungen in Kraft:

	Zeitlohn	Akkordlohn
Lohngruppe I	0,04 DM pro Stunde	0,03 DM pro Stunde
Lohngruppe II	0,04 DM pro Stunde	0,04 DM pro Stunde
Lohngruppe III	0,04 DM pro Stunde	0,04 DM pro Stunde
Lohngruppe IV	0,05 DM pro Stunde	0,04 DM pro Stunde
Lohngruppe V	0,05 DM pro Stunde	0,04 DM pro Stunde
Lohngruppe VI und Sondergruppe	0,05 DM pro Stunde	—

Frauen erhalten bei uns im Gegensatz zur tariflichen Regelung die gleiche Erhöhung wie Männer, Jugendliche den dem Alter entsprechend festgesetzten tariflichen Prozentsatz. Als Folge der vorzeitigen Einführung der tariflichen Regelung wird ab 10. August 1958 die über 44 Stunden in der Woche hinausgehende Arbeitszeit — soweit sie angeordnet ist — als Mehrarbeit vergütet. Die gleiche Regelung gilt ab diesem Zeitpunkt auch für Gehaltsempfänger.

für die Fahrkosten von der Wohnung zur Arbeitsstätte nach den genannten Werbungskosten-Pauschbeträgen begehrt werden. Folten diese Fahrkosten aber nicht an oder werden sie nicht als Werbungskosten beantragt, dann dürfen die Haftpflichtversicherungskosten für das (privat genutzte) Kraftfahrzeug in voller Höhe unter den Sonderausgaben beim Finanzamt angefordert werden.  
St.

## Entschlossenes Handeln sicherte Produktion!

Der 12. Juni 1958 verdient besonders erwähnt und hervorgehoben zu werden. Acht beherzte Mitarbeiter sicherten an diesem Tag durch ihr entschlossenes Eingreifen die Produktion und erhielten anderen Kollegen und sich selbst den Arbeitsplatz. — An einer Gewinde-Vorschleißmaschine setzte der kühlende Ölstrahl aus. Sofort war das Material glühend. Als nach einigen Sekunden die Ölkühlung einsetzte und das Öl auf das glühende Material aufprallte, entzündete sich augenblicklich

der Öldunst, und die Maschine stand in hellen Flammen. Umstehende Kollegen erkannten sofort die Gefahr. Schnell eilten sie zu den Feuerlöschern, und der Einrichter an die Maschine. Seine Sorge galt der Maschine. Absaugung und Hauptschalter ausschalten war seine erste Reaktion.

Inzwischen waren die anderen Kollegen mit Feuerlöschern an der Maschine und begannen augenblicklich mit der Bekämpfung des Brandes. Die Feuerwehr wurde sofort alarmiert; als diese eintraf, hatte man bereits ganze Arbeit geleistet. Mit 15 Handfeuerlöschern war der Brand bekämpft und ein Ausbreiten des Feuers verhindert worden. Etwa 1600 Liter Öl sind in dieser Maschine im Umlauf. Wenn diese Ölmenge brennt, dann dürfte kaum noch etwas zu retten sein! Der Einsatz folgender Mitarbeiter und ihr entschlossenes Eingreifen ersparte den Ausfall dieser wichtigen Maschine: Meister Heinz Schmidt, Leo Bossy, Helmut Bonken, Friedrich Dingeldein, Wilhelm Dürk, Josef Herr, Günther Hubl, Horst Schmitt (alle Chassisbau!). Diesen Kollegen gilt der Dank für ihren mutigen Einsatz. Besonders aber sollen die Kollegen Bossy und Hubl genannt werden, die sich bei der Bekämpfung des Brandes in beachtenswerter Weise eingesetzt haben.  
Th. Schütz

## Briefmarkenfrend gesucht

Der Kundendienstleiter der General Motors-Übersee-Organisation in Lissabon, F. Palman Leal (Anschrift: Lisbon, Portugal, Rua Particular I [Alcantara]), ist daran interessiert, mit einem Philatelisten unseres Werkes Briefmarken auszutauschen. Der Betreffende müßte allerdings in englischer oder portugiesischer Sprache korrespondieren.

## Verbindungsbrücke über die Bahn

Nachdem in absehbarer Zeit die Bahnübergänge Darmstädter Straße und Teilbau geschlossen werden, wird zwischen Portal Opelturn und Teilbau in der Nähe der Sanitätsstation eine Verbindungsbrücke über das Bahngelände errichtet, um einen direkten Zugang von den Parkplätzen südlich der Bahn zum Werk zu ermöglichen. Die Kapazität des PKW-Parkplatzes südlich der Bahn wird auf 1000 Wagen erhöht. In unmittelbarer Nähe der Brücke werden außerdem Parkplätze für Fahrräder, Mopeds und Motorräder geschaffen. B.



„Na, Fräulein Müller, habe ich sie wieder einmal beim Zuspätkommen erwischt!“

## IN WENIGEN ZEILEN

**Personelle Änderungen:** Aus dem Aufsichtsrat der Adam Opel Aktiengesellschaft ist das langjährige Mitglied Paul R. Bueggin ausgeschieden. Zu seinem Nachfolger wurde Sven E. Diethmer gewählt. — Die jetzt neu geschaffene Produktions-Kontroll-Abteilung wird von E. Sprague geleitet. — In der Frigidaire-Organisation ist H. Schleimann zum Assistenten des Leiters des Frigidaire-Werkes ernannt worden. H. Schleimann behält die Verantwortung für die Frigidaire-Kundendienst-Abteilung, die von O. Wepler als stellvertretendem Kundendienstleiter geführt wird. — Zum Betriebsleiter des Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbaus ist J. Barth ernannt worden.

**Unser Werk beschäftigte** am 1. August 27 376 Lohnempfänger und 4571 Gehaltsempfänger, insgesamt 31 947 Mitarbeiter (1. Juni 31 483).

**Von den Ende 1957** in der Bundesrepublik und Westberlin gezählten 20 527 208 Beschäftigten waren 6 244 386 oder 30,42 % Mitglieder des DGB.

**Bei der Wahl** für den Schwerbeschädigten-Vertrauensmann entfielen die meisten Stimmen auf Mitarbeiter Karl Spitzner, der damit in seinem Amt bestätigt wurde.

**Die Jahresinventur** wurde in der ersten Woche der Werksferien durchgeführt.

## Darlehen für Wohnungsbau

**Unser Werk wird der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Rüsselsheim ein 7 C Darlehen von 700 000 DM gewähren, mit dessen Hilfe sowie anderen Finanzierungsmitteln 265 Wohnungen gebaut werden.**

**Der Bestand unserer Werkbücherei** umfaßt augenblicklich 15 000 Bände aller Literatursparten, vor allem Unterhaltungsliteratur.

**Bei der letzten Sitzung** des Wirtschaftsausschusses, paritätisch von Vertretern des Arbeitgebers und der Arbeitnehmerschaft besetzt, wurde der letzte Lagebericht, der Geschäftsbericht für 1957, das Problem Kähle — Heizöl und die mögliche Planung eines neuen Teilbaues im westlichen Werkbereich besprochen.

**Auf der letzten Betriebsversammlung** gab Betriebsratsvorsitzender P. Lorenz einen ausführlichen Rechenschaftsbericht. Nach dem Jugendsprecher kamen in der Diskussion die Kollegen Veith, Hahn, Langendorf und Zängerle zu Wort. Ein Bericht über die Versammlung ist inzwischen gedruckt und verteilt worden.

**In den Speisesälen A 1 und K 40** sind zunächst probeweise Lufttrockner an den Spülbecken angebracht worden.

**Unser Werksorchester** konzertierte in den Monaten Juni und Juli in den Heimatgemeinden unserer Werksangehörigen aus Bodenheim, Wicker, Königstädten, Rüsselsheim, Weilbach, Kelsterbach, Hochheim, Dornheim, Flörsheim und Sprendlingen. Ferner wirkte es bei der Jubilarfeier in der Stadthalle mit.

**14 300 Besucher** — darunter 1795 Ausländer aus 67 Staaten — nahmen im Juni und Juli an den Werksbesichtigungen teil.

**Der Opel-Schauvortrag** „Blick auf den Fortschritt“ lief im Juni und Juli in zahlreichen Städten und im Werk vor insgesamt 35 225 Zuschauern ab. Ferner wurde der Vortrag vor den Teilnehmern der diesjährigen Bundesmeisterschaft des Deutschen Seifenkisten-Derbys in der Sporthalle Duisburg gehalten.

**Die Arbeitsgemeinschaft** der Verbraucher-Verbände vertrat jetzt die Ansicht, daß sich das Preisklima in der Bundesrepublik zu beruhigen schein.



## Passiert – glossiert

### „Ostwind“ Nr. 1

Aus Rot-China erreicht uns jetzt eine Nachricht, die wegen ihrer Winzigkeit fast unter den Tisch gefallen wäre: „In der Volksrepublik China ist der erste Personenkraftwagen produziert worden. Es handelt sich um eine sechssitzige Limousine, die den Namen 'Ostwind' trägt. Weitere Daten: 70 PS, Spitzengeschwindigkeit rund 130 km/st.“ Das ist die ganze Nachricht. Bitte, nicht lächeln. Hinter dieser Meldung vom ersten PKW des 600-Millionen-Volkes steht ein bitterer, ja, tödlicher Ernst. Denn vom Stahlwerk bis zur Lackfabrik — wir, in unseren nördlichen Breiten nennen das „Zulieferbetriebe“ oder „Vorlieferanten“ — mußten erst einmal die Voraussetzungen geschaffen worden sein. Autos brauchen, sobald sie fahren, Autoreifen, Ersatzteile, Treibstoffversorgung und Straßen. Das sind tausend Selbstverständlichkeiten, über die wir uns Mitteleuropäer keinerlei Kopfzerbrechen mehr machen. Aber diese Selbstverständlichkeiten sind nicht auf der flachen Hand gewachsen. Wir in Europa haben 50, 100, 150 Jahre Zeit gehabt, um schließlich lässig vor der Tankstelle vorfahren und sagen zu können: „20 Liter, bitte.“ Die Chinesen aber wollen nun in zehn, zwanzig, dreißig Jahren das aufholen, was den Europäern und Nordamerikanern geglückt ist. Nicht nur das Autofahren, sondern alles, was uns sonst noch gewohnter Alltag ist: das elektrische Licht, Lesen und Schreiben, Kunstdünger, Zement, Kanalisation, Wasserleitung, Füllfederhalter, — die ganze Palette des modernen Lebens will jetzt dieses Volk der 600 Millionen. Wie sie das machen werden? — Sie werden hungern müssen, noch mehr hungern, als sie es ohnehin schon tun. Auch sie können Stahlwerke oder Schulen oder . . . oder . . . nicht auf der flachen Hand wachsen lassen; sie müssen den Reichtum ihres Landes investieren. Und dieser Reichtum heißt bei den Chinesen „Fleiß“ und „Genügsamkeit“. Schon haben selbst die Bauern zu wenig zu essen. Auf dem Rücken des jahrtausendlang geduldigen chinesischen Bauern wird die Industrialisierung Chinas ausgetragen werden. Seine Machthaber wollen den Anschluß an die moderne Zeit rasch — je rascher, desto besser, je rascher, desto mehr Opfer. Auf 600 Tote je neu gebautes Eisenbahnkilometer sind die Opfer (Unterernährung, Arbeitsunfälle) dort geschätzt worden. Noch ein Zehntel, noch ein Hundertstel dieser Schätzung würde uns Mitteleuropäer fassungslos machen. Aber die Chinesen fasziniert das Ziel. „Ostwind“ Nr. 1 — sechssitzige Limousine mit 70 PS — ist nur ein Symbol dafür und zugleich ein Schritt dahin.

Günther Wollny

IM KRAFTWERK B 12 traf unser Fotograf Mitarbeiter Wilhelm Hagener, der seit 1936 bei Opel und seit 1938 im Kraftwerk als Heizer tätig ist



# Sonderstellung der Automobil-Industrie in der Gesamtwirtschaft

## Aus dem wirtschaftlichen Lagebericht der Geschäftsleitung

Aus dem Wirtschaftsausschuß und Betriebsrat kürzlich erstatteten ausführlichen wirtschaftlichen Lagebericht der Geschäftsleitung veröffentlichen wir im folgenden die wichtigsten Abschnitte:

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung läßt erkennen, daß sich die Automobilindustrie gegenwärtig in einer Sonderstellung befindet und inmitten einer mehr oder weniger stagnierenden Gesamtwirtschaft ihren Aufstieg noch unverändert fortsetzen konnte. Dabei beschränken sich freilich diese Auftriebskräfte im wesentlichen auf den Personenwagensektor, während im Lastwagenbau und insbesondere im Schwerlastwagenbau zum Teil sogar krisenhafte Verschlechterungen der Lage eingetreten sind. Unser Werk konnte durch den außergewöhnlichen Erfolg unserer 4-Zylindertypen eine weit über den Durchschnitt hinausgehende Produktionssteigerung erzielen, die sich im gesamten Opel Personenwagensektor auf 41 % belief, während die 1,5 Ltr. Opel Personenwagen-Gruppe allein einen Produktionsanstieg um 61 % erfuhr. Im ersten Halbjahr 1957 wurden 103 924 Opel Personenwagen, im ersten Halbjahr 1958 dagegen 147 742 Opel Personenwagen gebaut; bei der 1,5 Ltr. Gruppe (Olympia, Rekord, Caravan) stieg die Produktion von 87 673 Einheiten im 1. Halbjahr 1957 auf 141 084 Einheiten im ersten Halbjahr 1958. Dieser Erfolg wurde zum Teil dadurch ermöglicht, daß die Produktion des 6-Zylindermodells „Kapitän“ Ende Februar eingestellt wurde und erst im Juni mit dem neuen Modell wieder anlief, von dem im ersten Produktionsmonat 2310 Wagen erzeugt wurden. Daraus erklärt sich auch der geringere Anstieg der gesamten Opel Personewagenerzeugung im Vergleich mit der Erzeugung der 1,5 Ltr. Gruppe.

### Günstige Aufnahme des Kapitän

Am 10. Juni wurde der neue Kapitän der Tages- und Fachpresse und am 12. Juni unserer Händlerschaft im Rahmen einer großen Opelhändlerstagung vorgeführt. Wie das Presseecho und die Berichte unserer Händler erkennen lassen, wird der neue Wagen, der sich im Rahmen eines wesentlich engeren Ausschnittes des Automobilmarktes gegen einen besonders starken Wettbewerb durchzusetzen haben wird, bei den Interessenten eine günstige Aufnahme finden. — Die strukturellen Wandlungen, die schon seit längerer Zeit auf dem westdeutschen Automobilmarkt zu beobachten sind, haben sich auch in der Berichtsperiode fortgesetzt. So ist die Bedeutung der Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtabsatzes weiter stückzahlmäßig stark von 10,9 % auf nur 9,3 % gesunken und dementsprechend die Bedeutung der Personenwagen bis auf 90,7 % erhöht. Innerhalb der Personenwagenklassen ist die Bedeutung der kleinen und mittleren Gruppen weiter gestiegen, nämlich von 25,1 % auf 26,1 % und von 65,4 % auf 66,2 %, während der Anteil der großen Fahrzeuge von 9,5 % auf 7,7 % sank.

### Zunehmende Bedeutung des Kleinwagens

Infolge der starken Saisontendenz im Kleinwagenabsatz und infolge des Erscheinens des neuen Kapitän werden sich diese Entwicklungen zwar in der zweiten Jahreshälfte wieder umkehren, aber dennoch wird man eine zunehmende Bedeutung des Kleinwagenabsatzes auch für die Zukunft in Rechnung stellen müssen, wobei wir an unserer von der bisherigen Entwicklung bestätigten Auffassung festhalten, daß die Mittelklasse ihre überragende Stellung auch weiterhin behaupten wird. — Ebenso erfolgreich wie auf dem Inlandsabsatz hat sich unsere 1,5 Ltr. 4-Zylinder-Wagengruppe auch im Export durchgesetzt. Während des 1. Halbjahres stieg unser Gesamtexport von 53 781 Einheiten im Vorjahr auf 79 336 in diesem Jahr, entsprechend einer Zuwachsrate von 44,8 %. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich der Anteil des Exports an unserem Gesamtversand von 48,2 % auf 50,6 %. Der Export von 6-Zylinder-Wagen ging infolge der erwähnten Produktionsunterbrechung erheblich zurück.

### Befriedigende Entwicklung bei Frigidaire

Die Entwicklung im 2. Quartal 1958 hat die im letzten Lagebericht ausgesprochenen optimistischen Erwartungen für das Jahr 1958 voll bestätigt. So wurde bereits zum Ende des 1. Halbjahres 1958 im Inlandsgeschäft das Gesamtergebnis des Jahres 1957 übertraffen, wobei zu bemerken ist, daß schon im April 1958 die zu erwartenden Produktionsmengen für das restliche Kühlschranksjahr ausverkauft waren. Daher ist also auch für das 2. Halbjahr 1958 und darüber hinaus mit einer weiteren befriedigenden Entwicklung zu rechnen. Auf dem Gewerbesektor hat die Nachfrage nach Frigidaire-Tiefkühltruhen mit Verkaufsaufsatz zugenommen.

### Geschäftsbericht für 1957

In die Berichtszeit fällt auch die Veröffentlichung des Geschäftsberichtes für das Geschäftsjahr 1957, der in der Öffentlichkeit wiederum starke Beachtung gefunden hat. Die für das Jahr 1957 bekanntgegebenen Produktions- und Verkaufszahlen wurden bereits in dem Lagebericht der Geschäftsleitung für das 1. Quartal 1957 mitgeteilt. Daher werden hier nur noch einige ergänzende Angaben aus dem Belegschaftsbericht übernommen.

Die Zahl der Werksangehörigen erhöhte sich während des Jahres 1957 um 8,1 %. Ende 1957 waren 31 576 Lohn- und Gehaltsempfänger gegenüber 29 211 zum 31. Dezember 1956 beschäftigt. Insgesamt 3213 Werksangehörige können auf mehr als 25 Dienstjahre zurückblicken.

Der Durchschnittsstundenverdienst betrug im Jahre 1957 2,76 DM gegenüber 2,59 DM im Jahre 1956. Die durchschnittliche Arbeitszeit belief sich auf 47,0 Stunden gegenüber 46,8 Stunden im Jahre 1956. Der durchschnittliche Wochenverdienst der Lohnempfänger betrug im Jahre 1957 129,72 DM gegenüber 121,21 DM im Jahre 1956.

### Hohe Sozialleistungen

Die freiwilligen sozialen Leistungen des Werkes und andere freiwillige Ausgaben zugunsten der Werksangehörigen betrugen im Jahre 1957 39,2 Mill. DM gegenüber 34,0 Mill. DM im Jahre 1956. Zusätzlich wurden für die gesetzliche Sozialversicherung 22,8 Mill. DM und 20,2 Mill. DM für bezahlten Urlaub, gesetzliche Feiertage sowie für andere gesetzliche oder tarifliche Abgaben aufgewandt.

Die gesetzlichen und freiwilligen Sozialleistungen beliefen sich damit auf insgesamt 82,2 Mill. DM oder 12,0 Mill. DM mehr als der für diese Zwecke im Jahre 1956 ausgegebene Betrag von 70,2 Mill. DM. Dieser Betrag entspricht 52,3 % der reinen Lohn- und Gehaltssumme und stellt damit einen sehr bedeutenden Faktor der Gesamtherstellungskosten unserer Erzeugnisse dar.

### Altersversorgung

Auf Grund der am 1. Oktober 1952 eingeführten Altersversorgung für Lohn- und Gehaltsempfänger erhielten am 31. Dezember 1957 insgesamt 930 frühere Werksangehörige Rentenzahlungen, im Vergleich zu 801 am 31. Dezember 1956. Ende 1957 erhielten außerdem 2033 frühere Werksangehörige oder deren Hinterbliebenen Rentenzahlungen aus der Adam Opel Gedächtnisstiftung. Die Altersversorgung für Lohnempfänger und die Rentenzahlungen der Gedächtnisstiftung werden ausschließlich durch Zuwendungen des Werkes finanziert. Für diese Zwecke war zum 31. Dezember 1957 ein Betrag von 46 951 151 DM in der Bilanz zurückgestellt.

Zum Ende des Jahres 1957 beteiligten sich 85,8 % aller Werksangehörigen an der Gruppen-Lebensversicherung, der sich fast alle neuen Werksangehörigen anschließen. Ein namhafter Prämienanteil dieser Versicherung wird vom Werk getragen.



# Wagen in der Zerreißprobe

Das vielseitige Arbeitsgebiet unserer Versuchsabteilung

Der folgende Bericht über die Aufgaben unserer Versuchsabteilung ist keine Reportage im üblichen Sinne. Nüchtern und sachlich, genau so wie es die Arbeit der Abteilung ist, wird in dem Aufsatz das weite Feld dieses wichtigen Tätigkeitsbereiches im Rahmen der Technischen Leitung skizziert, ohne daß dabei Anspruch auf eine erschöpfende Darstellung erhoben wird.

\* \* \*

Der Weg eines Wagens von der Idee über Konstruktion und Versuch (Laboratorium) bis zur Produktion ist lang und meist sehr dornenvoll. Jede neue Konstruktion bzw. Konstruktions-Änderung wird in enger Zusammenarbeit mit der Versuchsabteilung entwickelt. Der erste Entwurf gewinnt greifbare Formen in der aufs modernste eingerichteten Versuchs-Werkstatt, die den von Hand gearbeiteten Prototyp eines Fahrzeuges oder auch einzelne Versuchsteile zur Erprobung an die Versuchsabteilung weiterleitet. Die Prüfmethoden der Versuchsabteilung sind verschiedener Art. Da ist zunächst der Dauerversuch im Wagen. Auf ausgesuchten Landstraßen und auf dem Prüffeld werden die Wagen bei normalen Fahrgeschwindigkeiten je nach den Versuchsbedingungen über eine Strecke von etwa 50 000 km, mitunter bis zu 100 000 km und darüber gefahren. Die einzelnen Versuchsteile werden vor und nach dem Versuch genau vermessen, um so eine Aussage über Verschleiß und Festigkeit zu erhalten. Eine solche Erprobung ist nicht nur sehr kostspielig, sondern auch sehr zeitraubend, weshalb man schon vor einigen Jahren dazu überging, Prüfstände zu entwickeln, mit deren Hilfe die im Fahrzeug auftretenden Beanspruchungen einzelner Versuchsteile oder ganzer Versuchs-Aggregate nachgeahmt werden. Diese Tendenz setzt sich in den kommenden Jahren mehr und mehr fort.

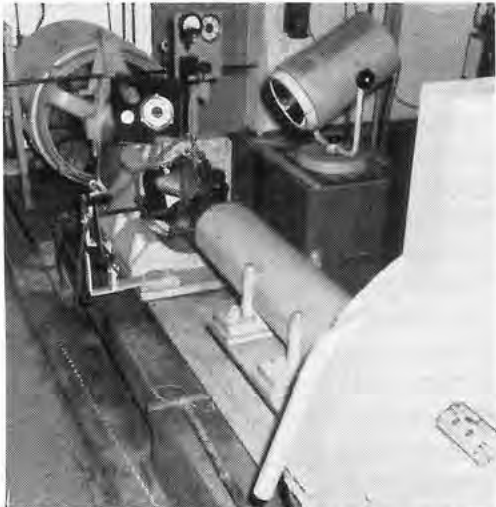
## Meversuche

Voraussetzung hierfür ist allerdings die genaue Kenntnis der Beanspruchung im Wagen. Aus diesem Grunde werden von einer besonderen Meßgruppe die Beanspruchungsgroen der zu untersuchenden Teile mit den modernsten Meßverfahren an Fahrzeugen auf dem Prüffeld oder auf geeigneten Straßen ermittelt. Diese Werte bilden auch wichtige Unterlagen für die Konstruktion, das Berechnungsbro und das Laboratorium. Mit Dehnmeßstreifen werden beispielsweise die Materialspannungen und deren Richtung ermittelt. Unter Benutzung verschiedener elektronischer Einrichtungen — Oszillographen, elektrischen Verstärkern, Mehrfachschreibern usw. — gelingt es, selbst sehr hochfrequente Schwingungen zu erfassen. Darüberhinaus können auch sogenannte „Belastungs-Kollektive“ aufgenommen werden, das heißt, es können Aussagen über die Häufigkeit und Gefährlichkeit gewisser Beanspruchungen an dem zu untersuchenden Fahrzeug gemacht werden. Ferner werden von der Meßgruppe Temperatur-, Druck- und Geräuschmessungen vorgenommen. Außer den üblichen Lautstrkemessungen müssen mitunter Geräusche, die ein Tongemisch darstellen, wie Brummen, Dröhnen, Heulen usw., analysiert werden. Da derartige Geräusche oft nur kurzzeitig im Fahrbetrieb auftreten, werden sie auf Magnetophonband aufgenommen, um sie später „zu Hause“ bei wiederholtem Abspielen in Ruhe analysieren zu können. (Siehe Bild.)

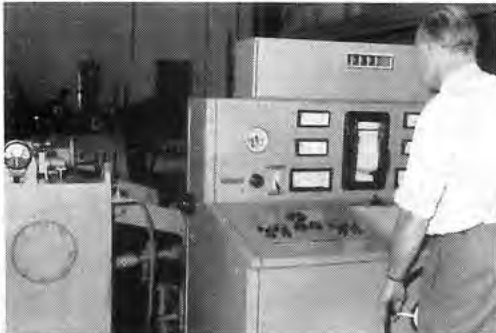
◀ AUF DER HCKERBAHN des Prüffeldes, die mit 3-5 cm hohen Betonkltzen gespickt ist, werden Federung, Lenkung und Karosserie unbarmherzig geprüft



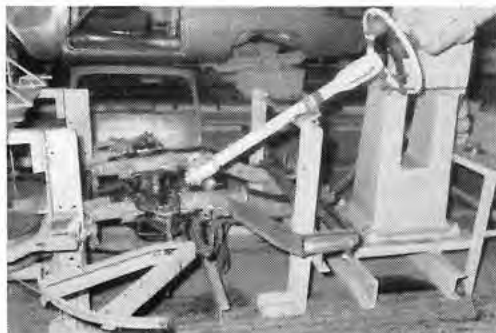
**GERÄUSCHE WÄHREND DER FAHRT**, wie Drummen, Heulen, Dröhnen usw., werden auf Magnetophonband aufgenommen und später in Ruhe analysiert. Auf unserem Bild Dipl.-Ing. H. Oberhaus



**HIER WERFEN WIR MIT DER KAMERA** einen Blick auf den Getriebe- und Kupplungsprüfstand unserer Versuchsabteilung



**AUF DEM HINTERACHSENPRÜFSTAND**, Dipl.-Ing. J. Stöwer bei Überprüfung des Dauerlaufes der Hinterachse unter verschiedenen Belastungszuständen



**AUF DEM LENKUNGSPRÜFSTAND** werden die Lenkung und ihre Einzelteile besonders scharfen Dreh-, Schüttel- und Stoßbeanspruchungen unterworfen

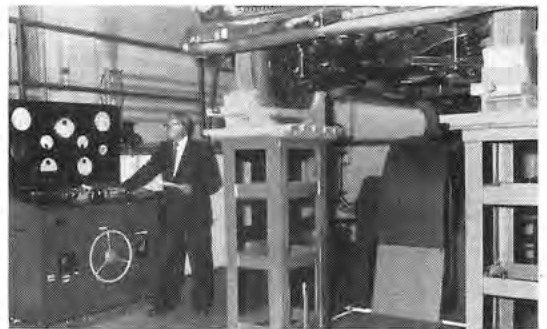
**BEI BEANSPRUCHUNGSMESSUNGEN** auf dem Karosserie-Verwindungsstand ist hier Dipl.-Ing. O. Grube aufgenommen



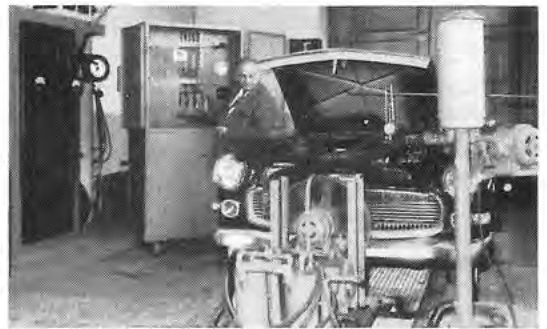
**AUS DER FROSCHPERSPEKTIVE** beobachten wir, wie auf einer der Märterstrecken des Prüffeldes alle Fahrzeugteile einer hohen Beanspruchung unterzogen werden



**SCHWINGUNGSVERHALTEN** und Geräuschbildung von Achsen, Federn, Reifen, Lenkung, Wagenaufbau und Motor lassen sich auf dem Schüttelprüfstand leicht analysieren. Auf unserem Bild Dipl.-Ing. K. Schödl.

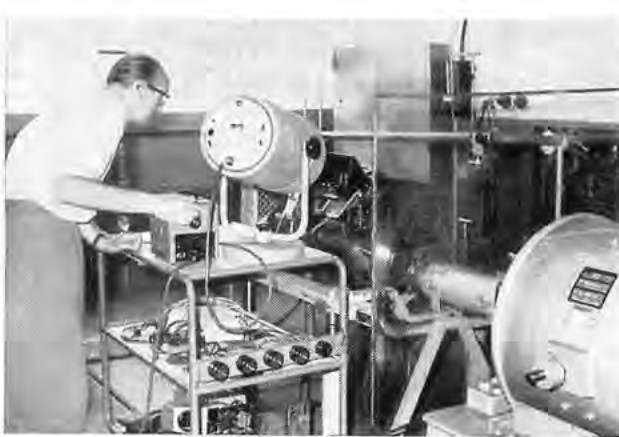


**HINTERRADLEISTUNG** und Vollast-Kraftstoffverbrauch werden auf dem Wagenprüfstand von Dipl.-Ing. E. Fischer registriert



**GRÖNLAND IN RUSSELSEIM**, Mitarbeiter E. Schaub bei Kaltstartversuchen in der Kältekammer





WERTVOLLE HINWEISE für die konstruktive Gestaltung von Motortellen erhält die Versuchsabteilung auf ihren Motorprüfständen. Auf unserem Bild Dipl.-Ing. E. Petersen bei Aufnahme des Schwingungsverhaltens der Ventillfedern



BEI FESTLEGUNG des Luft-Kraftstoff-Verhältnisses am Vergaser sehen wir hier Ing. J. Zaune



SCHWERPUNKTBESTIMMUNG des Olympia-Rekord durch Dipl.-Ing. K. Kompter



LICHTFELDBESTIMMUNG. In Augenhöhe des Fahrers sind zwei Glühlampen angebracht, die einen Schattenriß des Lichtfeldes auf einen Rundschirm werfen

## Prüfstandversuche

Aus der Vielzahl der Funktions- und Dauerprüfstände seien im folgenden einige erwähnt:

### Getriebe-Prüfstand

Mit Hilfe von zwei elektrischen Pendelmaschinen, deren eine als Motor das Getriebe antreibt und deren andere das Getriebe auf der Abtriebsseite als Generator abbremst, können Lebensdauer und Wirkungsgradmessungen durchgeführt werden. Zusätzlich können auf diesem Prüfstand Kupplungen untersucht werden. (Siehe Bild.)

### Hinterachsen-Prüfstand

Auf diesem Stand werden mittels geeigneter Zwischengetriebe zwei Hinterachsen gegeneinander vorspannt und dadurch beliebig hoch belastet. Die Drehzahlen können in weiten Grenzen variiert werden, so daß man sowohl die Tragbilder der Verzahnung unter Belastung beobachten oder photographieren als auch die Lebensdauer der Achsentteile bei allen vorkommenden Belastungszuständen und Drehzahlen feststellen kann. (Siehe Bild.)

### Lenkungs-Prüfstand

Lenkungen oder ihre Einzelteile werden besonders scharfen Dreh-, Schüttel- und Stoßbeanspruchungen unterworfen. (Siehe Bild.)

### Bremsen-Prüfstand

Sie ermöglichen die Erprobung der hydraulischen Bremsen unter härtesten Temperatur- und Druckbeanspruchungen. Gummistulpen, Kolben und Bremsflüssigkeit werden langwierigen Dauerversuchen unterworfen.

### Karosserie-Verwindungsstand

Auf diesem Stand wird eine Roh-Karosserie oder auch eine komplette Karosserie so auf Verdrehung beansprucht, daß mittels Reißlack oder Dehnmeßstreifen oder auch durch subjektive Beobachtung die Funktion und das Zusammenwirken verschiedener Karosserieteile und deren Lebensdauer festgestellt werden kann. (Siehe Bild.)

## Auf dem Prüffeld

In dem Bestreben, sich von Fahrten auf normalen Straßen möglichst unabhängig zu machen, wurde das Prüffeld gebaut. Dieses Prüffeld dient nicht nur zur Durchführung von Dauerversuchen unter verschärften Bedingungen (siehe Bild), hier werden vor allem auch Versuche durchgeführt mit dem Ziel, Fahrtsicherheit und Fahrkomfort unserer Wagen zu verbessern. Versuche dieser Art sind zum Beispiel: Überprüfung der Bremswirkung auf trockener und nasser Straße. Eine Wasserberieselungsanlage sorgt für künstlichen Regen. Auch die Rutschfestigkeit der Reifen wird erprobt. Die Überprüfung des Kurvenverhaltens, der Schleudergrenze und der Überneigung wird auf einer besonderen Schleuderfläche unter Verwendung geeigneter Meßgeräte vorgenommen. Die Steilstrecken des Prüffeldes dienen zur Ermittlung der Bergsteigefähigkeit und leisten auch bei der Beurteilung von Getriebe, Kupplung und Bremsen gute Dienste, während die Lenkgeometrie beziehungsweise das Lenkverhalten, teils auf der Schleuderfläche, teils auf vorgegebenen Kurven studiert werden kann. Ein wesentlicher Faktor bei der Beurteilung des Fahrverhaltens sind Bodenhaftung der Räder und Abstimmung der Federn und der Stoßdämpfer. Zwar wurden auch hierfür ausgezeichnete Meßgeräte und Meßmethoden entwickelt. Diese reichen jedoch noch nicht, um die notwendige Feinabstimmung, die sämtlichen Straßen- und Belastungszuständen gerecht wird, zu gewährleisten. Hierbei gibt das in langjähriger Fahrpraxis erworbene Gefühl den Ausschlag. Im allgemeinen ist es das Bestreben der Versuchs-Ingenieure, sich von den menschlichen Sinnesorganen unabhängig zu machen. Die unbestechlichen Werte exakt arbeitender Meßinstrumente sind in jedem Falle vorzuziehen. Solche Messungen werden zweckmäßig ebenfalls auf Prüfständen durchgeführt.

## Andere Prüfstandversuche

Für diese Zwecke stehen folgende Prüfstände zur Verfügung:

### Schüttel-Prüfstand

Die Lauffrommeln des Prüfstandes können mit Nocken und Profilplatten belegt werden, wodurch Fahrzustände erzeugt werden, die

der Beanspruchung auf verschiedenen Straßendecken entsprechen. Schwingungsverhalten und Geräuschbildung der Achsen, Federn, der Reifen, der Lenkung, des Wagenaufbaues, ja selbst des Motors mit all seinen Zubehöerteilen lassen sich dadurch leicht analysieren und, wenn nötig, meßtechnisch erfassen.

#### Wagen-Prüfstand

Er dient zur Ermittlung der Voll- und Teillastleistung sowie des Kraftstoff-Vollastverbrauchs. Beschleunigungsvermögen, Teillast-Kraftstoffverbrauch, Bergsteigefähigkeit und Höchstgeschwindigkeit werden auf normalen Straßen festgelegt. Mit einem regulierbar abzubremsenden Schleppanhänger, genannt künstliches Gebirge, können auf längeren Strecken Bergsteigverhältnisse in der Ebene untersucht und Kühlerversuche durchgeführt werden. (Siehe Bild.)

#### Kältekammer

In einer sehr geräumigen Kältekammer, die mit dem Wagenprüfstand gekoppelt ist, können am gesamten Fahrzeug oder an einzelnen Baugruppen Kaltstart-, Heizungs- und Scheibenwischerversuche durchgeführt werden. Auch der Einfluß tiefer Temperaturen auf die Fahreigenschaften sind von Bedeutung, um dem Kunden ein Fahrzeug in die Hand zu geben, das unter allen Witterungsbedingungen zuverlässige Dienste leistet. (Siehe Bild.) Die Untersuchungen werden je nach Anforderung bis zu  $-50^{\circ}$  durchgeführt.

#### Motor-Prüfstände

Für die erforderlichen genauen Messungen stehen eine Anzahl moderner Pendelmaschinen zur Verfügung, die die Gewähr für beste Abstimmung der Motore hinsichtlich Leistung und Wirtschaftlichkeit geben. Dauerlauf der Motore mit außergewöhnlich harten Beanspruchungen bilden die Grundlage für die nachfolgenden Wagenversuche. Zur besseren Beurteilung des Betriebsverhaltens unserer Motore steht eine große Zahl zum Teil elektronischer Meßeinrichtungen zur Verfügung, die es gestatten, Schwingungen, Temperaturen und Beanspruchungen zu überprüfen. Die Meßwerte werden photographisch registriert und bilden damit wertvolle Hinweise für die konstruktive Gestaltung von Motorteilen. (Siehe Bild.)

#### Vergaser-Prüfstände

Opel ist die einzige Automobilfabrik Deutschlands, die ihre Vergaser selbst herstellt. Aufgabe der Versuchs-Abteilung ist es, das Luft-Kraftstoff-Verhältnis des angesaugten Gemisches so abzustimmen, daß sich bei Drehzahlen von 500 bis 5000 UPM und den entsprechenden Belastungszuständen ein möglichst günstiger Kraftstoffverbrauch ergibt, ohne daß die Maximalleistung bei Vollast des Motors absinkt. Auch für diese Arbeiten stehen Prüfstände zur Verfügung. Die end-



EINE EINMALIGE AUFNAHME. Der neue Kapitän, als Chevrolet gefarnt, an der provisorischen Opel-Tankstelle während der Versuchsfahrten in Portugal. Übrigens nutzte diesmal alle Tarnung nichts. Ein findiger Ausländer, dem der „Mummenschanz“ nicht geheuer vorkam, knipste heimlich und verkaufte das Bild an eine Pariser Agentur, die es in mehreren Blättern veröffentlichte

gültige Vergaserabstimmung wird jedoch auf der Straße durchgeführt, um bei allen Belastungen und Temperaturen einwandfreies Fahren zu gewährleisten. (Siehe Bild.)

#### Draußen auf den Straßen

Aber nicht nur auf Prüffeld und Prüfständen werden unsere Wagen einer Zerreißprobe unterzogen; auch draußen auf den Straßen — bei Tag und Nacht. Ständig sind unsere Versuchsingenieure und Versuchsfahrer unterwegs, im In- und Ausland, auf steilen Paßstrecken und in unwegsamem Gelände, um bei komplizierten Versuchs- und Meßfahrten wertvolle Erfahrungen zu sammeln. — Jeder Leser wird bereits aus diesem kurzen Bericht erkennen, daß es umfangreicher, oft jahrelanger Vorarbeiten bedarf, bis ein neues Modell der Produktion und anschließend der Öffentlichkeit übergeben werden kann. Den Anteil der Versuchsabteilung an dieser Entwicklungsperiode aufzuzeigen, war Sinn dieses Beitrages.

DIE ERGEBNISREICHEN TESTFAHRTEN auf Portugals Straßen sind beendet. Die als Chevrolets gefarnten Kapitäne haben die Heimfahrt angetreten



# Ehrung der Jubilare

Wie bereits im letzten Heft der OPEL-POST kurz erwähnt, wurden alle Jubilare, die in der Zeit vom Januar bis einschließlich Mai ihren Ehrentag hatten, am 20. Juni in einer würdigen Feier geehrt. Es waren 312 Männer und Frauen des Betriebes, darunter 5 mit 50jähriger und 20 mit 40jähriger Werkszugehörigkeit. Die Sozialabteilung, die für diese Feiern verantwortlich zeichnet, hatte auch diesmal wieder eine Programmfolge zusammengestellt, die der Würde dieses Tages angepaßt war. Die Tische im festlich geschmückten Saal der Stadthalle waren bis auf den letzten Platz von Jubilaren, Ehrengästen und Vorgesetzten besetzt, als Georg Mischlich den Taktstock zu P. Mascagni's „Cavalleria-rusticana“-Intermezzo hob und damit den festlichen Teil der Veranstaltung einleitete. Dr. Hoenicke sprach dann im Namen der Geschäftsleitung und dankte mit herzlichen Worten den Jubilaren für ihre dem Werk in all den Jahren, darunter vielen schweren Jahren, bewiesene Treue. J. Sehr machte sich zum Sprecher des Betriebsrates, der ebenfalls Dank zu sagen habe, Dank für die der Betriebsvertretung stets erwiesene Solidarität, durch die allein nur, wie er sagte, viele soziale Erfolge errungen werden konnten. Für die Jubilare sprach abschließend Abteilungsleiter A. Kemper, Kundendienst. Er wünschte, daß die Jubilare noch lange in Gesundheit zusammenarbeiten könnten.

Während des gemeinsamen Abendessens spielte das Opel-Werksorchester, das dann auch die Hauptstütze des folgenden großen Bunten Abends war, bei dem viel und herzlich gelacht wurde. Als Meister des Humors erwies sich der bekannte Münchener Ansager Herbert Limmer, der Politik und Politiker mit spitzen Stacheln anging. Das Grit-Scheller-Ballett wirbelte mit einem Marschtanz und später mit einem Can Can über die Bühne, auf der sich auch Karl Pöhler, Trompete, die Rhythmusgruppe unter Heinz Schultheis sowie der Baß-Bariton Karl Müller als ausgezeichnete Könner ihrer Faches hervortaten. Timo Sasso, ein Musikalclown besonderer Art, erntete stürmischen Applaus, der sich später orkanartig steigerte, als Georg Mischlich und seine Opel-Musiker in Blasbesetzung aufmarschierten und zu Ehren der Jubilare bekannte Märsche spielten. Auch diese Jubilarfeier, das war der allgemeine Eindruck, sollte in der Opel-Chronik festgehalten werden. F.

Unsere Bilder von oben nach unten:

**IM NAMEN DES BETRIEBSRATES** begrüßte der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende J. Sehr die Jubilare

**UBER 300 JUBILARE**, Vorstandsmitglieder, Betriebsräte, Vorgesetzte und Vertreter der Heimatpresse nahmen an der viereinhalbstündigen Jubilarfeier in der Stadthalle teil

**EIN PROST DER JUBILARIN E. Schuë** aus der Werkdruckerei

**EINER DER HÖHEPUNKTE** des großen Bunten Abends war der Auftritt des bekannten Musikalclowns Timo Sasso



## Gekränktsein lohnt sich nicht

In meinen Ordnern befindet sich der Brief einer Dame, die sich beklagt, daß sie gezwungen sei, mit ihrem Bruder und dessen Frau zusammen zu leben. Seite um Seite berichtet sie von den Missetaten ihrer Schwägerin. „Ich muß immer daran denken“, heißt es da, „wie sie und mein Bruder an meinem Geburtstag eine Reise antraten und mir nicht einmal gratuliert haben.“ „Ich muß immer daran denken“ — da haben wir den springenden Punkt!

Psychotherapeuten behaupten, daß dieses — bewußte oder unbewußte — Sicherinnern an alten Groll, an Demütigungen und Zurückweisungen die Wurzel vieler Schwierigkeiten ist, deretwegen Menschen ihre Hilfe suchen. „Männer und Frauen“, schreibt einer dieser Ärzte, „werden ständig verstrickt in diesen Kreislauf der Selbstvernichtung, die schwelenden Haßgefühlen entspringt.“ Und man denke nur an die Berichte von Ehe- und Betriebsberatern — sie enthalten eine Fülle trauriger Beispiele von lang genährter Empörung und unvergessenen Kränkungen. Warum vertun wir so nutzlos kostbare Zeit unseres Lebens? Es hätte noch einen gewissen Sinn, Kränkungen nachzuhängen, wenn dadurch irgendein Problem gelöst würde. Doch das ist nie der Fall. Haß verbraucht im Gegenteil Energien, die wir besser darauf verwendeten, die Umstände zu bessern, die unseren Zorn erregt haben. Viel Schönes im Leben wird zerstört durch das Schwelgen in beleidigten Gefühlen. Von unseren eigenen Kümmernissen besessen, sind wir nicht einmal imstande, uns am Glück anderer zu erfreuen. Tatsächlich kann Verbitterung unsere Lebenskraft so beeinträchtigen, als wäre unser Blut, unsere Zellen, unsere Gewebe vergiftet. Erbitterung kann sogar der Grund für Unfälle sein. Verkehrsexperten warnen davor, sich ans Steuer zu setzen, wenn man wütend ist. Frauen, die sich von ihrem Mann vernachlässigt oder nicht verstanden fühlen und ihm deshalb grollen, erleiden häufiger Unfälle im Haushalt als andere Frauen. Industriepsychologische Forschungen haben ergeben, daß innere Auflehnung gegen Vorgesetzte einer der Hauptgründe für fehlerhafte Produktion, Schlamperei und Betriebsunfälle ist.

Der erste Schritt zur Bekämpfung von Haßgefühlen besteht darin, ihren Ursprung zu ergründen. In neun von zehn Fällen werden wir, wenn wir ehrlich sind, nicht weit zu suchen brauchen. Es liegt in der menschlichen Natur, daß wir unsere eigenen Fehler und Schwächen übersehen; wann immer wir können, verwandeln wir sie in Groll oder Beschuldigungen gegen andere. Nach Ansicht der Psychologen gibt es keine wirklich unschuldigen Opfer. „Es ist seltsam“, schreibt W. Somerset Maugham in einem seiner Bücher, „daß Beleidigungen, die wir anderen zufügen uns soviel weniger verletzend erscheinen als Beleidigungen, die andere uns zufügen. Der Grund ist vermutlich darin zu suchen, daß wir alle Begleitumstände kennen und darauf Entschuldigungen für uns ableiten, die wir für andere jedoch nicht gelten lassen.“

AVE: DAS BESTE aus READER'S DIGEST

### Im Mittelpunkt: Der Mensch

- Sie meinen mitunter, sie seien etwas, wenn sie Mittelpunkt von Nullen sind.
- Wie viele sind so arm, daß nur Reichtum sie reich macht!
- Viele verwechseln ihre schlechten Eigenschaften mit persönlicher Note.
- Zuweilen glaubt man, gebraucht zu werden, dabei wird man nur verbraucht.
- Komisch, die Menschen nehmen es dir übel, wenn du sie nicht brauchst.
- Menschen, die nicht groß sind, machen sich gerne breit.

## FRIDOLIN



Morgens früh — mit Katzenjammer schwankt er nach der Speisekammer.



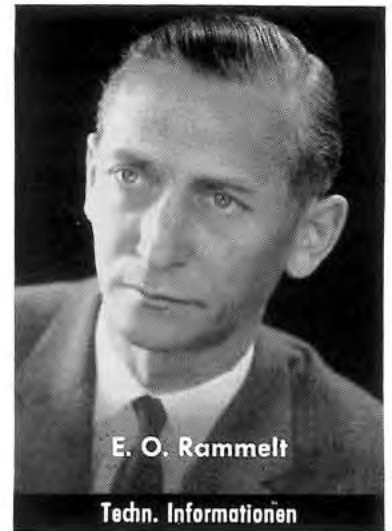
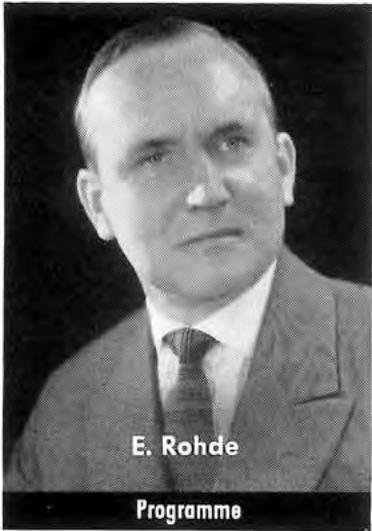
Fand da Gurken, Hering, Wurst und auch Weinbrand für den Durst!



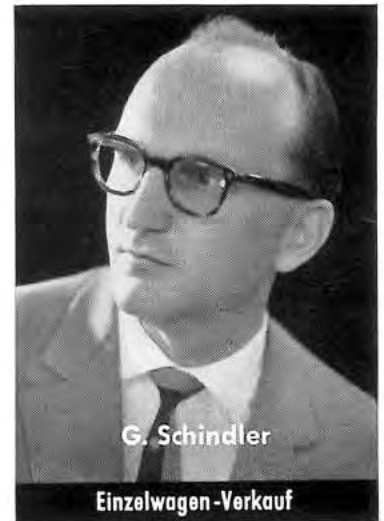
„Schmeckt ja scheußlich — Sapperment, wie das kratzt und wie das brennt!“  
Wirtin kommt und stammelt nur:  
„Meine . . . . . Möbelpolitur!“

Bilder und Verse Harania

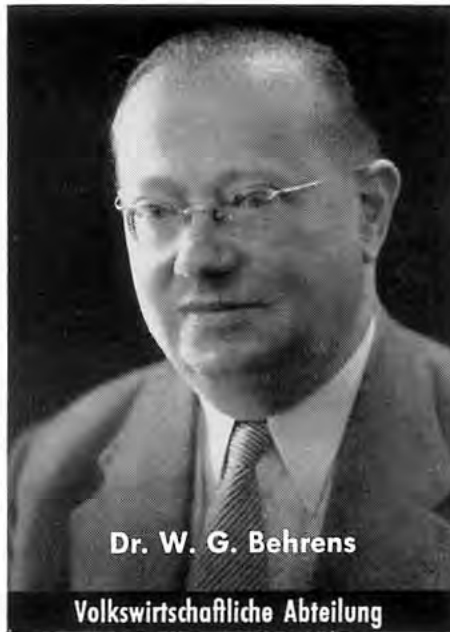
- Standpunkt sollte nicht nur das sein, worauf man ständig stehen bleibt.
- Das Sterben eines Menschen ist oft das Erwachen der Überlebenden.
- Man spricht oft eingehend mit einem Menschen, weil man ihm nichts mehr zu sagen hat.
- Der Mensch berauscht sich gern an sich selbst. Aber diese Trunkenheit ernüchtert den anderen.



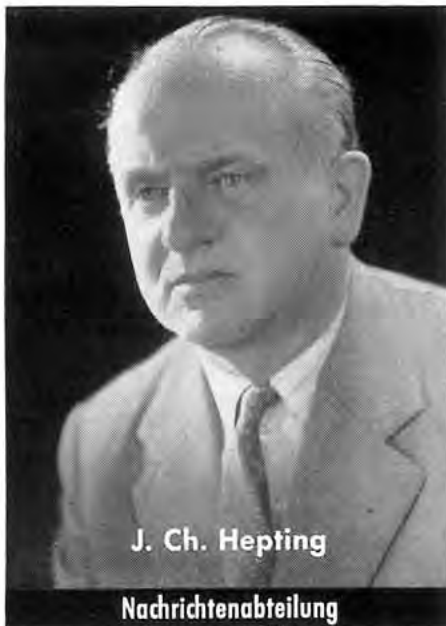
## **Verantwortliche des Exports**







## Sonderbeauftragte



*M*it der Vorstellung Verantwortlicher bestimmter Betriebsbereiche, in diesem Heft sind es die Verantwortlichen des Exports, setzen wir die im gesamten Betrieb auf großes Interesse stoßende OPEL-POST-Serie fort. Außerdem stellen wir die drei Sonderbeauftragten vor, die der Direktion direkt unterstehen: den Leiter der Abteilung Wirtschaft- und Marktforschung, den Chef unserer Presseabteilung und den Sonderbeauftragten für die Beziehungen zu Handel und Industrie. – Sonderdrucke dieser Serie zum Abheften oder Aufkleben bei der Redaktion erhältlich

## Was sagt uns die Opel-Bilanz für 1957?

Gewiß, jedem von uns ist „das Hemd näher als der Rock“. Doch sollte man gegenüber solchen Sprichwörtern mißtrauisch sein, denn sie sind im Grunde nichts anderes als Verallgemeinerungen. Wer allzusehr an sein Hemd und nicht auch an den Rock denkt, wird diese Betrachtungsweise leicht eines Tages als kurzfristig erkennen müssen. So sollte es uns, wenn alljährlich der Geschäftsbericht unseres Unternehmens vorgelegt wird, in erster Linie interessieren, ob mit dem Rock, der wirtschaftlichen Gesundheit und der Stellung des Opelwerkes auf dem Automobilmarkt, alles in Ordnung ist. Erst dann sollten wir an das „Hemd“ denken.

### Investitionen haben sich gelohnt

Für das Geschäftsjahr 1957 kann man zunächst die Feststellung fast aller über die Opel-Bilanz erschienenen Presseberichte wiederholen: Die umfangreichen Investitionen der letzten Jahre haben sich gelohnt! Aber nicht nur der Ausbau des Werkes und die Modernisierung seiner Einrichtungen, sondern auch die konsequente Weiterentwicklung unserer Erzeugnisse haben ihre Früchte getragen und unsere Absatzmöglichkeiten erheblich wachsen lassen. Deutlicher als an den sich zum Teil über Monate erstreckenden Lieferfristen wurde der Erfolg unserer Investitionen dadurch sichtbar, daß unser Anteil am inländischen Automobilmarkt wieder spürbar anstieg. Er erreichte 18,3 % aller Neuzulassungen von Personenwagen; in der 1,5 Liter Klasse sogar ein Viertel. Mit Rücksicht auf die deutschen Interessenten, die vordringlich bedient werden, konnten allerdings die Exportverkäufe dieses Tempo der Entwicklung nicht mithalten. Sie erhöhten sich nur um gut 4½ %, so daß die Exportquote gegenüber 1956 von rund 55 % auf rund 52 % zurückging. Bei dieser insgesamt überaus erfreulichen Absatzentwicklung unserer Erzeugnisse — bei Frigidaire steigerten sich die Verkäufe von Haushaltskühlschränken um 75 %! — war auch am finanziellen Erfolg nicht zu zweifeln. 56,7 Mill. DM Reingewinn weist die Bilanz aus. Nach Abzug der Dividende bleibt zusammen mit dem Gewinnvortrag des Geschäftsjahres 1956 unserem Werk ein warmer und strapazierfähiger Rock. Doch nun noch einiges zu unserem „Hemd“, das in diesem „Rock“ steckt.

### Sozialleistungen können sich sehen lassen

Während sich die durchschnittliche Arbeitszeit 1957 fast gar nicht veränderte, erhöhte sich der durchschnittliche Wochenverdienst der Lohnempfänger von 121,21 auf 129,72 DM, der durchschnittliche Stundenlohn von 2,59 auf 2,76 DM. Die Gesamtbelegschaft vergrößerte sich um etwas über 8 %, während die freiwilligen sozialen Leistungen um nahezu 15 %, also fast um das Doppelte höher waren. Der Steigerungssatz der gesamten (gesetzlichen und freiwilligen) Sozialleistungen übertraf diesen Satz mit gut 17 % noch um über 2 %. Auch im Verhältnis zu der reinen Lohn- und Gehaltssumme erhöhten sich die Sozialausgaben um 2,3 %. Mehr als die Hälfte der Lohn- und Gehaltssumme, 52,3 %, wurde nämlich außerdem an gesetzlichen und freiwilligen Sozialleistungen aufgebracht. Der Opel-Geschäftsbericht für das Jahr 1957 kann sich also auch in dieser Beziehung sehen lassen! Rund 82 Millionen betragen 1957 die Sozialleistungen, davon über 39 Millionen freiwillige.

### Leistungen werden anerkannt

Unzufriedene, die nur den Schatten, nicht aber die Sonne sehen, wird es allerdings immer geben. Diejenigen, die am Beispiel anderer Betriebe nachweisen wollen, daß bei uns da und dort mehr getan werden könne oder müsse, pflegen zu übersehen, daß in den von ihnen angeführten Beispielen aufgrund produktions- und betriebsbedingter Eigenarten und Unterschiede meist an anderen Stellen Schatten ist. Das, was ein Unternehmen an Sozialleistungen erbringen kann, ist eben von Fall zu Fall nicht nur dem Umfang nach, sondern auch in der Art und Weise sehr verschieden. Dafür, daß Umfang und Art des bei Opel Gebotenen wohl kaum gewichtige Mängel aufweisen können, dürften der auch in einer längeren Periode des Arbeitskräftemangels nicht abreißende Zustrom neuer Werksangehörigen (1957: + 2365 = + 8,1 %) und die in die Zehntausende gehenden Bewerbungen ein sprechendes Zeichen sein. Daß man bei Opel darüber hinaus stets bereit ist, Leistungen anzuerkennen und vorhandene Möglichkeiten auszuschöpfen, zeigt die ab 10. August eingetretene weitere Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich, die laut Tarifvertrag erst am 1. Januar 1959 in Kraft treten sollte.

## Freie Marktwirtschaft

**„Da hört man so viel von freier Marktwirtschaft. Worin besteht eigentlich das Wesen der freien Marktwirtschaft?“**

„Wirtschaften heißt, Mittel für die Befriedigung menschlicher Bedürfnisse bereitstellen. Wer wirtschaftet, der muß beurteilen können, wie sich diese Bedürfnisse in der Zukunft gestalten werden. Denn die Bereitstellung der Mittel, die Produktion, braucht ja ihre Zeit. Je weiter die Technik fortschreitet, um auch anspruchsvolle Bedürfnisse befriedigen zu können, um so weiter wird der Weg vom Erzeuger des Rohstoffs bis zum Endverbraucher. Da brauchst Du nur mal an den Bau eines Kraftwagens zu denken. Von der Erzförderung bis zur Montage ist ein ganz schönes Ende. Darum muß man sich genau überlegen, wie man die zur Verfügung stehenden Mittel am besten einsetzt, um nachher die fertigen Produkte vorteilhaft absetzen zu können. Das bedeutet aber nichts anderes, als daß jedes Wirtschaften planmäßig erfolgen muß, wenn es zum Ziel führen soll.“

**„Aha, da haben wir's! Ohne Pläne geht es also nicht.“**

„Du hast recht: Ohne Pläne geht es nicht in der Wirtschaft. Es kommt aber darauf an, wer diese Pläne aufstellt. Das kann entweder eine zentrale Stelle tun; dann sprechen wir von Planwirtschaft. Oder der Unternehmer plant seine Produktion in eigener Verantwortung; dann haben wir es mit einer freien Marktwirtschaft zu tun.“

**„Meinst Du nicht, es wäre besser, wenn einfach angeordnet wird, was produziert werden soll, und jeder Betrieb stellt sich dann darauf ein.“**

„Kaum, denn überlege einmal: Wer soll darüber entscheiden, was vordringlich zu produzieren ist? Eine solche Entscheidung ist nämlich notwendig, weil die Mittel, die eingesetzt werden können, begrenzt sind. Weder Arbeitskräfte, noch Kapital, noch Boden (die Produktionsfaktoren) stehen in beliebiger Menge zur Verfügung. Es muß darüber entschieden werden, wo sie in erster Linie eingesetzt werden sollen. Hier gibt es nun zwei Möglichkeiten: entweder entscheidet der Staat darüber, welche Produktionszweige gefördert werden sollen oder jeder einzelne von uns, das heißt also die Verbraucher.“

**„Wieso denn jetzt auf einmal die Verbraucher? Du sagtest doch vorher, die Unternehmer hätten darüber zu entscheiden.“**

„Nicht sie allein, denn die Unternehmer müssen sich nach den Wünschen der Verbraucher richten, weil sie sonst keinen Absatz für ihre Produkte finden. In einer Planwirtschaft steht der Staatsbedarf an erster Stelle. Sieh Dir nur die östliche Wirtschaft an! Die Verbrauchsgüterindustrie liegt weit im Hintertreffen, während auf dem Gebiet der Schwerindustrie und der Rüstung große Anstrengungen gemacht werden. Daher ist der Lebensstandard der Bevölkerung immer noch niedrig. Auch wenn der Staat wollte, könnte er die Bedürfnisse der Verbraucher nicht ebenso gut befriedigen, wie die freie Marktwirtschaft, weil eine zentrale Stelle nie genau die Wünsche jedes einzelnen Staatsbürgers kennen und berücksichtigen kann. Es kommt also immer darauf an, was man für wichtiger hält: die Macht und das Ansehen des Staates oder die bestmögliche Versorgung der Bevölkerung.“ **H.M.G.**

## ANDERE MEINEN

### Saat des Mißvergnügens

Über das sich verschlechternde „bundesrepublikanische Betriebsklima“ schrieb unlängst die Frankfurter Allgemeine: Es ist eine traurige, aber kaum zu bestreitende Tatsache, daß es in der Bundesrepublik wesentlich ungemütlicher geworden ist, als es vor wenigen Jahren war. Das gilt nicht für den privaten Bereich, über den sich überhaupt schwer etwas sagen läßt, wohl aber für den öffentlichen. Eine permanente Gereiztheit scheint unser Lebenselixier zu werden. Vor wenigen Jahren waren wir glücklich, uns eines kärglichen Lebens zu erfreuen. Heute ärgert uns jede Fliege an der Wand, meist im Namen irgendeiner höheren Sache. Wer die Art und Weise, wie heute öffentlich gehandelt, geredet und geschrieben wird, zum Maßstab nimmt, muß zu dem Schluß kommen, daß die Bundesbürger intoleranter, unverträglicher, mißgünstiger geworden sind. Das bundesrepublikanische „Betriebsklima“ ist schlechter geworden . . . Man sagt, die Deutschen seien ein produktives Volk. Das stimmt. Nur daß wir uns jetzt in wachsendem Maße auf die Produktion von Gegensätzen konzentrieren. Es ist schier unglaublich, nach wieviel Kriterien man sich zusammenschließen und damit von anderen abschließen kann, die dann als Fremde, ja, Feinde zum anderen Lager gehören. . . . Da heute jedermann gegen etwas sein will, aber nur wenige Neigung haben, für etwas einzutreten, wird bei diesen Gruppierungen weniger das Gemeinsame betont als vielmehr das von anderen Trennende. So werden laufend Antipathien gezüchtet, als ob sie wie kostbare Gewächse der fördernden Hand emsiger Gärtner bedürften.

Zugleich haben sich die Formen der Auseinandersetzung gewandelt. Ein neuer — oft hämisch-gehässiger — Ton breitet sich aus, in den Parteidiskussionen, in den Parlamenten, in den Hauptversammlungen der Aktiengesellschaften, in den Sitzungen der Fußballvereine, in den Briefen, die Studenten an Zeitungen schreiben, in den Publikationen. Jeder scheint zunächst einmal seinen Mitmenschen mit äußerstem Mißtrauen zu betrachten. Wo findet man noch Macht mit Güte gepaart? Nur selten rafft sich noch ein streitbarer Geist zu einer versöhnenden Geste gegenüber seinen Widersachern auf. Nur in Ausnahmefällen wird dem Gegner konzediert, daß auch er nur in bester Absicht handele. Statt dessen werden schamlose Unterstellungen gemacht — mit Vorzug solche, deren Gegenteil nicht leicht nachzuweisen ist. Nach allen Richtungen wird diffamiert. Da kein Mensch aus einem einzigen Motiv heraus handelt, wird das denkbar niedrigste zur allein treibenden Kraft gestempelt. Sachliche Gegensätze werden in persönliche umgebogen. Sollte es wirklich so sein, daß es uns zu gut geht? „Nichts ist schwerer zu ertragen als eine Reihe von guten Tagen“, sagt ein Sprichwort. Aber wächst Tugend wirklich nur in Notzeiten? Gehört Charakterlosigkeit zur Beikost eines Lebens, aus dem die nackte materielle Not verbannt ist? . . . Sieht man die Gefahren, die hier drohen, nicht? Wenn wir fortfahren, uns gegenseitig das Leben sauer zu machen, wird uns eines Tages die Demokratie ebenso wie die ganze Bundesrepublik zuwider sein — mit den politischen Konsequenzen, die ein allgemeines Mißvergnügen mit sich bringt.

### RAST AM WEGRAND





**WIE EIN TAPETENMUSTER.** Um so etwas zu fotografieren, braucht man nur den Turm des Ulmer Münsters zu besteigen – oder einen anderen Turm. Was die Kamera dann aufnimmt, ist in jedem Fall „Tapete“. Alles ordnet sich zum Muster und wirkt nur als Muster, die einzelnen Punkte und Tuffen haben keine eigene Bedeutung. So klein sind wir schon bereits in 100 m Höhe. Wie mag uns erst die Schöpfung sehen?

## Rauscht das Meer in toten Muscheln?

Haben Sie sich schon einmal eine große Seemuschel ans Ohr gehalten? — Das rauscht und braust darin, als donnerte die Brandung auf den Strand. Um diese tönenden Kalkgehäuse hat sich eine nette Legende gebildet, die viele noch heute für bare Münze nehmen. Es heißt, das Rauschen in die leeren Muscheln sei ein echter Klang der Meeresbrandung. Noch Jahre hindurch könne man ihn hören, so sei er in das Gehäuse übergegangen. Wahrscheinlich geht diese Legende auf Erzählungen von Seeleuten zurück. Wenn die ihre mitgebrachten Seltenheiten vorzeigten und von deren Eigenschaften berichteten, pflegten sie ihren Zuhörern gern einen Bären aufzubinden. Dichter griffen darauf zurück und trugen zur Verbreitung dieser Mär bei. Natürlich stimmt das alles nicht, wenn es sich auch sehr nett anhört. Es gibt dafür vielmehr eine ganz nüchterne Erklärung. Was man da hört, sind alles Geräusche aus allernächster Umgebung. Die Muschel nimmt jedes noch so schwache Geräusch auf, und in dem Hohlraum verstärken sich die Schallwellen um ein Vielfaches. So verwandelt sich das leichte Lüftchen, das mit dem bloßen Ohr nicht wahrzunehmen ist, vielleicht auch die Bewegung unseres Blutes in den Adern, in ein majestätisches Brausen. Im Grunde genommen liegt hier dasselbe Prinzip vor, wie bei den Hörrohren, die es früher für die Schwerhörigen gab. Dort werden die Töne in dem Trichter gesammelt, bei der Muschel sorgt das Kalkgehäuse dafür, daß man sonst Unhörbares hören kann. Es ist also nichts mit konserviertem Meeresrauschen. D.

## Die kluge Sekretärin

Ich suchte eine neue Sekretärin. Diesmal wollte ich eine besonders kluge Sekretärin. Eine Sekretärin mit guter Allgemeinbildung. Man tut sich beim Diktat leichter. Auch für das allgemeine Ansehen ist es gut. Die erste Bewerberin trat ein. Sie war hübsch und anmutig. „Ich hatte Pech mit meiner letzten Sekretärin“, sagte ich, „sie war dumm wie Bohnenstroh. Deswegen suche ich diesmal eine kluge und intelligente Sekretärin. Die Arbeit macht mehr Spaß, wenn auch der Mitarbeiter über eine gewisse Allgemeinbildung verfügt. Ich möchte darum drei Prüfungsfragen an Sie richten.“ — „Bitte, gern!“ — „Wie heißt die Hauptstadt von Norwegen?“ — „Kopenhagen.“ — „Leider nein! Es ist Oslo. Aber man irrt sich da gern. Eine zweite Frage: an welchem Leiden litt Beethoven?“ — Sie zögerte, sagte dann: „Er hatte nie Geld!“ — Ich verschluckte meine Antwort und stellte eine dritte Frage: „Was verstehen Sie unter einem Fjord?“ — „Eine bekannte Automarke.“ — „Nein. Die Automarke heißt Ford. Ein Fjord ist ein Einschnitt des Meeres ins Land mit steilen Uferwänden“, sagte ich und erhob mich. „Ich kann mich im Moment nicht entscheiden, liebes Fräulein — ich traf meine Entscheidungen schriftlich. Ihren Namen habe ich notiert. Sie hören von mir. . .“

Die zweite Sekretärin war eine Hochblondine. Sie kam direkt von der Schönheitsköniginnenwahl. Sie hatte verloren. „Der Posten verlangt gewisse Ansprüche“, begann ich, „ich möchte daher zuvor drei Prüfungsfragen an Sie richten, wenn es Ihnen recht ist.“ „Bitte!“ sagte sie, „nur zu!“ — „Wer ist der Komponist der 'Lustigen Witwe'?“ — „Mozart!“ — „Nein. Mozart schrieb die Zauberflöte. Wissen Sie zufällig, von wem der Text der Zauberflöte ist?“ — Ihre Augen leuchteten strahlend auf. „Von Ralph Maria Siegel!“ — Ich versuchte eine dritte Frage: „Was ist eine Windhose?“ — „Eine Art Strandhöschen für heiße Tage.“

Die dritte Bewerberin wartete im Vorzimmer. Ich bat sie herein. Mir vorschlug es die Rede. Sie sah aus wie ein Märchen. Mir blieb der Verstand stehen. Ich konnte nur stumm auf einen Stuhl deuten. Mein Adamsapfel ging rauf und runter. Ich spürte es deutlich. Zum Tufel mit den dummen Fragen! Sie war ohne Frage engagiert. „Mein Fräulein“, sagte ich, „Sie sind. . .“ — Sie winkte ab. „Ich hatte Pech mit meinem letzten Chef“, sagte sie, „er war dumm wie Bohnenstroh. Deswegen suche ich diesmal einen klugen und intelligenten Chef. Die Arbeit macht mehr Spaß, wenn auch der Chef über eine gewisse Allgemeinbildung verfügt. Ich möchte darum gern drei Prüfungsfragen an Sie richten.“ — Ich saß starr und beklemmt. „Bitte!“ sagte ich tonlos. „Wann und wo wurde Goethe geboren?“ — „In Weimar!“ stotterte ich, „die Jahreszahl ist mir entfallen.“ — „1749 und außerdem in Frankfurt. Eine zweite Frage: Auf welcher Insel lebte Robinson?“ — „Auf Crusoe!“ stieß ich aufgeragt hervor. Ich wußte sofort, daß es falsch war. „Auf Masateria in der Gruppe der Fernandezinseln!“ wurde ich belehrt. „Jetzt eine dritte und leichtere Frage: Was ist eine Tonsur?“ — Ich deutete auf meinen Kopf. „Das, was ich da oben habe!“ — „Nein, Sie haben eine ganz gewöhnliche Glatze!“ sagte das schöne Mädchen und erhob sich. „Ich kann mich im Moment noch nicht entscheiden. Ich treffe meine Entscheidungen schriftlich. Ihre Adresse habe ich notiert — Sie hören von mir!“ Draußen war sie. Ich aber saß da, aller Hoffnungen beraubt, und engagierte die Nächstbeste, für die die Blaue Grotte ein Bierlokal war, die mit der Orthographie in bitterer Feindschaft lebte und die alle Minuten in mein Zimmer kam, da sie ihr eigenes Stenogramm nicht lesen konnte. Jo Hanns Rösler



„Sie sehen, mein Herr, – das Haar in der Suppe kann nicht von uns sein!“

Harania



„Kleiner, weiß Deine Mutti, daß Du hier spielst . . . ?“

# Spaß muß sein

meint Willy Harania



„Und Deine Alte sitzt daheim und ahnt nichts von unserer ‚Geschäftsreise‘!“



„Wieso sind Sie in einer Nacht zweimal in dasselbe Geschäft eingebrochen?“  
 „Das zweitemal war nur Umtausch – – Ware war nicht einwandfrei . . .“



„Hast Du Lust, mit mir zu Nacht zu essen?“ –  
 „Selbstverständlich!“  
 „Gut – dann um 8 bei Dir!“

## Die Bagatellen und die bösen zehn Prozent



Die Reform der Sozialen Krankenversicherung kommt... aber sie ist schwieriger als alle anderen vorher – Wir alle zahlen, was jeder einzelne kostet – Von den Versicherten wird mehr verlangt als nur der Beitrag

zutage jedermann bei jeglichem Wehweh zum Arzt rennt – weil er dafür nicht zu zahlen braucht. Jetzt ist dieser Gedanke aufgegriffen worden. Denn:

### Eine Zahl, die keiner nennen will

Die Ärzte fühlen sich mißbraucht, wegen jeder Lappalie konsultiert zu werden, während ihnen für die schweren Fälle kaum die notwendige Zeit bleibt. Die Kassen wiederum müssen zahlen, Arzthonorare und Medikamente für Schnupfen, Kopfschmerzen und jeden leichten Hammerschlag auf den Daumen. 40 Prozent Bagatellfälle! Kassen und Ärzte hüten sich, diese Zahl zu nennen. Aber diese Bagatellen kosten Zeit und Geld. Damit könnte man wirklich Besseres anfangen!

Aber wie kann dieser Streusand der Bagatellfälle zurückgedämmt werden? „Am Anfang ist's eine Lappalie, und am Ende muß operiert werden“, warnen Ärzte und Kassen einträchtig. Der schmale Ausweg aus dieser Zwickmühle „Zuviel oder Zuwenig“: Man muß dem einzelnen wieder die Verantwortung für sich selbst zuschieben. Und damit ist ein Stichwort gefallen – die Selbstverantwortung –, über das viel Kluges und viel Unsinn gesagt worden ist. Aber: Gut Zureden allein hilft nicht. Die Selbstverantwortung muß auch organisatorisch verankert werden. Wie man das macht? – Man appelliert an den eigenen Geldbeutel. Das Zauberwort heißt: Selbstbeteiligung.

### Erst zahlen wir und dann die Kasse!

Hier die beiden gängigsten Vorschläge zu diesem Teilproblem der Selbstbeteiligung. Sie haben die meiste Aussicht, von den Bundestagsabgeordneten beim Gesetzemachen ernst genommen zu werden.

1. Jede versicherte Familie übernimmt die anfallenden Kosten einer ärztlichen Behandlung bzw. der Medikamente bis zu 15 DM in jedem Vierteljahr. Was über 15 DM hinausgeht, zahlt die Kasse.
2. Jeder Versicherte, auch die mitversicherten Familienangehörigen, bezahlen dem Arzt für jede Einzelleistung 1,50 DM. Bei Versicherten, die weniger als 400 DM im Monat verdienen oder zwei und mehr Kinder haben, ermäßigt sich dieser Betrag auf 0,75 DM. Bei Medikamenten zahlt der Versicherte bis zu drei DM selbst. Den Rest zahlt die Kasse.

Der erste Plan stammt von einem Wissenschaftler, der zweite kommt aus dem Bundesarbeitsministerium, das ja für die Reform zuständig ist.

Mißtrauisch beobachten die Kassen solche Pläne: „Bringen sie mehr Verwaltungsarbeit?“ Davon haben sie ohnehin genug, und Verwaltungsarbeit ist teuer. Der Plan des Ministeriums bringt zweifelsfrei einen noch größeren Papierkrieg; der Plan des Wissenschaftlers scheint hier erfolgreich zu sparen. Aber 15 DM im Vierteljahr? Das ist so gut wie eine Beitragserhöhung, meinen die Versicherten.

### Was haben sich die Ärzte wohl dabei gedacht?

Nachdem sich alle Beteiligten die Köpfe über die Selbstbeteiligung heiß geredet hatten, sagten die Ärzte auf einmal „Nein!“ – „Eine Beteiligung der Versicherten an den Behandlungskosten darf keine Erschwerung oder gar Verhinderung der berechtigten Inanspruchnahme des Arztes zur Folge haben“, heißt es im Amtsdeutsch der Bundesärztekammer. „Unvereinbar mit den Notwendigkeiten einer zeitge-

**ein fab artikel**  
**Verrückte Welt!** Die Jungen sind kränker als die Alten. Die Mediziner werden immer klüger, aber die Patienten liegen länger im Bett; die Angestellten als Stubenhocker sind gesünder als die Arbeiter an der frischen Luft; wir haben mehr Krankenhausbetten als jemals zuvor, aber sie reichen nicht mehr aus; die Medikamente sind wirkungsvoller geworden, aber immer mehr Leute sind krank. Können Sie sich einen Vers darauf machen?

Im ersten Augenblick mag man das alles für kompletten Unsinn halten. Aber es stimmt, Wort für Wort ist belegbar. Und einen Vers auf diese „verrückte Welt“ müssen sich jetzt die Sozialpolitiker und Fachleute machen, denn die Reform der sozialen Krankenversicherung steht vor der Tür.

### Wer mißtraut wem?

Mit der Grippewelle hat es angefangen, und jetzt steht das Mißtrauen riesengroß hinter jedem Wort der Diskussion. Wer mißtraut wem? – Um es kurz zu machen: Kassen, Ärzte, Versicherte, Arbeitgeber, Gewerkschaften, Parteien, Wissenschaftler, Ministerialbeamte – alle Beteiligten mißtrauen allen Beteiligten. Jeder weiß, daß es hier um viel Geld geht – viel mehr Geld, als der einzelne etwa als Beitrag zahlt. Knapp fünf Milliarden DM hat uns die soziale Krankenversicherung im letzten Jahr gekostet. Wer die Diskussion verfolgt, der bekommt den Eindruck: Bei dieser Reform geht es gar nicht so sehr um Gesundheit oder Krankheit, sondern ums Geld. – Das ist fatal. Wer es ändern will, tut gut daran, das Geld trotzdem dabei im Auge zu behalten.

Aber läßt es sich ändern? – Die Vorschläge sind zahlreich. Dabei ist es jedoch zu einer bezeichnenden, krausen Situation gekommen, die die Hälfte der Diskussion beherrscht hat und noch immer beherrscht. Seit langem haben die Ärzte gesagt: „Beim Freibier wird mehr getrunken“, und meinten damit die Tatsache, daß heut-

müssen Gesundheitspflege!" Jetzt sind alle Beteiligten so klug wie zuvor. Um die Verwirrung vollständig zu machen, hat ein Ärzteverband sich wiederum gegen die Bundesärztekammer gewendet, so daß des Streitens kein Ende wird. Eine krause Situation! — Trotzdem, in irgendeiner Form wird die Selbstbeteiligung kommen. Die 40 Prozent Bagatellfälle werden nicht mehr widerstandslos hingenommen. Was ein Bagatellfall ist, soll nicht mehr der Arzt, sondern zuerst der Patient entscheiden.

### „Zeitgemäße Gesundheitspolitik“

Was aber heißt „zeitgemäße Gesundheitspolitik“? Von ihr sprechen alle. Auch hier gehen die Anschauungen weit auseinander. Die Ärzte und Zahnärzte erwarten bessere Honorare als die zweimal aufbesserten, über 60 Jahre alten Armensätze der Preugo. Die Kassen wischen dieses Argument unter den Kranken Menschen ist“, und haben so die Kassen fast in die Pleite manöviert. Die Versicherten schimpfen über die hohen Beiträge, und viel zu viele versuchen, das Geld über den Krankenschein wieder „zurückzuerobern“. — Genug! Wir sind schon bei dem zweiten großen Fragezeichen der sozialen Krankenversicherung angelangt.

Die Beiträge sind hoch und die Leistungen groß. Weil die Kassen alles zahlen und die Einzelbeträge dem Patienten unsichtbar bleiben, haben die Versicherten meist keine Ahnung, wie groß die Leistungen sind. Jahr für Jahr schwellen die Leistungsforderungen an. Das geht eine Weile gut, dann müssen die Beiträge erhöht werden. Je höher aber die Beiträge ansteigen, desto höher werden auch die Ansprüche. Und schon sind alle Beteiligten in der nächsten Windung der Spirale. Der Zeitpunkt kam überraschend schnell, wo die Grenze erreicht wurde, da Wohltat zur Plage wird. Das Lohnfortzahlungsgesetz mit rund 90%iger Deckung des Lohnausfalls und gleich darauf die Grippe-welle ließen den Streit aufflammen.

### Eine böse Zahl

Jetzt geht es nicht mehr um die Frage „ob“, sondern um die Frage „wieviel“ fließt über das Krankengeld mißbräuchlich in die Taschen Gesunder, die sich arbeitsunfähig schreiben lassen. Die Kassen und die Politiker wiesen mit den Fingern auf die Ärzte, die Ärzte auf die Versicherten, die Arbeitgeber auf die Gewerkschaften, die Parteien überschlugen sich. Ein unschönes Beschuldigen und Inschutznehmen begann. Inzwischen sind die großen Statistiken heraus, sorgfältig durchgerechnet und bereinigt. Seit etwa Mitte April steht auf einmal eine böse Zahl im Raum: Etwa zehn Prozent des Krankenstandes ist überhöht. Das ist das Ergebnis der großen Zahlenreihen!

### Die Krankheit hat ein anderes Gesicht

Zehn Prozent! Das ist ein hartes Wort. In vielen Betrieben schlugen die Betriebsräte schon vorher auf den Tisch, während der Grippe-welle und danach. Das ging gegen die Ehre — auch ohne die großen Zahlenreihen zu kennen. Die Krankenstände sanken dort, wo das empfinden wurde —, sanken manchmal sogar noch unter den Stand vor dem Lohnfortzahlungsgesetz. Aber eines war offenbar geworden: Die Krankheit in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hatte ein anderes Gesicht bekommen, als jemals in der Geschichte zuvor. „Es bedarf beinahe bloß eines Entschlusses des Versicherten, um einen 'Versicherungsfall' herbeizuführen, eine Möglichkeit, die z. B. in der Feuer- oder Hagelversicherung unvorstellbar ist“, schrieb bitter ein Journalist.

### Verfahrenere Karren

Jetzt ist der Karren ziemlich vorfahren. Der Ruf nach schärferer Kontrolle ist da. Man will dem Versicherten scharf auf die Finger sehen, sprich: ihm den Puls nachfühlen. Eine schlechte Lösung für ein schlechtes Problem! Das Mißtrauen wird organisiert werden.

Hunderte von Millionen, wenn nicht gar Milliarden, sind über diesen Mißbrauch des sozialen Schutzes im Laufe der Zeit in die falschen Taschen geflossen. Der Anständige wird unsichtbar vom Schmarotzer ausgebeutet. Was als Befreiung von Not gedacht war, droht in Kontrolle, Aufsicht und Überwachung zu enden. Ein demütigendes Ergebnis! Der Anständige darf sich jetzt beim Schmarotzer dafür bedanken.

### Der Arzt weiß nicht mehr, was der Patient von ihm will

An der Wurzel des Übels ist in der Diskussion bisher nur ganz vorsichtig gezupft worden. Praktisch seit Anbeginn sind in der sozialen Krankenversicherung zwei Leistungen gekoppelt worden, die aus zwei völlig verschiede-

nen gesellschaftlichen Bereichen stammen: Im ursprünglichen Sinne des Wortes übernimmt die Krankenversicherung die Kosten für Krankheit, also Arzthonorar, Krankenhausaufenthalt, Medikamente und Heilmittel, schließlich das finanzielle Risiko bei Geburt und Tod, sprich: Wochenbett und Sterbefall. Das für sich allein wäre eine klare Regelung. Aber die soziale Krankenversicherung muß auch noch den kranken Menschen gegen den Lohnausfall sichern, also — um in der Sprache der Juristen zu reden: gegen soziale Nachteile, die eigentlich im Arbeitsrecht geregelt werden müßten.

Weil diese beiden Leistungsverpflichtungen — Krankheitskosten und Lohnausfall — heillos miteinander verquickt worden sind, ist jetzt ein Dilemma entstanden, das Kopfzerbrechen bereitet. Heute klagen die Kassenärzte darüber, daß sie in zahlreichen Fällen gar nicht mehr wissen: Ist der Patient krank oder will er arbeitsunfähig geschrieben werden? Will er geheilt werden oder will er Krankengeld kassieren? Seit Jahren ist dies der heimliche Alpdruck der sozialen Krankenversicherung, die Zwickmühle für Ärzte und Versicherte.

### Bisher bester Plan: Heilen und Krankschreiben trennen

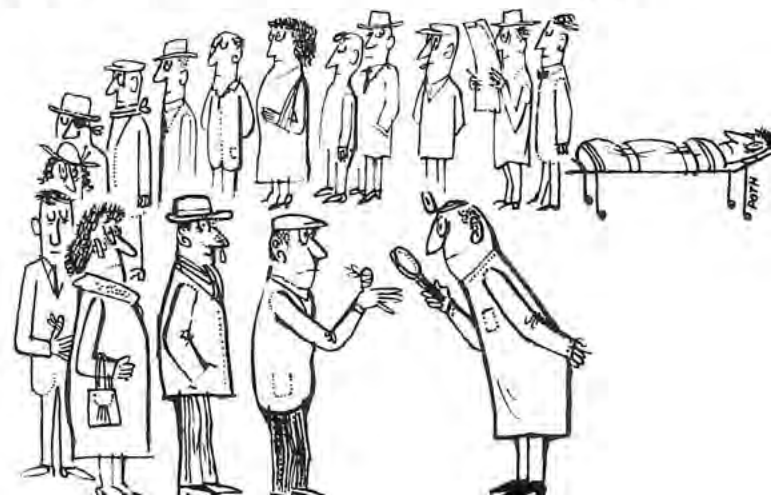
Ein Ausweg aus diesem Dilemma leuchtet noch am meisten ein. In Holland wird die Krankheit von der Arbeitsunfähigkeit organisatorisch getrennt. Der Arzt ist zum Heilen da, der Vertrauensarzt für die Bescheinigung. Würde man noch die Vertrauensärzte zu Sprengelärzten machen, also auf die Wohn- und Siedlungsgebiete verteilen und nicht zentral bei den Kassen ansiedeln, so würden die Schmarotzer es schwerer haben. Denn soweit sind die Vermutungen und Erfahrungen schon gediehen: Nicht zehn Prozent der Versicherten mißbrauchen den sozialen Schutz, sondern vielleicht fünf Prozent treiben ihren Mißbrauch doppelt. Sie würden dann auch doppelt auffallen, denn der Vertrauensarzt würde in seinem Sprengel „seine Leute“ besser kennenlernen, — nicht nur die Kranken, sondern auch die „kranken“ Gesunden. Vielleicht würde der Anständige mit seiner Krankheit so am wenigsten belästigt werden. Die verschärften Kontrollen werden kommen. Denn so reich sind wir nicht, daß wir jahraus, jahrein 80 oder 100 Millionen sauer verdientes Geld wegwerfen. Das allein sind die Reformer den Anständigen schuldig.

### Not mit Zeitzündung

Und was wird voraussichtlich mit diesen — hoffentlich! — ersparten Millionen getan? — Vielleicht können die Beiträge gesenkt werden? Vermutlich werden auch bei den Bagatellfällen einige -zig Millionen gespart. Sicherlich wird die Aussteuerung nach 26 Wochen endlich wegfallen. Diese „Not mit Zeitzündung“ ist unwürdig. Dann werden gerade jene, die es am dringlichsten notwendig haben, die Schwerkranken, einen besseren Schutz bekommen. Und das wäre dann der erste Zipfel einer wirklich „zeitgemäßen Gesundheitspolitik“, von der so gern gesprochen wird, wenn man sich nicht gerade um Geld streitet.

J. H.

40 % sind Bagatellfälle — die wirklichen Kranken warten am Schluß!



# PRESSESTIMME

## vom Mond

Im Jahre 1968 veröffentlichte der in Endymia, der Hauptstadt der Mondbundesstaaten, erscheinende „Mond am Abend“ folgenden Erdbericht aus der Feder seines Weltreisereporters Menios:

Kaum war der „Mondstrahl“, unser Raumschiff, auf dem Erdboden zum Stehen gekommen, als schon die Erdbewohner oder Menschen in Scharen angelaufen kamen, um uns zu begrüßen. Nachdem sie sich an unserem Fahrzeug sattgesehen hatten, über das sie sich nicht genug verwundern konnten, zeigten sie uns alles, was uns ihrer Meinung nach interessieren mußte, vor allem ihre Flugmaschinen und Raumschiffe, die sehr schön konstruiert waren, und ich gewann den Eindruck, daß sie auch ohne uns in wenigen Jahren so weit gewesen wären wie wir, nämlich die Flugstrecke zwischen Mond und Erde zurückzulegen. Dennoch muß ich gestehen, daß ihre Technik, von der sie uns mannigfache Proben gaben, uns nicht viel Neues bieten konnte, auch wir haben ja tüchtige Maschinenbauer, und das meiste war uns bekannt, verschiedenes bei uns sogar längst aus der Mode. Wir wollten die Menschen jedoch nicht kränken und hüteten uns, ihnen zu sagen, wie weit sie auf einigen Gebieten noch hinter dem Mond sind. Vielmehr bedankten wir uns aufs höflichste und batan, nun auch einen Spaziergang machen zu dürfen, um die Landschaft kennen zu lernen.

### Ein kleiner Apfelbaum

Das wurde uns gern gewährt, und Verkehrsdirektor Dr. Richter übernahm die Führung. Und auf diesem Spaziergang habe ich allerdings so Unglaubliches und Wunderbares zu sehen bekommen, daß ich fürchte, meine Leser werden mich für einen Lügner erklären. Wenn es aber einmal so weit ist, daß unsere „Interplanetaria“ die Erdstrecke täglich befliegt, dann werden sie sich mit eigenen Augen von der Wahrheit meiner Behauptungen überzeugen können. Auf einer Wiese erblickten wir etwas so Wunderschönes, daß wir vor lauter Entzücken kein Wort hervorbrachten. Endlich faßte ich mich und fragte Dr. Richter, welcher Künstler das herrliche Schmuckstück geschaffen habe, das auf der Wiese angebracht sei. Er sah umher und wußte nicht, was wir meinten. Nachdem wir es ihm begreiflich gemacht hatten, lachte er: Ach, das ist ein kleiner Apfelbaum. Wir erfuhren, daß der Apfelbaum von keinem der Erdbewohner gemacht worden war, ganz von selbst war er aus der Erde herausgewachsen und stand aufrecht da. Er war nicht höher als drei Meter, sein Stamm nicht viel dicker als mein Arm, und doch war er über und über mit rosaroten Kugeln beladen, die aus dem Grün seiner Blätter hervorleuchteten und von denen ich mehr als hundert zählte. Da wir Seleniten keine Bäume haben, geschweige denn Apfelbäume, sondern nur Steppengras, kann meine Beschreibung dem Leser nur einen unvollkommenen Begriff von dem reizenden Gebilde geben.

### Ungerührte Menschen

Als Dr. Richter auf den Baum zuging, um für uns einige von den rosaroten Kugeln herunterzuholen, wollten wir ihn daran hindern, indem wir sagten, er möge doch nicht unseretwegen den Apfelbaum zerstören, aber er lachte wieder und erklärte uns, man könne die Äpfel — das war der Name der Kugeln — ruhig pflücken, alljährlich wüchsen ohne Zutun der Erdmenschene neu. Die Schönheit des Baumes und seiner Früchte war aber noch nicht alles, man konnte sie auch essen, und ich versichere, ihr zarter Duft und ihr köstlicher, frischer Geschmack übertreffen alles, was ein Selenite, dessen Nahrung aus nichts als fliegenden Fröschen besteht, sich vorstellen kann. Verstoßen betrachtete ich die Erdbewohner von der Seite. Ich konnte es nicht begreifen, wie der Anblick eines Apfelbaumes sie so ungerührt lassen konnte, und fand nur die Erklärung, daß sie an solche Wunder derart gewöhnt sind, daß sie sie für alltäglich und selbstverständlich halten und kaum noch bemerken. Ich hätte ihnen wenigstens für einen Moment meine Mondaugen gewünscht, die Augen eines Wesens, das den ersten Apfelbaum seines Lebens sah.

### Besorgnis für die Zukunft

Als ich später erfuhr, daß die Menschen sich Inseln der Seligen, Traumgärten, Märchenländer und Elysien ausdenken, ohne zu ahnen, daß sie sich in einem Paradies befinden, fiel es mir noch schwerer, die Natur dieser seltsamen Geschöpfe zu verstehen. Denn was anders als ein Paradies kann ein Stern sein, auf dem ohne weiteres solche Wunder millionenfach gedeihen? Gott hat die Erdbewohner verwöhnt! Gäbe er ihnen das Paradies, das sie in ihren Köpfen erfinden, so würden sie schon bald an den Herrlichkeiten darin ebenso achtlos vorübergehen wie an dem kleinen Apfelbaum. Und sie würden sich damit beschäftigen, Sachen zu ersinnen, die ihrer Ansicht nach noch zauberhafter wären, ohne auf den Gedanken zu kommen, daß sie auch diese für etwas Gewöhnliches halten würden, sobald sie sie hätten. So übersteigt ihre Maßlosigkeit alle Grenzen, und sie stehen ihrem eigenen Glück im Wege. Dies schien mir die merkwürdigste Eigenschaft der Irdischen zu sein. Sie erfüllt mich mit Besorgnis für die Zukunft, und ich frage mich, ob es gelingen wird, auf die Dauer mit ihnen auszukommen.

Hellmut Holthaus

## Sie schreiben für Sie

In zwangloser Folge machen wir Sie an dieser Stelle mit den wichtigsten Mitarbeitern der OPEL-POST bekannt. Damit erfüllen wir den Wunsch zahlreicher Leser. Natürlich kann nicht jeder, der einmal in der Werkzeitschrift das Wort ergreift, mit Bild und biographischen Angaben herausgestellt werden. Das „Vorstellungszereemoniell“ würde dann kein Ende nehmen. Die Autoren jedoch, deren Namen immer wieder in den Spalten unserer Zeitung auftauchen, wollen wir unseren Lesern nach und nach vorstellen.



HELLMUT HOLTHAUS wurde 1909 geboren und erlernte später in einer kleinen Stadt das „Zeitungsmachen“. Doch hören wir ihn selbst: „Nicht lange war es mir vergönnt, am Telefon die Börsenkurse falsch aufzunehmen, als die Zeitung bankrottierte, und ich eilte in eine andere Stadt. Nachdem ich dort mehrere Dienstjubiläen und Wegeinstandsetzungen feurig beschrieben hatte, machte auch dieses Blatt Bankrott. Das Zeitungsmachen ist eine schwere Wissenschaft, und ich ging von Ort zu Ort, um weiterzulernen. Als ich es so ziemlich konnte, riefen sie mich zu den Fahnen, damit ich das Kriegsmachen lernte. Die Fahnen und ich ergaben eine absurde Kombination. Am Ende machte ich Bekanntschaft mit den Russen, die mich gefangen nahmen. Nachdem sie von mir genug hatten, ließen sie mich zu den Amerikanern gehen, die mich auch gefangen nahmen, aber schon bald an die Engländer abgaben, die mich auch gefangen nahmen. Damals war das Gefangennehmen sehr im Schwange. Übrigens herrschte bei allen dreien ein unfeiner Ton. Inzwischen war meine Wohnung infolge des exakten Funktionierens einer Bombe un auffindbar. Ich hatte das Gefühl, genug Weltgeschichte eingekauft zu haben für meinen Groschen und wandte mich nach dem Schwarzwald, um mich von der Weltgeschichte zu erholen. Ich begann zu schreiben, und die Bauern sagten: 'Der schreibt de ganze Tag, aber schaffe will er nit!' Andere Bauern fragten: 'Was schaffe Sie?' — 'Ich bin Schriftsteller.' — 'Wo schaffe Sie?' — 'In Staufen.' — 'Jo, hättst denn do e Schriftstellerei?' — Mein erstes Buch trug den Titel: 'Lohnt es sich?' Übrigens: Wenn meine Leser nur halb so viel Vergnügen haben beim Lesen wie ich beim Schreiben, dann hat es sich gelohnt!“



# 300 000 „Illegale“

Abseits vom imposanten Bild nächtlicher Großstädte, von der farbenprächtigen Illumination Tausender Leuchtreklamen, Zehntausender heller Neonlampen, abseits vom Motorengeräusch blinkender Kraftwagen, beschwingter Musik und fröhlichem Lachen, abseits von der einmaligen Faszination dieses Bildes existiert die Großstadtnacht der Trostlosigkeit und des Elends. Es ist die Trostlosigkeit der Illegalen, die leben, aber amtlich gar nicht existieren. Es sind Menschen aller Altersklassen ohne festen Wohnsitz — menschlicher Flugsand, der durch die Ritzen unserer Gesellschaftsordnung fällt. Sie sind keine vorübergehende Zeiterscheinung der Nachkriegsjahre, sondern sie sind ein echtes Problem unserer Zeit.

## Den Anschluß verpaßt

Der Krieg und die Nachkriegsjahre haben diese Leute aus der Bahn gebracht. Oft sind es die harten Enttäuschungen eines verpfuschten Lebens, zerrüttete Eheverhältnisse, oder die Unfähigkeit, nach langen Jahren eines ungeordneten Lebens endlich wieder ein geordnetes Dasein beginnen zu können, die diese Menschen heimatlos werden ließen. Ihnen fehlt der Mut und meist auch die Kraft, ihr Schicksal selbst in die Hand zu nehmen. Sie fragen es mit der opathischen Selbstverständlichkeit der Verzweiflung. Ihre gesamte Habe besteht aus dem spärlichen Inhalt der Taschen ihrer schäbigen Kleidung. Soziologisch gesehen sind es Menschen aller Bevölkerungsschichten und aller Berufe. Alle haben sie irgendwie den Anschluß verpaßt — sie haben die Kurve in die Konjunktur nicht bekommen. Sie sind eine soziale Entartung, eine Erscheinung unserer Zeit. Sie leben im Schatten der Großstädte, die sie magisch anziehen wie das Licht die Insekten. Die noch bestehenden Ruinengebiete unserer Großstädte sind die eigentlichen Sammelbecken dieser Menschen ohne festen Wohnsitz. Dabei sind sie im juristischen Sinne keine Landstreicher, denn sie ziehen nicht von Ort zu Ort und sie betteln auch nicht, um zu leben. Sie überspringen viele Städte und suchen nur die Zentren der Großstädte. Und hier leben sie, zumindest zeitweise, von redlicher Arbeit. Sie hausen in den Kellern der Ruinen; sie schlafen auf den Ferndampfrohren unter den Brückenbögen oder auf den Bänken in den Anlagen im Sommer. Die Polizei in den Großstädten veranstaltet fast jede Nacht Razzien nach diesen „Illegalen“. Dabei gelingt nicht selten ein Fang, auf den der Staatsanwalt schon lange wartet. Durch die ständige und systematische Arbeit der Polizei ist es möglich, sich ein annähernd genaues Bild über diesen Personenkreis zu machen. Viele werden in den Karteien der Kriminalpolizei geführt; viele wechseln in einem endlosen Turnus Strafanstalten und Städte.



## Kümmelerliche Chance

Sie sind ein Problem und eine Gefahr. 300 000 solcher Menschen gibt es gegenwärtig in der Bundesrepublik; es ist die Heerschar des Elends, die Bevölkerung von drei deutschen Großstädten, die ständig auf Wanderschaft ist. Sie sind Handlanger und Gelegenheitsarbeiter für ein paar Pfennige. In Hamburg und in München spricht man davon, daß man in Frankfurt in der Großmarkthalle gegenüber dem Heilsarmeebunker beim Entladen der Waggonen Geld verdienen könnte. Diese kümmerliche Chance, Gelegenheitsarbeit für drei oder vier Dutzend Männer, läßt das Heer der Heimatlosen aus Nord und Süd nach Frankfurt ziehen. So wird Frankfurt zur traurigen Drehscheibe kläglicher Illusionen. 17 000 Neuzugänge im Heilsarmeebunker ist die entmutigende Bilanz eines Jahres. Dieser Bunker ist das größte und problematischste Männerwohnheim der Heilsarmee in der Bundesrepublik. 21 Tage können die Männer hier blei-

ben. Das ist ihre oft einzige Chance. Manche nutzen sie aus, den meisten mißlingt es, denn Arbeit und Wohnung lassen sich in diesen drei Wochen nur selten finden. Die Möglichkeit der „Unterkommensaufgabe“ ist eine der Zwangsmaßnahmen, die die Polizei ausübt, um zu versuchen, wenigstens einen Teil dieser Menschen doch noch seßhaft zu machen. Wer eine solche Unterkommensaufgabe erhält, muß binnen einer gewissen Frist eine feste Unterkunft nachweisen. Beim dreimaligen Verstoß gegen diese Auflage müssen die Betroffenen — in Mannheim — ins Arbeitshaus; daher wird Mannheim von den meisten Menschen ohne festen Wohnsitz ängstlich gemieden. Das Problem dieser Menschen ist eines der Probleme unserer Zeit. Es zu lösen, gelingt nicht von heute auf morgen, denn es ist zu vielschichtig in seiner Struktur, die möglichen Ansatzpunkte sind zu unwägbar.

Aus „Junge Wirtschaft“  
(Text und Bild: Lutz Kleinhaus)

## „Furchtbare Dämonie dieser Wirtschaftsordnung“

Als aufmerksamer Leser von wirtschaftlichen Kommentaren in der OPEL-POST, welche für viele Kollegen meinungsbildend sind, sehe ich mich veranlaßt, zu dem Kommentar der OPEL-POST „Von der Konjunktur“ nicht etwa eine wirtschaftswissenschaftliche Analyse von Karl Marx zu geben, sondern einen Vertreter der katholischen Sozialkritik zu zitieren. Wenn nach Meinung des Verfassers des OPEL-POST-Artikels „Wirtschaftsblüte und Rückschlag zusammengehören und nur Wechsellagen der Wirtschaft darstellen“, so entspricht das nicht den Tatsachen. Steht doch in letzter und tiefster Ursache hinter all dem das „Verwertungsbedürfnis des Kapitals“, das als Leitmotiv unsere Wirtschaftsordnung durchzieht. Die Unternehmung in dieser Wirtschaftsordnung, einmal geschaffen, trägt eine gewisse Zwangsläufigkeit und Dämonie in sich. Die Maschine ist für den Unternehmer nicht ein Instrument, das man nach Bedarf benutzt, wie der Handwerker sein Werkzeug. Am Tage, an dem die Maschine dasteht, diktiert sie vielmehr dem Besitzer die Menge der Produktion, die abgesetzt werden muß, damit die Maschine sich rentiert. Der Unternehmer wird somit ihr Sklave; er muß, bei Gefahr des Unterganges, für die Massenproduktion der Maschine Absatz schaffen, er muß den nach nicht vorhandenen Massenbedarf erst wecken. Gelingt es ihm, die Massenproduktion unterzubringen, so fließt ihm aus dem Mehrwert der geleisteten Arbeit als Lohn ein Profit zu.

Dieser aber steckt er wiederum zum Teil in das Unternehmen; er beschafft neue Maschinen dafür, die wieder noch mehr produzieren und ihn zum Absatz noch größerer Produktionsmassen zwingen. Dieser zwangsläufige Kreislauf, das ist die furchtbare Dämonie dieser Wirtschaftsordnung mit ihren Kartellen, Trusts, Monopolen und deren unausweichbaren Tendenzen zur Überproduktion, einer künstlichen Bedarfsweckung an Stelle der natürlichen Bedarfsdeckung!

Diese Wirtschaftsform, vom Unternehmertum selbst ins Leben gerufen, bedeutet für jeden einzelnen von ihnen den gleichsam mit eigener innerer Dynamik fortarbeitenden objektivierten Kapitalakkumulationsprozeß seiner Unternehmung vom Gesichtspunkt einer in einer Goldsumme ausgedrückten Gewinn- und Verlustrechnung zu leiten. So entsteht die Umkehrung der Zweckordnung: der Mensch wird der Diener seines Unternehmens. Das Unternehmen wird eine relativ unabhängige, neben dem Unternehmer existierende Kapitalgröße.

Aus dem zwangsläufigen Streben nach Erhaltung und Vergrößerung des in dem Unternehmen angelegten Erwerbvermögens ergibt sich für jeden einzelnen Unternehmer der Zwang zur Forcierung des Angebotes gerade dann, wenn er zurückhalten müßte, um den Markt nicht zu überfüllen. Aus der Doppelstellung der Löhne in dieser Wirtschaftsordnung, die einmal Unkostenfaktor, zum anderen Einkommen, also „Kaufkraft“ und „Nachfrage“ darstellen, ergibt sich ein Druck auf die Realgelddöhne gerade dann, wenn die Nachfrage auf den Märkten nachläßt, also die Geldlöhne gerade steigen müßten. Aber dieses Ventil wird nie benutzt.

Wenn das Unternehmertum zur Vermeidung einer Krise das Angebot beschränken müßte, gerade dann zwingt die innere Gesetzmäßigkeit dieser Wirtschaftsordnung jedes einzelne Unternehmen zur Erhöhung ihres Angebotes, denn jede Zurückhaltung würde nur der Konkurrenz zustatten kommen. Hier liegt einer jener Drehpunkte des kapitalistischen Krisenphänomens. Weitere Beeinflussungsmöglichkeiten bieten die Kreditpolitik der Notenbank sowie die Staatsausgaben, im positiven sowie im negativen Sinne. Ich glaube aber, in meiner Zuschrift den wesentlichsten Punkt der Ursache und Wirkung aufgezeigt zu haben. Albert Heilmann, Frigid.-Produktion

(Anm. der Red.: Der Verfasser des von H. kritisierten Konjunkturartikels, Dr. H. M. Gies, schreibt zu dem Leserbrief: „Zunächst bestreitet der Verfasser der Zuschrift nicht die Tatsache, daß Wirtschaftsblüte und Rückschläge zusammengehören, wie er behauptet, er greift vielmehr das System der freien oder 'kapitalistischen' Wirtschaft an, weil es seiner Meinung nach nicht in der Lage ist, die Aufgabe jeder Wirtschaft, nämlich die Befriedigung menschlicher Bedürfnisse, bestmöglich zu erfüllen. Kernpunkt seiner Anklage ist die Behauptung, daß das Kapital eine dämonische Macht sei, die den Unternehmer zu einem bestimmten Verhalten zwingt. In Wirklichkeit ist die Entscheidungsfreiheit gerade das Kennzeichen des Unternehmers in der sogenannten 'kapitalistischen' Wirtschaft oder besser der Marktwirtschaft. Wer sollte denn den Unternehmer dazu zwingen, eine Maschine von bestimmter Kapazität aufzustellen? Ist es die Größe der Maschinen, die die Warenmenge diktiert, oder ist es nicht vielmehr die rapide anwachsende Bevölkerungszahl und der steigende Lebensstandard, die nach größeren und schneller arbeitenden Maschinen rufen, um den wachsenden Bedarf befriedigen zu können? Wie erklärt sich der Verfasser beispielsweise die unbestreitbare Tatsache, daß die Motorradproduktion in letzter Zeit erheblich eingeschränkt werden mußte, weil der Geschmack des Publikums sich gewandelt hat, wenn die maschinellen Anlagen der Motorradproduzenten den Umfang des Absatzes bestimmen würden?“

Ebensowenig ist die Anlage des 'Profits' im eigenen Unternehmen zwangsläufig. Diese Entscheidung hängt vielmehr hauptsächlich von den Absatzerwartungen des Unternehmers ab. Kein Unternehmer wird seine Produktionskapazität vergrößern, wenn die Marktentwicklung in seiner Branche rückläufig ist. Selbstverständlich können Fehlbeurteilungen vorkommen. Wir haben in der Bundesrepublik einen beachtlichen Aufschwung erlebt, von dem aber der Arbeitnehmer, dank der Aktivität seiner Gewerkschaften, ebenso profitiert hat wie der Unternehmer. Von einem Druck auf die Reallohn kann nach amtlichen Statistiken keine Rede sein. Mag eine gelenkte Wirtschaft auf Teilgebieten (Schwerindustrie) beachtliche Erfolge erzielen, so beweist der Lebensstandard des überwiegenden Teils der Bevölkerung gerade in den führenden 'kapitalistischen' Ländern, daß hier das Ziel der Wirtschaft, die Bedürfnisse der breiten Masse der Bevölkerung zu befriedigen, besser als in einer Staatswirtschaft erreicht wird. — Ein katholischer Sozialkritiker, der die Marx'sche Mehrwerts- und Akkumulationstheorie verwendet, ist mir übrigens nicht bekannt. Die von Heilmann zitierten Gedanken sind nämlich Marx, reinsten Marx!)



### Zu dem Bild „Ohne Worte“

Hier sieht man, wie ein kleiner Mann nicht an den Vorschlagskosten kann.

Gar mancher könnte daraus lesen, daß viel „zu hoch“ das Vorschlagswesen, als sei es nichts für „kleine“ Leute und nur für „große“ eine Beute. Wenn ich so'n Bild entworfen täte, ich wüßte, wie man's zu zeichnen hätte. Ich würde zeigen jedermann, wie man dem „Kleinen“ helfen kann. Ein „Prüfer“ müßte steh'n daneben, der diesen „Kleinen“ würde heben. zwar wär's nur „bildlich“ zu versteh'n, doch könnten alle draus erseh'n: „Erreichbar ist das Vorschlagswesen für 'große' und für 'kleine' Wesen!“

O. Lang, Prüfer für Verbesserungs-Vorschläge in der TL



## Robert Günther antwortet

In einer kritischen Zuschrift, in der Leserbriefspalte des letzten Heftes veröffentlicht, nahm Mitarbeiter H. Messinger, J-Bau, zu dem Robert-Günther-Kommentar das Mai-Heftes Stellung und stellte dabei einige Fragen, auf die R.G. im folgenden eingiht. Die Redaktion

Fast scheue ich mich zu sagen, die Zuschrift von Mitarbeiter Hans Messinger sei ein erfreuliches Beispiel demokratischer Lebensart, da die Worte „Demokratie“ und „demokratisch“ heutzutage leider allzusehr strapaziert werden. Aber es ist nun einmal ein entscheidender Wesenszug dieser Lebensform, daß möglichst viele Menschen ihren Standpunkt zur Diskussion beitragen. (Nur muß es natürlich ein „Standpunkt“ sein, und nicht ein stures oder gedankenloses Nachbeten irgendwelcher Schlagworte.) Aus den Worten Messingers ist nicht genau ersichtlich, ob er auch mich zu jenen zählt, die den schaffenden Menschen für dumm verkaufen wollen; ich müßte ihm dann nämlich sagen, daß das Gegenteil der Fall ist! Andernfalls brauchte ich mir gar nicht erst die Mühe zu machen, mit meinen Betrachtungen zum Nachdenken und

zur Diskussion anzuregen. Daß ich in allen Fragen, auch denen wirtschaftlicher Art, meine eigenen Ansichten vertritt, mag man mir zugestehen, genau wie ich die sachliche Meinung des Andersdenkenden achte. Doch nun zur Sache:

Das von mir genannte Beispiel aus England war mir gar nicht so sehr wegen seiner Einzelheiten interessant, und ich bin auch heute noch der Ansicht, daß es nicht auf die Argumentation im einzelnen, auf die Richtigkeit der Entscheidung oder auf den Erfolg überhaupt ankommt; ausschlaggebend war mir vielmehr, daß hier Arbeiter einmal unorthodox und verständig genug waren, einen ungewöhnlichen Schritt zu wagen und in einem speziellen Fall gegen den Strom zu schwimmen. Hieraus Folgerungen für unsere Situation zu ziehen, war nicht meine Absicht. Deshalb konnte „die Nachtigall auch gar nicht trappsen.“ Doch weiter: Eine Statistik hat zweifellos ihre Probleme, da hat Messinger ganz recht, sie lügt aber höchstens dann, wenn sie die Grundlagen für ihre Errechnung verschleiert. Solche Statistiken habe ich als

## Nicht nur den eigenen Standpunkt gelten lassen!

Die Zeitung „Metall“ setzte sich unlängst mit den Werkzeitschriften auseinander. Die in dem Artikel geäußerten Ansichten sind Unterstellungen. Ein paar Zitaffetzen ohne Zusammenhang vermitteln noch kein sachliches Bild der Wirklichkeit. Keine der uns bekannten Werkzeitschriften ist zum Klassenkampf gegen die Arbeitnehmer ausgezogen oder unterliegt einer Fernsteuerung durch irgendeine Seite. Die in diesem Zusammenhang erwähnte Meinung des „Industrie-Kurier“ zu diesem Fragenkomplex ist völlig unmaßgeblich. Es bleibt die Frage, ob die hier und dort aufgestöberten, nicht in das gewerkschaftliche Denkschema passenden Werkzeugstimmungen zu betrieblichen, lohnpolitischen, sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhängen etwas Verwerfliches sind? Die Demokratie ist der Hort vieler Meinungen — auch gewerkschaftlicher, aber auch solcher des anderen Sozialpartners. Und jeder hat das Recht, sie zu äußern. Jedes Ding hat schließlich zwei Seiten, und Meinungsmonopole gibt es nur in der Diktatur! Es wäre bedenklich, Recht und Wahrheit nur für den eigenen Standpunkt gelten zu lassen, den Andersdenkenden aber mit allen Mitteln zu verdächtigen und zu verunglimpfen, wenn er einmal etwas äußert, was der eigenen Auffassung von den zur Diskussion stehenden Problemen widerspricht.

K. H. Mai

Quellen für meine Zahlenangaben allerdings stets gemieden, genauso, wie ich mich gehütet habe, Unvergleichbares miteinander zu vergleichen. Die Zahlen aus meinem Beitrag im vorletzten Heft gaben lediglich das Wachstum verschiedener wirtschaftlicher Größen innerhalb eines bestimmten Zeitraumes an, um zu zeigen, daß wir nun auch mit einer etwas langsameren Aufwärtsentwicklung getrost zufrieden sein können. Für diese Feststellung hätte das Jahr 1938 als Ausgangspunkt nichts nützen können. Schließlich hoffe ich, daß H. M. meine Beiträge in der OPEL-POST nicht als einseitige Mahnung auffaßt; auch im vorletzten Aufsatz wandte ich mich an alle wirtschaftspolitisch tätigen Körperschaften und Organisationen. Einseitigkeit kann er übrigens auch dem „Industriekurier“ nicht vorwerfen; diese Zeitung pflegt sich sogar mit großem Nachdruck gegen gesamtwirtschaftlich unerfreuliche Erscheinungen im Unternehmerlager einzusetzen. Zu H. M.'s letzter, grundsätzlicher Frage, wieso heutzutage auch in der Depression mitunter keine Preissenkungen eintreten, muß ich etwas weiter ausholen. Die Auffassung, daß, groß vereinfacht, in der Depression die Preise solange sinken würden, bis die Nachfrage wieder steigt, entstand zweifellos aus praktischen Konjunkturbeobachtungen, aber in einer Zeit, in der für den Wirtschaftsablauf andere Voraussetzungen vorhanden waren als heute. Mittlerweile wurde, vorwiegend durch Verträge, eine Lohnentwicklung nach unten so gut wie ausgeschlossen und damit ein sehr

wesentlicher Kostenbestandteil und Konjunkturfaktor „zementiert“. Die — zum Beispiel in USA genauso wie bei uns — immer weitergehenden Lohnforderungen verstärken die Tendenz, nun auch die einmal vorhandenen Preise als Minimum bestehen zu lassen, solange nicht der Markt und die Konkurrenz unter allen Umständen Preissenkungen erzwingen, was im übrigen sehr oft der Fall ist.

Robert Günthor, B 6

## Die Stärke des Glaubens entgegengesetzen

Der sogenannte „Kalte Krieg“, entstanden aus den Spannungen zwischen Ost und West, ist heute bereits zu einem Dauerzustand geworden. Wenn der Krieg die Fortsetzung der Politik mit anderen Waffen bedeutet, so ist der „Kalte Krieg“ die Einleitung desselben. Niemand will oder wünscht ihn, und doch sind viele mehr oder weniger davon überzeugt, daß er kommen könnte wie ein Verhängnis oder Strafgericht. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, ist unsere hektische Zeit mit dem Terror der Horzen gegen und untereinander lediglich eine Zeiterscheinung. „Und wenn ich wüßte, daß morgen die Welt unterginge, so würde ich heute noch mein Apfelbäumchen pflanzen.“ Dieser Ausspruch Martin Luthers sagt unter anderem, daß man dem Abbau oder der Umwertung aller Werte, die sich heute auf allen Gebieten vollzieht, die Stärke des Herzens und des Glaubens entgegengesetzen muß! In diesem Rennen mit und um die Zeit kann auch der Wissende und gleichzeitig Wehmütige bestehen. Wehmütig deshalb, weil das Produkt einer Naturlaune, der Mensch, mit samt seinen Errungenschaften eines Tages von der Erde verschwunden sein könnte, als hätte es ihn nie gegeben. Das Leben aber würde trotzdem weitergehen, das Universum ist unbegrenzt, und rätselhaft für menschliche Begriffe sind die Gesetze des Kosmos. Nach dem Sinn des Lebens zu forschen, heißt aber auch gleichzeitig dem Widersinn begegnen. Beide sind kaum voneinander zu trennen. Es hängt nur von den Individuen ab, denen die Natur vor allen Geschöpfen den Verstand gab, ob ihr Sein einen Sinn hat oder nicht! Aufgabe der Natur ist Erzeugung, Erhaltung und Fortpflanzung des vielgestaltigen Lebens. Tritt diesem Naturgesetz menschlicher Widersinn entgegen, beschleunigt er nur seinen Untergang. Wissen bedeutet zwar Macht, aber Macht ohne Verantwortung ist barbarisch! Dem Altertum war noch bekannt, daß der Glaube Berge versetzen kann. Unser Glaube ist der an den Menschen und seine Berufung aus dem Humanitären.

Karl Linde, Werksverpflegung



## Zitate

In Artikeln in Gewerkschaftszeitungen, in denen zu den Werkzeitschriften Stellung genommen wurde, wurde auch die OPEL-POST genannt und die Tendenz von zwei Beiträgen kritisiert. Meines Wissens handelte es sich im einen Fall um eine Erklärung von Geschäftsleitung und Betriebsrat. . . .

Alois Sauer, K 40

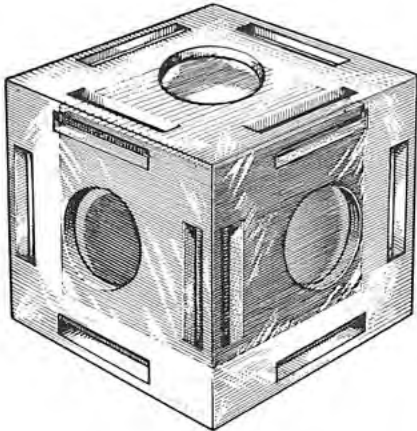
(Anm. der Red.: Richtig! Der hohe Krankenstand im Herbst vergangenen Jahres und der damals festgestellte Mißbrauch unserer betrieblichen Krankeneinrichtung veranlaßten Geschäftsleitung und Betriebsrat zu einer gemeinsamen Erklärung, die auch von der OPEL-POST übernommen wurde. — Ebenfalls war die OPEL-POST-Glosse „Hugo und der 1. Mai“, Heft 6, Gegenstand einer Kritik. Auch dieser Text war alles andere als eine abfällige Bemerkung über den Feiertag der Arbeit, sondern ein Beitrag aus der Feder eines Arbeitnehmers, der aus Unmut über die Interessenlosigkeit vieler Kollegen [die Mai-Feier in Rüsselsheim wurde nur von rund 400 Menschen besucht] die Figur des Normalverbrauchers „Hugo“ schuf, der die Gewerkschaft nur in Notzeiten kennt. — Siehe auch unsere Stellungnahme auf dieser Seite oben.)



„Aha, Maier hat wieder einmal etwas zu besorgen“

## Etwas zum Kopfzerbrechen

Hier sehen Sie einen Hohlwürfel von 50 mm Kantenlänge und einer Wandstärke von 3 mm. In dem großen Würfel befindet sich ein kleiner massiver Würfel von 36 mm Kantenlänge. Gefragt wird nun: Wie kommt der kleine, lose Würfel in den großen, ohne denselben zu teilen, aufzuschneiden oder sonstwie zu verändern? Machen Sie es sich bitte nicht zu leicht und lesen Sie nicht sofort die unten stehende Lösung — sondern denken Sie erst einmal in Ruhe nach.



### Lösung:

Um es vorweg zu sagen — es ist kein Trick dabei. Es handelt sich hier um eine Arbeit, die ich als gelernter Dreher, mit etwas Geschick und auch Geduld in jungen Jahren löste. Man kann ohne Zweifel einen Würfel von 50 mm<sup>3</sup> auf einer Drehbank drehen. Material: Messing, Bronze oder Aluminium. Nach Herstellung des Würfels wird auf jeder der 6 Flächen ein Loch von 18 mm  $\varnothing$  und einer Tiefe von 7 mm angebracht. Anschließend wird ein Hakenstahl mit einer Schenkellänge von 18 mm und einer Schneidenbreite von 4 mm in das Loch eingeführt und hinterstochen so weit es geht. Die Wandstärke von 3 mm muß beachtet werden. Nun nimmt man einen Hakenstahl von 24 mm Schenkellänge, führt ihn lose ein und spannt fest. Auch mit ihm wieder so tief drehen wie es geht. Schließlich nimmt man noch einen dritten mit 28 mm Schenkellänge. Auch hier erst lose einführen und dann festspannen. Hinterstochen auf 55 mm  $\varnothing$ , damit die Kanten des inneren Würfels freierwerden.

Zu beachten ist folgendes: Wenn der Hakenstahl die Seitenflächen zu durchbrechen beginnt, muß ein sehr kleiner Vorschub eingestellt werden. Nun fertigt man einen Paßstreifen an und führt ihn in den Durchbruch ein. Dies ist unbedingt notwendig, damit beim Umspannen keine Seitenlänge des großen Würfels eingedrückt wird und auch die letzte Seitenfläche des kleinen Würfels gedreht werden kann. Nun wird der Würfel ausgespannt, und die 5 Paßstreifen werden entfernt. Man sieht nun, daß sich der kleine Würfel lose in dem größeren Gehäuse befindet. Zur Irreführung kann man noch die einzelnen Flächen der beiden Würfel bearbeiten, verchromen oder vernickeln. Somit beseitigt man alle Drehspuren, und die Herstellung wird dadurch für einen Außenstehenden immer rätselhafter. Verwenden kann man die Würfel als Briefbeschwerer. Vor allem für Lehrwerkstätten eignet sich diese interessante Dreharbeit.

Franz Kremer, Zentral-Planung

# WIR GRÜSSEN UNSERE JUBILARE

25  
JAHRE  
ARBEIT FÜR OPEL

## Jubiläen im Monat Juni

1. 6. 1958

**Eduard Keller**  
Polsterei

**Jakob Wolf**  
TL.-Normenstelle

2. 6. 1958

**Nik. Brecht**  
Gerippebau PKW

6. 6. 1958

**Johann März**  
Versuchsabteilung

**Georg Reviol**  
Polsterei

7. 6. 1985

**Franz Hochgesand**  
Werkswache

**Jakob Keller**  
Kar.-Vorrichtungsbau

**Franz Petry**  
Fertigmontage

8. 6. 1958

**Otto Haas**  
Getriebe

**W. Kahlenberg**  
Rohrfabrikation

**August Rehm**  
Berufsausbildung

**Konrad Wilker**  
Polsterei

9. 6. 1958

**August Funk**  
Modellschreinerei

**Max Helk**  
Preßwerk-Kleinteile

**Georg Kunz**  
Fertigmontage

**Georg Wolf**  
Lohnbuchhaltung

**Friedr. Wucher**  
TL.-Frigd.-Konstr.

10. 6. 1958

**Ludwig Hamann**  
Polsterei

**Fritz Muth**  
Achsenbau

**Wilh. Renneisen**  
Achsenbau

**Balth. Schmaltz**  
Rohmontage-PKW

11. 6. 1958

**Andreas Hitzel**  
Oberflächenveredlung

12. 6. 1958

**Peter Cezanne**  
Fertigmontage PKW

**Josef Köhler**  
Werkzeugbau

**Adam Schmidt**  
Kraftwerk

**Adam Trautmann**  
Lackiererei

13. 6. 1958

**Otto Bredow**  
Zeitverrechnung

**Georg Eisenhauer**  
Inspektion

**K. F. Gebhard**  
Betr.-Schlosserei

**Peter Hollfelder**  
Motorenbau

**Max Jäger**  
Achsenbau

**Ernst Roos**  
Rohmontage PKW

**Karl Rutsch**  
Inspektion

**Karl Schadt**  
Kar.-Unterszusammenbau

**Karl Schleiss**  
Fertigmontage



**Otto Steckermeier**  
T.L.-Chassis-Konstr.  
26. 6. 58



**Adam Reinheimer**  
Werksanlagen  
15. 7. 58



**Martin Dickhaut**  
Vergaserbau  
18. 7. 58



**Heinrich Hund**  
Schnittbau  
27. 7. 58

**Georg Schulmeyer**  
Getriebebau

19. 6. 1958

**Richard Wehner**  
Transport-Abt.

**Franz Immekus**  
Wagenendmontage

14. 6. 1958

**Friedrich Best**  
Gewährleistung

**Ernst Walter**  
Steuern u. Versicher.

**Josef Hensel**  
Werkz.-Schleiferei

20. 6. 1958

**Heinrich Herget**  
Achsenbau

**Achilles Reeg**  
Inspektion-Meßraum

**Ludwig Lohr**  
Prozeßabt.

23. 6. 1958

**Karl Müller**  
Ordnungsdienst

**Josef Klee**  
Motorenbau

**Hans Schmitz**  
Teilelager

15. 6. 1958

**Karl Jung**  
Motorenbau

**Karl Klein**  
Achsenbau

**Johann Spindler**  
Preßwerk

**Georg Stenner**  
TL.-PKW-Konstr.

16. 6. 1958

**Josef Ohler**  
Zeitverrechnung

17. 6. 1958

**Michael Berninger**  
Betr.-Schlosserei

4. 7. 1958

**Leonhard Hahn**  
Autom. u. Gelenkwellen

5. 7. 1958

**Heinrich Kuchler**  
Achsenbau

**Kätha Steckermeier**  
Vergaserbau

7. 7. 1958

**Adolf Bernbach**  
Preßwerk

27. 6. 1958

**Walth. Schneider**  
Lackiererei

28. 6. 1958

**Wilhelm Schmidt**  
Preßwerk

30. 6. 1958

**Walt. Leichtweiss**  
Inspektion

**Phil. Schildge**  
Prod.-Vorb.

13. 7. 1958

**Adolf Hochstein**  
Rotary

15. 7. 1958

**August Krenzer**  
Fertigmontage

17. 7. 1958

**Jakob Flick**  
Rotary

**Ernst Spatz**  
Schnittbau

18. 7. 1958

**Willi Michel**  
Inspektions-Abt.

**Ernst Schupp**  
Karosseriebau

**Josef Vögler**  
Motorenbau

**Wilhelm Zwilling**  
Fertigmontage

19. 7. 1958

**Georg Seckert**  
Automaten und Gelenkw.

20. 7. 1958

**Karl Kranz**  
Ersatzteile und Zubehör

21. 7. 1958

**Georg Laun**  
Werkzeugbau

22. 7. 1958

**Johann Stumm**  
Allg. Verwaltung

25. 7. 1958

**Adam Glaser**  
Karosseriebau

26. 7. 1958

**Philipp Raab**  
Kühlerbau

27. 7. 1958

**Paul König**  
TL.-Laboratorium

29. 7. 1958

**Ernst Kreische**  
Versuchswerkstatt

30. 7. 1958

**Christian Brehm**  
Preßwerk

### Jubiläen im Monat Juli



**BLICK AUF DIE VERLADERAMPE** für LKW am Teilebau und die Bahnüberführung am A-Bau im Hintergrund des Bildes



**FÜR MATERIALEINGÄNGE UND TRANSPORT** ist H. Sadowski (rechts) verantwortlich. Bei einer Überprüfung ist er hier mit Mitarbeiter Heidrich von der Materialabteilung aufgenommen worden



**IN SCHWINDELNDER HÖHE** wurden die Reparaturarbeiten an dem 137 m hohen Opel-Schornstein vorgenommen

▲ **DIE VERKEHRSVERHÄLTNISSE IN RUSSELHEIM**, die in den Spitzenzeiten durch die die Stadt teilende Bahnlinie mit ihren beschränkten Übergängen katastrophale Formen angenommen hatte, haben sich nach der Fertigstellung der Unterführung an der Ringstraße gebessert (Bild unten). Die Schranke an der Darmstädter Straße (Bild oben) wird nach dem Bau der zweiten Bahnunterführung in einem Jahr ebenfalls wegfallen. Diese Unterführung wird dann die größte Entlastung bringen ▼



**VOR DER SCHICHT** – Ein Schnappschuß, der mittags in der Darmstädter Straße gemacht wurde





**DAS FUSSBALL-FREUNDSCHFTSSPIEL** Betriebsrat gegen Werkswache verloren die Betriebsräte mit 2:6 Toren. Beim Wimpel-Austausch erkennt man von links nach rechts die Kollegen Ambrosi, Crossmann, und Lorenz. Betriebsratsvorsitzender P. Lorenz hat sich bei diesem Spiel das linke Bein zweimal gebrochen. Er liegt in einem Frankfurter Krankenhaus. Wir wünschen ihm eine baldige Genesung!



**MARKT IN RUSSELSHEIM**



**UNSER SCHAUVORTRAG** „Blick auf den Fortschritt“ wurde vor kurzem auch im Südwest-Funk übertragen. Neben dem Sprecher Mitarbeiter G. Helder, Nachrichtenabteilung



**BESUCHER, VERTRETER UND GÄSTE UNSERES HAUSES** kommen durch den Besucher-Eingang neben dem Hauptportal ins Werk. Auf unserem Bild die Mitarbeiter May und Speyer von der Werkswache mit Besuchern



**DER AMTSHOF IN CAMBERG** im Taunus. Ein Schnappschuß, den uns Mitarbeiter K. Braun, Achsenbau, sandte



**WÄHREND SEINER** Amerika Aufenthaltes ► besuchte Bundespräsident Heuß auch die General Motors Corporation. Auf unserem Bild wird ihm und seiner Begleitung von GM-Präsident Harlow H. Curtice ein vollautomatisches Traumauto gezeigt



## Ein kluger Rat: Mensch ärgere Dich nicht

Gebannt blickt die Familie auf das Spiel. Wer gewinnt diese Partie „Mensch ärgere Dich nicht“? Hier zeigen sich die Temperamente. Wer schon beim Spiel ein schlechter Verlierer ist, wird gewöhnlich auch im Leben mit seinem Ärger nicht fertig werden. Er braucht sich nicht zu wundern, wenn alles, was er anpackt, schiefgeht. Ärger kann zu einer Gewohnheit werden! Beginnst Du oft den neuen Tag mit Ärger und schlechter Laune — dann wird es Zeit, den Hebel herumzuwerfen. Es gibt im Leben überhaupt keine Situation, mag sie auch noch so schwierig und verzweifelt aussehen, die durch Ärger gebessert werden könnte. Ärger ist sinnlos! Meist ist schon nach Stunden, spätestens nach Tagen seine Ursache vergessen und gegenstandslos geworden. Wie viele Menschen ärgern sich über ihre Arbeit und vergessen, daß der Grund ihres Ärgers nicht in ihrer Tätigkeit, sondern in ihnen selbst zu suchen ist. Mit etwas mehr Einsicht und Selbstkontrolle könnten sie leichter die Schwierigkeiten des Alltags überwinden. Auch im Betrieb, in dem die Haltung des Einzelnen das menschliche Klima bestimmt, gilt diese Regel. Wenn man sich gehen läßt, wenn versucht wird, unbequeme Arbeiten auf andere abzuschieben, wenn Gleichgültigkeit und Rücksichtslosigkeit sich breitmachen, beginnt die Kettenreaktion betrieblicher Ärgernisse. Es sind die kleinen Dinge im Leben, auf die es ankommt. Indem wir anfangen, hier umzudenken, helfen wir uns gegenseitig und stärken die soziale Ordnung, in der wir leben.



**Das gute Beispiel ist ein neuer Anfang!**