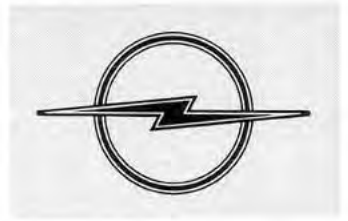
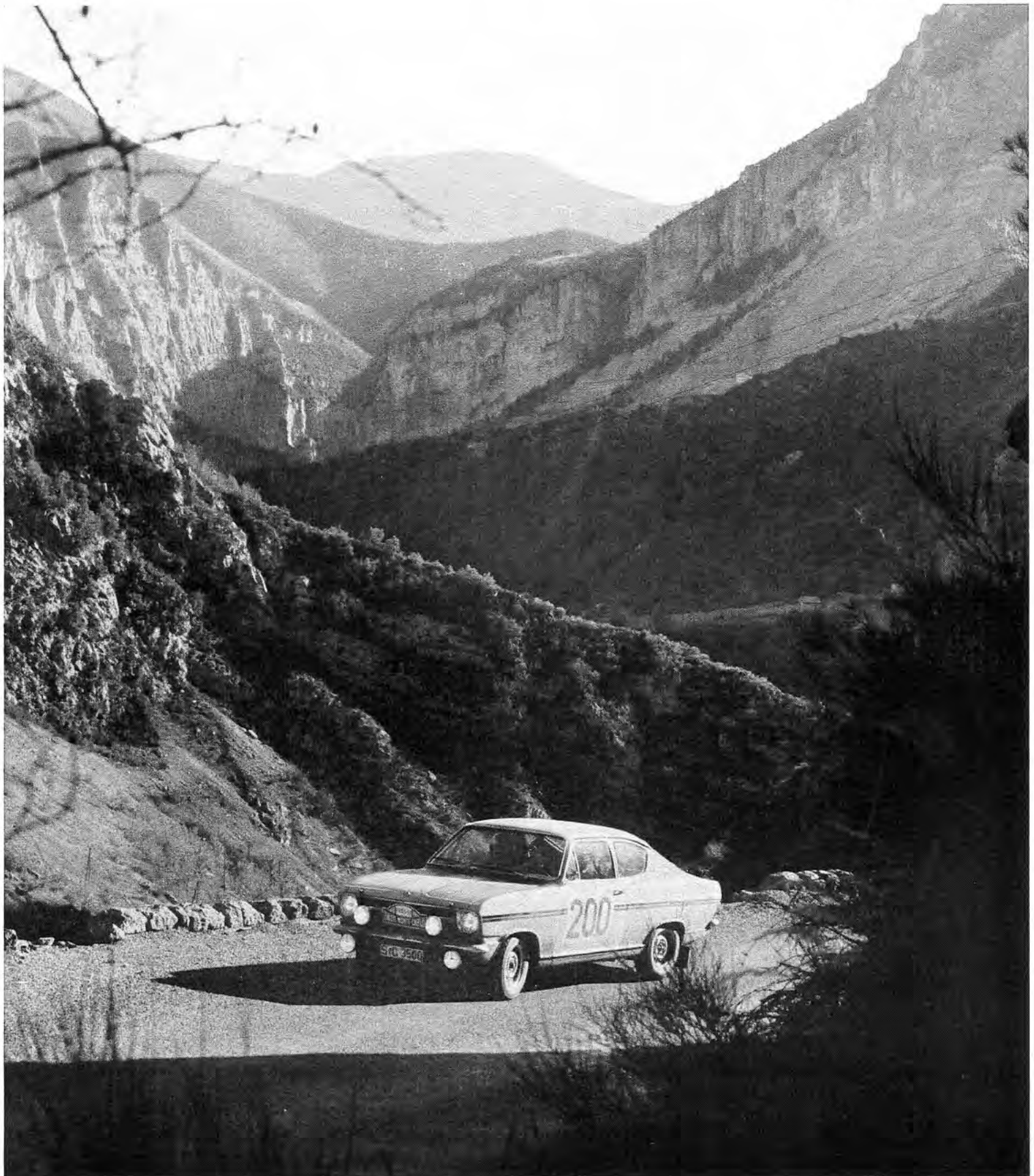


OPEL POST



HEFT 9/10 1968



**OPEL
POST**

Sept./Okt. 1968

20. Jahrgang

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter unserer Unternehmen in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern sowie der Niederlassungen in Düsseldorf und Berlin

Herausgeber:

Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main

Verantwortlich:

K. H. Mai

Redaktion:

W. Seibert, Chr. Kühn

Redaktion Bochum:

W. Seidel

Redaktion Kaiserslautern:

W. Grösser

Aufnahmen:

Werkfotos und Bilder besonders genannter Fotografen

Druck:

Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim

Nachdruck nur mit Quellenangabe

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

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

Unser Titelbild:

Ein Kadett bei der Rallye Monte Carlo. Die vielen Steigungen und Kehren, die man in den Alpen antrifft, stellen nicht gerade alltägliche Anforderungen an Fahrzeug und Fahrer. Aber für einen Rallye-Teilnehmer sind das wohl Selbstverständlichkeiten. Die Teilnahme an solchen Wettbewerben wünscht sich wohl mancher begeisterte Autofahrer, sei er nun jünger oder älter. Überhaupt finden die autosportlichen Wettbewerbe immer mehr Anklang. Es gibt genug Fahrer, die mehr wollen als nur autofahren, die gern ein sportliches Bedürfnis erfüllt sähen. Gerade sie haben ein Auge auf die Rallye-Modelle unseres Hauses geworfen. In diesem Heft wird allen Interessenten Antwort gegeben auf die Frage, wie man Rallye-Fahrer wird und wie eine Rallye abläuft.

Beruf und Gesellschaft

Unsere Gesellschaft befindet sich in ständigem Wandel. Von dieser Veränderung der Lebensbedingungen und der sozialen Beziehungen wird auch der Beruf in hohem Maße erfaßt. Die Industrialisierung hat für das Leben des einzelnen Menschen in unserem Kulturraum eine Umwälzung seiner beruflichen Situation mit sich gebracht: die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte. Damit wurde erst die getrennte Existenz von zwei Lebensbereichen möglich, dem privaten und dem beruflichen. Dieser Zwiespalt von Freizeit und Arbeit ist neu. Früher gab es ihn nicht. Die Familien-, Wohn- und Arbeitsgemeinschaft war eine Einheit, in die der Mensch vollkommen eingegliedert war. Die inzwischen erfolgte Teilung hat wesentlich zur heutigen Einstellung zum Beruf beigetragen. Es ist eine Chance, den Beruf mit all seinen Problemen nicht als gegenwärtig in allen Lebensbereichen zu erfahren, sondern eine Abgrenzung der Problemkreise bewußt vorzunehmen.

Das ist natürlich leichter gesagt als getan. Die moderne Psychologie gibt uns genug Beweise in die Hand, wie sehr beim einzelnen auch die persönlichen Probleme in die soziale Umwelt, also auch in den Betrieb, mit hineingetragen werden und auch umgekehrt, daß betriebliche Differenzen, Ärger, aber auch Freude und Genugtuung über Erfolge und Anerkennung auf den privaten Lebensbereich ausstrahlen. Gerade die Tiefenpsychologie betrachtet den Menschen als Einheit aus Körper, Seele und Geist, als Persönlichkeit, die auch am Arbeitsplatz von unbewußten Kräften gesteuert wird, die das Betriebsklima entscheidend mit beeinflussen. Andererseits birgt die Trennung von Arbeits- und Privatbereich auch die Gefahr einer rein funktionellen Betrachtung des Berufes, die Auffassung der Arbeit als „Job“, als unverbindliches Instrument zum Geldverdienen.

Doch scheint dabei die Tatsache im Hintergrund zu stehen, daß gerade heute der Beruf als wichtigstes Merkmal der gesellschaftlichen Bestimmung des einzelnen für ihn von überaus großer Wichtigkeit ist. Aber nicht nur als Meßwert des sozialen Status ist der Beruf und die Ausbildung heute so wichtig; gerade für unsere industrielle Gesellschaft ist ein Bedürfnis hervorstechend, das Bedürfnis nach Produktion, wie es beispielsweise Professor Schelsky formuliert hat. Von daher gesehen kann man Karl Marx recht geben, wenn er den Besitz von Produktionsmitteln als erhebliches Sicherheitsmoment in der Gesellschaft erkannte, nur daß heute, außer dem rein materiellen Besitz, die Arbeit, das berufliche Können, die berufliche Leistung gegenüber den traditionellen Produktionsmitteln Kapital und Rohstoff eine neue, äußerst wichtige Position eingenommen hat.

Besitz und Vermögen als Kennzeichen sozialer Stellung sind zwar nicht verdrängt, aber das Streben des einzelnen nach sozialer Differenzierung findet heute vorwiegend auf dem Sektor des Berufes seinen Ausdruck, das heißt, Berufsausbildung und Berufsqualifikation sind wichtige Mittel für das soziale Fortkommen in unserer Gesellschaft geworden. Gelernte und qualifizierte Fachkräfte haben nicht nur die Chance größeren sozialen Ansehens, sie werden heute und in Zukunft in immer zunehmenderem Maße verlangt. Auch an dieser Stelle zeigt sich wieder die enge Beziehung zwischen den gesellschaftlichen und den individuellen Bereichen. Auf dem Wege über die soziale Anerkennung durch den Beruf erhält der einzelne wieder wichtige Impulse für seine private Sphäre. Berufliche Befriedigung schafft neue Aktivität. Die Forderung, die sich aus diesem Zusammenhang ergibt, kann für viele von uns nur heißen: Bemühen um die eigene Qualifikation, Weiterbildung im eigenen Fachbereich, sofern man ein bestimmtes Alter noch nicht überschritten hat.

Mü.



FEIERABEND (Foto: Jansen)

WIR BRAUCHEN ALLES

Was nützt es, mit dem Betroffenen über Geschichte und Politik zu rechten? Die Verheerungen des Krieges verfolgen uns, und wohl in keinem Land kann der deutsche Tourist weniger ohne leidvolles Engagement reisen als in der Sowjetunion. Er reist dazu noch als „Reicher“ inmitten einer armen Bevölkerung. Er reist als „Aristokrat“ von einem Intourist-Glashaus zum anderen, sorgsam behütet und betreut von Dolmetschern in den besten Autobussen des Landes. Er kauft in anderen Läden als die Sowjetbürger, und er kauft bessere Waren als sie, er schläft in anderen Hotels, und er ißt in an-

deren Restaurants. Denn er bringt Devisen in harter Währung. Und verläßt er das Hotel zu Fuß, den ersten Schritt vom Intourist-Wege ab, da kann er alles verkaufen, was er an sich trägt: Jacke, Hose, Schuhe, Krawatte, Kugelschreiber.

„Wir brauchen alles“, sagt einer der unzähligen Kaufinteressenten und entschuldigt sich höflich, als er auf kein Gegeninteresse stößt. Der Tourist begreift schnell eine Situation, die verteuelt einer ähnelt, die er 1946 erlebt hat, nur mit umgekehrten Rollen: Zauberswort PX, die Einkaufsläden und Snack-Bars der Amerikaner in der Besatzungszeit, der Glanz aus einer Amerikaner Siedlung, als bei uns der Ofen noch kalt war. Wer wagte wohl zu entscheiden, was an dem Mangel, auf den wir in diesem Riesenreich von Norden bis zum Süden nun auf Schritt und Tritt immer wieder stoßen werden, was auf verfehlte Wirtschaftsplanung, was auf Verheerungen des Krieges, was auf die Industrialisierungsanstrengungen in schier unausschöpflichen Entwicklungsgebieten zurückzuführen ist?

Erinnern wir uns, dieser Staat, der 1917 auf dem Nullpunkt begonnen hatte, war durch Bürgerkrieg und bewaffnete Interventionen anderer Länder, durch mißlungene Wirt-

schaftsexperimente hindurch — 1921/22 sind in der Sowjetunion 5 Millionen Menschen verhungert — in sein 24. Lebensjahr gelangt, als der Krieg begann, aus dem er wohl als Sieger, doch mit schrecklichen Wunden hervorgegangen ist. Wir müssen uns daran erinnern, wenn wir mit Bundesbürger-Augen sehen und unwillkürlich vergleichen, „was sie nicht haben und was wir haben“. Auf diese häßliche Formel ließe es wohl hinaus in einem Lande, dessen parteioffizielle Beziehungen zur Bundesrepublik von verleumderischen Parolen bestimmt sind, wenn es nicht selbst dem Touristen gelänge, den Menschen zu begegnen...

Sie sind vor allem stolz auf das Erreichte, und das, von ihrem Standpunkt und vor allem Ausgangspunkt aus, mit Recht. Um die Millionenstädte Leningrad, Moskau und Kiew herum dehnen sich riesige Neubaugebiete. Die Qualität der Bauausführung mag unseren verwöhnten Ansprüchen nicht genügen, aber wiederum müssen wir davon ausgehen, wie wenig am Anfang dagewesen ist und was von der ersten Aufbauleistung wieder zerstört worden ist. Der Nachholbedarf in diesem Land ist noch ungeheuer groß...

Auszug aus einem längeren Reisebericht der FAZ über die Sowjetunion.

AUS DER ARBEIT DES ENTWICKLUNGS- UND KONSTRUKTIONSZENTRUMS

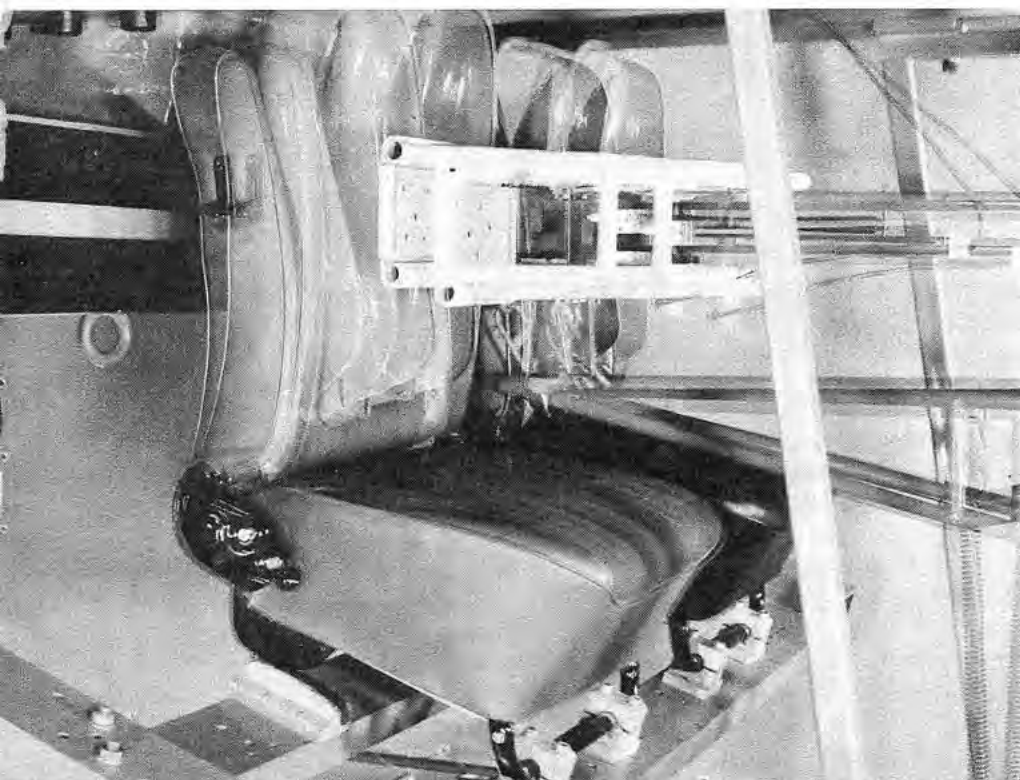
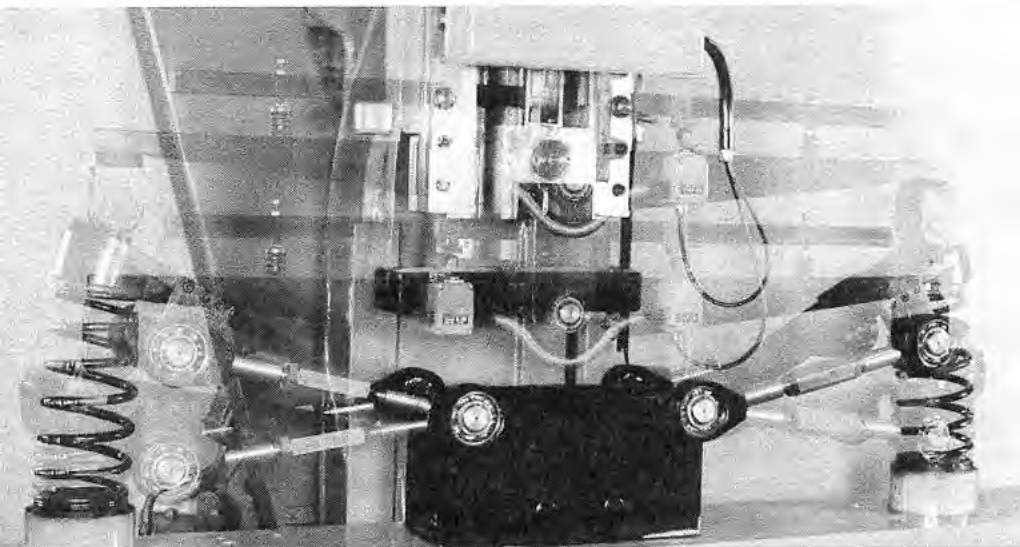
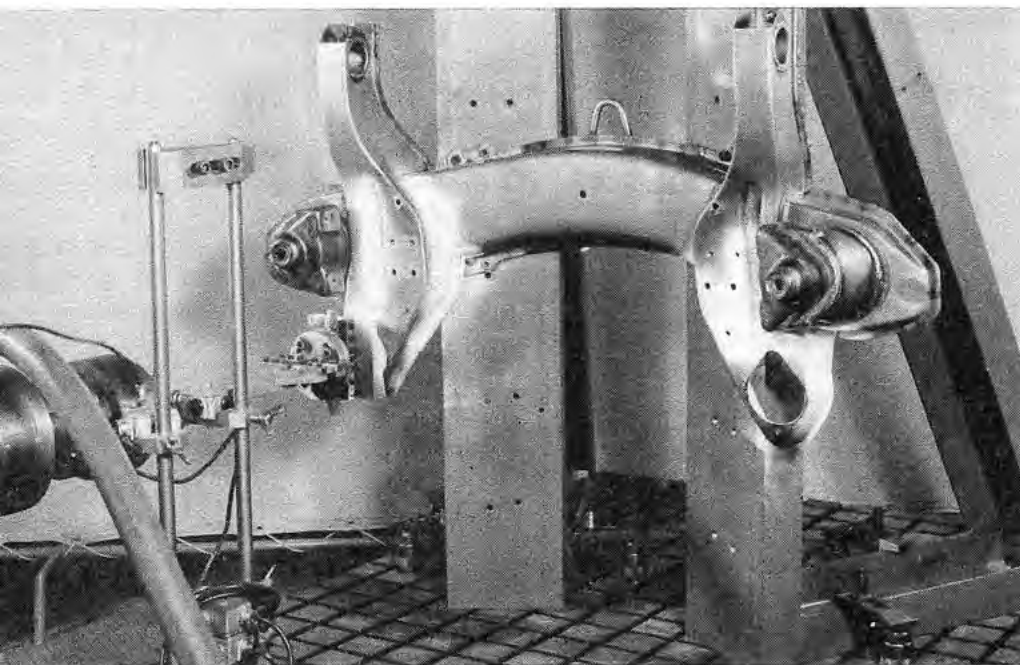


Betriebsfestigkeitsprüfung an Teilen der Vorderradaufhängung. Starke Querkräfte, wie sie bei schneller Kurvenfahrt auftreten, führen zu hohen Spannungen im Tragzapfen des Achschenkels und der beiden Kugelgelenke. Speziell diese Belastungen werden auf dem Prüfstand nachgeahmt. (linkes Bild)

Über einen hydraulischen Zylinder wird der Ausleger eines Vorderachskörpers entsprechend den Beanspruchungsbedingungen im Fahrzeug belastet. Durch sinnvolle Gestaltung der Blechteile lassen sich erstaunliche Lebensdauererhebungen erreichen. (rechts oben)

Schraubenfedern sind in den Achsaufhängungen hochbeanspruchte Bauteile. Die Versuchsordnung wird so gewählt, daß sich die berechnete Feder unter der Belastung so verbiegt, wie dies in der jeweiligen Achsaufhängung im Fahrbetrieb der Fall ist. Die mehrfach belichtete Aufnahme läßt gut die Verformungswege der Feder erkennen. (rechts Mitte)

Neukonstruierte Sitze werden Dauerversuchen auf dem Prüfstand und im Fahrzeug unterworfen. In diesem Prüfstand hängen Sitze, deren Lehnen einer dynamischen Steifigkeitsprüfung unterzogen werden. Die doppelbelichtete Aufnahme zeigt die großen elastischen Verformungswege der Rückenlehne. (rechts unten)



Nichts und wieder nichts

Paris. Louvre, 1911. Die Mona Lisa wird geraubt. Zehntausende drängen sich in den bisher nur selten besuchten Saal. Starren auf die Wand. Nichts. 1912, 1913. Endlich wird das Gemälde in Flandern entdeckt, zurückgeschafft, aufgehängt. Der Saal bleibt leer. Wie einst, bevor es hing.

Berlin. Neubabelsberg, 1928. Filmregisseur E. A. Dupont benachrichtigt die Feuerwehr: „Wenn's morgen früh zwischen 7 und 8 Uhr auf unserem Gelände brennt, kommt nicht. Ich drehe ein kontrolliertes Feuer.“ Um halb acht rasen plötzlich die Flammen unartig über die Forderungen des Manuskriptes hinweg, äschern ein Gebäude ein, fressen sich bedrohlich weiter. Alle telefonischen Hilferufe werden, wie verabredet, von der Feuerwehr nicht berücksichtigt: „Ist nur Film. Ist nichts.“

Zwei Bauern wandern von Dorf zu Dorf. Der eine ist reich und hat eine Kuh mit sich. Der andere ist arm und hat nichts. Träumt der arme Arme so vor sich hin: „Alles würde ich tun, um deine Kuh zu besitzen.“ Erwidert der Reiche: „Alles? Gut, du sollst sie haben. Iß den lebenden Frosch da.“ Der Arme – o grausig! – verschluckt ihn. Und bekommt, noch würgend, glücklich die Kuh. Nach einer Weile schlägt der traurige Verlierer vor: „Ich würde auch einen lebenden Frosch fressen, wenn du mir die Kuh zurückgibst.“ Der Gewinner weiß aus den Scheußlichkeiten des überstandenen Fraßes nur zu gut, daß der andere es nie tun würde und stimmt zu. Der Reiche – o grausig! – verschlingt einen lebenden Frosch und bekommt, noch würgend, glücklich die Kuh zurück. So wandern der Reiche mit der Kuh und der Arme mit Nichts noch böse schluckend weiter. Fragt der Reiche: „Warum haben wir eigentlich die Frösche gefressen?“

Londoner Wohnstraße 1958. Nacht. Stockduster. Plötzlich blitzt ein Licht hinter einem Vorhang in einem zweiten Stockwerk auf. Durch die Stille dringt der Schrei: „Mörder!“ Im Nu wird's lebendig und hell. Sechs oder acht Bürger drehen auf ihrer Telefonscheibe 9-9-9, verlangen Scotland Yard, die Mordkommission. Gewaltige Scheinwerfer klingeln herbei. Uniformierte und Zivilisierte stürzen aus Wagen. Wie im Film. Nur keine Sekunde verlieren. Noch ist der Mörder unter uns. Noch sind die Spuren nicht verwischt. In gewaltigen Sprüngen erreichen die geübten Fänger die Wohnung. Ein Verschlafener öffnet. Lebendig. Zu Tode erschreckt. Man hält ihn fest, dringt ein. Nichts. Nur in der Küche ist ein Bächlein am Fußboden. Aha! Das Opfer im Wasser erstickt! Londons Schlußdienst-Reporter hängen am Apparat. Und die Tüchtigsten treffen schon am Tatort ein. Es ist Zeit für die letzte Stadtausgabe. „Wer hat hier Mörder gerufen?“ wird der Bewohner von Mr. Scotland Yard verhört. Ja, er hat: „Mein Wasserrohr ist eben geplatzt“, sagt er, „und in meinem Schrecken wollt' ich 'Hilfe!' rufen, aber wissen Sie, ich bin Italiener, und das habe ich mit 'Mörder' verwechselt.“ E. J.

GENERAL MOTORS ÜBERSEE-ORGANISATION

Die wichtigsten Personen- und Lastwagen-Produktionsbetriebe



ADAM OPEL A.G.
Rüsselsheim am Main, Bundesrepublik Deutschland (Werke in 3 Städten)
L. R. MASON, Generaldirektor

Entwurf und Herstellung von Opel Kadett, Olympia, Rekord, Commodore, Kapitän, Admiral und Diplomat Personenwagen, leichten Nutzfahrzeugen.



VAUXHALL MOTORS LIMITED
Luton, England (Werke in 3 Städten)
D. L. HEGLAND, Chairman und Generaldirektor

Entwurf und Herstellung von Vauxhall Viva, Victor und Viscount Personenwagen, Bedford Nutzfahrzeugen



GENERAL MOTORS-HOLDEN'S PTY. LIMITED
Melbourne, Australien (Werke in 7 Städten)
M. E. WILSON, Generaldirektor

Entwurf und Herstellung von Holden und Torana Personenwagen, leichten Holden Nutzfahrzeugen und Frigidaire Erzeugnissen; Montage von importierten Fahrzeugen; Import von GM Erzeugnissen

Andere Unternehmen

GENERAL MOTORS GMBH
Berlin, Bundesrepublik Deutschland
Herstellung von Lagerschalen für Motoren

GENERAL MOTORS DEUTSCHLAND GMBH
Wiesbaden, Bundesrepublik Deutschland
Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS CONTINENTAL
Antwerpen, Belgien; Rotterdam, Niederlande
Montage importierter Fahrzeuge; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS (FRANCE)
Gennevilliers (Seine), Frankreich
Herstellung von Automobil-Aggregaten; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS STRASBOURG S.A.
Strassburg, Frankreich
Neues Werk, das automatische Getriebe herstellt

GENERAL MOTORS SUISSE S.A.
Biel, Schweiz
Montage importierter Fahrzeuge; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS AUSTRIA GES.M.B.H.
Wien, Österreich
Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS ITALIA S.P.A.
Mailand, Italien
Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS (NORWAY) A/S
Oslo, Norwegen
Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS NORDISKA A.B.
Stockholm, Schweden
Import von GM Erzeugnissen

SUOMEN GENERAL MOTORS OY.
Helsinki, Finnland
Import von GM Erzeugnissen

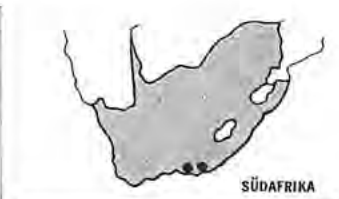
GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S
Kopenhagen, Dänemark
Montage importierter Fahrzeuge; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS DE PORTUGAL, LIMITADA
Lissabon und Azambuja, Portugal
Montage importierter Fahrzeuge; Import von GM Erzeugnissen

EUCLID (GREAT BRITAIN) LIMITED
Motherwell, Schottland (Werke in 2 Städten)
Herstellung von geländegängigen Euclid Erdbewegungsgeräten



GENERAL MOTORS LIMITED
London, England (Werke in 4 Städten)
Herstellung von Frigidaire Erzeugnissen und Automobil-Aggregaten; Import von GM Erzeugnissen



GENERAL MOTORS NEW ZEALAND LIMITED
Wellington, Neuseeland
Montage importierter Fahrzeuge; Herstellung von Frigidaire Erzeugnissen; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS SOUTH AFRICAN (PTY.) LIMITED
Port Elizabeth, Südafrikanische Republik
(Werke in 2 Städten)
Herstellung von Chevrolet, Vauxhall, Opel und Holden Personenwagen sowie von Chevrolet, Bedford und Holden Nutzfahrzeugen und Frigidaire Erzeugnissen; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. DE C.V.
Mexiko, Mexiko (Werke in 2 Städten)
Herstellung von Chevrolet und Opel Personenwagen und Nutzfahrzeugen; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS DE VENEZUELA, C.A.
Caracas, Venezuela
Montage importierter Fahrzeuge; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS DEL PERU S.A.
Lima, Peru
Montage importierter Fahrzeuge; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.
Sao Paulo, Brasilien (Werke in 2 Städten)
Herstellung von Chevrolet Nutzfahrzeugen und Frigidaire Erzeugnissen; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.
San Martin (Buenos Aires), Argentinien (Werke in 2 Städten)
Herstellung von Chevrolet Personenwagen und Chevrolet Nutzfahrzeugen; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS URUGUAYA S.A.
Montevideo, Uruguay
Montage importierter Fahrzeuge; Import von GM Erzeugnissen

GENERAL MOTORS OVERSEAS DISTRIBUTORS CORPORATION
New York, New York
Vertreter von GM Erzeugnissen in allen überseeischen Gebieten, die nicht durch Werke oder Auslieferungslager direkt beliefert werden

GMAC (General Motors Acceptance Corporation) hat Niederlassungen in 14 Ländern ausserhalb der Vereinigten Staaten und Kanadas

OPEL-EXPORTMARKT UMFASST 130 LÄNDER DER ERDE

Über die Notwendigkeit des Außenhandels gibt es heute keine Diskussionen mehr. Die Importeure würden sie sehr schnell mit dem Hinweis beenden: Könnten wir ohne Außenhandel Apfelsinen und Bananen essen, und wie würden wir uns ohne ausländische Wolle und Baumwolle kleiden? Noch nicht einmal die notwendigsten Nahrungsmittel können wir in ausreichendem Maße im eigenen Land erzeugen! Die Exporteure werden dagegen darauf hinweisen, daß ohne Ausfuhr die Einfuhr nicht möglich ist und daß in den für den Export arbeitenden Industrien Hunderttausende von Menschen beschäftigt sind, die ohne Ausfuhr arbeitslos wären. In der Tat: Der wirtschaftliche Aufschwung, den die Bundesrepublik nach dem Kriege genommen hat, wäre ohne den Außenhandel gar nicht denkbar gewesen.

Inlandsmarkt ist begrenzt

Für das einzelne Unternehmen ist der Export natürlich ebenfalls von großer Bedeutung. Die wirtschaftliche Fertigung und damit Preis und Konkurrenzfähigkeit sind in Anbetracht des großen Investitionsbedarfs der Autoindustrie abhängig von der großen Serie. Der Inlandsmarkt ist naturgemäß begrenzt, so daß zusätzlich jenseits der Grenzen Absatzmärkte erschlossen werden müssen. Dazu kommt die Möglichkeit, den in der Automobilindustrie üblichen saisonalen Schwankungen entgegenzuwirken. Diese Möglichkeit ist bei uns allerdings begrenzt, da unsere wichtigsten Exportmärkte in den europäischen Nachbarländern liegen, die dem gleichen Saisonzyklus unterworfen sind wie wir. Erfolg auf dem Weltmarkt stärkt natürlich auch den Ruf der Marke und wirkt sich günstig auf die Marktposition des Produkts im Inland aus. Opel begann erstmals im Jahre 1912 Wagen zu exportieren. Seitdem sind bis einschließlich 1967 3 125 000 Fahrzeuge ausgeführt worden. Davon blieben in Europa etwa 70 Prozent, während rund 30 Prozent nach Übersee gingen.

An erster Stelle die USA

Hier nun die wichtigsten Export-Abnehmerländer in der Reihenfolge ihrer Bedeutung, wobei vom Ergebnis des Jahres 1967 ausgegangen wird: An erster Stelle stehen erstmalig die USA mit etwa 21,7 Prozent vom Gesamt-Exportvolumen, gefolgt vom Benelux-Markt (Belgien, Niederlande, Luxemburg) mit 16,7 und Frankreich mit 11,5 Prozent. Dann kommen Italien, die Schweiz, Schweden, Österreich, Dänemark, Norwegen, Finnland, Portugal, Venezuela und andere Länder. Auf die verschiedenen Erdteile verteilt sich das Opel-Exportvolumen etwa wie folgt: Europa 70 Prozent, Nordamerika 22 Prozent, Süd- und Zentralamerika 3 Prozent, Asien 3 Prozent und Afrika 2 Prozent. Die 2 und 3 Prozent der „dunkleren Erdteile“

nehmen sich natürlich bescheiden aus neben den beherrschenden Anteilen Europas und Amerikas, wo das Auto längst unentbehrlicher Bestandteil der Zivilisation geworden ist. In der Geschäftsabwicklung erfordern diese 2 beziehungsweise 3 Prozent jedoch einen verhältnismäßig höheren Aufwand an Arbeit und Einsatz qualifizierter Mitarbeiter als das „In-Gang-Halten“ der breiten Ströme.

Weitverzweigtes Netz von Niederlassungen

A und O eines erfolgreichen Automobil-Exports ist ein weitverzweigtes Netz von Niederlassungen und Händlern, die in der Lage sind, nicht nur Wagen zu verkaufen, sondern einen gutfunktionierenden Kundendienst und eine sichere Ersatzteilversorgung zu gewährleisten. Opel ist als Glied von General Motors in der Lage, sich einer hervorragend ausgebauten Organisation bedienen zu können – eben der weltumspannenden GM-Exportorganisation, die in der sogenannten „Overseas Operations Division“ (Übersee-Organisation) zusammengefaßt ist. (Siehe dazu die Übersichtskarte auf der linken Seite.) Neben den Herstellerfirmen Opel, Vauxhall und Bedford in England sowie Holdens in Australien umfaßt die GM-Übersee-Organisation ein Netz von konzern-eigenen Niederlassungen in vielen Ländern aller Erdteile. Diese Niederlassungen sind entweder reine Verkaufsniederlassungen oder gleichzeitig auch Montagewerke. Alle Niederlassungen, die jeweils ein bis mehrere Länder betreuen, unterhalten ein eigenes Netz von Vertragshändlern und sind verantwortlich für die Grundfunktionen des modernen Marketing wie Marktforschung und Bedarfsanalyse, Preisgestaltung auf Grund der örtlichen Marktgegebenheiten, Werbung und Verkaufsförderungsmaßnahmen, Kundendienst und Garantieabwicklung sowie Ersatzteilversorgung.

Montage auch im Ausland

Zum Thema „Montage im Ausland“ bleibt noch nachzutragen, daß sie von zunehmender Bedeutung im Automobilexport ist. Von unserem Gesamtexportvolumen kommen etwa 46 Prozent der Fahrzeuge in mehr oder weniger zerlegtem Zustand in die Empfangsländer. Gründe für diese Form des Exports sind Frachtersparnis, besonders bei Übersee-Abnehmern, und Zollvorteile, da die meisten Abnehmerländer Vergünstigungen dafür gewähren, daß Arbeitsplätze im eigenen Lande geschaffen werden, besonders wenn damit auch die Möglichkeit gegeben ist, bestimmte Teile lokal zu beschaffen und den Lieferungen des Herstellers beizugeben. Bedingungen dieser Art nehmen zu. Manche Länder, und hier vor allem einzelne Entwicklungsländer, entwickeln überaus ehrgeizige Pläne für den Aufbau eigener Industrien. Sch.

Pillen beim Fahren

17 Jahre lang war ein Unternehmer, der in der Rheinland eine Textilfabrik aufgebaut hatte, unfallfrei gefahren. Auf einer Schnellstraße, die er fünfmal in jeder Woche fuhr, passierte es dann. Die schwere Limousine kam von der Fahrbahn ab, prallte gegen einen Baum und überschlug sich. Erst nach einer Bluttransfusion im Krankenhaus kam der Mann wieder zu sich. Wie es zu dem Unfall gekommen war, mußten ihm die Ärzte erklären. Er selbst erinnerte sich nur, plötzlich am Steuer eingeknickt zu sein. Tatsächlich hatte er – er war Ende dreißig, überarbeitet, litt an nervöser Erschöpfung und hatte vom Hausarzt Beruhigungstabletten verschrieben bekommen – vor Antritt der Fahrt eine Pille zuviel geschluckt. Dieser Autofahrer gehörte zu den unzähligen, die mit Medikamenten das tägliche Auf und Ab beeinflussen wollen. Früher half man sich anders über Flaute hinweg. Ein kräftiger Kaffee am Morgen erhöhte die Lust zur täglichen Arbeit, ein Glas Rotwein am Abend vertiefte den nächtlichen Schlaf. Heute diktiert vielfach nicht die Vernunft, sondern der Terminkalender den Lebensrhythmus. Mediziner und Verkehrsexperten machten sich zunehmend Sorgen, weil viele Autofahrer von den gefährlichen Nebenwirkungen harmlos erscheinender Medikamente nichts ahnen. Professor Wirth in Wuppertal-Elberfeld, ehemals Vorstandsmitglied des Pharmakologischen Laboratoriums der Farbenfabriken Bayer, verweist auf eine wissenschaftliche Erhebung von Professor Wagner in Mainz, wonach von etwa fünftausend Autofahrern, die sich verkehrswidrig verhalten hatten, sechshundert in den vorangegangenen vierundzwanzig Stunden Arzneimittel eingenommen hatten. Ohne zu ahnen, was das für Folgen haben kann, nehmen viele Leute sogar verschiedene Arzneimittel gleichzeitig. Sie greifen vielleicht am Morgen zu einem Beruhigungsmittel, schlucken im Laufe des Tages Antihistamine oder Hustensaft und gehen schließlich nach der Arbeit noch ein Glas Bier trinken. Solche Kombinationen sind für Autofahrer deshalb besonders gefährlich, weil sie oft ganz anders wirken als die einzelne Arznei. Dazu meint Professor Klaus Soehring, Abteilungsleiter des Pharmakologischen Instituts der Universität Hamburg: „Gerade in Westdeutschland sind, mehr als in anderen Ländern, sogenannte Kombinationsmittel auf dem Markt. Fast alle Schmerztabletten zum Beispiel sind aus verschiedenartigen Wirkstoffen zusammengesetzt.“ Eine große Gefahr droht dem Autofahrer von der, wie die Fachleute es nennen, „sich potenzierenden“ Wirkung von Arzneimitteln und Alkohol. Beides zusammen wirkt sich verheerend auf die Fahrtüchtigkeit aus.

(Berechtigter Auszug aus der Monatsschrift „DAS BESTE aus READER'S DIGEST“)



Wie wird man

RALLYEFAHRER

und wie läuft eine
RALLYE



Die erste Voraussetzung, um Rallyefahrer zu werden, ist der Führerschein der Klassen 2 oder 3. Dieser muß mindestens ein halbes Jahr alt sein. Zweite Voraussetzung ist die Mitgliedschaft im ADAC, im AvD oder einer anderen Vereinigung, die einem dieser beiden großen Clubs korporativ angeschlossen ist. Erfüllt man diese beiden Voraussetzungen und hat man keine körperlichen Gebrechen, die das Autofahren erschweren (z. B. eine Arm- oder Beinprothese), dann kann man bei dem Automobilclub, dem man angehört, einen Fahrer- und Bewerberschein beantragen. Das Formular sowie eine vom Hausarzt auszufüllende Unbedenklichkeitserklärung erhält man vom Club kostenlos. Der Club leitet den Antrag mit einer Stellungnahme (die natürlich negativ ausfällt, wenn man mit seinen Beiträgen im Rückstand ist) an die Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland, kurz die ONS genannt, weiter. Die ONS wird vom AvD und vom ADAC gebildet und regelt im Auftrag der Internationalen Sportbehörde (FIA) den gesamten deutschen Automobilsport.

Die ONS stellt den Ausweis aus, der für ein Kalenderjahr gilt. Mit diesem Ausweis ist man verpflichtet, die monatlich erscheinenden ONS-Mitteilungen zu beziehen, in denen neben den Ergebnissen aller deutschen Veranstaltungen wichtige Bekanntmachungen der ONS veröffentlicht werden. Beantragt man den Ausweis zum ersten Mal, muß man auch die „Sportgesetze“ kaufen; der Bezug des ONS-Handbuchs ist ebenfalls ratsam. All diese Dinge zusammen kosten rund 50,- DM, sind also noch verhältnismäßig preiswert. — Jetzt steht einer aktiven Teilnahme an allen in Deutschland eingetragenen motorsportlichen Veranstaltungen nichts mehr im Wege.

Kosten und Vorarbeiten

Teurer wird es, wenn man seine erste Rallye bestreiten möchte. Neben den einmaligen Sonder-Anschaffungen für das Fahrzeug (die zunächst entbehrlich sind und über die wir in einer späteren Ausgabe mehr berichten) und den Sturzhelmen, die für jede Sonderprüfung vorgeschrieben sind, entstehen, wie bei jedem anderen Hobby, einige Kosten und Vorarbeiten: Zunächst sucht man sich mit Hilfe des ONS-Handbuchs, in dem alle deutschen und internationalen Veranstaltungen aufge-

führt sind, eine Rallye aus, die in der weiteren oder näheren Umgebung stattfindet und nicht zu lang ist, also rund 500 Kilometer. Vom Veranstalter fordert man rechtzeitig — etwa zwei oder drei Wochen vor dem Start — eine Ausschreibung an, die kostenlos verschickt wird und in der alle für die Teilnahme erforderlichen Bedingungen aufgeführt sind. Ein Nennungsformular liegt der Ausschreibung bei. Dieses Formular wird zusammen mit dem Nenngeld, dessen Höhe unterschiedlich ist, rechtzeitig vor Nennungsschluß an den Veranstalter geschickt. Auskünfte über die Höhe des Nenngeldes und den Nennungsschluß gibt die Ausschreibung. Der Veranstalter schickt dann eine Nennungsbestätigung.

Zum angegebenen Zeitpunkt erscheinen nun Fahrer und Beifahrer — auch dieser muß natürlich den Ausweis oder die Lizenz (davon später) besitzen — bei der Papierabnahme, wo Nennungsbestätigung, Führerscheine, Ausweise und eine Versicherungsbestätigung vorgelegt werden müssen. Das Fahrzeug muß gemäß der Versicherungsbestätigung mindestens mit 500 000,- DM für Personenschäden haftpflichtversichert sein. Hat man die Papierabnahme hinter sich, kommt die Fahrzeugabnahme. Dort wird geprüft, ob der Wagen den Vorschriften der Gruppe entspricht, für die die Nennung abgegeben wurde, ob also keine unerlaubten Verbesserungen durchgeführt wurden. Anschließend wird gestartet, und zwar in der Reihenfolge der Startnummern im Minutenabstand. Nach der Papierabnahme hat man im allgemeinen den Streckenplan bekommen, in dem die zu durchfahrenden Orte in chronologischer Reihenfolge mit Entfernungsangaben genannt werden, ebenso die Lage der Kontrollen und die Sollzeit an den einzelnen Zeitkontrollen. Statt der Sollzeit, die immer auf das erste Fahrzeug bezogen ist und die also für das eigene Fahrzeug auf Grund der Differenz der Startzeit zum ersten Fahrzeug errechnet werden muß, kann auch eine Durchschnittsgeschwindigkeit angegeben worden sein.

Aus dieser Durchschnittsgeschwindigkeit und den Entfernungsangaben muß man sich dann selbst die Sollfahrzeit errechnen. Eine Zeit-tabelle, über die wir später noch einiges sagen, hilft dabei natürlich sehr. In die Bordkarte werden die Vermerke der Kontrollstellen eingetragen; bei Kontrollen ohne Zeit-

nahme ein einfacher Stempel, bei Zeitkontrollen ein Zeitstempel. Vor der Zeitkontrolle befindet sich eine Fahne, an der man bei Vorzeit seine Sollzeit abwarten kann. Abweichungen von der Sollzeit (auch zu frühes Abfahren) werden gemäß den Bestimmungen der Ausschreibung in Strafpunkte umgerechnet und ergeben somit die Reihenfolge in der Klasse und im Gesamtklassement — falls ein solches ausgeschrieben ist.

Wie hoch sind die Kosten?

Wie hoch sind nun die Kosten für eine solche kleine Rallye? Das Nenngeld liegt bei etwa 60,- DM, die Benzinkosten sind abhängig vom Wagen und von der Länge der Anfahrt zur Veranstaltung. Üblicherweise teilen sich Fahrer und Beifahrer die Kosten. Bei unseren deutschen Rallyes erhalten im allgemeinen 20 Prozent der in einer Klasse gestarteten Teilnehmer die Goldplakette, 25 Prozent eine Silberplakette und 30 Prozent eine Bronzeplakette. Nach einiger Zeit hat man vielleicht den Wunsch, sich an größere Rallyes heranzuwagen, möglicherweise sogar im Ausland. Dann benötigt man die internationale Lizenz. Um sie zu erhalten, muß man fünf Goldplaketten errungen haben! Man muß also fünfmal unter den besten 20 Prozent seiner Klasse gewesen sein. Nur etwa jeder fünfte Sportfahrer ist Lizenzfahrer. Internationale Rallyes im Ausland sind ein teures Vergnügen. Nehmen wir einmal die berühmte Rallye Monte Carlo. Dort verlangt man die „Kleinigkeit“ von 700,- DM als Nenn-geld. Dazu kommt das Benzin für rund 5000 Kilometer, und wenn man mit der geringsten Aussicht starten will, überhaupt nur in Wertung in Monte Carlo anzukommen, muß man mindestens noch einmal 5000 Trainingskilometer zusätzlich veranschlagen. Nicht übersehen darf man die beachtlichen Kosten für die Unterkunft und für die Reifen. Um es kurz zu machen, die Rallye Monte Carlo kostet soviel wie 20 kleine nationale Rallyes, und Erfolgsaussichten hat man praktisch nur als Spitzenfahrer, wie die Opel-Fahrer Lambert, Beck, Heuser und der Schwede Nase-nius oder der Franzose Greder. — In einer späteren Ausgabe beschreiben wir, wie ein Fahrzeug den besonderen Bedingungen einer Rallye angepaßt werden kann und welche Hilfsmittel das Rallyeleben erleichtern.

L.D.

Diebstähle

Ein Mitarbeiter, dessen Aktentasche beim Verlassen des Werkes von der Werkswache untersucht worden war, beklagte sich darüber. Er sagte uns später: „Glaubten die denn, sie würden gerade bei mir etwas finden? Ich bin noch einer von den alten redlichen 'Preußen', die das Mein und Dein sehr genau nehmen. Ich nehme nicht die kleinste Schraube mit nach Hause, auch kein Klosett-papier, und ich montiere auch nicht irgendwo Kleiderhaken ab. Ich verfallte nicht auf so dumme und krumme Sachen.“ Der Mann fühlte sich durch die Untersuchung seiner Aktentasche am Werkstor gekränkt, oder besser, er ärgerte sich darüber, daß man gerade bei ihm eine Stichprobe vorgenommen hatte. Denn über die Notwendigkeit solcher unverhoffter Kontrollen war er sich im klaren. Er hätte es nur gern gesehen, wenn man, statt seine Tasche zu untersuchen, einen Dieb erwischte hätte.

Nun, wir sagten ihm, daß es durchaus zu verstehen sei, wenn empfindsame und ehrliche Menschen von solchen Kontrollen betroffen würden. Leider aber hätten die Diebstähle im Werk in letzter Zeit zugenommen, und das eben führe zu den Untersuchungen, die natürlich dann häufiger durchgeführt würden, wenn die Zahl der Eigentumsdelikte steige. Unser Mann war entrüstet über all jene, die dann und wann etwas mehr oder weniger Wertvolles mitgehen heißen. Er war dafür, daß man mit ihnen nicht viel Federlesens machen solle, wenn man sie erwische. „Ordnung muß sein“, sagte er, „nicht nur hier bei Opel, sondern überall. Wenn jeder alles mitnehmen wollte, was er gebrauchen kann, dann herrscht bald ein heilloses Durcheinander. Daß es nicht so weit kommt, dafür sorgen die Ehrlichen und Vernünftigen, und die sind zum Glück immer noch die große Mehrheit.“

Der Mann hatte den Nagel auf den Kopf getroffen. Nicht alle Menschen aber sind nun mal halbe oder ganze Engel, und in einem Werk mit mehr als 30 000 Beschäftigten muß man eben mit Dieben rechnen. In der Betriebsordnung (§ 13, Absatz 12) steht ja auch unter anderem: „Jeder Werksangehörige kann beim Betreten und Verlassen des Werkes sowie beim Verdacht strafbarer Handlungen innerhalb des Werkes von Angehörigen der Werkswache einer körperlichen Untersuchung sowie einer Untersuchung von Taschen usw. nach zu Unrecht mitgeführten Gegenständen unterzogen werden.“

Es ist zwar eine leidige Sache, von der wir hier berichten, aber man kann sie nicht einfach mit der Hand vom Tisch fegen und damit so tun, als seien Diebstähle im Werk etwas so Geringfügiges, daß man über sie nicht zu sprechen brauche. Zudem wagen die Diebe weit mehr als der Diebstahl ihnen einbringt. Was sind schon Schrauben oder irgendwelche andere gestohlenen Gegenstände wert, wenn man dafür mit dem Verlust des Arbeitsplatzes bezahlen muß? Wer wegen Diebstahls fristlos entlassen wurde, wird anderswo nicht gerade leicht Arbeit finden.

OPEL-VORTRAGSREIHE

Winterhalbjahr 1968/69, I. Teil

17. Oktober, Farbbildvortrag:

Wolfgang Freißen

In Neptuns Reich

Taucherabenteuer an der Costa Brava

24. Oktober, Farbbildvortrag:

Vitalis Pantenburg

Trans Canada

8 000 km auf der längsten Fernstraße der Welt vom Atlantik zum Pazifik

31. Oktober, Farbbildvortrag:

Hans Georg Prager

Anker los und Leinen gelichtet

Mit Handelsschiffen rund um den Erdball

7. November, Farbbildvortrag:

Prof. Rolf Italiaander

Was geht in Latein-Amerika vor

Menschen und Mächte zwischen Brasilien und Kuba

14. November, Experimentalvortrag:

Eric Morell

Im Reiche der Hexen und Geister

Magischer Experimentalvortrag über Mittel und Wege der „Hexerei“ mit Manipulationen, Tricks und Täuschungen.

Änderungen vorbehalten!

NACH DER URLAUBSZEIT



„Eine typische Urlaubskrankheit: Starke Abnutzung der Zunge und Gummi-Arabikum-Vergiftung durch Briefmarkenlecken.“



„Vor meinem letzten Urlaub habe ich bei Ihnen eine Reiseversicherung gegen alle Zwischenfälle abgeschlossen!“

Nicht nur er, auch seine Familie hat also unter der Unehrlichkeit zu leiden. Und wer an einer Waschanlage, wie es laufend vorkommt, etwas abmontiert, vielleicht einen Kleiderhaken, einen Papierhalter, einen Spiegel usw., der vergeht sich auch an seinen

Kollegen, denn die Teile werden kaum sofort durch andere ersetzt. Ein Dieb also, er mag sich drehen und wenden wie er will, ist immer ein kümmerlicher Tropf. Niemand sollte sich aus falsch verstandener Kollegialität schützend vor ihn stellen. S.



oder weniger schweren Verletzungen betroffen. Deshalb läuft seit einiger Zeit eine Aktion unter dem Titel „Keine Handverletzungen mehr!“. Sie soll für den Sicherheitsgedanken werben sowie durch Belehrung und Information das Augenmerk aller Werksangehörigen auf Gefahren richten, durch die Handverletzungen vorkommen können. Hier noch ein Beispiel aus jüngster Zeit.

Mitarbeiter F. bediente in der Ersatzteile-Fabrikation eine Fräsmaschine, auf der der Ansaugstutzen für den Vergaser bearbeitet wird. F. wartete nach beendeter Fräsoption nicht ab, bis der Maschinentisch im Eilgang in die Ausgangsstellung zurückgelaufen war, sondern öffnete mit einem 24 mm-Gabelschlüssel die Mutter am Spanneisen, um das Werkstück aus der Vorrichtung zu nehmen. Dabei wurde der linke Kunststoff-Handschuh von dem rotierenden 30 mm starken Fräser erfaßt und zerfetzt. F. erlitt dabei eine große Fräswunde am Grundgelenk des linken Daumens sowie drei kleinere Wunden am Grundgelenk des linken zweiten Fingers. Dieser Unfall hätte auch die Amputation der linken Hand zur Folge haben können. Gerade bei eiligen Aufträgen, dringenden Reparaturen, Akkordarbeiten und dergleichen ist erhöhte Aufmerksamkeit unbedingt erforderlich. Es ist darauf zu achten, daß für die jeweiligen Operationen nur der im Schutzbekleidungsverzeichnis aufgeführte (und kein anderer) Handschutz benutzt wird. Ist kein Handschutz im Verzeichnis aufgeführt, dann darf auch keiner benutzt werden. Sch.



Wie aus dem Jahresbericht 1967 der Abteilung Unfallverhütung hervorgeht, waren bei fast jedem zweiten Betriebsunfall des vergangenen Jahres Hände und Finger von mehr

AUSZEICHNUNG

GM-Vizepräsident E. D. Rollert überreichte in Anwesenheit von Generaldirektor Mason drei ehemaligen Absolventen des Flint-Instituts in

den USA vor einiger Zeit Urkunden und Abzeichen für ihre zehnjährige erfolgreiche Arbeit nach Abschluß ihres Studiums in Flint. Auf unserem Foto von links nach rechts: O.R. Maas, PEK, C.S. Chapman, Cheffingenieur, E. Pfeifer, Berufserziehung, W. Schneider, PEK, GM-Vizepräsident Rollert und Generaldirektor L.R. Mason.



Im Ruhestand

Vorstandsmitglied Ludwig Kempf ist am 31. August 1968 nach 37 Opel-Dienstjahren in den Ruhestand getreten. Nach Abschluß des Studiums an der Technischen Hochschule in München kam Ludwig Kempf zu Opel. Nach Übernahme der Firma durch GM wurde er Gruppenleiter in der Auftragsabteilung, später Leiter dieser Abteilung und 1938 Einkaufsleiter des neuerrichteten Lastwagenwerkes in Brandenburg. Nach Kriegsende kam er zurück nach Rüsselsheim und wurde nach Wiederanlauf der Produktion stellvertretender Einkaufsleiter. Seit 1957 leitete er diese Abteilung selbständig. Im gleichen Jahr wurde er als stellvertretendes Vorstandsmitglied in den Vorstand berufen, seit 1967 war er ordentliches Vorstandsmitglied.



Adam Hummel
PEK
15. 8. 1968



Ewald Hay
Instandhaltung
6. 7. 1968



Alois Hahner
Energieversorgung
2. 9. 1968



Heinrich Münk
PEK-Werkstoff.
3. 9. 1968



Heinrich Arnold
Getr.-Kleinteile
4. 9. 1968



Jakob Stein
Kar.-Vorricht.
6. 9. 1968



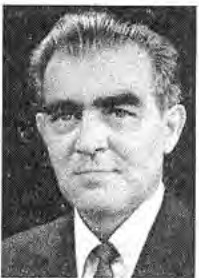
Johann Bauer
Inspektion
8. 9. 1968



Karl Wilhelmi
Betriebsschlosserei
9. 9. 1968



Jakob Burkhardt
Inspektion
10. 9. 1968



Georg Kuhn
Inst.-Preßwerk
11. 9. 1968



Heinrich Ritz
Pr. Karosseriebau
11. 9. 1968



Adam Steiger
Kar.-Rohbau
18. 9. 1968



Heinrich Lang
Werkz.-Instandh.
19. 9. 1968



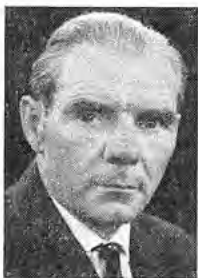
Friedrich Wagner
Kar.-Fertigmontage
19. 9. 1968



Sebastian Danzer
Achsenbau
23. 9. 1968



Heinrich Kaffenberger
Rohrfabrikation
27. 9. 1968



Karl Benner
Materialbehandl.
28. 9. 1968



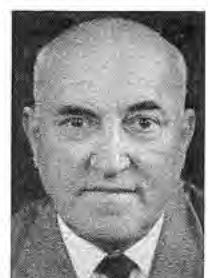
Karl Klingenschmidt
Werkzeugbau
3. 10. 1968



Erich Haus
Arbeitsverfahren
4. 10. 1968



Konrad Trautmann
Beschäd.-Einsatz
8. 10. 1968



Emil Treu
Motorenbau
12. 10. 1968



Wilhelm Konrad
Energieversorgung
15. 10. 1968



Otto Hertlein
Werkzeugbau
19. 10. 1968



Lorenz Blisch
Ersatz. u. Zubehör
20. 10. 1968



Josef Pfeffinger
Karosseriebau
20. 10. 1968



Ludwig Schöffel
Motorenbau
21. 10. 1968



Heinrich Detampel
Zentralplanung
26. 10. 1968

WIR GRÜSSEN UNSERE JUBILARE

25

1. 9. 1968

Willi Trautwein
Prozeßabteilung

2. 9. 1968

Walter Böttinger
Werkzeugbau

20. 9. 1968

Leo Eismont
Ersatzteile-Fabrikation

22. 9. 1968

Karl Hochwärter
Werksärztlicher Dienst

25. 9. 1968

Hermann Albrecht
PEK - Verwaltung und Personal

Paul Steinecke
Kundendienstwerkstatt

29. 9. 1968

Ernst Erdmann
Export

5. 10. 1968

Helmut Mann
Instandhaltung-Chassisbau I

9. 10. 1968

Otto Astheimer
Instandhaltung Karosserie

Werner Astheimer
Werksanlagen

Waldemar Beck
Werkstoffuntersuchung

Walter Deisel
Instandhaltung-Karosserie

10. 10. 1968

Günther Mathes
Instandhaltung-Preßwerk

20. 10. 1968

Adam Wolf
Werkzeugbau

22. 10. 1968

Friedrich Mahlerwein
PEK-Versuchsbau, Karosserie

Jakob Schulmeyer
Preßwerk-Kleinteile

30. 10. 1968

Friedrich Reuter
Werksanlagen



Tag der offenen Tür in Dudenhofen

Als man vor Jahren mit dem Bau des Prüffeldes in Dudenhofen begann, war das für die Gemeinde ein besonderes Ereignis. Ein Waldgebiet von 2,6 Millionen Quadratmetern wurde seinerzeit bekanntlich in das größte Automobil-Prüfgelände Europas verwandelt.

Dudenhofen, bisher kaum bekannt, erwachte plötzlich aus seinem „Dornröschenschlaf“ und war in aller Munde. Mit dem Bau des Prüffeldes traten Gemeinde und Werk in nähere, freundschaftliche Beziehungen. Das kam bei der Einweihung unter anderem auch darin zum Ausdruck, daß die Firma den Einwohnern Dudenhofens zusagte, sie könnten

das Prüffeld einmal besichtigen. Diese Zusage wurde am 24. August erfüllt. Insgesamt 1340 Dudenhofener folgten der Einladung des Werkes. Die Gäste wurden in der Zeit von 9 bis 17 Uhr zu jeder vollen Stunde von der TSV-Turnhalle mit drei Opel-Bussen zum Prüffeld und über die Prüffeldstrecken gefahren. An drei besonders interessanten Punkten wurde angehalten. Auf den Prüffeldstraßen ging der Versuchsbetrieb weiter. Ingenieure gaben den Gästen die notwendigen Erklärungen. Alle waren von dem Gesehenen sehr beeindruckt. Bürgermeister Kratz übermittelte den Dank der Einwohner und der Gemeindeverwaltung.

Tour d'Europe 1968

SIEG FÜR OPEL

Auch auf der 12. Tour d'Europe, der längsten Zuverlässigkeitsfahrt des Kontinents, errangen Fahrer auf Rekord und Kadett gegen stärkste internationale Konkurrenz überragende Erfolge. Das Team Heymanns/Heuser auf Opel Rekord 1900 holte sich überlegen den Sieg in der Klasse Spezialtourwagen ohne ccm-Beschränkung. Es wurde damit Zweiter im Gesamtklassament. Schmidt/Appel auf Rallye Kadett 1,9 Liter errangen den Sieg in der Klasse von 1600–2000 ccm und wurden außerdem bester Serientourwagen.

Der Preis für das beste Damenteam fiel an Nachtwey/Heuser auf Rallye Kadett 1,1 Liter.

Alle 12 gestarteten Opel-Wagen erreichten nach 8700 km Fahrt durch 9 europäische Staaten den Zielort Travemünde, 10 davon in Wertung. Von den ersten 5 Plätzen des Gesamtklassamentes konnte Opel die Plätze 3, 2 und 5 belegen.

(Über die Tour d'Europe, die längste Rallye der Welt, berichtet das Deutsche Fernsehen (1. Programm) in einer 70 Minuten-Sendung am 11. Oktober zwischen 16.50 Uhr und 18.00 Uhr. Es ist das erste Mal, daß das Fernsehen den gesamten Ablauf einer großen Rallye zeigt. Einzelheiten auf den Werksanschlägen.)

WERK BOCHUM

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK AN DER RUHR

„Scheuklappen der Gewohnheit“

Zahlreiche Verbesserungsvorschläge zeigen, daß es auch anders geht - und zwar einfacher

Wer hat nicht schon diesen oder ähnlichen Satz gehört, vielleicht sogar selbst ausgesprochen: „Das haben wir schon immer so gemacht, und warum sollen wir es anders machen?“ Kurz gesagt: Hier werden „Scheuklappen der Gewohnheit“ getragen. Es steht fest, daß durch dieses Verhalten die Ausführung mancher guten Idee verhindert wurde. Kein Unternehmen kann es sich heute leisten, Geistesreserven schlummern zu lassen. Ständig muß geforscht, überlegt und geplant werden, denn ein vernünftiger Arbeitsablauf ist mitentscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg. Jeder kann auf seine Weise dazu beitragen.

Daß zahlreiche Mitarbeiter unseres Werkes das erkannt haben und nicht gedankenlos ihre Arbeit verrichten, beweist die Zahl der

eingereichten Verbesserungsvorschläge. Es ist damit zu rechnen, daß Ende dieses Jahres der 20000. Verbesserungsvorschlag seit Bestehen des Vorschlagwesens im Werk Bochum eingehen wird. In der Reihe unserer Berichte über das Verbesserungsvorschlagwesen stellen wir heute wieder einen interessanten Vorschlag vor:

Im Preßwerk wurde zur besseren Ausnutzung des Rohmaterials beim Ausstanzen des Fersenträgers ein weiteres Teil in einem Arbeitsgang mit angefertigt, und zwar die Trägerplatte Schaltbetätigung für ein früheres Modell.

Unserem Mitarbeiter H. Wickenburg, der seit 1964 bei uns als Inspektor im Preßwerk beschäftigt ist, fiel auf, daß ein Ersatzteil für ein älteres Modell doch nicht in den Mengen, wie es zu dem Zeitpunkt hergestellt wurde, benötigt wird. Seine Rechnung stimmte, denn die anfallende Stückzahl des Teils lag weit über dem Bedarf des Kundendienstes. Ihm war nun bekannt, daß in einer anderen Pressenstraße des Preßwerkes aus Rollenmaterial die Verstärkung Seitenwand-Schloßsäule gepreßt wurde. Nun stand der Verbesserungsvorschlag fest: Man kann Kosten einsparen, wenn man an Stelle der Trägerplatte in Zukunft das Teil Verstärkung Seitenwand-Schloßsäule anfertigt. W. brachte seine Idee zu Papier. Die zuständigen Fachabteilungen berechneten, daß eine Umstellung zweckmäßig sei und eine Zeit- und Materialeinsparung eintreten würde.

Der Vorschlag war damit angenommen und wurde durchgeführt. Nach einer ersten Rate konnte H. Wickenburg vor einiger Zeit den Restbetrag für seinen Verbesserungsvorschlag in Empfang nehmen. Ergebnis: Seine Idee hatte ihm 3424 DM eingebracht. Wie wir erfahren, ist dieser Betrag eine willkommene Hilfe bei der Einrichtung seines neugegründeten Haushaltes gewesen. Das war wieder ein Beispiel von vielen. Auch hier hat sich wieder gezeigt: Wer seinen gesunden Menschenverstand einsetzt und die „Scheuklappen der Gewohnheit“ fallen läßt, wird mit seinen Ideen Erfolg ernten. Unser Bild zeigt Mitarbeiter H. Wickenburg, der den Lesern der OPEL POST vorführt, wo beim Ausstanzen des Fersenträgers an Stelle der früheren Trägerplatte Schaltbetätigung jetzt die Verstärkung Seitenwand-Schloßsäule mit anfällt.



DIES UND DAS

Betriebsratsvorsitzender G. Perschke hat vom 2.-7.9. 1968 am IX. ordentlichen Gewerkschaftstag der Industriegewerkschaft Metall in München teilgenommen.

Nach erfolgreichem Abschluß einer zweijährigen Ausbildung am GM-Institut in Flint, USA, sind am 1. August 1968 die Bochumer Werksangehörigen G. Parthesius, R. Sänger und H. Stricker wieder auf dem Rhein-Main-Flughafen in Frankfurt eingetroffen. Für die im August 1968 begonnene Semester 1968/70 sind vom Werk Bochum die Mitarbeiter K. Enderle, M. Patermann und S. Thiel vor kurzem vom Rhein-Main-Flughafen in die USA abgeflogen. Damit studieren zur Zeit wieder sechs Bochumer Werksangehörige am GM-Institut in Flint.

Über die Betriebsversammlungen am 19. 9. (Werk I) und am 20. 9. (Werk II) ist für alle, die aus Schichtgründen nicht daran teilnehmen konnten, ein ausführlicher Bericht gedruckt worden.

Ein Aufnahmeteam des Westdeutschen Rundfunks hat für eine Sendung, die den Titel „Schon in 32 Jahren - Freizeit im Jahre 2000“ tragen soll, verschiedene Filmszenen im Bochumer Werk gedreht.

Für das am 1. Oktober 1968 begonnene Winterhalbjahr wurden die Sportplätze der Stadt Bochum neu vergeben. Die Abteilung Soziale Betreuung hat für die Abteilungs-Fußballmannschaften wieder verschiedene Zeiten auf den Plätzen reservieren lassen. Weitere Auskünfte und Absprachen wegen der Benutzung im Büro D 8, Zimmer 22, Tel. 2407.

Seit Ende August wird in den Speiseräumen D 4 und L 1 ein zusätzliches Essen - ein Schonkost-Essen - ausgegeben. Die Wochenkarte kostet für fünf Tage 4,50 DM.

Am 4. Oktober 1968 fand auf dem Sportplatz „Am Hessenteich“ in Bochum-Langendreer ein Lehrlingssportfest statt. Ein Bericht erscheint in der nächsten Ausgabe.

Die Namen K. Brenscheidt und H.W. Brandt unter den Personalaufnahmen des letzten Heftes wurden beim Umbruch der Seite 12 vertauscht.

WIR GEDENKEN



Gerd Schade, Inspektion geb. 3. 10. 1943	gest. 14. 7. 1968
Karl Müller, Kühlerbau geb. 16. 4. 1935	gest. 15. 7. 1968
Ernst Flögel, Materialabteilung geb. 5. 11. 1912	gest. 22. 7. 1968
Heinrich Ammelounx, Werksanlagen geb. 1. 11. 1915	gest. 27. 7. 1968
Siegfried Gasiorek, Karosserie geb. 7. 6. 1944	gest. 28. 7. 1968

Weniger Betriebsunfälle

Aus dem Jahresbericht 1967 der Abteilung Unfallverhütung des Werkes Bochum

In dem Bericht wird unter anderem über folgende erfreuliche Tatsache berichtet: „Die Zahl der meldepflichtigen Betriebsunfälle mit einer Arbeitsunfähigkeit von über drei Tagen Ausfallzeit ist gegenüber dem Jahre 1966 um 37,26 % zurückgegangen. Abgesehen von dieser erheblichen Verminderung der Unfallzahlen, ist als besonders positiv zu bewerten, daß sich keine schweren Betriebsunfälle und solche mit tödlichem Ausgang ereignet haben. 1 236 meldepflichtige Betriebsunfälle (Unfälle mit über drei Ausfalltagen) wurden der zuständigen Berufsgenossenschaft und dem zuständigen staatlichen Gewerbeaufsichtsamt gemeldet. 12 930 Verlusttage resultierten aus diesen Unfallereignissen. Durchschnittlich jeder 12. Lohnempfänger erlitt somit einen Betriebsunfall mit einer durchschnittlichen Ausfallzeit von 10,46 Tagen. Im Jahre 1966 ereigneten sich hingegen noch 1 970 meldepflichtige Betriebsunfälle mit einer Summe von 20 416 Verlusttagen. Durchschnittlich jeder 7. Lohnempfänger erlitt 1966 einen Betriebsunfall mit einer durchschnittlichen Ausfallzeit von 10,36 Tagen.

Der prozentuale Anteil nach verletzten Körperteilen bei diesen Unfällen war: Kopf 8,26 %,

Augen 3,55 %, Rumpf 4,25 %, Arme 7,50 %, Hände 11,86 %, Finger 39,85 %, Beine 8,28 %, Füße 15,07 % und Zehen 1,38 %. Die im Diagramm enthaltenen Meßwerte für die Betriebsunfälle mit über 3 Ausfalltagen werden nach folgenden Formeln errechnet:

mittlere Unfallschwere

$$= \frac{\text{Anzahl der Arbeitsausfalltage}}{\text{Anzahl der Betriebsunfälle}}$$

Unfallhäufigkeit

$$= \frac{\text{Anzahl der Betriebsunfälle} \times 1\,000\,000}{\text{bezahlte Arbeitsstunden}}$$

Unfallschwere

$$= \frac{\text{Anzahl der Arbeitsausfalltage} \times 1\,000\,000}{\text{bezahlte Arbeitsstunden}}$$

Diese für unser Werk erzielten guten Sicherheitsergebnisse können noch weiter verbessert werden, wenn alle gemeinsam dazu tatkräftig beitragen. E.G.



Training ist alles

Drei unserer Mitarbeiter erzielten beachtliche Leistungen im Sport

Der Erfolg bleibt nicht aus, wenn man ständig trainiert. Dieser Satz hat sich bei unseren Werksangehörigen A. Ruttloh, Zentralersatzteilelager, E. Gottschalk, Abteilung Werksanlagen, und K. Soboll, Abteilung Be-



A. Ruttloh E. Gottschalk K. Soboll

ruferziehung, bewahrheitet. A. Ruttloh konnte bei den diesjährigen Rasenkraftsportmeisterschaften in Kassel den 2. Platz belegen. Über diese seltene und wenig bekannte Sportart berichteten wir bereits vor längerer Zeit in der OPEL POST. Außer diesem Erfolg stellte er während der Meisterschaften im Dreikampf einen neuen Landesrekord auf.

K. Soboll und E. Gottschalk haben am 100 km-Lauf in Biel (Schweiz) teilgenommen. 1500 Teilnehmer hatten sich für diese schwere sportliche Prüfung gemeldet. 1.060 gingen in der vorgeschriebenen Zeit durchs Ziel. In 24 Stunden mußte die Strecke geschafft sein. Unser Mitarbeiter K. Soboll schaffte es in einer Zeit von 12.43 Stunden und konnte damit immerhin den 77. Platz belegen. E. Gottschalk war etwas besser und schaffte es in 12.02 Stunden (54. Platz). Die Rekordzeit stellte ein Tscheche mit 8.00 Stunden auf. Die 100 km waren für die Teilnehmer eine harte Belastungsprobe; sie forderte den vollen Einsatz ihres Willens und Durch-

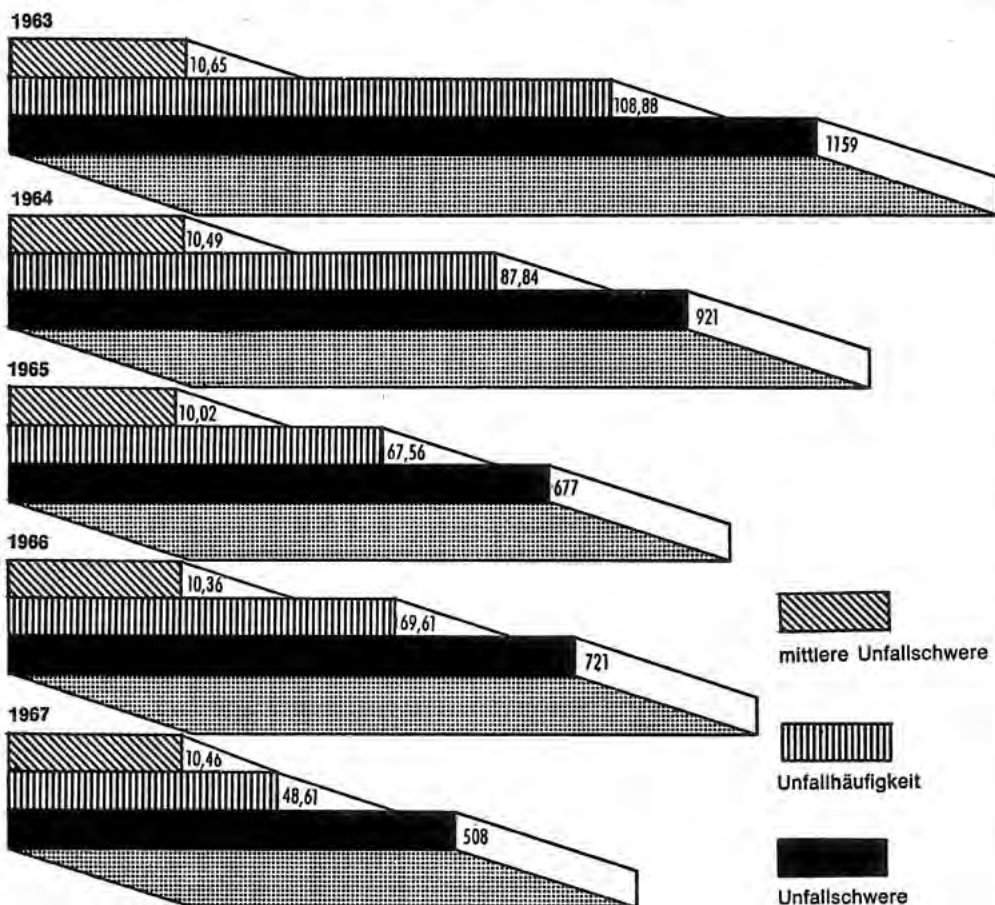


Diagramm der Bochumer Betriebsunfälle mit mehr als 3 Ausfalltagen

Wir liegen richtig

Wieder ein Millionen-Jubiläum in unserer KADETT-Produktion

4. September, 11.30 Uhr: Am Endmontageband leuchten die Scheinwerfer des Fernsehens auf. Kameramänner, Bild- und Rundfunkreporter suchen sich einen günstigen Platz. Die Blicke der hier Versammelten sind auf einen mit roten Nelken geschmückten silbernen Kadett gerichtet, den einmillionsten der laufenden Serie. Das Band wird für einige Minuten angehalten. F. Beickler, Leiter des Werkes Bochum, übergibt Generaldirektor L. R. Mason und Gesamtwerksleiter G. Winstrom den „Jubiläum“. Händeschütteln! Gäste und Mitarbeiter klatschen Beifall.

Fast scheint es schon zur guten Tradition geworden zu sein, daß in den Herbst-Monaten unser Werk mit Erfolgsmeldungen überrascht: Im Herbst 1962 wurde die Produktion des Opel Kadett aufgenommen. Vier Jahre später, auch wieder im Herbst, waren eine Million Fahrzeuge produziert. Jetzt im Herbst 1968 ein neues Jubiläum: Der einmillionste Wagen der im September 1965 vorgestellten Modellreihe. Der Jubiläumswagen sei, wie Generaldirektor L. R. Mason vor Ablauf des Wagens vom Band ausführte, für den Export nach Frankreich bestimmt und werde auf dem Automobilsalon in Paris ausgestellt. Die Tatsache, daß Opel seine Exporte nach Frankreich seit 1962 etwa habe vervierfachen können, zeige eine erfreuliche Entwicklung an. Die Exportsituation im Jahre 1968 deute auf ein Anhalten dieser Entwicklung hin. In Interviews mit dem WDR und dem Westdeutschen Fernsehen, die den Ablauf des



Übergabe des einmillionsten Kadett der laufenden Serie durch den Leiter des Werkes Bochum, F. Beickler, an Generaldirektor L. R. Mason und Gesamtwerksleiter G. Winstrom.

einmillionsten Kadett übertrug, ging F. Beickler auf die Frage der Modellkonstanz ein: „Wenn wir heute, bei völliger Auslastung der verfügbaren Produktionskapazität, die Fertigstellung des einmillionsten Kadett der laufenden Serie melden könnten, so stärkt

uns dies in dem Bewußtsein, mit dieser Modellreihe auf dem Markt ‚richtig zu liegen‘ ...

Wir werden die Modelle der heutigen Produktion auch während der Internationalen Automobilausstellung im Jahre 1969 zeigen...“

Verkauf von Werbeartikeln

Seit einiger Zeit werden mittwochs während der Pausen wechselweise in den Speisesälen D 4 (Werk I) und L 1 (Werk II) Werbeartikel zum Kauf angeboten. Verkaufszeiten: 10.30–11.00 Uhr und 12.00–13.00 Uhr. Das Sorti-

ment umfaßt eine Auswahl interessanter Artikel. Unsere Aufnahme zeigt, wie der Verkaufsstand im Speiseraum D 4 von zahlreichen Werksangehörigen umlagert wurde, die sich vor allem für Modellautos interessierten.

Weniger Betriebsunfälle

Fortsetzung von Seite 15

haltevermögens. Wie wir in einem Gespräch mit E. Gottschalk erfahren, hat er etwa 70 % der Strecke im Lauf zurückgelegt, 30 % ist er gegangen, weil es die Wege nicht anders zuließen. Gestartet wurde um 22.00 Uhr. Darum war es Pflicht, eine Taschenlampe mitzuführen. Auf der Strecke befanden sich sechs Verpflegungsstationen. Die 100 km kann man nur durchhalten, so meinte (E. Gottschalk, wenn man gut durchtrainiert ist. Er selbst laufe täglich mehrere Kilometer. Vor dem Lauf in der Schweiz habe er in der Woche etwa 50–80 km gelaufen. E. Soboll ist durch seine Tätigkeit als Leiter des Lehrlingssports in unserem Werk eigentlich immer im Training. Aber auch in seiner Freizeit ist er noch sportlich tätig.

Unsere drei Sportlern herzliche Glückwünsche. Sie erreichten zwar nicht die besten Plätze, aber entscheidend ist ja nicht der Sieg, sondern die Teilnahme. Wir stellen unsere drei Sportler im Bild vor. E. Gottschalk konnte uns noch eine Aufnahme zur Verfügung stellen, die seine Frau am Ziel in Biel aufgenommen hatte.



Herzlich willkommen!

Wir sprachen mit einigen neuen Lehrlingen und fotografierten sie bei der Arbeit

Für 98 gewerbliche Lehrlinge und 9 kaufmännische Anlernlinge begann nach den Werksferien die Lehrzeit bei Opel in Bochum. Viele



Lehrling W. Abrolat beim Prüfen seiner ge-
feilten Fläche. Meister F. Sieberg schaut mit
Kennerblick zu, ob es richtig gemacht wird.

Jahre hatten diese jungen Menschen die Schulbank gedrückt; nun haben sie diese mit der Werkbank oder dem Schreibtisch getauscht. Die ersten Wochen sind nun vorüber. Die neuen Mitarbeiter haben sich eingelebt. Als wir einige fragten, wie es ihnen bei Opel gefällt, sagte einer: „Gut, besser als in der Schule!“ Und ein anderer meinte: „In der Schule war es eigentlich auch nicht schlecht, man hatte nämlich mehr Freizeit, aber daran wird man sich noch gewöhnen.“

Vertrauen zum Ausbilder

Entscheidend für eine gute Berufsausbildung ist nicht zuletzt der gute Ausbilder. Man muß Vertrauen zu ihm haben und ihm seine Sorgen mitteilen können. Unsere neuen Lehrlinge haben wir auch nach dem Verhältnis zu ihren Vorgesetzten gefragt. „Sie sind in Ordnung, so eins bis zwei!“ sagte einer von ihnen. Man sah ihm an, daß er recht froh darüber war. Die richtige Berufswahl ist für den jungen Menschen von großer Bedeutung, allerdings auch die Wahl des Arbeitsplatzes und der Lehrfirma. Als wir danach fragten, bekamen wir von einem Lehrling diese Antwort: „Ich habe bei Opel angefangen, weil ich gehört hatte, daß hier die Ausbildung gut ist.“

Ein guter Rat

H. Plattfaut, Leiter der Abteilung Berufserziehung des Werkes Bochum, konnte über die neuen Lehrlinge und Anlernlinge bis jetzt nur



„Fachgespräch“ mit dem Nachbarn. Unser Bild zeigt J. Steller (links) und L. Ziegenfuß.

Gutes berichten. Er ließ uns noch wissen, daß bisher bei den Prüfungen die Opel-Lehrlinge gut abgeschnitten hätten. Es bleibt zu hoffen, daß unsere jüngsten Mitarbeiter die ihnen gegebenen mustergültigen Ausbildungsmöglichkeiten nutzen und die spätere Prüfung mit Erfolg bestehen. Wie wäre es, wenn alle Werksangehörigen sich der „neuen Mitarbeiter“ etwas annehmen würden? Ein freundlicher Gruß, ein kleiner Hinweis, ein guter Rat, könnten die Ausbildungsbemühungen abrunden.
v. D.



Sonderstempel „OPEL- Rak-2“

In einer Briefmarken-Illustrierten entdeckte ein Mitarbeiter einen Sonderstempel, der anlässlich des 40. Jahrestages des Starts von „Opel-Rak-2“ in Mülheim an der Ruhr herausgegeben worden ist. Der Stempel erinnert an den für die damalige Zeit sensationellen Start des ersten Raketenwagens mit Fritz von Opel am Steuer. Bei dieser Gelegenheit weisen wir darauf hin, daß es in unserem Werk viele Briefmarkenfreunde gibt, die in einer Vereinigung mit bereits mehr als 200 Mitgliedern zusammengeschlossen sind. Sie treffen sich regelmäßig an jedem 2. und 4. Sonntagvormittag in der Gaststätte „Schlegel-Krug“ in Bochum-Langendreer, Alte Bahnhofstraße 183, zu ihren stets gut besuchten Tauschtagen.



Unfallbelehrung. Meister G. Brenneke ist gleichzeitig Sicherheitsbeauftragter in der

Bochumer Lehrwerkstatt. Von links H. Garstka, K. Kellmer, J. Junker und W. Friedl.

Es traten und treten in den Ruhestand

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk

Josef Anton	11
Transportabteilung	
Jakob Arnold	47
Motorenbau	
Karl Arenz	18
Vergaserbau	
Johann Baumgärtner	34
Ersatzteile-Fabrikation	
Adam Becker	38
Rohrfabrikation	
Anton Berk	12
Gesenkbau	
Johann Bernhardt	41
Preßwerk	
Ludwig Berz	30
Werkzeugbau	
Heinrich Brandecker	41
Qualitätsförderung und Inspektion	
Friedrich Cartarius	19
Achsenbau	
Wilhelm Cramer	18
Karosseriebau II	
Hans Dauernheimer	45
Karosseriebau	
Hans Diehl	27
Werkzeugbau	
Franz Dobbelfeld	31
Schweißmaschinen und Vorrichtungen	
Paul Dresler	32
Karosseriebau	
Jakob Ehrenfels	43
Getriebebau M 55	
Ernst Fingerhut	30
Berufserziehung	
Heinrich Fries	34
Einkauf	
Karl Fugmann	41
Standardabteilung	
Wilhelm Gerhard	30
Materialabteilung	
Hans Gehrman	39
Zahlungskontroll-Abteilung	
Eduard Germann	19
Preßwerk	
Katharina Glock	18
Karosseriebau II	

Hans Gross	44
Produktkosten	
Alfred Haas	32
Teile-Lager und Versand	
Martin Hartmann	30
Schnittbau	
Heinrich Heyel	34
Instandhaltung-Karosseriebau	
Emil Hinterthür	30
Ersatzteile-Fabrikation	
Magdalena Hoschek	19
Karosseriebau II	
Wenzel Hög	19
Schweißmaschinenbau	
Michael Jungmann	18
Werkzeug-Zentralverwaltung	
Ewald Klee	32
Werkzeugbau	
Karl Klein	36
Werkzeugbau	
Josef Klug	29
Betriebsschlosserei	
Josef Knecht	33
LKW-Endmontage	
Franz Köller	43
Chassisbau I	
Karl Kraft	49
Versuchswerkstatt	
Edmund Kretz	34
LKW-Endmontage	
Ferdinand Lahr	11
Werkzeugbau	
Josef Liebold	11
Prozeßabteilung	
Heinrich Lindlau	35
Allgemeine Verwaltung	
Franz Lohrum	42
Werkzeug-Zentralverwaltung	
Luzie Mondry	11
LKW-Endmontage	
Anna Michel	12
Beschädigten-Einsatz	
Hedwig Müller	15
Kundendienst-Gewährleistung	
Heinrich Müller	31
Preßwerk	

Georg Pohl	42
Betriebsschlosserei	
Erwin Proß	37
Versuchswerkstatt	
Johann Reichert	31
Achsenbau PKW	
Martin Rückert	27
Studien und Projekterstellung	
Adam Schäfer	40
Elektrische Abteilung	
Jakob Schilling	43
Inland-Versand	
Georg Schmitt	33
Werkzeugbau	
Ludwig Schmitt	46
Getriebebau M 55	
Georg Schnellbacher	51
Versuchsabteilung	
Theodor Schütz	33
Unfallverhütung	
Hans Schwäbl	40
Teile-Katalog-Abteilung	
Hermann Siefer	35
Karosseriebau II	
Robert Simon	38
Elektrische Abteilung	
Heinrich Spickert	30
Transportabteilung	
Jakob Stein	40
Schweißmaschinen	
Johann Stolz	38
Schweißmaschinen	
Valentin Trautmann	38
Werksanlagen	
Hans Türk	31
Preßwerk	
Adam Vogler	34
Karosseriebau II	
Johann Weber	35
Achsenbau	
Heinrich Wilhelm	42
Energieversorgung	
Heinrich Wolf	48
Instandhaltung Preßwerk	
Heinrich Zimmermann	31
Vergaserbau	



MEXIKANISCHES



Gesamtbetriebsrat für alle OPEL-Werke

Am 12. September hielt der für die Opel-Werke in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern sowie für die Opel-Niederlassungen in Berlin und Düsseldorf gebildete Gesamtbetriebsrat seine konstituierende Sitzung ab. Der aus 13 Mitgliedern bestehende Gesamtbetriebsrat wählte an diesem Tag seinen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter sowie die weiteren Ausschußmitglieder.

Auf unserem Bild der geschäftsführende Ausschuß. Sitzend von links nach rechts: H. U. Powitz, R. Hahn, H. Reitz, Vorsitzender (alle Werk Rüsselsheim), G. Perschke, stellvertretender Vorsitzender und H. Beiske (beide Werk Bochum). Stehend von links K. Schneider, R. Adam, P. Lorenz, B. Muders, Ersatzmann für den an diesem Tage erkrankten R. Petry, (alle Werk Rüsselsheim), H. Gantenberg (Werk Bochum), P. Schleicher (Werk Kaiserslautern), H. Sprung (Niederlassung Berlin) und Th. Cremer (Niederlassung Düsseldorf).



Das Betriebsverfassungsgesetz sieht die Bildung eines Gesamtbetriebsrates vor. In § 46 heißt es unter anderem: „Besteht ein Unternehmen aus mehreren Betrieben, so kann durch Beschlüsse der einzelnen Betriebsräte neben diesen ein Gesamtbetriebsrat errichtet werden...“ Die Zuständigkeit des Gesamtbetriebsrates regelt § 48 des BVG. Darüber heißt es: „Der Gesamtbetriebsrat ist nur zuständig für die Behandlung von Angelegenheiten, die das Gesamtunternehmen oder mehrere Betriebe betreffen und nicht durch die einzelnen Betriebsräte innerhalb ihrer Betriebe geregelt werden können. Der

Gesamtbetriebsrat ist den einzelnen Betriebsräten nicht übergeordnet...“

In einem Gespräch mit dem Vorsitzenden des Gesamtbetriebsrates, Hermann Reitz, sagte dieser, die Forderung nach dem neuen Gremium sei von vielen Angehörigen in den drei Werken und den einzelnen Niederlassungen gestellt worden. Er betonte ausdrücklich, daß der Gesamtbetriebsrat den Betriebsräten in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern sowie den Niederlassungen in Berlin und Düsseldorf nicht übergeordnet sei. Die einzelnen Betriebsräte blieben selbstverständlich selbst-

ständig; sie könnten allerdings bestimmte Aufgaben an den Gesamtbetriebsrat delegieren. Die Hauptaufgabe sieht Reitz darin, bessere Gesprächsmöglichkeiten für die Betriebsräte der einzelnen Werke zu schaffen. Der Gesamtbetriebsrat werde darüber hinaus Aufgaben übernehmen, die die Belegschaftsmitglieder des Gesamtunternehmens mit der Unternehmensleitung zu regeln hätten, etwa neue Lohnfindungsmethoden, das Weihnachtsgeld oder Regelungen über das Gesetz zur Vermögensbildung. Der Gesamtbetriebsrat sei das natürliche Gegengewicht zur zentralen Unternehmensleitung.

IN WENIGEN ZEILEN

Im September beschäftigte unser Unternehmen 30 897 Mitarbeiter in Rüsselsheim, 16 198 in Bochum, 1 990 in Kaiserslautern und 733 in den Zweigniederlassungen Berlin und Düsseldorf sowie der General Motors GmbH in Berlin, zusammen 49 818 Werksangehörige.

An der Aufsichtsratsitzung am 16. September nahmen auch die beiden Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat, Paul Lorenz und Otto Zink, MdB, teil.

Der Wirtschaftsausschuß des Unternehmens, paritätisch von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite besetzt, trat am 20. September zu einer Sitzung zusammen, um über die Lage des Werkes und andere aktuelle Probleme zu diskutieren.

Die nächste Jubilarfeier findet am 28. März 1969 statt. An diesem Tage werden alle Mitarbeiter geehrt, deren Jubiläum zwischen dem 1. Juni 1968 und dem 31. März 1969 liegt.

Auf der Deutschen Industrie-Ausstellung, die Ende September in Berlin stattfand, war das Werk mit nahezu allen Modellen vertreten. Im Mittelpunkt des Interesses standen dabei die neuen GT-Sportwagen.

Die Einweihung des Werkes Straßburg, ursprünglich für den 17. September vorgesehen, ist auf den 7. November verschoben worden.

Über die Betriebsversammlung am 23. September wurde für alle, die nicht an ihr teilnehmen konnten, ein ausführlicher Bericht in Druck gegeben.

Bei der Lehrlingeinstellung am 1. September wurden 227 Lehrlinge neu eingestellt. Insgesamt werden damit 820 Lehrlinge im Rüsselsheimer Werk ausgebildet.

Auf Tagungen am 24. und 25. September in der Höchster Jahrhunderthalle wurde der neue GT den Opel-Händlern vorgestellt.

Die ausländischen Opel-Händler lernten den GT in der Zeit vom 25. bis zum 30. September auf dem Prüffeld in Dudenhofen kennen.

Zu den Besuchergruppen der letzten Zeit zählten auch 50 Bürgermeister aus dem Kreis Detmold sowie 25 Arbeitsmediziner aus Jugoslawien.

Über den Modellauto-Wettbewerb 1968/69 finden interessierte Jugendliche Einzelheiten auf den Anschlagtafeln.

Im Fundbüro der Werkswache wurden unter anderem folgende Gegenstände abgegeben: 1 Herrenarmbanduhr (Marke Cimier), 1 Herrenarmbanduhr (Marke Junghans), 1 Arm-

banduhr (Marke Anker), 2 silberne Feuerzeuge, 2 Geldbörsen, 1 Geldschein. Abzuholen im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679).

IG Metall-Kongreß

Als ordentliche Delegierte nahmen Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz, Hans Ulrich Powitz, einer der Angestelltenvertreter im Betriebsrat, der zweite Vorsitzende des Opel-Vertrauensmänner-Körpers, Albert Lehmann, und der Betriebsratsvorsitzende von Bochum, G. Perschke, am 9. ordentlichen Gewerkschaftstag der IG Metall vom 2.-7. September in München teil. Gastdelegierte waren Willi Eck, Mitglied des Betriebsausschusses, Obermeister Philipp Petzold, Vorsitzender des Angestelltenausschusses der Verwaltungsstelle Darmstadt der IG Metall, die ehemaligen Betriebsratsmitglieder Adam Niederhöfer, Heinrich Brandecker und Peter Clemens sowie der griechische Gastarbeiter Sidipulos. Auf dem Kongreß wurde Otto Brenner als Gewerkschaftsvorsitzender wiedergewählt. Hans Eick, der bisherige Bezirksleiter von Hessen, wurde neuer Kassierer. Breiten Raum in Referaten und Diskussionen nahm die Forderung nach Ausdehnung der Mitbestimmung ein.

NEU

Automatik

1100

GT

1900

Diesel

Es gibt sicher nicht viele Modelle der Weltproduktion, die schon vor ihrer Präsentation eine so starke Faszination auf die Öffentlichkeit ausgeübt haben, wie die Opel-GT-Typen. Schon lange lagen Fotografen auf der Lauer, um einen der Dutzend Prototypen vor das Objektiv zu bekommen, die nach Absolvierung umfangreicher Testreihen auf den modernen Opel-Prüffeldern ungetarnt über steile Alpenpässe und staubige Landstraßen in südlichen Ländern jagten. Die aerodynamische Form der GT-Erklönige ließ eine Tarnung durch Attrappen einfach nicht zu. Dabei hatte Opel diesen Wagen schon vor einigen Jahren – genauer gesagt – auf der IAA 1965 in Frankfurt/Main ausgestellt. „Experimental-Wagen“ stand damals auf dem Typenschild dieses interessanten Flitzers, der Presse und Publikum in gleichem Maße begeisterte.

„Experimental-Wagen“ – diese Bezeichnung entsprach durchaus dem damaligen Stand der Entwicklung. Dieser Experimental-Wagen sollte gewissermaßen als Hochleistungslaboratorium auf Rädern die Möglichkeiten des Opel-Prüffeldes voll ausschöpfen. Im GT sollten Motoren und Fahrwerkteile auch bei besonders hohen Geschwindigkeiten getestet werden. Nachdem dieser Wagen mit seiner eleganten und ansprechenden Form einmal vorhanden war, lag es nahe, die Publikumsreaktion auf einer Ausstellung zu testen. Damals wie heute gab es eine Marktlücke, die ein preisgünstiger Sportwagen mit hohen Fahrleistungen, ausgezeichneten Fahreigenschaften und komfortabler Ausstattung füllen kann.

Eigentlich war es das Publikum, das Opel aufforderte, den Traum vom echten, aber preisgünstigen Sportwagen zu verwirklichen. Hatten doch Interessenten für diesen Fahrzeugtyp bisher immer die Qual einer besonders schweren Wahl zwischen exklusiven und teuren Sportwagen mit großer Motorleistung und Rasanz oder kleinen, sportlich ausgelegten Automobilen mit meist recht spartanischer Ausstattung. Gemeinsam hatten beide Lösungen, daß eine lückenlose Betreuung durch ein dichtes Kundendienstnetz nicht gewährleistet war.

Opel hat auf dem Sektor sportlicher Limousinen und Coupés vor allem mit den Rallye-Kadett-Modellen und dem Typ Commodore GS nicht nur gute Erfahrungen, sondern auch sportliche Erfolge gesammelt. Opel GT 1100 und GT 1900 sind sportlich elegante Zweisitzer mit bestechenden Fahreigenschaften und Leistungen und einer reichhaltigen Ausstattung. Zur Betreuung stehen die weitverzweigten Kundendienstnetze im In- und Ausland bereit. Darüber hinaus dürften es die Preise, zu denen GT 1100 und GT 1900 angeboten werden, einem größeren Interessentenkreis ermöglichen, sich nunmehr den langgehegten Sportwagenwunsch zu erfüllen.

Äußeres

Die elegante, sportliche Linie der GT-Karosserie wurde im Windkanal entwickelt. Sie wird also im wesentlichen von aerodynamischen Gesichtspunkten bestimmt. Die GT-Modelle zeichnen sich durch einen günstigen Luftwiderstandsbeiwert aus. Dazu trägt auch

die geringe Querschnittsfläche der Karosserie von nur 1,48 qm bei. Das spart PS oder – was auf das gleiche herauskommt – Benzin. Aus aerodynamischen Gründen wurden die Hauptscheinwerfer versenkt angeordnet. Sie schließen bei Tagfahrt mit der Karosserieoberfläche ab. Dadurch werden störende Wirbel vermieden, so daß die Spitzengeschwindigkeit bei Tagfahrt um einige Kilometer höher liegt. Bei einbrechender Dunkelheit schwenkt der Fahrer durch Hebeldruck – der Handgriff liegt günstig auf



PREISE

GT 1100	10 767,- DM
GT 1900	11 877,- DM

Mehrpreise Automatik

für Kadett, Olympia, Rekord,

GT 1900	799,20 DM
Commodore	999,- DM

Mehrpreis Diesel-Motor

im Blitz-Lastwagen	1 653,90 DM
--------------------	-------------

(Alle Preise enthalten 11 % MW-Steuer)

der Getriebekonsole – die Scheinwerfer hoch. Sobald die Gehäuse eingerastet sind schalten sich die Scheinwerfer ein. Die dann aufrecht stehenden Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus.

Im Karosseriebug liegt unterhalb des Stoßfängers ein schmaler Grill, in dessen Enden die Halogen-Weitstrahler sitzen. Diese dienen gleichzeitig als Lichthupe und enthalten auch das Stand- und Parklicht. Die vorderen Blinkleuchten sind um die Kotflügelkanten herumgezogen. Zwei zusätzliche Kühlluft-Schlitze befinden sich zwischen den versenkbaren Scheinwerfern. Das niedrige Fahrzeug (Höhe 1225 mm, Länge 4113 mm, Breite 1580 mm) hat eine sehr flache Motorhaube, die nach vorn öffnet. Sie weist oberhalb des Vergaser-Lufttrichters eine Ausbuchtung auf und hat auf beiden Seiten Luftaustrittsschlitze, die zusätzlich Motorwärme abführen. Vor der stark geneigten Windschutzscheibe sitzen die gegenläufigen Scheibenwischer, deren Lager verdeckt sind. Oberhalb des großen Heckfensters liegen die Luftaustrittsschlitze der Belüftungs- und Heizungsanlage.

Auf dem Heck ist der Tankzufüllstutzen. Die Türen sind zum leichteren Ein- und Ausstieg bis in das Dach hinein verlängert.



GT 1900

Der Karosseriedruckpunkt wurde so gewählt, daß das Fahrzeug seine Stabilität auch bei starkem Seitenwind behält. Die Abreißkante am Heck stabilisiert den Wagen, drückt das Heck herab und somit die Antriebsräder auf die Fahrbahn. Für eine gute Straßenlage

sprechen außerdem der tiefliegende Schwerpunkt und die Lage des Motors im Fahrzeug. Sowohl beim GT 1100 wie auch beim GT 1900 liegt der Motor hinter der Vorderachse. Dadurch wird eine gute Gewichtsverteilung erzielt. Am Wagenheck sitzen die großen



GT 1900



Blink- und Schlußleuchten, die auch die Bremsleuchten enthalten. Zwischen den beiden Stoßfängern liegt der Rückfahrcheinwerfer, darunter die Doppel-Auspuffanlage.

Cockpit

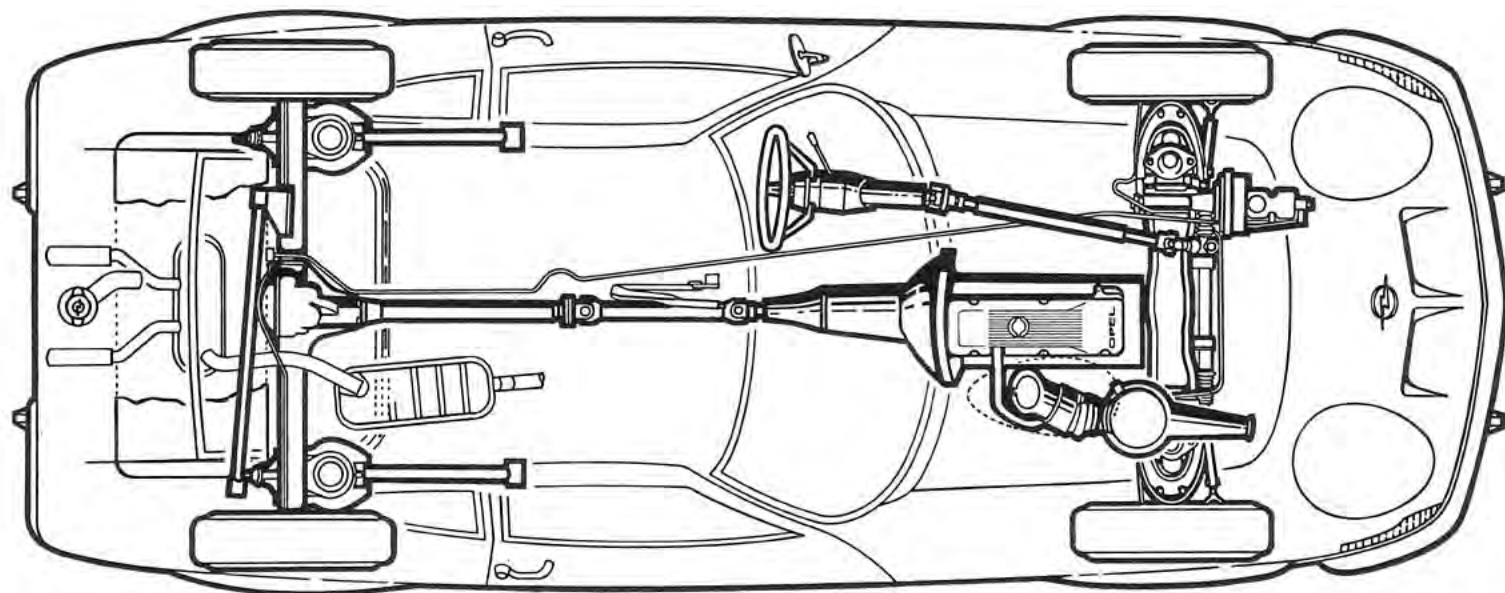
Im Cockpit des GT fallen die äußerst komfortablen Schalensitze auf, deren Lehnen bis in Kopfhöhe reichen. Sitze und Lehnen sind verstellbar. Die Lehnen der Sitze können ganz nach vorn geklappt werden. Dadurch läßt sich der hinter den Sitzen liegende Gepäckraum leicht beladen. Bei dem mit zwei Personen besetzten GT verbleibt ein Zuladegewicht für Gepäck von 60 kg (GT 1100) bzw. 70 kg (GT 1900). Da der Gepäckraum

hinter den Sitzen reichlich bemessen ist, kann beim Opel GT genausoviel Gepäck pro Kopf mitgeführt werden, wie bei den meisten Limousinen. Ersatzrad und Kraftstoffbehälter befinden sich verdeckt im Heckraum. Die stark gepolsterte Instrumententafel mit der Getriebekonsolle besteht aus einem geschäumten Teil mit eingelegtem Blechgerippe. Alle Instrumente und Schalter sind in einem Instrumententräger aus Kunststoff zusammengefaßt. Dieser kann nach Lösen von sechs Schrauben heruntergeklappt werden. Direkt im Blickfeld des Fahrers liegen der große Drehzahlmesser und das Tachometer, dazwischen die Gruppe der Kontrollleuchten. Die Scheibenwaschanlage arbeitet mit automatischer Wischereinschaltung.

Auf der Getriebekonsolle befinden sich der Hebel für das Ausfahren der Hauptscheinwerfer, ein Ascher und der kurze Getriebeschaltstock mit Rückwärtsgangsperrle. Zwischen den Sitzen liegen griffgünstig der Handbremshebel und ein Ablagekasten. Ein offenes Handschuhfach dient gleichzeitig als Haltegriff für den Beifahrer. Ein weiterer Haltegriff ist an der Beifahrertür befestigt. Die Frischluft-, Belüftungs- und Heizungsanlage ist mehrfach stufenlos regelbar. Sie arbeitet nach dem Mischluftprinzip.

Karosserie-Bauart

Die Karosserie des GT ist selbsttragend ausgeführt. Mit ihrem kräftigen, verwindungsstei-

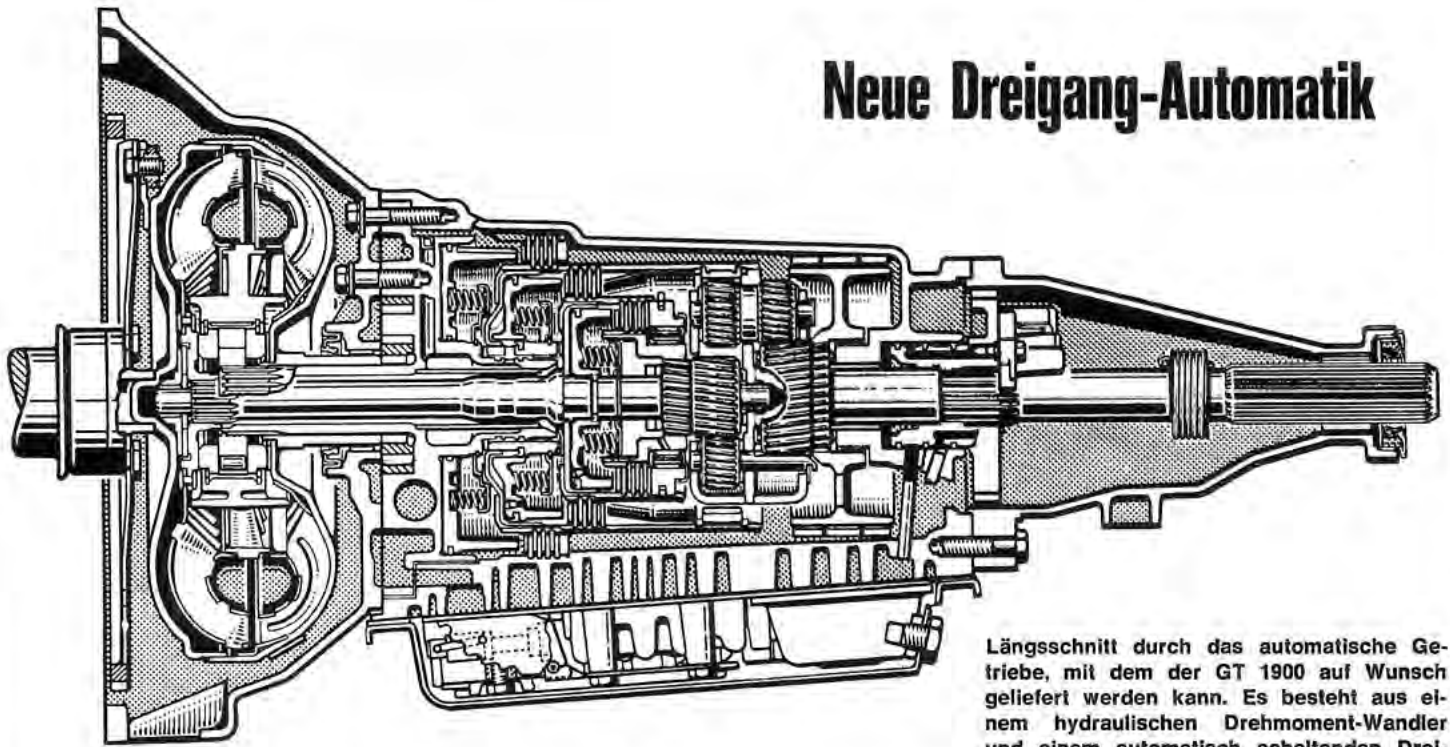


Anordnung der Trieb- und Fahrwerkteile beim Opel GT 1900: Doppelquerlenkerachse mit Weitspalt-Feder vorn, schraubengefederte Zentralgelenkachse mit zwei Längs- und ei-

nem Querlenker hinten, 1,9 Liter Vierzylinder-Motor mit Schaltgetriebe oder Automatik, Dämpferfilter des Registervergasers am Radkasten angeschraubt und mit dem Motor durch

eine Hutze und einen Balg verbunden, gedämpfte Zahnstangen-Lenkung mit abgewinkelter Lenksäule, Teleskop-Lenkspindel, Einweg-Bremshülse und Sicherheitslenkrad.

Neue Dreigang-Automatik



Längsschnitt durch das automatische Getriebe, mit dem der GT 1900 auf Wunsch geliefert werden kann. Es besteht aus einem hydraulischen Drehmoment-Wandler und einem automatisch schaltenden Dreigang-Planetenrad-System mit Parksperre.

Zugleich mit der Vorstellung der GT-Modelle hat das Werk für die Kadett-, Olympia- und Rekord-Modelle ab 1,7 Liter S-Motor (außer Rekord Sprint und Rallye-Kadett-Versionen) und für die Commodore-Typen die neuentwickelte Opel-Automatik gebracht, die später auch für die Motorentypen des Opel-Produktionsprogrammes mit kleinerem Hubraum vorgesehen ist. Es handelt sich um einen hydraulischen Drehmoment-Wandler (Trilok-Prinzip) mit automatisch schaltendem Dreigang-Planetenradsystem und Parksperre. Die Schaltung der drei Gänge erfolgt automatisch durch drei Scheibenkupplungen, einen Freilauf und eine Band-

bremse. Während des automatischen Gangwechsels wird der Kraftfluß nicht unterbrochen. Die neue Automatik bietet dem Fahrer die Möglichkeit, durch Einlegen bestimmter Fahrstufen die Gangwahl des automatisch schaltenden Getriebes zu beeinflussen. Der Fahrer kann durch Verstellung des Wählhebels aus der Normal-Fahrstellung den Fahrbereich auf den ersten Gang oder auf den ersten und zweiten Gang beschränken. Damit hat er die Möglichkeit, sowohl seinen individuellen Fahrstil beizubehalten, als auch besondere Straßen- und Verkehrsverhältnisse zu berücksichtigen. Durch Niedertreten des Gaspedals wird der

„Kickdown-Effekt“ erzielt und der nächstniedere Gang automatisch eingelegt. Während bei den meisten der heute hergestellten automatischen Getriebe Getriebegehäuse und Wandlergehäuse eine Einheit bilden, wurde für dieses neue Getriebe ein getrenntes Wandlergehäuse geschaffen. Produktionstechnisch bedeutet das, daß die Opel-Automatik durch Austausch des Wandlers an verschiedene Motortypen angepaßt werden kann. Die neue Opel-Automatik wird von der Opel-Tochtergesellschaft, General Motors Strasbourg S.A., in Großserie produziert.

fen Unterbau wurde sie von vornherein zur Aufnahme von Motorentypen unterschiedlicher Leistung konstruiert. Opel hat bei der GT-Karosserie auf eine Reihe von Konstruktionselementen zurückgegriffen, die sich bei den sportlichen Serienmodellen auch zum Teil im Rallye-Einsatz vielfach bewährt haben. Um den Anforderungen, die die höhere Geschwindigkeit an den Unterbau stellt, zu genügen, sind zwei zusätzliche Längsträger und ein Motorträger eingebaut. Weitere Verstärkungen wurden im Bereich der Sitze und der Radeinbauten vorgenommen. Eine Schottwand zwischen den vorderen Radkästen verbessert die Steifigkeit der vorderen Partie.

Sicherheit

Ein schneller sportlicher Wagen wie der Opel GT bedarf besonderer Sicherheitsvorkehrungen zum Schutze der Fahrzeuginsassen. Da der Wagen auch für den Export in die USA vorgesehen ist, entspricht er von Anfang an den sehr strengen Sicherheitsbestimmungen der Vereinigten Staaten. Es handelt sich im einzelnen um folgende Punkte: Polsterung

aller harten Flächen und Kanten an Instrumententafel, Lenkradnabe, Vorderwandsäulen, Türschloßsäulen, Türen im Bereich der Gürtellinie, Tunnel und Dach. — Nachgiebige Armlehnen an den Türen. — Sicherheitstürschlösser. — Weiche Knöpfe. — Flache Schalter. — Dreipunkt-Sicherheitsgurte. — Hohe Sitzlehnen mit Kopfauflage. — Auswerfbarer Innenspiegel. — Gepolsterte Sonnenblenden. Reflexionsfreie schwarze Innenauskleidung. — Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeitsstufen. — Scheibenwascher mit Wischerkontakt. — Ganzstahldach mit Schaumstoff ausgepolstert. — Eingebauter Überrollschutz. — Wagenfront und Wagenheck sind stoßenergieverzehrend aufgebaut, aber der Fahrgastraum ist stabil und kompakt. — Sicherheitslenkung mit vier Schutzelementen, wie Dreispeichen-Sicherheitslenkrad mit gepolstertem Mittelteil, Einweg-Bremshülse als Stoßenergiefremde, abgewinkelter Lenkstock mit zwei Gelenken und Teleskoplenkspindel. — Zweikreisbremse. — Bremskraftverstärker. Scheibenbremsen, vorn. — Bruchsichere Bremsschläuche. — Nach vorn öffnende Motorhaube. — Rückfahrcheinwerfer. — Als

Sonderausstattung: Windschutzscheibe und Heckfenster aus Verbundglas, heizbares Heckfenster.

Fahrwerk

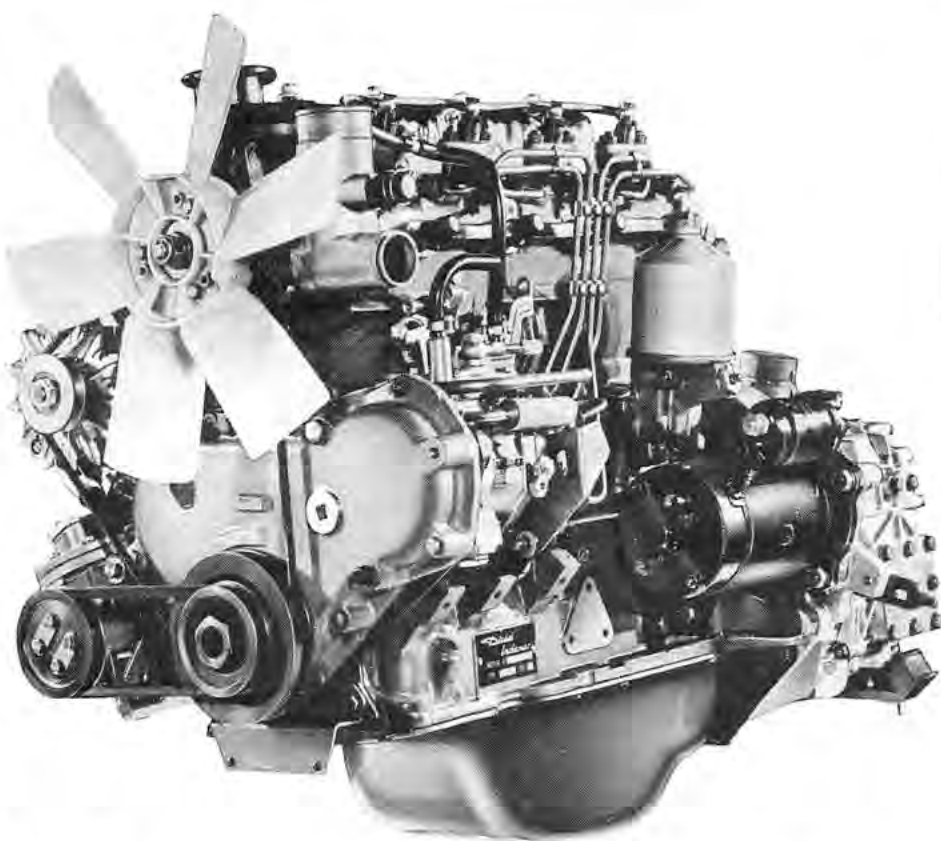
Beim Fahrwerk zeigt sich besonders deutlich, in welchem Maße Opel auf Teile und Komponenten der bewährten und robusten sportlichen Modelle zurückgreifen konnte. Die Vorderachse ist eine Doppelquerlenkerachse mit reibungsfreier, kurvenstabilisierender Dreiblatt-Weitspaltfeder und Teleskop-Stoßdämpfern. Die hintere Zentralgelenkachse wird durch zwei Längs- und einen Querlenker exakt geführt. Zur Abfederung werden neuentwickelte Schraubenfedern mit unterschiedlicher Drahtstärke verwendet. Sie wirken progressiv und bieten dadurch auch bei unterschiedlichen Belastungen einen fast gleichbleibenden Federungskomfort. Die Dämpfung übernehmen Teleskop-Stoßdämpfer (GT 1100) bzw. Gasdruck-Stoßdämpfer (GT 1900). Für besonders sportliche Fahrer werden als Sonderausstattung Gasdruck-Stoßdämpfer und Stabilisatoren sowie Spe-

zial-Hinterfedern bereitgehalten. Die Übersetzung des hypoidverzahnten Ausgleichgetriebes beträgt beim GT 1100 3,89, beim GT 1900 3,44. Weitere Übersetzungen sind vorgesehen. Auf Wunsch kann der Opel GT auch mit einem Ausgleichgetriebe mit begrenztem Schlupf (Sperrdifferential) geliefert werden. Die Bremsanlage mit zwei Bremskreisen und Bremskraftverstärker weist vorn Scheibenbremsen und hinten Trommelbremsen auf. Beide Versionen werden serienmäßig mit Gürtelreifen geliefert. Die Reifengrößen sind 155 SR 13 beim GT 1100 und 165 HR 13 beim GT 1900, jeweils auf 5-Zoll-Felgen. Die gedämpfte Zahnstangen-Lenkung ist mit 17,4:1 sehr direkt übersetzt. Das Lenkrad hat einen Durchmesser von nur 35 cm.

Motoren

Für die Dreipunktaufhängung der Motoren ist ein Querträger hinter dem Vorderachskörper am Wagenboden und an den Längsträgern angeschraubt. Für die hintere Aufhängung ist eine Brücke am Wagenboden befestigt. Der GT 1100 wird angetrieben vom Opel 1,1 Liter Zweivergaser-SR-Motor mit 60 PS. Der

GT 1900 hat als Triebwerk den bekannten 1,9 Liter S-Motor mit Registervergaser, der 90 PS leistet. Bei beiden Motorentypen ist der Dämpferfilter wegen der geringen Karosseriehöhe am Radkasten angeschraubt und mit dem Vergaser durch Hutze und Balg verbunden. Die 12 Volt-Anlage wird durch einen Drehstromgenerator gespeist. Eine Hochleistungszündspule, die beim Anlassen eine höhere Spannung liefert, ist serienmäßig. Beide GT-Typen werden mit Viergang-Getriebe geliefert. Als Sonderausstattung gibt es für den GT 1900 das neue automatische Dreigang-Getriebe aus Straßburg. Der Kraftstoffbehälter hat ein Fassungsvermögen von etwa 50 Litern. Der GT 1100 beschleunigt in 16,5 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 155 km/h. Der GT 1900 hat eine Beschleunigung von 11,5 Sekunden auf 100 km/h und eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 185 km/h. Der Kraftstoffverbrauch nach DIN ist auf Grund der strömungsgünstigen Form außerordentlich günstig. Er beträgt beim GT 1100 nur 7,5 Liter/100 km und beim GT 1900 8,5 Liter/100 km. Beide GT-Typen werden in 6 Karosseriefarben, darunter vier Metallfarben, geliefert.



Blitz-Lastwagen jetzt auch mit Diesel-Motor

Das Werk bietet seine Blitz-Lastwagen-Modelle und die für Sonderaufbauten lieferbaren Blitz-Fahrgestelle neben den Vier- und Sechszylinder Ottomotoren ab sofort auch mit einem Dieselmotor an. Es handelt sich um einen Vierzylinder-Rei-

henmotor mit der Bezeichnung XDP 4.90. Der Hubraum beträgt 2097 ccm, die Bohrung 90 mm, der Hub 83 mm. Der Motor ist 21:1 verdichtet und leistet 60 PS bei 4500 U/min. Das maximale Drehmoment liegt bei 12,5 kpm bei 1600–2600 U/min.

Neuer Vize- Präsident



Harlow W. Gage

Der General Manager der General Motors Übersee-Organisation in New York, Earl C. Daum, ist am 30. September 1968 nach Erreichen der Altersgrenze in den Ruhestand getreten. E.C. Daum, der 43 Jahre lang bei General Motors tätig war, bekleidete vor seiner Ernennung zum Chef der GM-Auslandsorganisation und zum GM-Vizepräsidenten mehrere wichtige Auslandsposten. Sein Nachfolger wurde Harlow W. Gage, der seitherige Regional Group Executive der General Motors Übersee Organisation. Gage wurde außerdem mit Wirkung vom 1. Oktober 1968 zum GM-Vizepräsidenten ernannt. Der Aufsichtsrat hat ihn in seiner Sitzung am 16. September als Nachfolger von E.C. Daum zu seinem neuen Vorsitzenden gewählt. Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender ist jetzt Barton Brown. W.R. Price, Generaldirektor von General Motors Schweiz S.A., wurde neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Im Vorstand



Dr. Klaus Kartzke

Ludwig Kempf ist am 31. August in den Ruhestand getreten (siehe auch Seite 11). Dr. Klaus Kartzke, bisher stellvertretender Leiter der Abteilung Einkauf und Verkehr, ist unter Änderung der Abteilungsbezeichnung mit Wirkung vom 1. September 1968 zum Leiter des Beschaffungswesens ernannt worden. Am 16. September hat ihn der Aufsichtsrat in den Vorstand des Unternehmens berufen. Dr. rer. pol. Kartzke, der im Jahre 1922 in Berlin geboren wurde, studierte mit Unterbrechung durch Kriegsdienst und Gefangenschaft Betriebswirtschaftslehre in Berlin. In den USA, wo K. Kartzke sein Studium fortsetzte, erwarb er den Grad eines Bachelor of Arts und den eines Master of Business Administration. Im Jahre 1951 trat er in die Finanzabteilung der Adam Opel AG ein. Neben seiner beruflichen Tätigkeit promovierte er 1955 in Mainz. 1958 wurde er Assistent und 1961 Stellvertreter des Einkaufsleiters.



Vor dem Abflug

Auf unserem Hoppen-Foto Mannschaft und Begleiter der Amateurabteilung des SC Opel Rüsselsheim vor dem Flug zu einem Fußballturnier von Mannschaften europäischer Automobilfabriken Mitte September nach Turin, aus dem die Rüsselsheimer als Sieger hervorgingen. Oben R. Carbon und W. Becker (Repräsentant des Gastlandes). Darunter von links G. Rathgeber, A. Neumann, L. Schneider (1. Vorsitzender), H. Rodenheber (2. Vorsitzender), H. Lemmersdorf, P. Wichmann, R. Gareis, J. Winter, A. Schmidt, H. Klinge, R. Kraus, H. Müller, T. Walter, P. Scholtisik, E. Winter, R. Obmann, P. Sauer, P. Boch, A. Wilke, G. Kraus und X. Malterer (Trainer).

Fachwissen für alle – ein sicherer Weg zum Berufserfolg

Am 1. Oktober haben die Aufbaulehrgänge des Winterhalbjahres 1968/69 in 20 Sparten begonnen

„Fachwissen für alle – ein sicherer Weg zum Berufserfolg.“ Das steht als neues Motto auf den großen roten Plakaten, die bis Mitte Oktober an den Anschlagtafeln im Werk hängen und den Beginn der Opel-Aufbaulehrgänge im Winterhalbjahr 1968/69 am 1. Oktober ankündigen. Die Lehrgänge sind bis auf zwei oder drei Ausnahmen zeitlich so gelegt, daß allen Werksangehörigen, sowohl Normalschichtlern als auch Wechselschichtlern, die Teilnahme ermöglicht ist. Wieder hängt allerdings das Zustandekommen der einzelnen Lehrgänge von einer Mindestteilnehmerzahl ab. Neuanmeldungen werden im Lehrerzimmer der Werkberufsschule entgegengenommen. Bei regelmäßiger Teilnahme wird eine Bescheinigung ausgestellt, die zwar keine Prüfung ersetzt, aber doch ausweist, daß man sich um die Aneignung von Wissen auf einem bestimmten Gebiet bemüht hat. Was und wieviel einer lernt, das ist allerdings individuell bedingt.

Neu ist in diesem Winterhalbjahr die Aufnahme programmierter Lehrgänge (nach Vereinbarung mit den Teilnehmern aus verschiedenen Gebieten), der Betriebswirtschaftslehre, der Mathematik für Kaufleute und des industriellen Rechnungswesens in den Unterrichtsplan. Diese Kurse werden in halbjährigem Wechsel mit Volkswirtschaftslehre, Finanzmathematik, Statistik und maschineller Datenverarbeitung nur für Normalschichtler stattfinden. Die Aufbaulehrgänge haben also eine beträchtliche Erweiterung erfahren. Im übrigen wird auch diesmal wieder Technisches Rechnen, Technisches Zeichnen, Physik, Kraftfahrzeugkunde und Englisch gelehrt.

Ein gut fundiertes Fachwissen ist gerade in der modernen Welt mit ihrer vielfältigen Arbeitsteilung erste Voraussetzung für den Be-

rufserfolg. Es verleiht innere Sicherheit und eine gewisse Unabhängigkeit. Wir sind nicht gezwungen, in bestimmten Situationen unsicher und bescheiden dem Tun anderer zu folgen. Es geht uns auch nicht wie manchen, die zwar auf vielen Gebieten etwas wissen, aber auf keinem ausreichend qualifiziert sind. Das soll keine Herabwürdigung der Allgemeinbildung sein, die auch relativ vertieft sein kann und auch Persönlichkeitsausdruck

ist, aber der Schwerpunkt unseres Wissens und Könnens muß doch unser Fachgebiet sein, das uns standfeste soziale Sicherheit verleiht. Der sprunghafte technische Fortschritt und die durch ihn ausgelösten Veränderungen in der Arbeitswelt zwingen uns, Fachwissen zu erwerben oder das schon vorhandene und erprobte trotzdem immer wieder zu überprüfen, zu erweitern und zu vertiefen.

PERSONALIEN



O. G. Rau

R. Jagschies

H. Ruhland

Otto Georg Rau, bisher Leiter der Verkehrsabteilung, wurde am 1. September Leiter der Beschaffungsorganisation; er untersteht dem Leiter des Beschaffungswesens. – Zum Nachfolger von O. G. Rau als Leiter der Verkehrsabteilung wurde R. Jagschies, zum stellvertretenden Leiter dieser Abteilung H. Ruhland ernannt.

Mit Wirkung vom 1. September 1968 ist Christian Weiss zum stellvertretenden Leiter der Public Relations-Abteilung ernannt worden.

Nach 35 Dienstjahren ist Arthur Kemper in den Ruhestand getreten. Günther Ackermann hat mit Wirkung vom 1.9.1968 die Nachfolge von A. Kemper als Leiter der Kundendienstschule angetreten.

Am 31. August 1968 ist Heinrich Schreiber, Abteilungsleiter der Planung der Produktionsvorbereitung Chassisbau, nach 41jähriger Tätigkeit wegen Erreichung der Altersgrenze ausgeschieden. Mit Wirkung vom 1. September 1968 ist Herbert Eberts zum Abteilungsleiter der Chassis-Planung für Werk Rüsselsheim ernannt worden.



Chr. Weiss

G. Ackermann

H. Eberts



stehend aus den Lehrmeistern H. Klos, W. Porth und A. Ruschitschka, sorgte für einen reibungslosen Verlauf der Veranstaltung. Seine Bemühungen wurden durch die guten Leistungen der jungen Sportler belohnt. Ansporn zu weiteren guten Leistungen gaben die vielen Urkunden und Medaillen, mit denen die Sieger geehrt wurden.

Für das leibliche Wohl sorgte in der Mittagspause auch in diesem Jahr wieder die Abteilung Werksverpflegung. Der Werksärztliche Dienst hatte mit Personal und Verbandszelt Vorsorge für mögliche Unfälle getroffen.

R. Bitter, Leiter der Lehrwerkstatt, verteilte zum Abschluß die Preise an die Sieger. Er sprach dabei seinen Dank an die Geschäftsleitung aus, die das Lehrlingssportfest ermöglichte, und besonders an die Stadt Rüsselsheim, die das Stadion zur Verfügung stellte. Dank verdient auch Herr Dorn von der Turngemeinde Rüsselsheim, der jedesmal die Startschüsse abgibt.



Lehrlingssportfest im Stadion

Sport ist nicht nur vergnügliches Unterhaltungsspiel. Er dient vielmehr auch der körperlichen, seelischen und damit charakterlichen Ertüchtigung, der gerade im Rahmen der Berufsausbildung eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zukommt. Bei Opel ist man sich dessen bewußt. So veranstaltete die Abteilung Berufserziehung in der letzten Septemberwoche wieder ihr nun schon traditionelles Lehrlingssportfest im Rüsselsheimer Stadion. Der Wettergott war Veranstalter und Lehrlingen auch diesmal wieder hold; es regnete nicht. In den wöchentlich stattfindenden Sportstunden wurden die Lehrlinge von Karl Großmann und Sportleh-

rerin Glockner auf diese Wettkämpfe, die nach den Richtlinien der Bundesjugendspiele ausgetragen wurden und den Abschluß der Sportsaison bildeten, vorbereitet. Das Lehrlingssportfest soll nicht dazu da sein, Hochleistungssportler heranzuzüchten, sondern vielmehr die breite Masse zum Mittun anzuregen und den Sport als Ausgleich zur täglichen Arbeit anzusehen. Am Vormittag fand der Dreikampf (Lauf, Weitsprung, Kugelstoßen) statt. Weitere Disziplinen waren Hochsprung, 400-, 800-, 1000- und 1500-Meterlauf. Den Abschluß bildeten die Handballspiele der Mädchen und die Fußballentscheidungen der Jungen. Der Sportausschuß, be-

WIR GEDENKEN UNSERER TOTEN †

Christian Mahla, Rentner
geb. 7. 4. 1901 gest. 30. 7. 1968

Karl Weiß, Inspektion
geb. 23. 1. 1911 gest. 30. 7. 1968

Philipp Scheuring, Rentner
geb. 12. 11. 1888 gest. 1. 8. 1968

Hans Stein, Betriebsschlosserei
geb. 14. 1. 1904 gest. 1. 8. 1968

Karl Hauptmann, Rentner
geb. 31. 3. 1898 gest. 2. 8. 1968

Valentin Konradt, Rentner
geb. 3. 6. 1898 gest. 3. 8. 1968

Georg Schupp, Rentner
geb. 5. 8. 1878 gest. 3. 8. 1968

Karl Jacobi, Motorenbau
geb. 12. 3. 1905 gest. 4. 8. 1968

Ernst Schweinhardt, Rentner
geb. 7. 11. 1889 gest. 5. 8. 1968

Johannes Hummel, Rentner
geb. 25. 7. 1900 gest. 6. 8. 1968

Johann Schmitt, Rentner
geb. 27. 5. 1901 gest. 6. 8. 1968

Jakob Müller, Rentner
geb. 10. 4. 1904 gest. 7. 8. 1968

Fritz August Köhler, Rentner
geb. 24. 6. 1898 gest. 8. 8. 1968

Ludwig Merzig, Rentner
geb. 17. 10. 1881 gest. 8. 8. 1968

Anton Becker, Rentner
geb. 3. 10. 1896 gest. 10. 8. 1968

Joh. Wunderlich, Rentner
geb. 18. 7. 1880 gest. 10. 8. 1968

Joh. Franz Benetti, Rentner
geb. 3. 5. 1882 gest. 11. 8. 1968

Heinrich Bopp, Rentner
geb. 10. 8. 1902 gest. 11. 8. 1968

Joh. Hechtelberger, Rentner
geb. 24. 6. 1888 gest. 12. 8. 1968

Maria Margareta Brepohl, Rentnerin
geb. 28. 2. 1908 gest. 14. 8. 1968

Katharina Kunsmann, Wäscherei
geb. 30. 6. 1909 gest. 15. 8. 1968

Anton Dienst, Rentner
geb. 12. 1. 1905 gest. 16. 8. 1968

Adam Conrad, Teilelager
geb. 17. 6. 1914 gest. 17. 8. 1968

Nikolaus Dreyß, Rentner
geb. 16. 9. 1888 gest. 17. 8. 1968

Friedrich Lang, Rentner
geb. 12. 3. 1894 gest. 18. 8. 1968

Karl Matthes, Rentner
geb. 7. 5. 1899 gest. 18. 8. 1968

Adam Scharkopf, Rentner
geb. 6. 11. 1892 gest. 18. 8. 1968

Johann Seufert, Rentner
geb. 24. 6. 1901 gest. 18. 8. 1968

Josef Lattka, Rentner
geb. 21. 12. 1879 gest. 20. 8. 1968

Wilhelm Coutandin, Rentner
geb. 6. 5. 1904 gest. 21. 8. 1968

Johann Großer, Preßwerk K 40
geb. 8. 4. 1906 gest. 21. 8. 1968

Karl Krumb, Achsenbau
geb. 1. 12. 1907 gest. 21. 8. 1968

Heinr. Andreas Morlock, Rentner
geb. 8. 12. 1884 gest. 21. 8. 1968

Hartmut Gröning, PEK - Motor -
geb. 26. 2. 1929 gest. 25. 8. 1968

Ernst-Ludwig Scheuer, Berufserziehung
geb. 11. 6. 1951 gest. 25. 8. 1968

Fritz Stamm, Rentner
geb. 6. 9. 1886 gest. 27. 8. 1968

Anton Schmitt, Rentner
geb. 5. 1. 1905 gest. 31. 8. 1968

Unterwegs getroffen



Wir trafen K. Metzger, Leiter des Reklameversandes, in seinem Büro im Opel-Bahnhof. Der Reklameversand untersteht der Werbeabteilung und ist verantwortlich für den Versand des gesamten Werbe-Drucksachenmaterials (beispielsweise Typen-, Farben- und Polsterprospekte, Plakate) sowie der Wagenpreislisten an Händler und private Empfänger. Der Versand der Prospekte an ausländische Opel-Organisationen in englischer, französischer und spanischer Sprache gehört ebenso zum Aufgabengebiet dieser Arbeitsgruppe wie das Verschicken von Verkaufsförderungsunterlagen; außerdem werden Radsätze und Prospektmaterial an die Veranstalter der Seifenkisten-Rennen versandt. K. Metzger hat 16 Mitarbeiter für dieses umfangreiche Arbeitsgebiet. Millionen von Prospekten werden jährlich auf den Weg gebracht, dazu die OPEL POST und die Zeitschrift OPEL HÄNDLER an Tausende von Empfängern in der Händlerorganisation. K. Metzger ist seit 1950 bei Opel und seit dieser Zeit im Reklameversand tätig.



Der „Jörg“ war im Werk

Das Gästebuch unseres Werkes wurde um zwei begehrte Autogramme reicher: Georg („Jörg“) Thoma, Olympiasieger 1964 in der Nordischen Kombination, und sein Freund, der im vergangenen Jahr aus Mitteleuropa geflohene Ralph Pöhland, statteten dem Werk Ende August einen Besuch ab. Die beiden prominenten Skisportler, die eigens wegen dieser Besichtigung aus Hinterzarten nach Rüsselsheim gekommen waren, zeigten sich beeindruckt von den modernen Fertigungsmethoden. Aber auch die Oldtimer, ins-

besondere die alten Opel-Rennwagen interessierten die Gäste, und natürlich alle Produkte, die heute von den Fließbändern laufen. Während sich Georg Thoma nur noch seiner Pension und Skischule widmen will, hat Ralph Pöhland wieder mit dem Training begonnen, nachdem seinem Start im kommenden Winter nichts mehr im Wege steht.

Unser Schließmann-Foto zeigt die beiden Sportler in dem Opel-Rennwagen des Jahres 1913; am Steuer Georg Thoma.



Nur nicht blenden lassen

- Kreditgeschäfte sind Vertrauenssache! Niemand hat etwas zu verschenken!
- Daher Vorsicht, wenn es heißt: „Wir übernehmen ihre Zahlungsverpflichtungen!“ – „Sofort Bargeld ohne Sicherheit!“ „Wir bieten besonders günstige Bedingungen!“
- Dahinter kann betrügerische Absicht stehen. Nicht alle Offerten sind seriös!
- Betrüger täuschen! Sie wollen Ihr Geld! Sie nutzen Ihre finanzielle Zwangslage!
- Deshalb: Verträge sorgfältig prüfen, vertrauen Sie nicht auf Nebenabreden!
- Stets sachkundigen Rat einholen, nicht erst durch Schaden klug werden!

Das rät die Kriminalpolizei

Am Beispiel der Bologneser Flasche

Seit vielen Jahren ist unser technisch-naturwissenschaftlicher Experimentalvortrag „Blick auf den Fortschritt“ eine sehr willkommene Bereicherung des Ausbildungsprogramms vieler Schulen in der Bundesrepublik. So ist es nur zu verständlich, daß auch andere General Motors Niederlassungen dieses Programm in ihren Ländern einführen. So besuchte Ende Juli der Leiter der Public Relations Abteilung von General Motors de Portugal, Joao Gomes Ferreira, unsere Rüsselsheimer Public Relations Abteilung, um sich eingehend

über den Experimentalvortrag zu informieren. Bei der Vorführung in Duisburg vor den Teilnehmern an der Bundesmeisterschaft im Deutschen Seifenkisten-Derby konnte sich der portugiesische Gast überzeugen, mit welcher Begeisterung die Jungen den Experimenten und Erklärungen folgten. Auf unserem Bild zeigt H. J. Stein, assistiert von L. Dingeldein (rechts), Joao Ferreira wie Zug- und Druckspannung am Beispiel der Bologneser Flasche in dem Experimental-Vortrag demonstriert werden.

GM

Forschungszentrum für die Sicherheit

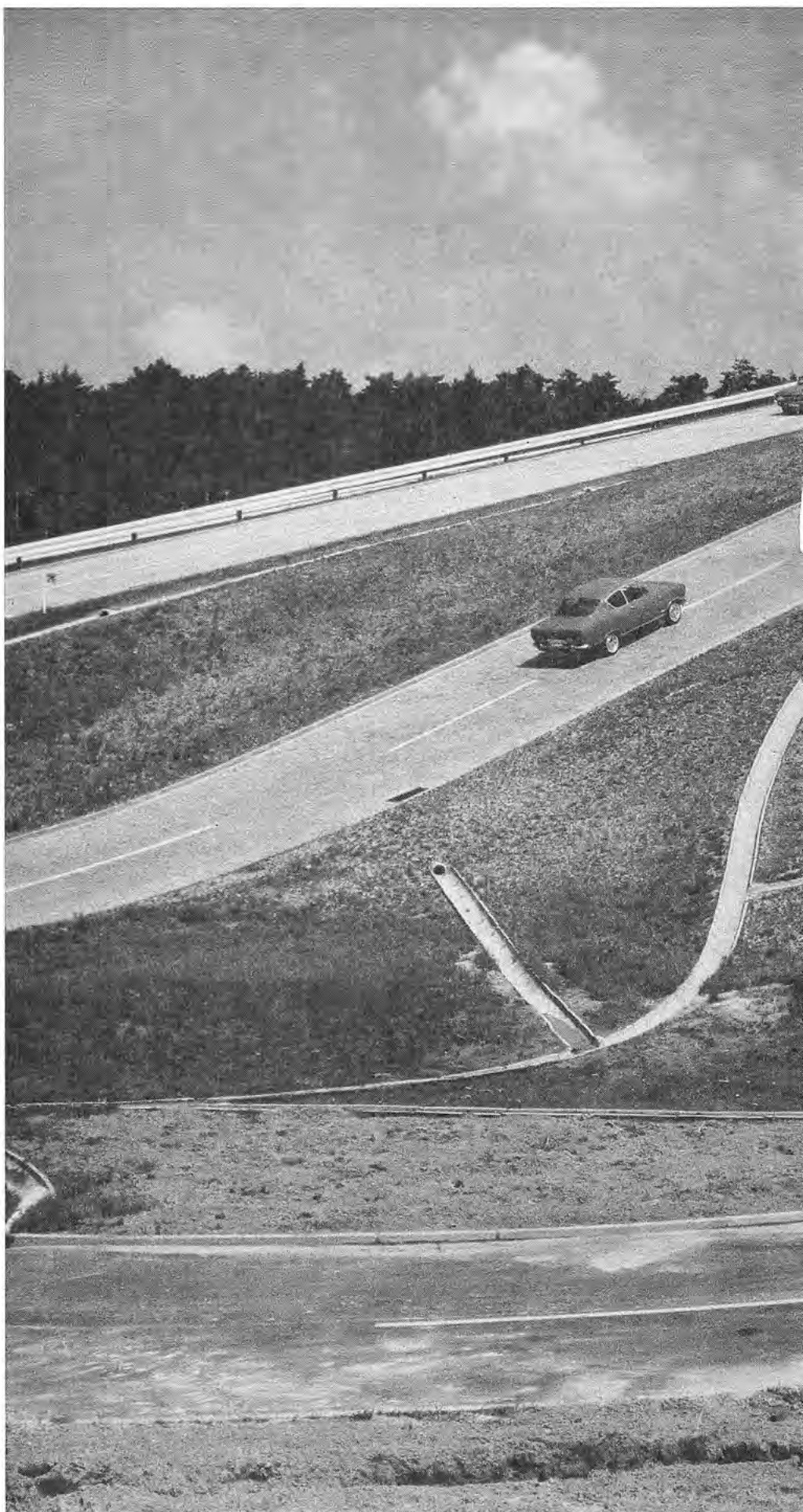
General Motors eröffnete vor einiger Zeit das größte Forschungszentrum der Welt für die Automobilsicherheit. Die Super-Anlage, die dem Prüffeld in Milford angeschlossen ist, soll den GM-Konstrukteuren durch neuartige Versuchsreihen, wie sie bisher in keinem anderen Forschungszentrum durchgeführt werden konnten, wertvolle Hinweise auf die Verbesserung der Sicherheitsfaktoren im Automobilbau geben. Dazu wurde auch eine neue Testpuppe entwickelt, der General Motors den Namen "Sophisticated Sam" gab. "Sam" unterscheidet sich von anderen Testpuppen darin, daß er ein Gerippe besitzt, dessen Knochen die gleichen Eigenschaften, insbesondere den selben Brechpunkt aufweisen, wie menschliche Knochen. Zum ersten Mal ist es den Technikern gelungen, eine Puppe zu entwickeln, deren Körper bei einem Unfall genauso „reagiert“, wie es ein Mensch aus Fleisch und Blut in der gleichen Situation tun würde.

Zu Schrott gefahren

Rund 400 Wagen sind seit Eröffnung des Sicherheitszentrums der General Motors bisher absichtlich „zu Schrott gefahren“ worden. Allein bei der Entwicklung und Prüfung der Schutzstahl-Traversen, die General Motors in die 1969er Pkw-Modelle zur Verstärkung der Seitentüren einbauen will, wurden 40 Testwagen „verbraucht“. Aber das hat sich auch gelohnt: Während die Schutzvorrichtung gegen Aufprall von der Seite im ersten Versuchsstadium noch rund 300 kg wog und damit für die Serienproduktion natürlich völlig unbrauchbar war, konnte ihr Gewicht im Verlauf der Versuche auf 20 kg zurückgeschraubt und damit in einen wirtschaftlichen Bereich gebracht werden.

Versuchsobjekt „VRV“

In Milford aber werden Kollisionsversuche auch durchgeführt, ohne daß die Versuchswagen dabei zerstört werden. Ein zweiter „Aufprallschlitten“ ermöglicht es, die Kollisionsversuche auch ohne Beschädigung der Fahrzeuge zu „simulieren“. Versuchspuppe „Sam“ „stirbt“ dann, ohne daß man dem Fahrzeug äußerlich einen Schaden ansieht. Interessantestes Versuchsobjekt aber ist ein Fahrzeug mit der Bezeichnung „VRV“: Durch eine komplizierte Ausrüstung mit Elektronengeräten kann man die Leistungen von Fahrzeugen verschiedener Typen in einem einzelnen Wagen nachahmen und untersuchen! mpd



„BERG DES LEIDENS“

Ein für den Versuchsingenieur beziehungsweise Versuchsfahrer besonders interessanter Teil des Opel-Prüffeldes bei Dudenhofe ist der „Berg des Leidens“ mit künstlich an-



gelegten Bergstrecken, deren Steigungen beziehungsweise Gefälle 4, 8, 12, 20 und 30 Prozent betragen. Darunter ist auch eine Steilstrecke mit den bekannt-berühmten Quer-

rinnen der „Turracher Höhe“. Auf dem „Monte Dudenhofen“ laufen Anfahr- und Schaltversuche in verwirrenden Varianten. Auch Getriebeabstufungen und Achsübersetzun-

gen werden hier erprobt – um nur einige Beispiele aus dem vielseitigen Bereich der Einsatzmöglichkeiten auf den Steilstrecken des großen Opel-Prüfgebietes zu nennen.

WERK KAISERSLAUTERN

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK IN DER PFALZ



Diese Luftaufnahme zeigt das Kaiserslauterner Werk aus der Vogelperspektive. Die Gesamtfläche beträgt 1 500 000 qm. Davon ist ca. $\frac{1}{5}$ bebaut. Im Vordergrund der Parkplatz, links die Werkswache mit Betriebskrankenkasse und Fahrradeinstellplätzen; dahinter

die Trafostation, die Lehrwerkstatt und das Kraftwerk. Zum Abtransport der Fertigteile sind der direkte Anschluß an den Güterbahnhof Einsiedlerhof und die unmittelbare Autobahnnahe äußerst günstig. Einen imposanten Anblick bieten die Produktionshallen.

Davor das Verwaltungsgebäude. Das Bild entstand an einem Wochenende im Sommer dieses Jahres. Deshalb die leeren Parkplätze. (Die Luftaufnahme wurde freigegeben vom Regierungspräsidenten in Darmstadt unter der Nr. 328/68.)

Fußgänger leben gefährlich

Wer die Gefahr liebt, kommt darin um! Statistische Erhebungen haben erwiesen, daß seit 1955 in der Bundesrepublik und West-Berlin mehr als 5 600 Fußgänger im Straßenverkehr getötet wurden. Über 870 000 wurden im gleichen Zeitraum verletzt, viele von ihnen wurden zu Invaliden.

Wo ist der Grund hierfür zu suchen? Jeder zweite Fußgänger, der auf der Straße angefahren wird, hat den Unfall selbst verschuldet, weil er die Verkehrsregeln mißachtet oder sich auf andere Art falsch verhalten hat. Unsere Verkehrspolizei ist bemüht „vom Kindergarten bis zum Altersheim“ die Bürger auf Gefahren im Straßenverkehr hinzuweisen, über die wichtigsten Verkehrsregeln zu belehren und zur Vorsicht zu mahnen. Der zu

verzeichnende Erfolg ist gering. Viele Fußgänger wähen sich beispielsweise in jedem Fall auf Zebrastreifen sicher, selbst wenn die Ampeln auf rot stehen. Am häufigsten verunglücken Fußgänger auf den Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt; die schwersten Unfälle aber gibt es auf den Ausfallstraßen. Dort sind auch die meisten Toten zu beklagen. Wie kann man Abhilfe schaffen? Mehr Fußgängerüber- und -unterführungen, deutliche Hinweisschilder für Überwege, gute Beleuchtung der Zebrastreifen bei Dunkelheit, Polizisten, die zu Stoßzeiten den Verkehr regeln und noch mehr Verkehrsschulung sind die eine Möglichkeit; die andere betrifft den Fußgänger, der sich selbst schützen muß, indem er die allgemeinen Verkehrsregeln genauestens beachtet.

KURZ GEMELDET

Am 19. September 1968 fand die vierte Jugendbetriebsversammlung in unserem Werk statt.

Am 1. Oktober 1968 hielt der Betriebsrat die Betriebsversammlung ab. Wie immer, ist ein ausführlicher Bericht in Druck gegangen.

Bei der Fundstelle der Werkswache wurde ein schwarzer Geldbeutel mit diversen Papieren sowie eine Schutzbrille abgegeben.

WIR GEDENKEN



Heinz Fischer, Rohrfertigung
geb. 5. 5. 1940

gest. 26. 8. 1968

Bereits neunmal um die Erde

Bericht über den Kurierdienst Kaiserslautern - Rüsselsheim

Man hört und sieht wenig von ihnen, und doch nehmen sie einen sehr wichtigen Platz im Organisationsablauf unseres Werkes ein: unsere Kurier-Fahrer. Der Kurierdienst Kaiserslautern - Rüsselsheim besteht seit Ende 1965. In dieser Zeit kamen insgesamt 14 Opel Caravan zum Einsatz. Bei allen Kurierfahrten wurden bis heute rund 340000 km zurückgelegt, umgerechnet wären unsere Fahrer also 9mal um die Erde gefahren.

Unsere Kurierfahrer haben es natürlich immer eilig. Auf der sehr dicht befahrenen Strecke Kaiserslautern - Rüsselsheim können Geschwindigkeitsbeschränkungen und Unfälle oder Wagenstauungen zu Alpträumen werden, bei dem Gedanken, dringend benötigte Engpaßteile im Wagenfond zu haben oder wichtige Unterlagen zu transportieren, auf die die Datenverarbeitung schon mit angelaufenen IBM-Computern wartet. Trotzdem darf man kein Risiko eingehen, muß Ruhe bewahren, sicher fahren; denn nur so gelangt man am schnellsten ans Ziel.

Die Auftragsübernahme in unserem Werk erfolgt im Büro der Material- und Transportabteilung. „Schicken Sie mir doch bitte den Kurier, wir brauchen dringend ...“. Solche Hilferufe kommen fast täglich von der Werkleitung, der Finanzabteilung, der Standardabteilung, der Planung und Instandhaltung oder der Personalabteilung. Der Transport der internen Werkspost von Kaiserslautern nach Rüsselsheim und umgekehrt sowie die verschiedensten Sonderaufgaben obliegen unseren Kurier-Fahrern. Von großer Bedeutung ist der Transport von Engpaßteilen, die von

Rüsselsheim oder Kaiserslautern dringend benötigt werden. In Rüsselsheim werden unter anderem folgende Stellen angefahren: Material- und Produktionskontrolle, Datenverarbeitung, Finanzabteilung, Postbüro, Planung, Werkzeugbau und Rückversand.

Durch diesen kleinen Einblick in die Arbeit eines Kurierfahrers wird uns klar, daß man mit Führerschein und Fahrpraxis noch lange nicht diesen Aufgaben gewachsen ist. Hier werden Umsicht, Verschwiegenheit und Ver-



läßlichkeit verlangt. Unsere beiden Kurierfahrer sind in „Erster Hilfe“ ausgebildet. Die Fahrzeuge sind mit Notapotheke und Autofeuerlöscher ausgestattet. Unsere Aufnahme zeigt den Kurier-Fahrer L. Meyer beim Beladen seines Fahrzeuges.

NEUES VON UNSEREN STRASSEN

Noch in diesem Jahr will das Autobahnamt Frankfurt mit dem sechsspürigen Ausbau der 20 Kilometer langen, ältesten Autobahnstrecke Deutschlands zwischen Frankfurt und Darmstadt beginnen. Der Bundesverkehrsminister hat das Projekt für den zwölf Kilometer umfassenden Abschnitt vom Rhein-Main-Flughafen bis zur Anschlußstelle Langen nach Mitteilung des Autobahnamtes bereits genehmigt. Das Amt hofft, daß später zügig bis Darmstadt weiter gebaut werden kann. Das Endziel sei, die Südstrecke Frankfurt - Darmstadt - Mannheim bis zur Landesgrenze bei Viernheim sechsspürig zu gestalten, wobei zu drei Fahrspuren noch eine Standspur kommen soll.

Die seit langem von der Regierung von Mittelfranken geforderte Autobahn Würzburg - Feuchtwangen - Ulm wird mit Sicherheit gebaut. Mit einer Inangriffnahme dieses Projektes ist jedoch nicht vor 1971 zu rechnen.

Das Netz der 152 Tankstellen und 123 Raststätten an den Autobahnen wird zur Zeit zügig ausgebaut. 19 Tankstellen und 9 Raststellen befinden sich im Bau, weitere 18 Tank- und 15 Raststationen sind fest geplant. Das gesamte Ausbauprogramm, in dem auch 17 Kioske mit Toilettenanlagen vorgesehen sind, kostet 140 Mio. Mark. In Saarbrücken und Kufstein werden Tankstellen in unmittelbarer Nähe der Grenze errichtet. An den Autobahn-Tankstellen werden in Zukunft große beleuchtete Tafeln mit einer genauen Karte der Umgebung auch Hinweise auf Hotels und Reparaturwerkstätten bieten.



ANBAU IM WERK KAISERSLAUTERN

Am 1. 4. 1968 wurde auf unserem Werksgeleände mit den Erdarbeiten für eine Erweiterung der Hallen begonnen. Das Gebäude ist erstellt, und die Versorgungsleitungen sind gelegt. Zur Zeit wird die Einrichtung montiert. Die neu hinzugekommene Fläche für den Anbau beträgt ca. 4300 qm. Mit der Verlagerung der Rad- und Hauptbremszylinder sowie der Kupplungsgeber- und -nehmerzylinder von Rüsselsheim und Bochum wurde im August begonnen. Mit Ablauf des letzten Quartals 1968 soll nacheinander die volle Produktionsübernahme von 50-60 Maschinen einschließlich 6 Transferstraßen erfolgt sein. Unsere Aufnahme zeigt den Anbau im Werk Kaiserslautern im fast fertigen Zustand.

Ende des Kaiserslautern-Teils

HOBBY:

Vogelfotografie

Immer häufiger findet man in Wald und Flur den Tierfotografen. Die zunehmende „Jagd“ mit der Kamera ist vor allem auf die vermehrte



Freizeit weiter Kreise, aber auch auf die fortschreitende Entwicklung der Fotoausrüstung und die Benutzung von Teleobjektiven zurückzuführen. Verbessertes Filmmaterial brachte dazu eine gesteigerte Bildqualität. Nicht zuletzt ist auch das Kraftfahrzeug zu nennen, mit dem die erforderliche Ausrüstung ohne Mühe in die Nähe der Aufnahmeorte gebracht werden kann.

Das wichtigste jedoch, was ein Tierfotograf mitbringen muß, ist eine gute Kenntnis der Natur, der Lebensbedingungen und Lebensgewohnheiten der Tiere. Niemals soll sein Weg gesäumt sein von verängstigtem Wild oder verlassenen Vogelbruten. Seine Achtung vor der Kreatur soll ihn vor „Bildern um jeden Preis“ bewahren. Das geschickte Verbergen im Tarnzelt und die Tarnung der Fotoausrüstung sind unerläßliche Voraussetzungen dafür. Geduld und nochmals Geduld werden seine Bemühungen in vielen Fällen mit gelungenen Schnappschüssen belohnen.

Alfred Krug, technischer Sachbearbeiter in der Abteilung Lohnkontrolle, hat sich dem Spezialgebiet der Vogelfotografie verschrieben. Durch die Vogelschutzgruppe seines Heimatortes Worfelden kam er vor 10 Jahren erstmals mit der Tierwelt in enge Berührung. Etwas später schaffte er sich eine Kamera, leistungsfähige Teleobjektive sowie Elektronenblitzgeräte an. Mit dieser Ausrüstung ging er dann auf „Vogeljagd“. Jahrelange Erfahrungen ließen ihn inzwischen zum Meister dieses Faches werden. Wie er uns sagte, ist die günstigste Jahreszeit für das Fotografieren der Vögel die Brutzeit im Frühjahr, in der sich die Tiere bei der Aufzucht ihrer Jungen meist in unmittelbarer Nähe des Nestes aufhalten, oder im Winter zur Zeit der Fütterung. Alfred Krug hat sich im Laufe der Jahre eine umfangreiche Dia-Sammlung angelegt, die er auch schon einem größeren Publikum vorgeführt hat. Die eine Aufnahme zeigt eine Schleiereule mit ihren Jungen, während die andere Alfred Krug beim Aufbau seiner Fotoausrüstung am Nest der Zwergrohrdommel zeigt.



Preissenkung

Nach den Werksferien gab das Werk Preissenkungen für eine Reihe von Modellen des Rekord-Programms bekannt. Betroffen sind die vier- und fünftürigen Ausführungen sowie die 75 und 90 PS-Motor-Varianten. Beispielsweise ermäßigte sich der Preis der viertürigen Rekord-Luxus-Limousine (75 PS) um rund 392 Mark bei gleicher Ausstattung wie bisher. Weitere Preissenkungen erfolgten bei einigen Kadett- und Olympia-Modellen. Lediglich bei einem Commodore-Modell, der zweitürigen Commodore-Limousine, wurde der Preis um 116,55 Mark angehoben. Einzelheiten auf den Preislisten, die inzwischen erhältlich sind. In diesem Zusammenhang betonte Vorstandsmitglied E. Rohde, daß die genannten Modellreihen in ihrer Form unverändert auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt im Herbst 1969 gezeigt werden. Dieser Hinweis war ein weiteres Bekenntnis des Werkes zur Modellkonstanz.

Druckfehlerteufel

Leinen gelichtet?

Leinen gelichtet. So steht es jedenfalls in der Vorankündigung der Vortragsreihe auf Seite 10 dieses Heftes. Als diese Druckform ausgedruckt war, wurde der Schnitzer bemerkt. Aber da war es schon zu spät. Richtig muß es natürlich heißen: Leinen los und Anker gelichtet. So geht es oft mit einem Druckfehler. Nachher ist man halt immer klüger als vorher. Und da wir gerade dabei sind: Im letzten Heft der Werkzeitschrift (7/8) wurden in den Bildunterschriften auf Seite 9 (Wirtschaftsausschuß) und auf Seite 12 (Personalien) die Namen vertauscht. Das ist schon schlimmer. Dafür bitten wir besonders um Entschuldigung, vor allem die Betroffenen. Erfreulich, daß es viele Leser gemerkt haben. Das Telefon stand nicht still. Mal sehen, was nächstens passiert. Herzlichst Ihre

Redaktion

KURZ ERKLÄRT

Leistung PS (DIN): 45 PS bei 5000 U/min

Das ist die sogenannte Nennleistung des Motors, die ihm den Namen gibt: ein 45-PS-Motor. Die PS-Leistung errechnet sich aus Drehmoment und Drehzahl. Mit zunehmender Drehzahl wachsen die PS bis zu dem Punkt, an dem auch die zunehmende Drehzahl nicht mehr zur Erhöhung der Motorkraft, des Drehmoments, führt. Der Motor kann zwar über die „Nennleistung“ (im Beispiel 5000 U/min) gebracht werden, doch ein Kraftzuwachs ist nicht zu verzeichnen.

SIE im Betrieb

Diesmal:
eine Adremadruckerin



In einem großen Werk werden täglich Tausende von Briefen, Drucksachen, Rundschreiben und so weiter an die gleichen Empfänger versandt; bei uns vor allem an die Opel-Händler oder andere Außenstellen, aber auch an einen gleichbleibenden Empfängerkreis im Hause. Um die vielen Umschläge zu beschriften, müßten ständig zahlreiche Schreibkräfte beschäftigt oder die Aufträge an fremde Schreibbüros vergeben werden. Einfacher geht es mit Adrema. Zwei Mitarbeiterinnen, eine davon B. Moses, sind für das Stanzen der Adressenplatten zuständig. Die Beschriftung wird mit einer Spezialmaschine auf eine Metallplatte gestanzt. Ein anderer Apparat — unser Bild zeigt B. Moses, die seit 1953 bei Opel und seit drei Jahren in der Werkdruckerei mit Adremaarbeiten beschäftigt ist, an diesem Apparat — besorgt dann das Bedrucken der Umschläge, Klebeadressen, Briefbogen und so weiter. Die Adremaplatten werden in Spezialschränken gelagert, so daß sie jederzeit greifbar sind. Bei Adressenänderungen einzelner Empfänger müssen die alten Platten selbstverständlich gegen neue ausgetauscht werden. Mitarbeiterin B. Moses bedruckt unter anderem die Kuverts der Nachrichtenabteilung für die Presse, Umschläge der Altersversorgung, der Werbeabteilung und auch die Versandhüllen des Außenverteilers der OPEL POST.

Mehr Verkehrsdurchsagen

Der Deutschlandfunk hat die Zahl seiner Verkehrsdurchsagen erhöht. Jetzt werden in der Zeit zwischen 4 und 8 Uhr morgens, im Bedarfsfall auch halbstündlich, jeweils nach den Nachrichtendiensten Verkehrswarmmeldungen gesendet. Außerdem strahlt der Deutschlandfunk nach wie vor Verkehrsdurchsagen im Anschluß an die Nachrichtensendungen zu den vollen Stunden aus.



Feuerwerk über dem Rhein (Foto: Bauer)

Vorschau auf die jetzt begonnene neue Spielzeit der Theater in Frankfurt, Mainz und Wiesbaden

Der Spielplan der Theater in Frankfurt, Mainz und Wiesbaden, für die die Abteilung Kulturelle Betreuung verbilligte Karten vermittelt, bietet in der gerade begonnenen Saison den Theaterfreunden wieder viele abwechslungsreiche Aufführungen, die im Laufe der Zeit auf den Opel-Theaterplänen erscheinen werden.

Viele Neuinszenierungen

In der Frankfurter Oper stehen folgende Neuinszenierungen auf dem Programm: „Die Zauberflöte“ von Mozart im Oktober, „Johanna auf dem Scheiterhaufen“ von Arthur Honegger/Paul Claudel im November, „Rigoletto“ von Verdi im Dezember. Im März/April 1969 folgen „Pelléas et Mélisande“, eine dramatische Oper von Debussy, im Mai „Der feurige Engel“ von Prokofjew, während für die Freunde des Balletts im Januar „Der Nußknacker“ von Peter Tschaikowsky vorgesehen ist. Die Anhänger der Operette werden im Juni/Juli nächsten Jahres mit Millöckers „Bettelstudent“ erfreut. Aus dem Spielplan der letzten Saison werden viele Titel übernommen, unter anderem „Fidelio“, „Carmen“, „Die Hochzeit des Figaro“, „La Bohème“, „Madame Butterfly“, „Tosca“, „Die verkaufte Braut“, „Der Rosenkavalier“, „Aida“, „La Traviata“, „Der fliegende Holländer“, „Tannhäuser“, „Der Freischütz“, „Die Fledermaus“ und „Der Vogelhändler“. Das Frankfurter Schauspielhaus begann Ende September mit der Premiere von Goethes „Götz von Berlichingen“. Es folgen eine Satire von Milos Macourek „Susannenspiel“ im Oktober, „Pitt und Finchen“ von Stelter, „Celestina“ von Fernando de Rojas, „Sing-Sing Singers“ von Heinz Wunderlich/Graziano Mandozzi als Uraufführung im Februar 1969, „Richard II.“ von Shakespeare im März/April, „Camino Real“ von Tennessee Williams im Mai und „Die Acharner“ von Aristophanes im Juni/Juli. Übernommen werden im Schauspielhaus „Die Soldaten“ von Rolf Hochhuth und „Der Raub der Sabinerinnen“ von v. Schönthan.

O. E. Hasse und H. J. Kulenkampff ...

Ein reichhaltiges Programm bietet auch das Städtische Theater in Mainz. Hier stehen unter anderem folgende Neuinszenierungen und Erstaufführungen auf dem Spielplan: die Schauspiele „Don Carlos“, „Der Biberpelz“, „Don Juan oder Die Liebe zur Geometrie“ von Max Frisch und „Can-Can“ als Musical von Cole Porter; die Opern „Der fliegende Holländer“, „Die lustigen Weiber von Windsor“, „Salome“, „Der Barbier von Sevilla“ und „Die Entführung aus dem Serail“; die Operetten „Die Csardasfürstin“, „Gasparone“ und „Die Blume von Hawaii“. Aus dem Programm der letzten Spielzeit werden übernommen „Tosca“, „Der Troubadour“ und „My Fair Lady“. Für die jüngsten Zuschauer ist das Weihnachtsmärchen „Die Bremer Stadtmusi-



Gastspiel in Mainz: O. E. Hasse als Wallenstein

WIR GEHEN INS THEATER

kanten“ vorgesehen; außerdem steht das Jugendstück „Robinson soll nicht sterben“ auf dem Programm. Umfangreich ist auch der Plan der Gastspiele im Mainzer Theater. O.E. Hasse wird dabei in „Wallensteins Tod“ zu sehen sein. Unser Bild zeigt ihn in einer Szene dieses Trauerspiels von Schiller. Und Hans-Joachim Kulenkampff als General Haras in „Des Teufels General“ (April 1969) wird sich sicher mancher Theaterfreund nicht entgehen lassen.

... Margit Schramm und Tilla Durieux

Das Staatstheater Wiesbaden eröffnete die neue Spielzeit im September mit Verdis „Ein Maskenball“. Es folgen an Neuinszenierungen „Don Giovanni“, die Spieloper „Wenn ich König wär“ und „Tannhäuser“. Ein Höhepunkt der Spielzeit verspricht die westdeutsche Erstaufführung der Prokofjew-Oper „Krieg und Frieden“ – nach dem weltberühmten Roman von Leo Tolstoi – zu werden. „Die Dubarry“ (mit Margit Schramm in der Titelrolle) und das amerikanische Er-

folgsmusical „Can-Can“ werden die Freunde der leichteren Unterhaltungsmusik erfreuen. An Ballettaufführungen stehen „Don Quichotte“ und „Giselle“ auf dem Programm. Das Ende der Saison wird die Tschaikowskij-Oper „Pique Dame“ sein. „Die Macht des Schicksals“, „Othello“, „Die Zauberflöte“, „Tristan und Isolde“, „Die Meistersinger von Nürnberg“ und „Hoffmanns Erzählungen“ werden unter anderem aus der letzten Spielzeit übernommen. Die Schauspiel-Saison wurde am 15. September mit der Shakespeare-Komödie „Liebesleid und Lust“ eröffnet. Es folgen Arthur Millers neuestes Stück „Der Preis“, Schillers „Don Carlos“, Clemens von Brentanos Lustspiel „Ponce de Leon“, „Die Möwe“ von Tschchow, Jean Anouilh's Komödie „Leocadia“ (Hauptrolle Tilla Durieux) und „Durch die Wolken“ von Francois Billetdoux.

Eintrittskarten für die drei Theater zu ermäßigten Preisen vermittelt die Abteilung Kulturelle Betreuung, D 10, 1. Stock, Zimmer 62, Telefon 879. Sprechzeiten täglich in der Zeit von 11.45–12.45 und von 13.30–14.45 Uhr. Diese Zeiten bei Besuchen oder telefonischen Bestellungen bitte möglichst einhalten!



ENTSCHEIDUNGEN

Ein Autofahrer parkte vor einem Postamt unter einem Parkverbotschild, obwohl 35 Meter weiter entfernt eine Parkmöglichkeit vorhanden gewesen wäre. Er brachte zwei Pakete auf das Postamt und brauchte acht bis zehn Minuten, um die Formalitäten am Schalter zu erledigen. Die Polizei zeigte ihn an. Das Kammergericht Berlin befand jedoch (1 Ss 400/66), das Ladegeschäft in der Parkverbotszone sei immer erlaubt, auch wenn es zumutbar sei, das Be- und Entladen außerhalb der Verbotszone auszuführen. Dennoch blieb der Kraftfahrer in den Maschen des Gesetzes hängen, weil er damit Zeit verloren hatte, die Pakete am Schalter abfertigen zu lassen. Der Angeklagte hätte nämlich, so hieß es im Urteil, nach dem Abladen die Pakete seiner Begleiterin übergeben müssen, um dann seinen Wagen auf den nahen Parkplatz zu fahren.

Sicherheitsabstand beim Überholen

Als eine Autofahrerin gerade zum Vorbeifahren an einem vor ihr befindlichen Personenwagen ansetzte, kam ihr ein Lkw entgegen. Der überholte Kraftfahrer lenkte, um der Gefahr auszuweichen, seinen Wagen auf den Grünstreifen und zeigte die Frau bei der Polizei an. Das Bayerische Oberste Landesgericht stellte grundsätzlich fest (1a St 388/67), daß Überholen bei Gegenverkehr dann zulässig sein, wenn sowohl zu den überholten als auch zu dem entgegenkommenden Fahrzeugen ein Sicherheitsabstand von mindestens einem Meter eingehalten werden könne und diesen Fahrzeugen auch ein ausreichender Sicherheitsabstand zum Fahrbahnrand verbleibe.

Fliegender Start an der Ampel

Als ein Autofahrer herankam, wechselte das Licht einer Ampel gerade von Rot auf Gelb, so daß er zum fliegenden Start ansetzte. Beim Passieren der Ampel stand diese auf Grün. Die Sicht nach rechts war durch einen schweren Lastzug verstellt, der sich bei Gelb in Bewegung gesetzt hatte. Deshalb übersah der Pkw-Fahrer, daß von der Querstraße her noch ein anderes Fahrzeug kam, dessen Fahrer das dort inzwischen geltende Rotlicht übersehen haben mußte. Beide Fahrzeuge stießen zusammen. Trotz Mißachtung des Lichtsignals durch den anderen Unfallbeteiligten, traf den unvorsichtigen Pkw-Fahrer nach der Entscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart (1 Ss 146/67) eine Mitschuld: Wollte ein Kraftfahrer unmittelbar vor

Aufleuchten des grünen Lichts mit hoher Geschwindigkeit eine Kreuzung überqueren, so dürfe er das im allgemeinen nur, wenn er sich überzeugt habe, daß die Kreuzung frei sei.

Kriechspur nicht zum Überholen da

Den Zweck der bei Autobahnsteigungen häufig anzutreffenden „Kriechspur“ hatte ein Pkw-Fahrer verkannt. Weil beide Fahrstreifen besetzt waren, wich er plötzlich mit einem Tempo von 80 km/h auf diese äußerste rechte Spur aus, überholte vor ihm fahrende Wagen und scherte dann links wieder auf die Normalspur ein. Das Oberlandesgericht Hamm (4 Ss 1176/67) bedeutete ihm, daß er sich mit diesem Verhalten strafbar gemacht habe. Es verneinte allerdings eine Verurteilung wegen des Rechtsüberholverbots, weil die Kriechspur nämlich eine Sonderfahrbahn, ähnlich wie die Anschlußspur einer Autobahn, sei.

Fußgänger auf der Landstraße

Auf einer Landstraße trafen auf gleicher Höhe, ein Lkw, ein Pkw und drei Fußgänger zusammen, die ordnungsgemäß die äußerste linke Straßenseite benutzten und zum Teil sogar hintereinandergehend auf den Rasenstreifen ausgewichen waren. Der Pkw-Fahrer streifte zwei Fußgänger und verletzte eine Frau erheblich. Er fühlte sich jedoch unschuldig und meinte, die Fußgänger hätten noch weiter auf den Rasenstreifen ausweichen müssen. Der Bundesgerichtshof (VI ZR 152/65) belehrte ihn, die Fußgänger seien nicht einmal verpflichtet gewesen, die Fahrbahn zu verlassen. Nachdem sie dies trotzdem getan hätten, habe sich der Autofahrer nicht darauf verlassen dürfen, daß sie noch weiter auf den Rasenstreifen ausweichen würden.

Wagentüren kontrollieren

Während der Ausfahrt aus einer Parklücke ging plötzlich die von der Ehefrau eines Fahrers nicht richtig geschlossene Wagentür auf und beschädigte ein anderes Auto. Das Oberlandesgericht Stuttgart (1 Ss 705/67) entschied, daß dies dem Fahrer selber als Verschulden anzukreiden sei. Es sei dem Fahrer ungeachtet des persönlichen Vertrauens, das er einem Mitfahrer entgegenbringe, zuzumuten, sich vor dem Anfahren zu überzeugen, daß alle Wagentüren richtig geschlossen seien.

Blinklicht prüfen

Ein Autofahrer glaubte, das Blinklicht seines Wagens eingeschaltet zu haben und bog links ab. Weil er aber nicht auf die Kontrollampe im Führerhaus achtete, übersah er, daß das Blinklicht nicht funktionierte. Er verschuldete dadurch einen Unfall. Die Entschuldigung, er habe das Versagen des Blinklichts nicht bemerkt und daher den Unfall nicht voraussehen können, schützte ihn nicht vor dem Schuldspruch. Das Oberlandesgericht Düsseldorf (2 Ss 621/67) entschied, ein Kraftfahrer habe den betriebssicheren Zustand seines Fahrzeugs vor und auch während der Fahrt zu überwachen und sich dabei der dafür vorgesehenen technischen Einrichtungen zu bedienen. Im vorliegenden Falle sei der Blick auf die Kontrollampe unterblieben. Sonst hätte er gemerkt, daß die Blinkanlage versage.

TAGEBUCH

Ein Mann geht durch einen Gang, sieht bald hierhin, bald dorthin, bleibt unschlüssig stehen, setzt dann seinen Weg wieder fort, liest die Namensschilder an den Türen und fragt schließlich eine vorübergehende Kollegin nach einem Büro. Die Frau mittleren Alters bleibt stehen, überlegt, ist ebenfalls unschlüssig und zeigt schließlich unsicher mit dem Arm in eine der beiden Richtungen: „Dort hinten, fast am Ende des Ganges, muß es sein.“ Unser Mann wandert auf gut Glück ans Ende des Ganges, findet aber dort das Büro nicht, liest wieder die Namensschilder an den Türen und bittet, als das erneut erfolglos bleibt, eine jüngere Kollegin um Auskunft. Die schickt ihn ein Stockwerk tiefer. Dort solle er noch einmal fragen. Der Kollege, an den er sich wendet, überlegt zwei oder drei Sekunden und sagt schließlich, als hätte er eine schwere Aufgabe gelöst: „Ach ja, ich hab's. Hier, zehn bis fünfzehn Meter weiter, eine der linken Türen“. Doch auch dort ist das gesuchte Büro nicht. Unseren Mann kommt allmählich die Verzweiflung an, da läuft er einem kundigen Kollegen in den Arm. Und der endlich bringt ihn dort hin, wo er hin will. Das alles hat sich in einer zwar großen, immerhin aber doch noch überschaubaren Abteilung zugetragen. Und alle handelnden Personen der Geschichte gehörten zu dieser Abteilung. Viele kennen also selbst in ihrer eigenen Abteilung nur die nächste Umgebung. Es gibt also nicht nur eine Betriebs-, sondern auch eine Abteilungsblindheit.

Eine Mitarbeiterin ist einige Wochen zur Kur gewesen. Sie ist gut erholt und sieht frisch aus. Aber am ersten Arbeitstag bittet sie gleich morgens, am Nachmittag beurlaubt zu werden, weil sie an einer Beerdigung teilnehmen müsse. Ihre Tante sei gestorben. Erstaunt und nicht gerade verständnisvoll wird ihr der Urlaub gewährt. Einige Wochen Kur – und dann am ersten Arbeitstag nachmittags gleich wieder fehlen, das stört den Chef, aber auch die Kollegen. Sie selbst weiß, daß das keinen guten Eindruck macht. Es war ihr daher auch gar nicht angenehm, um die Beurlaubung zu bitten. Aber daß am ersten Arbeitstag nach Rückkehr aus der Kur die Tante beerdigt wird, das ist halt eine bittere Tatsache, wenn auch ein Zufall. Der Tod fragt eben nicht danach, ob man kurz nach Arbeitsbeginn wieder um eine stundenweise Beurlaubung bitten muß. Und auch die Leute, die die Beerdigung gerade auf ihren ersten Arbeitstag festgelegt haben, fragen nicht nach den Terminwünschen der einzelnen Trauergäste. Einer Tante, in diesem Falle Schwester der Mutter, muß man schon das letzte Geleit geben.

SOZIALPOLITISCHE KURZINFORMATION

I. Krankenversicherung

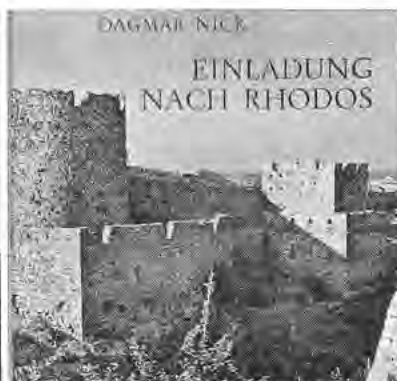
1. Bei Bezug einer Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung ist eine Pflichtversicherung in der Krankenversicherung ebenfalls gegeben; Angehörige sind dann krankenversichert, wenn Sie aufgrund einer früheren Beschäftigung eine Rente beziehen.
2. 2 % der Rente werden für die Krankenversicherung einbehalten.
3. Nach dem 1. 1. 1968 durch Antrag in die Rententpflichtversicherung Eintretende können sich unter bestimmten Voraussetzungen bei Vorliegen eines anderen ausreichenden Versicherungsvertrages von der Krankenversicherungspflicht befreien lassen.
4. Keine Befreiung von der Krankenversicherungspflicht gibt es für Antragsteller von Hinterbliebenenrenten, wenn der Verstorbene zum Zeitpunkt des Todes als Beschäftigter oder Rentner pflichtversichert war.

II. Mutterschutzrecht

1. Leistungen der Mutterschaftshilfe: ärztliche Versorgung, Hebammenhilfe, Arznei-, Verbands- und Heilmittel, DM 50,- bis DM 100,- für Aufwendungen in bezug auf die Entbindung (kein Stillgeld mehr). Auf diese Leistungen besteht in jedem Fall ein Rechtsanspruch.
2. Weiterhin wird Mutterschaftsgeld für arbeitende Frauen in Höhe des Nettolohnes plus evtl. Zuschuß des Arbeitgebers für Familienversicherte zwischen DM 35,- und DM 150,- gewährt.
3. Außerdem muß jetzt die Krankenkasse grundsätzlich die Kosten für eine Entbindung im Krankenhaus für längstens 10 Tage tragen.

III. Weitere Änderungen

1. Vom 1. 1. 1968 ist die Verordnungsgebühr von DM -50 auf DM 1,- erhöht worden. Rentner und Schwerbeschädigte nach § 10, II Bundesversorgungsgesetz sind davon ausgenommen.
2. Keine Beitragsrückerstattung der Arbeitnehmeranteile nach der Heirat mehr.
3. Erhöhung der Beitragssätze in der Rentenversicherung von bisher 14 % auf 15 %, ab 1. 1. 1969 auf 16 % und ab 1. 1. 1970 auf 17 % versicherungspflichtigen Einkommens.
4. Die Beitragsbemessungsgrenze wurde von DM 1400,- auf DM 1600,- monatlich heraufgesetzt.
5. Die Zahlung der Renten beginnt künftig mit Ablauf des Monats, in dem alle Voraussetzungen erfüllt sind. Nicht wie bisher mit Beginn des Monats.



BÜCHER

Einige der Neuerwerbungen unserer Werkbüchereien

Erich Kosch: „Montenegro – Montenegro“. Das Schicksal italienischer Soldaten, die sich nach dem Sturz Mussolinis auf die Seite der jugoslawischen Partisanen geschlagen hatten.

Dagmar Nick: „Einladung nach Rhodos“. Mit Abbildungen. In fast dichterischen Impressionen läßt Dagmar Nick die uralte Kulturlandschaft der Insel Rhodos lebendig werden. Die ausgezeichneten Fotos sind eine gute Ergänzung des Textes.

„Praktisches Balkon- und Zimmerpflanzenlexikon“. Herausgegeben von Ch. Spangenberg. Mit einer Einführung und 7 Beiträgen über Aufbau, Ansprüche und Pflegemaßnahmen. Mit Fotos. Der Band, der unter 5000 Stichwörtern alle Gewächse behandelt, die in einem begrenzten Erdraum gezogen werden können, enthält außer den Zierpflanzen für Zimmer und Wintergärten auch Wasserpflanzen für Aquarien sowie Gewächsarten für Tropenfenster, Balkons und Dachgärten.

Oliver Hassencamp: „Ich liebe mich“. Ein sich restlos mißverstanden fühlender Münchner Industrieller sucht nacheinander bei alten und jungen Freundinnen, einem Dackel und seiner Sekretärin Trost, ehe er reumütig zu seiner Frau zurückkehrt.

Othmar Franz Lang: „Sekt am Vormittag“. Roman. Die Mittelpunktfigur dieses zwar ironisch gefärbten Romans ist ein junger Mann, dessen Hilfsbereitschaft und Charme von seiner Umwelt auf naive Weise ausgenutzt werden.

Mary Scott: „Wann heiraten wir, Freddie?“ Der heitere Roman einer endlosen Verlobung. Die Autorin hat die Geschichte eines jungen, sich nach einem geeigneten Hochzeitstermin umsehenden Paares mit viel Situationskomik zu einem heiteren Unterhaltungsroman verarbeitet.

SACHBÜCHER

Hanns Reich: „Portugal“. Bildband. Die Sammlung von guten Fotos spiegelt Landschaft, Kunst, Volk und Folklore wider. Der Text, eine ideale Ergänzung des Bildteiles, vermittelt einen Überblick über die geschichtliche Entwicklung des Landes.

„Sylt“. Geschichte und Gestalt einer Insel. Mit Fotos. Eine umfassende Landschaftsdarstellung mit Beiträgen von Fachwissenschaftlern, die jeweils auch den jüngsten Stand von Forschung und Technik mitberücksichtigen.

„Zeitalter der Aufklärung“. Von Peter Gay und der Redaktion der Time-Life-Bücher. Mit Abbildungen. Hervorragende Sachkenner behandeln in 8 Kapiteln die grundlegenden Aspekte der Epoche.

Albert Menne: „Einführung in die Logik“. Dieser Band bietet eine voraussetzungslose, um Allgemeinverständlichkeit bemühte Darstellung der elementaren Lehren.

BELLETRISTIK

Evelyn Anthony: „Die schottische Hochzeit“. Historischer Roman. Der Kampf des Stuart Prinzen Charles gegen England bilden den Rahmen für eine Liebesgeschichte zwischen Mitgliedern zweier verfeindeter Clans.

Jon Cleary: „Flug in die Einsamkeit“. Zwischen Beginn und Ende einer Weltraumfahrt werden die Lebens- und Ehegeschichten des Astronauten Matt Crispin und seines Freundes John Dalmead erzählt.

Lawrence Durrell: „Weiße Adler über Serbien“. Ein Abenteuerroman. Ein Angehöriger des britischen Geheimdienstes kommt auf die Fährte einer monarchistischen Widerstandsgruppe in Serbien, die den Goldschatz der jugoslawischen Nationalbank ins Ausland schaffen will.



Grüße vom Oktoberfest (Foto: Bavaria)

ALLE HABEN WAS GEGEN MICH

Bei uns im Betrieb sind alle so hoffnungslos steif und ernst und humorlos. Ich verstehe das gar nicht. Wenn ich versuche, da ein bißchen Leben hineinzubringen, werden sie auch noch sauer. Ich kann machen, was ich will. Die sind nicht einmal imstande, über meine kleinen Scherze zu lachen. Dabei könnten die sich das Leben viel angenehmer machen, wenn sie es so anpackten wie ich. Ich bin nun mal das, was man ein „fröhliches Haus“ nennt. Gewissermaßen nicht totzukriegen. Immer obenauf. Und ich denke, das müßte doch ein bißchen ansteckend sein.

Manchmal glaube ich sogar, die haben was gegen mich. Der Wernicke zum Beispiel. Ich habe ihn so nett eingeladen, jetzt nach Geschäftsschluß noch ein Bier mit mir zu trinken. Ich hätte es ihm ja auch bezahlt. „Wernicke“, hab ich gesagt, „lassen Sie uns noch

’ne Mollie inhalieren. Wird Ihnen gut tun. Kommt doch jetzt gar nicht drauf an, ob Ihr kleines Speckbäuchlein noch eine Falte mehr wirft.“ Aber Wernicke wollte nicht. Er guckte direkt böse. Er müsse gleich nach Hause, brummelte er. Na gut, hab ich gedacht, dann nicht. Dann geh ich eben mit der Muschler. „Muschlelein“, hab ich gesagt, „wie wär’s mit uns zwei beiden? So ’ne kleine Flotte wie Sie hat doch so einen flotten Jüngling wie mich nicht jeden Tag an der Hand.“ Das war doch nun wirklich scherzhaft gesagt. Aber die Muschler grinst und sagte schnippisch: „Tut mir leid. Aber die Flotte wird sogleich auf Heimatkurs gehen.“ Mir blieb tatsächlich die Sprache weg. Da lade ich dieses Mädchen nett und höflich ein, und dann wird sie auch noch frech. Und nun sitze ich hier also allein im „Bürgerkeller“. Aber es ist vielleicht ganz gut so. Ich kann nun einmal Leute, die keinen Humor haben, nicht aushalten. Aber jetzt schlägt’s dreizehn. Da kommt doch tatsächlich der Wernicke mit der Muschler. Na ja, da haben sich zwei gesucht und gefunden. Die werden sich ganz schön anöden. Gott sei Dank, daß ich nicht so bin wie die. Ich werde mir jedenfalls immer meinen Humor bewahren.

P. B.

KURZ ERKLÄRT

Kurzhubmotor

Man spricht von einem Kurzhubmotor, wenn der Hub kleiner ist als die Bohrung. Der Kolben hat eine große Oberfläche für die Auswirkung der Kraft, die das verbrennende Benzin-Luft-Gemisch erzeugt. Bei geringerem Hub braucht der Kolben für jede Kurbelwellenumdrehung nur kurze Wege zurückzulegen. Die Kolbengeschwindigkeit ist dann im Vergleich zu einem Langhubmotor bei angennommener gleicher Drehzahl niedriger. Bei einem Langhubmotor muß sich ja der Kolben beeilen, um die längere Strecke in gleicher Zeit zu schaffen. Die Höhe der „mittleren Kolbengeschwindigkeit“ läßt Rückschlüsse auf die Lebensdauer des Motors zu. Die Techniker brauchen dieses Maß, um die Lebensdauer berechnen zu können. Ein Kurzhubmotor ist bei gleichem Hubraum kleiner, also auch leichter als ein Langhubmotor.

WERTANALYSE

keine Konkurrenz zum Vorschlagwesen

Vielleicht wollen Sie demnächst einen Wagen kaufen und überlegen dann sicher, welches Modell für Sie das richtige ist. Wenn Sie viel Wert auf eine komfortable Ausstattung legen, werden Sie wohl ein Luxus-Modell wählen. Wenn Sie dagegen mehr an Ihre nächste Campingfahrt denken, werden Sie sicher mehr Wert auf eine große Ladefläche legen. Ihre Wahl wird dann wahrscheinlich auf einen „Caravan“ fallen. Jeder Käufer einer Ware wägt ab, was für ihn am meisten Wert hat und wieviel Geld er für diesen Wert ausgeben will. Mit diesen Überlegungen hat man „Wertanalyse“ betrieben; denn man brachte Forderungen und Wünsche – bei der Wertanalyse sagt man hierfür Funktionen – in Beziehung zu dem dafür zu zahlenden Preis. Wertanalyse läßt sich auf vielen Gebieten anwenden. Wir haben in unserem Werk sogar eine „Abteilung Wertanalyse“, deren Aufgabe es ist, diese neue Rationalisierungsmethode bei uns anzuwenden.

Eine Gruppe von Spezialisten

Das Ziel der „Wertanalyse“ ist die Fertigung von Produkten mit niedrigsten Kosten und guter Qualität. Der Weg zu diesem Ziel führt über die Untersuchung der erforderlichen Funktionen. Es wird die Funktion eines Teiles bestimmt, bevor Form, Material oder Fertigungsmöglichkeit betrachtet werden. Wesentlich hierbei ist, daß Funktionen im wertanalytischen Sinn nicht nur „Funktionieren“ oder „Verrichten“ bedeuten; der Begriff beinhaltet vielmehr noch alles, was von der Funktion gefordert wird, zum Beispiel gutes Aussehen, Bequemlichkeit, Sicherheit, lange Lebensdauer. Die Abteilung Wertanalyse ist der Standard-Abteilung Kostenforschung angegliedert, was ihren Sinn und Zweck gleich deutlicher macht. In ihr arbeitet eine Gruppe von Spezialisten, die früher in verschiedenen Abteilungen unseres Werkes tätig waren. Aus diesem Grund verfügt die Gesamtheit dieser Mitarbeiter über vielfältige praktische Erfahrungen und ein sehr breites Wissen, zu dem unter anderem auch die Kenntnis neuer Verfahren und Werkstoffe zählt. Außerdem pflegen sie weiterhin intensive Kontakte zu ihren früheren Abteilungen, aber auch zu Lieferanten und Spezialisten außerhalb des Werkes. Das sind wesentliche Voraussetzungen für wertanalytische Untersuchungen.

Grau ist alle Theorie

Doch grau ist besonders dem Nichtfachmann alle Theorie. Daher sei an den folgenden praktischen Beispielen Aufgabe und Arbeitsweise der Wertanalyse erläutert: Ein Untersuchungsgegenstand in letzter Zeit war die



Bild 1

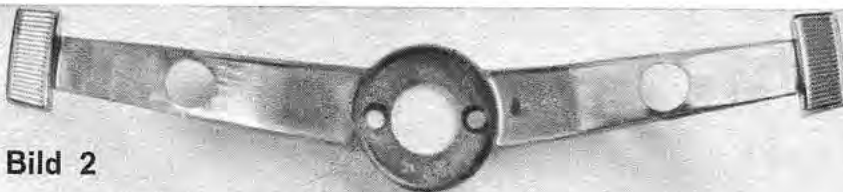


Bild 2



Bild 3

Drucktastenbetätigung am Dreispeichenlenkrad des Rekord. Bild 1 zeigt den Zusammenbau dieses Lenkrades. (Die Pfeile weisen auf den sichtbaren Teil der Drucktaste hin.) Bild 2 zeigt die Drucktaste im ursprünglichen Zustand als Gußteil. Die Funktionen dieses Teiles sind: Übertragen der Kraft zur Betätigung des Hupenkontaktes, gutes Aussehen der sichtbaren Fläche. Nach dieser Funktionsbestimmung folgt das Suchen nach Möglichkeiten, wie diese Funktionen noch erfüllt werden können. Bei dem Objekt „Drucktaste“ wurden dabei zunächst ohne Rücksicht auf eine praktische Verwirklichung folgende Vorschläge gemacht: Teil aus Stahlblech fertigen und verchromte Druckstücke aufsetzen; Teil aus Kunststoff fertigen und es an den sichtbaren Flächen verchromen; Teil untersuchen, ob es so massiv sein muß; jetziges Teil nur an den sichtbaren Flächen verchromen; zwei Einzelkontakte verwenden und die Drucktaste ganz entfallen lassen.

Beachtliche Einsparungen

Diese Vorschläge wurden dann untersucht, ob sie konstruktiv überhaupt zu verwirklichen sind, wie sie gefertigt werden können und welche Kosten dabei entstehen. Das Ergebnis aller Vergleiche und Rechnungen war, das jetzige Teil auf seine Stabilität hin zu untersuchen. Bild 3 zeigt die umgestaltete Drucktaste. Das Gewicht konnte um 20 Prozent reduziert werden, ohne daß die Stabilität das geforderte Maß unterschritt. Durch die Verwirklichung des Vorschlages wurde der Preis um 5 Prozent gesenkt. Als zweites Untersuchungsbeispiel sei die Blende der Klappe am Tankeinfüllstutzen des Commodore angeführt. Sie sitzt an der Rückwand und war mit einer Zierleiste versehen (Bild 4). Die Zierleiste hatte eindeutig die Funktion „schönes Aussehen“. Da sie jedoch vom Nummernschild verdeckt wurde, konnte die Funktion nicht erfüllt werden und somit die Leiste entfallen (Bild 5). Es konnten dadurch 17 Prozent der Kosten für die Blende eingespart werden.

Sicherung der Arbeitsplätze

Wie diese Beispiele zeigen, ist die „Wertanalyse“ eng mit dem Verbesserungsvorschlagwesen verwandt. In der Tat: die Ziele sind die gleichen. Und der Weg dorthin ist oftmals auch der gleiche: es müssen manche Hindernisse überwunden werden, bis ein Vorschlag verwirklicht werden kann. Das leuchtet auch ein, denn alles Neue muß erst erprobt und mit all seinen Konsequenzen erwogen werden. Wie gut sich „Wertanalyse“ und Verbesserungsvorschlagwesen ergänzen, wird deutlich, wenn man erfährt, daß schon einige Verbesserungsvorschläge in das Arbeitsprogramm der Wertanalyse aufgenommen wurden, um sie möglichst rasch in der Produktion zu verwerten. Trotzdem will die Wertanalyse nicht mit dem Verbesserungsvorschlagwesen konkurrieren, sondern bildet mit ihm und anderen Rationalisierungsmethoden eine wertvolle Einheit und hilft mit bei der Erfüllung der Forderung: Gute Qualität zu den niedrigsten Kosten. Denn nur so ist es möglich, den Kunden zufriedenzustellen. Und nur somit ist es möglich, daß wir konkurrenzfähig bleiben, was wiederum zur Sicherung unserer Arbeitsplätze beiträgt.

Bild 4

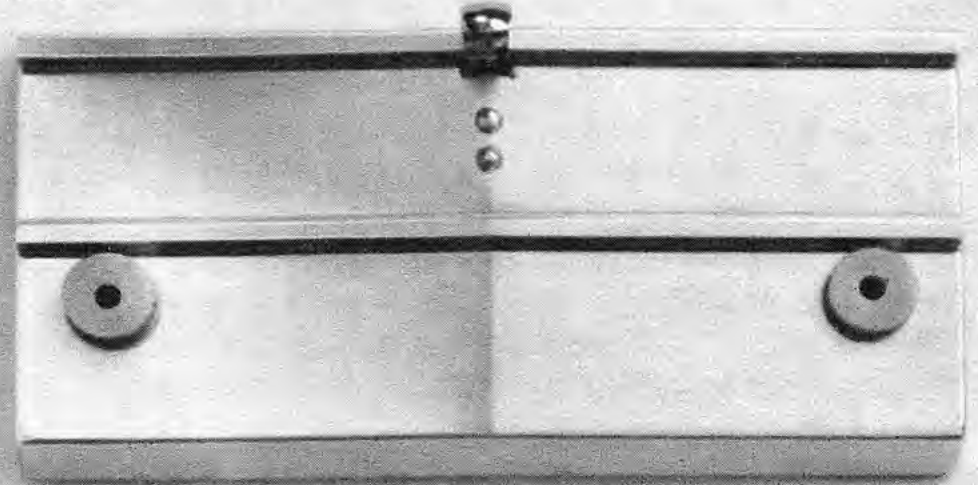
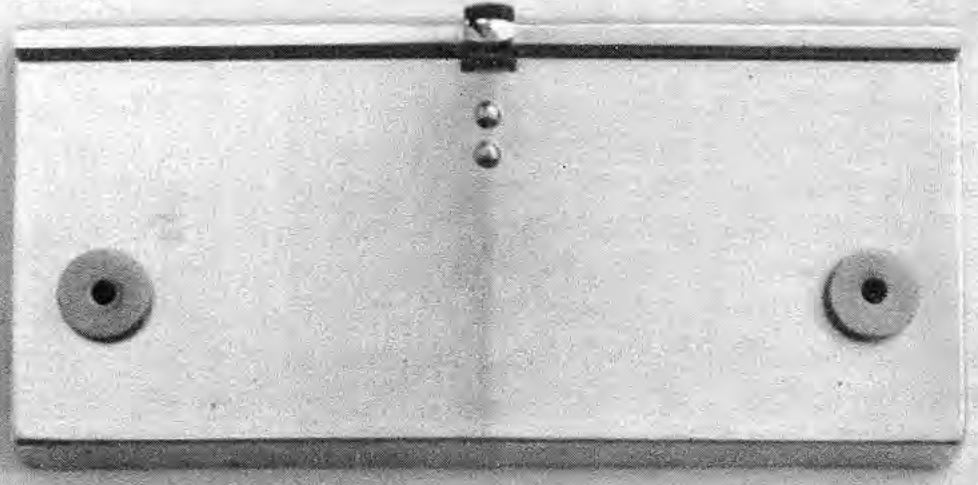


Bild 5





FÜR DIE FRAU

SEIN LEIBGERICHT

Kohlrabigemüse extra für vier Personen:
¼ Tasse Öl, 1 Zehe Knoblauch, 1 kleine Dose
Tomaten, 4 bis 5 Kohlrabi, in Streifen ge-

schnitten (die jungen Blättchen können mit verwendet werden), Pfeffer, Salz und etwas Majoran. In einer feuerfesten Form das Öl erhitzen und die Knoblauchzehe kurz darin anbraten, herausnehmen und die Dose Tomaten (angewärmt) dazugeben. Wenn alles kurz durchgekocht ist, die Kohlrabi und die Blättchen einfüllen, mit Pfeffer, Salz und Majoran würzen und garkochen. Dazu Salzkartoffeln und Frikadellen oder heiße Würste. Preis: ohne Beilagen ca. 2,50 DM. Zeit: Vorbereitung ca. 15 Minuten, Kochzeit ca. 20 Minuten. (Foto: Schott)

ADAM über EVA

Aus dem Tagebuch
des ersten Menschen

MONTAG

Die neue Kreatur mit den langen Haaren streicht andauernd um mich herum. Das mag ich nicht. Ich bin daran gewöhnt, allein zu sein. Warum sucht dieses seltsame Lebewesen nicht bei den anderen Tieren Anschluß? Heute ist der Himmel bewölkt. Ostwind. Ich glaube, wir bekommen Regen... Wir? Wo habe ich dieses Wort nur her. Ach, ja, jetzt fällt es mir ein: Die Langhaarige benutzt es immerzu.

MITTWOCH

Habe mir einen regensicheren Unterschlupf gebaut. Aber die Neue läßt mich auch dort nicht in Frieden. Ohne zu fragen, kroch sie einfach herein. Als ich dieses aufdringliche Geschöpf hinauswerfen wollte, lief plötzlich Wasser aus ihren Gucklöchern. Sie gab gräßliche langgezogene Laute von sich und wischte mit der Rückseite ihrer Pfoten das Wasser weg. Wenn sie doch bloß still sein würde! Aber sie redet unentwegt und will mir immer alles ins Ohr sagen. Das stört mich sehr, denn ich bin doch nur an Geräusche gewöhnt, die aus mehr oder minder großer Entfernung kommen.

SAMSTAG

Die Langhaarige ißt zuviel Obst. Wenn das so weiter geht, werden wir eines Tages überhaupt nichts mehr haben. (Schon wieder dieses „Wir“! Sie sagt es so oft, daß ich es mir auch schon angewöhne.) Heute morgen dicker Nebel. Ich bleibe dann lieber in meinem Unterschlupf. Die Neue aber läuft bei jedem Wetter im Garten umher und patscht dann mit ihren schlammbespritzten Füßen in meine Behausung. Ach, wie geruhsam und beschaulich war es hier früher.

SONNTAG

Ertappte heute früh die Langhaarige, als sie an DEM Apfelbaum rüttelte!! Ihr Name sei Eva, sagt sie. Bitte sehr. Was geht das mich an? Ich soll diesen Namen rufen, wenn ich wünsche, daß sie zu mir kommt. Habe darauf nur erwidert, daß ich nicht daran dächte, sie zu erwidern. Der Name sei also ganz überflüssig. (Das Wort „überflüssig“ scheint ihr imponiert zu haben. Werde es öfters benutzen.) Sie behauptet übrigens, aus einer Rippe gemacht zu sein, die von mir stamme. Dabei vermissе ich keine Rippe.



SAMSTAG

Gestern fiel die Neue in den Teich, als sie sich wieder einmal darin betrachtete. Das tut sie nämlich alle paar Augenblicke. Als ich sie mit Mühe und Not aus dem Wasser zog, fing sie an, über die armen Kreaturen zu lamentieren, die in dem Teich leben müßten. Abends holte sie eine Menge dieser unappetitlichen Tiere in meinen Unterschlupf und packte sie zu mir ins Bett, damit sie es warm hätten. Ich habe keine Lust, noch eine Nacht inmitten der glibbrigen Geschöpfe zu schlafen. Wenn es dunkel wird, werfe ich sie hinaus.

DIENSTAG

„Eva“ hat jetzt mit einer Schlange Bekanntschaft geschlossen. Bin heilfroh darüber, denn dieses Tier kann sprechen! Endlich werde ich also wieder ein bißchen Ruhe haben.

FREITAG

Vorhin kam sie angelaufen und erzählte, die Schlange habe ihr geraten, die Äpfel von DEM Baum zu probieren. Man würde dadurch klug und interessant und was weiß ich noch alles. Wie oft habe ich ihr eingehämmert, daß dann der Tod in die Welt käme! Schärfte ihr nochmals ein, um DEN Baum einen großen Bogen zu machen. Jetzt mault sie. Mir schwant, daß sie bald großes Unheil anrichtet. Werde vorsichtshalber aus dem Garten emigrieren.

MITTWOCH

Bin heute nacht auf einem Pferd still und heimlich ausgerissen. Ich ritt so schnell wie möglich, um mich noch rechtzeitig in Sicher-

heit zu bringen. Aber weit kam ich nicht mehr: als ich ungefähr eine Stunde nach Sonnenaufgang ein entzückendes, blumenbesätes Tal erreichte, wo es von grasenden, schlummernden oder spielenden Tieren wimmelte, brach urplötzlich ein ungeheurer Tumult aus. Mit schrecklichem Geheul fielen alle Tiere übereinander her. Ich wußte sofort, was passiert war: Eva hatte einen Apfel von DEM Baum verspeist. Und von nun an gab es den Tod auf der Welt. Die Tiger fraßen in Windeseile mein Pferd auf. Ich wurde sehr böse und sagte, sie sollten das gefälligst bleiben lassen. Aber niemand hörte mir zu. Wenn ich noch länger mit den Tigern geschimpft hätte, wäre ich selbst auch aufgefressen worden. Aber ich lief sehr schnell weg und fand hier, nicht weit vom Garten entfernt, einen leidlich bequemen Unterschlupf. Inzwischen hat Eva mich aufgestöbert. Eigentlich war ich ganz froh darüber, denn mir knurrte der Magen, und Eva brachte ein paar von den Äpfeln mit. Obwohl es gegen meine Prinzipien war, aß ich davon. Mir blieb vor Hunger ja nichts anders übrig. Prin-

zipien lassen sich anscheinend nur einhalten, solange man genug zu essen hat. Eva war in meiner Abwesenheit auf die verrückte Idee gekommen, sich mit allerlei Zweigen und Blättern zu behängen. Als ich sie fragte, was dieser Unfug zu bedeuten habe und ihr das grüne Zeug wieder abnahm, kicherte sie und wurde rot im Gesicht. Sie flüsterte mir ins Ohr, ich würde schon merken, warum sie das getan habe. Sie hatte nicht ganz unrecht. Obwohl ich doch so hungrig war, legte ich den erst halbaufgegessenen Apfel (er schmeckte wirklich wunderbar!) aus der Hand und sammelte die Blätter und Zweige zusammen, die ich Eva gerade abgenommen hatte. Dann schmückte ich mich selber damit. Als ich fertig war, befahl ich Eva in ziemlich strengem Ton, sie solle nicht in so eitler Pose vor mir herumstolzieren, sondern lieber noch ein paar von den köstlichen Äpfeln holen. Eigentlich ist es gar nicht so übel, mit ihr zusammenzuleben. Vor allem, da sie behauptet, es sei von oben angeordnet worden, daß wir künftig arbeiten müssen. Ich werde sie dabei beaufsichtigen.

LÖWEN- ATTACKE

Bisher gab es nur den Tiger im Tank. Hier sehen wir nun einen kräftigen Löwen auf dem Dach eines Admiral. Kein alltägliches Bild. Es stammt allerdings nicht aus Afrika, sondern wurde in dem nahe der Bundesstraße 56 in Tüddern (Kreis Gailenkirchen)

gelegenen ersten Löwen-Freigehege Deutschlands gemacht. Dort brüllen seit Pfingsten 28 Löwen in einem 300 000 Quadratmeter großen Gelände, das von hohen Zäunen umgeben ist. Das Ganze ist eine großartige Touristenattraktion. Zwei je 20 Personen fassende Foto-Safaribusse fahren die nichtmotorisierten Löwenfreunde durch den Park. Ständig patrouillieren Wildhüter und achten darauf, daß kein Besucher seinen Wagen verläßt oder die Wagenfenster öffnet. Die Szenerie auf unserem Bild sieht gefährlich aus, war es in Wirklichkeit aber nicht. Die Tiere posierten für die Kamera. Außer einigen Kratzern hat der Admiral die „Attacke“ gut überstanden. (Foto: Horn)



Blumen

Im Herbst
an den Winter denken

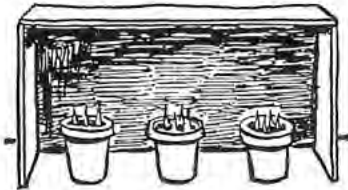
Es ist gar nicht so schwer, schon im Januar oder Februar blühende Krokusse im Zimmer zu haben. Die Zwiebeln bekommen Sie in jeder Samenhandlung. Zum Einpflanzen der Zwiebeln nehmen wir alte Blumentöpfe, deren oberer Durchmesser 8–10 cm beträgt. Auch flache Blumenschalen oder Glasschalen von 5–10 cm Tiefe sind geeignet. Wir holen vom Garten etwas gute Erde und mischen ein Viertel Torfmull darunter, damit die Erde recht locker wird. Töpfe und Schalen werden nun zu zwei Dritteln mit Erde gefüllt, darauf kommen die Krokuszwiebeln mit wenig Abstand, Spitze immer nach oben. Dann decken



Die Zwiebelnspitzen stets nach oben

wir die Zwiebeln mit Erde zu, daß sie ungefähr bleistiftstark bedeckt sind und der Topf nicht ganz bis zum Rand gefüllt ist. In kleine Töpfe kommen vier bis sechs, in die Blumenschalen etwa zehn bis fünfzehn Krokuszwiebeln.

Die Erde wird nun angefeuchtet und die Töpfe im Keller aufgestellt. Damit die Zwiebeln



Die Pflanzen brauchen Dunkelheit!

ganz dunkel stehen, stülpen wir noch eine leere Kiste über die Töpfe oder Schalen.

Nach vier bis sechs Wochen sehen wir nach und geben nochmals etwas Wasser darauf. Wenn die Triebe fingerlang sind, was ungefähr Ende Dezember der Fall sein wird, dürfen wir die Töpfe heraufholen. Zunächst werden sie in einem halbdunklen Raum mit mäßiger Wärme aufgestellt. Erst nach vierzehn Tagen können sie einen hellen Standort am Fenster im warmen Zimmer erhalten.



Jetzt können die Töpfe ins Zimmer kommen

Wenn wir sie mit warmem Wasser gießen, läßt sich ihr Wachstum fast stündlich verfolgen.

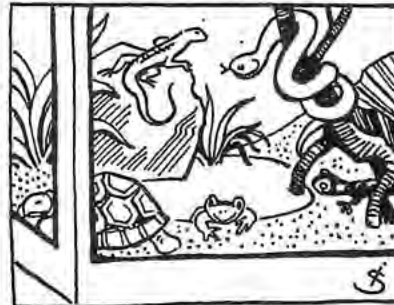
Bald platzt die weißliche Hülse, und Blüte um Blüte drängt sich ans Licht. Wenn jedoch die Blätter zuerst kommen, haben Sie die Zwiebeln zu früh aus dem Keller geholt. Auf die Blüten müssen Sie dann verzichten.

Haben Sie jedoch alle Ratschläge richtig ausgeführt, ist es eine Pracht, wenn sich in der Februarsonne die gelben, hell- und dunkelblauen Blüten wie Sterne entfalten, während es draußen stürmt und schneit.

Tiere



Aquarienfrende sind meist auch Pflanzenfreunde. Sie schaffen sich im Zimmer einen kleinen Garten, in dessen Mitte ein Aquarium mit sauerstoffperlendem, vielleicht sogar beleuchtetem Wasser die ganze Familie erfreut. Fangen Sie mit einem preiswerten Vollglas-Aquarium, etwa 25×50 cm, an. Auch unsere heimischen Fische wie Bitterling und Malermuschel, Schlammbeißer, Stichling und Hundsfisch geben ein buntschillerndes malerisches Bild zur Freude aller ab.



Eine Schildkröte, die man sich im Garten gehalten hat, ist mitunter der Anlaß, in der Wohnung ein Terrarium aufzustellen. Zuerst ist es vielleicht nur eine dürrtige Kistenwohnung, aus der im Laufe der Jahre ein womöglich heizbares Häuschen wird, in dem inmitten von Pflanzen und Steinen Frösche, Molche, Lurche und die verschiedenen Eidechsenarten ein verträgliches Leben miteinander führen und denen, die sie betreuen, das Gefühl geben, der Natur ein Stückchen näher zu sein.

Garten

Die Sparkasse
des Kleingärtners

Es gibt in Haus und Wirtschaft, in Garten, Wald und Feld eine Menge Abfälle, die keinen Dünger- oder Bodenverbesserungswert haben, die aber mit anderen Stoffen durchsetzt und verwertet wertvoll für unseren Garten sind. Sie gehören daher auf den Komposthaufen. Guter Stallmist als bester Dünger- und Humuslieferant ist – wenigstens in den Städten – kaum noch zu erhalten. Einseitige Mineralsalzdüngung macht den Boden oft krank. Hier hilft der Humusträger, den wir aus unserem Komposthaufen erhalten. Der Komposthaufen braucht aber nicht mehr eine Stätte des Unrates zu sein. Der Kompostplatz ist für jeden Gartenbesitzer die Visitenkarte.



So ordentlich kann ein Kompostplatz sein

Statt der veralteten, oft unangenehm riechenden Komposthaufen gibt es jetzt Kompostsilos aus Holz oder Beton. Es ist nicht allzu schwierig, sich diesen Dungsilos selbst aus Holz herzustellen. Die Größe richtet sich nach den anfallenden Abfällen, hoch soll der Silo ungefähr 1,50 m sein. Sehr wichtig ist, daß genügend Luft an die Abfälle herankommen kann, da sie sonst verfaulen statt zu verwesen, wodurch sie wertlos werden. Mindestens eine Seite der Balken oder Bretter muß herausnehmbar sein, damit man den fertigen Kompost von unten her nehmen kann. Ein Umsetzen im Silo erübrigt sich in den meisten Fällen, unverrottete Stoffe werfen wir einfach wieder oben drauf. Die Sohle erhält eine Schutzschicht von 10 cm Torfmull, der die Sickerwässer auffängt. Auf sandigem Untergrund empfiehlt sich ein muldenförmig angelegter Lehmboden.

Ist die Schicht der Abfälle ungefähr 30 cm hoch, kommt Ätzkalk darüber und darauf eine Schicht gute Erde oder Torfmull, die als Bakterien-Mutterboden wirken und Nährstoffverluste vermeiden helfen. So kommt Schicht auf Schicht in den Silo. Obenauf machen wir eine Gießrinne für verdünnte Jauche und Gießwasser.

FOTOS MIT SCHWUNG

Geschwindigkeit ist keine Hexerei! Dieser Spruch aus der Welt der Magie beherrscht immer mehr unser tägliches Leben. Menschen, die zur Arbeit hasten, Geschwindigkeitsrekorde aus der Welt des Sports, Tempo aber auch in der normalen Freizeitbetätigung des Durchschnittsbürgers. Bewegung also überall. Auch die Fotografie kann vor diesem Phänomen nicht haltmachen. Es gilt, die Bewegung mit der Kamera einzufangen. Nun, das ist doch ganz einfach, werden Sie sagen. Die Kamera mit hochempfindlichem Film geladen, die kürzeste Verschlusszeit – 1/500, 1/1000 oder gar 1/2000 sek. – eingestellt und auslösen. Oder man nützt die 1/1000 oder gar 1/5000 sek. Leuchtzeit des Elektronenblitzes. Das Ergebnis: Ein gestochen scharfes Bild des Sportlers, des Rennautos oder einer wirbelnden Tänzerin. Jede Einzelheit ist genau zu erkennen, der Name des Sportvereins auf dem Trikot, das Firmenzeichen auf dem Rennwagen, jeder Wirbel des spitzenumsäumten Tanzkleides. Der Betrachter wird zunächst einmal unwillkürlich die Schärfe des Bildes mit der Wiedergabe aller Einzelheiten bewundern (und damit auch das „Können“ des Fotografen). Betrachtet man diese Bilder aber etwas länger, dann wirken sie oft wie erstarrt, wie eingefroren. Es fehlt der unmittelbare Eindruck der Bewegung, es fehlt der Schwung.

Geschwindigkeit ist keine Hexerei! Dieser Satz gilt auch in der Fotografie. Zaubern Sie ein wenig mit der Kamera, vermitteln Sie durch Ihre Bilder die Illusion der Bewegung. Hier gibt es verschiedene Möglichkeiten: Bewegen Sie Ihre Kamera, ziehen Sie mit. Für den Filmer gehört das zum täglichen Brot. Die Kamera folgt der Bewegung so, daß das Motiv immer an der gleichen Stelle im Bild bleibt. Wasserskiläufer, Motorradrennfahrer, fliegende Vögel, oder Luise auf der Schiffschaukel, sind einige von vielen Motiven.

Beim Mitziehen erfolgt die Bewegung aus der Hüfte heraus. Beide Arme sind an den Oberkörper gepreßt, die Kamera ist fest ans Auge gedrückt. Im entscheidenden Augenblick wird dann ausgelöst. Das Ergebnis: Der Hintergrund wird, verursacht durch die Bewegung der Kamera, unscharf, das sich bewegende Objekt mehr oder minder scharf abgebildet und dadurch die Illusion der Bewegung erzeugt. Wie scharf die Person, das Tier, das Auto usw. abgebildet werden soll, richtet sich nach der Verschlussgeschwindigkeit, die Sie einstellen. Dabei dürfte die unterste Grenze bei etwa 1/30 sek. liegen. Hier wird das sich bewegende Objekt selbst schon ziemlich unscharf abgebildet. Bei 1/500 sek. ist der Hintergrund gerade soviel verwischt, daß durch den Kontrast Vorder-Hintergrund der Eindruck der Bewegung erzeugt wird.

Eine weitere Möglichkeit, Bewegung bildlich auszudrücken, liegt in der Wahl „langsamer“ Verschlussgeschwindigkeiten. Fotografieren Sie einmal das Mädchen auf der Schiffschaukel mit 1/15 oder 1/8 sek. bei feststehender Kamera (Stativ). Jetzt ist der Hintergrund scharf (genügend Schärfentiefe vorausge-

setzt) und der Vordergrund unscharf, fast verwischt. Oder ein anderes Beispiel: Stillstehende Personen an der Straßenbahnhaltestelle oder vor der Bahnschranke und dahinter ein vorbeifahrender Zug, mit 1/25 sek. oder mit einer noch langsameren Verschlussgeschwindigkeit aufgenommen. Die Personen werden scharf abgebildet, der Zug im Hintergrund wird schemenhaft verwischt wiedergegeben. Auch hier wird durch das Gestaltungsmittel der Unschärfe der Eindruck der Bewegung im Bild vermittelt.

Bewegung dargestellt durch Unschärfe! Früher galt Unschärfe allgemein als fotografischer Fehler. Heute wird Unschärfe bewußt eingesetzt und gilt als hervorragendes fotografisches Gestaltungsmittel. Lassen Sie den „Wisch“ aber nicht zur fotografischen Manie ausarten, denn auch gute Gestaltungsmittel, zu häufig eingesetzt, nutzen sich leicht ab. (Aufnahme: Agfa IF, Bl. 11; 1/60 sek.)

Dr. Georg Wolff





Für lange Abende vorgesorgt (Foto: Bavaria)