



OPEL POST

6/7

JUNI/JULI 1966
18. JAHRGANG

Freiheit bedeutet Verantwortung

Aufmerksame Beobachter stellen bei den Menschen unserer Tage eine weitverbreitete Passivität und Distanz gegenüber allen öffentlichen Angelegenheiten fest. Viele interessieren sich nur am Rande für das, was in Politik, Staat und Gesellschaft vor sich geht. Sie lesen – wenn sie überhaupt lesen – meist nur Boulevardblätter. Das Interesse der einen gilt vorwiegend Fernsehkrimis, das der anderen Fußballspielen. Wieder andere berauschen sich an Sensationen und Skandalen. Alles übrige erweckt in ihnen nur ein sehr schwaches Echo. Sich beispielsweise für überpersönliche Belange einzusetzen, fehlt ihnen der Antrieb. Was soll man sich auch um Staat, Politik und Gemeinschaftsaufgaben kümmern, wenn es einem wirtschaftlich mehr oder minder gut geht? Aber zeigt sich in dieser Einstellung nicht eine Verkümmern des Gemeinschaftsbewußtseins, eine egoistische, anscheinend clevere Beschränkung auf die eigenen Anliegen? Sollen sich doch die Köpfe zerbrechen, denen das Freude macht, die nach irgendeinem Pöstchen streben und sich deshalb stark ins Zeug legen. Auch im Betrieb. Sich auf irgendeinen Meinungsaustausch einlassen? Auf der Betriebsversammlung sprechen? Der Werkzeitschrift einen Leserbrief schreiben? Was kommt denn dabei heraus? Wird dadurch etwas anders oder besser?

Ja, so denken sie, die Uninteressierten und Superklugen. Sie vergessen eins: Hätten alle Menschen, bevor sie etwas taten oder sich für etwas einsetzten, sich die Gewißheit ausbedungen, daß ihr Vorhaben auch erfolgreich sein wird, also jedes Risiko vermieden, so wäre der Fortschritt, den wir auf so vielen – auch sozialen – Gebieten zu verzeichnen haben, kaum in diesen ungeheuren Ausmaßen erreicht worden. Und wären alle inaktiv und gleichgültig, dann ginge alles drunter und drüber. Auch in der Wirtschaft. Schwach, kümmerlich und ohne Antriebskräfte, würde sie dahinvegetieren. In den Betrieben sähe es trostlos aus. Neue Ideen, Wagemut, Risiken, Verantwortungsfreude, aber auch Verbesserungsvorschläge oder die Mitarbeit im Betriebsrat, in den Gewerkschaften – von all dem fänden sich kaum Spuren. Daß alles doch ganz gut läuft, verdanken wir dem Häuflein der Einsatzwilligen und Verantwortungsbewußten. Sie halten das Leben aufrecht. Sie tragen das Gebäude unserer modernen Welt. Zwar ist es kein Paradies, kein Schlaraffenland, aber der große Durchschnitt der Menschen kann doch ganz gut darin leben – auch die Gleichgültigen, die Passiven, die notorischen Nörgler, die an nichts ein gutes Haar lassen, aber selbst nirgends aktiv mitarbeiten und nur höhnisch in die Runde blicken, weil nun einmal nicht alles so ist, wie es zu wünschen wäre. Wenn auch die anderen vor der Unvollkommenheit der Welt kapitulierten – was dann? Wie sagte doch G. B. Shaw: „Freiheit bedeutet Verantwortung. Das ist der Grund, weshalb die meisten sich vor ihr scheuen!“

Überall stehen den Aktiven, die nicht nur empfangen, sondern auch geben wollen, die Trägen gegenüber. Wer kann schon etwas dagegen haben, daß man einmal vor dem Fernsehgerät sitzt? Aber nur? Gibt es eigentlich keine andere Freizeitbeschäftigung mehr? Die Gesangvereine und Orchester in der Bundesrepublik haben Nachwuchssorgen. Nur jeder Sechzehnte spielt noch ein Instrument. Im Sport ist es ähnlich. Volle Tribünen, aber selbst aktiven Sport treiben – was solls? Ist es nicht ein bedenkliches Zeichen, wenn ein großer Teil der Bevölkerung auf den Gebieten des Gemeinschaftslebens und der Kultur nur empfangen, selbst aber keine eigenen Beiträge mehr leisten will? Es soll damit kein Volk von Aktivisten propagiert, aber die Notwendigkeit betont werden, daß vor allem die aktive Schicht unseres Volkes breiter werden muß, wenn wir nicht auf vielen Gebieten ins Hintertreffen geraten wollen. S.



Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main

Herausgeber:

Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main

Verantwortlich:

K. H. Mai

Redaktion:

W. Seibert, Chr. Kühn

Redaktion Bochum:

W. Seidel

Mitarbeiter dieses Heftes:

S. Näser, W. Majer, A. Sailer, Dr. G. Gerber, Dr. G. Wolff

Aufnahmen:

R. Fuchs, K. Reichert, W. Gessmann, F. Gärtner, K. Krieger, H.J. Ullmann, Anthony, mg-Bild, roebild, W. K. Müller, B. Geiges, GM-Berlin, Archiv, Dr. G. Gerber, Dr. G. Wolff

Grafische Mitarbeit:

O. Trabold, H. Deike, H. J. Bundfuß, Globus, W. Kleppe, W. Siebeck

Druck:

Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft

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

Sommer, Sonne, Urlaubszeit. In diesen Wochen beginnt wieder die große Reise. Gute Ratschläge für die Fahrt in den Urlaub finden unsere Leser im Inneren dieses Heftes, beginnend auf Seite 7, außerdem auf S. 27 einen Aufsatz über die unterschiedliche Rechtspraxis im Ausland, was bei Autounfällen jenseits der Grenzen oft viel Ärger bereiten kann.



Risikoreiche Entscheidungen

Ein Bild, über das man oft gedankenlos hinwegsieht: Leitende Männer eines Unternehmens bei einer Beratung. Beratung, das heißt in diesem Falle, Argument und Gegenargument sorgfältig gegeneinander abwägen. Gedanken verwerfen und neue zur Diskussion stellen, ein Problem aus jeder Richtung bis in seine letzten Konsequenzen ausleuchten, nicht nur die Marktlage analysieren, sondern auch politische Entwicklungen oder Krisen – da und dort – in die Überlegung einbeziehen, die ganze Kompliziertheit des wirtschaftlichen und sozialen Lebens in unserer dynamischen und spannungsvollen Gegenwart mit rationaler Schärfe durchdringen, wobei alle Teilnehmer in ihrer Argumentation und Gedankenführung unter gegenseitiger Kontrolle stehen, also jeder das Urteil und die Vorschläge des anderen prüft, bis man endlich zu einer Entscheidung gelangt. Aber hinter jeder Entscheidung steht das Risiko, daß alles anders kommt als man es vorausberechnet oder erwartet hat. Gerade unter diesem Aspekt wiegt die Verantwortung doppelt. Das ungefähr ist die Situation, in welcher Männer in leitenden Stellungen ihre Aufgaben zu bewältigen und sich zu bewähren haben.

Freilich steht ihnen die Verantwortung nicht auf der Stirn geschrieben. Wer weiß etwas

von den Sorgen, die beispielsweise ein neues Projekt verursacht, von dem Arbeitspensum, das sich fast niemals in einer 40-Stunden-Woche bewältigen läßt? Oft sieht man noch spät abends in den Verwaltungsgebäuden großer Industriefirmen einsame Lichter brennen, Lichter in den Büros von Männern, die ihre Arbeit oder ihre neuen Ideen nicht in den Tag hineinpressen konnten, die oft auch noch die Abendstunden damit füllen müssen, also den Feierabend nicht voll genießen können, weil sie noch von ihren Aufgaben verfolgt werden, wenn andere längst den Arbeitstag abgeschlossen haben. Die Arbeitsdynamik dieser Männer kommt bei Büroschluß nicht einfach automatisch zum Stillstand; sie wirkt auch später noch weiter. Das Leben ist hart in den Spitzenpositionen der Wirtschaft. Es verlangt Entscheidungen, die dem Wohle der Unternehmen dienen und damit verbunden auch den sozialen Interessen der Belegschaften. Und das bei einem sich ständig steigenden Konkurrenzkampf, der kein Erbarmen kennt.

Damit soll jedoch nicht heroisiert werden, denn auch die Spitzenpositionen sind nur mit Menschen besetzt. Und das sagt eigentlich alles. Wie überall im Leben, so gehen auch hier mitunter Glück und Zufall vor Verdienst

und Können. Die Schwächen des einzelnen werden dann durch die Leistungskraft der gesamten Führungsmannschaft ausgeglichen. Doch das sind meist interne Probleme innerhalb der Spitze, die ganz selten nach außen dringen.

Trotz dieser hohen Anforderung haben die Spitzenpositionen eine starke Anziehungskraft auf viele in den unteren und mittleren Rängen. „Viele sind berufen, doch nur wenige auserwählt“. Ein trivial anmutender, weil viel zitierter Satz, dessen Wahrheitsgehalt aber niemand bestreiten wird, denn stets ist die Zahl derer, die sich nach höheren Positionen sehnen viel größer als die Zahl der zu vergebenden Stellen. Mancher, der nach oben strebt, überschätzt seine eigene Leistungsfähigkeit. Es wird oft übersehen, daß eine gute Befähigung an sich nicht genügt, wenn sie nicht mit einigen besonderen Eigenschaften verbunden ist. Zu ihnen zählen die Kunst der Menschenführung und Ausgleichsvermögen, aber auch, wenn es sein muß, ein großes Maß an Härte, das nicht jeder Mensch mitbringt. Im übrigen: Wer, wenn er sehnsüchtig nach der Spitze hinaufsieht, nur an die aufwendigere Lebensführung denkt, die er sich da oben leisten kann, bezeugt damit, daß er nicht dort hingehört. -a-

Endmontage – Endstation. Hier wird vollendet, was viele Hirne, Hände und Maschinen vorbereitet haben. Hier endet der aus mannigfachen Quellen genährte Strom eines wohlorganisierten Arbeitsablaufs. Sein Ende nähert sich, wenn am Beginn des Endmontagebandes die „Hochzeit“ beginnt. So nennt man den Augenblick, in dem die Karosserie sich herabsenkt und mit Motor und Fahrwerk vereint wird. Neonröhren spenden helles Licht. In der weiten Halle ein fortwährendes Zischen, Summen und Dröhnen. Vielfältiger Klang der Arbeit. Hier werden Schrauben in Sekundenschnelle maschinell angezogen, dort Kofferräume ausgelegt. Ein Inspektor öffnet und schließt prüfend Wagentüren, blickt vergleichend auf einen Montagezettel, beugt sich über den Motor.

Überall wird geprüft und untersucht, immer wieder, damit das Endergebnis Zuverlässigkeit heißt. Viel Verantwortung ruht auf den Schultern der Inspektoren. Dort wird der Luftdruck der Reifen geprüft, hier werden Bremsen eingestellt, Kühler montiert, Benzin und Kühlflüssigkeit eingefüllt. Auch die Batterie muß angeschlossen werden. Einige von vielen Operationen am stets laufenden Endmontageband, bevor der Wagen den ersten Schritt ins Autoleben tun, mit eigener Kraft vom Band rollen kann. Deutsche und Ausländer arbeiten emsig nebeneinander. Hier wird die Automation nie voll zum Zuge kommen. Vorherrschend ist der aufmerksame, konzentrierte Gesichtsausdruck. Ab und zu pfeift auch einmal einer vor sich hin oder grinst verschmitzt seinen Nebenmann an. Vorübergehende streift man mit kurzem Blick.

In den letzten Jahren kam ein neues Bild auf: unter denen, die die Wagen vom Band fahren, sind viele Frauen. Auch hier und da, zwischen den Männern eingestreut, sieht man sie am Band. Ihre Anwesenheit unterbricht die graue Männereintönigkeit. Da, eine in Trägerhose, Bluse und Sandaletten, schmuck anzusehen. Ihre Griffe und Bewegungen verraten eingefleischte Übung. Andere Frauen stehen an Pulten, stempeln Montagepapiere und legen sie ins Handschuhfach der Wagen. Der junge Mann dort mit der braunen Hautfarbe könnte ein Araber sein. Ein Meister kommt und spricht ihn an, gebraucht auch die Hände als Verständigungsmittel.

Pause: Nicht alle gehen in den Speisesaal zum Essen. Einige sitzen auf Kästen, haben neben sich die Thermosflasche und kauen am Brot. An der Automatischen Kantine bilden sich Trauben. Viele holen dort ihr Vesper, ein Heiß- oder Kaltgetränk. Andere haben sich an einem Tisch niedergelassen und spielen Skat. Da und dort sieht man auch einen, lang ausgestreckt, sich ganz der Ruhe hingebend. – Schichtwechsel: Nach und nach erscheinen die Spätschichtler an ihren Arbeitsplätzen, unterhalten sich oder lesen zwischendurch ein Boulevardblatt. Dann steht das Band. Andrang an den Stechuhren. Bald hat sich die

Weiter auf Seite 6

Am Beginn der Endmontage münden zwei Ströme ineinander, die „Hochzeit“ beginnt: aus einer Luke der Hallendecke senkt sich die Karosserie auf Motor und Achsen herab.

DER ERSTE SCHRITT INS AUTOLEBEN

Eindrücke am Endmontageband in Rüsselsheim und Bochum





Unsere Aufnahmen:

1. Endmontage in Rüsselsheim. Die Karosserie ist mit Motor und Fahrwerk vereint. Jetzt schwenken die Montageblöcke seitlich aus, um, an ihren Ausgangspunkt zurückgekehrt, im steten Kreislauf neue Motoren und Achsen, einbaufertig aufgesetzt, heranzuführen.

2. Endmontage in Bochum. Bei dieser Operation werden die Räder aufgesetzt und mit Mehrfachschaubern maschinell angezogen.

3. Hänge- und Bodenförderer haben die Wagen weitertransportiert. Viele Operationen sind inzwischen ausgeführt worden. Hier Bochumer Mitarbeiter bei letzten Arbeiten

am Motor, beim Einstellen der Bremsen und Prüfen des Luftdrucks der Reifen.

4. Kühlermontage am Rüsselsheimer Band. Kühflüssigkeit und Treibstoff werden später eingefüllt, die Batterie wird angeschlossen. Nur noch wenige Arbeitsgänge, dann ist es soweit.



5



6



7

Frühschicht in die Waschräume verlaufen. Kurz danach geht die Spätschicht an die Arbeit. Das Band läuft wieder. Alles ist wie vorher, keine Stockung, keine Reibung. Automatisch vollzog sich der Schichtwechsel. Im Arbeitsablauf und im Kontrollsystem klafft keine Lücke. Eine große organisatorische Leistung. S.

5. Letzte Station am Rüsselsheimer Endmontageband. Alle Kontrollen sind durchlaufen, die Montagepapiere geprüft und in Ordnung befunden. Ein Fahrer setzt sich ans Steuer, der Anlasser schnarrt, der erste Schritt ins Autoleben beginnt: mit eigener Kraft fährt der Wagen vom Band zum Probelauf auf den Prüfstand.

6. Wieder ein Sprung nach Bochum. Auch hier letzte Operationen an den Wagen: Aufsetzen der Radkappen, Prüfung der Montageaufträge und Abfahren der Wagen vom Montageförderer zu den Prüfständen.

7. Zu guter Letzt: Fahrtauglichkeitsprüfung der fertigen Wagen auf dem Rolltest.

Vor dem großen Treck

Ratschläge für „Fernfahrer“

Wohin fahren Sie dieses Jahr in Urlaub? Haben Sie Ihre Reise schon geplant? Oder stecken Sie bereits mitten in den Vorbereitungen? – Vieles ist zu bedenken, damit der Urlaub auch wirklich zur Erholung wird. Wir haben ein bißchen mitgedacht. Vielleicht helfen Ihnen die folgenden Ratschläge bei der Planung und Vorbereitung.



Der Urlaub beginnt langsam zu einem Alpdruck zu werden. Fast zehn Millionen Personenkraftwagen laufen zur Zeit auf unseren Straßen. Und rund 75 Prozent der motorisierten Bundesbürger benutzten im vergangenen Jahr ihren fahrbaren Untersatz, um ihr Ur-

Vor Urlaubsantritt die Hinweise zur Verkehrslage im Rundfunk abhören. Gibt es auf der gewählten Reiseroute Stauungen, dann eine Ausweichstrecke wählen. Auch während der Fahrt ist es ratsam, das Auto- oder Kofferradio eingeschaltet zu lassen.

laubsziel zu erreichen. Auch in diesem Jahr wird es nicht anders sein. Der Ferienverkehr wird in den nächsten Wochen neue Rekorde bringen: in punkto verstopften Straßen und – Unfallziffern! Die Verkehrsverbände empfehlen daher, die Sommermonate für den Urlaub möglichst auszusparen. Das ist leichter gesagt als getan. Schließlich will man soviel Sonne wie möglich „tanken“ – und vor allem: Die Kinder sollen dabei sein, die nun einmal in dieser Zeit die großen Ferien haben. Auch der Werksurlaub der meisten Betriebe liegt in den Sommermonaten. Also müssen wir uns auf den großen Treck einrichten.

Vom Packen und anderen Vorbereitungen

Wichtiges Gebot: Die Fahrt nicht abgehetzt beginnen! Also vorher richtig ausschlafen! Und rechtzeitig die Koffer packen. Überhaupt das Packen: Eine Urlaubsreise ist kein Umzug; deshalb nichts Überflüssiges mitnehmen,

natürlich auch nichts Wesentliches zu Hause lassen. Vergeßliche schützen sich durch eine kleine Strichliste, auf die sie vorher alles schreiben, was unbedingt mitgenommen werden muß. Übrigens beim Packen das große Urlaubsgepäck vom Übernachtungsgepäck trennen. Für die Übernachtung auf der Hin- und Rückfahrt genügt eine Tasche oder ein kleiner Koffer für die Schlaf- und Toiletensachen. Rechtzeitig auch an Paß und Kennkarte, Visum und grüne Versicherungskarte denken – wenn man in Länder fährt, wo sie noch benötigt werden. Auch auf das Gültigkeitsdatum des Passes achten. Manche Urlaubsreise endete schon an der Grenze, weil die Ausweispapiere nicht rechtzeitig verlängert worden waren.

Die „Gentlemen“ nicht zur Kasse bitten

Denken Sie auch daran, Werkzeug, Warndreieck, Sicherungslampe und andere unter Um-





die Straßenlage des Wagens. (Steht die Inspektion ohnehin bevor, läßt man sie am besten noch vor der großen Fahrt durchführen.)

Verkehrsdurchsagen im Radio beachten

„Ein Tag Autobahn gleicht in der organischen Belastung fünf durchschnittlichen Arbeitstagen!“ Eine Feststellung von Professor Gerhard Preuschen vom Max-Planck-Institut in Bad Kreuznach. Überlegen Sie deshalb, ob es sich nicht einrichten läßt, schon nachts loszufahren. Dann ist die Autobahn nicht so dicht bevölkert wie am Tage. Der Nachtfahrer gewinnt gewöhnlich einen nicht unwesentlichen Vorsprung. Selbstverständlich muß er vorher geschlafen haben. Hören Sie auch, was im Radio über die Verkehrslage gesagt wird. Sonst sind Sie schon nach ein paar Kilometern Glied einer langen Schlange. Auch während der Fahrt das Autoradio oder Kofferggerät eingeschaltet lassen. In der Hauptreisezeit gibt es laufend Verkehrsdurchsagen. Überhaupt ist zu überlegen, ob man unbedingt die dicht befahrenen Strecken benutzen muß. „Viele Wege führen nach Rom.“ Das gilt auch für die Bundesrepublik und die angrenzenden Länder. Selbst wenn es ein paar Kilometer mehr sind: Am Ende kostet es weniger Nerven, vielleicht sogar weniger Zeit. Und immer die Fahrtroute im Kopf haben. Nichts hält mehr auf, als dauernd anhalten zu müssen, um die Karte zu studieren.

Die Etappen großzügig planen

Beginnen Sie den Urlaub bereits bei der Abfahrt. Schalten Sie um auf gute Laune und machen Sie eine Pause, wenn Sie unterwegs ein schönes Fleckchen entdecken. Schließlich gehört auch die Anfahrtzeit schon zum

Die nächste Ausgabe der OPEL POST erscheint nach den Werksferien im August. So wünschen wir schon jetzt allen Urlaubern eine erholsame Zeit bei sonnigem Badewetter.

Die Redaktion



ständen schnell benötigte Gegenstände im Kofferraum so zu verstauen, daß man leicht an sie heran kann. Nichts verärgert mehr, als wegen eines Schraubenschlüssels das ganze Gepäck ausladen zu müssen. Überzeugen Sie sich vor dem Aufbruch auch davon, ob Licht, Herd, Radioapparat usw. ausgeschaltet sind, daß kein Wasserhahn tropft, kurz, ob alles im Haus oder in der Wohnung in Ordnung ist. Und die Haustüre richtig verschließen! Wer kennt nicht die Schrecksekunde nach 100 Kilometern bei dem Gedanken: Hast Du auch das Licht ausgeschaltet, die Wohnung verschlossen usw.? Wochenlang heruntergelas-

sene Rolläden locken Diebe an. Die „Gentlemen“ sehen darin eine Aufforderung, von Ihnen zur Kasse gebeten zu werden. Besser ist es, den Schlüssel guten Freunden anzuvertrauen, die immer mal nach dem rechten sehen und die Blumen gießen können. Wenn wir uns dann noch überzeugt haben, daß der Verbandskasten griffbereit im Wagen – möglichst unter dem Fahrersitz – verstaut ist, kann es losgehen. Schon bald merken Sie, daß ein vollbeladener Wagen beim Beschleunigen zögernder reagiert. Auch beim Bremsen braucht man mehr Kraft als sonst und einen längeren Weg. Außerdem verändert sich

Urlaub! Wer weite Ziele ansteuert, sollte die täglichen Etappen zwar großzügig planen, aber höchstens auf 600 Kilometer begrenzen. Für die Fahrtzeit auf der Autobahn kann man bei normalen Verhältnissen mit einem Stundendurchschnitt von 80 Kilometern und auf Bundesstraßen von 60 Kilometern rechnen. Kalkulieren Sie die freiwilligen und auch die



„Rate mal, Lilo, – Hick – was ich mit dem Urlaubsgeld angestellt habe?“

Zwangspausen mit ein. In den Bergen gibt es zum Beispiel unvorhergesehene Aufenthalte, wenn „das liebe Vieh“, von der Weide kommend, über die Straßen trottet. Ärgern Sie sich dann nicht! Fragen Sie sich lieber einmal, wann Sie eigentlich zum letzten Mal eine Kuh gesehen haben. Ihr Söhnchen oder Ihr Töchterchen vielleicht noch nie. Welch ein Erlebnis für die Kleinen!

Mit Kindern auf langer Fahrt

Und noch etwas: Essen Sie während der Urlaubsfahrt nicht zu schwer und nicht zu fett. Schwerverdauliche Speisen machen müde. Leichte Kost bevorzugen, wozu auch Tomaten, Obst und Schokolade gehören. Kaffee (und Tabletten) putschen nur kurze Zeit auf.

Gut hat sich lauwarmer, leicht gesüßter Tee mit Zitrone bewährt. Und pausieren Sie, wenn es nur immer geht, früher oder später als die anderen. Zwischen 12 und 15 Uhr sind die Straßen am ruhigsten. Gerade in dieser Zeit bietet sich die Chance, Kilometer zu gewinnen und Zeit einzusparen, es sei denn, Sie befinden sich bereits tief im Süden, wo es mittags unangenehm heiß und auch für Sie ratsam ist, Siesta zu machen. Wenn Sie mit Kindern reisen, dann müssen Sie mehr Pausen und kürzere Tagesetappen einlegen. Kinder sind eine besondere Fracht. Sie ermüden schnell! Bei kleinen Kindern empfiehlt es sich, den Raum vor den Rücksitzen mit Gepäck auszufüllen. Wenn Sie eine Decke darüberlegen, haben die Kleinen einen richtigen „Spielplatz“. Kinder interessieren sich auch weniger für landschaftliche Reize. Nehmen Sie für sie entsprechendes Spielzeug mit, mit dem Sie sie während der Fahrt ablenken können.

Impfung und Krankheit im Ausland

Dies, so glauben wir, waren einige wichtige Ratschläge für die Urlaubsfahrt. Natürlich hätte man noch mehr ins einzelne gehen, vor allem den Arzt hinzuziehen und spezielle Tips von medizinischer Seite geben können. Aber das würde zu weit führen. Medizinischen Rat, den Urlaub betreffend, holen Sie sich am besten selbst beim Haus- oder Werksarzt, der Ihnen auch sagt, welche Länder den Nachweis einer Impfung gegen bestimmte Krankheiten verlangen. Und natürlich klären Sie vorher noch bei Ihrer Krankenkasse, was zu tun ist, wenn Sie während eines Auslandsurlaubs krank werden. Manches andere kommt hinzu: Zoll- und Devisenbestimmungen bei Auslands-

reisen, Urlaubsversicherungen, Straßen- und Verkehrsverhältnisse in den zu besuchenden Ländern einschließlich der dort befindlichen Spezialwerkstätten für Ihren Wagen und vieles andere mehr. Wenn einer eine Reise tut, dann muß er viel bedenken. Auskünfte erteilen die Automobilverbände und Reisebüros.

So, das wärs. Abschließend bleibt uns nur noch übrig, allen Urlaubern eine schöne Fahrt und vor allem eine glückliche Heimkehr zu wünschen.

-a-



Bei der Urlaubsvorbereitung die Tagesetappen großzügig einplanen und auch unvorhergesehene Zwangspausen einkalkulieren, zu denen gegen Abend in den Bergen auch „das liebe Vieh“ beitragen kann, das von der Weide kommt und über die Landstraße den einzelnen Höfen zutrottet.





Ein weiterer Meilenstein in der Bochumer Werksgeschichte

Als am 12.4.1962 der Richtkranz im Werk Bochum hochgezogen und bekanntgegeben wurde, daß hier in Kürze der neue Opel-Kadett gebaut werden soll, wußte noch niemand, wie dieser Wagen in der Öffentlichkeit aufgenommen und wie er sich verkaufen würde. Heute, nach 4 Jahren, können wir mit Freude feststellen, daß sich unser Kadett im In- und Ausland größter Beliebtheit erfreut. Wegen der großen Nachfrage und zur Verkürzung der Lieferzeiten war es erforderlich, die Produktionskapazität des Werkes Bochum zu erhöhen. Das wiederum war nur durch eine Werks-erweiterung möglich.

Neue Gebäude in den Werken I und II

So wurden im Jahre 1965 und 1966 im Werk I das Preßwerk um 8 Pressenstraßen erweitert. Zusammen mit Produktions- und Lagerflächen, Sozialräumen und Nebenanlagen wurden neue Gebäudeflächen von mehr als 36 000 qm geschaffen. Im Werk II in Bochum-Langendreer entstanden zusätzliche Arbeitsflächen mit fast 22 000 qm. Das Hauptgebäude wurde zur Erweiterung der Anlagen für die Produktion von Trieb- und Fahrwerksteilen um 106 m nach

Osten verlängert. Außerdem errichteten wir einen Bau für die Vorbereitung von Stabstäben. Ferner wurden zusätzliche Parkplätze gebaut sowie umfangreiche Straßen und Gleisbauarbeiten durchgeführt. Den größten Anteil am Bauvolumen der Bochumer Projekte hat das neue Zentral-Ersatzteilelager auf dem Gelände westlich des Werkes II zwischen der Bundesstraße 235 und der Straße „Am Heerbusch“ nördlich des Areals der ehemaligen Zeche Bruchstraße (siehe auch die Luftaufnahme im letzten Heft).

1700 Wagen im nächsten Jahr

Bis heute noch werden Ersatzteile für den „Kadett“ im Rüsselsheimer Zentral-Ersatzteilelager gelagert und von dort aus an die Opel-Händler in aller Welt verschickt. Nach Fertigstellung des neuen Bochumer Zentral-lagers werden alle Ersatzteile für die Kadett-Modelle hier gelagert und von Bochum aus an alle Opel-Händler im In- und Ausland direkt zum Versand gebracht. Die nutzbare Fläche der Gebäude für die Anlagen des neuen Ersatzteilelagers betragen mehr als 70 000 qm. Für den Gleis- und Straßenanschluß wird zur

Zeit noch eine Unterführung errichtet, die das Werk II mit dem Zentral-Ersatzteilelager verbindet. An der Erstellung der Werks-erweiterungen und des Ersatzteilelagers waren fast 100 Unternehmen beteiligt. Für die Schaffung von insgesamt 131 600 qm zusätzlichen Arbeitsflächen wurden rund 450 000 cbm Baugrund bewegt, etwa 12 000 t Stahlkonstruktion

DIE AUFNAHMEN

Blick auf die Festversammlung bei der Begrüßung der Gäste.

Nach dem Richtspruch leerte Oberpolier Kuhners sein Glas und wünschte unserem Unternehmen viel Erfolg.

Am Tisch der Ehrengäste erkennt man (von links nach rechts) Oberbürgermeister F. Heinemann, A. A. Cunningham, Leiter des Werkes Bochum, Dr. Günnicker, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Bochum, und Bürgermeister Prof. Dr. W. Brüggemann. Vorne rechts Generaldirektor L. R. Mason.

nen montiert. Die Gebäudeflächen in Bochum wurden damit um nahezu 23 Prozent ihrer ursprünglichen Ausdehnung erweitert, so daß im nächsten Jahr täglich 1700 Wagen produziert werden können. Die Investitionen des Werkes im hiesigen Raum erhöhen sich dadurch auf über eine Milliarde zweihundertmillionen DM und sind damit ein entscheidender Beitrag für den Strukturwandel im Ruhrgebiet.

1 600 Gäste beim Richtfest

Nach dem festlichen Auftakt des Opel-Werksorchesters unter der Leitung von Georg Mischlich begrüßte der Leiter des Werkes Bochum, A. A. Cunningham, in der östlichen Halle des Ersatzteillagers die ca. 1600 zum Richtfest versammelten Personen. Bauarbeiter, Poliere, Architekten, Ingenieure, Unternehmer, Vertreter der Behörden und der Stadt gehörten zu den Gästen, ebenso die Vertreter der Presse. Der Leiter des Werkes führte in seinem Grußwort aus, daß 10 Monate nach dem ersten Spatenstich im Ersatzteillager Richtfest gefeiert werden könne, sei ein Beweis dafür, was eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten vermag. Allen an den Erweiterungsbauten beteiligten Handwerkern, Polieren, Bauarbeitern und Ingenieuren und zuständigen Rüsselsheimer und Bochumer Abteilungen sprach er seinen Dank aus. Zu besonderem Dank sei Opel der Stadt Bochum für die vielfältige Hilfe und Unterstützung verpflichtet. Die Adam Opel AG sei ihrerseits stets bemüht, ihren Teil zu einer glücklichen und erfolgreichen Weiterentwicklung der Stadt und deren näheren und weiteren Umgebung beizutragen.

Im Interesse Bochums

H. Stark, der neue Leiter der Hauptabteilung Werksanlagen Rüsselsheim, gab daran an-



schließend einen Bericht über die ausgeführten Erweiterungs- und Bauarbeiten und Planungen. Oberpolier Kuhners von der Firma Hochtief AG trug dann den traditionellen Richtspruch vor, und gab das Zeichen zum Aufziehen des Richtkranzes. Im Anschluß daran sprach Oberbürgermeister F. Heinemann und überbrachte die Glückwünsche der Stadt Bochum. Er betonte, daß die Art und Weise, in der Opel in Bochum gebaut habe und baue, beinahe schon sprichwörtlich sei. Die Ansiedlung hier in Bochum sei ein neuer Impuls wirtschaftlichen Lebens für die Stadt

gewesen. Er sprach den Wunsch aus, daß sich unser Unternehmen im gleichen Maße wie bisher entwickeln möge zum Nutzen der Gesellschaft, aber auch im Interesse Bochums. Danach ergriffen Direktor Dr. H. Fröhlich von der Firma Klöckner-Humboldt-Deutz AG und Direktor Dr. G. E. Herion, Hochtief AG Essen, für die am Bau beteiligten Firmen das Wort. An die offizielle Feier schloß sich der Richtschmaus an, bei dem das Werksorchester für die nötige Stimmung sorgte und die Abteilung Werksverpflegung sich in vorbildlicher Weise um die geladenen Gäste mühte.





PVK

Ein Bericht über die Aufgaben der Hauptabteilung Produktions-Vorbereitung Karosserie in Bochum

DIE AUFNAHMEN

Probleme der Platzaufteilung diskutieren hier (v.r.n.l.) W. Kühn, Hauptabteilungsleiter der PVK, S. Näser, P. Janke, W. Berning, H. Rehse, W. Grebien und A. Sattler, Abteilungsleiter der Planung. Im Hintergrund die Werkstattplaner S. Dhar (rechts) und G. Bette.

Meister E. Thielmann, Betriebsleiter W. Horst und Mitarbeiter F. Flakschin im Schnittbau.

Mitarbeiter G. Henze, Obermeister L. Schipper und Betriebsleiter W. Horst beim Nacharbeiten des Ziehwerkzeugunterteils für Seitenwände.

Wenn wir vor unseren modernen Fertigungs-einrichtungen stehen und staunen, mit welcher Präzision der aufeinanderfolgenden Arbeitsgänge der Kadett wächst, bis er vom Fließband rollt, sehen die wenigsten die Mannschaft, die im Hintergrund zunächst einmal gedacht, gerechnet, konstruiert und geplant hat, um die modernsten Arbeitsmethoden zu suchen und für unsere Zwecke Wirklichkeit werden zu lassen. Es ist die Abteilung Produktions-Vorbereitung Karosserie (PVK), die mit etwa 1350 Ingenieuren, Technikern, Meistern und Facharbeitern in Bochum die von der Zentralplanung in Rüsselsheim unter Bochumer Mithilfe ausgearbeiteten Ideen mit verwirklicht und die erstellten Einrichtungen instandhält. Die Arbeit der PVK begleitet die glatte Blechtafel auf ihrem Weg vom Eintritt ins Preßwerk, wo sie geformt und geschnitten wird, weiter durch das Karosseriewerk, wo die Formteile zur Hülle des Wagens, der Karosserie, zusammengeschweißt, lackiert, und montiert werden und begegnet dabei zahllosen Problemen auf vielfältigen technischen Gebieten.

Verschiedene Arbeitsgruppen

Die Planungsabteilung, aufgeteilt in Arbeitsgruppen für Preßwerk, Karosseriewerk, Werkstattplanung, Termine und Ersatzteile sowie Konstruktion hilft der Zentralplanung in Rüsselsheim, die Reihenfolge und die erforderliche Zeit der durchzuführenden Operationen in der Produktion festzulegen und die dazu nötigen Maschinen, Einrichtungen und Werkzeuge zu bestimmen. Es ist weiterhin ihre Aufgabe, den Arbeitsraum so aufzuteilen, daß ein kontinuierlicher Materialfluß gewährleistet ist. Die Planungsabteilung der PVK konstruiert Spezialeinrichtungen und sorgt mit dafür, daß diese Produktionsmittel zu dem Zeitpunkt fertiggestellt und betriebsbereit sind, zu dem sie in der Fertigung benötigt werden.

Team von Fachleuten

Das Fundament zum Gelingen dieser vielschichtigen Aufgaben ist ein Team von Fachleuten, die auf den Spezialgebieten der Blechverformung, des Schweißens, der Lackierung, des Nähens, Polsterns und Kunststoffschweißens versuchen, die Grenzen der technischen Möglichkeiten weiter zu stecken. Bereits viele Monate vor Anlauf eines neuen Typs hat die vorbereitende Abteilung bestimmt, wie die Produktion einmal ablaufen soll; während des Laufs der Produktion steht die gleiche Abteilung der Produktion zur Seite, um ihr bei auftretenden Schwierigkeiten und Problemen den richtigen Weg zu weisen. Die Kenntnis vom Stanzen und Schweißen führte dazu, daß auch im Werk II diese Arbeiten an Motoren und Achsen von der PVK mitbetreut werden. Zu all diesen Aufgaben werden noch rund ein Drittel der von unseren Werksangehörigen eingereichten Verbesserungsvorschläge bearbeitet.

1965 rund 800 000 Arbeitsstunden

Der Planung zur Seite stehen die beiden Betriebsabteilungen Werkzeug- und Pressenreparatur sowie Schweißmaschinen- und Vorrichtungsinstandhaltung. Neben der Werkbank in der Werkstatt ist der Arbeitsplatz dieser Männer überall dort zu finden, wo es gilt, ein Werkzeug zu reparieren, Pressen wieder zum Laufen zu bringen, eine Schweißung einzustellen oder die Elektroden zu wechseln, dem Spritzer in der Lackiererei eine betriebsbe-



Der Transport durch die Schweißstraße ist nicht in Ordnung. C. Ostojic (links) und M. Grunow bei der Fehlersuche.



Mitarbeiter H. Bednarzig bei einer Reparatur in der Schweißmaschine für Seitenwände, eine nicht leichte Arbeit.

reite Pistole in die Hand zu geben, einer Näherin die Nähmaschine einzustellen oder einen defekten Transistor in der elektronischen Steuerung an einer Schweißstraße zu lokalisieren und auszuwechseln. Die Aufzählung der Arbeiten ließe sich noch beliebig lang fortsetzen. Allein 800 000 Arbeitsstunden mußten von den Betriebsabteilungen der PVK im letzten Jahr geleistet werden, um rechtzeitig

alle Werkzeuge und Einrichtungen bereitzustellen, die ab August 1965 zum Bau der neuen Kadett-Modelle benötigt wurden. Nachts und am Wochenende sind Instandhaltungsleute der PVK am Werk, Reparatur- und Wartungsarbeiten durchzuführen, damit am nächsten Morgen die Produktion möglichst ohne Ausfälle und Schwierigkeiten weiterlaufen kann. S. Näser



WIR GEDENKEN †

Paul Ballensiefen

Zeitverrechnung

geb. 22. 4. 1921 gest. 6. 5. 1966

Manuel Nocele-Basteiro

Karosseriebau

geb. 14. 3. 1931 gest. 7. 5. 1966

Wie bereits in der Nr. 1/2 der OPEL POST erwähnt, wurde das neue Kadett-Modell von 30 000 Lesern der großen populär-technischen Zeitschrift „hobby“ in der Klasse der 1300 ccm zum schönsten Auto des Jahres 1965 gewählt. Die Urkunde und der sogenannte „Auto-Oskar“ sind seit einiger Zeit in einer Glasvitrine im Empfangsraum D 1 ausgestellt. Unser Foto zeigt den Goldpokal in der Glasvitrine. (In der Glasscheibe spiegelt sich ein Teil des Empfangsraumes wider.)



E. Gerlach, Leiter der Abteilung Unfallverhütung, überreicht dem zum Sicherheitsbeauftragten ernannten Einrichter K. H. Zindler, Rohrverarbeitung, verschiedene Unterlagen.

tragten ernannten Einrichter K. H. Zindler, Rohrverarbeitung, verschiedene Unterlagen.

Ernennung von Sicherheitsbeauftragten

Die ersten 63 Sicherheitsbeauftragten für die Betriebsbereiche Preßwerk, Chassiswerk, Karosseriewerk, Material- und Produktionskontrolle sowie Produktions-Vorbereitung Karosserie wurden kürzlich ernannt. Weitere ca. 140 Werksangehörige werden in allen Betriebs-

bereichen bis Ende des Jahres 1966 nach einem 4-Stufen-Plan ernannt.

Was ist mit diesen Sicherheitsbeauftragten, was sollen sie tun? Diese Frage im erweiterten Sinne stellten vor allem die Sicherheits-

beauftragten selbst, die ausführlich von Dr. B. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, E. Gerlach, Leiter der Abteilung Unfallverhütung, und Dr. Ing. J. Waninger, Süddeutsche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft, während der Ernennung beantwortet wurde. Der Sicherheitsbeauftragte soll seine Vorgesetzten bei der Durchführung des Unfallschutzes unterstützen. Er soll sich um all das kümmern, was der Arbeitssicherheit dient und was sie fördert. Er soll zum Bindeglied zwischen den Vorgesetzten und den Männern sowie Frauen werden, mit denen er zusammen arbeitet; er soll in echter Kollegialität helfen, beraten und hinweisen.

Die Tätigkeit des Sicherheitsbeauftragten bezüglich der Sicherheitsarbeit gliedert sich in zwei Teile: Er soll sich in seinem Bereich von dem Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen fortlaufend überzeugen, auf Gefahrenstellen achten und festgestellte Mängel unverzüglich dem zuständigen Vorgesetzten melden. Er ist im übertragenen Sinne „der Mann an der Front“ und gerade deswegen auch in der Lage, Unfälle zu verhüten. Der zweite Teil seiner Tätigkeit als Sicherheitsbeauftragter ist, auf seine Kollegen in seinem Bereich einzuwirken, das notwendige Sicherheitsbewußtsein für sicheres Arbeiten zu wecken. Da er mit ihnen ständig zusammen arbeitet, kennt er auch die Schwächen und Fehler, aber auch ihre Vorzüge. Er ist gerade deshalb in der Lage, mit dem rechten Wort im richtigen Augenblick bei sicherheitswidrigem Verhalten einzugreifen. E.G.

PERSONALIEN



Mit Wirkung vom 1. Juni ist Heinrich Post zum Leiter der Ersatzteile- und Zubehörabteilung Bochum ernannt worden. Er berichtet O. Klementz, Rüsselsheim, der die Verantwortung für den Gesamtbereich Ersatzteile und Zubehör hat.

Ein Lehrgang für Systemplaner, an dem Mitarbeiter aus fast allen Hauptabteilungen teilgenommen hatten, ging Anfang Juni zu Ende. Lehrkräfte der Firma IBM hatten die Teilnehmer mit den verschiedenen Datenverarbeitungsmaschinen und ihren Einsatzmöglichkeiten vertraut gemacht.

Im Fundbüro der Werkswache wurden Feuerzeuge, Schlüsselbünde, Aktentaschen, Eheringe, Schirme und ein Paar Herrengummistiefel abgegeben. Die Verlierer können die Gegenstände bei der Werkswache Bau D8 (am Portal 3), Zimmer 20, Tel. 2185, in der Zeit von 8 bis 16.45 Uhr abholen.

Im Rahmen der Weiterbildung von Meistern wurde mit einer neuen Vortragsreihe begonnen, in deren Verlauf über Fragen der Zeitverrechnung, der Lohnverrechnung, der Neuregelung des Mutterschutzgesetzes, des Einsatzes von Sicherheitsbeauftragten sowie über den neuen Mantel-Tarifvertrag gesprochen wird.

Von den am 22. und 23. Juni stattfindenden Betriebsversammlungen werden Berichte gedruckt, die, wie üblich, an alle Werksangehörigen ausgegeben werden, die keine Gelegenheit hatten, an den Versammlungen teilzunehmen.

WICHTIGES KURZ

An den Sonderwerksführungen, die in den letzten Wochen für Verwandte und Bekannte von Werksangehörigen durchgeführt worden sind, haben 2080 Personen teilgenommen.

Die Teilnehmer des 1. Ausbildungslehrganges für qualifizierte Nachwuchskräfte des Werkes Bochum besuchten unter der Leitung von Dr. G. Kopsch vor kurzem die Continental-Werke in Hannover und das Volkswagen-Werk in Wolfsburg. Im Verlauf der Fahrt wurde auch die naheliegende Zonengrenze besichtigt.

Die Belegschaftsstärke des Werkes Bochum hat bald die 16 000-Grenze erreicht.

Einstellung von Lehrlingen und kaufmännischen Anlernlingen

Bewerbungen für die Lehrlingsausbildung als Werkzeugmacher (3½ Jahre Lehrzeit) und Starkstromelektriker (3½ Jahre Lehrzeit) können ab sofort eingereicht werden.

Bewerberinnen für die Anlernausbildung zur Bürogehilfin sollen mindestens 16 Jahre alt sein und möglichst eine Handelsschule, Realschule oder das 9. Volksschuljahr be-

sucht haben. (Dauer der Ausbildung zwei Jahre.) Bewerbungsschreiben mit Angabe der gewünschten Berufsausbildung, handgeschriebener Lebenslauf, beglaubigte Abschriften der letzten drei Schulzeugnisse (evtl. Zeugnishaft) und ein Paßbild sind bis zum 30. 9. 1966 zu richten an die Abteilung Berufserziehung in Bochum, Werk II, Bau L 1.



„OPEL ist gerne aufgenommen worden“

Einweihung des Opel-Zweigwerkes Kaiserslautern

Als Folge des zielstrebigsten Aufbaues läuft seit Mai 1966 die Produktion unseres neuen Zweigwerkes in Kaiserslautern auf vollen Touren. Fahrwerksteile, wie Gelenkwellen, Kuppelungen und Lenkgetriebe, sowie die in der 327 Spezialmaschinen umfassenden Automaten-Abteilung hergestellten Bolzen, Stifte, Stangen, Wellen, Zahnrad-Körper u.a.m. werden für das Stammwerk in Rüsselsheim produziert. Das Kaiserslauterner Werk deckt außerdem den gesamten Stoßdämpferbedarf der Rüsselsheimer und Bochumer Automobilfertigung. Das für den Bau der neuen Fabrik erforderliche und geeignete Gelände wurde am 22. Dezember 1964 von der Stadt Kaiserslautern erworben. Schon zehn Monate später war die Fabrik im Rohbau fertiggestellt. Genau nach Plan wurden vom Januar bis April 1966 die Fertigungseinrichtungen mit 1028 Maschinen von Rüsselsheim nach Kaiserslautern verlagert und zusammen mit 85 neu angeschafften Werkzeugmaschinen aufgestellt und in den Produktionsablauf eingegliedert.

62 000 qm Arbeitsfläche

Diese Werkzeugmaschinen und Meß- und Prüf-einrichtungen sowie 3120 m Förderbänder sind auf 34000 qm so angeordnet, daß sie einen rationalen Materialfluß und einen einwandfreien Arbeitsfluß sicherstellen. Die Dienstleistungsbetriebe, das heißt, die Energieabteilungen, der Werkzeugbau, die Betriebsschlosserei, die Elektrowerkstatt und die Inspektionsräume sind auf 13000 qm unterge-

bracht. Die Lager für die ein- und ausgehenden Materialien bzw. Fertigprodukte umfassen 10000 qm. Hinzu kommen für Büros 5000 qm. Somit ergibt sich eine Gesamtarbeitsfläche von ca. 62000 qm. Da seit einigen Wochen die Werke Rüsselsheim und Bochum voll von der Kaiserslauterner Produktion abhängig sind, werden die produzierten Gelenkwellen, Kuppelungen, Stoßdämpfer, Lenkgetriebe und Automatenteile täglich nach Rüsselsheim und Bochum transportiert. Hierzu sind monatlich 5350 qm Ladefläche erforderlich. Der Materialeingang umfaßt pro Monat rund 5600 Tonnen Material wie Guß- und Schmiedeteile, Bleche, Stäbe, Öle, Fette, Reinigungsmittel, Chemikalien und anderes mehr.

150 Millionen investiert

Die elektrische Energie liefern die Pfalzwerke. Der Jahresverbrauch des Werkes bei voll laufender Produktion entspricht etwa dem Jahresverbrauch einer Stadt mit 20000 Einwohnern. Die Raum- und Industriewärmeversorgung sichert ein eigenes Heizwerk. Ein Teil der Industriewärme, insbesondere im Bereich der Härtereie, wird durch Gas erzeugt, das von der Gasanstalt Kaiserslautern bezogen wird. Für Preßluft mit einem Druck von 6 atü, ohne die ein Fabrikationsablauf undenkbar ist, sorgen werkseigene Kompressoranlagen. Die gesamte Fabrik ist mit Belüftungsanlagen ausgerüstet, die allen Werkstätten, Speise- und Waschräumen sowie Büros im Sommer und Winter stündlich drei- bis fünffach frische, ge-

filterte Luft zuführen. Insgesamt hat die Adam Opel AG über 150 Millionen D-Mark in ihr neues Zweigwerk Kaiserslautern investiert.

Zahlreiche Sozialeinrichtungen

Bei der Planung dieses Werkes galt der menschlichen Arbeitskraft und ihrem sinnvollen Einsatz eine besondere Vorsorge. Die Maschinen und Einrichtungen sind so zueinander geordnet, daß der arbeitende Mensch von schwerer körperlicher Tätigkeit weitgehend befreit ist. Förderbänder, Transporthilfen und anderes mehr unterstreichen diese Konzeption. Dem Beispiel der Werke in Rüsselsheim und Bochum folgend wurden umfangreiche Sozialeinrichtungen geschaffen. Die modern eingerichtete Sanitätsstation wird von einem Werksarzt geleitet. Eine Küchenanlage mit einer Kapazität von 1600 Essen pro Tag sowie ein Speisesaal mit 650 Sitzplätzen ermöglichen jedem Mitarbeiter die Einnahme einer preisgünstigen Mahlzeit. Zur Zeit nehmen etwa 85 Prozent der Werksangehörigen die Werksküche in Anspruch.

Während der Rede von H. Gensert, Leiter des Werkes Kaiserslautern, erkennt man in der ersten Reihe des – vom Leser aus gesehen – linken Blockes von rechts nach links L. R. Mason, Vorsitzender des Vorstandes, Dr. P. Altmeier, Ministerpräsident des Landes Rheinland-Pfalz, und Vorstandsmitglied Dr. J. G. Riehemann, Leiter unserer Rechtsabteilung.



Für ein Erinnerungsfoto stellten sich nach der Veranstaltung dem Fotografen (von links nach rechts): Werksleiter H. Gensert, Generaldirektor L. R. Mason, Ministerpräsident Dr. P. Altmeier, Oberbürgermeister Dr. W. Sommer, Kaiserslautern, und Bürgermeister Dr. K. H. Storsberg, Rüsselsheim.

umrahmte die Veranstaltung mit festlichen Weisen.

L. R. Mason begrüßte die Gäste, an ihrer Spitze den Ministerpräsidenten, und dankte allen, die zum Gelingen dieses Werkes beigetragen hätten. „Nun soll die Produktion hier voll anlaufen und in Rüsselsheim sowie in Bochum die Fertigung unserer Erzeugnisse beschleunigen. Der Automobilmarkt wächst in Deutschland, ebenso in unseren Exportländern, und wir müssen mit diesem Wachstum Schritt halten können.“

Nur 40 der zur Zeit 2200 Belegschaftsmitglieder, das heißt nur knapp 2 Prozent besonders qualifizierte Fachleute wurden vom Rüsselsheimer und Bochumer Werk nach Kaiserslautern versetzt. Alle anderen Führungskräfte stammen aus dem Kaiserslauterner Raum und wurden im Stammwerk im Rahmen umfangreicher Ausbildungsprogramme auf ihre neuen Aufgaben vorbereitet. So wurden seit Juni 1965 84 künftige Meister in viermonatigen Fachlehrgängen in Rüsselsheim geschult und in Rüsselsheim bzw. in Kaiserslautern ausgebildet. Weitere 320 Mitarbeiter konnten sich im Stammwerk mit ihren künftigen Arbeitsplätzen vertraut machen. Dadurch wurde zahlreichen Mitarbeitern im Betrieb und in der Verwaltung

die Möglichkeit gegeben, sich in ihrem Beruf fortzubilden.

Die Einweihungsfeier

Am 3. Juni fand die Eröffnung des Werkes Kaiserslautern in feierlicher Form in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste statt. Es sprachen L. Ralph Mason, Vorsitzender unseres Vorstandes, Hans Gensert, Leiter des Werkes Kaiserslautern, Paul Lorenz, Vorsitzender des Rüsselsheimer Betriebsrates, Dr. Walter Sommer, Oberbürgermeister der Stadt Kaiserslautern, und Dr. Peter Altmeier, Ministerpräsident des Landes Rheinland-Pfalz. Das Rüsselsheimer Werksorchester unter Georg Mischlich

Das Ziel ist erreicht

H. Gensert schlug nochmals den Bogen von der Geburtsstunde am 22. Dezember 1964, dem Abschluß der Verhandlungen mit der Stadt Kaiserslautern, bis zum Tage der Einweihung. Er schilderte, was in dieser Zeit geschah und was jetzt im Werk geleistet wird. Abschließend dankte er allen Stellen, die mit dazu beigetragen haben, daß das Werk ter-

Weit über 300 Maschinen füllen die Automatenhalle des Werkes Kaiserslautern. Stangenautomaten fertigen die im Zweigwerk gebrauchten Rundteile, wie Bolzen, Stifte, Wellen, Zahnräderkörper u.a.m.





In der 34 000 qm großen Produktionshalle des Werkes Kaiserslautern sind über 1 100 Werkzeugmaschinen und 3 120 m Förderbänder im Einsatz. Zusammen mit den Nebenbetrieben hat das neue Opel-Werk eine Arbeitsfläche von 57 000 qm.

mingemäß fertiggestellt werden konnte. In seinen Dank schloß er auch die Mitarbeiter ein, die aus Rüsselsheim und Bochum nach Kaiserslautern gekommen seien und während der letzten Monate, getrennt von ihren Familien, am Aufbau maßgebend beteiligt waren. „Wenn wir heute das Werk Kaiserslautern festlich eröffnen, so hat jeder der hier Beschäftigten daran Anteil. Das Ziel ist erreicht. Die Werke Rüsselsheim und Bochum werden von uns voll beliefert!“

Der Tradition vertrauen

P. Lorenz sprach für die Belegschaft, die ihren Betriebsrat erst im Laufe des Monats Juni wählen werde. Er sprach die Hoffnung aus, der neu gewählte Betriebsrat möge sich schnell in die Pflichten seines nicht leichten Amtes einfinden. Das Betriebsklima und der Geist, in dem in diesem neuen Werk gearbeitet werde, müßten sich erst entwickeln. Opel sei mit Hoffnung an das neue Projekt Kaiserslautern herangegangen. Auch im Interesse der Belegschaft hoffe er, daß sich diese Erwartungen erfüllen mögen. „Die Errichtung dieser neuen Fabrik dient nicht nur den Interessen der Firma und — des Fiskus, sie hat auch eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für einen großen Menschenkreis. Das Leben vieler Menschen wird sich durch dieses neue Werk ändern. Für viele wird der ganze Tagesablauf und die alltägliche Atmosphäre anders. ... Einzelne werden später ohne Übertreibung sagen können, das Opel-Werk sei ihnen zum Schicksal geworden. Hier habe ihr Leben nach beruflichen Wanderjahren einen Ruhepunkt gefunden. ... Wer hier arbeitet, der sollte sich bewußt sein, daß sich in dem neuen Werk

die mehr als hundertjährige Tradition des Werkes Opel fortsetzt. Und dieser Tradition kann man vertrauen.“

Bedeutende strukturelle Bereicherung

Dr. W. Sommer führte unter anderem aus, die Stadtverwaltung Kaiserslautern sei glücklich, ein so modernes, aber auch traditionsreiches Werk in ihrer Mitte zu wissen. Das neue Opel-Werk Kaiserslautern trage mit zur Blüte der Mittelpfalz bei. Er hoffe, daß es sich rasch in den Kreis der anderen schon bestehenden Betriebe eingliedern werde. In der Pfalz lasse sich gut arbeiten. Die Pfälzer seien auch gute Nachbarn. So wünsche er, daß sich alle Mitarbeiter des neuen Opel-Werkes in Kaiserslautern wohlfühlen mögen und die Firma Opel eine gedeihliche Entwicklung nehmen werde.

Dr. P. Altmeier überbrachte als Ministerpräsident die guten Wünsche der Landesregierung. Er dankte Werk und Stadt gleichzeitig für die bedeutende strukturelle Bereicherung, die mit der Ansiedlung des neuen Industriewerkes im Kaiserslauterner Raum erreicht worden sei. Viele neue Arbeitsplätze seien dadurch geschaffen worden. In diesem Raum

berührten sich zwar die Interessen vieler Firmen, und jeder müsse auf den anderen Rücksicht nehmen. Die offene Konkurrenz sei aber das wichtigste Element unserer Wirtschaftsordnung; und der freie Wettbewerb sei deshalb zu begrüßen. Er sei zuversichtlich, daß das neue Opel-Werk schnell in das Wirtschaftsleben der Mittelpfalz hineinwachsen werde. Die Firma Opel sei in Kaiserslautern gerne aufgenommen worden.

„Moderner geht's nicht!“

Nach der Feierstunde wurden die Teilnehmer gruppenweise durch die neuen Werksanlagen geführt; auch verschiedene Sozialeinrichtungen wurden besichtigt. Einer der Gäste meinte nach dem Rundgang: „Moderner und sauberer geht's nicht!“ Dieses spontane Lob sagt mehr als viele Worte. Abschließend sei noch die vorbildliche Organisation erwähnt, beginnend mit der reibungslosen Verkehrsregelung bei Ankunft der Gäste bis hin zu den „tausend Kleinigkeiten“, die zu einer Feier dieser Größenordnung gehören. Besonderes Lob verdient auch die Abteilung Werksverpflegung, die im zweiten Teil der Veranstaltung für einen raschen Ablauf der Bewirtung sorgte.

G./M.

KURZMELDUNGEN

Über das Ergebnis der Betriebsratswahl am 15. Juni berichtet die OPEL-POST in ihrer nächsten Ausgabe.

Da fast jeder zweite Werksangehörige mit dem PKW zur Arbeit kommt, wurde die Erweiterung der Parkplätze von 750 auf 1000 Plätze erforderlich.

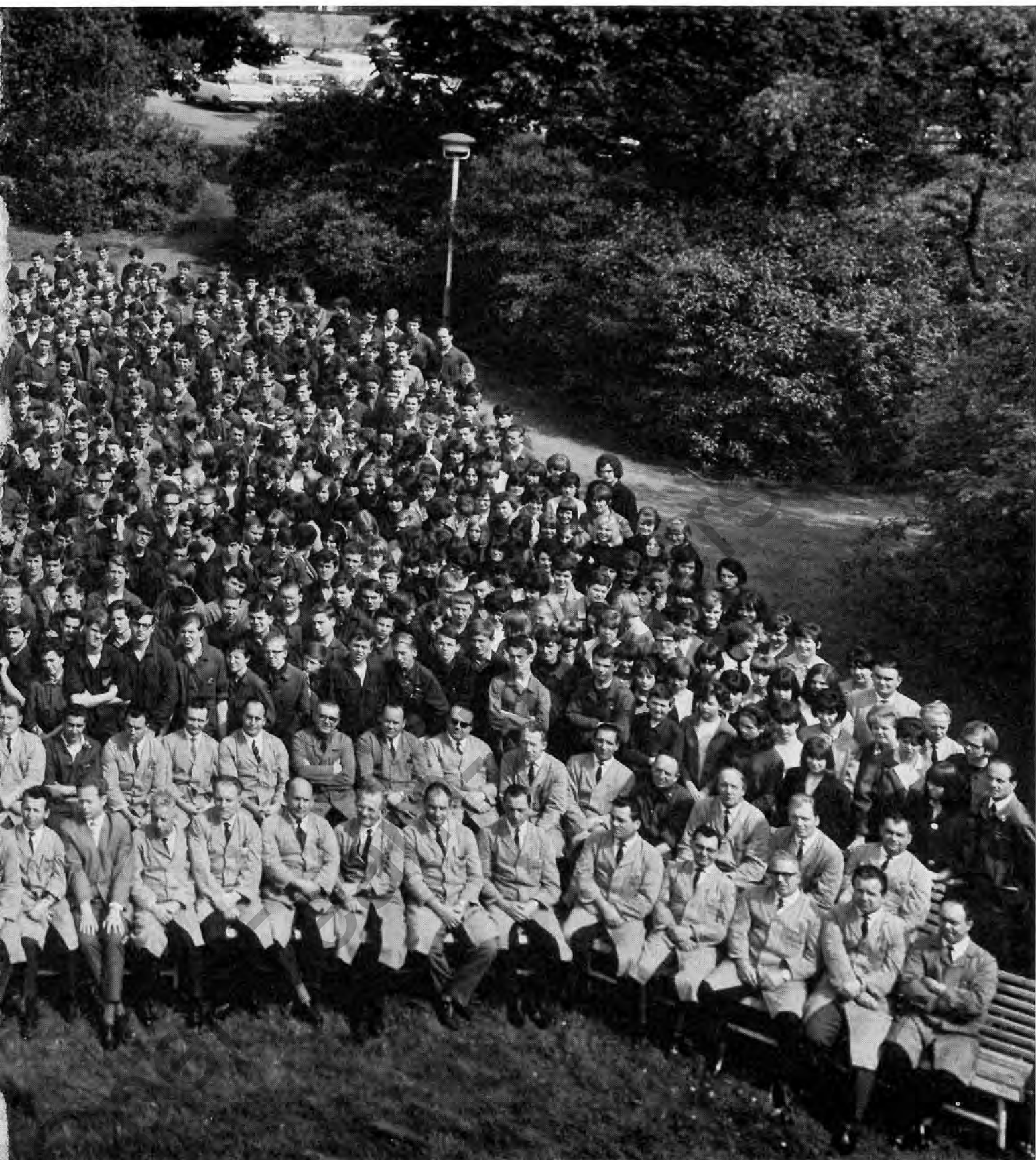
Der 4. Meisterausbildungslehrgang des Werkes Kaiserslautern wurde in Rüsselsheim eröffnet. In ihm werden in einer 5monatigen

Schulung 21 Meisteranwärter aus dem Kaiserslauterner Raum auf ihre zukünftigen Führungsaufgaben vorbereitet. Zwei der Teilnehmer sollen später als Lehrmeister und Ausbilder in unserer Lehrwerkstatt eingesetzt werden.

Bis zur Einweihung wurden vom Werk Kaiserslautern nach Rüsselsheim bzw. Bochum 95 338 Gelenkwellen, 144 531 Zsb. Kupplungs-scheiben, 103 747 Zsb. Kupplungsdruckplatten, 73 777 Zsb. Lenkgetriebe, 345 648 Zsb. Stoßdämpfer, 77 477 Lenkungsteile und 10 004 157 Automatenteile zum Versand gebracht.



JEDE MENGE NACHWUCHS! Auf unserer Gruppenaufnahme, die in den Grünanlagen an der Personalabteilung gemacht wurde, sieht man Lehrkräfte und Lehrlinge der Abteilung Berufserziehung. Bekanntlich bilden wir fast 800 junge Menschen in den verschiedensten Lehrberufen aus; dazu kommt der Unterricht in der werkseigenen Berufsschule. Die Lehrlinge sind natür-



lich nicht alle auf dem Bild zu sehen, da am Tage der Aufnahme eine bestimmte Anzahl krank war. In der ersten Reihe (Mitte) erkennt man den Leiter der Berufserziehung, R. F r e i m u t h , und den Leiter unserer Werkberufsschule, Dr. H. E b e r h a r d . Neben beiden die einzige weibliche Lehrkraft der Opel - Berufserziehung, Diplom - Handelslehrerin E. H o l l n a g e l

Sie müssen nicht abseits stehen!

Von den Aufgaben der Abteilung für Beschädigteneinsatz

Gesundheit ist das höchste Gut. Was aber, wenn man einmal krank wird oder einen Unfall hat und erst nach Wochen oder gar Monaten ins Werk zurückkommt? Viele sind dann nicht gleich wieder in der Lage, in ihrer alten Abteilung vollwertige Arbeit zu leisten. In diesen Fällen hilft die Abteilung für Beschädigteneinsatz mit ihrer Genesendenabteilung, die ihre Räume im 3. Stock des A6 und A9 hat. In einem Gespräch mit ihrem Leiter, H.F. Nitschke, erfuhren wir, daß in dieser Abteilung ständig ca. 140 Werksangehörige geführt werden, von denen aber immer ein Teil an unproduktive Abteilungen, wo sie leichtere Arbeiten auszuführen haben, verliehen sind. In der Abteilung geht es vor allem um leichte Vormontagearbeiten für die Produktion, aber auch um Verpackungsarbeiten für die Ersatzteileabteilung. Die meisten Mitarbeiter bleiben drei, vereinzelt auch sechs Monate hier. – In der Genesendenabteilung werden die in Frage kommenden Werksangehörigen unter Beachtung der werksärztlichen Anweisungen so einge-



setzt, daß sich die Tätigkeit im Hinblick auf ihren Allgemeinzustand gesundheitsfördernd auswirkt. Bei etwa auftretenden Schwierigkeiten wird in jedem Falle der Werksarzt hinzugezogen, zu dem ein ständiger guter Kontakt besteht.

Hier finden wir vor allem Werksangehörige, die wegen Arbeitsunfähigkeit 6 Monate und länger abwesend waren und in ihrer alten Abteilung zunächst nicht wieder voll einsatzfähig sind; andere, die länger als 3 Monate arbeitsunfähig erkrankt waren und wegen ihres geminderten Gesundheitszustandes ihre frühere Arbeit vorläufig nicht wieder aufnehmen können; weiter solche, bei denen im Hinblick auf ihren schlechten Gesundheitszu-

Bei einer Gruppe der Genesendenabteilung, die Schutzkappen auf Widerstands-Zündleitungen steckt, erkennt man (stehend von links nach rechts) H.F. Nitschke, Leiter der Abteilung Beschädigteneinsatz, seinen Stellvertreter, W. Schäfer, und Werksarzt Dr. M. Crone, sowie sitzend von links nach rechts die Mitarbeiter M. Mandes, J. Breunig, W. Voigt, H. Renner, Chr. Brunner und L. Bauer.

stand vorübergehend eine leichtere Beschäftigung geboten erscheint. Außerdem finden wir hier werdende Mütter, denen in ihrer Hauptabteilung kein geeigneter Arbeitsplatz gemäß den Bestimmungen des Mutterschutzgesetzes zugewiesen werden konnte.

Lehrlinge unter sich • Beobachtet von W. Siebeck

SIE WERDEN DIR ALS NEUEM LEHRLING VIEL ERZÄHLEN,



WIE GUT, WIR ES HEUTE HÄTTE IM GEGENSATZ ZU FRÜHER.



NICHT NUR, DASS ES MEHR GELD GIBT ALS FRÜHER



UND WIR GEREGLTE ARBEITSZEITEN HABEN,



WIR SIND AUCH NICHT MEHR DIE »MÄDCHEN FÜR ALLES«



WIR BRAUCHEN NICHT MEHR PUTZFRAU ZU SPIELEN, BESORGNUNGEN ZU MACHEN



ODER DEN GARTEN VOM MEISTER UMGRABEN,



EINS VERSCHWEIGEN SIE DIR ABER:



WIR MÜSSEN SOVIEL LERNEN, DASS DU MANCHMAL DENKST, DU WÄRST NOCH IN DER SCHULE!



Opel-Anteil wieder gestiegen

Aus dem wirtschaftlichen Lagebericht der Geschäftsleitung

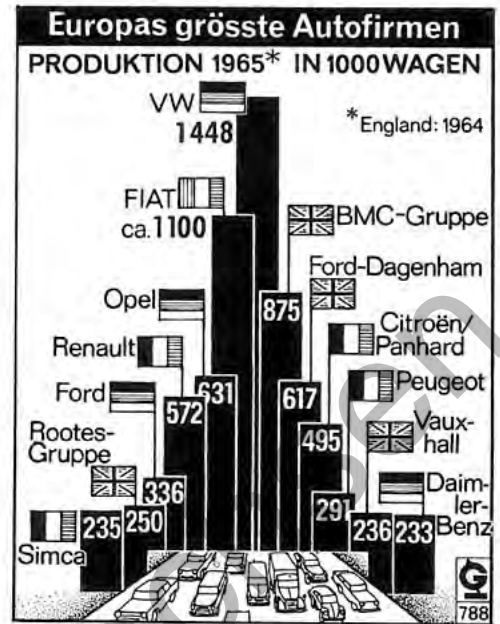
Die Geschäftsleitung hat vor kurzem Wirtschaftsausschuß und Betriebsrat einen ausführlichen wirtschaftlichen Lagebericht für das erste Quartal 1966 erstattet. Diesem Bericht sind die folgenden Auszüge entnommen. Das Jahr 1966 hat keine entscheidende Änderung der bisherigen Konjunktur erkennen lassen. Die Gesamtnachfrage hat im 1. Vierteljahr weiterhin zugenommen, und der letzte Quartalsmonat spiegelte eine Verstärkung der jahreszeitlichen Auftriebskräfte. Das Ansteigen der industriellen Produktion verlief etwas langsamer als im letzten Quartal des Vorjahres, wenn auch der März etwa 4 Prozent über dem Vergleichsmonat des Vorjahres lag. Getragen wurde diese Entwicklung vornehmlich von der Grundstoff- und Produktionsgüterindustrie mit einer Wachstumsrate von etwa 6,7 Prozent im März und von der Verbrauchsgüterindustrie mit einer Wachstumsrate von etwa 6,3 Prozent im gleichen Monat. Der Auftragseingang der Industrie ist stärker als saisonüblich und erreichte im März eine Wachstumsrate von etwa 7,6 Prozent. Vor allem war es aber der private Verbrauch, der im März zur Ausweitung der Gesamtnachfrage beitrug. Im Einzelhandel entwickelte sich die Wachstumsrate von 8 Prozent im Januar über 10 Prozent im Februar auf etwa 12 Prozent im März. Dies führte wiederum dazu, daß die Verbrauchsgüterindustrie im März etwa 13,5 Prozent mehr Inlandsaufträge vom Handel entgegennahm als im März des Vorjahres...

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt hat sich nicht merklich verändert. Die Zahl der Arbeitslosen ging im März auf 141 000 zurück, die Zahl der offenen Stellen wuchs auf 622 000 an, wenn sie damit auch rund 6,6 Prozent unter der Vergleichszahl des Vorjahres lag.

Die gesamte westdeutsche Kraftwagenproduktion belief sich im 1. Quartal 1966 auf 817 226 Einheiten und setzte mit einem Ansteigen um 5 Prozent in etwa die Wachstumsrate des Vorquartals fort. Die Produktionszahlen für Opel-Fahrzeuge hielten mit dieser Entwicklung Schritt und lagen mit 180 874 Einheiten um 5,2 Prozent über dem Vergleichsmonat des Vorjahres. Die Zahl der von Opel im 1. Vierteljahr verkauften Fahrzeuge betrug insgesamt 171 881, wobei die Inlandsverkäufe eine Steigerung um 7,4 Prozent verzeichneten. Der Exportanteil an den gesamten Verkäufen betrug 46,4 Prozent.

Die westdeutschen Neuzulassungen an Personen- und Lastwagen lagen im 1. Quartal 1966 um 18,1 Prozent über den Zulassungszahlen des Vergleichsquartals im Vorjahr. Die gesamten Opelneuzulassungen in den ersten drei Monaten dieses Jahres lagen jedoch 21,3 Prozent über der vergleichbaren Vorjahreszahl.

Der Opelanteil an den Personenwagenneuzulassungen im 1. Vierteljahr erreicht 21,3 Pro-



zent gegenüber 20,9 Prozent im Vergleichsmonat des Vorjahres. Besonderen Anteil an diesem Ansteigen hatte die Kadettreihe, die vor einem Jahr in ihrer Klasse einen Quartalsanteil von 17,4 Prozent innehatte, der inzwischen auf 21,8 Prozent für die ersten drei Monate dieses Jahres angestiegen ist...

(Wer sich für den vollen Wortlaut des Lageberichtes interessiert, kann diesen bei seinem zuständigen Betriebsrat einsehen.)



BERG DES LEIDENS. Schnapsschuß vom Versuchsbetrieb auf dem neuen Opel-Prüffeld in Dudenhofen. Hier ein Diplomat auf einer „Paßstrecke“ mit 30 Prozent Gefälle.

SICHERHEITS BEAUFTRAGTER

Wir haben zur Förderung der Arbeitssicherheit in unseren Betrieben Sicherheitsbeauftragte eingesetzt. Diese Sicherheitsbeauftragten haben die wichtige Aufgabe, Führungskräfte und Sicherheitsorgane bei ihren Bemühungen um die Arbeitssicherheit zu unterstützen. Sie sollen sich in ihrem Bereich von dem Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen fortlaufend überzeugen, insbesondere das Interesse

ihrer Mitarbeiter für den Schutz gegen Unfallgefahren wecken und ihnen Hinweise für sicheres Arbeiten geben. Die Betriebsabteilungen geben jeweils die Namen der zuständigen Sicherheitsbeauftragten durch Anschlag bekannt. Die Sicherheitsbeauftragten tragen das oben gezeigte Symbol (Schrift und Symbol schwarz, Untergrund gelb) auf ihrem Arbeitsanzug.

IN WENIGEN ZEILEN

Das Werk beschäftigte Ende Mai 36059 Mitarbeiter in Rüsselsheim, 15764 Mitarbeiter in Bochum, 2297 Mitarbeiter in Kaiserslautern sowie 684 Mitarbeiter in den Zweigniederlas-

sungen Düsseldorf und Berlin, zusammen 54804 (Ende April 54687) Werksangehörige.

Fast 50 neue Mitarbeiter aus Spanien, alles geschulte Schweißer, kamen am 4. Juni ins Werk und wurden nach einer weiteren Schulung im Betrieb Mitte Juni den in Frage kommenden Abteilungen zugeteilt.

Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz nahm an dem Anfang Juni stattgefundenen SPD-Parteitag in Dortmund als ordentlicher Delegierter teil.

Über die Betriebsversammlung am 30. Juni wird für alle, die nicht an ihr teilnehmen konnten, wieder ein Bericht gedruckt.

Im Fundbüro der Werkswache wurden 1 Sonnenbrille, 1 Herrenknirps, 1 Geldbörse, verschiedene Herren- und Damenarmbanduhren sowie ein größerer Geldbetrag abgegeben. Die Verlierer wollen sich bitte im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679), melden.

PERSONALIEN



Mit Wirkung vom 1. Juni 1966 wurde **Helmut Stark** zum Werksingenieur ernannt als Nachfolger von Adam Kraft, der nach 43jähriger Dienstzeit ausscheidet.

OPEL beim Hessentag

Am traditionellen Festumzug anlässlich des Hessentages in Friedberg am 12. Juni 1966 beteiligte sich auch wieder unser Werk. Die Oldtimer „Torpedo 1920“, „Laubfrosch 1924“ sowie ein Admiral aus dem Jahre 1938 und ein neues Diplomat Coupé bereicherten den farbenprächtigen Umzug. Fahrer und Beifahrerinnen der Wagen waren in historische Kostüme gekleidet. Unser großes Werksorchester unter der Leitung von Georg Mischlich führte die Opel-Gruppe an und sorgte mit zündenden Melodien für den richtigen Takt.

WIR GEDENKEN †

Ignaz Giesel , Rentner geb. 26. 11. 1893	gest. 26. 4. 1966	Nikolaus Held , Rentner geb. 17. 9. 1895	gest. 10. 5. 1966
Adam Melchior , Rentner geb. 5. 4. 1895	gest. 27. 4. 1966	Johann Prell , Inspektion geb. 26. 9. 1908	gest. 10. 5. 1966
Ludwig Jonas , Rentner geb. 6. 4. 1898	gest. 28. 4. 1966	Karl Welsch , Rentner geb. 21. 3. 1893	gest. 13. 5. 1966
Peter Rehbein , Rentner geb. 14. 8. 1901	gest. 30. 4. 1966	Karl Heinzmann , Rentner geb. 11. 5. 1886	gest. 14. 5. 1966
Philipp Schoppert , Rentner geb. 1. 11. 1902	gest. 2. 5. 1966	Hüsamettin Erbilgin , Motorenbau geb. 1931	gest. 19. 5. 1966
Walter Fleischer , Preßwerk K 40 geb. 7. 8. 1907	gest. 3. 5. 1966	Jakob Schupp , Rentner geb. 4. 8. 1906	gest. 19. 5. 1966
Ferdinand Hübner , Lackiererei geb. 21. 7. 1909	gest. 5. 5. 1966	Alfred Lehmann , Rentner geb. 27. 11. 1905	gest. 24. 5. 1966
Joh. Adam Müller , Rentner geb. 15. 12. 1900	gest. 5. 5. 1966	Josef Vornehm , Lackiererei geb. 11. 3. 1906	gest. 25. 5. 1966
Richard Schaub , Preßwerk K 40 geb. 9. 10. 1927	gest. 5. 5. 1966	Philipp Schader , Rentner geb. 12. 3. 1901	gest. 26. 5. 1966
Oswald Schiffmann , Rentner geb. 10. 9. 1888	gest. 8. 5. 1966	Ella Schleidt , Inspektion geb. 16. 7. 1912	gest. 26. 5. 1966
		Georg Trops , Betriebsschlosserei geb. 1. 3. 1903	gest. 26. 5. 1966



Letzte Feinheiten

Unser Bild zeigt das Ende des 1,9 to Blitz-Lastwagenbandes im G-Bau (an der Bahnlinie). Der Typ, mit verschiedenem Radstand lieferbar, verläßt das Werk als Fahrgestell mit und ohne Fahrerhaus (für Sonderaufbauten gedacht), als Pritschenwagen ohne Plane oder als Kastenwagen.

Modellauto-Wettbewerb

Zum zweiten Mal fand in diesem Jahr der Modellauto-Wettbewerb, veranstaltet durch die Modellbauer-Gilde Rüsselsheim, statt. 18201 Jungen und sogar 279 Mädchen aus allen Teilen der Bundesrepublik und West-Berlin hatten sich angemeldet. 1068 Modelle wurden bis zum Einsendeschluß mit vielen Hoffnungen und Erwartungen nach Rüsselsheim geschickt. Eine aus Fachleuten zusammengesetzte Jury begutachtete und bewertete die eingesandten Modelle. Hiervon entfielen auf die Bewerber der Senioren-Gruppe (Jahrgänge 1945–1949) 464 Fahrzeuge und auf die der Junioren-Gruppe (Jahrgänge 1950–1954) 604 Modelle. In der Senioren-Gruppe wurden unter Wegfall des ausgesetzten zweiten Preises (4000 DM Ausbildungsbeihilfe) zwei erste Preise – je 5000 DM – als Ausbildungsbeihilfe und eine Reise nach den USA zur Teilnahme am Internationalen Modellbauer-Wettbewerb der General Motors Corporation vergeben.

Zu Beginn der Veranstaltung in der festlich geschmückten Stadthalle, in der die Siegermodelle auf langen Tischen aufgebaut waren, warteten Jungen und Gäste, an ihrer Spitze Landrat Schmidt, Stadtrat Kleefeld und Generaldirektor L. Ralph Mason sowie Vertreter von Presse, Funk und Fernsehen darauf, wer wohl die ersten Preise bekommen würde. Zunächst begrüßte W. Majer, Leiter der Abteilung Public Relations, die Gäste, die Jungen und deren Eltern. Er sagte unter anderem: „Die Paketberge, die uns von der Post mit Sonderlastwagen zugestellt wurden, waren ein schlagender Beweis dafür, daß das Interesse unserer Jugend an handwerklicher Arbeit, an neuen Aufgaben, die Geschick und Fleiß voraussetzen, nicht verschwunden ist, nein, daß es nur geweckt und in interessante Bahnen gelenkt werden muß, um kraftvoll in Erscheinung zu treten. Und hierum geht es ja. Die Modellbauer-Gilde ist aus der Überzeugung heraus ins Leben gerufen worden, daß unserer Jugend Gelegenheit geboten werden muß, ihre positiven Kräfte zu entfalten, Phantasie und Geschicklichkeit zu fördern und Fleiß, Ausdauer und Durchhaltevermögen zu entwickeln. Wenn uns das auch nur bei einem kleinen Prozentsatz aller unserer jungen Menschen gelingt, ist der Sinn und Zweck unseres Wettbewerbs weitgehend erfüllt.“

Da die Beteiligung aus der Altersgruppe der 11–15jährigen auffallend hoch war, wurde beschlossen, die Preise für den am 1. September 1966 beginnenden dritten Wettbewerb neu festzusetzen. So werden die ersten drei Sieger der Junioren im nächsten Jahr jeweils eine Ausbildungsbeihilfe von 2500 DM, 1500 DM bzw. 1000 DM erhalten. Auch die Sachpreise beider Gruppen werden erhöht.

Nach dem Essen und bunten Programmeinlagen sowie Vorträgen des Unterhaltungsensembles der Werksorchesters beglückwünschte Generaldirektor Mason die Sieger und überreichte ihnen die Preise. ck



Die ersten Preisträger

Senioren-Gruppe (Jahrgänge 1945–1949):

1. Preis: **Klaus Brod**, Rüsselsheim (Opel-Lehrling)
Fritz-Ulrich Brinkmann, Kattenvenne je 5000 DM Ausbildungsbeihilfe und Reise nach den USA zur Teilnahme am Internationalen Modellbauer-Wettbewerb der General Motors Corporation (Detroit 19.–27. 7. 1966)
2. Preis: entfällt
3. Preis: **Uwe Böhm**, Ginsheim 3000 DM Ausbildungsbeihilfe
4. Preis: **Max Herla**, Schweinfurt 2000 DM Ausbildungsbeihilfe

5. Preis: **Jörg Wotschack**, Bielefeld 1000 DM Ausbildungsbeihilfe

6.–25. Preis: je 1 Werkzeugkasten

Junioren-Gruppe (Jahrgänge 1950–1954):

1. Preis: **Hannes Ruoff**, Neuhausen Werkzeuge nach Wahl im Werte von 500 DM und eine 6tägige Reise in die Schweiz.
- 2.–15. Preis: je 1 Werkzeugkasten

Der Werkzeugmacher-Lehrling Klaus Brod aus Rüsselsheim (links) und der Abiturient Fritz-Ulrich Brinkmann aus Kattenvenne errangen mit ihren Modellen den zweimal ausgesetzten 1. Preis. (Oberes Bild.)



Anläßlich seines 60. Geburtstages erhielt der Leiter der Personal- und Sozialabteilung, Dr. R. Hoenicke, vom Bundespräsidenten das

Bundesverdienstkreuz 1. Klasse. Unser Bild zeigt die Überreichung durch Ministerialrat Ebel (rechts).

Wir grüßen unsere Jubilare



Heinrich Reinheimer
Achsenbau
29. 5. 1966



August Hummel
Kundendienstwerkstatt
2. 6. 1966

50



Georg Löhr
Datenverarbeitung
3. 6. 1966

40



Friedrich Gerhard
Technische Abteilung
6. 6. 1966



Franz Lohrum
Werkzg.-Zentral-Verw.
10. 6. 1966



Jakob Roos
Werkzg.-Zentral-Verw.
11. 6. 1966



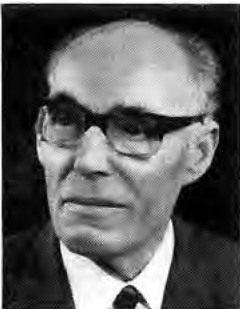
Josef Hartmann
Preßwerk K 40
14. 6. 1966



Christian Reinhard
Rohrfabrikation
14. 6. 1966



Wilhelm Dietze
Schnittbau
15. 6. 1966



Georg Leippert
Werkzeugabteilung
18. 6. 1966



August Ochs
Materialbehandlung
21. 6. 1966



Hans Rauch
Prod.-Vorb. Preßwerk
22. 6. 1966



Leonard Jung
Technische Hauptabt.
24. 6. 1966



Willi Junck
Werkzeugabteilung
26. 6. 1966



Karl Cezanne
Betriebskrankenkasse
28. 6. 1966

5. 6. 1966
Walter Berninger
Prod.-Vorb. Karosseriebau
Josef Anton Metzler
Blechbearbeitung Chassis
7. 6. 1966
Rudolf Wohlgemuth
Werksanlagen-Instandhalt
8. 6. 1966
Andreas Kann
Betriebskrankenkasse
9. 6. 1966
Wilhelm Gaubatz
Härterei

12. 6. 1966
Karl Hörr
Prod.-Vorb. Karosseriebau
16. 6. 1966
Anna Schels
Reinigung u. Aufräumung
Ludwig Stahl
Getriebebau
17. 6. 1966
Käthi Braun
Verkaufsförderung
Karl Schrievers
Einkauf

24. 6. 1966
Ferdinand Rehm
Prod.-Vorb. Schmiede
Jakob Wallhäuser
Schmiede
28. 6. 1966
Ernst Bender
Technische Hauptabt.

25

30. 6. 1966
Paul Wenzel
Ersatzteile und Zubehör

**Stichtagänderung
wegen nachträglich
angerechneter
Wehrdienstzeit**

4. 4. 1963
Heinrich Grau
Motorenbau

17. 8. 1964
Heinrich Kugies
Karosseriebau
2. 11. 1964
Heinrich Müller
Karosseriebau
15. 1. 1965
Karl Schäfer
Elektrische Abteilung
20. 4. 1965
Josef Hess
Polsterei



Verbesserungsvorschläge auch in Berlin

Die General Motors GmbH in Berlin hat für ihren Bereich seit Herbst vergangenen Jahres die Richtlinien des Opel Planes für Verbesserungsvorschläge übernommen. Seitdem sind

schon zahlreiche Vorschläge eingegangen. Vor kurzem konnten die ersten Prämien ausbezahlt werden. Auf unserem Bild, das bei der Übergabe aufgenommen wurde, von links

nach rechts K. Kaldenhoff, H. Rogawski, G. Scheytt, H. Pichler und R. Mehlbrech, Leiter der General Motors GmbH Berlin. Man sieht: Mitdenken lohnt sich!

Selten friedliche Stunden

Als ich unlängst nach Hause kam, überraschte mich meine Frau mit der bitteren Nachricht, daß der Fernsehapparat kaputt sei. Es war auch schon ein Mann dagewesen, der nach kurzer Prüfung erklärt hatte, daß eine größere Reparatur fällig sei. Sicherheitshalber hatte er gleich einen ganz wichtigen Draht durchgeschnitten, damit die Sache definitiv vermurkst war. Tags darauf wurde der Apparat abgeholt.

Das Verschwinden des formschönen, glattpolierten Kastens aus einer Umgebung von alten Barockmöbeln hinterließ eine nicht zu übersehende, schmerzliche Lücke. Immerhin konnten wir uns in aller Ruhe dem Abendessen widmen, während wir sonst bei der Suppe goldene Ministerworte hören mußten, bei den Bratkartoffeln zur EWG nach Brüssel entführt und zum Salat von der Kriminalpolizei um

unsere Hilfe gebeten wurden. Es war endlich einmal richtig gemütlich. Hernach aber griffen wir zum Fernsehprogramm und stießen einen um den anderen Seufzer aus.

„Mein Gott, um neun kommt ein herrlicher Krimi: Kommissar Maigret und der aufgeblügelte Waschlappen!“ – „Und im ersten Programm ein entzückender Operettenfilm mit dem Nachwuchsstar Marika Röck: Keine Rose ohne Donau!“ – „Na, und das Studienprogramm erst: Winterharte Pilze in Sibirien!“ Das alles und noch viel mehr entging uns.

Vom gepflegten bundesdeutschen Kulturleben ausgestoßen, räumte ich verbittert meinen Schreibtisch auf, während sich meine Frau den Nähkasten holte. Unversehens saßen wir beide vor Büchern, die seit Weihnachten darauf warteten, näher angesehen und gelesen

zu werden. Es waren selten friedliche, genußreiche Stunden, und während des ganzen nächsten Tages freute ich mich schon auf den Abend. Diesmal wollte ich Briefe beantworten, in meinen Sachen kramen und endlich meine Postkartensammlung ordnen. Frohgestimmt betrat ich die Wohnung.

Triumphierende Stimmen empfingen mich: „Kennen Sie schon die fabelhafte Tannenharz-Schokolade? Meine Damen, immer hinein in den Mixer, Ihr Magen wird es Ihnen lohnen... Rauhe Hände? Aber, aber! Legen Sie doch unsere heiß abgebrühten Nudeln darauf, und alle Risse werden weich wie Samt... Gönnen Sie sich etwas! Schnupfen Sie eine Packung Original-Wüstensand...“

Der formschöne Kasten war wieder da – und funktionierte wie eh und je. A.S.



„Ajax“ jetzt an Ort und Stelle

Neue Kurbelwellenstraße in der Opel-Schmiede

Wie bereits im letzten Heft erwähnt, traf im Werk der Ständer einer neuen 6000 Tonnen „Ajax“-Schmiedepresse ein. Aus Cleveland im Staate Ohio kommend, war er eine schwierige und teure Fracht. Eine sechzehnachsige Spezial-Transportbrücke der Deutschen Bundesbahn, die einzige dieser Art, übernahm den Ständer in Bremerhaven und brachte ihn auf Umwegen nach Rüsselsheim. Ein Sonderfahrplan war für diesen Transport notwendig. Im Werk machte sich dann ein Spezialtrupp der Bundesbahn daran, die Transportbrücke

mit dem Pressenständer mit Hilfe von Hydraulikpressen hochzuheben und abzustützen. Danach konnten die Fahrgestelle vorn und hinten herausgezogen und drehbare Straßentransportgestelle, „Kuhlemeyer“ genannt, untergeschoben werden. Anschließend wurde die stählerne Trägerbrücke mit dem Ständer in die Schmiede gefahren. Je eine Zugmaschine vorn und hinten war für den Transport des Kolosses notwendig. Um den Ständer mit einem Gewicht von 215 t in der Schmiede aufzurichten, mußte ein Spezialgerüst montiert wer-

den. Das Aufrichten des Pressenständers war ebenfalls ein schwieriges Manöver. Er mußte dabei von der Horizontal- in die Vertikallage gebracht und in das schon vorhandene Fundament eingesetzt werden.

Die Montage der Presse wird innerhalb von sieben bis acht Wochen beendet sein. Bis zu fünfzig Tonnen schwere Einzelstücke müssen dabei bewegt werden. Allein die Kurbelwelle, die den Stößel der Presse betätigt und die aus einem Stück geschmiedet ist, wiegt 32 Tonnen. Auf der neuen „Ajax“-Schmiedepresse, Kernstück einer zweiten Kurbelwellenstraße, können dann Kapitän-, Rekord- und Kadettkurbelwellen gefertigt werden. Kü.



Der Ständer der „Ajax“-Presse, Kernstück einer weiteren Kurbelwellenstraße, ist nach langer Reise über den Großen Teich und auf Umwegstrecken der Bundesbahn gut in Rüsselsheim eingetroffen und ins Werksgelände rangiert worden. Die stählerne Transportbrücke wurde dann mit Hilfe von hydraulischen Pressen hochgehoben und abgestützt, damit die Eisenbahnfahrgestelle herausgezogen werden konnten. Jetzt werden die Straßentransportgestelle („Kuhlemeyer“) untergeschoben. Mit einer Zugmaschine vorn und hinten wird der Ständer danach in die Schmiede transportiert.



Unterschiedliche Rechtspraxis

Autounfälle im Ausland können viel Ärger bereiten



Vor einer Auslandsreise wird vieles geplant und bedacht. Aber wer überlegt sich schon, was er tun muß, wenn er mit seinem Auto im fremden Land in einen Unfall verwickelt wird. Es ist wegen der Vielgestaltigkeit der Bestimmungen zwar nicht einfach, hierüber etwas Genaueres zu erfahren, über die wichtigsten rechtlichen Unterschiede sollte aber jeder Auslandsreisende in groben Zügen unterrichtet sein.

Für die Haftpflichtansprüche, die ein Deutscher als Geschädigter gegen einen Ausländer im Ausland geltend machen kann, ist das ausländische Recht, das am Unfallort gilt, maßgebend. Anders ist die Situation, wenn ein Deutscher mit einem anderen Deutschen im Ausland einen Unfall hat. Dann gilt deutsches Recht. Besonders aufpassen muß der deutsche Motorist im Ausland dann, wenn sein Fahrzeug nach einem Schaden so schwer beschädigt ist, daß es praktisch nur noch Schrottwert hat und eine Rückführung an den weit entfernten Heimatort unwirtschaftlich erscheint. In diesem Fall setzt man sich am besten außer mit der zuständigen Polizeibehörde und seinem Kaskoversicherer auch mit der in Betracht kommenden Zollinstanz in Verbindung, damit das Auto unter Zollaufsicht verschrottet oder sonst verwertet werden kann. In allen Ländern aber gilt die goldene Regel: Vor Fahrtantritt kein Alkohol! In manchen Ländern drohen schon nach geringfügigem Alkoholgenuß hohe Strafen, so in Österreich und in der Schweiz.

Man kann auch „leer“ ausgehen

In den einzelnen europäischen Staaten, die von den Urlaubsreisenden bevorzugt werden, trifft man auf sehr unterschiedliche Regelungen: In **Italien** zum Beispiel besteht kein Haftpflichtversicherungszwang. Stößt man auf einen „Unfallpartner“, der weder eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen hat noch die Mittel für eine Schadenerstattung besitzt, kann man als Geschädigter leicht leer ausgehen. Wichtig ist weiter, daß man in Italien schneller als bei uns in Beweisnot geraten kann. Gewisse Personengruppen kommen als Zeugen nicht in Betracht. Dies trifft für die Ehefrau des Geschädigten und für die mit ihm in gerader Linie Verwandten zu. Ebenfalls besteht Zeugnisverbot für Mitgeschädigte. Bemerkenswert ist außerdem, daß bei der Durchführung eines Prozesses umständliche Formalitäten einzuhalten sind. Eine Vollmacht muß dem Gericht beglaubigt vorgelegt werden. Diese Vollmacht kann ein italienischer Rechtsanwalt beglaubigen, wenn die Unterschrift in Italien geleistet wird. Andernfalls ist sie durch

einen deutschen Notar zu beglaubigen, worauf eine Legalisierung durch den deutschen Landgerichtspräsidenten und eine weitere Legalisierung durch das italienische Konsulat in Deutschland erforderlich sind. Bei Verkehrsübertretungen kann eine Polizeistrafe verhängt werden. Diese Strafe beträgt dann regelmäßig $\frac{2}{3}$ der gesetzlichen Mindeststrafe, kann aber erhöht werden, falls man nicht rechtzeitig zahlt.

Besonders vorsichtig fahren

In der **Schweiz** ähneln die Haftpflichtbestimmungen unserem deutschen Recht. Gefährdungshaftung gibt es aber nur bei Körperschäden. Da das schweizerische Recht durch kantonale Regelungen stark zersplittert ist, empfiehlt es sich, bei einem Unfall zur Wahrung der Rechte bald einen Anwalt einzuschalten. Auch in **Österreich** ähnelt das Haftpflichtrecht weitgehend dem deutschen. Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen im Strafverfahren (als Privatbeteiligter) ist möglich, aber meist erfolglos. Fahren sie in **Holland** besonders vorsichtig, denn wenn die Polizei sie bei einer vermeintlichen Verkehrsübertretung ertappt, gibt es keine langen Diskussionen. Eine Bestrafung ist ziemlich sicher. Die niederländische Staatsanwaltschaft stellt aber oft Strafverfahren ein, wenn der Beschuldigte mit einer Geldbuße einverstanden ist. Es empfiehlt sich meist, einen solchen Vorschlag anzunehmen. Für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen hat man dem Unfallgegner das Verschulden nachzuweisen. Als Beweismittel kommen 2 neutrale Zeugen (keine Verwandten) oder ein polizeiliches Unfallprotokoll sowie ein gegen den Unfallpartner ergangenes Strafurteil in Betracht.

Vorsicht mit Vergleichen

Eine Gefährdungshaftung, wie wir sie gewohnt sind, gibt es in **Frankreich** nicht, jedoch sind die Grenzen zu der dort bestehenden Verschuldungsvermutung oft schwer zu ziehen. Die französische Polizei lehnt es im allgemeinen ab, sich eingehend mit der Aufnahme von Unfällen zu befassen, bei denen nur Sachschaden entstanden ist. Hat man aber einen solchen Unfall, so empfiehlt es sich, sofort einen Hussier (eine Art Gerichtsvollzieher) beizuziehen, der ein Unfallprotokoll aufnimmt. In Frankreich sollte man als Geschädigter mit Vergleichen vorsichtig sein. Es gibt nämlich eine Bestimmung, die von unserem deutschen Recht erheblich abweicht. Danach ist jeder Partei der gesamte Schaden zu ersetzen, wenn keiner der Parteien ein Verschulden nachgewiesen werden kann, wenn also die

Sach- und Rechtslage ungeklärt bleibt. Während man sonst dazu neigt, auf der Basis einer Schadenersatzquote von 50 Prozent zu vergleichen, empfiehlt es sich hier, hart zu bleiben und gegenüber dem Gegner auf diese Vorschritt zu pochen, notfalls einen Prozeß anzudrohen und vielleicht auch durchzuführen, damit der Schadenersatz völlig hereinkommt. In Frankreich wie überhaupt im Ausland werden die Anwaltskosten häufig überhaupt nicht oder nicht in vollem Umfang erstattet, selbst wenn man mit seinen eigenen Schadenersatzansprüchen weitgehend Erfolg hat. Der rechtzeitige Abschluß einer Rechtschutzversicherung bewahrt vor solchen unangenehmen Erfahrungen.

Oft drakonische Strafen

In **Spanien** besteht Haftpflichtversicherungszwang. Auf Gefährdungshaftung oder vermutetes Verschulden kann sich der Geschädigte aber nicht bei der Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen berufen. Soll ein Anspruch gerichtlich geltend gemacht werden, so muß die Prozeßvollmacht von einem deutschen Notar beglaubigt werden und vom zuständigen deutschen Landgerichtspräsidenten legalisiert sein. Sodann hat das örtlich zuständige spanische Konsulat eine weitere Legalisierung vorzunehmen, worauf die Unterschrift des Konsuls vom spanischen Außenministerium in Madrid nochmals beglaubigt werden muß. An die sonstigen Beweismittel werden strenge und für uns oft unverständliche Anforderungen gestellt. Das führt häufig zur Beweisnot. Sollte bei einem Unfall ein Beteiligter schwer verletzt sein, so ist zu befürchten, daß der Schuldige inhaftiert und sein Auto beschlagnahmt wird. In solchen Fällen empfiehlt es sich, sofort mit seiner Haftpflicht- oder Rechtsschutzversicherung in Verbindung zu treten. Die Strafen sind in Spanien oft drakonisch. Auf Gefährdungshaftung oder auf vermutetes Verschulden kann sich der Geschädigte in **Dänemark** nicht berufen. Er muß zur Durchführung seiner Ansprüche das Verschulden nachweisen. Zu beachten ist, daß Prozesse in Dänemark recht teuer sind. Ähnliches gilt für ganz Skandinavien.

Man sieht also, daß die Rechtspraxis in den einzelnen Ländern sehr verschieden ist. Deshalb ist es wichtig, daß man sich vor einer Reise in ein fremdes Land genau unterrichtet. (Auskünfte geben u.a. die konsularischen Vertretungen, die Automobilverbände oder die Haftpflichtversicherungen.) Gut unterrichtet zu sein, kann unnötige Kosten und manchen Ärger ersparen.

(gekürzt aus „Frankfurter Allgemeine“)



Zur Unterhaltung und zur Bildung

Gewohnheiten und Wünsche der Leser unserer Werkbücherei

Alle Alters- und Berufsgruppen sind in der Leserkartei der Werkbücherei zu finden, natürlich auch Opel-Rentner, Menschen mit einem individuellen Wissensstand und auch unterschiedlichen Interessen. Dennoch: Wer an einem Ausleihtag unter ihnen steht, erfährt, daß sie sich von der Art und dem Niveau der von ihnen gewünschten Lektüre her im allgemeinen nicht wesentlich voneinander unterscheiden, ob es sich nun um einen Ingenieur, Schlosser oder Kaufmann handelt. Die schwellige, verarbeitete Hand eines Arbeiters greift nach dem gleichen Kriminal- oder Unterhaltungsroman, nach dem gleichen wissenschaftlichen Sachbuch, das vorher auch schon ein Ingenieur oder Kaufmann gelesen hat. Ein Blick in die Kartei beweist es.

Jedoch kann man den Bildungsgrad des einzelnen nicht grundsätzlich danach einschätzen, was er liest. Auch der Gebildete greift, wenn er ein Unterhaltungsbedürfnis fühlt, vielleicht nach einem Kriminalroman, während er für Informations- und Bildungszwecke das Sachbuch bevorzugt. Schließlich sind auch die Gebildeteren nach getaner Arbeit müde und abgespannt, und nicht jeder bringt abends noch die Kraft auf, ein Buch mit schwerem Inhalt zu lesen. Da kommt ein Kriminal- oder Unterhaltungsroman viel gelegen, sofern man den Abend nicht am Fernsehapparat oder sonstwo verbringt, vielleicht auch im Theater oder Vortragssaal.

Zufallsleser und andere

So unverkennbar die allgemeine Nivellierungstendenz auch ist: Hut ab vor den einzelnen, die ohne formale Bildung als Weiterstrebende mit schwerer wissenschaftlicher Lektüre da-

vontraben. Zu ihnen zählen viele Arbeiter, die durch ihren Bildungshunger sich aus der Masse der Leser hervorheben. Sympathien verdienen auch jene, die bestimmte Bücher lange und sorgfältig aus Kartei und Katalogen auswählen und notieren. Sind diese Bände zufällig alle verliehen, so verzichten sie auf andere. Es sind Leser mit sehr eigenen Urteilen und Interessen, die genau wissen, was sie wollen – und was nicht. Sie unterscheiden sich von den Zufallslesern, die mitnehmen, was gerade da ist und ihnen einigermaßen zusagt. Andererseits gibt es natürlich sehr triftige und stichhaltige Gründe, sich dem Rat der bibliothekarischen Fachkräfte anzuvertrauen. Auch wer das tut, ist auf der Suche nach besonderen Büchern, Raritäten und Kostbarkeiten. Es handelt sich um Leser, die Hinweise und Ratschläge erwarten.

Stets das Neueste

Wer sich mit der Leiterin der Werkbücherei oder ihren Mitarbeiterinnen über ihr Fachgebiet unterhält, bekommt einen ganz anderen Eindruck von der Büchereiarbeit, als etwa der außenstehende Bücherfreund, der, entzückt vom Anblick so vieler voller Bücherregale, sofort in der Vorstellung von einem „Bücherparadies“ schwelgt, in dem zu leben er der Bibliothekarin und ihren Mitarbeiterinnen mißgönnt. Aber bei aller Liebe zum Buch ist in einer Bücherei doch viel exakte Verwaltungsarbeit zu leisten. Nur einige Beispiele: Für jedes neu erworbene Buch, nachdem in ihm zwei fortlaufende Nummern und das Anschaffungsjahr vermerkt sind, müssen allein vier Karteikarten geschrieben werden, wobei die fachlichen Katalogisierungsvorschriften genau zu beachten sind. Auch wird jedes Buch in die

seinem Inhalt entsprechende Sachgruppe eingeordnet. Das erfordert vor allem dann ein sorgfältiges Abwägen, wenn der Buchinhalt vielseitig ist. Außerdem gilt es, den Sachbuchbestand fortwährend daraufhin zu überprüfen, ob der Inhalt gewisser Bücher – das gilt vorwiegend für die Sachgruppe „Technik“ – angesichts der Schnelligkeit der Entwicklung vielleicht nicht schon überholt ist. Solche und auch zerlesene und beschädigte Bücher müssen ausgeschieden werden. Die Auswahl neuer Bücher wird in den Vertragsbuchhandlungen unter dem Gesichtspunkt vorgenommen, möglichst allen Wünschen und Interessen der Leser gerecht zu werden. Die Bücherei verfügt zum Bucheinkauf über eine verhältnismäßig große Summe. Verständlich, daß das Neueste und Bekannteste stets vorhanden ist.

1965 über 62 000 Bände ausgeliehen

Welches Bild aber vermitteln nun reine Zahlen von der Leserschaft der Werkbüchereien und ihren Interessen? Inzwischen ist die Zahl der Bände beider Büchereien auf 25 000 angewachsen. Von den 1965 entliehenen 62 504 Büchern entfielen 31 351 auf die Werkbücherei I und 31 153 auf die Werkbücherei II. Die Gesamtzahl der Leser betrug Ende 1965 5374 (Werkbücherei I 2924, Werkbücherei II 2450). Das sind rund 16 Prozent der deut-

Von ihnen werden die Leser unserer Werkbücherei mit ihren zwei Buchausleihen fachkundig beraten. Von links nach rechts: G. Heidelberg, B. Ambrugger, A. Voigt, E. Pennewiß, M. Gedeon, M. Hohmann und W. Schuster. (Bild oben.)

Urlaubslektüre nicht erst in letzter Minute besorgen!

Der Werksurlaub naht. Langsam laufen die Reisevorbereitungen an. Die Devise lautet: Nicht alles bis zum letzten Tag aufschieben. Gerüstet sein, denn wer bis zuletzt wartet, muß in der Reise-Hochsaison bei Urlaubseinkäufen mit dem Vorlieb nehmen, was ihm andere übrig gelassen haben. Das gilt auch für alle, die nicht ohne Buch sein können und es vor allem im Urlaub nicht entbehren mögen. Aber auch für die anderen findet sich im Urlaub viel Zeit, wieder einmal zu einem Buch zu greifen und lange aufgestaute Lesewünsche zu befriedigen, die in der Hast des Alltags oft nicht erfüllt werden konnten. Für viele ist Lesen ein Teil der Erholung. Und hier bieten die Werkbüchereien ihre guten Dienste an. Unter 25000 Bänden findet jeder etwas nach seinem Geschmack, ob schwere Kost oder Bücher, die zu erholsamen Träumen einladen. Gerade bei schlechtem Wetter kann ein Buch die Stunden des Herumsitzens erträglicher machen. Auch Reisebücher und Bildbände vom erwählten Urlaubsgebiet können für die Ferienzeit wichtige Aufschlüsse geben. Nur eins ist wichtig: Je früher man sich um die Urlaubslektüre bemüht, desto reicher ist die zur Verfügung stehende Auswahl. Deshalb: Die Bücherei bald aufsuchen und nicht erst bis zur letzten Minute warten!

schen Werksangehörigen. Sicher aber könnte dieser Prozentsatz noch größer sein, wenn nicht die Weiträumigkeit des Werkes manchen an sich Lesewilligen in den Pausen einen Gang nach einer der beiden Werkbüchereien unmöglich machen würde, haben in den Pausen doch das Essen und ein wenig Entspannung für die meisten Vorrang. Auch nach der Arbeit finden viele keine Zeit, ein Buch zu entleihen. Die Abfahrtszeiten der Züge und Busse sind festgesetzt, man kann keine Zeit verlieren. Auch vom Menschenstrom nach den Parkplätzen wird mancher mitgerissen, der an sich gern einmal ein Buch holen würde. Zeitmangel ist jedoch nicht in allen Fällen der Grund dafür, daß man die Möglichkeiten, die die Bücherei bietet, ungenutzt läßt. Der Mangel an geistiger Interessiertheit kommt hinzu.

Was wird gelesen?

Aber was wird nun gelesen? In welchem prozentualen Verhältnis stehen die Arten der entlehnten Bücher zueinander? In der Werkbücherei I am Hauptportal ergibt sich folgendes Bild: Schöne Literatur (Romane, Dichtung usw.) 61 Prozent, Sachbücher 30 Prozent, Kinderbücher 9 Prozent. Etwas andere Zahlen vermittelt die Kartei der Werkbücherei II an der Nordwestecke des I-Baues: Schöne Literatur (Romane, Dichtung usw.) 56 Prozent, Sachbücher 32 Prozent, Kinderbücher 12 Prozent. Wir sehen also, daß die erzählende Literatur, vornehmlich ist es der Unterhaltungsroman, mit weitem Abstand führt. Werke der deutschen Klassiker dagegen werden meist nur bei besonderen Anlässen verlangt, zum Beispiel, wenn ein klassisches Bühnenwerk auf dem Theaterplan einer benachbarten Stadt oder im Fernsehprogramm erscheint. Vielfach nehmen die Eltern die Werke auch mit, wenn ihre Kinder sie in der Schule brauchen. Ebenfalls gering ist das Interesse an der deutschen Literatur des 19. Jahrhunderts, von der Romantik bis zum Realismus und Naturalismus. Dagegen wird die französische Literatur des 19. Jahrhunderts (Balzac, Zola, Maupassant usw.) immer gern gelesen. Die

psychologische Kunst der Franzosen und ihre realistischen Gesellschaftsschilderungen üben stets eine starke Anziehungskraft aus.

Skandalumwitterte Bücher

Sehr gefragt ist auch die deutsche Literatur nach 1945, vertreten durch Namen wie Böll, Frisch, Grass, Dürrenmatt, Gaiser usw. Generell ist zu sagen, daß Bücher, die auf Bestsellerlisten stehen, verfilmt oder für das Fernsehen bearbeitet werden, immer eine besondere Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Das gleiche gilt für Bücher oder Autoren, die irgendwie einen „Skandal“ erregt haben, beispielsweise für die „Blechtrummel“ von Günter Grass, Lawrances „Lady Chatterley“ oder Nabokovs „Lolita“.

Technik an der Spitze

Auch für historische und gesellschaftskritische Romane findet sich immer ein fester Leserkreis. Weibliche Mitarbeiter lesen fast ausschließlich Romane. Ihr Interesse an Sachliteratur ist gering, sofern es sich nicht um Bücher über Wohnungseinrichtung, Haus und Garten usw. handelt. Konstant ist das Interesse der Leser an zeitgeschichtlichen und naturwissenschaftlichen Büchern. Es folgen Politik, Soziologie, Pädagogik, Psychologie, Biographien und Kunstgeschichte. Auffallend ist in der Werkbücherei II in letzter Zeit die wachsende Nachfrage nach Sachbüchern. Das ist ein gutes Zeugnis für das Informations- und Bildungsbedürfnis vieler Arbeiter. Besonders viel verlangt werden in beiden Büchereien Bücher aus den Sachgebieten Technik, Verkehrstechnik, Radio- und Fernsehtechnik, Fotografie und Bauwesen. Stark gewachsen ist im letzten Jahr auch das Interesse an Büchern über Kybernetik, Elektronik und Automation.

Untrüglicher Gradmesser

In der Werkbücherei I findet außerdem die Gruppe Betriebs- und Volkswirtschaft besondere Beachtung. Teilnehmer unserer Aufbau-

lehrgänge verlangen Bücher über Mathematik, Technisches Zeichnen und Technisches Rechnen. Im Sommer, wenn sich die Werksferien nähern, steigt die Ausleihe an Reise- und Sprachführern sowie an Gartenbüchern stark an. Im Winter dagegen werden von vielen Lesern Bastel- und Kinderbücher bevorzugt. Alles zu seiner Zeit! Die Kinderbücher werden von den Eltern für ihre Kinder mit nach Hause genommen.

Die Vielseitigkeit dessen, was in den beiden Ausleihen unserer Werkbücherei verlangt wird, ist zugleich ein guter und untrüglicher Gradmesser für ihre Dienstbereitschaft gegenüber allen, die nach Bildung oder Unterhaltung streben. Die Ausleihe ist kostenlos. Eine billigere Bildungs- oder Unterhaltungsmöglichkeit wird uns nicht geboten. S.



Unsere Aufnahme zeigt die neue Leiterin der Werkbücherei, Diplom-Bibliothekarin Gisela Heidelberg.

ENTSCHEIDUNGEN

Überholen im Stadtverkehr

Normalerweise gilt die Bestimmung, daß die Fahrer eingeholter Wagen das Tempo während des Überholens des Nebenmannes nicht steigern dürfen. Gilt sie auch dann, wenn ein Autofahrer vor einer Ampel steht und bei Grünlicht anfährt, während zugleich ein anderer Fahrer ihn links überholen will? Das Oberlandesgericht Hamm hat dies verneint (3 Ss 12/65.) Es stellte fest, das Verbot gelte dann nicht, wenn der zu Überholende nach dem Anhalten vor einer Ampel wieder anfähre; andernfalls würde er daran gehindert, sich nach Eintritt der Grünphase wieder in den Verkehr einzuschalten, solange Fahrer anderer Fahrzeuge, die später gekommen seien und vor der Ampel nicht mehr zu halten brauchten, ihn überholten. Das würde auch zu einer ungerechtfertigten Bevorzugung des Überholenden führen.

Wechseln der Fahrspur

Das Oberlandesgericht Köln hat in einem Urteil (9 U 83/64) betont, ein Kraftfahrer dürfe darauf vertrauen, daß im Großstadtverkehr ein in einer benachbarten Fahrspur fahrender Wagen nicht unmittelbar vor ihm in grob verkehrswidriger Weise in seine Fahrspur einschwenke. Der Fahrer, der durch solche Manöver den Hintermann schädige, handele verkehrswidrig und sei zu vollem Schadenersatz verpflichtet.

Leihwagenkosten

Nimmt sich ein geschädigter Kraftfahrer für die Dauer der Reparatur seines eigenen Fahrzeuges einen Leihwagen, dann kann es vorkommen, daß die Versicherungsgesellschaft des Schädigers ihm mitteilt, die Leihwagenkosten würden von ihr nicht in voller Höhe übernommen. Sie begründet dies damit, ihm sei während der Zeit, in der er einen Mietwagen benutzt habe, eine weitere Abnutzung des eigenen Fahrzeuges erspart geblieben. Als Beispiele werden der hinausgeschobene Ölwechsel und Kundendienst und die Schonung der Reifen des eigenen Fahrzeuges genannt. Dieser Einwand der Versicherungsgesellschaft ist berechtigt. Jedoch hat das Oberlandesgericht Köln entschieden (9 U 226/64), wenn der Geschädigte sich nur für die Dauer von acht Tagen einen Leihwagen nehme, entstünden keine abzugsfähigen Eigensparnisse, falls die festen Kosten für den eigenen Wagen, wie Versicherung, Steuer und Miete für die Garage weitergezahlt würden. Vor allem müsse der Abzug dann unterbleiben, wenn der gemietete Wagen kleiner als der eigene sei.

Straßenbahnbehinderung

Ein Fahrer wollte im Großstadtverkehr plötzlich nach links abbiegen und fuhr deshalb auf das Straßenbahngleis. Er wurde von einem Straßenbahnzug erfaßt, der mit 50 Stundenkilometer Geschwindigkeit von hinten herankam. Der Autofahrer und seine Frau erlitten bei dem Aufprall erhebliche Verletzungen, das Fahrzeug wurde schwer beschädigt. Für diesen Schaden erhält er keinen Pfennig Ersatz. Der Bundesgerichtshof in Karlsruhe entschied nämlich (VI ZR 33/64), den Fahrer des Straßenbahnzuges treffe an dem Unfall keine Schuld. Er habe, nachdem er von dem Autofahrer kurze Zeit vorher überholt worden sei, nicht damit zu rechnen brauchen, daß dieser noch dicht vor seinem Zug nach links abbiegen und die Weiterfahrt der Straßenbahn behindern werde. Nach der Straßenverkehrsordnung sei der Straßenbahn Platz zu machen.



Unfallverhütungs-Tonbildschau

Auch für ausländische Mitarbeiter

Unfallverhütungsunterricht tut not! Auf jedem nur möglichen Wege müssen die Menschen mit den Gefahren bekannt gemacht werden, die ihnen im Betrieb drohen, wenn sie aus Fahrlässigkeit oder Gedankenlosigkeit gegen die Unfallvorschriften verstoßen. Was ihm seine Gesundheit, die körperliche Unversehrtheit, wert ist, sollte jeder selbst wissen, wenn er nur etwas Verstand und Phantasie besitzt. Darüber braucht wohl niemand belehrt zu werden.

Aber wie und in welcher Gestalt der Betriebsunfallteufel heimtückisch auf ihn zukommen kann, das weiß natürlich nicht jeder. Welch

großen Wert daher die Firma auf die Aufklärung legt, geht schon daraus hervor, daß jeder Neueingestellte an einer Tonbildschau, die die Unfallgefahren aufzeigt, teilzunehmen hat.

Gerade für neu angekommene Gastarbeiter, die der industriellen Arbeitswelt und ihren Unfallgefahren meist noch völlig unerfahren gegenüberstehen, ist dieser Bild-Vortrag, der ihnen in ihrer Landessprache vorgeführt wird, von besonderer Bedeutung. Unfallverhütungsunterricht tut not – immer und überall. (Auf unserem Bild neuangekommene Arbeitskräfte aus Spanien bei der Unfallbelehrung in ihrer Heimatsprache.)

Es treten in den Ruhestand

Heinrich Bauer Werkzeugabteilung	33	Dienstjahre	Willi Ruhland Prod.-Vorb. Karosserie	13	Dienstjahre
Wilhelm Benz Techn. Hauptabteilung	16	„	Jakob Rupp Techn. Hauptabteilung	38	„
Dorothea Blödw Werksanlagen	17	„	Johann Seufert Karosseriebau	37	„
Josef Bopp Betriebsschlosserei	51	„	Philipp Silz Betriebsschlosserei	28	„
Peter Christ Karosseriebau	27	„	Philipp Schick Preßwerk	45	„
Heinrich Feldmann Preßwerk	16	„	Peter Schrauth Karosseriebau	34	„
Georg Heimann Prod.-Vorb. Schnittbau	48	„	Michael Schulmeier Chassisbau	48	„
Karl Adam Kaul Prod.-Vorb. Karosserie	28	„	Rudolf Schwenger Werksanlagen	35	„
Karl Mersheimer Karosseriebau	39	„	Anna Stein Karosseriebau	19	„
Jakob Rau Karosseriebau	27	„	Franz Traiser Verkehrsabteilung	47	„
Karl Ritter Werkzeugbau	34	„			

In diesen Tagen, da die Erweiterungen im westlichen Werksbereich fertig geworden sind oder vor ihrer Vollendung stehen und auch das neue Entwicklungs- und Forschungszentrum der Technischen Leitung Gestalt angenommen hat, läßt ein Rückblick auf die Zeit vor 20 Jahren so recht ermahnen, was in den letzten zwei Jahrzehnten geschaffen und geleistet worden ist.

Vor 20 Jahren, im Juli 1946, lief die Produktion des Werkes wieder an. Es war ein bescheidener, nicht sehr ermutigender Anfang, als der erste 1½ Tonne Opel-Blitz-Schnelllastwagen nach einer kleinen Feierstunde (unser Bild) seinerzeit vom Band lief. 839 Einheiten wurden es bis zum Ende jenes Jahres. Erst über ein Jahr später, im November 1947, wurde dann mit dem „Olympia“ der Personwagenbau wieder aufgenommen.

Erschreckende materielle Not

Wie die Älteren unter uns wissen, hatte man sich nach dem Zusammenbruch zunächst auf die Reparaturen von Wagen der Besatzungsmacht beschränken müssen, da die Materialbeschaffung in jenen Tagen kaum zu lösen war und zunächst auch sehr umfangreiche Aufräumungsarbeiten in dem zu rund 50 Prozent zerstörten Werk bewältigt werden mußten. Die damals 6000 Werksangehörigen – gut ein Drittel der Vorkriegsbelegschaft – rangen mit einer erschreckenden materiellen Not, vor allem mit einer den Magen quälenden, an Gesundheit und Arbeitskraft zehrenden Lebensmittelverknappung.

1946 war auch das Jahr, in dem vor diesen Menschen, wie überhaupt vor der ganzen Main Spitze und den angrenzenden Gebieten eine Gefahr unermeßlichen wirtschaftlichen und sozialen Ausmaßes auftauchte. Das Opel-Werk sollte den Russen übergeben werden. In langen Sitzungen, die teils die ganze Nacht andauerten, wurden von den Verantwortlichen des Werkes bereits entsprechende Maßnahmen beraten. Glücklicherweise kam es aber nicht zur Ausführung dieses Planes, weil die Besatzungsmächte dann doch anders entschieden. Aber alle Maschinen, Werkzeuge und Pläne für die Kadett-Erzeugung erhielten die Russen. Das Zweigwerk Brandenburg war ja ohnehin bereits von ihnen in Besitz genommen worden. Seine demontierten Einrichtungen lagerten jahrelang auf freiem Feld und verkamen ungenutzt.

An Zukunftspläne war kaum zu denken

Im ganzen Werk, das sich seinerzeit nur bis zum H- und I-Bau und zum Opel-Bahnhof ausdehnte, herrschte in jenen Tagen eine personelle Not- und Zwangslage. Viele der aus Kriegsgefangenschaft heimkehrenden Werksangehörigen konnten wegen Beschäftigungsmangels zunächst nicht wieder eingestellt werden, während im Zuge der Maßnahmen der Militärregierung über 260 meist leitende Angestellte, eingearbeitete und nicht leicht zu ersetzende Kräfte, entlassen werden mußten. In jener hektischen Zeit, in der nur improvisiert werden konnte, war an Zukunftspläne kaum zu denken.

Besonders schwierig war der An- und Abtransport der Belegschaft, da der Krieg ja überall zerstörte Bahnstrecken und Brücken zurückgelassen hatte. Alle verfügbaren werkeigenen und werksfremden Busse wurden ein-



IN JENEN TAGEN

Vor 20 Jahren begann die Nachkriegsproduktion des Werkes

gesetzt, um die außerhalb wohnenden Belegschaftsmitglieder nach Rüsselsheim zu holen und wieder heimzubringen. Da die Mainbrücke nach Flörsheim noch zerstört war, mußten alle aus dem Raume Wiesbaden, Mainz-Kastel und dem Rheingau mit der Bahn kommenden oder alle per Fuß oder Rad aus dem Main-Taunus-Kreis dem Opel-Werk zustrebenden Mitarbeiter mit einer Notfahre über den Main gesetzt werden. Ein Glück mag es für manchen gewesen sein, daß die Einkaufsleitung einmal 2000 Fahrräder erwerben konnte, die unter der Belegschaft verlost wurden.

Dies waren Probleme von Menschen, die inmitten von Trümmern und Ruinen leben und arbeiten mußten. Alles Leben erweckte seinerzeit überhaupt den Eindruck eines einzigen Notbehelfs, dessen Dauer niemand absehen konnte. Hohlwangig, manche sogar ausgemergelt, in abgetragener, meist zusammengestoppelter Kleidung, Zufallskombinationen mit viel Wehrmachtsmontur untermischt, erschienen die meisten an der Arbeit. Die größte und elementarste Sorge war die Nahrungsbeschaffung, gefolgt von Wohnungsnot und Kohlenmangel. Voller Sorge dachten viele an die kalte Jahreszeit.

In jenen Tagen beschaffte das Werk große Mengen an Kartoffeln, Lebensmitteln und Kohlen, die an die Belegschaft verteilt wurden. So war man auch froh, als General Motors, das seinerzeit das Werk noch nicht wieder übernommen hatte, für die Belegschaft eine große

Lebensmittelpaketsendung spendete. So lebten die Menschen im Sommer 1946, als mit der Produktion des 1½ Tonne Blitz-Schnelllastwagens nach dem Krieg der Grundstein für die spätere Aufwärtsentwicklung gelegt wurde. 20 Jahre sind es her.

Zeugnis ungeheurer Dynamik

20 Jahre sind zwar viel im Leben eines Menschen, am Lauf der Geschichte gemessen jedoch wenig. Sind sie aber voll von Ereignissen, ballen sich in ihnen Zusammenbruch, Not und Zerstörung, aber auch ungebrochene Lebenskraft und ein neuer ungehörter wirtschaftlicher und sozialer Aufstieg zusammen, dann legen sie Zeugnis ab von der ungeheuren Dynamik, die die Menschen gerade in Notzeiten zu entwickeln vermögen. Hätten sie damals vor den großen Schwierigkeiten kapituliert, wären sie in Gleichgültigkeit und Hoffnungslosigkeit versunken, so würde das Jahr 1966 sich uns in anderer Form präsentieren. W.S.

Unsere Aufnahme aus dem Jahre 1946 wurde während der Feierstunde anlässlich des Produktionsbeginns nach dem Kriege gemacht und zeigt den ersten 1½ Tonne Opel-Blitz-Schnelllastwagen, der in jenen Tagen vom Band lief.

Autowäsche

von Willi Kleppe



„Mutti!!! Du kannst fahren -
Papa hat das Auto gewaschen!“



„Es regnet! Fahr deinen Wagen aus der
Garage, damit er mal wieder sauber wird!“



„Das ist ja sonderbar! Du hast ihn doch erst gestern gewaschen!“

Tagebuch

Erlebtes und Erlauschtes aus dem Betriebsalltag

Sie sitzen, drei Männer, nach dem Essen noch eine Weile am Tisch und reden vom Fußball. Es geht um die bevorstehende Weltmeisterschaft. Ein Thema, das vielen Männern so wichtig ist, wie den Politikern ein weittragendes Ereignis. Ja, man kann sogar darauf schwören, daß die meisten mehr vom Fußball als von der Politik angezogen werden. Im Fußball, da geht es um Kraft und Gewandtheit, um Technik und die schnellste Reaktion auf eine Situation, auch ein wenig um „Generalstabsarbeit“ und „Feldherrngaben“ auf dem grünen Rasen und am Rande des Spielfeldes. Das sind alles Dinge, die man mit dem bloßen Auge wahrnehmen kann, die einen fesseln und ganz in ihren Bann schlagen. Aber bei der Politik tappt man oft im Dunkeln, hat keinen rechten Überblick. Auf dem Fußballplatz dagegen tritt alles klar zutage; da weiß man schon

nach kurzer Zeit, wer besser und wer schlechter ist. Es gibt Leute, die sagen, der Fußballenthusiasmus unserer Zeit sei eine Art Ersatzreligion. Etwas Wahres ist daran.

Eine Besuchergruppe im K 40, bunt zusammengesetzt, aus Jungen, nicht mehr ganz Jungen und Älteren männlichen und weiblichen Geschlechts, Menschen der verschiedensten Berufe und unterschiedlichsten Bildungsgrade. Jedenfalls glaube ich das den einzelnen anzusehen. Neugierig bleibe ich stehen und höre die Erklärungen des Werksführers. Staunen auf den meisten Gesichtern. Man hat das Gefühl, daß die Menschen in eine ihnen fremde Welt schauen. „Wenn man da wieder draußen ist“, höre ich eine biedere Hausfrau, „scheint einem die ganze Welt viel ruhiger“. Was in diesen Augenblicken auf die Menschen eindringt, ist so überwältigend, daß sie gar nicht zu vielen Einzelbeobachtungen kommen. Ein älterer Herr unterhält sich während des Hinausgehens aus der Halle mit dem Werksführer. Im Vorbeigehen höre ich diesen Satz: „Ja, ja“, sagt er, „ich verstehe das alles ja nicht ganz. Wissen Sie, für mich ist eine so große

Autofabrik unbekanntes Land. Was da alles drin vorgeht, welche Probleme auftauchen, das kann ich mir eigentlich nur aus weiter Entfernung vorstellen.“ Einige Tage später unterhalte ich mich über mein Erlebnis im K 40 mit einem Herrn unseres Werkes, der das Kapitel der Werksbesichtigungen aus eigener Erfahrung kennt. Er bestätigt meine Eindrücke. „In der Industriewelt kennen sich viele Besucher kaum aus“, sagt er. „Mit den technischen und den innerbetrieblichen sozialen Problemen haben sie sich oft nur ganz am Rande beschäftigt, selbst wenn es sich um sonst sehr gebildete Leute handelt.“ — Es ist natürlich selbstverständlich, daß sie nach einem einmaligen Rundgang durch das Werk von Arbeitsablauf und Produktionsverfahren nicht viel wissen können. Aber daß ihnen die menschlichen und sozialen Fragen in einer großen Industriefirma auch nicht in Umrissen bekannt sind, das ist auffallend, ja beunruhigend! In der Tat, was wissen die Menschen draußen eigentlich, wie umfangreich heutzutage allein das betriebliche Sozialwesen ist und was auf diesem Gebiet alles geleistet wird? Nichts! Hier ist noch viel Aufklärungsarbeit zu leisten. Spectator



Ein Tempel reist im Millimetertempo

Von Dr. G. GERBER

Die alten Ägypter waren ein einfallsreiches Volk. Die Lösung, die sich jetzt französische Bergungsfachleute zur Rettung des Tempels von Amada vor dem Nilstau einfallen ließen, hätte zweifellos den Beifall seines Erbauers, Pharao Thutmosis' III., des Welteroberers und Napoleons seiner Zeit gehabt. Die ägyptische Altertümerverwaltung nahm es auf sich, die Pfeilerhalle, die Thutmosis' III. Nachfolger angebaut hatten, zu zerlegen und landeinwärts, dem Höchstwasserspiegel entrückt, wieder zu errichten. Eine Zerlegung des eigentlichen Tempelhauses kam jedoch nicht in Frage: Die Fugen seiner Blöcke sind unter einer Putzschicht verborgen, die zum Teil mit gut erhaltenen Malereien geschmückt ist. Blockweise Demontage der inneren Tempelräume hätte den Verlust von Darstellungen nach sich gezogen, die für die ägyptische Religionsgeschichte von unschätzbarem Wert sind. Französische Experten packten daher den Tempel en bloc ein, verschnürten das nahezu 800 Tonnen schwere Paket mit Stahlseilen, hoben es auf ein Fahrgestell und schickten es auf drei parallel geführten Zweischienensträngen auf die Reise. Die 2600 Meter in die Sicherheit, 65 Meter über dem alten Standort, hatte der Tempel mit Millimeterschritten hinter sich gebracht.

Mit der Kamera im Gebirge

Hier – in den Bergen – müßte es eigentlich ganz einfach sein, gute Bilder zu fotografieren. Wo man hinschaut, Motive über Motive. Bergdörfer mit sonnenverbrannten Holzstadeln, malerische Kirchen und Kapellen, ein Bergbach, die gewaltige Kulisse der schnee- und eisbedeckten Gipfel mit ihren Felstürmen und Zacken im Hintergrund. Hier ist die Gefahr besonders groß, daß man sich vom Augeneindruck, von der Begeisterung über die Schönheit der Landschaft verführen läßt.

Schnell ist die Kamera am Auge, ohne viel zu überlegen wird aufs Knöpfchen gedrückt – und „ein Sonntag im Hochgebirge“ einge-

fangen. Glaubt man. Aber wie sehen dann die Bilder aus, die man vom Urlaub mit nach Hause bringt? Oft ist man enttäuscht. Trotz des strahlenden Sonnenscheins und des klaren blauen Himmels (oder gerade deswegen) sind die Schwarzweiß-Aufnahmen grau in grau, Farbdias oft zu dunkel, also unterbelichtet. Und wo sind die mächtigen drei- oder viertausend Meter hohen Berggipfel geblieben? Auf den kleinen „Vergrößerungen“ sind sie zu unscheinbaren Hügeln zusammengeschrumpft. Und dabei lassen sich diese Enttäuschungen alle vermeiden, wenn man ein paar Regeln beachtet, die speziell für Aufnahmen im Gebirge gelten.



Vorsicht mit dem Filter

Schützen Sie im Hochgebirge nicht nur Ihre Haut vor ultravioletten Strahlen, auch viele Objektive brauchen in Höhen über 1500 m einen UV-Filter, der bei Farbaufnahmen absolut farblos sein muß. Vergessen Sie auch nicht ein weiches Leder- oder Leinenläppchen zum Sauberhalten von Filter und Objektiv, denn die vom Einölen oder Eincremen fettigen Finger hinterlassen Spuren, die der Brillanz der Bilder abträglich sind. Über Filter bei Schwarzweiß-Aufnahmen wurde im letzten Beitrag bereits berichtet. Setzen Sie diese Filter im Hochgebirge nur dann ein, wenn es unbedingt sein muß! In großen Höhen wird nämlich der ohnehin tiefblaue Himmel beim Einsatz von Gelb- oder Orangefilter fast schwarz wiedergegeben. Übrigens, wenn es Sie nicht allzu sehr drückt, besonders, wenn Sie mit der Bergbahn „nur“ hinauffahren, nehmen Sie ein Stativ mit. Je höher Sie hinaufkommen, umso dünner wird die Luft, der Puls schlägt schneller und die Gefahr, daß Sie Ihre Aufnahmen verwackeln, steigt mit jedem Meter, den Sie höher hinaufgehen.

Mit der Bergbahn unterwegs

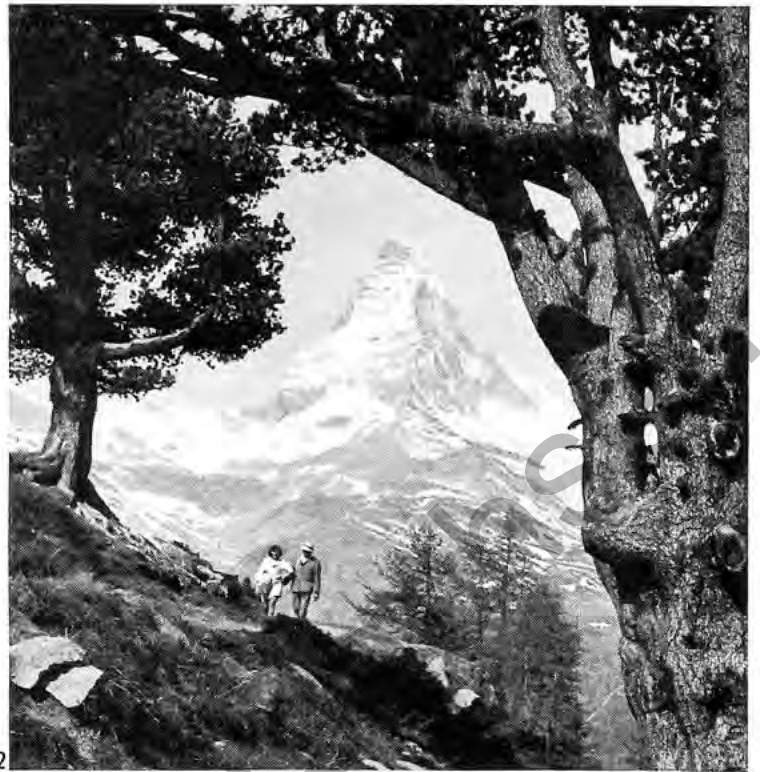
Fotos vom schaukelnden Lift aus lohnen meistens nicht. Einmal ist kaum Raum für eine gute Bildgestaltung. Es sind meist nur Panoramaaufnahmen, die Sie knipsen können. Und wenn der Lift oder die Gondel über einen Stützpfiler fährt, wackelt die Kamera, und die Aufnahme ist verdorben. Ähnliches wie beim Fotografieren im Sessellift oder der Gondelbahn gilt für Aufnahmen aus der Zahnradbahn. Auch hier ist die Gefahr des Verwackelns groß, sind doch die Fenster meist so belagert, daß man vom Nachbarn angestoßen wird. Wenn man überhaupt aus der Bergbahn fotografieren will, dann die Kamera nicht auflegen, aufs geöffnete Fenster etwa, sondern versuchen, breitbeinig mit dem Körper die Stöße und Schläge der Bahn abzufangen. Am besten ist es, Sie verzichten unterwegs aufs Fotografieren und machen dann „oben“ in Ruhe ihre Aufnahmen. Oder nützen die Möglichkeit der Unterbrechung der Fahrt auf einer Zwischenstation, steigen aus und gestalten Ihre Aufnahmen. Sich Zeit lassen, diese Devise gilt auch fürs Fotografieren!

An den Vordergrund denken

Vergessen Sie über der großartigen Hochgebirgslandschaft die Bildgestaltung nicht. Versuchen Sie das Typische des Hochgebirges auf Ihren Bildern zu zeigen und vermeiden Sie nach Möglichkeit Fernsichten ohne Vordergrund. „Typisches“ bietet sich auf Schritt und Tritt an. Stadel, Kühe, Bergschafe, Alpenblumen, Gräser, Steine oder Felszacken, ein Gipfelkreuz oder wetterzerzauste Bäume, um nur einiges zu nennen. Bleiben wir bei den Bäumen. Auch hier kommt es entscheidend auf das „Wie“ an. Nicht den Baum so aufnehmen, daß er das Bild förmlich zerschneidet oder halbiert (Bild 1), Wirkungsvoll dagegen ist ein Durchblick (Bild 2). Hier wird das Auge des späteren Betrachters förmlich zum Hintergrund, dem Berg, hingeführt, der Eindruck von Raum und Tiefe hervorgerufen.

Licht und Schatten beleben

Fotografieren Sie in größeren Höhen kontrastarme Motive, etwa Fernsichten oder Aufnahmen in Schnee und Eis ohne einen bild-



beeinflussenden Vordergrund, dann zeigt Ihr Belichtungsmesser zu hohe Werte an, denn er ist im allgemeinen auf Motive mittleren Kontrastumfangs und mittlerer Helligkeit „ge-eicht“. Bei derartigen Aufnahmen muß ge-genüber den gemessenen Werten die Blende um 1 bis 1½ Stufen weiter geöffnet werden, sonst werden die Negative oder Dias unterbelichtet. Ist man sich nicht sicher, dann lieber mehrere Aufnahmen mit verschiedenen Blendenwerten machen! Aber es gilt nicht nur, richtig zu belichten, sondern vor allem gut zu beleuchten. Sonne hinter der Kamera, also Rückenlicht, läßt die Bilder im allgemeinen flach, etwas kraftlos erscheinen. Insbesondere

die Schneeflächen sind ohne Zeichnung, das Ganze wirkt etwas langweilig (Bild 3). Eine ähnliche Wirkung hat das steile Sonnenlicht um die Mittagszeit. Beleuchtet die Sonne da-gegen das Motiv von der Seite, ist die Bild-wirkung viel stärker. Licht und Schatten bringen Leben ins Bild! (Bild 4).

Geduld haben und Zeit lassen

Oder wir fotografieren Alpenblumen auf Wie-sen, Matten und Geröllhalden. Auch hier ist gute Beleuchtung Trumpf! Was im letzten Bei-trag über das Fotografieren von Blumen ge-sagt wurde, gilt auch hier. Hat man viel Ge-

duld und Ausdauer, dann kann man auch einmal versuchen, Murmeltiere zu fotogra-fieren, die an einigen Stellen der Alpen, bei-spielsweise Großglockner, Silvaplana oder Saas Fee schon recht „zahn“ geworden sind und die Menschen bis auf nächste Nähe her-ankommen lassen. Hier legt man sich beim Fotografieren auf den Bauch, um die Tiere in Augenhöhe zu fotografieren. So heben sie sich gut vom Hintergrund ab (linkes Bild). Freilich, solche Motive brauchen Zeit, oder besser, die Lust, Zeit zu haben. Und wer die im Urlaub nicht hat, der sollte sich auf ein paar Schnappschüsse beschränken.

Dr. G. Wolff



Foto des Monats