



# OPEL POST

8

AUGUST 1966  
18. JAHRGANG

# Am Schalthebel des Betriebsklimas

Die Naturforscher haben als obersten Trieb alles Lebendigen bisher immer den Erhaltungstrieb herausgestellt und übersehen, daß das Gesetz der Entfaltung der Erhaltung übergeordnet ist. Nicht nur Tiere gehen zugrunde, wenn sie in der ihnen gemäßen Entfaltung behindert werden, auch beim Menschen stellen sich aus dem gleichen Grunde manche Krankheiten ein, solche, die durch mannigfache innere Hemmungen, andere, die durch äußere Störfaktoren, etwa Krankheit und Tod in der Familie, wirtschaftliche Not der Eltern, Berufstätigkeit der Mutter und anderes mehr verursacht werden. Es sind meist Störfaktoren in der Kindheitsentwicklung.

Aber es kommt nicht immer darauf an, alle Entwicklungsmöglichkeiten, die dem Menschen von der Natur mitgegeben sind, voll auszuschöpfen; das ist ohnehin nur wenigen gegeben. Günstiger ist sogar manchmal der bewußte Verzicht, ebenso aber auch die Fähigkeit, im rechten Augenblick zu handeln. Leider bietet der Beruf als Hauptlebensinhalt infolge seiner oft extremen Einseitigkeiten dem heutigen Menschen häufig nicht die angemessene Entfaltungsmöglichkeit.

Die moderne Zivilisation hat dazu geführt, daß ein Gebiet der Entfaltung für fast alle Menschen weitgehend brachliegt: das der körperlichen Betätigung. Wir machen leider die Beobachtung, daß der heutige Mensch sich allenfalls nur noch in der Jugend sportlich betätigt und später fast völlig darauf verzichtet. Es ist eine der verhängnisvollsten Entwicklungen der Zivilisation, daß zwar Institutionen zur Zerstreung des Menschen in großem Umfang geschaffen werden, der Mensch dabei jedoch rein passiv bleibt.

Die Zerstreungsinstitutionen täuschen dem Menschen zwar eine Betätigung vor, die in Wirklichkeit aber keine ist. Sie vertreiben Langeweile, aber sie vertreiben nicht die schädlichen Folgen der mangelnden Entfaltung. Die gekonnte, um ihrer selbst willen vollzogene Leistung ist es, die dem Menschen immer wieder das Gefühl einer großen Freude und eines großen Glücks vermittelt. Das Problem der mangelnden und ungenügenden Entfaltung gilt heutzutage auch für die industrielle Arbeitswelt. Wenn dann noch die Unfähigkeit hinzukommt, in der Freizeit durch ein Hobby einen Ausgleich zu schaffen, ist der Unlust Tür und Tor geöffnet.

Es kommt neben den Entfaltungsmöglichkeiten aber noch darauf an, daß der Mensch Liebe, Achtung und Anerkennung von seiner Umgebung erfährt. Wir wissen, wie empfindlich in dieser Hinsicht gerade Kinder sind. Aber auch der Erwachsene, obwohl unabhängiger, bedarf dieser Liebe und Anerkennung. Der Mensch unserer Tage ist vielfach ein Einsamer, ein Ich-Verstrickter.

Der moderne Wirtschaftsprozeß hat zwangsläufig dazu geführt, daß er meist nur ein Rädchen im großen Getriebe sein kann. Deshalb auch die Bedeutung eines guten Betriebsklimas. Wenn er sich geborgen, geachtet und anerkannt fühlt, auch wenn er nur ein kleines Rädchen im großen Getriebe ist, wächst sein Gemeinschaftssinn, dient er der gemeinsamen Sache lieber als ohne Anerkennung und Achtung. Gerade in dieser Beziehung ist dem Vorgesetzten viel Verantwortung auferlegt. Er sitzt gewissermaßen am Schalthebel des Betriebsklimas, weil die menschlichen Beziehungen in seinem Bereich Auswirkungen auf die Gesamtatmosphäre des Betriebes haben. Noch hat das nicht jeder Vorgesetzte erkannt. Gerade in unserer Welt der Großbetriebe, der Massenproduktion und der zunehmenden Automatisierung treten oft betriebsklimatische Störungen auf, die häufig aus – meist ungewollter – menschlicher Distanz erwachsen.

A.J.

**OPEL  
POST**

**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:**

Prof. A. Jores, M. Kempe, J. Ch. Hep-ting, W. Majer, R. Winkler, Dr. G. Wolff, M. Dewald, L. Dudeck

**Aufnahmen:**

R. Fuchs, K. Reichert, W. Gessmann, F. Gärtner, K. Krieger, W. K. Müller, Anthony, Dr. G. Wolff, W. Stuhler

**Grafische Mitarbeit:**

O. Trabold, G. Schwind, H. Deike, Archiv Winkler, H. J. Bundfuß

**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**

Über die Aufgaben des Verkehrsüberwachungsdienstes der Werkswache und Beobachtungen während einer Rundfahrt mit einem ihrer Wagen (LEPO 1) durch die Werksstraßen berichten wir im Innern dieses Heftes, beginnend auf Seite 4.





## Bekenntnisse eines Fernseherers

Damals, als ich mir einen Fernsehapparat kaufte, war er zunächst täglich in Betrieb. Jede Neuanschaffung hat eben für eine gewisse Zeit eine Vorzugsstellung unter allen Dingen, die wir besitzen. Kein Wunder, daß das Fernsehen seiner ganzen Natur nach auf mich zunächst wie ein unwiderstehlicher, zauberhafter Magnet wirkte. Der Reiz der Neuheit verband sich mit einer ungeheuren Bilderfülle aus Deutschland und der Welt, aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Kunst, Sport, der Welt des Theaters, der Oper und des Kabarets, aus dem weiten Feld der Unterhaltung. Wahrhaftig: das Leben in all seiner Fülle kam mir täglich aus der Braun'schen Röhre entgegen, und ich nahm alles, ohne es näher zu besehen, bereitwillig auf. Fernsehen, dachte ich, welch' eine glückhafte Erfindung für alle, die aus ihrem engen Lebenskreis nicht oder kaum herauskommen. Sie brauchen nur auf den Knopf zu drücken, und schon sind sie an einem Ort, in einer Umgebung, in die sie sonst, vielleicht im ganzen Leben, nie kommen, aber jetzt, durch das Zaubermittel Fernsehen, sind sie doch da. Immer verbunden mit den Brennpunkten des Weltgeschehens, nie ohne Unterhaltung, immer dabei, das eigene Wissen zu ergänzen und zu vermehren: Welch' eine unschätzbare Bildungs- und Unterhaltungsanstalt hat man sich doch da ins Zimmer gestellt.

So enthusiastisch priesen meine Gedanken das Fernsehen. Sie preisen es noch heute, durchaus, aber meine Liebe zu ihm hat doch mittlerweile an Leidenschaft verloren. Sie ist kühler geworden und in ruhigere, gemäßigere, vernünftige Bahnen eingeschwenkt. Ich stehe nun dem Programm weit erwachsener, kritischer und wählerischer gegenüber als früher. Ich gestehe sogar etwas ein, was ich am Beginn meiner Fernseherjahre nie für möglich gehalten hätte: Die Bildinflation hat mich ein wenig fernsehmüde gemacht, ja ich bekenne sogar noch eine weitere „Sünde“: Ich habe wieder mehr zum guten alten Radio zurückgefunden. Entdeckt, oder besser wieder entdeckt, habe ich einen seiner unbestreitbaren Vorzüge, und der besteht darin, daß das gesprochene Wort ohne Bildbegleitung mehr Beachtung findet. Das Radio gestattet mir, da es nur den Ton darbietet, mich auch ganz in eine Musiksendung, etwa in eine Symphonie, einzufühlen, einzuträumen, während das Fernsehbild doch immer etwas ablenkt.

Aber ich habe auch noch anderes wieder entdeckt: Zeitung und Buch. Ich nehme mir wieder mehr Zeit, die Zeitung zu lesen, und ich schätze wieder ihre Vorzüge. Da ist vor allem die Vielseitigkeit der Nachrichten, die ich gedruckt vor mir liegen habe. Verstehe ich etwas nicht gleich, dann lese ich es eben

noch einmal. Für das Fernsehen gilt dagegen: Aus dem Auge, aus dem Sinn. Und noch etwas: Nachricht und Kommentar finde ich zusammen im Blatt; im Fernsehen muß ich auf den Kommentar bis zu später Stunde warten. – Und da ist noch das Buch, von vielen kaum noch beachtet, vom Magnet Fernsehen ungelesen ins Regal gedrängt, obwohl es doch tiefgründiger und umfassender über ein Sachgebiet unterrichtet als irgend etwas anderes. Und wer gar ein eifriger Romanleser ist, der greift im Geist ins ungeheuer vielfältige, schicksalsvolle und oft abenteuerliche Menschenleben. So reiche Auswahlmöglichkeiten wie etwa eine größere Bibliothek können uns Radio und Fernsehen nicht bieten. Ihre Programmübersichten sind stets zeitlich begrenzt und festgelegt. Wir können eher ein bestimmtes Buch erhalten als eine unseren speziellen Wünschen entsprechende Radio- oder Fernsehsendung zu einem uns genehmen Zeitpunkt einschalten.

Aber, man denke jetzt nur nicht, ich hätte mich zum Rebell gegen das Fernsehen entwickelt: Ich bin kein Fernsehstürmer. Nein, ich mache weiterhin von ihm Gebrauch – aber zu meiner Zeit, wenn ich es wünsche. Ich bin ihm nicht mehr wie einst mit Haut und Haar als kritikloser, völlig unwählerischer Sklave verfallen.

Walter Rilla



# Mit LEPO 1 unterwegs

Einige Beobachtungen auf unseren Werksstraßen

Überall bedarf der Verkehr der Überwachung; auch auf unseren Werksstraßen. Auch auf ihnen wird gegen die Verkehrsvorschriften verstoßen, wenn natürlich auch Zahl, Schwere und Folgen der Verstöße in keinem Verhältnis zum Unfallgeschehen draußen stehen. Dennoch ist das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Werk in zahlreichen Fällen alles andere als umsichtig, diszipliniert und verantwortungsbewußt. Wir erlebten dies während einer Rundfahrt in einem Wagen des Verkehrsüberwachungsdienstes der Werkswache. Folgendes notierten wir:

LEPO 1 (Opel von hinten nach vorn gelesen – LEPO – ist die Rufbezeichnung des Verkehrsüberwachungsdienstes der Werkswache) während einer Rundfahrt durch das Werksgelände.

„LEPO an LEPO 1: Am M 55 mehrere Wagen in einer Parkverbotszone.“ Eine Sprechfunkdurchsage, die von einem Wagen des Verkehrsüberwachungsdienstes der Werkswache aufgenommen wird. (LEPO – Opel von hinten nach vorn gelesen – ist die Rufbezeichnung ihres Sprechfunkdienstes). LEPO 1 hat die Durchsage bestätigt und fährt los. Wer als Beobachter mit im Wagen sitzt, merkt schon bald, daß die Verkehrsdisziplin innerhalb des Betriebes vielfach zu wünschen übrig läßt. Daß draußen auf den Straßen die Verkehrsordnung beachtet werden muß, leuchtet den meisten ein; aber auf den Werkstraßen sich entsprechend zu verhalten, sehen manche Leute nicht ein. Dabei gelten im Werk die gleichen Verkehrsregeln wie draußen, und zwar in Verbindung mit der Richtlinie 112 der Personal- und Sozialabteilung.

\*\*\*

Wir sind schon einige Zeit unterwegs. Hier stießen wir auf dieses und dort auf jenes, was



zu beanstanden war. Der Fahrer unseres Wagens zeigt plötzlich nach vorn. Tatsächlich, da hält doch — statt an der Gebäudefront — weit auf der Fahrbahn ein Pkw und wird so zum Verkehrshindernis. Gedankenlos hat ihn der Fahrer dort stehen lassen. Außerhalb des Werkes wäre dafür längst ein Strafmandat fällig, wenn er draußen überhaupt so verkehrswidrig gehandelt hätte. Aber hier! Wenig später sind wir am Hauptportal. Dort herrschte früher oft ein wahres Durcheinander von wild parkenden Wagen. Viele, die etwas im Verwaltungsgebäude zu tun hatten, stellten ihr Fahrzeug einfach dorthin, wo gerade Platz war. Jetzt ist das anders. Parkverbotszonen, teils durch rot-weiß gestrichene Tonnen besonders auffällig markiert, dienen der Ordnung, auch wurden die Durchfahrten unter dem A- und B-Bau zu Einbahnstraßen erklärt. Durch das Öffnen des zweiten Gitters des Hauptportals während der „Stoßzeiten“ wurde für die ein- und ausfahrenden Wagen in dieser Zeit eine eigene Durchfahrt geschaffen.

\*\*\*

Zurück ins Werk. Da steht ein Hubwagen direkt vor einem Feuerhydranten. Im Ernstfall wäre er ein Hindernis bei der Brandbekämpfung; außerdem verdeckt er die Sicht auf den Hydranten, der immer zu sehen sein muß. Wir warten, bis der Fahrer kommt und klären ihn auf. Ein Stück weiter machen die Männer von LEPO 1 einen Werksangehörigen auf sein vorschriftswidriges Wenden aufmerksam. Nicht weit davon entfernt stoßen wir auf einen werksfremden Lieferwagen, der auf dem Zebrastreifen vor einer Eingangstür parkt. Auch diesem Fahrer müssen ein paar Worte über die Verkehrsregeln bei Opel gesagt werden. An anderer Stelle steht ein Müllwagen auf dem Gehweg. Die Fußgänger sind gezwungen, auf die hier stark befahrene Straße auszuweichen, um das Hindernis zu umgehen. Auch in diesem Fall muß eingeschritten werden. Plötzlich hören wir die Signale einer Lokomotive der Werkseisenbahn. Sie kann nicht weiter, weil ein Wagen auf den Gleisen steht. Die Lok muß warten. Endlich kommt der Sünder angerannt. „Ach du liebe Zeit, ich hab' ja gar nicht an die Eisenbahn gedacht!“

\*\*\*

Fortsetzung nächste Seite



#### Unsere Aufnahmen:

Die neue Verkehrsregelung und die Parkverbotsstreifen am Hauptportal sorgen jetzt für einen reibungslosen Verkehrsfluß an diesem wichtigen Brennpunkt des Werksverkehrs. Hier wird gerade ein die neue Regelung nicht beachtender Wagen gestoppt.

Vor Hydranten darf nach den Sicherheitsbestimmungen nicht geparkt werden; sie müssen auch immer gut sichtbar und erreichbar sein. Mancher Fahrer, wie auch der dieses Fahrzeuges, denkt nicht immer daran.

Der Lieferwagen einer Fremdfirma parkt hier vor einem Eingang und auf einem Zebrastreifen. Wegen dieses doppelten Vergehens muß der Fahrer durch einen Mitarbeiter der Verkehrsüberwachung der Werkswache gemahnt werden.



#### Unsere Aufnahmen:

LEPO 1 ist zu einem Verkehrsunfall mit leichtem Blechschaden gerufen worden. Mißachtung der Vorfahrt und zu schnelles Fahren auf den Werksstraßen stehen im Sündenkatlog an erster Stelle.

Einer macht den Anfang, und schon ist auf einem Parkstreifen die Ordnung gestört. Wenn die Begrenzungslinien nicht beachtet werden, geht wertvoller Parkraum verloren. Das Ein- und Ausscheren wird erschwert, Beschädigungen an Nachbarfahrzeugen sind häufig die Folge. Es kommt hinzu, daß dadurch mancher später kommende Mitarbeiter, vor allem der zweiten Schicht, keinen Parkraum mehr findet und seinen Wagen abseits abstellen muß.

Der Leiter der Werkswache, G. Allgaier, bei einer Durchsage über die Sprechfunkanlage, mit deren Hilfe er gleichzeitig mit mehreren Empfängern innerhalb des Werksgeländes sprechen kann.



Ein Hauptproblem sei, wie wir hören, die Vorfahrtsmißachtung, Ursache manches Unfalles. Was ist denn da vorne los? Ein Handkarren, mit einem schweren Werkstück beladen, ist in den Bahnschienen hängen geblieben. Hilflos steht der daneben, der den Karren zog. Ein Hubwagen wird benachrichtigt und kommt bald. Das schwere Werkstück wird hochgehoben und weggefahren. Nun kann auch das Rad des Karrens aus der Schiene befreit werden. Die Männer der Verkehrsüberwachung haben derweil den an dieser Stelle starken Verkehr geregelt. Während unseres kurzen Aufenthaltes sind auch Wagen an uns vorbeigesaust, die wesentlich mehr als 50 km/Std. fuhren, obwohl auch im Werk 50 km als Höchstgeschwindigkeit vorgeschrieben sind.

\*\*\*

Kantinenfahrzeuge, kleine Flitzer, fallen während der Rundfahrt besonders auf. Unbekümmert kommen manche um die Ecken geflitzt, ganz so, als sei hier ein menschenleerer Betrieb. „Daß da nicht mehr passiert, ist fast ein Wunder“, kommentiert einer unserer Begleiter. Inzwischen sind wir bereits auf den zehnten Wagen gestoßen, der unter einem Parkverbotsschild steht. Für was sind die eigentlich da? – Am K 65 steht ein schweres Kranfahrzeug mitten auf der Fahrbahn, allerdings durch Warnschilder gesichert. Nicht immer sei das so, erfahren wir. Auch Pritschen stehen da und dort halbwegs auf der Fahrbahn oder versperren Toreingänge. Freilich, die Leute tun das nicht immer aus Gleichgültigkeit oder Gedankenlosigkeit; Platzmangel zwingt mitunter zu Notlösungen.

\*\*\*



Inzwischen sind wir auf dem Parkplatz D24 jenseits der Bahn angekommen. Der Eindruck aus der Ferne täuscht. Näher gekommen, sieht man, wie wenig auch hier mitunter Rücksicht genommen wird. Die Begrenzungslinien werden nicht von allen Parkplatzbesuchern eingehalten. Später Kommende, vor allem Mitarbeiter der zweiten Schicht, finden dadurch oft keinen Parkplatz mehr und sind gezwungen, ihren Wagen auf der Straße oder sonstwo



# Autofahrer

## Sorgfaltspflicht am Zebrastreifen beachten!



Mü:BTen alle Chefs ~~am~~ Ihre  
br-efe sleber Tipen, d er  
pap)er Krieg währeb' eend&t !

Durch die zunehmende Verkehrsdichte geraten die Fußgänger mehr und mehr in Bedrängnis. Vor allem während der Stoßzeiten des Berufsverkehrs sieht man immer wieder Fußgängertrauben vor Zebrastreifen stehen, ohne die Straße wegen der nicht abschwellenden Flut von Kraftwagen überqueren zu können. Paragraph 9 Absatz 3a der Straßenverkehrsordnung schreibt vor: „Die Führer von Fahrzeugen, mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, haben den Fußgängern, welche die Fahrbahn auf einem Fußgängerüberweg erkennbar überscheitern wollen, das Überqueren zu ermöglichen. Deshalb dürfen sie nur mit mäßiger Geschwindigkeit heranfahren; nötigenfalls müssen sie halten.“ Unter Hinweis auf diese Bestimmung entschied der Bundesgerichtshof in einem Urteil (4 StR 147/65), der Vorrang des Fußgängers auf einem Zebrastreifen hänge nicht davon ab, daß er durch Handzeichen oder sonstwie zu erkennen gebe, die Fahrbahn überqueren zu wollen. Es genüge bereits, wenn diese Absicht dem Kraftfahrer aus dem Gesamtverhalten des Fußgängers erkennbar werde. Nur dann, wenn der Fußgänger klar zu erkennen gebe, er wolle auf seinen Vortritt beim Überqueren der Fahrbahn verzichten, sei der Kraftfahrer von den Sorgfaltspflichten des oben zitierten Paragraphen entbunden. Diese Freistellung könne aber nicht mehr angenommen werden, wenn der Kraftfahrer einen unsicheren oder ängstlichen Fußgänger dadurch zum Verzicht veranlasse, daß er sich dem Zebrastreifen zu schnell nähere. Gerade in dieser Hinsicht sündigten viele Kraftfahrer, wie immer wieder an Fußgängerüberwegen beobachtet werden könne.

abzustellen. „Aha“, sagt einer unserer Begleiter und zeigt auf die rotumrandeten Parkplätze für Schwerbeschädigte. „Da haben doch wieder Unbefugte ihren Wagen abgestellt.“ Die Fahrer, die das im Interesse der Schwerbeschädigten erlassene Parkverbot mißachtet haben, werden ausfindig gemacht. Kurz danach wieder eine Durchsage. LEPO 1 soll einen kleinen Unfall mit Blechschaden aufnehmen.

\*\*\*

Es sind nicht nur Fahrer, die gegen die Verkehrsvorschriften verstoßen, auch mancher Fußgänger tut so, als sei hier eine Spielwiese, als seien die Straßen ohne jeden Verkehr. Zu zweit, oft sogar in kleinen Gruppen, gehen sie in der Mitte der Straße, ohne Rücksicht auf die Fahrzeuge, die wegen ihnen bremsen, stoppen oder sich an der Seite vorbeischlängeln müssen. Andere überqueren, ohne nach links und rechts zu sehen, plötzlich die Werk-

straßen. Mehr als einmal muß unser Fahrer halten, Zeichen geben oder auf die Bremse treten, um einen Unfall zu vermeiden. Fußgängerwege, Geh- und Zebrastreifen sollten auch benutzt werden. Die Straßenmitte ist für den fließenden Verkehr da!

\*\*\*

Seit Beginn unserer Fahrt sind über zwei Stunden vergangen. Manche Verkehrsübertretung wurde beobachtet, manches Verkehrshindernis beseitigt. Aber was wir sehen, sind doch nur einzelne Übertretungen der Verkehrsordnung. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer verhält sich diszipliniert und beachtet die Vorschriften. Wir haben unser Augenmerk absichtlich nur auf Übertretungen gerichtet, weil wir mahnen wollen. Und Mahnungen sind auf dem Gebiet des Straßenverkehrs niemals entbehrlich, auch wenn die Verkehrsdichte auf unseren Werksstraßen mit den Verkehrsver-

hältnissen außerhalb des Werkes nicht verglichen werden kann.

Zum Schluß statten wir noch dem Büro der Werkswache im Opel-Turm einen Besuch ab und unterhalten uns mit ihrem Leiter, G. Allgaier. Zwischendurch gibt er eine Anweisung über die Sprechfunkanlage. Auch er ist der Ansicht, daß immer wieder an die Verkehrsteilnehmer appelliert werden muß, ob Fußgänger, Radfahrer oder Kraftfahrer, auch im Werk auf die Verkehrsregeln zu achten und dadurch zur Verkehrssicherheit beizutragen. Es solle auch stärker auf jene geachtet werden, die auf unseren Parkplätzen beim Ein- und Ausfahren an anderen Wagen Schäden verursachen und einfach davonfahren. Im übrigen seien die Männer der Werkswache nicht zum Gängelnd da. Sie seien vielmehr Helfer, die im Interesse des einzelnen Werksangehörigen und des Betriebes auf Sicherheit und Ordnung achteten. W.S.

# DIE BERUFSTÄTIGE FRAU

## Im Rüsselsheimer Werk arbeiten über 4000 Frauen

Früher einmal konnte man sich die Frau nicht anders als im Hause denken, als züchtige Hausfrau, die die Mädchen lehret und den Knaben wehret und ohn' Ende die fleißigen Hände reget, wie Schiller es in seinem „Lied von der Glocke“ sagt. Heute jedoch haben viele Frauen tagsüber den heimischen Herd verlassen. Sie kehren erst abends nach getaner Arbeit im Büro oder Betrieb nach Hause zurück, um ihre Hausfrauenpflichten nachzuholen. Gewiß, diese Teilung der Pflichten zwischen Familie und Arbeitsstätte ist gerade für die verheiratete, verwitwete oder geschiedene Frau mit Kindern nicht leicht. Sie erfordert opfervolle Anspannung und Hingabe — an der Arbeitsstätte und zu Hause. Es leidet, wenn eine hilfreiche Oma fehlt, sicher auch der Haushalt und die Erziehung der Kinder. Aber wo geht es ganz ohne Opfer zu? In vielen Kindertagesstätten — auch unsere Firma unterhält eine — werden an den Kindern stellvertretend mütterliche Pflichten erfüllt, und auch abends und am langen Wochenende bleibt, bei etwas gutem Willen, genügend Zeit, Versäumtes nachzuholen.

### Größere Ziele gesetzt

Man komme nicht mit der Bemerkung, viele Frauen arbeiteten nur für Pelzmantel, den Fernsehapparat oder das Auto; sie legten auf eine komfortable Lebensführung mehr Wert als auf die Kinder und den Haushalt. Das mag vereinzelt zutreffen, gilt aber nicht allgemein. Man sollte auch nicht übersehen, daß manche Frau nicht aus persönlichen Gründen im engeren Sinne berufstätig ist, sondern weil man sich größere Ziele gesetzt hat, vielleicht den Bau eines eigenen Hauses. Das aber dient der Familie; es ist ein familienpolitisches Objekt. Wer daher nach einem eigenen Haus strebt und dafür Opfer bringt, verdient die Achtung des Staates und der Gesellschaft. Vor allem aber kennen wir nicht die Situation, in die das Schicksal viele Menschen geführt hat; nicht die familiären Verhältnisse und Notwendigkeiten. Man sollte auch nicht vergessen, daß der Beruf für viele Frauen viel bedeutet, daß er daher für sie mehr ist als nur Geldverdienen.

### Keine Kochtopfperspektive mehr

Es gibt gerade in der heutigen veränderten Welt viele Frauen, die an den Hausfrauenpflichten allein keine Befriedigung finden. Im großen Durchschnitt nämlich ist das weibliche Geschlecht heute geistig weit aufgeschlossener als in den früheren Zeiten. Die Kochtopf- und Scheuerlappenperspektive als eine allein selig machende Tätigkeit haben viele weibliche Wesen schon längst über-

Auf unseren Bildern Hildegard Klug (links) und Karola Schuster, Mitarbeiterinnen der Sozialabteilung, und Helga Schollmayer, Mitarbeiterin im Vergaserbau.





wunden. Die Frau von heute ist eingereicht in den großen Strom des Lebens, der Wirtschaft und der gesellschaftlichen Veränderungen. Ohne die Mithilfe der Frau geht es heute nicht mehr. Frauen und Männer ergänzen sich nicht nur als Lebenskameraden, sondern auch im Berufsleben. Über 9 Millionen Frauen sind heute in der Bundesrepublik berufstätig.

### Nicht nur Schönheitsköniginnen küren

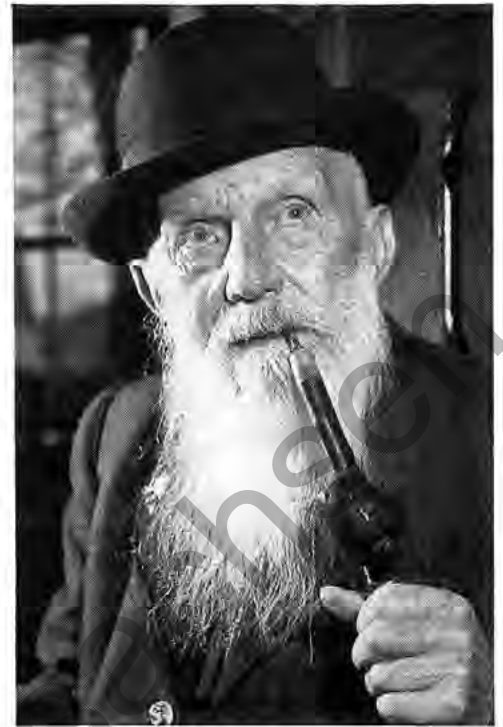
Freilich entbindet die Berufs- und Erwerbsarbeit die Frau nicht von den mütterlichen Verpflichtungen gegenüber den Kindern. Eine verantwortungsbewußte Mutter wird immer bestrebt sein, ihre Kinder tagsüber in die denkbar beste Obhut zu geben, wenn sie aus diesem oder jenen Grunde auf Berufs- und Erwerbsarbeit nicht verzichten kann oder will. Ohne Opfer ist das Leben der Menschen nicht gedacht. Eine Frau, die tagsüber durch Arbeitspflichten außerhalb des Hauses davon abgehalten wird, sich der Familie zu widmen, muß dies nach Feierabend mit desto größerer Intensität und Wärme tun. Wenn die Kinder mit Sehnsucht auf die Heimkehr der Mutter warten, auf die Geborgenheit, die ihre Nähe vermittelt, dann erfüllt eine berufstätige

Frau ihre Pflichten in vollstem Maße. Es ist daher nicht einzusehen, weshalb man immer nur Schönheitsköniginnen kürt, der berufstätigen Frau aber, die sich in unserer modernen Industrielwelt in oft schwerer Lebenslage bewährt, kaum Aufmerksamkeit entgegenbringt. Sie aber hat Ehrung verdient, weil ihr Leben eine sittliche Leistung ist.

### Es ginge alles drunter und drüber

4130 Frauen arbeiten zur Zeit in unserem Rüsselsheimer Werk, davon 1490 in der Verwaltung. Man stelle sich einmal das Unwahrscheinliche vor, diese 4130 weiblichen Arbeitskräfte unseres Betriebes würden plötzlich nicht mehr zur Arbeit kommen. Das käme einer Katastrophe gleich. Die Produktion würde vielleicht noch einigermaßen zurechtkommen und nach einer Umstellungspause die Arbeit begrenzt wieder aufnehmen können.

In der Verwaltung dagegen ginge alles drunter und drüber. Chefs und Sachbearbeiter ohne Schreibkräfte und Sekretärinnen? Nicht auszudenken! Ein Beispiel mehr dafür, daß es ohne die Mitarbeit der Frau einfach nicht geht. -b-



Über 2500 ehemalige Mitarbeiter erhalten zur Zeit Rentenzahlungen nach der Altersversorgung für Lohn- und Gehaltsempfänger der Adam Opel Aktiengesellschaft, darunter manches rüstige, graue Haupt, dem das Pfeifchen noch genauso gut schmeckt wie eh und je.

## Tagebuch

### Erlebtes und Erlauschtes aus dem Betriebsalltag

Ich kam in eine Abteilung, in der noch eine Art Nachurlaubsstimmung herrschte. Jedenfalls entnahm ich das den Gesprächen. Aber wie das so ist, am gesprächigsten und mitteilksamsten sind immer die, die eine verhältnismäßig weite Reise hinter sich haben. Die haben viel Neues gesehen und erlebt, die sind noch ganz voll davon. Sie wollen, sie müssen erzählen, weil sie sonst platzen. Sie haben es innerlich. Und das muß raus. Wozu ist man so weit gefahren? Um nachher nicht davon zu erzählen? Was ist eine Reise wert, die man für sich behalten muß? Nein, für Reiseerzählungen muß schon jeder Verständnis haben. Das verlangt einfach die Menschlichkeit, die Kollegialität! Ist man mit den gewesenen Urlaubern erst einmal im Gespräch, dann kommt man gar nicht mehr von ihnen los, so volksaftig und oft abenteuerlich sind die Erinnerungsgenüsse, in denen sie schwelgen. Ach ja, war das schön! Aber geneppt wird man fast überall. Die denken, den Deutschen geht's ja gut, denn sonst kämen sie nicht zu uns.

Unter Lächeln und Schmunzeln wurden solche Gedanken in die Gespräche über den vergangenen Urlaub eingestreut. „Die schönen Tage von Aranjuez sind jetzt vorbei“, sagte einer unter Anspielung auf Worte, die er irgendwann einmal gehört, vielleicht auch selbst am Anfang von Schillers „Don Carlos“ gelesen hatte. Er sagte es lustig, anscheinend aber doch mit traurigen Herzen. Man merkte es ihm an, wie

sehr ihn noch die Bilder seiner spanischen Reise umgaukelten. Ein Gebirgler verteidigte sein Gebirge, ein anderer das blaue Meer und den weißen Sand, ein dritter schwor darauf, daß es nichts Schöneres gebe als baden im Gardasee, natürlich bei schönem Wetter. Wenn man die Leute hört, dann ist es falsch, abschätzig über den Massentourismus zu sprechen.

Vielen ist die Urlaubsreise ein inneres Bedürfnis, ein heilsamer Gegensatz zur Alltagswelt. „Daß man eine solche Reise machen kann“, sagte mir ein älterer Kollege, „darüber sollte man eigentlich froh sein. Es ist mir an meiner Wiege nicht gesungen worden, daß ich mal so eine weite Auslandsreise machen würde wie in den letzten Wochen. Wer denkt denn noch daran, daß wir Zeiten hatten, in denen es überhaupt keine gesetzliche Urlaubsregelung gab? Das ist erst ein paar Jahrzehnte her. Da machte nur eine kleine Schicht so wie wir heute großen Urlaub.“ Ich gab ihm recht. Noch vor 30 und mehr Jahren fuhren auch Familien, die nach damaliger Ansicht besser situiert waren, nicht nach Spanien, Italien oder Griechenland, sondern allenfalls ins meist nahe deutsche Mittelgebirge, in Abständen von Jahren an die Nordsee oder auch nach Oberbayern.

Wenn ich an früher denke, an die Jugendzeit: Wohin fuhren die Eltern mit mir in den Urlaub? Meist in den Geburtsort meiner Mutter zu Verwandten. Wir halfen dort häufig bei der Ernte und beim Heumachen. Nur zweimal fuhren wir in einen anderen hessischen Ort. Eine einmalige Sensation war damals unsere Urlaubsreise in die Berchtesgadener Gegend. Wenn man da an den heutigen Massentourismus über alle Grenzen denkt, dann muß man doch sagen, daß sich allerhand geändert hat, wirtschaftlich und sozial. Spectator

## Die Kehrseite der Arbeitszeitverkürzung

### Jetzt 1,3 Millionen Gastarbeiter

1314000 ausländische Arbeitnehmer arbeiteten Ende Juni 1966 in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West), wie die Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung in Nürnberg bekanntgab. Darunter befanden sich 399100 oder 30,4 Prozent Italiener, 196200 (14,9 Prozent) Griechen, 185300 (14,1 Prozent) Spanier, 158000 (12,0 Prozent) Türken und 19800 (1,5 Prozent) Portugiesen. Gegenüber dem letzten Höchststand von Ende März 1966 ist damit die Zahl der ausländischen Arbeitnehmer um 80600 gestiegen.

### 25,3 Prozent Frauen

Von den Ende Juni beschäftigten ausländischen Arbeitnehmern waren 332400 oder 25,3 Prozent Frauen: 77800 Griechinnen, 69100 Italienerinnen, 56800 Spanierinnen, 26100 Türkinen und 3200 Portugiesinnen. Den höchsten Frauenanteil haben wie bisher die Griechen mit 39,7 Prozent. Bei den Spaniern sind es 30,7 Prozent, bei den Italienern 17,3 Prozent, bei den Türken 16,5 Prozent und bei den Portugiesen 16,4 Prozent.

### Bei Opel zur Zeit über 5000

Ende Juli wurden in unserem Rüsselsheimer Werk sowie in den beiden Bochumer Werken 5334 Gastarbeiter gezählt, darunter 2211 Spanier, 1333 Griechen und 656 Italiener. Diese 3 Gruppen stellen das größte Kontingent. Der Rest verteilt sich auf andere Nationen. Bis Oktober wird sich diese Zahl durch Neueinstellungen auf fast 6500 erhöhen. M.K.

# „Man muß sich solcher Menschen schämen“

## Von Diskussionsbeiträgen der letzten Betriebsversammlung

Die OPEL POST erwähnt Betriebsversammlungen nur in Form von Kurzmeldungen, da ein ausführlicher, gedruckter Bericht allen ausgehändigt wird, die nicht an einer Versammlung teilnehmen konnten. Diesmal jedoch machen wir eine Ausnahme, weil in der Diskussion der letzten Betriebsversammlung ungewohnte Töne zu hören waren. Nicht, daß keine Kritik am Unternehmen geübt worden wäre; die gab es wieder in Hülle und Fülle, aber, und das ist das Besondere, es wurde nicht nur Kritik an „denen oben“ geübt, nein, fast alle Sprecher fanden den Mut, auch der Belegschaft Dinge zu sagen, die dem einen oder anderen sicher unangenehm in den Ohren geklungen haben mögen. So unterschied sich diese Versammlung von vielen vorhergegangenen: keine platten Allgemeinplätze, kein hohles Pathos, keine einseitige Polemik.

Der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende legte in seinem Diskussionsbeitrag den Finger auf einen wunden Punkt, die Tatsache, daß das kollegiale Verständnis vielfach auf einem wenig stabilen Fundament ruht. Wenn die Pflichten, die ein Kollege zu erfüllen hat, mit den Freiheiten, die sich andere herausnehmen, nicht in Einklang stehen, dann scheiden sich sehr häufig die Geister. So beanstandete er, daß die Kollegen der Werkswache oft in der ungebührlichsten Weise beschimpft würden, nur weil sie ihre Pflicht täten und die Anweisung der Geschäftsleitung befolgten, niemanden vor Pausenbeginn aus dem Werk herauszulassen. Wer Achtung vor sich selbst verlange, müsse sie auch seinen Kollegen entgegen bringen!

Bei einem anderen Sprecher ging es um die Unfallgefahren und die Ursachen vieler Un-

fälle. Eindringlich seine Mahnung an die Kollegen, die Gleichgültigkeit, Unfallursache Nr. 1, zu überwinden und dem Unfallgeschehen und der Unfallverhütung mehr Beachtung als allgemein üblich zu schenken.

Und da war wieder ein anderer, der, angeregt durch den Leitartikel des letzten Heftes der Werkzeitschrift („Freiheit bedeutet Verantwortung“), dessen Lektüre er den Versammlungsteilnehmern warm ans Herz legte, die Passivität vieler Menschen beanstandete. Dies gelte auch für den Betrieb. Er dachte dabei nicht zuletzt an den oft schlechten Besuch der Betriebsversammlungen und vor allem an die geringe Beteiligung an den Diskussionen. Das mangelnde Interesse breiter Kreise an den Vorgängen in Staat, Gesellschaft, Politik und Wirtschaft, aber auch an kulturellen Dingen sei ein bedenkliches Zeichen unserer Zeit.

Ein anderer Belegschaftssprecher wandte sich gegen die in vielen Köpfen schwirrende Vorstellung von der Arbeitsweise leitender Kräfte eines Unternehmens. So gebe es auch bei uns viele Kollegen, die ganz ernsthaft glaubten, die Arbeitsweise dieser Männer bestehe im wesentlichen darin, morgens einige Unterschriften zu leisten und abends „dicke Pullen Sekt“ zu trinken. Solche Vorstellungen seien lächerlich und grotesk und der Belegschaft unwürdig. Man müsse sich solcher Menschen schämen. Das gelte auch für diejenigen, die den Betriebsräten nachsagten, sie seien Postenjäger, die sich nach der Wahl kaum noch um die Belegschaft kümmerten. Geradezu empörend sei es aber, wenn einem so verdienten Mann wie dem Betriebsratsvorsitzenden Paul Lorenz unterstellt werde, er tanze nach der Pfeife des Generaldirektors. Die Einstellung

dieser Kollegen sei für das Betriebsklima sehr abträglich. Man solle sich nicht von ihnen beeinflussen lassen.

Weiter wurde auf der Versammlung an die Kollegen appelliert, die Bildungsmöglichkeiten besser zu nutzen, die der Betrieb ihnen kostenlos biete. Einige der in diesem Semester vorgesehenen Aufbaukurse hätten nicht stattfinden können, weil sich zu wenig Teilnehmer gemeldet hätten. „Und das bei 37 000 Mitarbeitern!“ Der Sprecher gab seinen Kollegen den Rat: „Versucht doch einmal mit der gleichen Intensität, mit der Ihr die Boulevardzeitungen lest, den wirtschaftspolitischen Teil einer guten Tageszeitung zu studieren!“ In jeder Abteilung gebe es leider Menschen, die sich erlaubten, über alle möglichen Dinge Werturteile zu fällen, ohne auch nur die geringsten Grundkenntnisse darüber zu haben.

In diesem Zusammenhang wurde der amerikanische Schriftsteller Thornton Wilder zitiert, der einmal vom Menschen „erhobenen Hauptes“ gesprochen und damit den „wissenden Menschen“ gemeint habe. Und das gelte heute noch! „Im Jahre 1966 genügt es einfach nicht mehr, daß wir auf alles gefühlsmäßig reagieren. Wir brauchen Fach- und Sachwissen, und wir brauchen politisches Wissen! In unserer technisierten und automatisierten Welt können wir nur bestehen, wenn wir das Allerbeste aus uns machen. In der Gesellschaftsform, in der wir leben, sind wir alle aufeinander angewiesen, der Arbeitgeber auf den Arbeitnehmer und umgekehrt. Und somit, Kolleginnen und Kollegen, appelliere ich, der Arbeitnehmer, an Euch Arbeitnehmer, ich, der Arbeiter, an Euch Arbeiter, werdet 'wissende Menschen', werdet Menschen 'erhobenen Hauptes!' -a-



## Die Sicherheitsbeauftragten

Wie bereits im letzten Heft kurz berichtet, wurden zur Förderung der Arbeitssicherheit in unseren Betrieben Sicherheitsbeauftragte eingesetzt. Diese Sicherheitsbeauftragten sollen die Führungskräfte und Sicherheitsorgane bei ihren Bemühungen um die Sicherheit am Arbeitsplatz unterstützen. In ihrem Bereich überzeugen sie sich fortlaufend vom Vorhandensein und der ordnungsgemäßen Benutzung der vorgeschriebenen Sicherheitsvorrichtungen. Dabei sollen sie besonders das Interesse der Mitarbeiter für den Schutz gegen Unfallgefahren wecken und ihnen Hinweise für sicheres Arbeiten geben. Unser Bild zeigt Georg Petri (links), Sicherheitsbeauftragter im Motorenbau, und Mitarbeiter Heinz Schäfer.



# Anwalt der Schwerbeschädigten

Karl Spitzner erneut zum Vertrauensmann der Schwerbeschädigten gewählt



Karl Spitzner

Kürzlich fand in unserem Werk die alle vier Jahre wiederkehrende Wahl des Vertrauensmannes der Schwerbeschädigten statt. Wie-

derum wurde Karl Spitzner gewählt, der dieses Amt nun schon 12 Jahre innehat. Von den abgegebenen 752 gültigen Stimmen entfielen 725 auf ihn. Sein Stellvertreter, Anton Zörner, wurde mit 469 Stimmen gewählt. Die Wahlbeteiligung betrug 68,2 Prozent. Die hohe Stimmenzahl, die Spitzner erhielt, ist ein Beweis für das große Vertrauen, das ihm entgegengebracht wird. Die Schwerbeschädigten in unserem Werk können sich in der Tat keinen besseren Interessenvertreter wünschen, denn trotz seiner eigenen schweren Kriegsverletzung ist Karl Spitzner keine Mühe zu groß, um sich für das Wohl der Beschädigten einzusetzen. Bei einem Gespräch in seinem Büro in der Abteilung Einkauf im A-Bau sagte er uns, daß der Mensch im Mittelpunkt seiner Arbeit stehe, in seinem besonderen Falle natürlich der schwerbeschädigte Mensch. Bei aller Unterstützung, die er erfahre, und bei allem Verständnis, das man ihm entgegenbringe, ginge seine Arbeit nie ohne Probleme und Spannungen ab, denn Menschen, die selbst keine Gebrechen hätten, machten sich viel-

fach wenig Gedanken über den schwerbeschädigten Kollegen; allzu oft fehle das nötige Verständnis für ihn.

Karl Spitzner kümmert sich unter anderem um die berufliche Eingliederung der Schwerbeschädigten, entsprechend ihrer Schulbildung und Berufserfahrung unter Berücksichtigung der gesundheitlichen Schädigung. Ein wichtiges Kapitel ist auch die Parkplatzbeschaffung für Schwergelbehinderte sowie die Wohnungsfrage. Spitzner berät die Schwerbeschädigten auch über die Finanzierungsmöglichkeiten beim Kauf eines Autos; er befaßt sich weiter mit ihrer orthopädischen Versorgung, beispielsweise mit künstlichen Armen und Beinen. Auch die Kriegerwitwenberatung gehört zu seinen Pflichten. Hierbei ist die Berufsberatung für die heranwachsenden Kinder wichtig. Bei diesen vielseitigen Aufgaben ist ein guter Kontakt mit den entsprechenden Stellen des Hauses und den Ämtern in Hessen die wichtigste Voraussetzung für ein gutes Gelingen. KÜ

## PERSONALIEN



Oskar Reitz

Zum Leiter der Abteilung Technische Arbeitsmethoden wurde Oskar Reitz ernannt. Er berichtet an J.M. Haldemann.

## Schmierereien

### in den Toiletten des Betriebes

Die Jugendvertretung des Werkes hält parallel zu den Betriebsversammlungen im Lehrlings-speisesaal regelmäßig ihre Jugendversammlungen ab. Hier werden Probleme der Ausbildung und der Zusammenarbeit von Jugendlichen besprochen. Die Jugendvertretung gibt weiterhin einen Bericht über ihre Arbeit. Im letzten Rechenschaftsbericht stellte die Jugendvertretung besonders die Beschmutzung der Toiletten heraus. Unreife und verdorbene Jugendliche lassen ihre schmutzige Phantasie durch unanständige Zeichnungen und nicht gerade geistreiche Sprüche, mit denen sie die

Toilettenwände verunzieren, auf ihre Kameraden einwirken. Diese unschöne Begebenheit findet man leider im ganzen Betrieb. Für die Lehrwerkstatt wirft sich aber ein ganz besonderes Problem auf. Neu eingestellte Lehrlinge im Alter von 14 und 15 Jahren werden mit diesen Schweinereien konfrontiert und können dies nicht ohne Schaden zu nehmen verdauen. Die Jugendvertretung sah sich des-

halb gezwungen, in dieser Richtung einmal vorzugehen. Der erste Schritt war die Einladung des Herrn Kaplan Wiedenbauer als Referenten zur letzten Jugendversammlung. Er sprach über „Saubere Luft am Arbeitsplatz“ und stellte die Sexualpädagogik in besonderem Bezug auf den Jugendlichen heraus. Die Jugendvertretung hofft, diesen Mißstand beseitigen zu können. Jugendausschuß

## Der Krankenschein - ein Wertpapier

Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist dem behandelnden Arzt oder Zahnarzt möglichst bei der ersten Inanspruchnahme ein gültiger Krankenschein vorzulegen. Häufig wird übersehen, daß Krankenscheine schon zwei Wochen nach der Ausstellung ihre Gültigkeit verlieren. Die Mitglieder unserer Betriebskrankenkasse sollten deshalb Krankenscheine nur dann anfordern, wenn diese innerhalb der Geltungsdauer auch tatsächlich verwendet werden. Immer wieder wird zum Quartalsbeginn beobachtet, daß, trotz überfüllter Kassenräume, viele Mitglieder Scheine für sich und ihre Familie summarisch in Empfang nehmen. Gewissenhafte Ärzte und Zahnärzte schicken ihren Abrechnungstellen immer wieder unbenutzte Krankenscheine zurück, die von den Versicherten bei ihnen „vorsorglich“ abgegeben oder in den Briefkasten geworfen wurden.

Der Krankenschein ist, auch wenn er nichts kostet, ein Wertpapier. Er dient dem Ver-

sicherten als Ausweis für seine Kassenmitgliedschaft und dem Arzt als Gutschein für seine Leistungen und Verordnungen. Er sollte deshalb nicht einfach „auf Vorrat“ angefordert werden. Auch beim Kaufmann deponiert man ja nicht „auf Verdacht“ einen Geldschein, sondern zahlt erst dann, wenn man tatsächlich etwas kauft. Das gilt auch in unserem Falle.

Jeder Versicherte hat einen Anspruch auf freie ärztliche und zahnärztliche Behandlung, aber nicht auf die unbegründete Ausstellung von Krankenscheinen. Die Verantwortung gegenüber der Gemeinschaft beginnt bei der Anforderung des Krankenscheines. Es sollte also nicht vorkommen, daß Krankenscheine vorsorglich dem Arzt übergeben werden, ohne daß im Augenblick eine Behandlungsnotwendigkeit besteht. Ein verantwortungsbewußtes Mitglied wird seine Kasse nur dann in Anspruch nehmen, wenn dies wirklich erforderlich ist. Wer unnötige Ausgaben vermeidet, spart letzten Endes sein eigenes Geld! H.S.



**J**n Heft 5 dieses Jahrgangs der OPEL POST fand der interessierte Leser Angaben über die neuesten Zahlen des Opel-Berufsverkehrs (Stand: Frühjahr 1966). Unter anderem konnte man in diesem Bericht lesen, daß mit Omnibussen 8480 Mitarbeiter oder 23,6 Prozent der Belegschaft täglich zur Arbeit kommen. Diese 23,6 Prozent benutzen – so hieß es – Stadt-, Privat-, Bahn- und Werksbusse.

Nun wird mancher fragen, warum Opel eigene Busse (einige von ihnen auf unserem Bild) für den Berufsverkehr einsetzt, wenn es doch genug Busse anderer Verkehrsträger gibt. Nun, so einfach ist das nicht, vor allem gilt das für Strecken, die für Privatunternehmer zu befahren unrentabel wäre. Und gerade dort wohnen zahlreiche Mitarbeiter, meist unentbehrliche Fachkräfte, so daß das Werk einen eigenen Liniendienst einrichten mußte, um diese Werksangehörigen zur Arbeit zu holen und wieder nach Hause zu bringen.

## Die gelben OPEL-BUSSE

Wen und wohin fahren sie?

Die gelben Opel-Busse fahren regelmäßig nach Weilbach, Wicker, Massenheim, Delkenheim, Wallau, Breckenheim, Nordenstadt, Igstadt, Bierstadt, Erbenheim, Fort-Biehler, Diedenbergen, Marxheim, Hofheim, Kriftel, Hessloch und Hochheim; auch springen sie ein, wenn plötzlich einmal ein Privatbus ausfällt.

Außer auf diesen Strecken fährt ein werkeigener Bus im innerbetrieblichen Werksverkehr. Dieser Wagen berührt in einem halbstündigen Turnus die wichtigsten Stellen innerhalb des Betriebes. Wer mit diesem Bus fahren muß, braucht allerdings einen Ausweis oder eine Fahrkarte, die von der Ausweisstelle der Personalabteilung ausgegeben werden. Ein kleiner Bus steht außerdem für die Belange einzelner Abteilungen zur Verfügung.

Für Sonderfahrten außerhalb und innerhalb des Betriebes werden noch zwei große Opel-Busse bereitgehalten, beispielsweise für den Transport der Jubilare nach den Jubilarsfeiern in die Heimatgemeinden, den Transport des Werksorchesters zu den Konzertveranstaltungen usw. Hinzu kommen zwei große Busse, die die Werksbesucher innerhalb des Werkes befördern und an Sonntagen die Mannschaft des SC Opel zu den Orten Ihrer Auswärtsspiele bringen. Kü.



Im Rahmen seines Deutschlandbesuches besichtigte der Wirtschaftsminister von Tansania, Paul Bomani, mit seiner Gattin auch unser Rüsselsheimer Werk. Auf seinem Gang durch Motorenbau und K 40 interessierte sich der Minister vor allem für unsere fortschrittlichen Produktionsmethoden. In einem abschließenden Gespräch mit dem Leiter unserer Handelspolitischen Abteilung, K. Schäffer, kamen gemeinsam interessierende Themen zur Sprache. Unser Bild zeigt den Minister und seine Gattin mit W. Majer, Leiter der Abteilung Public Relations, bei der Besichtigung des Opel-Rennwagens aus dem Jahre 1913 im Ausstellungsraum.





# Streitgespräch bei Krolls

Alles geht vorüber. Auch eine Fußball-Weltmeisterschaft. In den ersten Tagen nach dem Endspiel wurde zwar noch heftig diskutiert, und auch in der ersten Arbeitswoche nach den Werksferien, als die Gespräche der Urlauber und der Daheimgebliebenen um das „Phantom“-Tor kreisten, geisterte „World Cup Willie“ noch einmal durch die Büros und Werkhallen. Inzwischen geht das Leben weiter. Rückblickend mag eine kleine Begebenheit zeigen, daß die Gemüter sich bereits vor einem Spiel an Nebensächlichkeiten erhitzten.

\*\*\*

In der guten Stube von Herrn Kroll hatten sich Freunde und Nachbarn versammelt. Der Fernseher stand etwas erhöht auf der Anrichte. Herr Wenzel schleppte eine Kiste Bier heran. „Mensch, bin ich gespannt, ob wir die Uruguayen schlagen werden!“ Fräulein Bold tat erstaunt. „Wen sollen wir schlagen?“ „Na, Sie wissen doch, diese Uruguayen!“ „Das heißt aber nicht Uruguayen, lieber Herr Wenzel, das heißt Urugusen.“ Hier mischte sich Frau Wenzel in das Gespräch. „Nein,

Fräulein Bold, das ist auch nicht richtig. Da glaube ich eher, die Burschen nennen sich Urugulenen oder Urugulesen oder so ähnlich, doch niemals Urugusen. So etwas muß man schließlich im Sprachgefühl haben!“ „Was heißt hier Sprachgefühl?“ brummte der alte Schröder. „Auf keinen Fall heißt es Urugulenen oder Urugulesen und erst recht nicht Urugusen oder Uruguayen. Das ist alles unmöglich. Das Land heißt Uruguay, also sind seine Einwohner Uruguayen, genau wie bei Papagei und Papageien!“ Herr Wenzel verzog spöttisch die Mundwinkel. „Ihre Logik ist wirklich umwerfend, Herr Schröder! Was zum Teufel haben denn die Papageien mit Uruguay zu schaffen? Machen Sie sich doch nicht lächerlich, ich bitte Sie!“ „Dann heißt es vielleicht Urugeier, was?“ Fräulein Bold setzte sofort zum Gegenangriff an. „Haha, daß ich nicht kichere! Urugeier! Wenn diese Leute sich auch nicht immer fair benehmen, so sind sie doch noch lange keine Geier, verehrte Frau Wenzel. Wie kann man nur solchen Unsinn reden...“ Frau Wenzel sprang erregt hoch. Ihr Mann jedoch vermittelte schnell. „Bitte, keinen Streit, meine Damen, es lohnt sich wahrhaftig nicht. Außerdem werden wir das gleich haben!“ Als kurz darauf der Gastgeber mit den Biergläsern ins Zimmer trat, fragte er ihn: „Ach, lieber Herr Kroll, Sie als gebildeter Mensch haben doch gewiß einen Duden im Haus und können uns verraten, ob unsere Gegner heute Uruguayen, Urugusen, Urugulenen, Urugulesen, Uruguayen oder Urugeier sind, nicht wahr?“ Herr Kroll schlug verlegen die Augen nieder. „Nein, leider nicht, da muß ich Sie enttäuschen. Ich besitze nämlich keinen Duden. Aber wissen Sie was: Es wird höchste Zeit, daß wir einschalten, und darum werden wir die Kerle jetzt einfach 'Urus' nennen!“ Ralph Schneider

## IN WENIGEN ZEILEN

**OPEL beschäftigte** Ende Juli 35771 Mitarbeiter in Rüsselsheim, 15981 in Bochum, 2300 in Kaiserslautern sowie 687 in den Zweigniederlassungen Düsseldorf und Berlin, zusammen 54737 Werksangehörige.

**Der Leiter der Abteilung** Public Relations, W. Majer, begleitete die beiden ersten Preisträger des letzten Modellbauerwettbewerbs, den Opel-Lehrling Klaus Brod aus Rüsselsheim und den Abiturienten Fritz-Ulrich Brinkmann aus Kattenvenne, nach den USA, wo sie an der Siegerehrung des Internationalen Modellbauerwettbewerbs der General Motors Corporation in Detroit teilnahmen.

**In ihrer Eigenschaft** als Aufsichtsratsmitglieder unseres Werkes besuchten Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz und Mitarbeiter Otto Zink, MdB, das augenblicklich in Bau befindliche GM-Montagewerk in Antwerpen.

**Eine weitere Verkehrsader über den Main** ist am 5. August der Öffentlichkeit übergeben worden. Durch die neue Brücke zwischen Bischofsheim und Hochheim verkürzt sich der Fahrtweg unserer Mitarbeiter aus Hochheim und anderen Orten nördlich des Mains wesentlich.

**Im Fundbüro der Werkswache** wurden 2 Kollegmappen, 1 Feuerzeug, 1 Geldschein, 1 Schieblehre, 1 Brille, verschiedene Armbanduhr und Geldbörsen abgegeben. Die Verlierer wollen sich bitte im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679), melden.

## WIR GEDENKEN



**Hermann Jurisch**, Filiale Berlin  
geb. 16. 5. 1895 gest. 24. 5. 1966

**Wilhelm Wolf**, Rentner  
geb. 2. 5. 1881 gest. 28. 5. 1966

**Heinrich Langenstein**, Rentner  
geb. 9. 5. 1894 gest. 31. 5. 1966

**Wilhelm Mattke**, Rentner  
geb. 9. 7. 1904 gest. 1. 6. 1966

**Helmut Kunert**, Schmiede  
geb. 20. 5. 1926 gest. 3. 6. 1966

**Ernst Kraft**, Rentner  
geb. 20. 2. 1899 gest. 4. 6. 1966

**Josef Feyerfeil**, Rentner  
geb. 12. 3. 1880 gest. 9. 6. 1966

**Adam Schätzlein**, Ordnungsdienst  
geb. 20. 11. 1901 gest. 9. 6. 1966

**Josef Karl Harbauer**, Rentner  
geb. 27. 10. 1894 gest. 10. 6. 1966

**Wilfried Schmitz**, Revisionsabteilung  
geb. 22. 2. 1929 gest. 12. 6. 1966

**Adolf Etz**, Rentner  
geb. 28. 10. 1904 gest. 17. 6. 1966

**Heinrich Hönig**, Techn. Hauptabteilung  
geb. 15. 12. 1903 gest. 17. 6. 1966

**Adam Bauer**, Rentner  
geb. 8. 2. 1900 gest. 18. 6. 1966

**Arnold Briem**, Werkzeug-Zentralverwaltung  
geb. 12. 12. 1907 gest. 18. 6. 1966

**Hugo Minner**, Rentner  
geb. 24. 10. 1884 gest. 19. 6. 1966

**Heinrich Hübner**, Karosseriebau  
geb. 27. 7. 1913 gest. 22. 6. 1966

**Jakob Weinsheimer**, Preßwerk  
geb. 8. 10. 1911 gest. 1. 7. 1966

**Josef Becker**, Inspektion  
geb. 21. 6. 1903 gest. 5. 7. 1966

**August Wolf**, Rentner  
geb. 7. 9. 1881 gest. 6. 7. 1966

**Willi Hofmann**, Rentner  
geb. 3. 2. 1899 gest. 7. 7. 1966

**Marlin Steinbrech**, Rentner  
geb. 14. 3. 1901 gest. 7. 7. 1966

**Max Heidkamp**, Filiale Düsseldorf  
geb. 25. 1. 1913 gest. 8. 7. 1966

**Adam Greser**, Rentner  
geb. 18. 10. 1897 gest. 9. 7. 1966

**Nikolaus Kraus**, Rentner  
geb. 2. 6. 1904 gest. 10. 7. 1966

**Heinrich Bach**, Gerippebau  
geb. 21. 7. 1916 gest. 11. 7. 1966

**Heinrich Lösch**, Rentner  
geb. 12. 9. 1880 gest. 11. 7. 1966

**Theodor Hotz**, Rentner  
geb. 15. 12. 1893 gest. 12. 7. 1966

**Philipp Kraft IX.**, Rentner  
geb. 14. 2. 1888 gest. 12. 7. 1966

**Waldemar Huff**, Rentner  
geb. 26. 11. 1895 gest. 13. 7. 1966

**Johann Schneider**, Rentner  
geb. 28. 11. 1894 gest. 14. 7. 1966

**Heinrich Gerlach**, Rentner  
geb. 30. 9. 1886 gest. 15. 7. 1966

**Günter Wickland**, Gerippebau  
geb. 24. 11. 1938 gest. 16. 7. 1966

**Eduard Latzel**, Lackiererei  
geb. 6. 5. 1914 gest. 18. 7. 1966

**Max Ley**, Inspektion  
geb. 21. 9. 1925 gest. 20. 7. 1966

**Philipp Steinmann**, Polsterei  
geb. 16. 1. 1908 gest. 20. 7. 1966

**Hans Matthäi**, Werkzeugbau  
geb. 13. 3. 1904 gest. 23. 7. 1966

**Martin Schürger**, Teilelager  
geb. 28. 5. 1910 gest. 24. 7. 1966

**Johann Amend**, Rentner  
geb. 1. 12. 1896 gest. 25. 7. 1966

**Franz Weygand**, Vergaserbau  
geb. 14. 2. 1909 gest. 25. 7. 1966

**Anton Hochgesand**, Motorenbau  
geb. 31. 12. 1913 gest. 26. 7. 1966

**Helene Christ**, Teilelager  
geb. 20. 2. 1914 gest. 27. 7. 1966

**Hans Fleischer**, Schnittbau  
geb. 24. 6. 1923 gest. 27. 7. 1966

**August Graef**, Werkzeug-Zentralverw.  
geb. 23. 8. 1902 gest. 27. 7. 1966

**Hans Köbel**, Gerippebau  
geb. 12. 3. 1920 gest. 27. 7. 1966







# DER NEUE REKORD



Am 23. August wurde das jüngste Produkt unseres Hauses der Presse und damit gleichzeitig der Öffentlichkeit vorgestellt. Die leicht gerundeten Linien des Karosseriekörpers mit flacher Motorhaube, stärker geneigter Front- und Heckscheibe und breitem Fahrwerk verleihen dem neuen REKORD das kompakte Aussehen. Reichhaltig ist die Ausstattung der 'L'-Limousine (Bild links Mitte). Der REKORD 'L' wird serienmäßig mit 1,7 Liter S-Motor und Schaltgetriebe ausgerüstet, auf Wunsch auch mit 1,9 Liter S-Motor und Schaltgetriebe oder dem neuen spurtstarken 2,2 Liter Sechszylinder-Triebwerk mit Schalt- oder automatischem Getriebe geliefert. Bei allen REKORD-Modellen gehört die Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftverstärker zur serienmäßigen Ausstattung. Das neue REKORD Hardtop-Coupé mit versenkbaren Fensterpfosten (Bild oben rechts) hat ein stufenloses Heck. Serienmäßig erhält es den 1,7 Liter S-Motor und Schaltgetriebe, auf Wunsch die oben erwähnten anderen Motoren. Das Gesicht des neuen REKORD wird gekennzeichnet durch die leicht gerundete Seitenlinie, den schmalen Kühlergrill mit den Rechteck-Scheinwerfern, den seitlich hochgezogenen Stoßfänger und durch das breite Fahrwerk mit 6.40-13 Reifen. Die Heckansicht zeigt die breite Karosserie (1,75 m) und die große Spurweite der neuen Hinterachs-Konstruktion. Seitlich der Heckscheibe liegen die Entlüftungsschlitze des Belüftungs- und Heizsystems. Der Tankeinfüllstutzen befindet sich unter der Klappe in Heckmitte. Die Rückfahrcheinwerfer in den Schlußleuchtengruppen sind serienmäßig. Auf die Vorzüge der neuentwickelten Hinterachse werden wir im nächsten Heft genauso ausführlich eingehen wie auf andere technische Einzelheiten des Wagens. Wichtig ist noch, daß alle nicht versenkt angeordneten Schalter sowie die Griffe für Wagenheizung, Schalt- und Handbremshebel aus nachgiebigem Kunststoff bestehen. Die Speichen des Sicherheitslenkrades sind gepolstert. Der Innenspiegel, dessen schwarze Rückseite Spiegelungen in der Windschutzscheibe vermeidet, löst sich beim Anstoßen aus seiner Halterung. Die Instrumententafel ist auf der ganzen Länge oben und unten stark gepolstert und im Blickfeld des Fahrers mit reflexminderndem Kunststoff belegt. Der neue CARAVAN (unten rechts) kann auch fünftürig und in 'L'-Ausführung mit den verschiedenen Motoren geliefert werden. Gegenüber dem Vorgängertyp wurde die hintere Spurweite des neuen Modells um 48 mm verbreitert. Zu erwähnen ist noch die völlig neugestaltete Instrumententafel mit den Multi-Therm-Düsen des Belüftungs- und Heizsystems.

## „Schlechtes Beispiel“

Mittagspause. Im Speisesaal, in dem ich esse, herrscht großer Andrang. Zwei junge Mitarbeiterinnen nehmen in meiner Nähe Platz, legen ihr Besteck hin und warten etwas, da an der Essenausgabe gerade sehr viele Leute stehen. Eine ältere Kollegin kommt hinzu und legt auf den Platz eines der Mädchen ihr Besteck, um dann zum Essenschalter zu gehen. Die beiden sehen sich erstaunt an, denn überall sind noch Plätze frei. Dann stehen auch sie auf, um sich ihr Essen zu holen. Als sie zurückkommen, ist der eine Platz von besagter Kollegin belegt, die, als sie zurückkam, das Eßbesteck der einen Kollegin einfach zur Seite schob. Als sie die verdutzten Gesichter der beiden sieht, meint sie, sie sitze jeden Mittag auf diesem Platz, und die jungen Damen sollten sich gefälligst an Ordnung gewöhnen. Auf die Erwidern eines der Mädchen, daß sie doch früher dagewesen sei und demnach Anspruch auf diesen Platz hätte, kam die patzige Antwort eines ebenfalls an diesem Tisch sitzenden älteren Kollegen: „Ihr habt noch gar keine Ansprüche zu stellen, dazu seid Ihr noch viel zu jung!“

Sicher, dies ist kein wichtiger Vorfall, aber wenn so etwas häufig vorkommt, dann trägt es nicht dazu bei, das Betriebsklima zu verbessern. Und was heißt, jüngere Mitarbeiter hätten noch keine Ansprüche zu stellen? Meines Wissens gibt es in den Speisesälen keine „Stammplätze“. Wo käme man auch bei Tausenden von Essenteilnehmern hin, wenn jeder „seinen“ Platz in der Kantine beanspruchen würde? Jeden Mittag gäbe es lange Diskussionen. Wo viele Menschen zusammenleben, kommt es vor allem auf gegenseitige Rücksichtnahme an. Die beiden älteren Kollegen haben sie vermissen lassen und ein schlechtes Beispiel gegeben.

Werner Klein, Praktikant

## PERSONALIEN



Joachim Kunz



Fritz Petri

Nach nahezu 40jähriger Tätigkeit in unserem Werk ist Christian Öhlschläger wegen Erreichung der Altersgrenze ausgeschieden. Joachim Kunz wurde zu seinem Nachfolger als Betriebsleiter des Werkzeugbaus ernannt.

Wegen Erreichung der Altersgrenze ist Otto Sechting nach 43jähriger Tätigkeit ausgeschieden. Zum neuen Leiter der Teile-Materialdispositions-Abteilung wurde Fritz Petri ernannt. Er berichtet an O. Klementz.



## Das deutsche Seifenkisten-Derby 1966

Über 30 000 Duisburger säumten die Rennstrecke am Uhlenhorst

Bei strahlendem Sonnenschein fand auf der Rennstrecke Uhlenhorst im Duisburger Stadtwald die 15. Bundesmeisterschaft des Deutschen Seifenkisten-Derbys statt, das bekanntlich unter der Schirmherrschaft unseres Werkes steht. Den Sieg erkämpfte sich diesmal mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 37,3 km/h der 12jährige Münchner Schüler Wilfried Labmeier. Er erhielt eine Ausbildungsbeihilfe von 5000 DM; ferner nahm er an der inzwischen stattgefundenen Weltmeisterschaft ("All American soap derby 1966") in Akron, USA, teil. Zweiter wurde Charly Schwindl aus Amberg und Dritter Kurt-Rainer Müller aus Gummersbach. Sie erhielten eine Ausbildungsbeihilfe von 3000 DM bzw. 2000 DM. Die glücklichen Sieger nahmen ihre Preise aus den Händen von Dr. H. Schnabel, Leiter der Verkaufsabteilung, entgegen. In einem Rahmenprogramm fuhren der ehemalige Filmregisseur und Schauspieler Luis Trenker, die Tischtenniseuropameisterin Agnes Simon, der Skiweltmeister Hans-Jörg Thoma und der beliebte Schlagersänger Billy Mo in eigens für sie konstruierten „Kisten“ über die Rennstrecke. Ferner wirkten das Jugendmusikcorps der Stadt Bad Kissingen, die „Pigegard“,

eine aus 50 Mitgliedern bestehende dänische Mädchenkapelle sowie eine Polizei-Motorrad-Staffel der Stadt Duisburg mit. Die 25 schnellsten Fahrer (außer dem 1. Sieger) fuhren im Anschluß an das Seifenkisten-Derby als Gäste unseres Werkes 17 Tage durch die schönsten Gegenden Deutschlands.

Gerade in unserer Zeit ist der pädagogische Wert dieser Veranstaltung gar nicht hoch genug einzuschätzen. Seit Bestehen des Seifenkisten-Derbys (1951) haben mehr als 12000 Jungen um den Sieg gestritten, und die Teilnehmerzahl ist jedes Jahr größer geworden. An 48 Bundessieger hat Opel bisher 164000 DM Ausbildungsbeihilfe gezahlt. Es ist ein Wettkampf, in dem es auf Geschicklichkeit und Können ankommt, nicht zuletzt auf Fleiß und Ausdauer während der Zeit des Bastelns. Auf unserem Bild, das nach der Siegerehrung auf der Rennstrecke aufgenommen wurde, erkennt man vorne die drei ersten Sieger und hinter ihnen (von links nach rechts) F. W. Roy, Leiter der Abteilung Werbung und Verkaufsförderung, Dr. H. Schnabel, Leiter der Verkaufsabteilung, und A. Seeling, Oberbürgermeister der Stadt Duisburg. -ü-

## Weitere 1000 Spanier für unser Werk

Im Herbst über 6000 Gastarbeiter bei Opel

Weitere 1000 spanische Arbeitskräfte sind in der letzten Zeit abwechselnd von G. Noß und H. Mack (PV-Lohn) mit Unterstützung von Dolmetscher A. Fiedler in der spanischen Provinz Cádiz angeworben worden. Die erste Gruppe traf Anfang August im Werk ein, während der Rest bis Anfang Oktober in den Arbeitsprozeß eingegliedert sein wird. Die Zahl der im Rüs-

selsheimer Werk beschäftigten Gastarbeiter wird dann 5055 betragen, wovon die Spanier mit über 2500 Arbeitskräften das weitaus größte Kontingent stellen werden. Mit den in Bochum beschäftigten rund 1300 Gastarbeitern werden im Herbst über 6000 Menschen aus fremden Nationen in der OPEL-Organisation beschäftigt sein. (Siehe auch Seite 9 dieser Ausgabe.)



# Die Arbeit hat uns wieder!

## Beobachtungen in den Werksferien

Wieder einmal hatten die Werksferien das große Heer der Opel Touristen aufgescheucht. Erholungssuchende, aber auch Erlebnishungrige, ewig verliebt in die ungeheuerere Vielfalt von Welt und Leben, und natürlich stillere Menschen, für die der Urlaub zu einer wirklichen Erholungsfahrt wird, schwärmten in alle Richtungen aus. Die Menschen, dem Gebot von Pflicht und Arbeit entronnen, befreiten sich für drei Wochen von ihrer täglichen Atmosphäre und suchten eine neue frei nach ihrer eigenen Wahl. Gar mancher entdeckte auf der Urlaubsreise die zweite Seele in seiner Brust, seinen Hang zur Fahrt in die Ferne, begünstigt durch den vierrädrigen Untersatz. Eingegliedert in den endlosen Heerwurm, zogen auch die Autos der Opelianer auf den Autobahnen dahin, vollbepackt mit allerhand Utensilien und erwartungsfrohen Menschen. Wer Bahn oder Flugzeug benutzte, reiste zwar schneller, war dafür aber an Ort und Stelle gehemmt, was den Bewegungsradius anbetraf.

Die Städte leiden in der Zeit der großen Ferien unter einer recht fühlbaren Entvölkerung. Rüsselsheim, das ja mit dem Opel-Werk eng verbunden ist, macht darin keine Ausnahme. Die Opelstädter sind ein reisefreudiges Völkchen, und der Rhythmus des Rüsselsheimer Lebens wird schwächer und geruhsamer, wenn Opels Werksferien beginnen. Viele Geschäftsleute machen dann aus der wirtschaftlichen Flaute eine Tugend und stürzen sich wie die Opelianer in den Urlaub. Ein Schild, daß von da bis da Betriebsferien sind, unterrichtet die daheimgebliebenen Opelstädter, daß sie ihre Einkäufe woanders tätigen müssen. Auch Ärzte oder Rechtsanwälte verreisen häufig in den Opel-Ferien. Rüsselsheims Straßen sind stiller und nicht so mit Menschen und Fahrzeugen belebt wie in normalen Zeiten. Der Daheimgebliebene kommt manchmal auf den Gedanken, die Stadt habe viel mehr stille Winkel als sonst. Viel nachbarliche Hilfe wird in den Werksferien gewährt: Blumen werden gegossen, Rolläden betätigt und manches mehr getan, um bei bestimmten „Gentlemen“ den Eindruck zu verwischen, hier oder dort werde er zur Kasse gebeten. Der Satz: „Rüsselsheim ist Opel und Opel ist Rüsselsheim“ kommt besonders in der Urlaubszeit zu einer recht eindrucksvollen Bedeutung.

Das Werk selbst war natürlich während der Werksferien nicht in einen Dornröschenschlaf versunken. Immerhin arbeiteten wieder über 8000 pro Woche. Arbeiten, die bei vollem Betrieb nicht durchgeführt werden können, wurden auch diesmal wieder erledigt. Da sind vor allem Montage-, Ausbesserungs- und Inventurarbeiten, da sind nicht zuletzt auch die Desinfektionsmaßnahmen in den Waschräumen. In diesem Jahr wurden in den Werksferien auch letzte Vorbereitungen für den Anlauf der neuen Rekord-Modelle getroffen. Selbstverständlich waren Werksfeuerwehr und Werkswache, Wirtschaftsabteilung und manche andere Gruppe vollzählig oder zahlreich vertreten. Dennoch – gegen sonst war es eine ruhige Zeit; viele Hallen waren fast menschenleer, es fehlte der Rhythmus der Bänder und Maschinen. Seit dem 8. August ist das anders. Die Arbeit hat uns wieder. S.

## Es traten und treten in den Ruhestand

<b>Richard Barbehen</b> Prod.-Vorb. Preßwerk	39	Dienstjahre	<b>Fritz Meinhold</b> Materialabteilung	12	Dienstjahre
<b>Heinrich Barth</b> Werkzeugbau	50	„	<b>Georg Messerschmitt</b> Werkzeugbau	33	„
<b>Johann Bernhard</b> Produktionssteuerung	49	„	<b>Johannes Müller</b> Teilelager u. Versand	31	„
<b>Johann Bormet</b> LKW-Bau	37	„	<b>Philipp Nagel</b> Werkswache	32	„
<b>Albert Dammer</b> Schnittbau	27	„	<b>Wilhelm Nothnagel</b> Karosseriebau	44	„
<b>Kurt Deckert</b> Preßwerk	13	„	<b>Christian Öhlschläger</b> Werkzeugbau	39	„
<b>Georg Dinges</b> Einkauf	16	„	<b>Adam Pohensky</b> Vergaserbau	19	„
<b>Adam Dörr</b> Schnittbau	41	„	<b>August Rauch</b> Vergaserbau	33	„
<b>Karl Eberhardt</b> Techn. Hauptabteilung	38	„	<b>Heinrich Reinheimer</b> Achsenbau	50	„
<b>Karl Emmer</b> Karosseriebau	32	„	<b>Karl Reinheimer</b> Chassisbau II	50	„
<b>Christian Feldmann</b> Karosseriebau	30	„	<b>Wendelin Roos</b> Materialabteilung	48	„
<b>Jakob Fenninger</b> Teilelager u. Versand	41	„	<b>Lisette Rothe</b> Vergaserbau	13	„
<b>Heinrich Friedmann</b> Getriebebau	34	„	<b>Ernst Sachse</b> Prod.-Vorb. Preßwerk	10	„
<b>Wilhelm Füll</b> Verkehrsabteilung	48	„	<b>Otto Sautner</b> Preßwerk-Chassis	33	„
<b>Adam Germer</b> Karosseriebau	13	„	<b>Johann Saxer</b> Prozeßabteilung	34	„
<b>Ludwig Göbel</b> Teilelager u. Versand	40	„	<b>Otto Sechting</b> Teile-Materialdisposition	43	„
<b>Karl Gotthold</b> Werkzg.-Zentral-Verw.	29	„	<b>Peter Seiler</b> LKW-Bau	30	„
<b>Jakob Hasch</b> Preßwerk	37	„	<b>Karl Siegel</b> Betriebsschlosserei	37	„
<b>Christian Herth</b> Karosseriebau	29	„	<b>Otto Subal</b> Werkzeugbau	18	„
<b>Franz Hess</b> Betriebskrankenkasse	39	„	<b>Ernst Suderleith</b> Karosseriebau	32	„
<b>Auguste Hofmann</b> Vergaserbau	24	„	<b>Georg Schenk</b> Karosseriebau	31	„
<b>August Hummel</b> Kundendienstwerkstatt	50	„	<b>Ludwig Schick</b> Karosseriebau	12	„
<b>Otto Itschner</b> Preßwerk	21	„	<b>Josef Schulmerich</b> Wagenversand	36	„
<b>Adolf Jann</b> Vergaserbau	49	„	<b>Adam Schultmeyer</b> Entwurfsabteilung	38	„
<b>Peter Jäger</b> Preßwerk	30	„	<b>Karl Schwind</b> Werksanlagen	37	„
<b>Adam Kraft</b> Statistik u. Händlervertr.	37	„	<b>Peter Steffan</b> Karosseriebau	39	„
<b>Gustav Kugies</b> Versuchswerkstatt	11	„	<b>Konrad Stein</b> Werksanlagen	10	„
<b>Emilie Kunz</b> Karosseriebau	16	„	<b>Dr. Ing. Anton Winter</b> Techn. Hauptabteilung	15	„
<b>Adam Knös</b> Techn. Hauptabteilung	50	„	<b>Josef Wengel</b> F.l.-Abteilung	27	„
<b>Karl Krämer</b> Zentralplanung	34	„	<b>Felix Wolf</b> Techn. Hauptabteilung	37	„
<b>Ernst Lindner</b> Karosseriebau	16	„	<b>Ludwig Wolf</b> Schweißmaschinenbau	36	„
<b>Johann Löbig</b> LKW-Bau	33	„	<b>Katharina Zerbe</b> Verkehrsabteilung	13	„
<b>Georg Meier</b> Qualitätsförderung	44	„			

# Wir grüßen unsere Jubilare

# 50

# 40



**Heinrich Barth**  
Werkzeugbau  
1. 7. 1966



**Philipp Poth**  
Techn. Hauptabteilung  
8. 8. 1966



**Johannes Hauf**  
Preßwerk  
14. 8. 1966



**Karl Steinbrech**  
PV. Karosserie  
25. 6. 1966



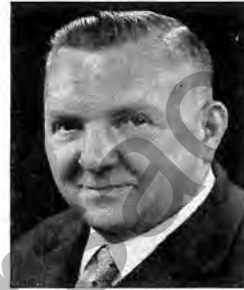
**Jakob Bub**  
Getriebe-Vorbearbeit.  
1. 7. 1966



**Ludwig Schäfer**  
Ersatz. u. Zubehör  
7. 7. 1966



**Engelhard Hüter**  
Werkzeugbau  
9. 7. 1966



**Ludwig Germann**  
Motorenbau  
10. 7. 1966



**Peter Spreitzer**  
Transportabteilung  
12. 7. 1966



**Fritz Heilmann**  
Prod.-Vorb. Preßwerk  
13. 7. 1966



**Ludwig Nardelli**  
Qualitätsförderung  
19. 7. 1966



**Heinrich Schadt**  
Schnittbau  
21. 7. 1966



**Georg Junck**  
Zentralplanung  
21. 7. 1966



**Heinrich Mauer**  
Werkzeugabteilung  
21. 7. 1966



**Georg Astheimer**  
PV. Karosserie  
23. 7. 1966



**Georg Hummel**  
Prod.-Vorb. Preßwerk  
28. 7. 1966



**Wilhelm Niedermann**  
PV. Karosserie  
29. 7. 1966



**Josef Klöpfer**  
Automatenabteilung  
1. 8. 1966



**Ludwig Becker**  
Wagenendmontage  
5. 8. 1966



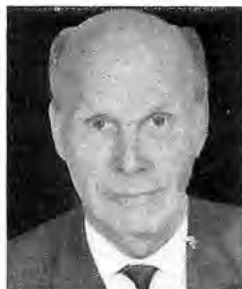
**Jakob Ewald**  
Werkzeugbau  
5. 8. 1966



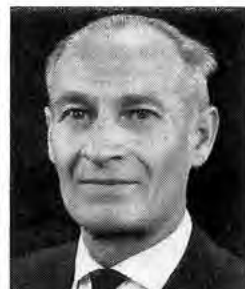
**Heinrich Diehl**  
Berufsverkehr  
8. 8. 1966



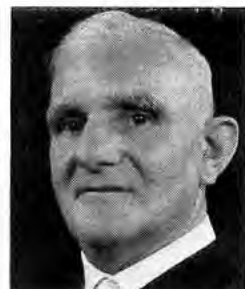
**Karl Georg Förster**  
Prozeßabteilung  
8. 8. 1966



**Leo Brab**  
Filiale Düsseldorf  
10. 8. 1966



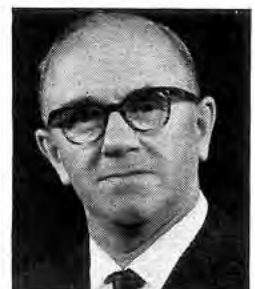
**Heinrich Jährling**  
Polsterei  
22. 8. 1966



**Friedrich Hasenzahl**  
Wagenendmontage  
22. 8. 1966



**Hermann Schollmayer**  
Kundendienstwerkstatt  
26. 8. 1966



**Wilhelm Erbeling**  
Werkstoff-Labor.  
26. 8. 1966



4. 7. 1966  
**Emil Seif**  
Werksanlagen

5. 7. 1966  
**Hans Dienst**  
Karosseriebau

**Josef Bullinger**  
Materialabteilung

7. 7. 1966  
**Erich Wink**  
Transportabteilung

8. 7. 1966  
**Hans Diehl**  
Werkzeugbau

**Reinhold Metz**  
Rohrfabrikation

11. 7. 1966  
**Albert Erbs**  
Schnittbau

12. 7. 1966  
**Johann Jung**  
Fertigbearbeitung

**Walter Lutz**  
Prod.-Vorb. Preßwerk

14. 7. 1966  
**Josef Bergmann**  
Materialabteilung

**Ernst Kröller**  
Werkzeug-Schleiferei

20. 7. 1966  
**Georg Ametzmann**  
Gelände und Gebäude

21. 7. 1966  
**Johann Roos**  
Werkzeugbau

22. 7. 1966  
**Hildegard Pfeifer**  
Einkauf

**Karl Schnell**  
Motorenbau

27. 7. 1966  
**Nikolaus Georg Merkel**  
Versuchswerkstatt

2. 8. 1966  
**Jakob Scherneck**  
Wagenendmontage

3. 8. 1966  
**Wilhelm Barthel**  
Schnittbau

4. 8. 1966  
**Wilhelm Löhr**  
Karosserie-Endmontage

12. 8. 1966  
**Waldemar Assmus**  
Techn. Hauptabteilung

16. 8. 1966  
**Rudi Jacobi**  
Prod.-Vorb. Karosserie

17. 8. 1966  
**Heinz Helferich**  
Verkehrsabteilung

21. 8. 1966  
**Ludwig Engel**  
Werkswache

22. 8. 1966  
**Adolf Burkhardt**  
Motorenbau

**Wilhelm Tron**  
Lohnbuchhaltung

**Georg Weber**  
Werkzeugschleiferei

23. 8. 1966  
**Johann Sonneck**  
Schmiede

24. 8. 1966  
**Josef Sans**  
Motorenbau

26. 8. 1966  
**August Gottwald**  
Werksanlagen

27. 8. 1966  
**Heinz Nikolaus Dreisbach**  
Schnittbau

29. 8. 1966  
**Ludwig Wolf**  
Wagenendmontage

## Stichtagänderung wegen nachträglich angerechneter Wehrdienstzeit

3. 7. 1964  
**Willy Drude**  
Wagenendmontage

15. 1. 1965  
**Heinrich Wedel**  
Karosserie-Fertigmontage

1. 10. 1965  
**Rudolf Lutz**  
Wagenendmontage

25. 4. 1966  
**Richard Hergeth**  
Materialabteilung



Hedi Klug



Werner Kroll

# Jubilarfeier

am 23. September 1966 in der Stadthalle Rüsselsheim

17.00 Uhr **EHRUNG DER JUBILARE**

„Huldigungsmarsch“

E. Grieg

**ANSPRACHEN**

Ouvertüre zur Oper „Wilhelm Tell“

G. Rossini

(Es spielt das große Werksorchester unter der Leitung von Georg Mischlich in Streichbesetzung)

17.45 Uhr **GEMEINSAMES ESSEN**

18.30 Uhr **BUNTER ABEND**

**Mitwirkende**

Hedi Klug, Sopranistin, Gärtnerplatztheater München

Jimmy Thomas, der auch vom Fernsehen bekannte amerikanische Opernsänger

4 Buarts, eine turbulent-komische Akrobatenschau

Duo Dahm, international bekannte Akkordeon-Virtuosen

4 Rondos,

artistische Höchstleistungen mit dem Schleuderbrett

Werner Kroll, Europas größter Gesangs- u. Starparodist

Wolfgang Scheele,

der temperamentvolle Ansager mit rheinischem Humor

Unterhaltungsensemble des Werksorchesters

unter der Leitung von Andreas Wagner

20.45 Uhr **MUSIKALISCHER AUSKLANG**

(Es spielt das große Werksorchester unter der Leitung von Georg Mischlich in Blasbesetzung)

21.00 Uhr Abfahrt der Omnibusse und PKW in die Heimatorte der Jubilar

**ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN!**

## NEUE WARNZEICHEN



## Rüstzeug für den Nachwuchs

Die Ausbildung des kraftfahrzeug-technischen Nachwuchses ist heute im Hinblick auf die ständig steigende Motorisierung von allergrößter Wichtigkeit. Die Berufs- und Berufsfachschulen bemühen sich mit großem Erfolg, den theoretischen und praktischen Unterricht für die Kfz.-Lehrlinge den neuesten Erforder-

nissen entsprechend zu gestalten und einem gut geschulten Nachwuchs das Rüstzeug für den Berufsweg mitzugeben. Die Adam Opel AG hilft hier, wo immer sie kann, indem sie den Schulen Lehr- und Anschauungsmaterial kostenlos zur Verfügung stellt. Dieser Aufgabe wird in unserer Abteilung Public Relations

große Beachtung geschenkt, denn Vertrautheit mit unserem Fabrikat wird für den zukünftigen Kfz.-Meister nur von Vorteil sein und nicht zuletzt unseren Kunden zugute kommen. So wurden allein im vorigen Jahr an 80 Institute Aggregate, wie Motoren, Achsen, Lenkungen usw. übergeben. Unser Bild zeigt die Übergabe eines 1,5 Liter Rekord-Motors für den Prüfstand der Gewerblichen Berufsschule in Pforzheim durch H.J. Stein, Public Relations, an Oberstudiendirektor Dipl.-Ing. Dr. Hassmann (links).

W.M.

## ZUSCHRIFT

„Wir bedanken uns“

„Mit viel Freude haben wir in der OPEL POST die an uns gerichteten Glückwünsche zur Kenntnis genommen. Wir bedanken uns hierfür recht herzlich und dürfen in diesem Zusammenhang erwähnen, daß wir mit viel Aufmerksamkeit alle Notizen über uns in der OPEL POST verfolgen und uns freuen, daß unser großer Namensgeber auch in dieser Richtung Anteil nimmt an dem Geschick des SC. Opel. Es erübrigt sich eigentlich, zu sagen, daß sich unser Verein der Adam Opel AG sehr verbunden fühlt und für die gewährten Unterstützungen sehr dankbar ist.

Wir würden uns darüber hinaus sehr freuen, wenn noch mehr Werksangehörige zu unseren Spielen kämen und diese somit ihre Verbundenheit zu unserem Verein zum Ausdruck bringen würden. Wir hoffen zuversichtlich, daß wir auch in der kommenden Punktrunde der Regionalliga Süd einen guten Tabellenplatz erspielen können und damit dem Namen Opel alle Ehre machen können. Dieser Absicht dürfen wir Sie fest versichern.“

Sportclub Opel 06 e.V., Rüsselsheim





## Drei Wochen standen die Bänder

Drei Wochen lang bot unser Werk ein ungewöhnliches Bild: Die Bänder standen still, es wurden keine Kadetts gebaut, auf den Parkplätzen waren nur einzelne Fahrzeuge zu sehen, der gewohnte starke Verkehr auf den Zu- und Abfahrtsstraßen unseres Werkes bei Arbeitsbeginn oder Schichtende blieb aus. Unsere Werksangehörigen machten – teilweise in ganz Europa verstreut – Urlaub. Manche haben es aber auch vorgezogen, sich daheim zu erholen. In den Werksferien war für die Angehörigen einiger Abteilungen allerdings „Hochsaison“. Zahlreiche Reparaturen, Reinigungs- und Wartungsarbeiten, die während des laufenden Betriebes nicht ausgeführt werden können, mußten während dieser Zeit erledigt werden. Nun geht seit dem 22. August wieder alles seinen gewohnten Gang. Wir alle sind in den Alltag des Betriebes zurückgekehrt, vielleicht bereichert durch manches schöne Ferienerlebnis und hoffentlich gut erholt für viele 100 Tage Arbeit bis zum nächsten Urlaub.

## Neue Form der Vorschlags-Prämienüberreichung

Das Verbesserungsvorschlagwesen des Werkes Bochum beschreitet bei der Prämienüberreichung für durchgeführte Verbesserungsvorschläge einen neuen Weg. So wurden in Anwesenheit der zuständigen Obermeister, Betriebsleiter und teilweise der Hauptbetriebsleiter in den Betriebsleiter-Büros von dem Ausschuß-Vorsitzenden die Prämien bis 1000 DM überreicht. Diese Art der Prämienüberreichung fand sowohl bei unseren Werksangehörigen wie auch bei allen übrigen Beteiligten einen sehr guten Anklang, da den erfolgreichen Prämienempfängern auf diesem Wege eine besondere Ehrung zuteil wird. Es wurden bei dieser Gelegenheit manche Pro-

bleme, die das Vorschlagwesen betreffen, behandelt. Bei den lebhaften Diskussionen konnten die vielfältigsten Fragen, die sich bei der Bearbeitung, der Durchführung und der Auswertung von Verbesserungsvorschlägen ergeben, beantwortet werden. Unser Bild, Schnappschuß aus dem Büro der Inspektionsleitung Werk II, zeigt H. Nowak, der dem Prämienempfänger J. Kränke seine Prämie überreicht, dazwischen D. Erhard, Leiter der Inspektion, Werk II, der sich über die erfolgreiche Beteiligung seiner Mitarbeiter am Vorschlagwesen freut. Daneben W. Schürstedt, Inspektion, und W. Preiß, Mitglied des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge.

## DAS BETRIEBSPORTRAIT

### K. Soboll leitet den Lehrlings-Sport



Unter unseren 16000 Mitarbeitern gibt es Werksangehörige mit den verschiedensten Hobbys, und viele sind es, die den Sport zu ihrem Hobby gewählt haben. Zu ihnen gehört auch K. Soboll. Er ist seit 1962 bei uns beschäftigt und hat lange Zeit in der Härtereigearbeit gearbeitet. Er ist Trainer und Leichtathletikwart eines Bochumer Sportvereins und besitzt den Übungsleiterschein für Ballspiele und Leichtathletik des Landessportbundes. Darum war er auch der richtige Mann, der bei Einrichtung unserer Lehrwerkstatt den Lehrlings-sport übernehmen konnte. An den Vormittagen ist er jetzt in der Lehrwerkstatt tätig, und nachmittags trifft man ihn auf dem in Nähe des Werkes II gelegenen Sportplatz „Am Hessesteich“. Hier treibt er mit unseren Lehrlingen Sport. Daß K. Soboll so gut in Form ist, erkennt man daran, daß er vor kurzem an einem 100-km-Lauf in der Schweiz teilnahm, an dem sich über 900 Sportler aus 6 Nationen beteiligten. Unter den 902 Teilnehmern belegte er den 40. Platz.



Das in Nordrhein-Westfalen vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr durchgeführte Verkehrsprisausschreiben „Damit müssen Sie rechnen“ machte den Kölner Bankangestellten A. von Larisch (26) zum glücklichen Kadett-Besitzer. Minister Gerhard Kienbaum übergab am Endmontageband unseres Werkes dem Gewinner als 4. Hauptgewinn ein rotes Kadett-Coupé.

### WIR GEDENKEN †

**Friedhelm Deiß**, Export-Verpackung  
geb. 26. 4. 1943 gest. 30. 6. 1966

**Günther Klein**, Motorenbau  
geb. 22. 3. 1922 gest. 5. 7. 1966



132 Seifenkistenfahrer besuchten Ende Juli unser Werk. Nach der Werksbesichtigung waren sie Gäste der Werkfeuerwehr. Die jungen „Rennfahrer“, die in monatelanger Arbeit für das Duisburger Seifenkistenrennen selbst ein

## Feuerwehrrüfung eigener Art

Fahrzeug gebaut hatten, wollten einmal sehen, wie Feuerwehrautos beschaffen sind. Die Männer unserer Feuerwehr zeigten Verständnis und gaben die sonst gehüteten Fahrzeuge zur Untersuchung frei.

## KADETT-Erfolg bei der Deutschland-Rallye 1966

Die Privatfahrer Beck/Heuser errangen auf Opel Kadett Coupé mit 1,1 Liter S-Motor einen beachtlichen Sieg bei der Deutschland-Rallye (14.–17. Juli 1966). Vor hubraum- und leistungsmäßig weitaus stärkerer Konkurrenz belegten sie in den zusammengelegten Klassen bis 2500 ccm in Gruppe 1 (Serien-Tourenwagen) in Bestwertung den ersten Platz. Die Deutschland-Rallye – als Lauf zur

Rallye-Europameisterschaft und Deutschen Rallye-Meisterschaft gewertet – führte über rund 1800 km von San Martino di Castrozza (Italien) zum Zielort Düsseldorf. Eingestreut waren über 20 schwere Sonderprüfungen, darunter Bergprüfungen in den italienischen und österreichischen Alpen sowie Leistungsprüfungen auf dem Hockenheimring und Nürburgring.

## Änderungen im Betriebsrat



H. Berger

R. Salzmann

M. Hinz ist aus dem Betriebsrat ausgeschieden. Sein Nachfolger wurde H. Berger von der Liste der Gehaltsempfänger der IG-Metall. Weiterhin ist A. Speckmann aus dem Betriebsrat ausgeschieden. An seine Stelle trat R. Salzmann von der Liste der Lohnempfänger der IG-Metall.

## Zeichen der Zeit

„Herr Ardıc, Mustafa, geb. 10.3.1928, wohnhaft Rastatt, ... str. 6, leidet unter niederem Blutdruck. Nach seinen Angaben hat er Kopfschmerzen, da er sich durch die schmutzige

Arbeit täglich waschen bzw. duschen muß. Ärztlicherseits würden wir in diesem Falle einen Arbeitsplatzwechsel empfehlen.

gez. Dr. med. H. Re ...“

(Diese Bescheinigung zur Vorlage beim Arbeitgeber stellte ein Arzt in Rastatt aus.)

## Bochumer Werkfeuerwehr erhielt neues Fahrzeug

Im Zuge der Erweiterung der Bochumer Werke erhielt auch die Werkfeuerwehr ein neues Fahrzeug. Wir haben die Leiter des neuen Fahrzeuges mit einer Steighöhe von 30 m einmal ausfahren und für die Leser der OPEL POST fotografieren lassen. Für den Ernstfall stehen der Bochumer Werkfeuerwehr 48 Feuerwehrleute zur Verfügung, die mit den beiden Löschgruppenfahrzeugen LF 8 und LF 16, dem Kommandowagen, dem Sonderlöschfahrzeug (ein Opel Blitz), und den beiden kleinen Vespa-Fahrzeugen zu jeder Zeit voll einsatzbereit sind.





## Besichtigung einer Fremdfirma

Der Ausbildungslehrgang für qualifizierte Nachwuchskräfte des Werkes Bochum besuchte vor kurzem die Gießerei der Firma Georg Fischer GmbH in Mettmann bei Düsseldorf. Die Firma Georg Fischer liefert mehrere Teile für die verschiedenen Opel-Fahrzeuge.

## Opel-Informationsbüro am Hauptbahnhof

Seit dem 1. Juli 1966 hat die Personalabteilung im Europahaus gegenüber dem Hauptbahnhof Bochum ein Informationsbüro eingerichtet. Über die Aufgaben dieses Büros werden wir in einer der nächsten Ausgaben der OPEL POST berichten.



„Und jetzt passen Sie mal gut auf, wie das Tier auf seine Neckereien reagiert!“

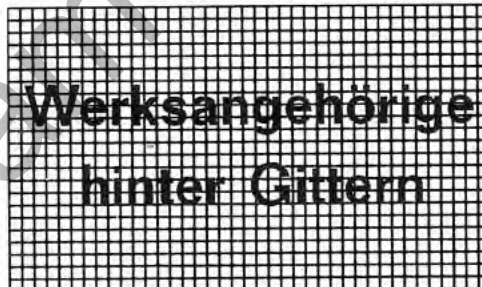


## DAG-Vorsitzender besuchte das Bochumer Werk

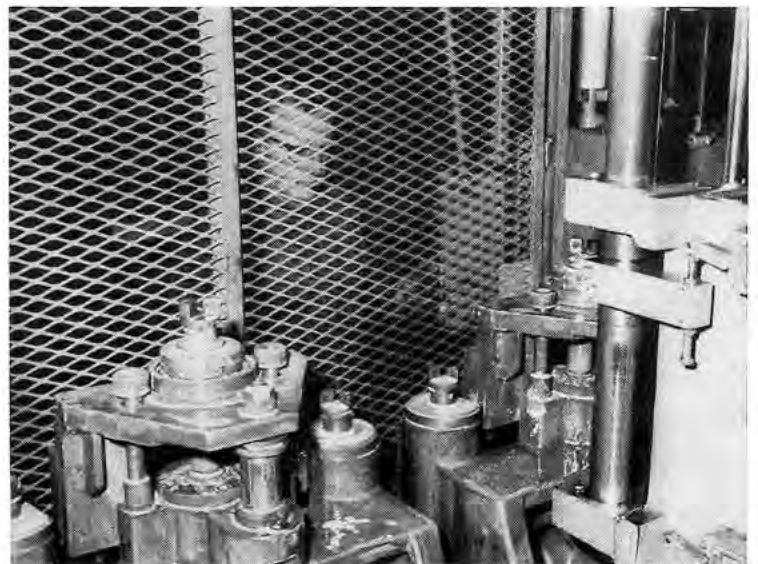
Unmittelbar vor einer Kundgebung des Bundesvorstandes der DAG (Deutsche Angestellten-Gewerkschaft) in Bochum, besuchte der Vorsitzende der DAG, Dipl.-Volkswirt Rolf

Spaethen (Bildmitte im hellen Anzug) mit weiteren Mitgliedern des Bundesvorstandes dieser Gewerkschaft unser Werk in Bochum-Laer.

Werksangehörige hinter Gittern? Ja, aber hinter Schutzgittern, die mit einem im Steuerstromkreis der Maschine einbezogenen elektrischen Endschalter den Bedienungsmann gegen mögliche Unfallgefahren schützen. Die Bilder zeigen Mitarbeiter Wächter an einer Bedienungsstelle einer Transferstraße. Die Bedienungsstelle wäre ohne das mit einem elektrischen Endschalter versehene Schutzgitter äußerst unfallgefährlich. Der Bedienungsmann könnte auf die Dauer gewisse Unfallge-



fahren übersehen und unerwartet könnte ein folgenschwerer Unfall geschehen. Die sinnvoll installierte Sicherheitseinrichtung verhindert Unfälle und Störungen. Der Bedienungsmann führt bei geöffnetem Schutzgitter seine Handgriffe mit sicherem Bewußtsein durch, denn er weiß, daß während dieser Zeit der Steuerstromkreis der Maschine unterbrochen ist und erst dann wieder geschlossen wird, wenn er selbst das Schutzgitter schließt und dabei den Endschalter betätigt. E. Gerlach



## Die Betriebsratswahl in Kaiserslautern

Nach der Einweihung des Opel-Werkes in Kaiserslautern fand nun auch die Wahl des Betriebsrates statt. Wahlberechtigt waren 2299 Mitarbeiter, von denen 1384 sich an der Wahl beteiligten. Die Wahlbeteiligung von 68,75 Prozent bedeutet, daß fast ein Drittel der Belegschaft der Wahlurne fernblieb. (In Rüsselsheim betrug die Wahlbeteiligung bei der Betriebsratswahl im letzten Jahr immerhin 91,3 Prozent!) Mangelndes Interesse? Passivität in sozialpolitischen Fragen? Oder gab es noch andere Gründe für die relativ niedrige Wahlbeteiligung? Schließlich ging es um die Interessenvertretung der Belegschaft!

Kenner der Materie haben mit diesem Ergebnis gerechnet und bezeichnen es sogar als recht gut. Das Unternehmen in Kaiserslautern ist ein neues, vor kurzem erst aus dem Boden gestampftes Werk mit einer Belegschaft ohne Tradition und Erfahrung. Mancher kommt aus Bereichen, in denen es gar keinen Betriebsrat gab oder die Bestimmungen des Betriebsverfassungsgesetzes nicht so buchstabengetreu ausgelegt werden wie bei uns. Wie alles seine Zeit braucht und wachsen muß, so auch hier. Natürlich liegt es auch am Betriebsrat, die Bewährungsprobe zu bestehen und so viel Vertrauenskapital in der Belegschaft zu sam-

meln, damit diese Institution schon bald auf einem festen Fundament steht.

Der neue Betriebsrat wird voraussichtlich nur zwei Jahre amtieren, damit man in den Betriebsratswahl-Rhythmus der Opel-Organisation kommt, der im Jahre 1968 die nächsten Wahlen in Rüsselsheim und Bochum vorsieht. – In seiner konstituierenden Sitzung hat der neu gewählte Betriebsrat den Betriebsratsvorsitzenden, seinen Stellvertreter, die Betriebsausschußmitglieder sowie die der Kommissionen und Ausschüsse bestimmt, die alle auf dieser Seite aufgeführt sind. M.

## Aufgabenverteilung des Betriebsrates in Kaiserslautern



Paul Schleicher

### Der Betriebsausschuß

<b>Paul Schleicher</b>	Betriebsratsvorsitzender
<b>Heinrich Denig</b>	Angestelltenvertreter und stellvertr. Vorsitzender
<b>Dieter Krüger</b>	Lohn-Akkordwesen, Publikumsverkehr
<b>Werner Heinrich</b>	Jugendfragen und Berufserziehung
<b>Heinz Messing</b>	Berufsverkehr und Schwerbeschädigte



Heinrich Denig

## Wer wird von wem vertreten?

### Kommissionen und Ausschüsse

#### Lohn- und Akkordkommission:

Dieter Krüger, Helmut Abt, Maria Stümpert

#### Kommission für Angestelltenfragen:

Heinrich Denig, Manfred Kuschel, Oswald Klein

#### Kommission für Jugend und soziale Angelegenheiten: (Küche und Kantine)

Werner Heinrich, Leo Germann, Walter Stöbener, Maria Stümpert

#### Werkssicherheits- und

#### Schwerbeschädigten-Ausschuß:

Heinz Messing, Robert Schaufert, Hans Ullrich

### Betriebsräte

#### Lohnempfänger

##### Leo Germann:

Härterei (2311), Kraftwerk (6150, 6151, 6157), Werkzeugausgabe (6111), Elektriker (6140);

##### Walter Stöbener:

Inspektion (5220–5223), Werkzeugbau (6120–6123);

##### Helmut Abt:

Prozeßabteilung (6125, 6126), Stoßdämpfer (2230–2233), Lenkung (2110–2123);

##### Robert Schaufert:

Kupplung, Preßteile und Rohrfertigung (2220–2223), Transport (5310–5315);

##### Heinz Messing:

Automaten (2110–2117);

##### Hans Ullrich:

Reinigung (6130, 5301);

##### Werner Heinrich:

Gelenkwelle (2210–2214);

##### Maria Stümpert:

Frauen – Allgemein (7441), Werksküche.

### Betriebsräte

#### Gehaltsempfänger

##### Manfred Kuschel:

Material- u. Produktionskontrolle (5300–5301), Planung und Instandhaltung (6100–6101), Standardabteilung (7500), Finanzabteilung (7100–7104);

##### Oswald Klein:

Feuerwache (6102), Werksärztl. Dienst (7421), Werkswache (7304), Krankenkasse (7411), Einkauf und Verkehrsabteilung (7200–7201);

##### Heinrich Denig:

Sämtliche Abteilungsleiter, Obermeister und Meister, Produktionsleitung, Inspektionsleitg., Sozialabteilung und Unfall.





Der Betriebsrat ist die Auffangstelle für Wünsche, Probleme, Sorgen und Beanstandungen aus dem Betrieb. Wenn irgend möglich, versucht schon der Blockbetriebsrat an Ort und Stelle eine Lösung herbeizuführen. Gelingt dies nicht oder handelt es sich von vornherein um grundsätzliche Probleme, dann wird der Betriebsausschuß tätig. Jeden Mittwoch treffen sich, genau wie in Rüsselsheim und Bochum, auch in Kaiserslautern Vertreter der Geschäftsleitung mit dem Betriebsausschuß, um die anstehenden Fragen zu besprechen. Am Tage, als unsere Aufnahme gemacht wur-

de, war die Geschäftsleitung durch den Leiter der Personal- und Sozialabteilung, Dr. D. Lerch,

### Das Mittwochsgespräch

vertreten; außerdem nahm ein Vertreter des Rüsselsheimer Betriebsrates teil, der den neugewählten Betriebsrat in Kaiserslautern in der

„Anlaufzeit“ unterstützt. Auf unserem Bild von links nach rechts Paul Schleicher (Betriebsratsvorsitzender), Werner Heinrich (Jugendfragen und Berufserziehung), Dr. D. Lerch (Leiter der Personal- und Sozialabteilung), Josef Jonas (Betriebsrat Rüsselsheim), Dieter Krüger (Lohn-Akkordwesen und Publikumsverkehr) und Heinz Messing (Berufsverkehr und Schwerbeschädigte).

Der Angestelltenvertreter und stellvertretende Vorsitzende, Heinrich Denig, war an diesem Tag in Urlaub. M.

## Werksferien vorüber

Zur gleichen Zeit wie in Rüsselsheim waren auch im Kaiserslauterner Werk Betriebsferien. Dennoch ruhte die Arbeit nicht völlig. Rund 500 Mitarbeiter waren pro Woche anwesend. Aber gegenüber der sonstigen Betriebsamkeit herrschte große Ruhe.

Werksärztlicher Dienst, Wirtschaftsabteilung, Werkswache, Telefonzentrale, Feuerwehr waren mit zahlreichen Mitarbeitern vertreten, auch mußten Inventur- und – teilweise – Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden.

Inzwischen sind die Werksferien zu Ende. Die Urlauber sind erlebnisfroh zurückgekehrt, und der gewohnte Arbeitsrhythmus hat wieder Einzug gehalten.

Hauptportal des Werkes Kaiserslautern. Ein Mitarbeiter der Werkswache kontrolliert die Ausweise der Fahrer. Im Hintergrund der große Parkplatz.



**Ende des Kaiserslautern-Teils**



Ankunft der Teilnehmer vor dem Verwaltungsgebäude in Dudenhofen.

## Lehrreiche Stunden in Dudenhofen

Im Juli besuchten rund 500 Meister, Obermeister, Betriebsleiter und Hauptbetriebsleiter unseres Werkes das Prüffeld in Dudenhofen, das bekanntlich am 1. April 1966 seiner Bestimmung übergeben worden ist und als das größte und modernste Prüffeld Europas gilt. Sie folgten einer Einladung der Geschäftsleitung, die den verantwortlichen Männern der Produktion Gelegenheit geben wollte, das Prüffeld einmal persönlich kennenzulernen. Gerade für diesen Personenkreis ist es ja wichtig, selbst zu erleben, wie die Opel-Produkte auf Herz und Nieren geprüft werden.

Im Konferenzsaal des Verwaltungsgebäudes in Dudenhofen begrüßte G. Winström im Namen der Geschäftsleitung alle Teilnehmer. Anhand einer Schemazeichnung erklärte Chefingenieur H. Mersheimer anschließend seinen Zuhörern die einzelnen Prüf-, Meß- und Marterstrecken und nannte die Gründe, warum ein neues Prüffeld gebaut werden mußte. Dr. H. Schnabel, Leiter der Verkaufsabteilung, gab einen Rückblick auf die Erfolge des Rüsselsheimer Werkes. In den letzten 10 Jahren sei eine Produktionssteigerung von 87 Prozent zu verzeichnen gewesen. Diese Leistung hätten die Männer der Produktion zusammen mit den anderen Mitarbeitern des Werkes vollbracht. Zum Abschluß sprach Produktionsleiter W. Reinhard über Ordnung und Sauberkeit im Werk, Disziplin bei der Arbeit und das Qualitätsbewußtsein.

Eine Teilnehmergruppe im Konferenzsaal während der Referate. Vorne erkennt man (v.l.n.r.) W. Reinhard, G. Winström und Dr. H. Schnabel.

Nach den Referaten stiegen die Teilnehmer in die bereitstehenden Busse und fuhren über die Marter-, Prüf- und Meßstrecken des ausgedehnten Prüfgeländes, wo sie den Versuchsbetrieb aus nächster Nähe beobachten konnten. Viele Fragen wurden an die einzelnen Gruppen begleitenden Versuchsingenieure gestellt. Es waren interessante, lehrreiche Stunden, die nicht nur dem verständlich großem Informationsbedürfnis gerade dieses Kreises Rechnung trugen, sondern auch das Verhältnis zwischen Produktion und Technik vertieften. Nicht zuletzt hier lag nach der Meinung

zahlreicher Teilnehmer die Bedeutung dieser Informationsfahrt nach Dudenhofen. M.K.

Nach den Vorträgen führen die Teilnehmer auf die Marter-, Prüf- und Meßstrecken des Prüffeldes, wo sie den Versuchsbetrieb aus nächster Nähe beobachten konnten. Rechts oben ein Versuchsfahrzeug auf einer Schlaglochstrecke. Darunter ein Reifenversuch (Kurvenfestigkeit) auf dem Schleuderkreis. Unten rechts eine Vollbremsung aus höchster Geschwindigkeit.





## ENTSCHEIDUNGEN

### Halt bei Gelb?

Ein Amtsrichter hatte einen Autofahrer deshalb für schuldig befunden, weil es ihm beim Tempo 50 nicht gelungen war, beim Wechsel der Ampel von „Grün“ auf „Gelb“ innerhalb von zwei Sekunden den Wagen zum Stehen zu bringen. Das Oberlandesgericht Bremen (Ss 35/65) hob das Urteil erster Instanz mit dem Bemerken auf, für diese Ansicht gebe es keine rechtliche Grundlage. Das gelbe Farbzeichen bedeute für die Verkehrsteilnehmer nur dann ein „Halt“, wenn sie noch ohne Gefahr anhalten könnten. Wer innerhalb dieser Lichtphase nicht mehr rechtzeitig anhalten könne, habe auch bei folgendem Rotlicht weiterzufahren, sofern die Verkehrslage es gestatte. Das gelte auch für Fußgängerüberwege mit handgesteuerter Ampelanlage. Eine andere Auslegung wäre sinnwidrig, weil dadurch der Kraftfahrer gezwungen würde, auf oder hinter dem Fußgängerüberweg zu halten, was weder dem flüssigen Verkehrsablauf noch der Vermeidung von Unfällen dienlich sei. Nur wenn das Weiterfahren andere Verkehrsteilnehmer gefährde, sei eine andere Beurteilung geboten. Die Ansicht, im Stadtverkehr müsse ein Fahrzeug innerhalb von zwei Sekunden zum Stehen gebracht werden, treffe nicht zu.

### Vorfahrt der Straßenbahn?

Ein linksabbiegender Autofahrer darf sich nicht auf die Schienen stellen, wenn er hinter sich einen Straßenbahnzug sieht. Den Schienenfahrzeugen haben Kraftfahrzeuge, soweit möglich, Platz zu machen. Das bedeutet jedoch nach einem Urteil des Bayerischen Obersten Landesgerichts (1b St 737/64) nicht, daß der Autofahrer verpflichtet wäre, vor einer entgegenkommenden Straßenbahn zu halten, weil diese nach links abbiegen und damit die eigene Fahrbahn überqueren will. Die über die Kreuzung geradeaus weiterfahrenden Verkehrsteilnehmer seien grundsätzlich nicht verpflichtet, auf ihren Vortritt gegenüber einer entgegenkommenden Straßenbahn, die im Begriff sei, nach links einzubiegen, zu verzichten.

### Winkzeichen unverbindlich

Ein vorfahrtberechtigter Lkw-Fahrer gab einem wartepflichtigen Pkw-Fahrer ein Winkzeichen mit der Hand, daß er auf seine Vorfahrt verzichte. Der Pkw-Fahrer fuhr an und wurde von einem anderen Wagen gerammt, der plötzlich hinter dem haltenden Lkw hervorgekommen war. Die Ansicht des klagenden Pkw-Fahrers, daß der Lkw-Fahrer für den Schaden haftbar sei, weil er das Winkzeichen gegeben und damit den Unfall ausgelöst habe, teilte das Oberlandesgericht Frankfurt (3 U 251/64) nicht. Es führte aus, der Lkw-Fahrer habe mit dem Winkzeichen nur einen unverbindlichen Halt gegeben und nicht die Gewähr dafür übernommen, daß die Fahrbahn auf der vorfahrtberechtigten Straße auch wirklich frei sei. Auf einer stark befahrenen Hauptstraße könne sich die Verkehrssituation augenblicklich ändern, sei es durch von rechts oder links einbiegende Fahrzeuge oder durch Wagen, die sich zunächst unrichtig nach links eingeordnet hätten, dann aber nach rechts ausscherten, um in freier Fahrt die Kreuzung zu passieren. Der Pkw-Fahrer habe den Umständen nach erkennen müssen, daß der Lkw-Fahrer mit dem Winkzeichen keine Verantwortung übernehmen können und wollen.



## NACH DEM WERKSURLAUB



„Siehst Du, Mariechen, ich hatte doch recht: Wir waren auch in Viareggio!“



„... und dann hänge ich in der Wand, und das Unwetter kommt immer näher!“



„Und hier, liebe Freunde, habe ich meine Frau am Strand gefilmt!“

## Werktags Zahlen - sonntags Fußball

Wir sprachen mit Karl Krieger, dem Spielausschußvorsitzenden des SC Opel Rüsselsheim

Wer als fußballbegeisterter Rüsselsheimer die Spiele des Sportclubs Opel besucht, dem wird auf der Trainerbank am Rande des Spielfeldes häufig ein rötlichblonder, schlanker Mann aufgefallen sein. Es ist der Spielausschußvorsitzende des Vereins, Karl Krieger, der selbst viele Jahre lang aktiver Fußballspieler war. Das Amt des Spielausschußvorsitzenden ist allerdings nur das Hobby Kriegers. Tagsüber

ist er Budgetsachbearbeiter in unserer Personalabteilung.

Dem SC Opel Rüsselsheim ist bekanntlich ein rascher Aufstieg beschieden gewesen. So gelang ihm innerhalb von 10 Monaten der Sprung von der Fußballamateurliga in die Regionalliga Süd. Die Tatsache, daß die „Opel-Elf“ als Neuling in der hessischen Amateurliga

auf Anhieb Meisterschaft und Aufstieg in das Vertragsspieler-Lager schaffte, ist unseres Wissens beispiellos. Anerkennenswert ist auch das gute Abschneiden der Mannschaft im ersten Regionalliga-Jahr.

Durch den Aufstieg hat sich auch die Arbeit für den Spielausschußvorsitzenden erheblich vermehrt. Krieger kümmert sich unter anderem um den Trainingsbesuch der Spieler und beobachtet vor allem jedes Spiel kritisch vom Spielfeldrand aus. Dadurch ist er in der Lage, sich mit dem Trainer Gedanken über die Zusammensetzung der Mannschaft vor einem Spiel zu machen. In der Spielersitzung, die jeweils freitags vor einem Spiel stattfindet, werden die Spieler auf die Fehler des letzten Kampfes aufmerksam gemacht und auf das neue Spiel vorbereitet, wobei Krieger den Trainer Bäumler entsprechend unterstützt.

Der Spielausschußvorsitzende, der kürzlich die Goldene Ehrennadel des SC Opel Rüsselsheim sowie die große Verdienstnadel des Hessischen Fußballverbandes für besondere Verdienste erhielt, hofft, daß der Verein am Ende der jetzt beginnenden neuen Saison einen Platz im ersten Drittel der Regionalliga Süd erreicht. Diese Hoffnung ist nicht unbegründet, da es der Vereinsführung gelungen ist, drei Neuzugänge - Crawatzo, Hauf und Schmittner, die inzwischen Opeler geworden sind, und die wir herzlich begrüßen - in die Mannschaft aufzunehmen. Sie berechtigen zu großen Erwartungen. CK







## DIE NEUE

Gute Büro-Fachkräfte sind rar. So konnte sie ein gutes Dutzend Stellenangebote in die nähere Wahl ziehen. Für das günstigste Angebot glaubte sie sich dann entschieden zu haben. Heute ist ihr dritter Arbeitstag bei der neuen Firma. Vorgestern, am ersten, hatte sie viel Lauferei: Sie mußte zur Personalabteilung, wurde vom Werksarzt untersucht, kurz, es waren verschiedene Instanzen zu passieren, bis sie eine „vollwertige“ Werksangehörige wurde.

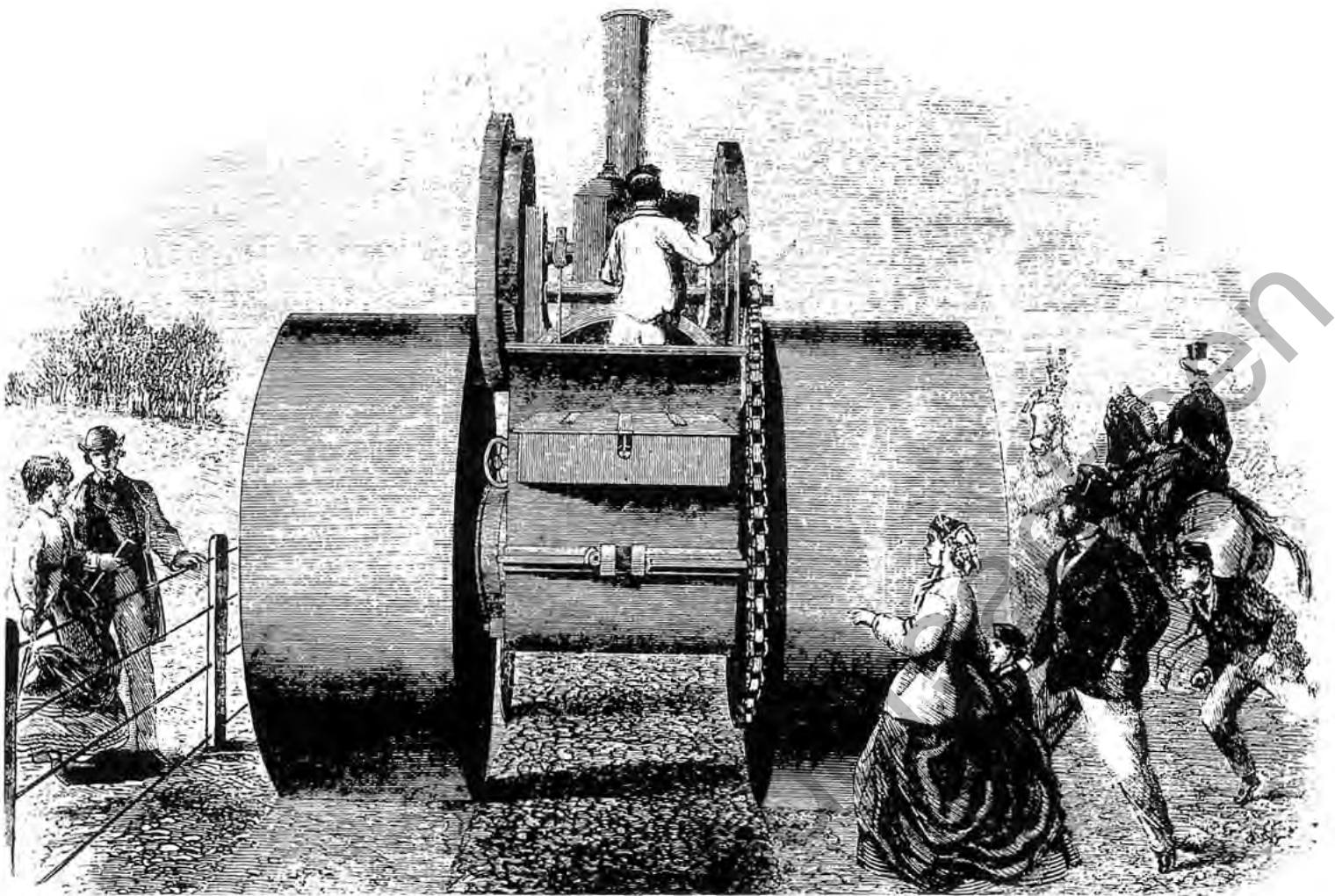
Gestern war dann die offizielle Begrüßung. Der Personalchef sagte ermutigende Worte. Er sprach die Hoffnung aus, daß man sich in der neuen Umgebung wohlfühlen werde. Man solle auch nicht gleich die Flinte ins Korn werfen, wenn manches nicht sofort klappe oder nicht dem entspreche, was man sich zunächst vorgestellt habe. Überall werde mit Wasser gekocht, gebe es Menschlich-Allzumenschliches. Ein Händedruck und eine Einführungsschrift, die es den Neuen erleichtern soll, sich schnell in die große Gemeinschaft einzufügen. Anschließend wurden sie noch durch den Betrieb geführt. Schließlich sollen sie wissen, wie es in einem Industriebetrieb aussieht, was dort getan und geleistet wird.

Heute ist nun der dritte Tag unserer Neuen. Endlich kommt sie dazu, mit dem neuen Arbeitsplatz und mit den Kollegen etwas vertrauter zu werden. Fragend wandern ihre Blicke mal zu dieser, mal zu jenem. Was sie wohl denken mögen? Die Arbeit geht wie sonst weiter. Und doch herrscht eine neugierig-gespannte Atmosphäre. Die Neue spürt, daß sie kritisch gemustert wird, meist mit verstohlenem Blick. In diesen ersten Stunden der Zusammenarbeit werden nicht selten schon die Weichen für die Zukunft gestellt. Die Neue wird von vielen Fragen bewegt. Sie weiß, wie entscheidend es gerade jetzt ist, nichts falsch zu machen, nicht aufzufallen. Sie spürt die Skepsis dieser oder jener Kollegin. Frisur und Kleidung, ihre ganze Erscheinung, die Art, in der sie sich gibt, auf alles wird von den anderen geachtet. Sie merkt, daß sie Lampenfieber hat, obwohl sie genau weiß, daß gegenseitiges Beobachten ganz natürlich ist, wenn man neu in eine Gemeinschaft kommt.

In jedem Arbeitsbereich gibt es Menschen, die der (oder dem) Neuen herzlich, mit gutem Willen oder wohlwollender Zurückhaltung gegenüberstehen, aber auch andere, die mit gewissen Bedenken oder gar geheimer Ableh-

nung reagieren. Eine Neue? Wie wird sie sich verhalten? Wird sie die Gemeinschaft stören oder sich durch einen guten Charakter auszeichnen? Wird sie einem als Konkurrentin ins Gehege kommen? Irgendeine Eigenart, irgendein ungeschicktes Wort genügen, und schon erscheint die Neue in einem falschen Licht.

Die neugierig-gespannte Atmosphäre hat also einen ganz realen Hintergrund. Eine gewisse Unruhe kommt nun einmal in eine Abteilung, wenn eine neue Kraft eingestellt wird, ganz gleich, ob sie sich von vornherein vorbildlich verhält, zurückhaltend und freundlich ist, durchaus kein Hans Dampf in allen Gassen. Gerade das tadellose Bild eines Menschen erweckt oft das Unterlegenheitsgefühl dieses oder jenes Kollegen. In einer Abteilung, in der bisher ein gutes Arbeitsklima herrschte, kann auch das Gegenteil eintreten, wenn die Neue eine Besserwisserin ist, sich gleich zu sehr in den Vordergrund drängt oder wegen jeder Kleinigkeit sofort zum Chef läuft. Die zwischenmenschlichen Beziehungen sind ein weites, meist unübersichtliches Feld, voll von Problemen, Spannungen, Gefahren. Alle in der Abteilung müssen in den ersten Tagen nach dem Eintritt der Neuen eine Bewährungsprobe bestehen. Nach ein paar Wochen wird ohnehin alles anders aussehen. Dann hat man sich aneinander gewöhnt, und die Grenzen sind abgesteckt. Und in einigen Monaten, wenn alles gut geht, ist es dann soweit, besteht eine feste Brücke, deren Pfeiler auf Verständnis und Vertrauen ruhen. Aber wir sind der Zeit vorausgeeilt. Unsere Neue ist ja erst drei Tage da. Sie hat noch alles vor sich.



## Der moderne Straßenbau begann erst vor 100 Jahren: Mit 20 t rollte damals die Neuzeit an

Der Kummer mit den Straßen ist kein neuer Kummer unserer Tage. Er begleitet die Menschen schon seit dem Mittelalter, während der Straßenbau im Altertum einmal als ein Maßstab für die Höhe der menschlichen Kultur gelten konnte. Assyrer, Babylonier, Perser und Griechen hatten den Hoch- und Tiefbau gleich gut im Griff. Meister des Straßenbaues aber waren damals die Römer. Sie verfügten unter Kaiser Hadrian im Jahre 180 nach Chr. über ein 80.000 Kilometer langes Straßennetz, das die Mittelmeerländer überspannte und über die Alpen weit nach Norden griff. Ein Zeugnis römischer Straßenbaukunst ist die auch noch heute befahrene Via Appia. Mit dem Verfall des römischen Imperiums verfiel jedoch auch der Straßenbau.

Selbst die besten Straßen des Mittelalters, beispielsweise die berühmten „Salzstraßen“, waren nichts weiter als armselige, von Radspuren zerrissene Wege, in denen die Fuhr-

werke oft tief im Schlamm oder im zermahlenden Sand versanken. Mit Straßenverhältnissen, die weit hinter den Erfordernissen der damaligen Zeit lagen und es zu einem Lotteriespiel machten, ob und wann man mit dem Wagen sein Ziel erreichte, trat Europa ins 19. Jahrhundert, ins Jahrhundert der industriellen Revolution ein.

### Wendepunkt im Straßenbau

Die Schotterstraßen, die der englische Ingenieur John MacAdam baute, waren, gemessen an den Römerstraßen, nur Lehrlingsarbeit. Aber auch die beste Granitstraße war in England infolge der eisenbereiften Räder der immer mehr zunehmenden Pferdefuhrwerke und der eisenbeschlagenen Pferdehufe in längstens 5 Jahren zu Staub zermahlen. Erst 1866 besann man sich auf wirksamere Maßnahmen gegenüber der untragbar gewordenen Straßensituation. Der amerikanische Ingenieur

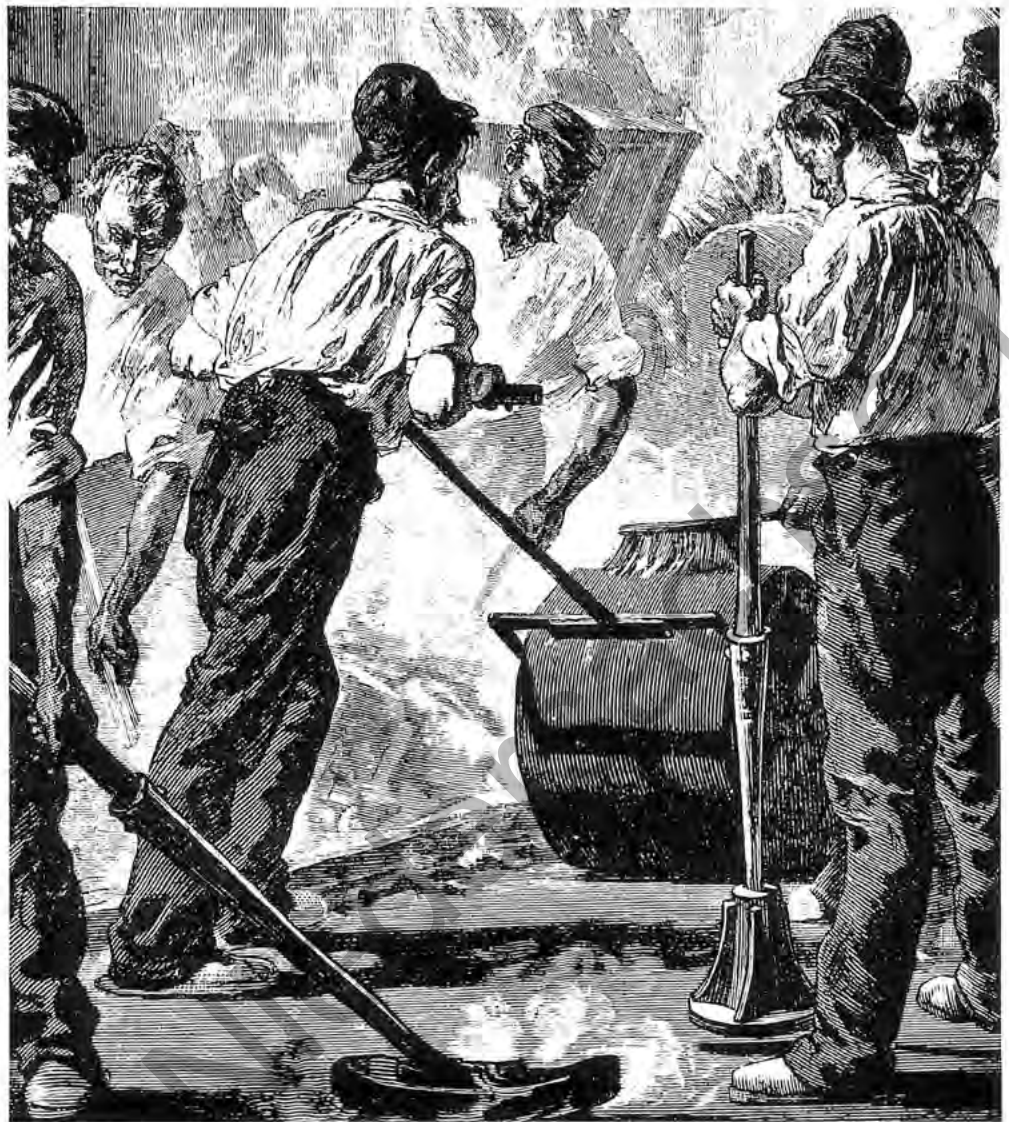
Nicholson baute eine schallschluckende und staubfreie Straße aus Holz. In England preßte die erste Dampfwalze mit ihrem Gewicht von 20 t MacAdams Schotter zu einer einigermaßen haltbaren Decke zusammen. Die Indienststellung der Dampfwalze war ein Wendepunkt, der Beginn der Mechanisierung. Seit 1850 schob sich ein neuer Baustoff in den Vordergrund, der Asphalt.

Auf den Wegen des Londoner Hyde Parks griff im Sommer 1866 die Maschinenkraft erstmals in den Straßenbau ein: die Dampfwalze trat in Aktion. Vor den Augen verwunderter Zuschauer ließ der erste „steam roller“ der Welt mit dem Gewicht seiner 20 Tonnen in wenigen Stunden feste Straßendecken entstehen – eine Leistung, für die bis dahin eine Arbeiterkolonne Tage und Wochen benötigte.



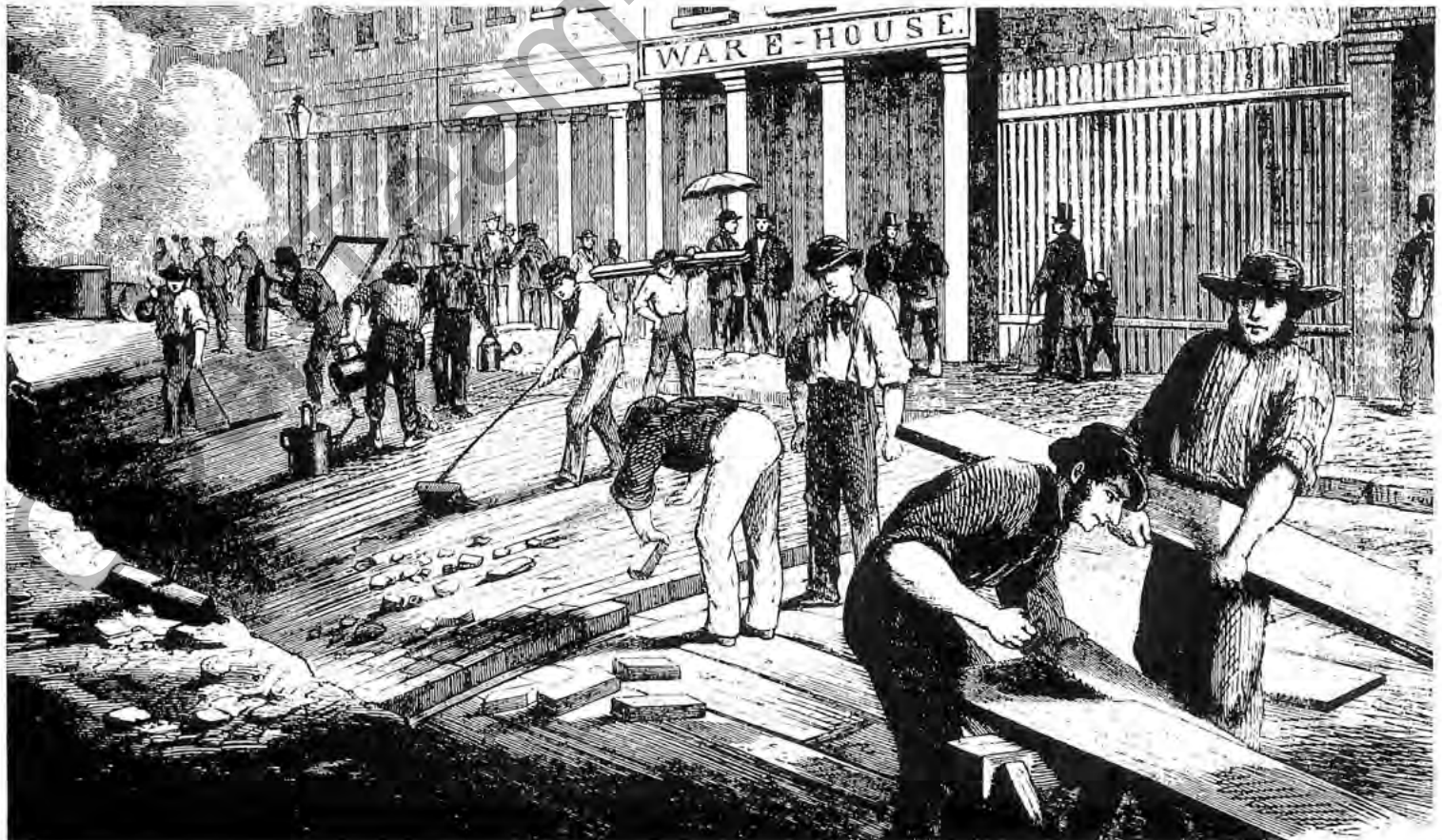
### Stiefkind Straße

Die Technik tat weiterhin ihr Bestes für die Entwicklung zeitgemäßer Straßendecken und wirtschaftlicher Baumaschinen. Aber der Segen von Asphalt oder Beton wurde nur den Städten zuteil, auf den Landstraßen Europas holperte der mittlerweile motorisierte Verkehr vielfach noch 1930 über MacAdams antiquierte, schlaglochzerissene Schotterdecke. Da die Bauplanung weiterhin der immer stürmischer werdenden Motorisierung nachhinkte, wurde sie von der Verkehrsentwicklung wieder einmal ähnlich distanziert wie 1866, und das ewige Stiefkind Straße präsentierte die ungute Quittung: Urgroßvaters Verkehrssorgen, die längst in der Rumpelkammer der „guten alten Zeit“ verstauben könnten, sitzen als unsere wieder aktuell gewordenen Nöte bei der Jahrhundertfeier der modernen Straßenbautechnik mürrisch mit am Tisch. Rudolf Winkler

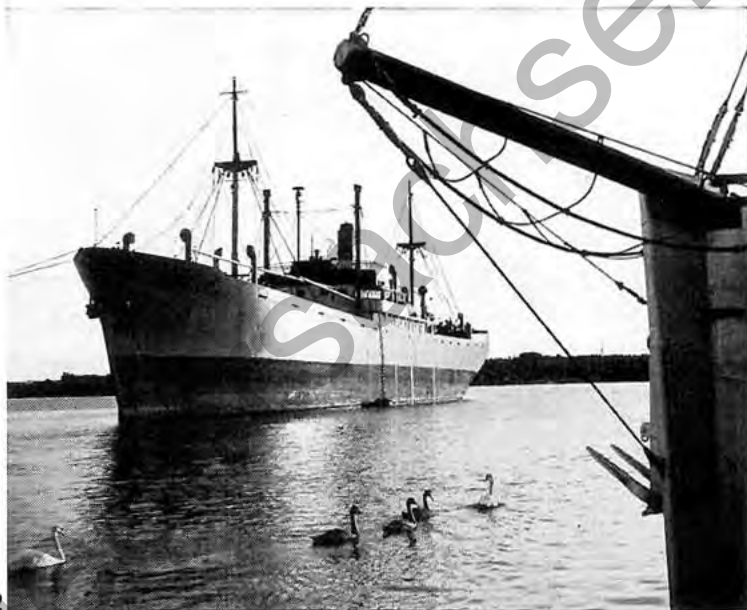
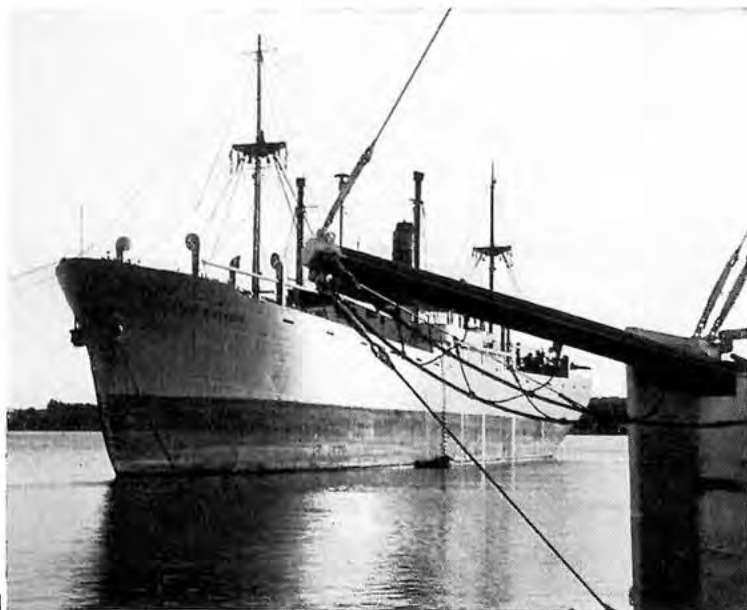


Keine zehn Jahre nach Nicholsons erster Holzstraße lief bereits ein anderer Baustoff dem Holz den Rang ab: der billigere, bequemer und schneller zu verarbeitende Asphalt. Unser Bild zeigt die Aufbringung der ersten Asphaltdecke auf einer Straße Berlins im Jahre 1879.

Zimmerleute als Straßenbauer: der amerikanische Ingenieur Nicholson löste vor 100 Jahren als erster das Problem einer staubfreien und geräuscharmen Straßendecke. Er pflasterte mit Holz, und seine erste, 1866 in St. Louis am Mississippi gebaute Holzstraße fand soviel Anklang, daß New York zwei Jahre später dem Beispiel von St. Louis folgte.



# Mit der Kamera an der See





**W**asser, Sand, Sonne! Im Urlaub an der See kann man nicht genug davon bekommen. Die Kamera dagegen muß davor geschützt werden. Da ist einmal der feine Sand. Er dringt durch alle Ritzen. Selbst die Bereitschaftstasche bietet nur unvollkommenen Schutz. Deshalb am besten einen Plastikbeutel besorgen. Die Kamera samt Bereitschaftstasche ist darin gut geschützt. Und Vorsicht beim Filmeinlegen! Mit einem feinen Haarpinsel – man braucht einen solchen im übrigen zum Reinigen des Objektivs und beim Einglasen der Farbdias – vorher das Kamerainnere von etwaigen kleinen Sandkörnchen befreien, sonst gibt's „Telegraphendrähte“, Kratzer, die grundsätzlich immer im Himmel der Bilder zu finden sind. Auch das Stativ jeden Abend sorgfältig reinigen, denn auch hier setzt sich der Sand gern in jeder Vertiefung fest.

Lassen Sie die Kamera und Filme auch nicht in der prallen Sonnenhitze liegen. Einmal schadet die Hitze besonders den Farbfilmen (Farbstich), zum anderen sollte man Filme nicht im hellen Sonnenlicht einlegen, sondern immer nur im Schatten, zum mindesten im eigenen Körperschatten. Die Gefahr, daß das grelle Sonnenlicht durch das Kassettenmaul der Filmpatrone hindurchdringt und die ersten Negative oder Dias „verschleiert“ ist groß.

Wasser „spielt“ an der See bei fast jeder Aufnahme mit. Aber auch vor Wasser müssen wir die Kamera, vor allem das Objektiv, schützen. In der Nähe der Brandungswellen ist immer ein Hauch von feinsten Wassertröpfchen in der Luft, die sich dann auf dem Objektiv niederschlagen. Hier hilft die Gegenlichtblende, die einen Teil der Wassertröpfchen abfängt. Jetzt braucht man nur noch ein weiches Leinenläppchen in die Gegenlichtblende zu stecken. In Ruhe können Sie dann den günstigsten Aufnahmestandort suchen und, wenn man alles vorbereitet hat, kurz vor der Aufnahme das Tuch entfernen.

Viele Objektive brauchen an der See einen UV-Filter, denn über der großen Wasserfläche ist die Luft sehr sauber und – wie Sie es an Ihrer Haut spüren – die UV-Strahlung sehr stark. Gelb- und Orangefilter helfen bei Wolken: sie machen aber auch bei Portraitaufnahmen die Gesichter heller. Wenn Sie aber bei Schwarzweiß-Aufnahmen Sonnenbräune zeigen wollen, dann lieber auf diese Filter verzichten. Übrigens: fotografieren Sie Gesichter nicht zwischen 11 und 14 Uhr im Sonnenlicht. Die hochstehende Sonne zeichnet in den Gesichtern dann scharfe Nasen- und Augenschatten, die sich vor allem bei Frauenportraits ungünstig auswirken. „Muß“ es trotzdem sein, dann entweder das Gesicht mit einem Aufheller aufhellen oder mit einer Blitzbrise nachhelfen. Eine andere Möglichkeit: im Gegenlicht fotografieren!

Achten Sie stets auf eine waagerechte Kamerahaltung; der Horizont muß immer waagrecht im Sucher liegen. Und, wie immer bei Landschaftsaufnahmen, denken Sie an die Bildgestaltung, versuchen Sie, ihren Aufnahm-



men Raumwirkung, Tiefe zu verleihen. Auch hier hilft wieder ein Vordergrund. Da ist vielleicht ein Schiff im Hafen. Ohne Vordergrund aufgenommen, wirkt das Bild flach und langweilig. Haben Sie einen „passenden“ Vordergrund gefunden, dann aufpassen, daß er nicht mit dem Hintergrund verschmilzt (Bild 1). Oft braucht man den Kamerastandort nur um ein paar Zentimeter zu verändern – beispielsweise man kniet sich hin – und erhält die gewünschte Bildwirkung. Gegen den Horizont gestellt, erhält jetzt das Bild die gewünschte Raumwirkung, Vordergrund und Hintergrund sind deutlich voneinander getrennt. Das Auge wird beim Betrachten des Bildes vom Vordergrund zum Motiv im Hintergrund hingeführt (Bild 2).

Besonders wichtig bei Aufnahmen an der See ist auch die Beleuchtung. Die Sonne im Rücken ist oft ungünstig, die Bilder wirken dann meist „flau“ (Bild 3). Bei diesem Motiv muß man zu einer anderen Tageszeit wiederkommen, etwa dann fotografieren, wenn die Sonne von der Seite das Motiv beleuchtet oder gar gegen das Motiv scheint (Bild 4). Überhaupt, Gegenlicht ist bei Aufnahmen am Wasser Trumpf! Hier muß man, wenn man mit Farbumkehrfilm (Dias) fotografiert, immer auf die hellsten Stellen messen und belichten. Glauben Sie ruhig Ihrem Belichtungsmesser, wenn er zum Beispiel bei einem Farbfilm von 18 DIN Werte wie Blende 11 und 1/250 sek. anzeigt.

Bei derartigen Aufnahmen ist häufig ein erhöhter Aufnahmestandort günstig. Einmal verleiht er eine bessere Übersicht, zum anderen gelingt es mit leicht nach unten geneigter Kamera direkte Sonne vom Objektiv, das selbstverständlich durch die Gegenlichtblende geschützt ist, abzuhalten. Auch bei Gegenlichtaufnahmen hilft natürlich wieder ein Vordergrund, der die räumliche Wirkung des Bildes verstärkt (Bild 5). Spielen Brandungswellen eine Rolle, dann wählen Sie kurze Verschlussgeschwindigkeiten (1/250 sek. oder 1/500 sek.), sonst wirkt das Wasser auf den Bildern wie Brei (Bild 6).

Auf dem Schiff ebenfalls kurze Belichtungszeiten wählen, um die Vibration, die durch die Schiffsschrauben verursacht wird, abzufangen. Beim Fotografieren nicht anlehnen, sonst wird diese Vibration noch verstärkt übertragen.



Und bei der Bildgestaltung vor allem wieder auf den Hintergrund achten. Lassen Sie den Personen, die Sie aufnehmen, nicht Masten oder Schornsteine aus dem Kopf herauswachsen. Bei Seegang nicht dann auslösen, wenn das Schiff gerade in ein Wellental eintaucht. Der folgende starke Schlag läßt die Aufnahme verwackeln. Und beginnen Sie so bald wie möglich mit Ihren Aufnahmen, denn vielleicht fordert der Meeresherr auch von Ihnen sein

Recht. Dann ist es mit dem Fotografieren vorbei. (Ich spreche da aus Erfahrung.)

Ein lohnendes Motiv an der See sind die Möwen. Auch hier sind kürzeste Verschlussgeschwindigkeiten unbedingt erforderlich. Am besten Bröckchen in die Luft werfen, und dann, wenn die Möwe für Bruchteile von Sekunden in der Luft „still steht“, auslösen (Bild 7).  
Dr. Georg Wolff

## Massenkarambolage

Vor dem Schnellrichter stand Mr. Halifax, der Verkehrssünder. „Also“, begann der Schnellrichter das Verhör, „Sie wollten Ihren Wagen auf dem Parkplatz vor dem Gemeindesaal abstellen?“ – „Gewiß, Sir“, sagte Mr. Halifax. – „Und dabei streiften Sie den Wagen des Apothekers Brown, nicht wahr?“ – „Ja, Sir.“

„Aber das störte Sie nicht sonderlich. Sie fuhr weiter, um eine Parklücke zu entdecken und stießen dabei an den Wagen von Mr. Pot-

ter, dem Viehhändler!“ – „So war es, Sir.“ – „Aber auch das ließ Sie kalt. Sie setzten zurück und ramnten dabei das Auto von Mrs. Moon, der Tänzerin aus der ‚Prärieblume!‘“ – „Genau, Sir.“

Der Schnellrichter beugte sich vor. „Nicht genug damit!“ zischte er. „Sie beschädigten auch noch den Wagen des Farmers Clifton und kümmerten sich auch nicht um dieses Fahrzeug. Vielmehr setzten Sie in aller Ruhe Ihre Parkversuche fort. Und jetzt will ich eine

ehrliche Antwort: Waren Sie vielleicht betrunken?“ – „Betrunken?“ – Mr. Halifax war leicht gekränkt. „Ich trinke niemals, Sir, ich gehöre dem Verein der Alkoholgegner an!“

„Aber wie konnte es denn sonst zu dieser Massenkarambolage kommen?“ fragte der Schnellrichter ungeduldig. Mr. Halifax hob ein wenig die Schultern nach oben. „Ich hatte an diesem Tage meine Brille vergessen, Sir“, antwortete er, „und deshalb mußte ich mich auf mein Gehör verlassen!“  
-dk-





„Wenn meine Frau verreist ist, schickt sie mir alle zwei Tage ein Tonband mit den neuesten Verhaltensmaßregeln!“



Seit Peter das Tonband zum Einkaufen mitnimmt, vergißt er nichts mehr



„Dasch Tonband, dasch schie mir geschtern verkauft haben, lischpelt!“

# Tonband-Späße

Abgespult von Hans-Jürgen Bundfuß



„Hören Sie sich mal an, Herr Doktor, wie ich heute Nacht gehustet habe!“



„Hör nur, Mami, so brüllt er mich immer an, wenn das Essen mal etwas angebrannt ist!“



Ohne Worte



**Foto des Monats**