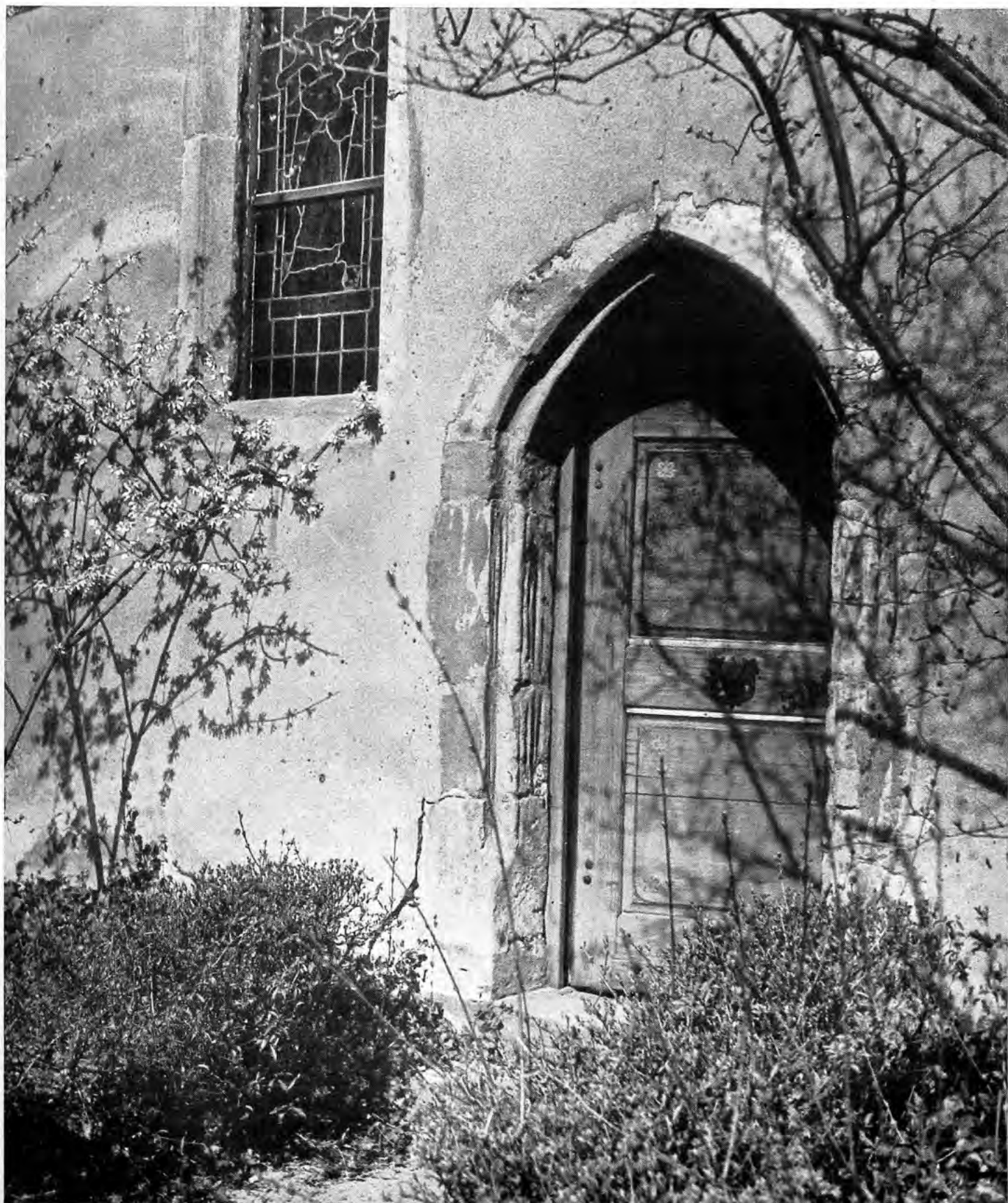


OPEL POST

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

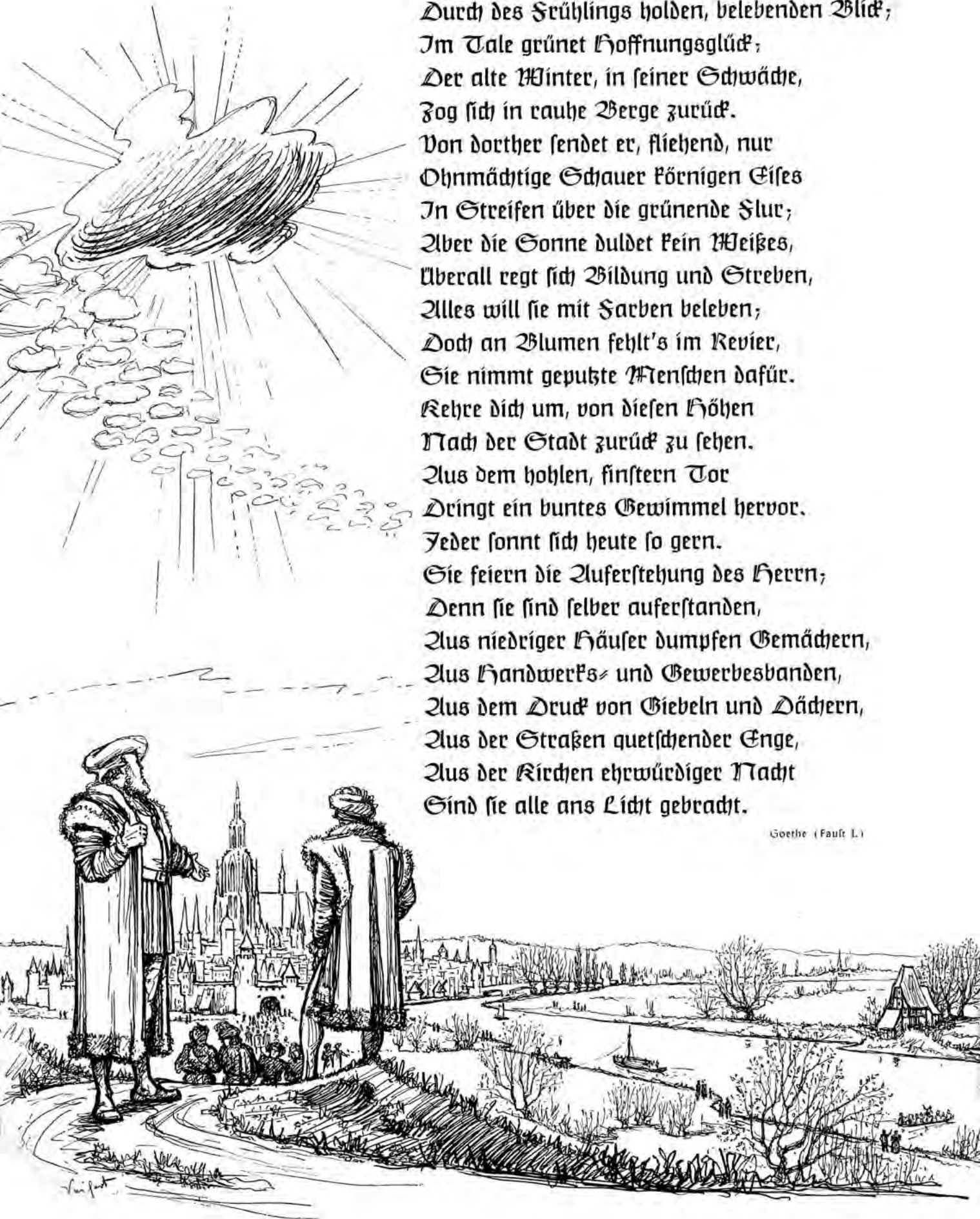
4. JAHRGANG

Nr. 4



Vom Eise befreit sind Strom und Bäche
 Durch des Frühlings holden, belebenden Blick;
 Im Tale grünet Hoffnungsglück;
 Der alte Winter, in seiner Schwäche,
 Zog sich in rauhe Berge zurück.
 Von dother sendet er, fliehend, nur
 Ohrnmächtige Schauer körnigen Eises
 In Streifen über die grünende Flur;
 Aber die Sonne duldet kein Weißes,
 Überall regt sich Bildung und Streben,
 Alles will sie mit Farben beleben;
 Doch an Blumen fehlt's im Revier,
 Sie nimmt gepudzte Menschen dafür.
 Kehre dich um, von diesen Höhen
 Nach der Stadt zurück zu sehen.
 Aus dem hohlen, finstern Tor
 Dringt ein buntes Gewimmel hervor.
 Jeder sonnt sich heute so gern.
 Sie feiern die Auferstehung des Herrn;
 Denn sie sind selber auferstanden,
 Aus niedriger Häuser dumpfen Gemächern,
 Aus Handwerks- und Gewerbesbanden,
 Aus dem Druck von Giebeln und Dächern,
 Aus der Straßen quetschender Enge,
 Aus der Kirchen ehrwürdiger Nacht
 Sind sie alle ans Licht gebracht.

Goethe (Faust I)



Vorsicht

Vorsicht vor Gemeinschaftsabenden und ähnlichen Betriebsfesten, die der Arbeitgeber finanziert oder teilfinanziert – sie dienen selbstsüchtigen Zwecken, müssen mit all ihrem Drum und Dran dazu herhalten, dem Arbeitnehmer die Augen zuzuschmieren und sollen ihn von seiner Organisation abspenstig machen. Das etwa ist die Tendenz einer kürzlich abgedruckten Leserzuschrift in einer viel gelesenen Zeitung. Nichts gegen Leserzuschriften oder ihre Veröffentlichung. Der Brief hat im übrigen in derselben Zeitung kurz darauf eine Erwiderung erfahren. Was ihm so viel Seltenheitswert verleiht, ist der Geist, den er ausströmt, ein Geist der Jahrhundertwende, von dem man hoffen kann, daß er von den meisten Arbeitnehmern heute nicht mehr geteilt wird.

Glaubt der Briefschreiber wirklich, daß man mit Ressentiments, mit dem ständigen Blick nach rückwärts und dem dauernden Erwähnen der Zeiten, in denen man in vielen Fällen so denken konnte, wie er es heute noch tut, die Probleme unserer Tage meistern kann? Die Interessengegensätze belasten unser öffentliches Leben gerade genug, sie müssen nicht durch klassenkämpferisches Gedankengut verstärkt werden. Leute, die dies aber doch für richtig halten, vergessen, daß dieser Geist – der sie aus irgendwelchen Komplexen heraus dazu drängt, die Atmosphäre zu vergiften – wie ein Bumerang wirkend, ihnen eines Tages das aus der Hand schlagen könnte und sicher auch wird, mit dem sie nicht umgehen können: die Freiheit nämlich! Wir sagten schon einmal: Die Freiheit galoppiert rasch davon, wenn ihr nicht rechtzeitig Zügel angelegt werden! Unser Volk hat keine demokratischen Traditionen. Es ist, nachdem es ein paar Mal hintereinander von einem Extrem ins andere gerissen wurde, noch nicht immun genug gegen radikale Tendenzen. Jeder verantwortungsbewußte Bürger dieses Landes sollte daher all denen entgegen treten, die kein Maß und keine Grenzen kennen. Und das gilt für einzelne genau so, wie für Parteien und Organisationen, die oft in ideologischer Verkrampfung verharren und noch gar nicht gemerkt haben, daß das Rad der Geschichte schon längst einige Grad weitergerückt ist. Wem an der wirtschaftlichen Gesundheit und der sozialen Befriedung unseres Landes wirklich gelegen ist, sollte das doch endlich einmal erkennen.

* * *

Gemeinschaftsabende können sich in der Mittel- und vor allem in der Großindustrie im übrigen schon deshalb nicht „bezahlt“ machen, weil sie dort kaum üblich sind. Ausflüge und Feste der Abteilungen aber dienen dem Näherkennlernen, der Freude und Entspannung. Auch bei betrieblicher Unterstützung solcher Veranstaltungen würde kein vernünftiger Mensch darin die Gefahr erblicken, daß der Arbeitnehmer mit Hilfe einiger Gläser Freibier von seiner Organisation abspenstig gemacht werden soll. Für so naiv soll man die heutige Arbeitnehmerschaft nun wirklich nicht halten!

Wer aber – wie es der bewußte Leserbriefschreiber tut – aus diesen Gründen Zuschüsse des Betriebes zu Betriebsfeiern ablehnt, der muß auch, wenn er konsequent sein will, sämtliche freiwilligen Sozialleistungen eines Unternehmens zurückweisen, denn auch diese aufgewendeten Summen müßten dann als „Schmiergelder“ aufgefaßt werden. Er würde aber schnell aus seiner Ahnungslosigkeit durch einen Sturm der Entrüstung aufgeschreckt werden, sollte er mit seinen Ansichten so weit gehen und sein „Vorsicht“ auch auf die freiwilligen Sozialleistungen eines Unternehmens ausdehnen. Man soll sich doch einmal der Mühe unterziehen und die Arbeitnehmer in den Betrieben suchen, die z. B. die Weihnachtsgatifikation oder andere soziale Aufwendungen deshalb zurückgewiesen haben, weil sie bei diesen Zuwendungen hintergründige Absichten vermuteten. Man wird sie nicht finden.

Im Zusammenhang des bisher Gesagten dürfte jeden von uns ein Erlebnis interessieren, das der Verfasser dieses Beitrags vor einiger Zeit zusammen mit einigen Herren unseres Werkes, darunter zwei Betriebsräten, in einem bekannten Industrieunternehmen hatte. Wir fanden dort ein gutes Betriebsklima vor, Menschen, die gern in ihrem Betrieb arbeiten, weil ihr Arbeitgeber – wie man dort allgemein sagt – „das Herz am rechten Fleck“ hat. Nun geht es in diesem Fall gar nicht so sehr um die menschliche und soziale Einstellung dieses Mannes, sondern um einen Mitarbeiter seines Betriebes, Mitglied des dortigen Betriebsrates, in seiner privaten Sphäre Mitglied einer radikalen Partei. Im Verlauf eines Gesprächs sagte dieser Betriebsrat u. a., daß er zwei Seelen in seiner Brust hätte. Auf der einen Seite hänge er noch an seiner Partei und versuche, ihrer Ideologie die Treue zu halten; auf der anderen Seite würde ihm das aber sehr schwer fallen, weil er durch die saubere, menschliche Haltung seines Arbeitgebers ständig in Gewissenskonflikte käme und gar nicht wüßte, was er an ihm bekämpfen solle.

Diese Ehrlichkeit, über seine Gewissenskonflikte offen zu sprechen, wird bestimmten Leuten sicherlich nur einspöttisches Lächeln entlocken. Bei „Opportunisten“ und „Objektivisten“ geht man ja bekanntlich schnell zur Tagesordnung über. Das kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Einstellung des eben zitierten fremden Betriebsrates die Situation schlagartig beleuchtet. Auf der einen Seite vielfach Verkrampfung und Festhalten an überlieferten Ideen, auf der anderen Seite (wohlgemerkt: in einer Brust vereint) die Erkenntnis, daß Anschauungen, Manifeste und Programme einer vergangenen Epoche heute so gut wie überholt sind, vor allem, was ihre radikalen Tendenzen betrifft. Wie viel realistischer ist man in diesen Dingen doch in anderen Ländern, so vor allem in den USA. Dort werden Wirtschafts- und sozialpolitische Probleme nicht mit Weltanschauungsfragen „vermengt“. Daß unter solchen Umständen viel mehr für den Arbeitnehmer herauskommt, ist eine Tatsache, für die es keines Beweises mehr bedarf. So schrieb der über amerikanische Verhältnisse hervorragend unterrichtete Publizist Dr. Herbert Groß erst kürzlich, „daß der amerikanische Arbeiter nicht auf dem Boden des Klassenkampfes steht und sich nicht als Mitglied einer unterdrückten Volksschicht oder Klasse empfindet. Er fühlt sich genau so als Vollbürger der Nation wie jeder andere Berufsstand; in der Politik interessieren ihn die großen und allgemeinen Fragen, die mit Klassengedanken nichts zu tun haben, weit mehr als die Anliegen seines Berufs.“

* * *

Der Verfasser hatte mit dem heutigen Beitrag keineswegs die Absicht, Gegensätze abzuschwächen; er wollte auch nicht die bestehenden Spannungen zwischen den Sozialpartnern bagatellisieren; er wollte nur feststellen, daß wir im Jahre 1952 mit Argumenten aus der Zeit der Jahrhundertwende nicht mehr operieren können. Wäre das aber doch noch eine allgemeingültige Auffassung, dann wäre es besser – und zwar heute noch eher als morgen – alles Bemühen um eine Verminderung der Gegensätze und eine Entspannung des öffentlichen Lebens aufzugeben. Doch, noch ist kein Grund, zu resignieren. Unsere Generation, die Generation der beiden letzten Kriege, die augenblicklich inmitten eines Wandlungsprozesses steht, muß versuchen, neue Formen politischen, sozialen und menschlichen Zusammenlebens zu finden. Das setzt für den einzelnen mehr Zivilcourage und eine stärkere Bereitschaft zu individuellem Denken und Handeln voraus, für die Parteien und Organisationen aber vor allem ein Verzicht auf die mehr oder weniger angestaubten ideologischen Requisiten. – m –

Um die Mitbestimmung

I. Der Betriebsratsstandpunkt

Das Problem der Mitbestimmung der Arbeitnehmer in den Betrieben wird seit Monaten stark diskutiert. Es ist verständlich, daß bei einer so umstrittenen Frage die Meinungen der Befürworter und Gegner stark voneinander abweichen und auch gelegentlich aufeinanderprallen.

Obwohl die Mitbestimmung doch hauptsächlich ein innerbetriebliches Problem darstellt, wird sie größtenteils außerhalb der Betriebe diskutiert. Da nun kürzlich die Schriftleitung von verschiedenen Seiten gebeten wurde, auch einmal zu der Frage der Mitbestimmung einen Beitrag zu veröffentlichen, soll diesem Anliegen entsprochen werden. Um zur Klärung der Begriffe beizutragen, wollen wir in unserer Werkzeitung beiden Standpunkten zu diesem Thema Raum geben.

In der heutigen Nummer lassen wir zunächst den Vorsitzenden unseres Betriebsrates zu Wort kommen, der in grundsätzlichen, aber bewußt kurz gehaltenen Ausführungen die Meinung des Teils der Arbeitnehmerschaft vertritt, der die Mitbestimmung vorbehaltlos befürwortet. In der nächsten Ausgabe lassen wir dann den Unternehmer-Standpunkt folgen, mit dem wir unser Gespräch über die Mitbestimmung in der Werkzeitung beschließen wollen.

* * *

Seitdem von der Arbeitnehmerschaft nach dem Krieg die Mitbestimmung in der Wirtschaft als wichtigste Voraussetzung einer echten sozialen Befriedung gefordert wurde, sind die Diskussionen über dieses Thema nicht mehr verstummt. Befürworter und Gegner der Mitbestimmung tragen ihre Ansichten vor. Seit einem Jahr ist die Mitbestimmung in der Montanindustrie verwirklicht, und wenn nicht alle Anzeichen trügen, wird versucht, die Mitbestimmung in absehbarer Zeit auch auf die übrige Industrie auszudehnen.

Diese Möglichkeit zwingt jeden von uns, sich schon jetzt mit diesem Problem näher zu befassen. Aus diesem Grund möchte ich heute im Rahmen eines Diskussionsbeitrages den Versuch unternehmen, einige der Argumente, die gegen die Mitbestimmung angeführt werden, zu entkräften, ohne damit aber den Anspruch erheben zu wollen, dieses Thema erschöpfend behandelt zu haben. Ich bin mir dabei bewußt, daß es der Arbeiter bei diesem Unterfangen schwer hat, weil ihm die zündenden Worte oft fehlen und die akademische Sprache fremd ist. Während er mit dem Herzen antwortet, argumentiert die andere Seite mit dem nüchternen, rechnenden Verstand. Diese beiden Sprachen verhalten sich wie Feuer und Wasser zueinander. Natürlich können in der Industrie nicht nur Herz und Gefühl sprechen, während der Verstand hintangestellt wird. Aber mir will scheinen, daß auch heute noch dem nüchternen, rechnenden Verstand zu viel Bedeutung beigemessen wird. Und das kann auf die Dauer nicht gut gehen, denn der enttäuschte Arbeitnehmer von heute könnte leicht der enttäuschte Wähler von morgen sein!

Es ist interessant, daß der Verfasser eines vor einiger Zeit in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ erschienenen Artikels – (in ihm wird unter dem Motto „Die sozialen Spannungen“ untersucht, was die Industriearbeiter heute denken) – nach bemerkenswerten und aufschlußreichen Studien zu der Erkenntnis kommt, „... daß es unter der scheinbar glatten und nur ab und zu leicht gekräuselten Oberfläche brodelt und gärt.“ Es heißt dann weiter in dem Artikel:

„Bemerkenswert daran ist, daß die Frontstellung im allgemeinen weniger den eigenen Werksleitungen gilt, als vielmehr der allgemeinen wirtschaftspolitischen und sozialen Situation. Diese Tatsache ist unbehaglich und paßt nicht gut zu der Behäbigkeit, die sich allorts wieder bemerkbar macht und sich hinter papiernen Schutzmauern von Produktions-, Lebenshaltungs- und Lohnindizes sicher wähnt. Wer als Politiker Gefühle und Sentiments, seien sie nun berechtigt oder unberechtigt, nicht als Realitäten zur Kenntnis nimmt und sich mit ihnen auseinandersetzt, wird unweigerlich scheitern. Sein Glaube und seine Überzeugung, daß alles in Wirklichkeit doch nicht so schlimm sei, wird ihm nichts nützen. Er wird nur Erfolg haben, wenn es ihm nicht nur gelingt, das Sozialprodukt zu steigern und den Arbeiter an dieser Steigerung teilnehmen zu lassen, sondern ihn auch zu überzeugen, daß er an der Steigerung tatsächlich teilnimmt.“

Nun ist dazu zu sagen, daß wir als Arbeitnehmervertreter sehr wohl und schon lange von diesen Realitäten wissen. Und weil wir u. a. befürchten, daß sich die enttäuschte Arbeitnehmerschaft eines Tages dem Radikalismus zuwenden und erneut in ein politisches Abenteuer stürzen könnte, fordern wir die Mitbestimmung. Mit dieser Forderung wollen wir keineswegs die Wirtschaft „ruinieren“, die Betriebe „verstaatlichen“ oder gar der „Bürokratie die Wege ebnen“, sondern ausschließlich dem Arbeitnehmer zu einer gerechten Verteilung des Sozialproduktes verhelfen und die Gleichberechtigung zwischen Kapital und Arbeit endlich herstellen. Als Krönung einer opfervollen Entwicklung soll daher die Mitbestimmung der Arbeitnehmerschaft in ihren Bestrebungen um eine soziale Befriedung unseres Volkes die rechtliche Fundamentierung geben. Das sind wahrlich keine überspitzten Forderungen, sondern Wünsche, deren rein ideelle Absichten ein positiveres Echo verdienen.

Erinnern wir uns doch einmal, mit wieviel Geschrei jede Forderung der Arbeitnehmerschaft in den zurückliegenden Jahrzehnten begleitet wurde. „Das geht nicht, das ist unmöglich, das ruiniert die Wirtschaft“, hieß es in fast jedem Fall. Und wenn die Forderung dann – in der Regel nach schweren Opfern und harten Kämpfen – doch verwirklicht war, sagte kein Mensch mehr etwas, weil nichts ruiniert wurde und alles seinen alten Gang, oft sogar noch besser, weiterlief. Die Gegenargumente lösten sich meist in Wohlgefallen auf, sie wurden vom Sturm der Zeit hinweggefegt, und was gestern verdammt, wurde heute als wirklicher Fortschritt empfunden.

Und wie ist es gegenwärtig bei der Mitbestimmung? – Dasselbe alte Lied: „Das geht nicht, das ist unmöglich, das ruiniert die Wirtschaft.“ Und wie ist es droben an der Ruhr, an der die Mitbestimmung in der Montanindustrie vor einem Jahr bereits verwirklicht wurde? Nichts ist dort zusammengebrochen, alles geht vielmehr seinen alten Gang weiter, nur wesentlich menschlicher und verständnisvoller. Die Schornsteine rauchen und die Produktion zeigt steigende Tendenzen. Die dort verwirklichte Mitbestimmung läßt die Kritiker von Tag zu Tag mehr verstummen. Ja, das Wirken der Arbeitsdirektoren einiger der bekanntesten Werke findet in der Öffentlichkeit immer stärkere Beachtung und wird bereits als richtungweisend bezeichnet.

Wollen wir über das Mitbestimmungsrecht wirklich zu einer anderen Wirtschaftsform kommen? Stimmt es, daß das Mitbestimmungsrecht der Entwicklung zur Planwirtschaft Vorschub leistet? – Mit diesen Argumenten operiert man nämlich gern. Nun, diese Behauptungen stehen ohne jeden realen Hintergrund da, denn diese ausgesprochenen politischen Entscheidungen sind Sache des Parlaments. Jeder, der sich zur demokratischen Staatsform bekennt, wird eine Verlagerung solch schwerwiegender Entscheidungen auf den außerparlamentarischen Raum zurückweisen.

Häufig wird gesagt, daß der Einfluß der Arbeitnehmer, vertreten durch ihren Betriebsrat, heute in den Unternehmen so stark geworden sei, daß damit praktisch eine echte Partnerschaft erreicht wäre. Der Betriebsrat würde ja in den meisten Fragen bereits „mitdenken“, „mitwissen“ und „mitwirken“. Doch mitbestimmen, das ginge nicht, denn die Mitbestimmung im Betrieb müsse sich wie Sand in einem Getriebe auswirken, weil bei den Arbeitnehmern die notwendigen betriebs- und volkswirtschaftlichen Kenntnisse und Erfahrungen fehlen würden. Darauf ist zu antworten, daß Kenntnisse und Erfahrungen auch von uns als Voraussetzungen für Führungsaufgaben anerkannt werden. Es würde aber einer Unterschätzung des Millionenheeres der Arbeitnehmer gleichkommen, wenn man sagen

wollte, in ihren Reihen gäbe es keine Menschen, die in der Lage wären, mitzubestimmen. Sehen wir uns doch z. B. einmal die Herren in der Groß-Industrie mit Arbeitgeberfunktionen an. Haben sie nicht alle einmal klein angefangen, waren sie nicht fast alle selbst einmal Arbeitnehmer? – Viele von ihnen wurden oft über Nacht zum Mitbestimmen auf höchste Positionen berufen und – standen dort meist ihren Mann, ohne daß sie vorher die Möglichkeit hatten, große Erfahrungen und Kenntnisse zu sammeln. Und warum sollte das jetzt nicht mehr möglich sein? Warum sollte die Arbeitnehmerschaft nicht aus ihren Reihen – eingeschlossen selbstverständlich alle leitenden Angestellten, die ihren Bestrebungen verständnisvoll gegenüberstehen und sich zu ihr gehörig fühlen – Positionen in Vorständen, Aufsichtsräten usw. besetzen können?

Im einen oder anderen Fall müßte bei der Besetzung dieser Positionen ohne Zweifel auch auf Betriebsfremde zurückgegriffen werden. Und bei diesem Hinweis wird die Diskussion meist ungemütlich, weil eingewendet wird, daß Betriebsfremde doch keine Glieder einer gewachsenen Gemeinschaft wären. Doch auch dieses Argument kann durch die Tatsache entkräftet werden, daß gewisse Persönlichkeiten Aufsichtsratsmitglied in mehreren Werken gleichzeitig sind. Man studiere nur einmal die Todesanzeigen in den großen Zeitungen. In einem Fall konnte man kürzlich feststellen, daß ein Wirtschaftler in 13 Unternehmen Mitglied des Aufsichtsrates war. Hat in diesen Fällen jemals ein Mensch nach langjähriger Betriebs-Bindung gefragt? Und auch in den Vorständen größerer Werke kann man oft feststellen, daß viele der dort amtierenden Herren das in ihrem Tätigkeitskreis herrschende Betriebsklima vor ihrem Dienstantritt kaum kennengelernt hatten.

Ein weiteres Argument gegen die Mitbestimmung bezieht sich auf die Vermögens- und Besitzverhältnisse des Betriebes. Man folgert aus der Tatsache, daß, da der Eigentümer das Risiko trage, eine Mitbestimmung des Arbeitnehmers ausgeschlossen sei, weil er kein Vermögen habe und daher kein Risiko tragen könne. Dazu ist folgendes zu sagen: Das Kapital hat sich im Laufe der Jahre nicht von selbst vervielfacht. Die menschliche Leistung des Partners hat dies einzig und allein ermöglicht. Denn was wäre z. B. aus dem Tausendmarkschein Anfangskapital, auf der Bank angelegt, geworden? Zwei Währungsreformen hätten ihn samt Zins und Zinseszinsen verschlungen. Mit menschlicher Arbeit gekoppelt hat sich der Betrag aber verzehnfacht, verhundertfacht, vertausendfacht. Ich weiß, diese Ansicht ist „fortschrittlich“ und deshalb „gefährlich“. Das kann aber kein Grund dafür sein, dem schaffenden Menschen nicht endlich den Platz im Wirtschaftsleben einzuräumen, der ihm auf Grund dieser Tatsachen gebührt.

Man nenne uns doch einmal ein Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied einer Aktiengesellschaft, das mit seinem eigenen Vermögen haftet und deshalb ein persönliches Risiko trägt! Solche Fälle sind heute sehr selten! Und trotzdem bestimmen diese Leute mit. Doch gesetzt den Fall, sie hätten eigenes Kapital im Betrieb. Nun gut, bei einer Krise könnten sie Verluste erleiden, aber nicht alles verlieren. Der schaffende Mensch an der Werkbank und im Büro würde aber als Entlassener alles verlieren und gerade heute einem erbärmlichen Schicksal ausgesetzt sein. Ist das kein Risiko?

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, daß es für alle Argumente auch Gegenargumente gibt, die nicht leichtfertig aus der Luft gegriffen sind. Das Funktionieren der Wirtschaft ist in jedem Gemeinwesen die erste Voraussetzung zur Hebung des Wohlstandes. Das weiß auch die Arbeitnehmerschaft. Deshalb will sie nichts Störendes in das Wirtschaftsleben tragen, sondern diesem neue Impulse geben. Die Mitbestimmung ist ein solcher Impuls. Wir alle – auch die Arbeitgeber – sitzen in Mitteleuropa auf einem Pulverfaß, dessen Lunte dauernd Gefahr läuft,

durch die Funken sozialer Ungerechtigkeiten entzündet zu werden. Der Staat ist zu schwach, um alle Lücken gleichzeitig zu schließen. An der Wirtschaft liegt es deshalb, daran mitzuarbeiten, daß die sozialen Spannungen soweit wie möglich beseitigt werden.

Die volks- und betriebswirtschaftlichen Erfahrungen lassen uns keinen falschen Illusionen nachlaufen. Wir wissen, daß die Mitbestimmung die Wirtschaft in kein Paradies verwandeln wird, in dem die gebratenen Tauben von den Bäumen fallen. Es ist aber doch ein gewaltiger Unterschied, ob die Kommando-Brücke nur von Vertretern des Kapitals besetzt ist oder ob auch Vertreter der Arbeitnehmerschaft das Steuer mitbedienen. Denn nur im letzteren Fall dürften die Voraussetzungen für eine wirklich menschliche und soziale Betriebsgestaltung gewährleistet sein, die einzig und allein die soziale Befriedung des ganzen Volkes ermöglichen kann.

Am Rande vermerkt

Gelegentlich wispert es im Betrieb, in den Büros, in den Werkhallen.

„Haben Sie schon gehört, daß...?“

„Nein! Na, so was. Ja, ich hab's ja schon immer gesagt. Da muß ich aber gleich mal wo anrufen.“

Und dann geht irgendwo im Betrieb das Telefon.

„Hast Du es schon gehört? – Was, unwahrscheinlich? – Na, Mensch, bist Du naiv. Natürlich ist es passiert! – Ob ich es gesehen habe? – Na klar, das heißt, ich nicht, aber von einem Kollegen unseres Büros der Freund, der war dabei. – Doch, doch!“

Carolus ist ein Optimist. Er glaubt, daß wir im großen und ganzen vernünftige Leute bei uns im Werk haben. Nur manchmal wird dieser Glaube etwas getrübt, vor allem dann, wenn er merkt, daß so großer Unsinn, der schon auf drei Meter nach Gerücht, Miesmacherei oder Blödsinn riecht, von den ernsthaftesten Leuten als bare Münze hingenommen wird. Natürlich, so meint auch er, könnte manchem Gerücht durch mehr Aufklärung vorgebeugt werden. Er meint aber auch, daß einzelne Klatschtanten nicht immer so viel kombinieren sollten. Das sind alles Leute mit furchbar viel Zeit, noch mehr Phantasie, aber mit wenig Logik.

Schlimmer noch als alle Klatschtanten zusammen, die die Gerüchte – wenn auch mit eigenen Zutaten vermischt – weitergeben, sind die Gerüchtfabrikanten. Diese sind leider bei unseren Behörden noch nicht registriert. Sie sollten sich im Zeichen der Gewerbefreiheit ruhig als „Selbständige“ niederlassen.

Manche sind Meister ihres Faches. Viele kann man aber nur als Scharlatane bezeichnen, ihren Produkten fehlen Witz und Geist. Ungefährlich sind die Harmlosen, die ein Gerücht nur aus Ulk in die Welt setzen. Sie amüsieren sich immer köstlich darüber, wie schnell ihr Baby heranwächst und in kürzester Zeit zu einem ausgewachsenen Gerücht wird. Gefährlich aber sind die Fabrikanten mit hintergründigen Absichten – politischen oder sonst gemeingefährlichen. Ihre Gerüchte sollen Unruhe und Verwirrung stiften, und deshalb sollte man diese Sorte nicht so ohne weiteres kolportieren.

Bei den harmlosen wird es dagegen kaum zu verhindern sein, meint

Carolus



Unser neues **PRESSWERK**

Das Richtfest des neuen Karosserie-Preßwerkes liegt bereits einige Wochen hinter uns. Seit dieser Zeit sind die Pressen-Lieferfirmen mit Monteuren und werkeigenen Spezialisten damit beschäftigt, die ersten Pressen zu montieren, Rohrleitungen zu verlegen und elektrische Installationen auszuführen. Laufkrane und Hebezeuge werden eingebaut, um die Werkzeuge transportieren zu können.

In einigen Monaten wird das neue Karosseriepreßwerk mit der Fertigung beginnen.

- 8 -

Unsere Bilder:

- Oben:** Außenansicht des neuen Preßwerkes, Ost- und Nordfassade.
- Links:** Bedienungssteg für die Krananlagen; im Hintergrund ein 50 to Motorenlaufkran.
- Unten:** Blick in ein Pressenfeld mit unfallsicherem Bedienungssteg für die Krananlagen.
- Rechts:** Blick in das neue Preßwerk mit Pressenfundamenten und Kranbahnen.





BEVOR DIES STAHLHERZ SCHLÄGT

Die Nockenwelle hält auf gute Form

Fortsetzung:

Hat die Maschinenstraße „Kurbelwelle“ sich vollständige Auswuchtung als Ziel gesetzt, so ist Formvollendung oberstes Gebot der Nachbarstraße: Nockenwelle. Das ist verständlich, wenn man bedenkt, daß die Nockenwelle die Urheberin der Ventilbewegung ist, und

daß die Ventile eine mechanisch überaus widerspruchsvolle Aufgabe haben. Aus vielerlei Gründen müssen sie einerseits möglichst schnell öffnen und möglichst schnell schließen, andererseits aber möglichst lange geöffnet, respektive geschlossen bleiben. Ventildfedern, Kipphebel und Stoßstangen sind Übertragungsorgane hierfür, die Gesamtsteuerung der rasend schnellen kurz-langkurz Ventilbewegung liegt aber doch bei der Nockenwelle; genauer gesagt: bei deren Nockenform.

Nun sollte man meinen, ein halbes Jahrhundert Automobilbau plus ein weiteres Jahrhundert Dampfmaschinenbau hätten wohl reichlich genügt, um eine ideale Nockenform wissenschaftlich exakt festzulegen. Das ist indessen keineswegs der Fall; vielmehr haben immer neue Motorkonstruktionen, neue Materialien, neue Treibstoffe, erhöhte Drehzahlen und Beschleunigung die Bedingungen fortlaufend und derart schnell verändert, daß die Wissenschaft kaum nachkommen konnte und Nockenformen in ihren letzten Feinheiten daher immer noch hauptsächlich auf empirischer Erfahrung beruhen. Es ist noch etwas anderes zu bedenken: daß nämlich die Nockenwelle zwar nicht so hohe, dafür aber doppelt so viele Drücke auszuhalten hat wie die Kurbelwelle, daß sie außerdem sozusagen „nebenberuflich“ den Verteiler antreibt, daß eben ihre Nocken die



In fünf Sekunden kommt die „Feuerwehr“! Blitzschnell unter vielen Flammenzungen errötet die Nockenwellen-Haut und erkaltet unmittelbar darauf unter sprühenden Wasserstrahlen. Dieses Härten erhält die Nockenform durch Jahre und Jahre des Motorbetriebs.

Druckverteilung ungleichmäßiger und ungünstiger gestalten als bei der Kurbelwelle, daß sie aber trotzdem auch nach Jahren des Betriebes sich ihre Nockenform völlig intakt erhalten muß...

Das bedeutet, daß Nocken ebenso wie Lager der Nockenwelle einer ganz besonders hohen Härte bedürfen; und eben diese wird ihnen zwischen Drehbearbeitung und der feineren Schleifbearbeitung im „Härtungsprozeß“ beigebracht. Dies geschieht in einer zweifachen Duschanlage, die die Nockenwelle erst mit Flammen und gleich darauf mit Wasser übersprüht. Kaum sind nach lautem Zündungsknall die vielen Flammenzungen von allen Seiten hervorgeschossen gegen die Welle, die sich wie ein Huhn am Bratspieß zwischen ihnen dreht, da errötet auch schon jäh der Stahl und erweicht – nicht durch und durch, wohl aber bis einige Millimeter unter die Oberfläche. – Nach fünf Sekunden erlöschen, jäh wie sie gekommen sind, die Flammen und aus aberhundert Düsen sprühen plötzlich dünne Wasserstrahlen gegen den glühenden Stahl. Zwei weitere Sekunden bleibt er bei heftigem Gebräuse und Gezische ganz in Dampf verschwunden, und dieser Abschreckungsprozeß genügt, um ihm eine harte Haut umzuhängen, ganz ähnlich wie den erschauernden Menschen eine Gänsehaut überläuft. Damit ist er außen so hart geworden, hat aber – was wichtig ist – in seinem Innern sich die alte Zähigkeit bewahrt.

Sowohl beim Fräsen als beim Schleifen der Nockenwelle sind zwei Dinge staunenswert: Die Schnelligkeit der Operationen und die „Intelligenz“ der dabei verwendeten Werkzeugmaschinen. Beim kombinierten Lager-Abdrehen und Nocken-Fräsen etwa treten an die dreißig Schneidwerkzeuge in Tätigkeit und vollenden die Arbeit in neunzig Sekunden! In die Maschine ist eine automatische Steuerung eingebaut, die den Angriff der Schneidstähle in mehreren Wellen vorantreibt: hat die erste Sektion der Schneidstähle ihre volle Schnitttiefe erreicht, so wird die zweite an das Werkstück herangeführt und dann die dritte und die vierte. . . Äußerste Genauigkeit beim Schleifen der Nockenform wiederum wird dadurch erzielt, daß ein nach den Konstruktionszeichnungen in vergrößertem Maßstab handgearbeitetes, formvollkommenes Nockenwellen-Modell der Schleifmaschine eingelegt ist und nach dem Storchschnabelprinzip den Schleifscheiben zur Führung dient: Die Werkzeugmaschine als Bildhauer in Stahl; ihr Prinzip setzt sich mehr und mehr durch in der Großserienfertigung.

Endresultat all dieser Operationen sind glitzernde Stapel vielfach geprüfter Nockenwellen am Montageband mit Nocken von einer Formvollendung und Härte, wie sie zum leisen, ruhigen Lauf der Maschine über Jahre hinaus notwendig sind.

(Wird fortgesetzt.)

Das weiße Gebäude ist ein Teil unseres Motorenbaues



Unser Interview

Wenn **Peter Göttert** im Gesenkbau an seiner Fräsmaschine steht und Matrize und Stempel – Werkzeuge für die Schmiede – fräst, denkt er oft an die Zeit zurück, als er bei Opel anfing. Wie war es doch damals? – Der Peter saß 1910 im Schöfferhof in Mainz bei einem Schoppen Bier. An seinen Tisch setzte sich etwas später ein Mann, der, wie sich im Verlauf des Gesprächs herausstellte, Meister bei Opel war. Nach einer Stunde sagte der Meister: „Mensch, Göttert, bei der Brückenmontage hörst Du natürlich auf, Du kommst zu mir zum Opel.“ Und einige Tage später schon bediente Peter in der Räderfräse eine Maschine. Nach vierzehn Tagen schmeckte ihm die Arbeit nicht mehr. Sie war ihm zu leicht. Um ihn nicht zu verlieren, gab man ihm im Zylinderbau eine schwerere Arbeit, und dort hielt er dann auch lange Jahre aus. Seit 1936 finden wir den „Mäzner“ dann im Gesenkbau, wo er am 21. März sein 40jähriges Arbeitsjubiläum feierte.



Wer am Samstag abend in der Henningerbräu-Stube inmitten einer von dichten Tabakswolken eingehüllten Skatrunde nach einem rüstigen, älteren Herrn mit „Kaiser-Wilhelm-Bart“ sucht, wird ihn bestimmt finden. Es ist unser Mitarbeiter **Wilhelm Kircher**, der nunmehr vier Jahrzehnte zuverlässig und verantwortungsbewußt im Opelwerk seiner Arbeit nachkommt. Nach der Schlosserlehre bei Buderus verbrachte er die „Sturm- und Drangperiode“ auf der Walz. Über Elberfeld und Frankfurt fand er schließlich den Weg nach Rüsselsheim. Nach zweijähriger Arbeit in der Getriebemontage übernahm er 1914 die Lehrlingsabteilung mit 60 Lehrlingen, von denen „manch einer e böß Kerlche gewese war“. Von 1918 in der Inspektion, wurde ihm 1933 die Kontrolle des Teile-Eingangs im Teile-Lager übertragen. Am 21. März fand er dort einen mit Blumen und Geschenken reich geschmückten Arbeitsplatz vor. Es war der Tag seines 40jährigen Arbeitsjubiläums.



Eigentlich hätten wir schon im März über das Jubiläum von **Johann Merten**, das er im Februar feierte, berichten müssen. Leider wurde er plötzlich krank. – Jetzt geht es ihm aber wieder gut, und froh und rüstig saß er dieser Tage bei uns, um aus seinem Leben, von der 40jährigen Arbeit im Werk und sonstigen Begebenheiten zu berichten. Johann Merten ist Ginsheimer. Er hat dort ein Häuschen. Wenn es das Wetter irgendwie zuläßt, verbringt er seine Freizeit am Altrhein. Angeln ist eines seiner Steckenpferde, aber auch lange Spaziergänge an den schönsten Stellen des Altrheingebietes dienen zur Erhaltung der Gesundheit. Tagsüber wird natürlich im Werk fest geschafft, zur Zeit im Preßwerk. Vorher war er in der F. I.-Abteilung, und davor lange Jahre im Motorenbau beschäftigt.



Als unser Mitarbeiter **Wilhelm Schmidt** einige Tage vor seinem 40jährigen Arbeitsjubiläum bei uns war, glaubten wir zunächst an eine Verwechslung, so jung wirkte der Mann nämlich, der da zu uns ins Zimmer trat. Er sagte auch selbst, nachdem wir unsere Verwunderung ausgedrückt hatten, daß er oftmals bis zu zehn Jahre jünger eingeschätzt wird. Mit seinen 56 Jahren und bei seiner Rüstigkeit ist es so gut wie sicher, daß er in zehn Jahren sein 50jähriges Arbeitsjubiläum feiern und gleichzeitig das 100jährige Firmenjubiläum miterleben wird. Sein Wunsch ist es jedenfalls. Als Lehrling kam Wilhelm Schmidt 1910 ins Werk. Nach gründlicher Schlosserausbildung war er eine Zeitlang im Getriebebau; dann kam der Krieg, den er vom ersten bis zum letzten Tag im Feld mitmachte. Nach 1918 in der Teile-Abteilung, kam er 1924 in den Karosseriebau, in dem er auch heute noch in der Rohmontage beschäftigt ist.



Ca. 500 Werkzeuge muß **Jakob Vowinkel** im Kopf haben, wenn er in der Werkzeugausgabe des Vergaserbaues seiner täglichen Arbeit nachkommt. In Nierstein groß geworden, ging er dort bei einem Spengler in die Lehre, und erst nach der Lehrzeit kam im Jahre 1912 die große Umstellung für ihn. Jakob Vowinkel zog nach Rüsselsheim und fing zunächst bei Obermeister Trapp in der Spenglerei von Opel an. Während des Krieges kam er dann in die Fertigmontage, erlebte 1923 die Einführung des laufenden Bandes und machte vor allem in dieser Zeit die Kinderkrankheiten dieser umwälzenden Einrichtung mit. 1934 kam er dann in den Werkzeugbau. Dort blieb er bis heute und feierte am 21. März in der Materialausgabe sein 40jähriges Arbeitsjubiläum.





Lehrwerkstatt: Dreherei



Lehrwerkstatt: Spezialmaschinenabteilung

Der Eintritt ins Leben

Lehrlingsausbildung in unserem Werk

Für viele Jugendliche beginnt zu Ostern durch Eintritt in die Berufslehre ein neuer Lebensabschnitt. Auch die Abteilung Berufserziehung übernahm am 1. April 1952 eine größere Anzahl neuer Lehrlinge – gewerbliche Lehrlinge – kaufmännische Lehrlinge – Bürogehilfinnen.

Insgesamt werden wir mit den Neueinstellungen zusammen wieder ca. 500 Lehrlinge in Ausbildung haben.

In diesem Jahr gingen die Bewerbungen besonders zahlreich ein, etwa 1000 aus den Reihen der Werksangehörigen und aus der näheren Umgebung von Rüsselsheim. Die Auswahl war sehr schwierig, da trotz bestem Willen der weitaus größte Teil der Bewerber eine Absage bekommen mußte. Durch das Arbeitsamt Groß-Gerau, Abteilung Berufsberatung, erfolgte für die in Frage kommenden Bewerber die so-

genannte Eignungsuntersuchung. Auf Grund der gezeigten Eignung und Leistung wurde die engere Auswahl getroffen.

Die neu eingestellten kaufmännischen Lehrlinge werden erstmals vor Beginn der eigentlichen kaufmännischen Tätigkeit einen gewerblichen Grundlehrgang von 3 Monaten in der Lehrwerkstatt mitmachen. Hierdurch soll dem zukünftigen jungen Kaufmann von vornherein der Begriff für alle handwerklichen Arbeiten vermittelt werden, um ihn auch dadurch gleichzeitig betriebsnahe zu erziehen.

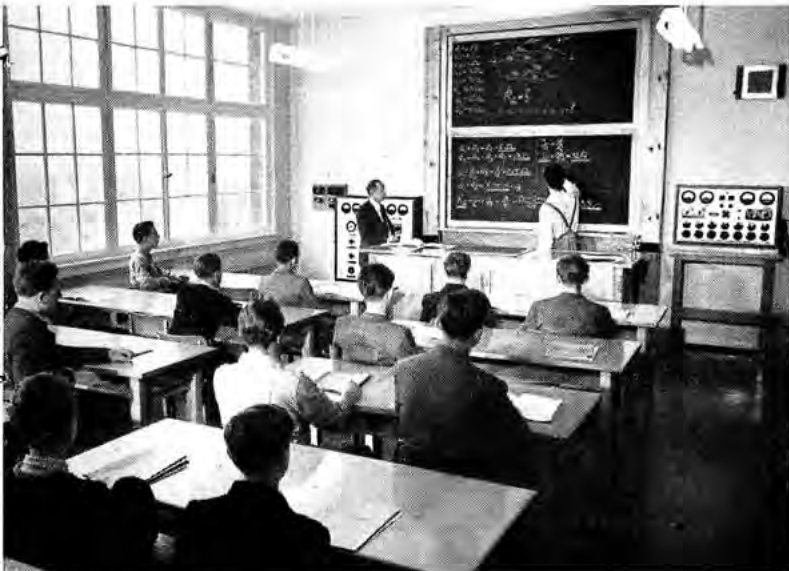
Ziel der Berufserziehung ist, diese jungen Menschen, die uns für lange Jahre anvertraut sind, den Eintritt in das Berufsleben menschlich leicht zu machen, alle ihre Fähigkeiten zu wecken, um sie so in ihrer Lehrzeit zu einer tüchtigen Fachkraft zu entwickeln.

Lehrwerkstatt: Grundlehrgang



Lehrling am Feinbohrwerk





Gewerblicher Fachunterricht



Gewerblicher Zeichenunterricht

Für die Ausbildung steht ein Stab von langjährigen, bewährten Mitarbeitern, die aus der Praxis kommen, zur Verfügung. Sie sind mit der Pädagogik betrieblicher Nachwuchserziehung und der fachlichen Heranbildung bestens vertraut und haben Herz und Aufgeschlossenheit für die Sorgen junger Menschen.

Eine eigene Werkberufsschule und eine mit neuzeitlichen Maschinen ausgerüstete Lehrwerkstatt bieten die Grundlage für eine praktische und theoretische Ausbildung.

Diese erfolgt nach einem genau festgelegten, dem Berufsbild entsprechenden Plan, zeitlich zuerst in der Lehrwerkstatt und später in den Produktions- und anderen Betriebsabteilungen, und zwar immer nur in solchen, die für die berufliche bzw. fachliche Weiterbildung in Frage kommen.

Im gleichen Sinne wickelt sich auch die Ausbildung der kaufmännischen Lehrlinge und Bürogehilfinnen ab.

Technische Hilfsmittel jeder Art und Anschauungsmaterial stehen reichlich zur Verfügung.

Ferner sollen fremde Werksbesichtigungen das Wissen und das Blickfeld unserer Lehrlinge erweitern.

Zur Erhaltung der Gesundheit ist während des Sommerhalbjahres ein Sport-Nachmittag eingeführt worden.

Auch die Freunde der Musik finden in unserem Lehrlings-Orchester entsprechende Betätigung und Weiterbildung.

Wir hoffen, mit der Veröffentlichung der 8 Bilder unserer Abteilung Berufserziehung vielen Werksangehörigen einen Einblick in die Lehrlingsausbildung geben zu können.

Wir bitten aber auch hiermit alle Eltern und Erziehungsberechtigten, deren Kinder uns als Lehrlinge anvertraut sind, um verständnisvolle Mitarbeit in allen Fragen, die den Jugendlichen betreffen.

Nur eine auf das gleiche Ziel ausgerichtete Zusammenarbeit zwischen Werk und Elternhaus macht es möglich, aus jedem Lehrling einen tüchtigen, lebensbejahenden und berufsstolzen Menschen zu machen, den wir alle gern einmal in den großen Kreis der Werksangehörigen aufnehmen wollen. Mancher wird sicher darunter sein, den wir auf Grund seiner guten Leistungen und seines tadellosen Verhaltens nach Beendigung der Lehre weiter fördern können.

H. Halder

Elektriker-Klasse



Inspektionsraum

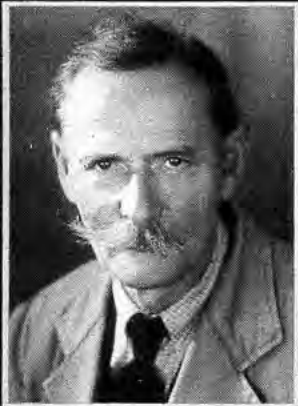
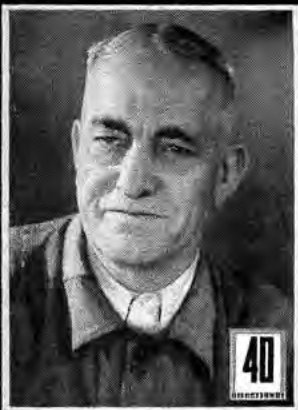


DIENST 40 JAHRE

von oben nach unten:

Peter Göttert
Gesenkbau
Wilhelm Kircher
Teilelager
Johann Merlen
Preßwerk
Wilhelm Schmidt
Karosseriebau
Jakob Vowinkel
Werkzeugbau

Unsere Jubilare



Die Namen der Jubilare sind reihenweise untereinander aufgeführt

Anton Rohrwick
Schnittbau
Karl Schönbach
Automaten
Josef Wann
Material-Abteilung
Johann Weber
Karosseriebau

G. Schwendtner
F. I. - Abteilung
Peter Claus
Betriebs-Krankenkasse
Wilhelm Müller
Prozeßabteilung
Richard Barbehen
Schnittbau

Valentin Reitz
Motorenbau
A. Remsberger
Mat. Abt. - Magazine
Hans Schleimann
Frigidaire-Kundendienst
Heinrich Riebel
Kundendienst

Franz Ruppert
Mat. Abteilung
E. Wagenschein
Budget-Abteilung
Georg Schneider
F. I. - Abteilung
Hans Stein
Betr. Schlosserei



Rudolf Busse
Schnittbau

Philipp Genne
Vergaserbau

Fritz Weidmann
Teile-Förderung

Jakob Reichert
Türenbau

Philipp Knöss
Arb. Vorb. Preßwerk

Leander Beck
Werkzeugbau

Jakob Hoffmann
Karosseriebau

Johann Palm
Achsenbau

Erwin Rosenfelder
Arb. Vorb. Preßwerk

Ernst Kasselmann
Inspektion

Otto Maul
Vergaserbau

Johann Hartinger
Härterei

Wilhelm Baum
Elektr. Abteilung

A. Messerschmitt
Gehaltzahlmeisterei

Georg Schädle
Karosseriebau

Friedrich Axt
Vergaserbau

Adam Hofmann
Freigaben-Zentrale

Alois Riegler
Zahnräder

G. N. Schwarzkopf
Werkzeugbau

Philipp Becker
Werkzeugbau

Georg Franz
Hauptbuchhaltung

R. A. Berendt
A. F. G.

Georg Feutner
Frigidaire-Produktion

Josef Heun
Versuchswerkstatt

Daniel Reinhardt
Zahnräder



Unser Schicksal

DIE DEUTSCHE INDUSTRIE

Eines der größten Abenteuer der Weltgeschichte spielt sich seit sechs Jahren in unserem Raum ab: Der Wiederaufstieg der deutschen Industrie aus dem Chaos des totalen Zusammenbruchs.

1945: Schwelende Trümmerhaufen, skelettierte Fabrikhallen, ausgeplünderte Werke; ein verwüstetes Westdeutschland, überschwemmt von Scharen heimatloser Ostvertriebener; Morgenthauplan und Potsdamer Abkommen scheinen dem Elend in Deutschland eine dauernde Station zu sichern.

1950: Die deutsche Industrie zeigt der Welt ihr neues Gesicht. Auto-kolonnen rollen von den Fließbändern neuer Werke, Schiffswerften produzieren auf engstem Raum leistungsfähige Fisch- und Frachtdampfer, ein riesiger Elektrokonzern entdeckt, daß seine Kunden auf dem Weltmarkt ihn nicht vergessen haben. Heimatlose Schlesier haben in Augsburg ein neues Textilzentrum gegründet, die Porzellanbrenner an der tschechischen Grenze arbeiten mit Hochdruck für den Export.

Das Wunder dieser fünf Jahre hat Heinrich Hauser angeregt zu einem neuen Buch. Um jedem Leser der OPEL-POST einen Eindruck von dieser spannenden Reportage zu geben, veröffentlichen wir in dieser und späteren Nummern mit freundlicher Genehmigung des Wilhelm Steinebach-Verlags (München-Düsseldorf) einige Kapitel aus dem neuen Hauser-Werk.

* * *

Der Ort war eine Pension in einer Großstadt des Reviers, die Zeit 1948. Die persönliche Lage war feldmäßig, aber nicht ohne Komik; d. h. ich lag auf einer aus USA mitgebrachten Luftmatratze unter einem Konzertflügel und starrte zu dem preußischen „Kuckuck“, den der Gerichtsvollzieher diskret der Flügel-Unterseite angeheftet hatte. Die weitere Aussicht bestand aus den Schuhen und Hosenbeinen einiger Handlungsreisender, die – nach höflicher Entschuldigung in meine Hundehütten-Richtung – ein spätes Bier tranken und dazu aus dem deutschen Universalgepäck, den Aktentaschen, mitgebrachte Butterbrote verzehrten.

Die gemurmelten Gespräche wirkten einschläfernd, aber es wurde kein richtiger Schlaf daraus, sondern vielmehr ein Albtraum alles dessen, was ich in den letzten 24 Stunden erlebt hatte und zwar kontrastiert zu Pittsburgh (USA), dem Essen Amerikas. Zwischen dieser meiner letzten Arbeits-Station „drüben“ und dem deutschen Essen lagen 3000 Meilen, und ich hatte das Ruhrrevier seit einem Dutzend Jahren nicht mehr gesehen: daher der Alb.

Nach Pittsburgh hatte mich ein Stromlinien-Dieselzug getragen, eines jener Nirosta-Hotels auf Rädern, die so sanft und stoßfrei fahren, daß im Speisewagen keine Tasse klirrt. Schon Meilen voraus war von den Stahlwerken

die Nacht in eine gigantische Glocke rosafarbenen Lichts verwandelt worden. Einige Geschäftsleute hatten von ihren Journalen aufgeblickt und mit tiefen, ruhigen Stimmen die Lage kommentiert:

„Jawohl, die ‚Stahlmühlen‘ gingen ‚full-blast‘, mit Voll-dampf weiter; die erwartete Nachkriegs-Depression war nicht eingetreten“

90 Millionen Tonnen Stahl würde man in diesem Jahr machen: 2 1/2 Milliarden Dollar würde die Stahlindustrie von nun ab jährlich neu investieren. Bis 1955 würde man die Produktion auf 115 Millionen Tonnen bringen. Und damit käme die ganze übrige Welt zusammengenommen nicht mehr mit, und Rußland schon gar nicht Ich fragte, wie es denn um Europa, speziell um Deutschland stünde und irgendeiner der Herren meinte lächelnd: „Krupp macht noch ein paar Tonnen Spezialstahl für falsche Zähne. Das ist aber auch alles.“

Und nun: der deutsche Zug von Bremen her war eine Kette von Sardinienbüchsen gewesen, gezogen von einem asthmatischen Dampfproß, das mit einer Art von Schweinsgalopp über die ausgeschlagenen Schienen holperte, so daß man nur beten konnte, es möge nicht entgleisen. Vorsichtig war er über Notbrücken gekrochen, und auf den zerstörten Bahnhöfen hatte es schlehenbitteren Kaffee, zweifelhafte Würstchen und undefinierbare Limonaden gegeben. Dann war die Winternacht hereingebrochen, ein Schaffner hatte mit viel Umstand eine düstere Gasbeleuchtung in Gang gesetzt. Daß es dergleichen überhaupt noch gab, hatte ich längst vergessen. Und dann war ich beinahe außenbords gefallen, weil ich nicht wußte, daß es im deutschen D-Zug keine Harmonikas mehr gab und der eisige Fahrwind mich ganz unerwartet packte. Schon Bremen war schlimm genug gewesen und Hannover schlimmer; nun kam das Ruhrrevier und ich spähte hinaus, begierig auf das altvertraute Bild: und da war nichts, gar nichts. Die menschengeschaffenen Vulkane lagen tot und große Städte kündeten mit spärlich-winzigen Lichtchen sich an, als lägen da Eskimo-Dörfer in dem krankhaft grauen Schnee . . .

Dann war auf meiner Fensterseite ein meilenlanges, ungeheuerlich verworrenes Stahlskelett vorbeigekrochen und irgend jemand hatte gesagt: „Das ist Krupp.“ Er sagte es völlig gleichmütig und überhaupt: das war für mich das Seltsamste und Unheimlichste an dieser ersten Deutschland-Fahrt, daß die Menschen die Zerstörung gar nicht mehr zu bemerken schienen.

In den nächsten Tagen und Wochen mußte ich immer wieder an das Wort jenes Amerikaners im Zug nach Pittsburgh denken. Jawohl, Deutschland war kaputt. Und vielleicht hatte er auch darin recht, daß die Alliierten, wenigstens die Amerikaner, das gar nicht wollten. Aber sie machten es immer weiter kaputt. Wohin ich kam, zu Krupp, zu Thyssen, zu Mannesmann, zum Bochumer Verein, um nur einige Betriebe zu nennen – es war überall das gleiche Bild: Skelette des „Es war einmal“, denen die etwa noch intakten Eingeweide herausgerissen wurden. Nach alliierter Statistik sollten das nur 2% der alten Kapazität sein. Selbst wenn das stimmte, so war es eben überall das Modernste und das Beste, was verschwand, und das Verbindende der übriggebliebenen Teile. Es war, als würde man einem Automobil die Kardanwelle abmontieren – schätzungsweise auch nur 2% des Wagengewichts – und dann dem Chauffeur befehlen: „So, nun fahr du mal!“ Das Leitmotiv, die nachzitternde Weltangst vor der deutschen Industrie als Kriegspotential, verstand ich wohl; auch das Leitmotiv der Restitutionsen, sogar das nicht selten auftauchende der Rache. Aber nicht, daß man uns in Stücke hieb, mit der Begründung, das sei notwendig, um unsere unsterbliche Seele zu retten. Die überall, auch in gänzlich zerstörten Werken herumsitzenden Kommissionen der Alliierten waren wie Wachtposten, die einen doppelt Beinamputierten am Davonlaufen hindern sollen. Demontage plus Wiederaufbau im Ausland kosteten das Mehrfache dessen, was die Ruhr mit den demontierten Anlagen dem Ausland hätte liefern können. Die große Masse der demontierten Anlagen ging nach Rußland, mit dem der Westen sich bereits im kalten Krieg befand. Amerika suchte Europa wieder auf seine wirtschaftlichen Füße zu stellen; Grundlage dafür war die Stahl- und Eisenproduktion, die man in Deutschland künstlich drosselte. Das alles war Wahnsinn mit Methode. Aber das Wahnsinnigste von allem war, daß die Ruhr nicht nur mit, sondern von dem Wahnsinn der anderen lebte. Mehr Krupp-Arbeiter schafften in der Demontage als in der Produktion. In anderen Betrieben war es ähnlich. Man lebte davon, daß man den eigenen Lebensunterhalt, die Arbeitsplätze, zerstörte, daß man die eigene Heimat in eine Wüste verwandelte. Ebenso deprimierend waren die Gespräche, die ich in jenen Wochen mit leitenden, besser gesagt: früher leitenden Männern der Hüttenwerke hatte. Bei ähnlichen Unterredungen in Pittsburgh waren die Wagen des Optimismus hoch gegangen: „Wir bauen da gerade ein Stahlwerk mit neun Hochöfen neuester Konstruktion.“ „Wir haben ein neues Stahlgußverfahren entwickelt, das die Kokillen erspart.“ – „Nächste Woche kommt unsere dritte Breitbandstraße in Betrieb.“ – „Die Proben der neuentdeckten Erze aus Venezuela bewähren sich ganz ausgezeichnet, besser als die besten von unserem eigenen Mesabi-Gebirge.“ – So etwa war der Tenor gewesen.

Im deutschen Pittsburgh dagegen hieß es: „Wenn wir doch bloß die alte Dynamomaschine von 1913 nochmal hintrimmen könnten; aber wir kriegen ja keine Ersatzteile.“ – „Beim Hochofen Nr. 3 müssen wir jeden Tag damit rechnen, daß die Charge durch die Wände bricht. Reparieren? – Geht nicht; es gibt keine feuerfesten Futtersteine.“ – „Schwedenerze? – Wir müssen froh sein, wenn wir wenigstens die eisenarmen Erze von Salzgitter kriegen!“ – „Unsere technische Ausrüstung insgesamt? – Sie entspricht annähernd dem Stand von vor dem ersten Weltkrieg.“ Und wenn ich fragte, ob es nicht auch irgend-

welche Neuentwicklungen gäbe, durch die man hoffen könnte, mit dem Ausland wieder gleichzuziehen, dann hieß es achselzuckend: „Ideenmäßig schon; aber wie sollen wir die Dinge praktisch entwickeln, ohne Geld, ohne Patentschutz und mit der Industriespionage im eigenen Haus?“ So war der Tenor der deutschen Gespräche, und der Gegensatz zum amerikanischen Pittsburgh war der Gegensatz zwischen einem großen Modeschöpfer, der in allen erdenklichen Stoffen wühlend aus dem Vollen schaffen kann, und einem kleinen Flickschneider, der aus Großvaters schon zweimal gewendeten Bratenrock dem Enkel einen Konfirmationsanzug schneiden soll. – Ist es ein Wunder, daß ich damals an der deutschen Industrie überhaupt zu verzweifeln begann?

* * *

Ja, und dann waren D-Mark und Marshall-Plan gekommen: aus den Schaufenstern der Lebensmittelläden verschwanden die Büchsen mit ausländischem Pferdefleisch und der solide weiße Speck und die herzhaften westfälischen Würste zogen triumphierend ein. Mittlerweile hatten sich auch meine Augen wiederum auf Deutschland umgestellt, und was sie nun plötzlich entdeckten, war ein geradezu magischer Vorgang: die langsame Heilung einer ungeheuren Wunde vom Wundboden her

Äußerlich blieb das Wundbild nahezu unverändert, es sei denn, daß sich die Gerippe zerstörter Hallen nur immer roströter färbten und Frost und Nässe immer neue Steinblöcke von den Ruinen sprengten. Aber im Innern der Stahlskelette und hinter den Trümmermauern gingen geheimnisvolle Dinge vor: Schrottmassen wurden blanker Stahl, wurden Maschinen, ordneten sich neu zu Reihen, wurden von wimmelnder Menschheit umkrabbelt. Und mit einemmal war da irgendein Produktionsfluß wieder da. In den Stadtkernen blieben die Ruinen leer, ausgebrannt, durchschaubar von Mauer zu Mauer. Aber in den Kellern regte es sich; als wühlten da tausend Maulwürfe, so häufte sich um sie der Schutt. Kam man am anderen Morgen wieder, war er über Nacht verschwunden. Statt dessen schütteten Lastautos Stahlstangen, Zement und Ziegel in die dunklen Höhlen, und ehe man sich's versah, war da irgendeine Zwischendecke eingezogen, blinkten Fensterscheiben, Lager füllten sich mit Waren; ein menschlicher Bienenschwarm war in das Vakuum gezogen und drängte unaufhaltsam schon zum nächsten Stockwerk empor. Irgendwo am Stadtrand war ein Wald. Eines Tages erschien er mir ein wenig lichter als gewohnt. Eine Woche später war eine Unzahl kahler Sparren spargelhaft bis unter die Baumkronen gewachsen. Wiederum eine Woche später leuchtete es hinter diesen Baugerüsten ziegelrot. Ein flüchtiger Beobachter hätte dem Wald in seiner unveränderten Kontur nichts angesehen: Aber das war kein Wald mehr, sondern eine Waldsiedlung für mehrere hundert Familien.

Das war's, was ich vergessen hatte: daß alles Menschenwerk an der Oberfläche des Reviers nichts anderes ist als die verwandelte Energie, die darunter schlummert. Daß, wie immer zerstört, diese Oberfläche regenerierbar ist, solange der Schatz im Keller reicht. Und dieser Schatz war intakt; auch die Maschinerie, ihn zu heben. Der Bergbau lebte, seine Förderung stieg wieder in steiler Kurve an. Die alten Adern der Erde selbst kamen dem ausgebluteten Körper des Reviers zu Hilfe mit einer belebenden Transfusion, und immer weiter floß der schwarze Energiestrom in die kriegserschöpfte Welt.

Mit noch amerikanischen Augen hatte ich 1948 das Revier als einen Riesen-Leichnam angesehen. Im nächsten Frühjahr erkannte selbst mein ungeschulter Blick, daß in ihm noch Leben war. Im Mai 1949 sah ich den entsetzlich zerstörten Rippenkorb der Industrie sich wiederum heben und senken und wußte, daß die Lebenskrise überstanden war. Und bald darauf gab es keinen Zweifel mehr: Der gewaltige Patient würde von seinem Siechbett aufstehen.

Verbesserungsvorschläge

Im Jahresbericht 1951 in der Nr. 1/2 dieses Jahrgangs der OPEL-POST haben wir die Hoffnung ausgesprochen, daß noch manch guter Vorschlag einzureichen wäre. Heute können wir bereits feststellen, daß dieser Hinweis eine starke Beachtung fand.

300 Vorschläge gingen im Januar und Februar 1952 ein, und mancher dieser Vorschläge wird verwirklicht werden können. Heute wollen wir diejenigen Werksangehörigen namentlich aufführen, die an dieser Stelle noch nicht genannt wurden, aber im Jahre 1951 Vorschläge eingereicht haben, die inzwischen prämiert werden konnten. Es sind die Mitarbeiter:

Anton Allendorff	008-069		182. – DM				
Fritz Ammelburger	066-045	2 Vorschläge	1449. – DM				
Hermann Bader	063-146		874. – DM				
Philipp Barth	212-082		10. – DM				
Georg Bastlian	992-108		10. – DM				
Heinrich Bauer	712-164		657. – DM				
Willi Baumann	908-003		10. – DM				
Erwin Becker	500-355		20. – DM				
Herbert Beckerl	146-247		10. – DM				
Walter Bernhard	262-039	2 Vorschläge	45. – DM				
Ludwig Bernhard	903-020		20. – DM				
Heinrich Böhmann	033-079		20. – DM				
Georg Breckheimer	211-106		225. – DM				
Arthur Breitsch	033-136		15. – DM				
Josef Brosch	266-045		15. – DM				
Hans Brüssel	211-051		49. – DM				
Peter Burbach	120-101		15. – DM				
Jakob Bürger	709-070		15. – DM				
Karl Cezanne	905-001	2 Vorschläge	83. – DM				
Ludwig Claus	154-127		10. – DM				
Peter Christ	058-010		15. – DM				
Franz Demmerle	716-117		15. – DM				
Wilhelm Diehl	149-071		71. – DM				
Adam Dörr	059-034		237. – DM				
Georg Dragovic	907-001	2 Vorschläge	32. – DM				
Peter Ebenhöf	701-286		10. – DM				
Martin Eckhardt	034-002		185. – DM				
Georg Edler	905-007	2 Vorschläge	45. – DM				
Georg Eisenhauer	904-001		1000. – DM				
Albert Emmert	265-036		83. – DM				
Georg Engel	322-135		30. – DM				
Gretel Feutner	P. A. I		25. – DM				
Karl Frank	051-414		15. – DM				
Jakob Gerbig	716-029		136. – DM				
Hans Germann	709-060	3 Vorschläge	40. – DM				
Karl Gohl	142-146		25. – DM				
Georg Gölzenleuchter	992-159		10. – DM				
Gustav Grimm	716-149		1000. – DM				
Adam Guthmann	708-011		100. – DM				
Peter Hannappel	904-036	2 Vorschläge	77. – DM				
Horst Haenel	Büro Vorplanung		48. – DM				
Franz Hainz	139-068		50. – DM				
Heinrich Hart	Teile Mat. Disp.		100. – DM				
Josef Hartmann	802-118	3 Vorschläge	767. – DM				
Waldemar Hasenbach	904-019		285. – DM				
Ernst Hänisch	709-040		20. – DM				
Anton Herberich	701-227		10. – DM				
Adolf Heppel	715-021		1000. – DM				
Mathias Hohn	701-378		15. – DM				
Helmut Hesse	063-172		15. – DM				
Georg Hess	211-021		25. – DM				
Konrad Haya	065-031		1000. – DM				
Philipp Hitzel	215-013		25. – DM				
Georg Hitzer	265-231		10. – DM				
Adam Hofmann	Freig. Zentr.		78. – DM				
Franz Hofmann	066-019		1000. – DM				
Walter Hoffmann	716-125		1000. – DM				
Werner Homann	066-040		507. – DM				
Wilhelm Höhl	904-127		50. – DM				
Gerhild Hölzel	Einkauf		15. – DM				
August Hölters	148-133		15. – DM				
Walter Höpfner	036-045		10. – DM				
Karl Horst	907-087		25. – DM				
August Hufnagel	066-047		389. – DM				
Margarethe Hummel	P. A. I		25. – DM				
Paul Hunneshagen	009-134		120. – DM				
Josef Huss	142-356		10. – DM				
Georg Jockel	232-083		336. – DM				
Daniel Jourdan	907-216	3 Vorschläge	732. – DM				
Adam Jungheim	901-112		25. – DM				
Heinz Kabbbeck	146-007		139. – DM				
Paul Kann	716-142		40. – DM				
Adam Keller	113-011	2 Vorschläge	43. – DM				
Heinrich Kirschner	903-028		30. – DM				
Paul Koch	802-124	3 Vorschläge	147. – DM				
Willi Kohlhöfer	262-046		25. – DM				
Willh. Konecny	073-081		30. – DM				
Berthold Kraft	035-139		20. – DM				
Heinrich Kraft	116-023		15. – DM				
Heinrich Kraft	261-022		20. – DM				
Otto Kratz	323-024	2 Vorschläge	30. – DM				
Ewald Krause	991-018		10. – DM				
Karl Kretzler	142-326		30. – DM				
Josef Laber	720-086		15. – DM				
Wilhelm Lamby	Verkauf-Versand		170. – DM				
Wilhelm Laut	903-226		300. – DM				
Ferd. Lösch	265-021		20. – DM				
Wilhelm Lösche	250-011	2 Vorschläge	84. – DM				
Walter Lüneburg	952-055		50. – DM				
Jakob Maurer	034-025		213. – DM				
Georg Meier	907-018		20. – DM				
Willi Michel	909-101		110. – DM				
Franz Mohr	265-168		245. – DM				
Philipp Muhi	007-004		20. – DM				
Georg Munz	153-027		15. – DM				
Elisabeth Müller	Teile Mat. Disp.		10. – DM				
Julius Müller	905-012		15. – DM				
Karl Müller	802-117		150. – DM				
Wilhelm Münch	720-051		100. – DM				
Philipp Noid	144-019		25. – DM				
Wilhelm Oltmann	712-012		154. – DM				
Gustav Ommert	008-054		20. – DM				
Philipp Orth	901-070		50. – DM				
Adam Osterod III.	069-017	2 Vorschläge	124. – DM				
Joh. Ottenritter	713-278		10. – DM				
Werner Parschau	715-092		33. – DM				
Nikolaus Pfaff	905-031		1000. – DM				
Otto Pflug	Abt. Teile	2 Vorschläge	40. – DM				
Heinrich Pitzer	906-007		15. – DM				
Emil Porr	Planung Preßwerk		20. – DM				
Hertha Prior	P. A. I		25. – DM				
Jakob Rauch	716-118		168. – DM				
Michael Rauch	551-127		15. – DM				
Wilhelm Rathgeber	212-128		114. – DM				
Heinrich Rensch	Freig. Zentrale		1000. – DM				
Alois Riegler	030-006	2 Vorschläge	641. – DM				
Heinz Rhinow	211-157		20. – DM				
Heinz Rudolf	909-007	4 Vorschläge	107. – DM				
Otto Ruf	904-028		1000. – DM				
Alois Saufhaus	909-070		107. – DM				
Georg Schalle	701-135	3 Vorschläge	109. – DM				
Alois Schank	140-019		25. – DM				
Wilhelm Schäfer	908-046		15. – DM				
Wilhelm Schäfer	116-024	2 Vorschläge	35. – DM				
Kurt Scheller	322-034		20. – DM				
Josef Scherer	712-493		10. – DM				
Andreas Schließmann	051-052		109. – DM				
Erich Schmidt	064-053		30. – DM				
Jakob Schmidt	116-059	2 Vorschläge	75. – DM				
Karl Schmiegl	034-068		565. – DM				
Georg Schmitt	148-076		81. – DM				
Anton Schmitt	115-163		27. – DM				
Georg Schmitt	551-154		15. – DM				
Walter Schönig	033-038		35. – DM				
Bernhard Schreiner	125-026		530. – DM				
Martin Schrohe	909-063		128. – DM				
Philipp Schulmayer	115-144		20. – DM				
Alexander Schwalbe	153-108		15. – DM				
Herbert Schwenderling	714-163		30. – DM				
Heinz Seher	903-098		20. – DM				
Karl Seng	250-010		30. – DM				
Ernst Siebert	152-091		211. – DM				
Michael Spamer	701-289		20. – DM				
Reinhold Stätz	065-067		100. – DM				
Kurt Steller	116-119		60. – DM				
Karl Thon	152-014		298. – DM				
Philipp Trapp	715-043		30. – DM				
Johann Vorläufer	064-013		96. – DM				
Franz Vorndran	909-112		135. – DM				
Richard Wagner	703-206		15. – DM				
Heinrich Walter	502-087		20. – DM				
Heinrich Wältz	115-207		44. – DM				
Oswald Weber	992-120		10. – DM				
Wilhelm Wittekind	Teile-Verkauf		30. – DM				
Heinrich Wollenschläger	009-027		164. – DM				
Johann Wölflé	051-223		11. – DM				
Hans Zeiss	262-015	2 Vorschläge	408. – DM				
Georg Zögner	909-068		1000. – DM				
Wilhelm Zwilling	262-037		15. – DM				

OPEL - Sportmosaik

In Fortsetzung unseres Sportmosaiks berichtet unser P. M.-Mitarbeiter heute von einigen Opel-Ruderern und dem Speerwerfer Gescheidle.

* * *

Der in Deutschland und darüber hinaus in der gesamten Sportwelt bekannte „Opel-Achter“ möchte auch in diesem Jahr wieder Deutschlands Meister-Achter werden. Um Einzelheiten zu erfahren, unterhielten wir uns mit einigen im Werk beschäftigten aktiven Ruderern des Ruderclubs Flörshheim-Rüsselsheim.

Der 23jährige Adam Munk, Nr. 3 im Rennachter, wollte in seiner bescheidenen Art zuerst nicht so recht mit der Sprache heraus. Doch als das Stichwort „Olympische Spiele“ fiel, meinte er: „Ja, Helsinki, das wäre schon was für einen Opelarbeiter.“ Einfach wird es jedenfalls nicht sein, denn in vier großen Ausscheidungswettrennen werden im Juni die besten Rudervereine Deutschlands den besten Achter ermitteln, der dann am 20. Juli in Helsinki mit den Champions der Welt an den Start geht. Gewiß haben die Ruderer mit ihrem immer noch aktiven Georg v. Opel berechtigte Hoffnung, sich wie in den Jahren 1947, 1948, 1949 und 1951 als bester deutscher Achter zu qualifizieren. Doch die anderen Mannschaften schlafen auch nicht. Daß die „Opeler“ internationales Format haben, bewiesen sie im Vorjahr auf Regatten in England und Österreich gegen stärkste englische, amerikanische, holländische, irische, österreichische und jugoslawische Boote.

Der Werksangehörige Georg Boller, die Nr. 6 im Meister-Achter, seit 1933 aktiver Ruderer mit insgesamt 86 großen Siegen, arbeitet im Teilebau und sagte uns gleich zu Anfang: „Wenn wir es schaffen sollten mit Helsinki, dann mache ich danach Schluß, denn ich bin jetzt 33 Jahre alt, und wir müssen die Nachwuchsruderer langsam einbauen.“ Seit dem 1. November trainieren die Aktiven. Boller kennt alle Rennplätze in Deutschland und teils in den Nachbarländern, und man merkt es während des Gesprächs: am wohlsten fühlt er sich auf seinem Rollstuhl.

In der Betriebsschreinerei steht an einer Hobelbank der 51 kg-Steuermann Rolf Bopp; im Gegensatz zu den beiden oben genannten Flörshheimern – ein Rüsselsheimer Jung'. Er ist 21 Jahre alt und sozusagen auf dem Wasser groß geworden. Sein Gewicht darf er nicht wesentlich über- oder unter-

schreiten, da er sonst im letzteren Falle Sandsäcke im Boot mitführen muß. Neben verschiedenen deutschen Meisterschaften, die er steuern durfte, war sein schönstes Rennen der Dreiländer-Kampf in Wien. Nach dem heißumkämpften Sieg, an welchem er ja als Steuermann maßgeblich beteiligt war, warf ihn seine Mannschaft traditionsgemäß ins Wasser. Der Steuermann ist die Befehlszentrale im Boot; er beobachtet nicht nur seine Mannschaft, sondern alle im Rennen liegenden Boote. Nach jeder Regatta muß er einer alten Regel nach heiser sein, als Beweis dafür, daß seine Stimmbänder wirklich das Letzte hergegeben haben. In England allerdings war das Geschrei der Zuschauer vom nahen Ufer derart stark, daß ihn seine Leute im Boot nicht mehr verstehen konnten. Es mußte deshalb eine Klingelanlage eingebaut werden, um der Mannschaft den Beginn eines Spurts rechtzeitig anzukündigen. Rolf will auch im Jahre 1952 einige Meisterschaftssiege nach Hause fahren und seine Arbeitskollegen würden ebenfalls sehr gern sehen, wenn ihr Mitarbeiter Bopp

den deutschen Achter auf der Olympia-Rennstrecke in Helsinki steuern würde.

In der Karosseriekonstruktion trafen wir, über sein Zeichenbrett gebeugt, Ernst Gescheidle. Er gehört der Leichtathletik-Abteilung des TV 1846 Groß-Gerau an. Zum Feierabend vertauscht er den Bleistift mit dem Speer, denn Speerwerfen ist seine Spezialübung, in der er auch die meisten Erfolge erringen konnte. Da das Speerwerfen neben Kraft auch sehr viel Technik verlangt, kommt bei dieser Übung erst ganz allmählich die Leistungssteigerung. Erst im Sommer 1950 begann er mit dem Training und konnte durch zähe Arbeit an sich selbst bis Ende 1951 zur hessischen Spitzenklasse aufrücken. Von vielen Wettkämpfen, an denen er teilnahm, wollen wir seinen Sieg mit der hessischen Jahresbestleistung herausgreifen. Er erreichte mit seinem Wurf die 56,60 m-Marke. Es wäre schön, wenn Gescheidle bei solchen Leistungen an den Olympia-Ausscheidungskämpfen teilnehmen könnte.

—pame

MÄDCHEN für alles — unser BETRIEB

Die soziale Betriebsgestaltung wird gerne als ein Allerwelts-Mittel betrachtet. Auf drei, vier Umwegen läßt es sich immer nachweisen, daß jede private Angelegenheit letzten Endes doch irgendwie betrieblich bedingt ist. Der Hinweis auf die „Betriebsfamilie“ gibt dann noch den letzten Ausschlag. Man sollte sich nicht wundern, wenn eines Tages Werks-Windel-Ausleihstationen beantragt oder gefordert würden.

Wozu hat die Firma einen Juristen? — also ran mit ihm zur Ehescheidungsberatung! Liegt der Betrieb in einem kleineren Ort, so wird aus dem Werk auf diese Weise bald eine Gemeinde in der Gemeinde. Werksfriseur, Werkskino, Werksradiobastlerclub, Werksgesangsverein, Werkseheberatung, Werksdakelzüchterverein, Werksblumenfreunde, Werksföchterschule und Freunde des betrieblichen Waldlaufgedankens.

Es wird viel über Betriebsblindheit und ebensoviel über den Wert des Individuums geschrieben. Man fördert das erste und macht das zweite kaputt durch solche — gewiß nur gutgemeinte — Sozialeinrichtungen.

In Zeiten, da der Staat oder die Gemeinden kraftlose R-Markkrüppel waren, in Zeiten, da man gar nicht wußte, wer

ist denn eigentlich der Staat, war es richtig, ihn betrieblich zu ersetzen. Die Stammgerichtzeiten sind aber vorbei, und man sollte den Menschen dazu anhalten, sich ein wenig selber zu rühren.

Das Mädchen für alles, das Werk, kann ja einmal krank werden — und was dann? Gut, wenn der Betrieb, besonders in kleineren Orten, neben dem wirtschaftlichen auch das geistige Zentrum bildet. Er tut gut, Anreger zu sein — aber schlecht, in Amme zu machen. Viele Vereinigungen privater Natur arbeiten wirkungsvoller, wenn ihre Mitglieder aus Betriebsangehörigen und Betriebsfremden gemischt sind. Dadurch wird geistiger Karussellbetrieb am besten verhindert, und das Unternehmen gewinnt an öffentlichem Interesse und Vertrauen. Außerdem gibt es alten, ausscheidenden Mitarbeitern die Möglichkeit, in geistiger Betriebsnähe zu bleiben und doch Anschluß an die Außenwelt zu haben.

* * *

Moral: Etwas ist manchmal mehr als alles — auch die besten Mittel wirken am besten in ganz bestimmter Dosis.

Michael Schiff

(Mit freundlicher Genehmigung „Mensch und Arbeit“ entnommen.)

Innerbetrieblicher Transport im Wandel der Zeiten

Fortsetzung und Schluß

Aus Schutt und Asche wurden nach dem Krieg Fahrzeuge, Fahrzeugteile, Maschinen usw. herausgeholt. Sie wurden gesäubert und wieder in Gang gebracht. Planmäßig wurden auch die zerstörten Gebäude aufgebaut. Von sieben Aufzügen waren die Maschinenhäuser total zerstört und die Elektromotore unter Gesteinsbrocken und Schutt begraben, von den anderen Aufzügen waren die Führungsschienen herausgerissen. Alle Förderbänder, die Nerven unseres Werkes, waren unbrauchbar. Auch sie wurden wieder hergestellt und verbessert. Mit größtem Eifer wurden auch die Hubwagen und Schlepperfahrzeuge überholt und wieder eingesetzt. Platten- und Pritschenwagen wurden aus weit entfernt liegenden Bauernhöfen, wohin sie im Tumult der Kriegs- und Nachkriegsereignisse verlagert waren, zurückgeholt.

Da die aufgewendeten Mittel zur Güterbewegung in größerem Maße die Kosten des Fertigungsproduktes bestimmen, ist für den Fragenkomplex des Materialtransportes von größter Wichtigkeit, laufend zu beobachten, wie weit, in welchen Richtungen und wie oft das Material bewegt werden muß. Nur sorgfältige Beobachtungen er-

schließen die Quellen zu Leistungsfähigkeit, zur Einsparung von Arbeitskraft, Raum und Zeit. Komplizierte Operationen müssen vereinfacht werden, damit wertvolle Arbeitskräfte für wichtige Zwecke frei werden.

Unter möglichster Beachtung dieser Gesichtspunkte wurde die Transportabteilung nach dem Krieg auf- und ausgebaut. Die Förderbänder und die laufenden Bänder wurden wieder in Gang gesetzt. Neue Bänder wurden sinnvoll angelegt. Zur Zeit sind 98 Bänder mit einer Gesamtlänge von rund 12 km im Betrieb. Sie durchziehen den Körper unseres Werkes wie ein großes Netz. Einige Bänder ziehen nieder über den Boden, andere in Bauchhöhe und wieder andere in Schulterhöhe oder an der Decke entlang. Ihre Arbeit ist nicht nur ersetzte menschliche Transportarbeit; die Förderer sind gleichzeitig auch Lagerplatz. Unser größtes laufendes Band, der A-1-Förderer, ein Deckenförderer, läuft vom A-Bau durch den D-Bau, zieht im G-Bau eine große Schleife zur Erfassung der dortigen Operationen (wie Achsenbau, Buntlackiererei und Chassisaggregatefabrikation), er läuft weiter nach dem I-Bau und von hier nach dem A-Bau zurück. Seine

Neuzeitliche Zugmaschine und Plattformwagen mit Spezialaufbauten für CKD-Teile.





Neuzeitliche Zugmaschine mit besonders wendigen (vierradgelenkten) niederen Kippwagen beim Transport von Spänen.

Gesamtlänge beträgt 3,6 km. Im Abstand von je 1,20 m hängen an Rollen die Transportvorrichtungen. Je 50 Rollen sind zu einer Gruppe vereinigt und durch ein aufgehängtes und sich im Band mitbewegendes Nummernschild gekennzeichnet. Das Nummernschild schafft die Möglichkeit zur Übersicht über den Förderer, aber auch die Grundlage für vielerlei Berechnungen. Zur Bedienung des Förderers sind Stationen gebildet, z. Zt. zwanzig. An der Station macht das Band eine Schleife nach dem Boden zu und gibt so die Möglichkeit zu seiner erleichterten Beschickung. Die Stationen des A-I-Förderers werden größtenteils von Männern der Transportabteilung bedient. Die Transportabteilung führt auch die Aufsicht am Förderer. Zur Arbeitserleichterung sind an den Stationen Podien geschaffen, die die Männer näher an die Fördererhänge heranbringen und so das Heben der Lasten vereinfachen. Der Versand im Förderer erfolgt mittels Töpfen, Spezialkästen und Spezialgehängen. Einige Zahlen sollen seine Leistung veranschaulichen: Der Förderer vermag in einem Gang 300 Ausgleiche zu transportieren, aus dem Automatenbau 500 Spezialkästen mit Einzelteilen, 198 Gelenkwellen, 385 Schaltgetriebe, 380 Steuerungen, 397 Töpfe mit kleinen Einzelteilen und 20 kg Gewicht je Topf, also rund 8 Tonnen Kleinteile in Töpfen und schließlich noch auf 129 Gehängen 380 Steuersäulen.

Die Bedeutung des A-I-Förderers als Stapelplatz ergibt sich aus der Tatsache, daß zur ebenerdigen Stapelung der 380 Steuerungen bei dichtester Stapelung, eine Fläche von 4 m Breite und 24 m Länge beansprucht würde! Der Förderer transportiert eine Gesamtlast von 110 – 125 Tonnen, also eine Last von ca. 100 fertigen Autos.

Der nächst größere Förderer, der Motorenförderer, hat eine Länge von 1,165 km, der Achsenförderer von ca. 0,803 km bei einer Gesamtbelastung je Gehänge von 200 kg. Beim Härteförderer beträgt die Länge 0,950 km.

Eine große Bedeutung kommt bei uns den Kranen zu. Die Systeme sind ebenso verschieden wie ihre Tragfähigkeit, die zwischen 400 kg und 40000 kg schwankt. Wir haben z. Zt. rund 70 Krane im Betrieb. Wenn nicht alle

Anzeichen trügen, wird man sie in naher Zukunft durch Bodenfahrzeuge ersetzen können, die weniger gefährvoll und auch wirtschaftlicher sind.

Die Aufzüge verbinden die einzelnen Stockwerke miteinander. Im Werk sind zur Zeit 33 Aufzüge mit einer Tragfähigkeit von 500 bis 7000 kg in Betrieb. Die Aufzüge transportieren Hubwagen mit Lasten, Spezialfahrzeuge usw. An Stelle des ersten Aufzuges im Werk läuft heute der Aufzug A-1 mit einer Tragfähigkeit von 1000 kg. Durch laufende Unterrichtung der Aufzugführer, deren Auswahl und Überwachung vermag die Transportabteilung die Unfallziffern sehr niedrig zu halten.

Den Anforderungen der Produktion entsprechend ist die Größe des Fahrzeugparkes der Transportabteilung. Zur Zeit besteht er aus 44 Hubwagen, 17 Gabelstaplern, 28 Schlepperfahrzeugen, 1 Schnell-Lieferwagen, 3 Lastkraftwagen, 16 Hängern für LKW, 7 Elektrokarren, 23 Hubrollern, 4 Stapelrollern, 1 MIAG-Kran-Fahrzeug, 2 Motorrädern und 3 Bauernwagen.

Die Hubwagen haben Opelmotore, die sowohl mit Benzin als auch mit Permagas laufen. Für unser Werk ist ihr Einsatz nur noch zeitbegrenzt. Mehr und mehr werden sie entbehrlich. Zug um Zug erfolgt die Anpassung der weniger Raum beanspruchenden Transportgeräte an die neuen Stapelfahrzeuge.

Diese stammen aus den USA und haben sich überall vortrefflich bewährt. Man erkennt die Fahrzeuge an ihren Gabeln und auch an ihrer Geräuscharmheit. Mit den Gabeln lassen sich die zwischen den einzelnen Stapelgestellen bisher erforderlichen Zwischenräume einsparen. Die Stapel gewinnen an Standfestigkeit und an



Elektrisches Hebe- und Transportfahrzeug (Mull) beim Transport von Holzzuschnitten.



Stapelhöhe. Ihre schmale Bauart gestattet, die Zwischenräume zwischen den Stapeln einzuengen, so daß auch dadurch Raum gespart bzw. gewonnen wird.

Die 28 Schlepper werden benötigt zur Bewegung von Kipp- und Müllwagen, zum Transport von Pritschen usw. Auch unsere Schlepper sind auf Permagas umgestellt. Unser monatlicher Verbrauch an Permagas für unsere Fahrzeuge, also Hubwagen, Schlepper und LKW beläuft sich im Durchschnitt auf 30 000 cbm.

Die 3 LKW dienen fast ausschließlich dem Abtransport von Abfall, Holz, Kalk und Schlacken. Das Abfallholz erhält nach einer Vereinbarung zwischen der Werksleitung und der Stadtverwaltung die Stadt Rüsselsheim zur kostenlosen Verteilung an Notleidende. Kalk und Schlacken werden nach Kauf bzw. auf Bestellung gefahren. Den gleichen Zwecken dienen die 16 Hänger für LKW.

Verdrängt wurden die früheren Handwagen und Stoßkarren durch die Elektrokarren, Hubroller und Staproller. Die damit erzielten Ersparnisse haben den Einsatz der Fahrzeuge voll gerechtfertigt. Unsere Elektrokarren sind teils Eigenkonstruktionen, teils von anderen Werken bezogen. Wir ersetzen sie nach und nach durch die modernen Hub- und Stapelroller.

Weiterhin steht ein MIAG-Kranfahrzeug zur Verfügung, das uns schon gute Dienste geleistet hat. Es hat eine Tragfähigkeit von 5 Tonnen und wird zumeist bei Verlade-Operationen benutzt.

Der Größe des Werkes angepaßt ist der Wagenpark der Transportabteilung. So werden genutzt zum Transport von Müll, Farbresten und Bauschutt 241 und zum Transport von Schmiedegerät 32 Kippwagen; 107 Kippwagen werden zum Transport von Messing-, Grauguß-Spänen usw. benötigt. Insgesamt haben wir 175 Blechabfallwagen und an Spezialwagen, also Kasten- und Plattenwagen, Wagen für CKD-Versand, 299 Stück. Für die Teilebelieferung benötigen wir 152 Spezial-Kasten- und Plattenwagen. Für die Belieferung der Produktion und der unproduktiven Abteilungen sind 428 Spezial-Kasten- und Plattenwagen erforderlich. Wollte man alle diese Wagen mit hochgestellten Deichseln auf einem Platz zusammenziehen, müßte dieser Platz über 6000 qm groß sein, also die Größe von 10 normalen Bauplätzen haben. Um einen kleinen Leistungshinweis zu geben, sei angeführt, daß durchschnittlich im Monat 2 600 Kippwagen, 190 Hänger und 30-40 Bauernwagen Müll abgefahren werden.

In der Werkstatt der Transportabteilung, der ein der Größe des Fahrzeug- und Geräteparks entsprechendes Magazin angegliedert ist, werden Reparaturen an Fahrzeugen und Geräten ausgeführt. Die Werkstatt wird modernsten Anforderungen gerecht; zu ihr zählt eine Gruppe, deren Aufgabe es ist, Versuche zur Anpassung der Transportfahrzeuge und -Geräte an das Transportgut durchzuführen. Nach erfolgreichem Abschluß der Versuche erfolgt jeweils eine Umstellung der vorhandenen Geräte.

Diese Ausführungen sollten allen Werksangehörigen einen Überblick über die Entwicklung der früheren und den Stand der heutigen Transportabteilung geben. W. Riebel



Unsere Bilder auf dieser Seite von oben nach unten:

Clark-Hebetransportfahrzeug beim Stapeln der raumsparenden und vor Beschädigung geschützten Teile in neuzeitlichen Transport-Gabelgestellen.

Auf Spezialwagen bereitgestellte Automobil-Aggregate werden für das Ausland in Kisten verpackt.

Clark-Hebetransportfahrzeug stapelt für das Ausland bestimmte in Teile zerlegte Automobile.

Clark-Hebetransportfahrzeug fährt mit Versandgestell 12 Hinterachsen in den Waggon.

Man schrieb uns

Zum Thema „Innerbetriebliche Meinungspflege“ schreibt unser Mitarbeiter **W. Krieger** aus der Teile-Technischen-Abteilung u. a.:

„... In einem Groß-Betrieb, in dem wie z. B. bei uns täglich Tausende von Menschen zusammenkommen, muß es zur ständigen Unterrichtung der in unzähligen Büros und Werkhallen verstreuten Kolleginnen und Kollegen Möglichkeiten des Informierens und im erweiterten Sinne auch der Meinungspflege geben. Man könnte sich zwar auf das sogenannte ‚Schwarze Brett‘ beschränken, an das man die wichtigsten Neuigkeiten – wie dies ja auch geschieht – anschlägt. Diese Unterrichtung ist aber nur eine unvollständige, vor allem, weil die Anschläge aus Zeitgründen meist nur im Vorübergehen gelesen werden.

Weit besser und wirkungsvoller ist meiner Meinung nach eine Werkzeugzeitung. Wenn diese bei einem durchschnittlich vierwöchentlichen Erscheinen auch nicht in allen Fällen aktuell sein kann, so wirkt sie doch als gutes Bindeglied untereinander bzw. zwischen Werk und Familie. Was wissen wir denn voneinander? Nichts – oder so gut wie nichts. Was wissen die Jüngeren vom Werk, seiner Geschichte, seinen guten und schlechten Tagen? Kaum etwas. Wer kennt die Vorgesetzten, die über den Abteilungs- bzw. Betriebsleitern stehen, wer weiß etwas Näheres von den Betriebsausschußmitgliedern? Nur die wenigsten. So könnte ich eine ganze Reihe wichtiger Fragen aufzählen, die alle die interessieren und an denen sie lebhaft Anteil nehmen, die dem Werk mit dem Herzen verbunden sind, und ich glaube, es sind die meisten von uns ...

... Nun haben wir eine Werkzeugzeitung, die meiner Meinung nach den Wünschen, die man an sie stellt, in den meisten Fällen gerecht wird und die sich seit ihrem Wiedererscheinen, wie ich bisher allgemein feststellen konnte, einer großen Beliebtheit innerhalb des Betriebes erfreut. Zu den allgemeinen Artikeln, den populären Werknachrichten, den Jubilar-Ehrungen und der Chronik kamen seit einiger Zeit auch Beiträge unseres Betriebsrates, die sicherlich bei den meisten Kollegen auf großes Interesse gestoßen sind.

Schreiben Sie uns

Auf dieser Seite findet der Leser zwei Stimmen über die OPEL-POST. Sie sind positiv. Es gibt aber auch negative Stimmen bzw. Mitarbeiter, denen die Werkzeugzeitung nur teilweise bzw. gelegentlich gefällt. Einer sagte neulich, sie würde immer mehr einer Invalidenzeitung gleichen, wegen der vielen Jubilare. Ein anderer verglich sie kritisch mit der Kundenzeitschrift einer großen Organisation und vergaß dabei, daß eine Werkzeugzeitung anderen Zwecken und Aufgaben dient als eine Kundenzeitung, und daß sie vor allem einen ganz anderen Leserkreis anspricht.

Wenn man auch nicht allen Menschen gleichzeitig alles recht machen kann und Geschmack und Ansichten nun einmal sehr verschieden sind, möchten wir doch gern wissen, ob wir mit der OPEL-POST den größten Teil unserer Leserschaft auch wirklich ansprechen. Wir erbitten daher Ihr Urteil, Ihre Meinung, Ihre Kritik und Ihre Vorschläge über bzw. für unsere Werkzeugzeitung. Schreiben Sie uns ruhig ungeschminkt Ihre Ansicht. Wir nehmen nichts übel. Die Briefe unterliegen dem Redaktionsgeheimnis und sind auch nicht zu Veröffentlichungszwecken bestimmt. Schreiben Sie aber bitte noch heute, morgen kommt bestimmt etwas dazwischen.

... Ich würde mich freuen, wenn Sie meine Anregungen bei Ihrer weiteren Arbeit verwenden könnten ...

* * *

Zum selben Thema schreibt unser Mitarbeiter **K. Mohr** aus dem Zahnradbau u. a.:

„In unserer Abteilung lesen wir seit ihrem Erscheinen aufmerksam die ‚Opel-Post‘, und ich mache mich gewissermaßen heute zum Sprecher meiner Kollegen, wenn ich feststelle, daß wir unsere Werkzeugzeitung als wirksames und auch als notwendiges Bindeglied zwischen den Kollegen und zwischen Geschäftsleitung und Belegschaft ansehen.

Daß die häufig erscheinenden Artikel des Betriebsratsvorsitzenden und auch die Artikel über Probleme, die uns Arbeitnehmer besonders berühren, begrüßt werden, ist klar. Auch der Artikel über den ‚Kündigungsschutz‘ hat bei vielen Kollegen großes Interesse ausgelöst. Wir würden uns freuen, wenn ähnliche Artikel von aktueller Bedeutung neben anderen interessanten Beiträgen auch weiterhin erscheinen würden, damit wir stets das Gefühl haben, daß die ‚Opel-Post‘ kein einseitig festgelegtes Blatt ist, sondern auch für die materiellen, sozialen und menschlichen Belange des Arbeitnehmers eintritt ...“

MUSS ES SEIN

Es ist verschiedentlich vorgekommen, daß Werksangehörige, die auf Grund ihrer Arbeit zum Tragen eines Augenschutzes verpflichtet sind, bei der Unfallverhütungsabteilung vorsprachen und erklärten, diese oder jene Schutzbrille, die ihnen vom Werkzeugausgeber ausgehändigt wurde, passe nicht richtig. Wir griffen diese berechtigten Einwände auf und kamen zu dem Schluß, daß es besser sei, einen Spezialisten einzustellen, der das Anpassen von Schutzbrillen bei jedem einzelnen selbst vornimmt.

Wir haben nun also einen Werksoptiker für Schutzbrillen eingestellt und ihm, da er seine Tätigkeit in allen Abteilungen ausübt, eine fahrbare Reparaturstelle zur Verfügung gestellt. Mit diesem Spezialwagen (s. Bild) besucht er nun periodisch jede Abteilung. Wir erreichen damit, daß der Werksoptiker sich mit jedem einzelnen Träger einer Schutzbrille befaßt und ihm die richtig sitzende Schutzbrille gibt. Mit seinen so gesammelten Erfahrungen hilft er außerdem beratend mit bei der Wahl der für die einzelnen Arbeitsoperationen geeigneten Schutzbrillen. Gern kommen die Schleifer und Schweißer, die Dreher und Fräser und viele andere zu ihm, um Rat und Hilfe zu erhalten.

Damit die ausgehändigte Schutzbrille, die zum Schutz gegen Kratzer in einem kleinen Kasten abgegeben wird, sauber gehalten werden kann, haben wir an den einzelnen Meisterpulten kleine Reinigungs-

kästen für Schutzbrillen angebracht. Hieraus wird durch Druck auf einen Knopf tropfenweise eine Flüssigkeit für die Reinigung der Schutzbrille entnommen, und mit Seidenpapier, das sich ebenfalls aus dem Kasten ziehen läßt, wird die Brille gereinigt.

Das Bestreben unserer Werksangehörigen nach einem zweckmäßigen Augenschutz hat sich durchgesetzt, nicht nur bei dem, der einmal einen Augenunfall gehabt hat, sondern bei der Allgemeinheit, und so muß es sein!

Th. Sch.



Probleme um den Lohn

„Hast Du schon wieder kein Geld mehr“, fragte Herr Schmidt, als ihm seine Frau am Mittwoch abend erzählte, daß Ottos Schuhe kapput seien und Anni dringend neue Strümpfe brauche. Es entspann sich dann eine lebhaft Diskussions, die mit der Feststellung endete, daß es hinten und vorne nicht reiche, daß Vater Schmidt eben zu wenig verdiene für die ganze Familie, daß es „früher“ viel besser gewesen sei, und daß in dem Verhältnis von Löhnen und Preisen keine Ordnung mehr wäre. Es wurde in diesem Zusammenhang auch noch einiges andere gesagt, was aber doch wohl mehr in die Familiengeschichte der Schmidts gehört. Herr Schmidt ist zwar im großen und ganzen ein ruhiger, besonnener Mensch. Doch, wie gesagt, das liebe Geld

In diesem Punkt scheinen wir alle mit Herrn Schmidt einig zu sein, und wir lassen ungern eine Gelegenheit vorbeigehen, recht kräftig und lebhaft – siehe oben – unseren, gelinde gesagt, Unwillen über die Sorgen unserer Tage auszudrücken. Unwillen aber ist ein gefährliches Ding – er trübt den klaren Blick, er verzerrt die Tatsachen und schafft schiefe Vorstellungen über den „gerechten“ Lohn.

Drücken wir also statt unseres Unwillens einmal den guten Willen aus, die Dinge so zu sehen, wie sie sind: Das Streben nach gerechter Entlohnung ist so alt wie die arbeitsteilige Wirtschaft selbst. Es wird auch so lange weiter bestehen, wie es bezahlte Arbeit gibt; das hat den sehr einfachen Grund, daß es den wahrhaft „gerechten Lohn“, der den Vorstellungen jedes einzelnen von der „gerechten“ Gegenleistung für seine Arbeit entspricht, nicht gibt und – wie wir sehen werden – auch nicht geben kann! Was jeder von uns heute in seiner Lohntüte findet, ist letzten Endes das Ergebnis eines von wirtschaftlicher Vernunft getragenen Abkommens zwischen den Sozialpartnern. Zwischen diesem Arbeitslohn und dem Betrag, den sich jeder einzelne für seine Arbeit selbst zubilligen würde, besteht meist ein erheblicher Unterschied. Diese Auffassung herrscht nicht nur bei den Mitarbeitern an der Werkbank, deren Einkommensverhältnisse ja eine wirkungsvolle Rücken- deckung durch ihre Organisationen erfahren, sondern genau so in der Angestelltenschaft, bei der die Bemessungs- grundlage für das Gehalt nicht ohne weiteres nach zählbaren oder meßbaren Arbeitsleistungen bewertet werden kann. Und damit sind wir bei der wichtigen Frage angelangt, wonach der „gerechte“ Lohn bemessen werden soll! Nach der individuellen Leistung des einzelnen? – Nach den sozialen Verhältnissen und dem Familienstand des Arbeitnehmers? – Nach der Kaufkraft unseres Geldes? – Wir alle haben über jede dieser Fragen schon oft geredet und reden gehört! Wie sieht es aber – und das einmal ohne propagandistisches Feuerwerk – mit den einzelnen Lohnsystemen aus?

Da ist zunächst der Leistungslohn, der auf dem Gedanken beruht, die Lohnhöhe der Leistung des Arbeitnehmers anzupassen. Über die Vorstellung, daß durch den Akkord- oder Stücklohn (die verbreitetste Art des Leistungslohns) eine den Menschen schädigende Arbeitsweise geschaffen würde, sind wir größtenteils hinweg; wenn wir hier vom Leistungslohn sprechen, so denken wir in erster Linie an eine durch fachmännische, mechanisierte, verbesserte und verfeinerte Produktionsmethoden erzielte Mehrleistung. Wir denken an Neuerungen und Erleichterungen, die uns selbst – jedem nach seinem Einsatz – zugute kommen. Wir denken nicht zuletzt auch daran, daß durch den Leistungslohn das Gefühl echter

Betriebspartnerschaft und gemeinsamer Verantwortung erzeugt werden kann. Das Ende der Lohnfehde, das gegenseitige Vertrauen und die Erfüllung der ewigen Forderung nach angemessenem Lohn scheinen bei echtem Leistungslohn – kombiniert mit Elementen des sozialen Lohns – nicht unmöglich zu sein!

Der reine Soziallohn, bemessen nach den Familienverhältnissen, dem Alter und der Betriebszugehörigkeit, wirft das ernste Problem auf, wie in der Praxis für den kinderreichen Arbeiter dem kinderlosen, doppelverdienenden Ehepaar oder dem Junggesellen gegenüber ein spürbarer Ausgleich geschaffen werden kann. Alle bisherigen Versuche über Steuerermäßigung und unterschiedliche Bezahlung brachten für sich allein keine befriedigende Lösung oder scheiterten an der arbeitsmoralischen Grundforderung: gleichen Lohn für gleiche Leistung.

Weitere Lohnbegriffe, die wir oft zu hören bekommen, sind Reallohn und Nominallohn. Der Begriff „Reallohn“ drückt aus, welchen Warenkorb an Sachgütern man für den Nominallohn kaufen kann. Beispiel: Für einen Stundenlohn von einer Mark konnte man 1928 mehr kaufen als heute – der Reallohn war höher, obwohl der Nominallohn (= eine Mark) in unserem Beispiel gleich geblieben ist.

Wir wissen nun, daß es sich bei den Begriffen „Reallohn“ und „Nominallohn“ um den Vergleich unserer Lohntüte mit der effektiven Kaufkraft handelt. Wir wissen auch, daß die Statistik beweist, daß der Reallohn des westdeutschen Industriearbeiters heute etwas über den Werten der Vorkriegszeit liegt.

Was uns alle gegenüber diesen Zahlen so skeptisch macht, ist die Tatsache, daß unser Lebensstandard trotz dieses erhöhten Reallohns und größerer sozialer Leistungen der Betriebe mit dem Vorkriegslohn nicht vergleichbar erscheint. Dies liegt hauptsächlich daran, daß bei Erörterungen dieses Problems meist die Substanzverluste und Einbußen an finanziellen Reserven (Währungsverluste, Kriegs- und Besatzungsschäden) jedes einzelnen während der Kriegs- und Nachkriegszeit vergessen werden. Erst wenn es dem einzelnen gelungen sein wird, den sogenannten Nachholbedarf aufzufüllen – und das wird noch eine geraume Zeit dauern – werden die Vergleichszahlen zwischen gestern und heute die tatsächlichen Verhältnisse widerspiegeln. Die zur Korrektur der derzeitigen Situation oft vorgeschlagene „gleitende Lohnskala“ und die verschiedenen Index-Systeme (z. B. Lebenshaltungsindex) sind nicht zuletzt aus obigen Gründen sowohl bei den Gewerkschaften als auch auf der Unternehmenseite umstritten.

Es bleibt nach allem aber immer noch die Frage offen, warum es den „gerechten Lohn“ nicht geben kann! Gehen wir von der Tatsache aus, daß der Begriff „Gerechtigkeit“ eine Grundvorstellung unseres Denkens darstellt, zu der jeder von uns auf völlig verschiedenen Wegen gelangt, so ergibt sich, daß der „gerechte Lohn“ in jedem Einzelfall verschieden wäre. Jeder Mensch hat eine andere Vorstellung von dem ihm gerecht erscheinenden Lohn und dem Anteil am Produkt, der auf seine unmittelbare Arbeitsleistung zurückzuführen ist.

Abgesehen von der Unmöglichkeit, den einzelnen unmittelbaren Arbeitsanteil am Endprodukt in Geld auszudrücken, da sich Löhne und Preise gegenseitig bedingen, ist es ebenso unmöglich, eine derartige Anteilsberechnung als Grundlage für die Lohnhöhe zu benutzen. Der Preis des Endproduktes richtet sich nicht nur nach den Produktionskosten, sondern auch wesentlich nach Angebot und Nach-

frage. Nach Abzug der Materialkosten und der fixen Herstellungskosten vom Marktpreis bleibt ein Rest, der Löhne, Gehälter, Steuern, Zinsen, Risiken, Gewinne und vieles andere enthält, was nicht mit genauen Zahlen zu beziffern ist.

Wir sehen daraus, wie schwierig und vielfältig die Probleme um den Lohn sind. Wer aus den hier nur angedeuteten

Dingen zu lesen versteht, erkennt, daß die dauernden Bemühungen um Lohnveränderungen sowohl von der Seite der Arbeitnehmer- wie der Arbeitgeberverbände ausschließlich auf einen Lohn gerichtet sein können, der einerseits einen angemessenen Lebensstandard (eine ebenfalls nicht exakt meßbare Größe) garantiert und andererseits die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Betriebes als Grenze hat.

Dr. L. Dahl

Frankfurter Frühjahrsmesse 1952

Auf der diesjährigen Frankfurter Frühjahrsmesse war das Frigidaire-Werk der Adam Opel Aktiengesellschaft durch einen besonders wirkungsvollen Stand vertreten, der von Zehntausenden in- und ausländischen Besuchern stark beachtet wurde und vielen Interessenten Gelegenheit bot, sich eingehend über die Frigidaire-Produktion zu unterrichten.

Auf einer Drehbühne, (auf der sonst in unserem Ausstellungsraum der Kapitän vorgeführt wird), waren, von Großfotos kulissenartig umgeben, die Kühlschränke einer modernen Haushaltküche, eines Restaurants, eines Feinkostgeschäftes und eines Metzgerladens aufgebaut, um die zahlreichen Messebesucher von der vielseitigen Frigidaire-Kühlung in Haushalt und Gewerbe zu überzeugen.

Erfreuliche Umsätze in den bekannten Frigidaire Haushaltskühlschränken der Modelle OF-210, OF-260 und OF-260 S (dem Spezialkühlschrank für den Landhaushalt) sowie der gewerblichen OFG-Schränke wurden erzielt. Erstmals konnte auch das neue Modell OFV-200 – die Frigidaire-Schauvitrine – einem breiten Publikum gezeigt und bereits in erfreulicher Anzahl verkauft werden.

H. M. W.

Konzerte

Das Plakat, das das Unterhaltungskonzert unseres großen Werksorchesters in Ginsheim ankündigte, löste bei vielen Mitarbeitern unseres Hauses große Freude aus, denn der von vielen Seiten an die Sozialabteilung herangetragene Wunsch nach Fortsetzung der Konzerte in den Heimatorten unserer Werksangehörigen ging damit in Erfüllung.

Auch in diesem Jahr wollen die Opel-Musiker unter Leitung ihres Dirigenten Georg Mischlich wieder eine Brücke zwischen Werk und Familie schlagen helfen. Die bis jetzt mit Freude und Dankbarkeit aufgenommenen Unterhaltungsabende werden 1952 hauptsächlich in Orten stattfinden, die bei den früheren Konzertreisen nicht berücksichtigt werden konnten. —

Werkbücherei

Etwa 6000 Werksangehörige zählten 1951 zu der Lesergemeinde unserer Werkbücherei. Von ihnen wurden in den 12 Monaten des vergangenen Jahres 48346 Bücher ausgeliehen. Daß die leichte Kost, die Unterhaltungsliteratur, bevorzugt wird, haben wir schon einmal in einem Artikel über die Werkbücherei erwähnt. Doch kann festgestellt werden, daß das Interesse unserer Leser an Biographien, wissenschaftlichen und politischen Werken gestiegen ist.

Die Ausleihzeiten sind nach wie vor für Werksangehörige

Montag, Mittwoch und Freitag von
10.30 – 11.00 Uhr
12.00 – 13.00 Uhr
17.00 – 17.30 Uhr

und für die Frauen und Kinder unserer Werksangehörigen

Montag, Mittwoch und Freitag von
14.00 – 16.00 Uhr.

Da die Werkbücherei in der OPEL-POST nur von Zeit zu Zeit Erwähnung findet, soll die Gelegenheit benutzt werden, um einige lesenswerte Neuanschaffungen der letzten Zeit als Lektüre zu empfehlen:

Romane

- Ceram Götter, Gräber und Gelehrte
Der Roman der Archäologie
- Guarischì Don Camillo und Peppone
Die große und kleine Politik menschlich und ohne tierischen Ernst gesehen
- Kades Der Erfolgreiche
Roman eines Chirurgen

Lebensbilder

- Crawford Die kleinen Prinzessinnen
Die Jugendjahre der Königskinder Elisabeth und Margaret Rose von England
- Mabee Samuel F. B. Morse
Der amerikanische Leonardo
- Quint Porsche
Der Weg eines Zeitalters

Reisen und Abenteuer

- Bosanquet Ein Mädchen reitet durch Kanada
Der abenteuerliche Ritt eines Mädchens durch Kanada
- Hauser Kanada
Leben und Menschen im Zukunftsland des Nordens
- Heyerdahl Kon-Tiki
Ein Floß treibt über den Pazifik
- Hesselberg Kon-Tiki und ich
Heiterer Bericht des Steuermanns

Unterhaltsame Wissenschaft

- Carnegie Sorge dich nicht, lebe!
Bleibe jung, lebe länger!
- Hauser Nie mehr krank sein!
- Jackson Nie mehr müde sein!
- Ray

Vom Bauen und Siedeln

- Pfister 150 Eigenheime
Das Kleinhaus im Garten
Kleinwohnstätten der Gegenwart
Gärten, nahrhaft und erfreulich

Politik

- Weizsäcker Erinnerungen
- Speidel Invasion 1944
- Young Rommel
- Schmidt Statist auf der Galerie
(Fortsetzung von: Statist auf diplomatischer Bühne)
- Gheorghiu 25 Uhr

A.

Unser linkes Bild zeigt den FRIGIDAIRE-Messestand auf der diesjährigen Internationalen Frankfurter Frühjahrsmesse (vom 9. bis 14. März 1952). Die ausgestellten Erzeugnisse, darunter verschiedene Neukonstruktionen, vermitteln einen überzeugenden Querschnitt durch die FRIGIDAIRE-Produktion 1952. Rechtes Bild: Hauptanziehungspunkt für die Messebesucher war die Frigidaire-Drehbühne, auf der die Anwendungsmöglichkeiten von Frigidaire-Produkten in vier verschiedenen Gewerbebranchen demonstriert wurden. Hier der Ausschnitt einer vorbildlich eingerichteten Metzgerei mit einem Frigidaire-Gewerbe-Kühlschrank von 520 Liter Inhalt.



Bei uns zu Haus

Bilder aus den Wohngebieten unserer Werksangehörigen



Linkes Bild
Die bekannte Mariensäule in Amorbach

*

Rechtes Bild
Seiteneingang zum Karmeliterkloster in Frankfurt

*

Unteres Bild
Eine Partie des Rheins bei Ober-Wesel

