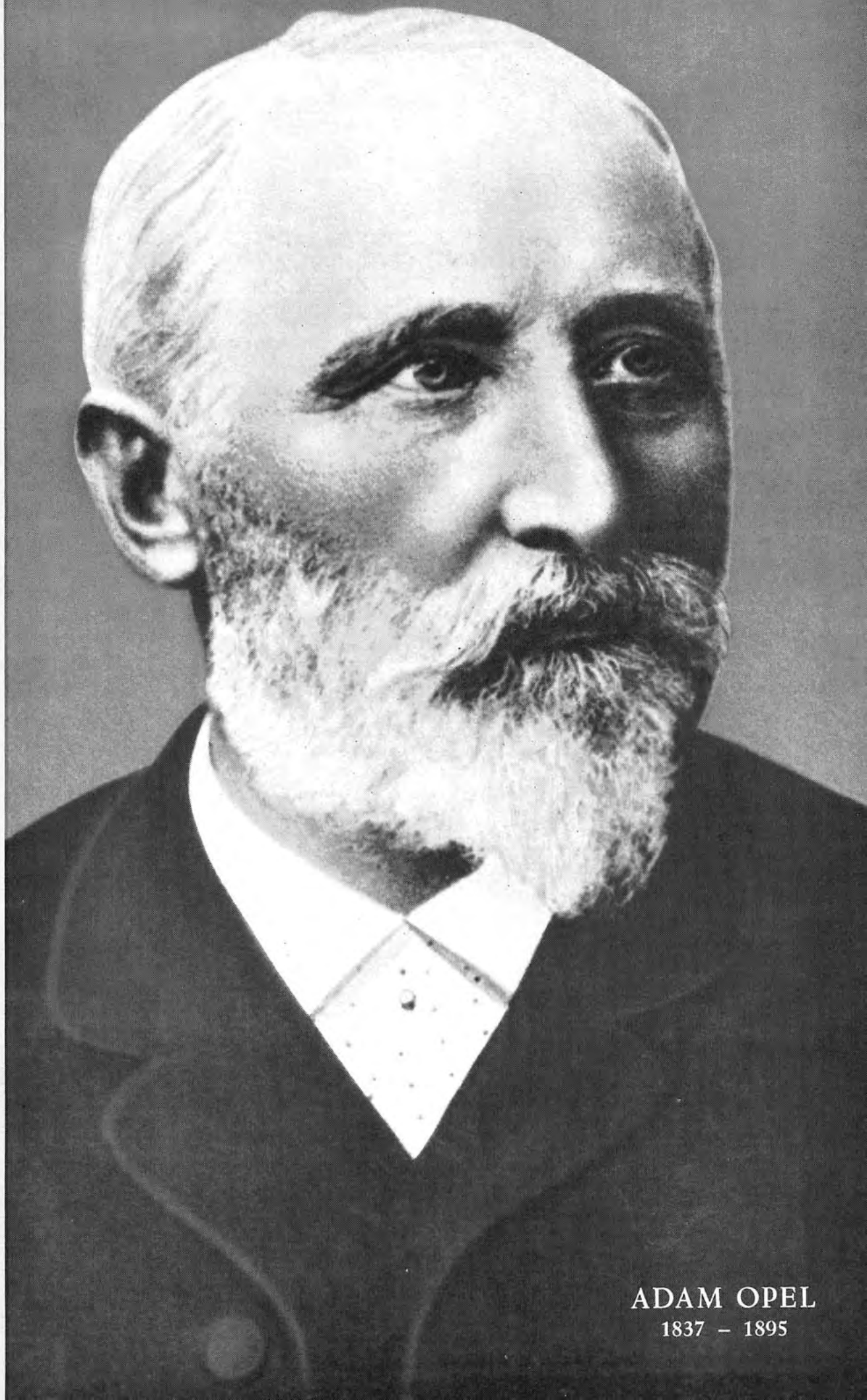


**OPEL
POST**



HEFT 6 1962

ADAM OPEL
1837 - 1895

HUNDERT JAHRE OPEL

Die Jubiläumsschrift wird erst später herauskommen

Das vorliegende Heft der OPEL POST enthält zwar viele Themen und Aufnahmen, die im Zusammenhang mit dem Werksjubiläum stehen, es ist aber nicht die eigentliche Jubiläumsschrift. Diese repräsentative, umfangreiche und mit vielen Farbfotos illustrierte Ausgabe wird erst später herauskommen. Schon jetzt erschienen, hätte darin nur Rückschau gehalten werden können, der eigentliche Festtag und alle Festveranstaltungen wären darin jedoch nicht enthalten. Und gerade dieser Tag als letzter Meilenstein am Ende des langen Weges von gestern bis heute sollte in einer Jubiläumsschrift nicht fehlen. Sie soll – im Gegensatz zur normalen Ausgabe – nicht den Weg allen Papiere gehen, sondern als Dokument und Chronik, in deren Mittelpunkt Leben und Wirken Adam Opels sowie die Werks-geschichte stehen wird, einen Ehrenplatz im Bücherregal finden. Auch den Gästen des 14. August wird sie als Erinnerung an die festlichen Stunden dieses denkwürdigen Tages in Rüsselsheim zugeschickt.

WERKZEITSCHRIFT FÜR DIE MITARBEITER DER ADAM OPEL AKTIENGESELLSCHAFT, RÜSSELSHEIM AM MAIN

Herausgeber der OPEL POST:

Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main

Verantwortlich: K. H. Mai

Redaktion: H. Eissner

Ständige Mitarbeiter:

W. Seibert, Dr. H. Schücker, H. Philipp, Dr. F. Bohmert,
P. Kura, H. Royce, K. Elbert, R. Winkler

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

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

Aufnahmen:

Schmuck, Fuchs, Lang, Gärtner, Archiv, Klodt, Lanjus, GM-Schweiz, Lufthansa, Bogler, Keitel, pbp (Rückseitenfoto), roebild

Grafische Mitarbeit:

Trabold, Kleppe, Globus, Archiv Winkler, Neßlinger

Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft

Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung



14. JAHRGANG · HEFT 6



Tradition und Fortschritt

Bauer und Güterzug. Symbole zweier Welten. Bald wird das Bild wieder ruhiger werden: der Zug wird in der Ferne entschwinden, der Dampf von der Luft aufgenommen und der Bauer wieder mit Pflug und Pferden allein sein. Welche Zeiten auch kommen, der Bauer wird immer seinen Acker pflügen. Er ist ein Sinnbild ewigen Lebens, das Bleibende und Beständige im Wandel der Zeiten und Ordnungen. Mögen die Formen der Feldbestellung sich wandeln, stehen dem Bauer bei seiner Arbeit auch immer modernere Maschinen zur Verfügung, der Acker wird stets gepflügt werden müssen — auf diese oder jene Art. Auch die Ernte einzubringen, die Frucht seiner Arbeit, wird bis in fernste Zeiten Aufgabe des Bauern sein. Er sitzt am Quell des Lebens und ist der Verwalter des Bodens, aus dem wir unsere Nahrung beziehen. Aber neben der bäuerlichen Welt ist eine andere emporgewachsen: dynamischer, bewegender, revolutionärer, ausgreifender. Beide Welten begegnen sich sinnbildhaft auf unserem Bild. Der Güterzug symbolisiert die Welt der unentwegt vorwärts stürmenden Technik und der modernen Industrie. Im 19. Jahrhundert vollzog sich der entscheidende Durchbruch der Naturwissenschaften. Was Jahrhunderte hindurch dem menschlichen Geist verschlossen geblieben war, brach sich nun mit einem Male und überstürzt Bahn. Die Technik gab dem Menschen Mittel in die Hand, seine Produktionsweise grundlegend zu ändern und die Produktivität zu steigern. Dadurch aber erweiterten und verstärkten sich die wirtschaftlichen Möglichkeiten, die von wagemutigen, umsichtigen und zähen Unternehmern genutzt wurden. Das war die Situation, in der unsere Firma vor hundert Jahren gegründet wurde. Ihr Wachsen war von Rückschlägen, unablässigen Mühen und technischen Neuerungen begleitet. So wie die bäuerliche Tradition aus der für alle Menschen notwendigen Berührung mit dem Boden erwuchs, ist aus dem Zusammenwirken von Technik und wirtschaftlichem Denken eine andersartige, nicht minder traditionsreiche Entwicklung hervorgegangen, an der auch unsere Firma ihren Anteil hat. Tradition entsteht dort, wo der Mensch Geschaffenes achtet, erhält und fördert: sie erlischt, wenn das Geschaffene mißachtet und aufgegeben wird. Wo aber Erfolg und Lebensnotwendigkeit zur Erhaltung und Förderung des Erreichten zwingen, finden sich Tradition und Fortschritt in bestem Einvernehmen, gilt es doch, Altes zu erhalten und sich Neuem zuzuwenden.

W. S.

Vergangenheit und Gegenwart

Die vergangenen hundert Jahre sind an umwälzenden technischen Neuerungen reicher als viele frühere Jahrhunderte zusammen. Nicht zufällig fällt daher die Gründung unserer Firma in die Mitte des vorigen Jahrhunderts. Damals wurden die Bedingungen geschaffen, die das Fundament unseres Unternehmens wurden. Wer sein Wachsen und Werden an sich vorüberziehen läßt, wird zu der Erkenntnis gelangen, daß es besondere unternehmerische Kräfte waren, die hier den Anfang schufen und auch später noch fortwirkten. Denn nicht jede Schlosserwerkstatt entwickelt sich zu einem Unternehmen dieses Ranges! Aber es war nicht nur der unternehmerische Geist, der die Voraussetzungen für die Aufwärtsentwicklung schuf, es waren auch das berufliche Können, die Erfahrung, Zuverlässigkeit, Treue und Pflichterfüllung von Tausenden und Abertausenden, die seit vielen Jahrzehnten bis zum heutigen Tag durch die Tore unseres Werkes strömten und strömen und innerhalb ihres Pflichtenkreises mitverantwortlich waren und sind für die Qualität der Arbeit, die Zuverlässigkeit der Produkte und damit auch für den Ruf des Unternehmens. Aller zu gedenken, die der Firma in vielen Jahren treu gedient haben und ihnen für ihr Wirken zu danken, ist mir anlässlich dieses hundertjährigen Jubiläums, wo sich Vergangenheit und Gegenwart begegnen, eine besonders willkommene Pflicht. In hundert Jahren des Aufstiegs haben sich Ruf, Ansehen und Tradition entwickelt — Dinge, die nur dann bleibenden Wert behalten, wenn sie immer wieder durch neue Leistungen und Anstrengungen gerechtfertigt werden. Denn Stillstand bedeutet Rückschritt. Dem unternehmerischen Teil dieser Aufgabe dient die Arbeit der Geschäftsleitung. Die von ihr ausgehenden Impulse und Richtlinien aber können nur in einer guten Zusammenarbeit mit der Belegschaft wirksam werden. Ich bin überzeugt, auch in Zukunft weiterhin auf die bewährte Mitarbeit all derer bauen zu können, die sich der Firma verbunden fühlen. In diesem Sinne wollen wir den Ehrentag begehen und in das zweite Jahrhundert der Opel-Werks Geschichte eintreten.

N. J. Stork

Vorsitzer des Vorstandes



Rückschau und Besinnung

Der hunderste Geburtstag unserer Firma ist für Belegschaft und Betriebsrat ein Anlaß für Rückschau und Besinnung. Viele, besonders die schon seit vielen Jahren bei Opel Tätigen, werden von dem Gedanken erfüllt sein, daß sie hier ihr Auskommen, die materielle Grundlage ihres Lebens gefunden haben. Das erzeugt Bindungen nicht allein materieller Art, sondern auch ein stilles, nie ausgesprochenes Treuegefühl, das uns den Blick noch einmal zurückwenden läßt in jene Zeiten, da die Firma gegründet wurde und mit der beginnenden Industrialisierung die sozialen Probleme zu wachsen begannen. Man stand damals am Anfang eines hundertjährigen Weges, dessen Gangbarkeit zunächst durch einen zu weiten Abstand zwischen der industriellen und sozialen Entwicklung erschwert schien. Die Begleiterscheinungen des industriellen Aufbruchs hatten zwischen den Unternehmern und dem neuen Stand der Lohnarbeiter ein Verhältnis geschaffen, das zu dieser Zeit in keiner Form auch nur annähernd sozial bewältigt wurde, weil sich angesichts der Schnelligkeit der industriellen Entwicklung gesellschaftspolitische Fragen aufwarfen, denen man mit überholten Vorstellungen nicht näher kommen konnte. Wandlungen aber sind ein wesentliches Merkmal der Geschichte. Wir kennen den Weg des sozialen Fortschritts, den die Arbeitnehmerschaft ging, und wir kennen auch den Aufstieg der Firma zu ihrer heutigen Bedeutung. An dieser Leistung waren unternehmerische Fähigkeiten, aber nicht zuletzt auch das berufliche Können, die Treue und der Pflichteifer Tausender von Werksangehörigen beteiligt. Gerade in den Jahren nach 1945, als nach der fast völligen Zerstörung des Werkes mit dem Wiederaufbau eine Art „zweite Werksgründung“ begann, da hat die Belegschaft unter den widrigsten Bedingungen der damaligen Zeit ihr konstruktives, positives Denken und Handeln unter Beweis gestellt. Sich immer wieder daran zu erinnern und den arbeitenden Menschen den Glauben zu geben, daß Treue kein leerer Wahn ist, sondern Dank und Anerkennung zur Folge hat, ist der Wunsch des Betriebsrates an diesem denkwürdigen 14. August 1962.

P. Lorenz

Vorsitzender des Betriebsrates



Gedanken eines Rentners

Zwei Stunden bis Rüsselsheim! Für einen Jungen einen Katzensprung. Für mich Alten ein zu langer Weg. Die Beine wollen nicht mehr. Und wie gerne wäre ich dort. Der Opel feiert sein hundertjähriges Jubiläum. Hundert Jahre Opel. Ein bißchen Anteil habe ich auch daran. Sollen sie feiern. Sie haben allen Grund dazu.

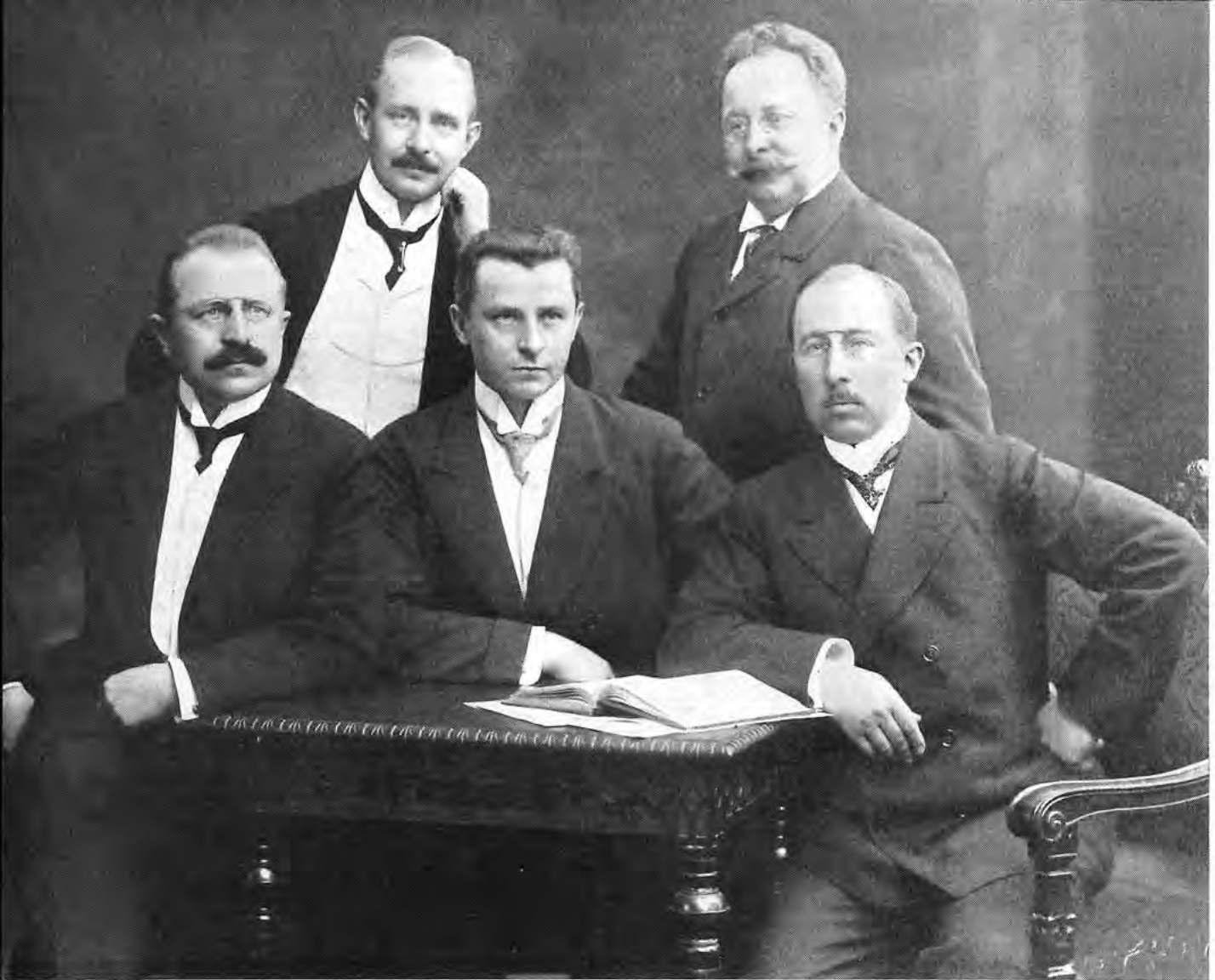
Der Opel hat sich schließlich gemacht in den hundert Jahren. Als ich noch ein Bub war, da haben Vater und Mutter und auch sonst die Leute vom Adam Opel erzählt. Was der alles erreicht hätte. Und daß er ein tüchtiger Unternehmer gewesen sei. Ja, zu handwerken verstand unsereiner auch. Da machte einem keiner was vor. Aber Planen, Wagen, Rechnen, Organisieren und Verkaufen – das kann nicht jeder, dazu muß einer geboren sein. Das Werk hat sich gut durchgebissen. Man hats ja selbst miterlebt, fast ein ganzes Leben lang.

Und seinen Mann hat man auch gestanden. Aber das sieht einem heute keiner mehr an, alt und dabbelig wie man ist. Hart ist gearbeitet worden, und zuverlässig auch. Da gabs nichts. Es kam auch vor, daß einem der oder jener mal quer kam. Man ist ja auch anderen selbst quer gekommen. Aber wir haben uns auch immer wieder vertragen. Was wohl aus all den Kerlen geworden ist? Welche mögen wohl noch leben?

Ja, das ist es. Die Menschen kommen und gehen, der Opel aber bleibt. Der ist fest verwurzelt in der Erde der Main-Spitze. Wir Alten sind schon lange ausrangiert. Beim Opel aber gehts weiter. Das ist der Weltenlauf. Ehe sich einer versieht, sind seine paar Jährchen um. Deshalb nicht verrückt machen! Doch solche Weisheiten kommen einem meist viel zu spät. Es sind doch noch soundso viele Jahre, sagt man immer. Dabei geht alles viel schneller herum als man denkt. Kommt der Entlassungstag einmal näher, schon zählt man die Tage, die man noch zu arbeiten hat.

Man weiß ja auch nicht mehr so recht, wohin man gehört. Und dann ist der letzte Tag da. Ungläubig fragt man: Ist es wirklich aus, soll man nie mehr arbeiten, geht das denn überhaupt? Es ist aber wahr, und es geht. Man hat sein Auskommen gehabt, und auch heut noch hat uns die Firma nicht ganz vergessen. Ein bißchen leidliche Gesundheit und noch ein paar ruhige Jährchen in Frieden, so Gott will. Was kann man sich sonst noch wünschen?





DIE BRÜDER OPEL. Von links nach rechts: Wilhelm, Fritz, Dr. Ludwig, Karl, Heinrich

„Die Opel-Buben“

Zur Erinnerung an die fünf Söhne von Adam Opel

In den Betrachtungen zum 100jährigen Bestehen unseres Werkes tauchen häufig auch die Namen der fünf Brüder Opel auf, Söhne des Werksgründers, in ihrer Jugend auch die „Fünf Rüsselsheimer“ oder die „Opel-Buben“ genannt. Da viele ältere Werksangehörige und wohl alle Opel-Rentner einzelne oder alle Brüder gut gekannt haben, sollen in dieser kurzen Betrachtung einmal die menschlichen Züge der Nachfahren Adam Opel's herausgestellt werden.

Während Dr. Ludwig Opel, der im 1. Weltkrieg als Dragoneroffizier fiel, am Geschehen des Rüsselsheimer Werkes weniger Anteil hatte, sind es seine Brüder Karl (gestorben 1927), Heinrich (gestorben 1928), Fritz (gestorben 1938) und Wilhelm (gestorben 1948), die diesem ihr persönliches Ge-

präge verliehen haben. Jeder von ihnen war ein Original, alle aber bei verschiedenem Temperament menschlich zugänglich und aufgeschlossen. Von jung an zu unermüdlicher Arbeit erzogen, gingen sie in ihrer Tätigkeit im und am Werk auf, wobei sie unter sich bereits damals eine Arbeits-

teilung ihrer Aufgaben vornahmen. In Temperament und Auffassung untereinander ungleich und oft widerstrebend, fanden sie sich aber stets zusammen und zogen an einem Strang, wenn es galt, die Interessen des Werkes zu fördern. Die patriarchalische Verbundenheit zu ihren Mitarbeitern und zur Bevölkerung der Stadt Rüsselsheim war ihnen selbstverständlich. Sie beruhte darauf, daß sie — nicht in glänzende Verhältnisse hineingeboren — aus den kleinen Anfängen ihrer Eltern heraus selbst allmählich in die verantwortliche Leitung eines immer größer werdenden Unternehmens hineingewachsen waren.

KARL UND HEINRICH

Der älteste der Brüder, Kommerzienrat Karl von Opel, befaßte sich vorwiegend mit allem, was mit dem Fahrrad zusammenhing. Fahrräder waren nach der Aufgabe der Nähmaschinenproduktion im Jahre 1911 zu einem wertvollen Geschäftszweig der Firma geworden. Karl von Opel war eine menschlich aufgeschlossene Natur und sehr gutmütig. Er freute sich, wenn er einem Werksangehörigen einen Gefallen erweisen konnte. Häufig stellte er bei Hochzeiten von Mitarbeitern diesen seinen Wagen zur Verfügung; an seinen Geburtstagen warteten oft Schlangen von Arbeitern aus dem Betriebe vor seinem Arbeitszimmer, um ihm zu gratulieren, wobei allerdings das bei dieser Gelegenheit verteilte Geldpräsent

Hauptanlaß gewesen sein mag. — Heinrich von Opel, der die Verkaufsabteilung leitete, war etwas cholerischer Natur. Oft hörte man ihn in seinem Büro poltern, jedoch war er von Natur aus ein grundgütiger Mensch, der — niemals nachtragend — im nächsten Augenblick im persönlichen Umgang wieder der beste und angenehmste Partner war. Er wurde von seinen Mitarbeitern innerhalb des Verkaufs sehr geschätzt. Unter anderem führte er ein, daß jeder Händler, der 100 Opel-Wagen verkauft hatte, einen Korb Henkell-Sekt erhielt. Im übrigen interessierte er sich für die Bewirtschaftung seines Ingelheimer Gutes und vor allem für sein dortiges Gestüt, mit dem er beachtliche Erfolge erstritt.

„GRANDSEIGNEUR“ FRITZ

Dr. Ing. e.h. Fritz Opel, von vielen der „Grandseigneur“ der Familie Opel genannt, war ebenfalls von ausgeprägtem Charakter. Den ihm wie seinen Brüdern später angebotenen Adel lehnte er ab. „Ich bin Fritz Opel“, pflegte er zu sagen, „und bleibe es, auch wenn ich das Adelsprädikat habe“. Er interessierte sich besonders für Technik und Konstruktion der Opel-Wagen und fühlte sich hierfür verantwortlich. Nach nach dem ersten Weltkrieg fuhr er gelegentlich kleine Rennen, um seine Konstruktionen auszuprobieren. Er war ein großzügig veranlagter Mensch und war allen persönlichen Dingen zugänglich. Ein

nettes, ihn charakterisierendes Geschichtchen möge zur Erinnerung verzeichnet werden: Dr. Opel liebte es — auch auf seinen Gängen durch das Werk — gelegentlich eine Zigarette zu rauchen. Das war für die Werkswache, da damals ein strenges Rauchverbot in der ganzen Fabrik bestand, stets Anlaß, eines ihrer jüngsten Mitglieder, das Dr. Opel noch nicht persönlich kannte, zu veranlassen, ihn wegen seines Rauchens zur Rede zu stellen. Dr. Opel war keineswegs verärgert, er lobte den Werksschutzmann und steckte ihm ein Geldpräsent zu.

DER GEHEIMRAT

Das größte Original unter den Brüdern Opel war zweifellos Geheimrat Dr. Ing. e.h. Wilhelm von Opel. Er war eine energiegeladene Persönlichkeit, aber auch ein Mann von Witz und Humor, stets schlagfertig in seinen Reden und Antworten. Seit 1930 nicht mehr aktiv in der Geschäftsleitung, sondern als Vorsitzender des Aufsichtsrates tätig, blieb er trotzdem wie kein anderer dem Werk verbunden. Täglich erschien er in seinem Büro und nahm interessiert an allen Geschäftsvorgängen Anteil. Von ihm ging nach dem Übergang des Werkes auf General Motors die Idee der Schaffung einer Altersversorgung aus, die in der Adam-Opel-Gedächtnis-

stiftung ihren Ausdruck fand. Er stiftete anläßlich seiner Übersiedlung nach Wiesbaden das „Opel-Bad“ auf dem Neroberg und das — leider im Kriege zerstörte — Schützenhaus in Rüsselsheim. Zahllos sind die Geschichten, die über ihn in Umlauf sind. Einige mögen zum Schluß erzählt werden.

Die zwei Büchelchen

Einmal fuhr Wilhelm von Opel, es war 1924, in einem der neuen 4 PS-„Laubfrösche“ über Land, um diesen Wagen in der Praxis auszuprobieren. Er wurde von einem Bäuerchen angehalten und gebeten, ihn doch bis zum nächsten Ort mitzunehmen, was der Ge-

heimrat auch gerne tat. Als der Bauer am Bestimmungsort ausstieg, wollte er unserem Geheimrat ein Markstück in die Hand drücken. Als dieser abwehrte, sagte das Bäuerchen: „Lieber Herr, nehmen Sie es nur. Wer Opel fährt, der braucht sein Geld!“ ... Geheimrat von Opel führte stets zwei dünne Notizbücher bei sich. In das eine kam alles, was er sich merken, in das andere das, was er übersehen wollte. Nach der bösen Fama wurden alle Bitten um Gehaltserhöhungen stets im zweiten Büchlein notiert. Als dies in den Kreisen der Belegschaft mehr und mehr bekannt wurde und eines Tages wiederum ein Angestellter um eine Gehaltserhöhung bat und unser Geheimrat dieses Anliegen notierte, wurde er gefragt: „Herr Geheimrat, haben Sie meine Bitte auch in das richtige Büchelchen eingetragen?“, worauf er — sich er tappt sehend — herzlich lachen mußte und die erbetene Gehaltserhöhung bewilligte.

Der „Zitterer“

Gerne erzählte Geheimrat von Opel im Kreise seiner Freunde auch von vergangenen Zeiten. Dabei fehlte nie die Geschichte, die ihm bei seiner Militärdienstzeit bei den Darmstädter Dragonern widerfahren war. Dort hatte er sich angewöhnt, mit seinem Fahrrad — damals noch ein Hochrad — morgens in die Kaserne und abends von dort wieder zurückzufahren. Hierbei wurde er einmal von dem Kommandeur des Regiments beobachtet.

Die Folge war, daß im Regimentsbefehl stand: „Dem Einjährigen Opel wird hiermit untersagt, auf dem Wege von und zur Kaserne ein Fahrrad zu benutzen, weil hierdurch der gute Ruf und das Ansehen des Regiments leidet.“ ... Einmal spielten ihm seine Freunde aus der Automobilindustrie einen Schabernack, auf den er hereinfiel. Sie hatten anläßlich einer Berliner Automobilausstellung zum gemeinsamen Mittagstisch einen „Zitterer“ bestellt, wie sie damals als Opfer des 1. Weltkrieges in den 20er Jahren oft auf den Straßen als Bettler gesehen wurden. Jeder der Beteiligten zückte seinen Obolus, auch unser Geheimrat. Mißtrauisch aber fragte er, woher denn das Zittern käme, worauf der Zitterer — vorher genau instruiert — antwortete: „Ich habe 5 Jahre lang einen 10 PS Opel gefahren“, worauf alles in ein großes Gelächter ausbrach.

Dr. Sch.



Stammtafel der Familie Opel

(Nur männliche Namensträger)

Als älteste Mitglieder der Familie werden in den Kirchenbüchern von Dachsenhausen (Kreis St. Goarshausen) aufgeführt:

10. 3. 1639

Dietrich Opel, Hans Oppels Sohn

20. 9. 1657

Johann Dietrich, Hans Emrich Oppels Sohn

15. 9. 1661

Johann Peter, Philipp Oppels Sohn

Mit Jakob Opel (Oppel) in Dachsenhausen – um 1625 – beginnt der lückenlose Nachweis der Familie.

Oppel, Johann Tängens

Dachsenhausen 1663–1719

Oppel (Opel) Johann Jakob

Dachsenhausen 1688–1764

Opel, Johann Philipp

1730–1808 (Großhzgl.Hess.Schullehrer zu Gemmlach und Bischofsheim)

Opel, Philipp Wilhelm 1803–1867

(Großhzgl.Hess.Schullehrer zu Bischofsheim, Klein-Gerau und Gräfenhausen)

Opel, Philipp Wilhelm 1803–1867

(Schlossermeister zu Rüsselheim)

Opel, Adam 1837–1895

(Der Gründer des Werkes)

Seine fünf Söhne:

Carl 1869–1927

Wilhelm 1871–1948

Heinrich 1873–1928

Fritz 1875–1938

Ludwig 1880–1916

Seine Enkel:

Heinz 1899–1922

Hans 1899–1948

Fritz 1899

Georg 1912

Seine Urenkel:

Carlo 1941

Heinz 1943

Frederick 1947

(Oben: Wappen der Familie Opel)



Zwischen Risiko und Verantwortungsbewußtsein

Industriemessen sind bei uns ein stolzer Beweis für die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft. Es gibt kein besseres Symbol für die Kühnheit und schöpferische Dynamik freien Schaffens als die großartige Kulisse schlanker Kräne über dem Messegelände. — Jedermann hält es heute für selbstverständlich, daß unsere Wirtschaft funktioniert. Aber längst nicht alle begreifen die große Kraft, die hinter den vielfältigen Erscheinungen wirtschaftlicher Betätigung steht. Wir sprechen vom Unternehmer.

Wer in unserem Lande eine Lanze für den Unternehmer bricht, kann nicht immer auf lauten Beifall rechnen. Das Unternehmerbild breiter Volksschichten ist noch belastet von Vorurteilen und falschen Vorstellungen. Erst langsam beginnt auch hier die „Tauwetterperiode“, ändert sich die öffentliche Meinung, erkennt der einzelne, daß das Bild des Kapitalisten und Ausbeuters zu den überholten Vorstellungen vergangener Zeiten gehört.

Neue Produkte herausbringen, sich im Wettbewerb bewähren und Arbeitsplätze für Tausende von Menschen schaffen und sichern — so sehen die unternehmerischen Aufgaben von heute aus. Eine Arbeit für schöpferische Menschen, die zwischen Risiko und Verantwortungsbewußtsein das richtige Maß kennen. In der Industriegesellschaft der westlichen Welt muß sich der Unternehmer bewähren, trägt er eine öffentliche Verantwortung. Es kann gar nicht genug schöpferische Menschen geben, die Pioniergeist besitzen und immer wieder kühne Lösungen anstreben.

„Das Unmögliche möglich machen“, das geht nur in einer freien Wirtschaftsordnung, die von unternehmerischen Menschen getragen wird. Wo der Unternehmer fehlt und unternehmerische Betätigung vom Staat verboten wird, herrscht Mangel, schreiben Behörden und Organisationen vor, was zugeteilt wird. Ein Blick hinter den Eisernen Vorhang beweist das.

P. K.



ABC der Wirtschaft

Chiffre

Ein Kennwort oder eine Kennziffer, unter dem Sie in einer Zeitung inserieren, um nicht mit vollem Namen im Anzeigenteil erscheinen zu müssen. Auch bei postlagernden Sendungen können Sie eine Chiffre angeben.

Cif

Abkürzungsformel des internationalen Handelsverkehrs. Entstanden aus den Anfangsbuchstaben der Worte cost, insurance, freight = Kosten, Versicherung, Fracht. Meist heißt es: cif London, cif Hamburg usw. Der Verkäufer sagt damit zu, daß er die Ware fristgemäß an diesem Platz abliefert und dazu auf eigene Kosten den Vertrag für die Fracht und die Versicherung nach festgelegten Richtlinien abschließt.

Clearing

Unter Banken, Sparkassen usw. übliche Form der gegenseitigen Aufrechnungen von Forderungen mit Gegenforderungen. Sie schließen sich zu diesem Zweck zu einer Vereinigung zusammen, die eine Abrechnungsstelle, „Clearing-Stelle“, einrichtet.

Copyright

In Büchern und Druckschriften, aber auch auf Fotos häufig als Vermerk zu sehen. Dieser Vermerk sichert vor unberechtigtem Nachdruck das Urheberrecht, wenn außer genau festgelegter Angabe im Druckwerk oder auf dem Foto selbst noch eine Eintragung des betreffenden Werkes in einem besonderen Register in Washington erfolgt ist.

Corporation

Amerikanische Form der Kapitalgesellschaft, die etwa unserer deutschen Aktiengesellschaft entspricht, beispielsweise General Motors Corporation.

H. R.

Betriebskrankenkasse Konstituierung der Organe

Am 10. Juli 1962 konstituierten sich die kürzlich neugewählten Organe der Betriebskrankenkasse. Zum Vorsitzenden der Vertreterversammlung wurde R. Hahn (Stellvertreter Dr. R. Hoenicke) und zum Vorsitzenden des Vorstandes Dr. R. Hoenicke (Stellvertreter J. Sehr) gewählt. Gleichzeitig wurden zum Geschäftsführer der BKK H. Schön und zu seinem Stellvertreter J. Ruppert sowie zum Leiter der Zweigstelle Bochum K. Langendorf bestellt. Weitere Einzelheiten sind den Werksanschlägen zu entnehmen.



Einer von uns: *Max Ellmayer*

Ölgemälde nach Feierabend

Seine Kindheit verlebte Max Ellmayer auf einem Gutshof im bayrischen Wald. Der Gutsbesitzer besaß außer dem Hof noch eine Mühle und eine große Jagd. Mit zehn Jahren wurde Max Hütebub. In der herrlichen Landschaft des bayrischen Waldes beobachtete er die Natur und die Tiere des Waldes. Damals entwickelte sich in ihm das Maltalent. „Die ersten Zeichnungen habe ich auf frisch gesägten Baumstümpfen mit Tintenstift gemacht“, erzählte er uns, als wir mit ihm über sein Hobby, die Malerei sprachen. Später schnitzte er für Touristen Spazierstöcke. Von den paar Groschen, die er sich dadurch zusammensparte, kaufte er sich Zeichenstifte, Zeichenpapier, Wasserfarbe und Pinsel. Als er älter war, lernte er auf der Gutsmühle den Müllerberuf. Später verschlug ihn das Schicksal nach Bodenheim. In der schweren Zeit Ende der zwanziger Jahre verließ er seinen Arbeitsplatz in der Bodenheimer Mühle und ging zu Opel. Zunächst arbeitete er im Fahrradbau und in anderen Abteilungen. Heute ist er im Achsenbau bei Meister Bauer tätig.

Aus kleinen Anfängen wurde später ein richtiges Hobby: Ölbilder malen, meist als Kopie, da für weite Reisen Zeit und Geld fehlen. Aller Anfang ist schwer. Das mußte auch Max Ellmayer erkennen. Aber er malte und malte bis es endlich soweit war, daß seine Gemälde Anklang fanden. Seine Freizeit nutzt er meist zum Malen. Zu Hause und in den Wohnungen seiner beiden Töchter zieren natürlich „echte Ellmayer“ die Wände. Auch

für Freunde und Verwandte hat er schon Bilder gemalt. Meist kopiert er Kunstkarten, die er in großer Auswahl gesammelt hat. „Es ist für mich immer Erholung und Beruhigung zugleich, wenn ich mich an meine Staffelei setzen kann. Die Hetze des Alltags und der Lärm des Arbeitstages ist dann vergessen und fällt von mir ab.“ Alles, was er bis jetzt erreicht hat, ist seiner Begabung, seinem Fleiß und seinem Ehrgeiz zuzuschreiben. Malkurse hat er keine besucht. Wenn er in fünf Jahren in den Ruhestand tritt, wird es keine einsamen Stunden für Max Ellmayer geben; dann hat er viel Zeit für sein Hobby, für Pinsel und Palette.

E.



13. August 1962

Ein Jahr Mauer in Berlin. Symbol kommunistischer Gewaltherrschaft! Ursache unzähliger menschlicher Tragödien! Denkmal der Unfreiheit!

„Für jeden einen passenden Arbeitsplatz“



Auf einer Pressekonferenz, die im Juli in Bochum stattfand, sprach Dr. K. H. Bürger, Leiter der Personal- und Sozialabteilung des Zweigwerkes Bochum, über personelle Probleme der neuen Fabrikationsstätte. Er führte unter anderem aus:

Vereinfacht und auf einen Nenner gebracht, können wir ausdrücken, daß in unseren Werken in Bochum durch die Vielfalt der hier gegebenen Fertigungsprozesse eine ungewöhnliche Vielgestaltigkeit der Arbeitsplätze besteht. Wir können daher mit Recht die Behauptung aufstellen, daß in unserem Unternehmen für jeden, gleich welche Vorbildung und Berufsausbildung er genossen haben mag, ein passender Arbeitsplatz vorhanden sein wird. Dabei versuchen wir grundsätzlich möglichst gemeinsam mit den künftigen betrieblichen Vorgesetzten für jeden den Arbeitsplatz zu finden, auf dem er seinen Kenntnissen und Fähigkeiten entsprechend am besten eingesetzt werden kann. Parallel hierzu sind die Entwicklungsmöglichkeiten für den einzelnen Werksangehörigen in unserem differenzierten Bochumer Großbetrieb als günstig zu bezeichnen....

Zunächst 8000 Werksangehörige

Die Ausbildungsprogramme, wie wir sie auf breiter Ebene praktizieren, werden auch mit Anlauf des Werkes nicht ihr Ende finden. Vor allem wird künftig immer wieder unseren Bochumer Werksangehörigen Gelegenheit gegeben werden, unser Stammwerk in Rüsselsheim kennenzulernen. Dadurch wird ein enger Kontakt zwischen den beiden Betrieben hergestellt, der hinsichtlich seiner menschlichen und betrieblichen Auswirkung von uns außerordentlich positiv beurteilt wird. In unseren Bochumer Werken werden wir — solange wir nur mit einer Schicht produzieren — ca. 6600 Lohnempfänger und ca. 1400 Gehaltsempfänger, insgesamt also etwa 8000 Werksangehörige beschäftigen. Die Mehrzahl der Gehaltsempfänger hat ihre Tätigkeit inzwischen aufgenommen.

Niedrige Fluktuationsquote

Die Fluktuationsquote ist als niedrig zu bezeichnen; sie beträgt zur Zeit 6,8 Prozent. Wir führen die geringe Fluktuation nicht zuletzt auf unsere modernen Arbeitsplätze und auf ein Betriebsklima zurück, das sich ausdrückt in einem guten Kompromiß zwischen den betrieblichen Erfordernissen und Notwendigkeiten und den persönlichen Erwartungen des einzelnen sowie in einer vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Untergebenen und Vorgesetzten einerseits und zwischen Betriebsrat und Geschäftsleitung andererseits.

Schwerpunkte des Einzugsgebietes

Das Einzugsgebiet des Stammwerkes Rüsselsheim umfaßt einen Umkreis von ca. 60 km. Ob das Einzugsgebiet unserer Bochumer Werke dieselbe Größe aufweisen wird,

läßt sich zur Zeit noch nicht übersehen. Wir glauben jedoch, daß es aus vielerlei Gründen durchaus vertretbar wäre, wenn eine ähnliche Streuung in bezug auf die Wohnorte unserer Belegschaftsmitglieder erreicht werden könnte. Sicherlich wird durch eine enge Zusammenarbeit mit den in Frage stehenden öffentlichen Verkehrsträgern sichergestellt werden können, auch den Werksangehörigen aus entfernteren Wohnorten günstige Verkehrsverbindungen zu bieten. Wir denken dabei vor allem an durchgehende Direktverbindungen. Schwerpunkte unseres Einzugsgebietes sind neben Bochum zur Zeit Castrop-Rauxel, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Recklinghausen, Wanne-Eickel, Wattenscheid und Witten.

Rüsselsheimer Lohnsystem

Wir sind Mitglied des Arbeitgeberverbandes der Metallindustrie und damit tarifgebunden, das heißt, Grundlage für unsere Arbeitsverträge ist der jeweils geltende Tarifvertrag für die Metallindustrie im Lande Nordrhein-Westfalen. Im Zuge einer wünschenswerten guten Zusammenarbeit mit unserem Verband haben wir immer wieder darauf hingewiesen, daß wir uns auch hinsichtlich der Lohn- und Gehaltshöhe den Gepflogenheiten in diesem Raum unter besonderer Berücksichtigung unserer betrieblichen Erfordernisse weitgehend anpassen. Unser Lohnsystem haben wir von Rüsselsheim übernommen. Hiernach werden unsere Lohnempfänger entweder im Zeitlohn oder im Akkordlohn entlohnt. Der Akkordlohn ist beschränkt auf die in der Produktion tätigen, das heißt unmittelbar an der Fertigung des Produktes arbeitenden Lohnempfänger. Wir nennen unser Akkord-Lohn-System das Gruppen-Bonus-System. In diesem System arbeitet jeweils eine geschlossene Gruppe als Ganzes im Akkord. Der Grund dafür, daß wir das bewährte Gruppen-Bonus-System auch in Bochum eingeführt haben, liegt darin, daß es infolge der Eigenart unseres Betriebes nicht möglich ist, jedem einzelnen Werksangehörigen seinen eigenen Akkord zu geben....

Soziale Belange

Die Adam Opel AG hat einen umfangreichen Katalog an Sozialleistungen entwickelt, der im Interesse der Gleichbehandlung aller im Gesamtunternehmen Beschäftigten soweit wie möglich auch in Bochum Anwendung finden soll. Aus der Tatsache, daß unsere Betriebskrankenkasse, die zur Zeit 102 000 Versicherte einschließlich der Familienangehörigen betreut, schon im Jahre 1872, also 11 Jahre vor Einführung der gesetzlichen Krankenversicherung gegründet wurde, läßt erkennen, daß unser Haus schon frühzeitig die sozialen Belange der Belegschaft berücksichtigt hat. Ohne im einzelnen alle Zuwendungen und Vergünstigungen aufzählen zu wollen, seien noch folgende Beispiele genannt: In zwei modern eingerichteten Sanitätsstationen, die inmitten der Werke liegen, stehen Ärzte und Schwestern im Dienste der Gesundheit der Bochumer Werksangehörigen. Die Abteilung Werksverpflegung, die in Großküchen für die in beiden Werken beschäftigten Belegschaftsmitglieder Essen zubereitet, versorgt die Belegschaft in Früh- und Normalschicht. Schließlich sei noch auf unsere Altersversorgung und unsere Lebensversicherung verwiesen. Einzelheiten unserer sozialen Leistungen sind in der Broschüre „Auch das ist Opel“ enthalten, die jedem Neueintretenden ausgereicht wird....

Ohne Menschen keine Produktion

Von den Aufgaben der Bochumer Personal- und Sozialabteilung

In diesen Wochen ist in Bochum Endspurt. Die Werke I und II sind nahezu fertiggestellt. Vor knapp zwei Jahren war mit den Ausschachtungsarbeiten begonnen worden; heute erheben sich auf dem ehemaligen Zechengelände in Bochum-Laer und am Rande von Bochum-Langendreer die gewaltigen Hallen der modernsten Automobilfabrik Europas, der Wiege des neuentwickelten „Opel-Kadett“.

„Klima“ des Ruhrgebietes

Menschen waren es, die mit Hilfe modernster Maschinen das Aufbauwerk vollbrachten, und Menschen werden es sein, die in wenigen Wochen den Produktionsprozeß in Gang bringen. Jeder wird an seinem Arbeitsplatz verantwortlich sein für ein Stück des neuen Opel-Modells. Ein Werk auf die grüne Wiese zu bauen bedeutet aber auch, eine neue Belegschaft zusammenzustellen. Diese Aufgabe — und sie war gewiß nicht leichter als die Planung und Errichtung des neuen Werkes — war der Personal- und Sozialabteilung gestellt worden, die sich im Herbst 1961 im Verwaltungsgebäude der damaligen Zeche Dannenbaum eingerichtet hatte. Der Kern bestand aus bewährten Mitarbeitern des Rüsselsheimer Stammwerkes. Aber schon bald wurde diese Gruppe durch Mitarbeiter erweitert, die im Ruhrgebiet zu Hause sind. Sie kennen die Mentalität der Menschen im „Kohlenpott“, kennen ihre sozialen Belange ebenso wie ihre Ansprüche; kurz, sie kennen das „Klima“ des Ruhrgebietes.

Bis 400 Bewerber täglich

Die Aufgaben sind außerordentlich umfangreich. Wir haben bereits früher an dieser Stelle über die Einstellungsarbeit der Personalabteilung berichtet, wozu nach den Erfahrungen der letzten Wochen und Monate zu sagen ist, daß sich die tägliche Zahl der Bewerber zwischen 300 und 350 bewegt, an einzelnen Tagen wurden sogar bis 400 Bewerber gezählt. Es würde jedoch eine einseitige Betrachtung der von der Personal- und Sozialabteilung zu leistenden Arbeit sein, wenn man diese lediglich an den Zahlen der täglichen Einstellungen messen wollte. Genau so schwierig



BESPRECHUNG über Personalfragen. V. l. n. r.: H. Linscheid, Einstellbüro für Lohnempfänger, H. Spöhr, Berufsvorkehr, Dr. B. Prein, Leiter der Personalverwaltung Lohnempfänger, Dr. K. H. Bürger, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, H. Scholz, kom. Leiter der Sozialabteilung



ÜBER WOHNUNGSFRAGEN werden hier neue Mitarbeiter von H. Scholz und R. Reuter beraten



Betriebsversammlung mit dem neuen Betriebsrat

Die erste Betriebsversammlung in der Amtsperiode des neugewählten Bochumer Betriebsrats fand vor kurzem im Bau D3 statt. Die Leitung hatte der zweite Vorsitzende W. Günther, der die Versammlung mit einem Gedanken an die Opfer des 17. Juni 1953 und der Forderung nach Selbstbestimmung für alle Deutschen eröffnete. Betriebsratsvorsitzender Speckmann stellte zunächst den Mitarbeitern der Werke I und II die Kollegen des neuen Betriebsrats vor und dank-



KRITISCHE ZUHÖRER während der letzten Bochumer Betriebsversammlung



BETRIEBSRATSVORSITZENDER SPECKMANN während seines Berichtes auf der Betriebsversammlung im Bau D3

te für das bei der Wahl gezeigte Vertrauen. In seiner Ansprache übte er Kritik an bestimmten Maßnahmen, erkannte aber auch die gute Zusammenarbeit zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat in verschiedenen Fragen, beispielsweise bei Lohnstufungen, an. Als Sorgenkind bezeichnete er das Werk II. Er meinte jedoch, daß dem neuen Betriebsrat, trotz der bislang kurzen Amtsdauer, schon mancher Erfolg beschieden gewesen sei, betonte aber, daß eine

Reihe von Fragen noch einer geduligen und eingehenden Diskussion bedürfen. In der anschließenden Aussprache wurden von einigen Mitarbeitern kritische Bemerkungen gemacht, die sich besonders auf bestimmte Unzulänglichkeiten in den Waschkäufen und WC-Einrichtungen bezogen. Auch das Thema Fahrgeldrückerstattung wurde erneut aufgegriffen. Allgemein entstand bei der Diskussion der Eindruck, daß viele Bochumer Mitarbeiter die häufigen Hinweise auf das „Rüsselsheimer Vorbild“ als für sie nicht verbindlich ansehen möchten.

*

Die Adam Opel Aktiengesellschaft ist als ein sozial fortschrittliches Unternehmen bekannt und anerkannt. Es wird allerdings immer wieder deutlich, daß die sozialpolitischen Maßnahmen von Opel in mancher Hinsicht von den im Ruhrgebiet üblichen Gepflogenheiten abweichen, was aber nicht bedeutet, daß die sozialen Leistungen schlechter sind als die anderer Betriebe des Bochumer Raums. Ein Unternehmen wie Opel muß eine

klar ausgerichtete sozialpolitische Linie verfolgen. Es ist also verständlich, daß deshalb das Bochumer Opel-Werk seine Sozialleistungen nach denen des Rüsselsheimer Stammwerkes orientiert. Wer einige Zeit bei Opel arbeitet, wird feststellen, daß er dabei nicht schlecht fährt. Wie wir ergänzend zu einigen kritischen Bemerkungen auf der Bochumer Belegschaftsversammlung erfahren, sollen Überlegungen im Gange sein, die Lohn- und Gehaltsabrechnung in Zukunft übersichtlicher zu gestalten. Durch weitere Maßnahmen soll das zu dem Thema Waschkäufen und WC's aufgeworfene Problem in Zukunft ebenfalls gelöst werden.

Das Bochumer Opel-Werk befindet sich noch im Stadium des Aufbaus. Eine solche Periode ist stets gekennzeichnet von Schwierigkeiten, Problemen und Reibungsflächen, die erst nach einer gewissen Übergangszeit überwunden werden können. In einem Jahr wird man über die meisten Fragen nicht mehr sprechen, über die man sich heute in den Betrieben noch die Köpfe heiß redet.

H. P.

und umfangreich ist die Arbeit der Abteilungen, die mit der sozialen Betreuung der eingestellten Werksangehörigen betraut sind. Auch hier bringen die umfangreichen Einstellungen viele Probleme mit sich, wie beispielsweise die Unterbringung von ledigen Werksangehörigen oder Fragen des Berufsverkehrs. Die Betriebskrankenkasse, die augenblicklich über 4000 Bochumer Werksangehörige sowie deren Familienmitglieder betreut, ist in diesem Zusammenhang aufzuführen, genau wie der Werksärztliche Dienst, der neben den Einstellungsuntersuchungen einen umfangreichen

Katalog von Aufgaben (allein im Monat Juni wurden 4615 Vorstellungs- und Überwachungsuntersuchungen registriert) zu bewältigen hat. Nicht zu vergessen die Abteilung Werksverpflegung, die für das leibliche Wohl der Belegschaft sorgt. Seit Juni wird in der Küche D3 mit eigenem Personal ein schmackhaftes Mittagessen gekocht, das sich steigender Beliebtheit erfreut. Im Juni wurden über 30.000 Essenportionen ausgegeben.

Abschließend ist noch die Werkswache zu erwähnen, die der Personal- und Sozialabteilung angegliedert ist

und eine nicht leichte Zeit hinter sich hat.

In allen Tätigkeitsbereichen der weiträumigen Bochumer Werke sind viele Menschen mit Eifer an der Arbeit, den Aufbau zu einem guten Ende zu bringen. Herangebracht und eingeführt wurden sie durch die Personal- und Sozialabteilung, die sie bei ihrer Arbeitsaufnahme durchlaufen haben. Wenn demnächst in Bochum die Produktion anläuft, dann hat auch diese Hauptabteilung ein gerüttelt' Maß an Aufbauarbeit hinter sich, denn: ohne Menschen keine Produktion!

Ph.

IN WENIGEN ZEILEN

Anläßlich des Werksjubiläums kommt der Aufsichtsrat der General Motors Corporation nach Rüsselsheim.

Unser Werk beschäftigte im Juli 28 603 Lohnempfänger und 5667 Gehaltsempfänger; insgesamt 34 270 Mitarbeiter (Ende Juni 34 198). Im Zweigwerk Bochum waren im Juli 5 008 (Ende Juni 4 352) Mitarbeiter tätig.

Eine Aufsichtsratssitzung fand am 6. Juli statt. Als Vertreter der Arbeitnehmer nahmen P. Lorenz und J. Sehr daran teil.

Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz wurde zum Vorsitzenden des Vorstandes der Süddeutschen Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft gewählt.

Am 6. Juli fand eine Betriebsversammlung statt, über die inzwischen ein ausführlicher Bericht für die nichtanwesende Schicht gedruckt und im Betrieb verteilt wurde. Am gleichen Tag wurde auch die Jugendversammlung abgehalten.

In den Werksferien, die am vergangenen Wochenende zu Ende gingen, wurden Inventurarbeiten und Reparaturen sowie Desinfektionsmaßnahmen durchgeführt.

Für die Bewohner der Opel-Wohnheime werden vom Jugendsozialwerk laufend Busfahrten unternommen, um den alleinstehenden jungen Menschen die Möglichkeit zu geben, die Umgebung Rüsselsheims kennenzulernen. Vor kurzem führen sie an den Neckar.

Bundespräsident und Bundeskanzler sandten Grußbotschaften

Anläßlich des 100jährigen Werksjubiläums haben Bundespräsident Dr. Heinrich Lübke und Bundeskanzler Dr. Konrad Adenauer, die leider verhindert sind, an der Feier teilzunehmen, herzlich gehaltene Grußbotschaften übersandt.

Der gesamte Bochumer Betriebsrat war vor kurzem zwei Tage in Rüsselsheim. Unter anderem führte er mit dem Leiter der Personalabteilung, Dr. H. Kleim, ein längeres Gespräch.

Zu Studienzwecken flog Ludwig Naumann, Zentralplanung-PV Chassis, vor kurzem in die USA.

Sechs Jungingenieure, P. Bausch (Versuchsabteilung), P. Hofmann (Zentralplanung-PV Chassis), A. Kilbert (Datenabteilung), P. Leven (Zentralplanung-PV Preßwerk), H. J. Schnabel (Zentralplanung-PV Chassis) und M. Wolf (Entwicklungskonstruktion) flogen am 23. Juli zu einem zweijährigen Studienaufenthalt nach Flint, USA, während W. Kleefeld, G. Motzsch und J. Fleischer von dort nach Rüsselsheim zurückkehrten.

Der Sieger des Seifenkisten-Derbys, Edgar Diemer, flog am 28. Juli mit seinem Begleiter H. Krödel (Verkauf) nach New York. E. Diemer nimmt in Akron an den Weltmeisterschaften teil. Die Teilnehmer an der Deutschlandfahrt sind inzwischen wieder in ihre Heimatorte zurückgekehrt.

Die Mannschaft des vorjährigen Deutschen Meisters im Sechser-Rasenradball des R.V. Opel 1888 Rüsselsheim holte sich erneut den Titel eines Hessenmeisters und in Mönchengladbach den Wanderpreis vom Niederrhein.

Im Fundbüro der Werkswache wurden unter anderem Geldbörsen, Geldscheine, Armbanduhr, Ringe, Brillen, Feuerzeuge, Aktenmappen, Schirme, Unterwäsche, ein Eßbesteck und ein Schlüsselbund abgegeben. (Verlierer wollen sich bitte im Opel-Turm, 7. Stock, Tel. 679, melden.)

Berichtigung. In der Stammtafel der Familie Opel auf Seite 8 dieses Heftes, die früher als diese Form gedruckt wurde, muß es heißen: Opel, Philipp Wilhelm (Großhzgl. Hess. Schullehrer zu Bischofsheim, Klein-Gerau und Gräfenhausen) 1767—1843.



Sophie Opel

Die Gattin Adam Opels, meist „Mutter Opel“ genannt, war nach dem Tode des Werksgründers im Jahre 1895 die Seele des damaligen Betriebes. Sie starb, von der gesamten Belegschaft tief betrauert, 1913, ein Jahr nach dem 50jährigen Werksjubiläum. (Mehr über ihr Leben in der demnächst erscheinenden Jubiläumsschrift: „OPEL 1862 — 1962“.)

Wir gedenken

Georg Bender geb. 31. 3. 1892	Rentner gest. 28. 5. 1962	Alfred Wanke geb. 28. 11. 1909	Härtere gest. 23. 6. 1962
Heinrich Veith geb. 28. 9. 1907	Verkauf-Export gest. 1. 6. 1962	Adam Zimmer geb. 2. 4. 1914	LKW-Bau gest. 28. 6. 1962
Eduard Korb geb. 23. 11. 1882	Rentner gest. 1. 6. 1962	Franz Bopp geb. 3. 11. 1889	Rentner gest. 28. 6. 1962
Sebastian Dörhöfer geb. 11. 10. 1897	Rentner gest. 2. 6. 1962	Wilhelm Gerlach geb. 21. 3. 1884	Rentner gest. 1. 7. 1962
Georg Schunk geb. 26. 12. 1908	Rentner gest. 3. 6. 1962	Friedrich Mühlshwein geb. 17. 2. 1889	Rentner gest. 2. 7. 1962
Karl Zapp geb. 9. 5. 1909	LKW-Bau gest. 6. 6. 1962	Johann Germann geb. 18. 3. 1905	Werkzeugzentralver. gest. 2. 7. 1962
Friedrich Lehn geb. 7. 7. 1896	Rentner gest. 6. 6. 1962	Helene Kalisch geb. 19. 2. 1911	Ordnungsdienst gest. 3. 7. 1962
Fritz Herrlich geb. 1. 10. 1894	Rentner gest. 8. 6. 1962	Georg Keil geb. 3. 7. 1895	Rentner gest. 6. 7. 1962
Ludwig Heppel geb. 16. 2. 1880	Rentner gest. 11. 6. 1962	Karl Lörler geb. 26. 11. 1909	Rentner gest. 6. 7. 1962
Bernhard Fallner geb. 31. 12. 1884	Rentner gest. 13. 6. 1962	Adam Wannemacher geb. 14. 11. 1884	Rentner gest. 7. 7. 1962
Nikolaus Haasler geb. 25. 11. 1940	Rohrfabrikation gest. 14. 6. 1962	Georg Bockard geb. 4. 9. 1928	Kreditorenbuchhaltung gest. 8. 7. 1962
Gustav Pohland geb. 17. 9. 1892	Rentner gest. 15. 6. 1962	Josef Hoffmann geb. 30. 3. 1890	Rentner gest. 9. 7. 1962
Ludwig Reuter geb. 26. 12. 1905	Elektrische Abteilung gest. 16. 6. 1962	Heinrich Schmenger geb. 16. 9. 1894	Rentner gest. 18. 7. 1962
Franz Fingerle geb. 11. 2. 1908	Rentner gest. 17. 6. 1962	Arthur Albrecht geb. 18. 3. 1911	Transportabteilung gest. 21. 7. 1962
Wilhelm Wohlfahrt geb. 23. 3. 1877	Rentner gest. 18. 6. 1962	Jean Wilhelm geb. 3. 9. 1899	Rentner gest. 22. 7. 1962
Jakob Kräuter geb. 5. 12. 1903	Rentner gest. 20. 6. 1962		



Urlaub

hüben und drüben

Die bundesdeutschen Autobahnen und die großen Bundesstraßen nach dem Süden gleichen in diesen Wochen in ihrem Verkehrsgedränge den meist überlasteten Großstadtstraßen zur Geschäftsschlußzeit. Der große Ferientreck der Bundesbürger läuft auf vollen Touren. Weit sind für uns die Tore zur Welt geöffnet. Wer immer reisen will und kann, erfreut sich der Freiheiten unserer Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung. In den vergangenen Jahren haben Millionen Bundesbürger ihre Ferien im Ausland verlebt. In diesem Jahr ist es nicht anders. Wohl wenige der Westdeutschen, die die Reiselust in vollen Zügen genießen, denken an jenen anderen Teil ihrer Landsleute, denen dies alles versagt ist und denen die Grenzen zur freien Welt verschlossen bleiben. Welche Gefühle mögen sich ihrer bemächtigen, wenn sie von der bundesdeutschen Ferien-Völkerwanderung hören? Ein hartes Arbeitsleben bei meist mangelnder, augenblicklich katastrophaler Versorgung ist alles, was ihnen die Wächter des sowjetzonalen „Arbeiter- und Bauern-Paradieses“ bis heute, nahezu am Ende des zweiten Jahrzehnts nach Kriegsende zu bieten haben! Seit dem 13. August des letzten Jahres dazu noch eine Mauer, die wie die eines Zuchthauses wirkt.

Urlaub? Das freie Reisen kann sich drüben nur in ganz bescheidenem Rahmen entfalten. Für den gewöhnlichen Sterblichen ist es nur in Ausnahmefällen möglich, auf eigene Faust ein Ferienquartier zu finden. Nur den linientreuen Mitgliedern der dortigen sogenannten Gewerkschaften allein ist die Chance vorbehalten, an einem organisierten, allerdings preiswerten Urlaubsaufenthalt teilzunehmen, den die übrige Zonenbevölkerung durch ihre Steuergroschen mitfinanziert. Für etwa sechs Millionen Gewerkschaftsmitglieder sind rund eine Million Ferienplätze in allen verfügbaren Hotels, Pensionen, Heimen und Privathäusern beschlagnahmt. Die anderen müssen sehen, wo sie bleiben. Familienferien sind in aller Regel ausgeschlossen. An diese traurigen Zustände sollte man auch einmal denken, wenn man in diesen Wochen unbeschwert in der Bundesrepublik oder im Ausland seinen Urlaub verlebt – ohne politische Lautsprecherparolen im Ferienheim oder am Badestrand, wie es drüben der Fall ist.

J. F. W.

(LUFTBILD ALBRECHT BRUGGER, Stuttgart, freigegeben vom Innenminister Baden/Württemberg, Nr. 2/9775)



Familie Louis aus USA

„Amerika, du hast es besser“, schrieb Goethe, als er an das durch Traditionen und Geschichte, durch Kriege und Gegensätze belastete und zerrissene alte Europa dachte. Und mit ihm und nach ihm beteten es die europäischen Dichter des 19. Jahrhunderts nach, die den amerikanischen Kontinent als ein unbelastetes Land bewunderten und beneideten. Das 20. Jahrhundert hat die Vereinigten Staaten aus ihrer Vereinzelung gelöst und sie mitten in die politischen und wirtschaftlichen Auseinandersetzungen unseres Erdballs hineingestellt. Nun spüren die USA es selbst, daß die Macht zwar Einfluß und Möglichkeit, aber auch die Bürde der politischen Verantwortung mit sich bringt. Mit einem Bericht über den Kontinent Amerika wollen wir diese Serie beschließen, nicht ohne dem Verfasser, Dr. F. Bohmert, gedankt zu haben. Selbstverständlich wollte und konnte unsere Artikelserie keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben; sie konnte also kein völlig abgerundetes Bild von Land und Leuten der besuchten Staaten geben. Es waren nur kurze Hinweise und Einsichten, die aber nützlich sein können, vor allem, wenn es uns gelungen ist, manche Vorurteile und Mißverständnisse aus dem Wege zu räumen. Für den einsichtigen Leser ist es sowieso klar: andere Länder, andere Sitten — aber die gleichen Frauen, Kinder und Männer, und alle einer Familie, nämlich der des Menschen angehörig, einer großen Familie, die sich an unsere Mutter Erde klammert, um zu leben. Von der Arktis bis zu den Tropen haben diese Menschen die gleichen, die unerbittlich gleichen Sorgen und Bedürfnisse, Freuden und Nöte; Hautfarbe und Nationalität spielen da kaum eine Rolle, ob es die Müllers in Deutschland oder die Millers in Amerika sind. In diesem Sinne wollten wir unsere Berichte verstanden wissen.

Die Redaktion

Vor einigen Monaten hatte ich ihn nach 20 Jahren durch Zufall in Wien wiedergetroffen, meinen Kameraden aus dem Krieg. Er war inzwischen ein

erfolgreicher Geschäftsmann geworden, der nun aber, nach den aufregenden, nervenaufreibenden Jahren eine Pause einlegen wollte. Seither

bekam ich drei Ansichtskarten von ihm: eine aus Konstantinopel, eine aus Moskau und eine aus New York. Er schrieb: „Herzliche Grüße aus New York, einer großartigen, furchtbaren Stadt.“ So wie Rudi Kratochwill, Geschäftsmann aus Wien, mag es vielen Besuchern Amerikas gehen.

Sie sind fasziniert von diesem Land, seiner Größe, seiner Vielgestaltigkeit, seinen tausend Gesichtern, seinen Gegensätzen — und doch erschreckt es sie auch wegen all dieser Eigenschaften. Man wird sich daran gewöhnen müssen, daß es nicht leicht ist, Amerika zu verstehen. Ein Europäer, der zwanzig Jahre drüben lebte, empfindet es so: „Als ich damals vier Wochen in den Staaten war, glaubte ich, Land und Menschen zu kennen. Ich glaubte an die Existenz des Amerikaners, aber nach zwanzig Jahren weiß ich, daß alle Aussagen über 'Gottes eigenes Land' richtig und zugleich auch falsch sind.“

Nun, Harry Louis, einer der 180 Millionen Amerikaner, den wir abschlie-

NEW YORK ist mit 8 Millionen Einwohnern die zweitgrößte Stadt der Welt. Imposant das Wolkenkratzerviertel von Manhattan





◀ TYPISCHES BILD für das Leben in den USA: Dady als Babysitter. Das Kind ist verwöhnter Mittelpunkt der amerikanischen Familie



REIHENHÄUSER am Rande einer amerikanischen Stadt, die im Schnellbauverfahren errichtet wurden und relativ preisgünstig sind



bend vorstellen, macht sich wenig Gedanken über sich selbst. Ihm genügt es, da zu sein, Erfolg zu haben, bei seinen Kollegen beliebt zu sein und ein Leben führen zu können, wie es auch seine Landsleute lieben: frei, ohne staatliche Gängelei wo sie unnötig ist, tun und lassen und vor allem sagen zu können, was man will, ohne deshalb gleich mit ideologischen oder anderen Gesetzen in Konflikt zu geraten. Er legt auch keinen Wert darauf, sich von seinen Mitbürgern zu unterscheiden. Individualität, dieses Wort haben seiner Ansicht nach die „Eierköpfe“, die Studierten, erfunden, die vor lauter Nachdenken nicht zu vernünftigem Handeln kommen. Mr. Louis wohnt in einer der kaum zu zählenden und kaum zu übersehenden Siedlungen draußen vor der Stadt, in der ein Haus aussieht wie das andere, ein Garten wie der andere. Und vor jedem Haus steht wie selbstverständlich ein Auto, freilich nicht immer das gleiche. Sogar europäische Kleinwagen sieht man in den letzten Jahren immer häufiger, und die Besitzer sind sogar noch stolz auf diese Wagen, in die man sich zwar nach amerikanischen Maßstäben hineinzwängen muß, die dafür aber noch einen Parkplatz finden, wenn Harry mit seinem großen Familienwagen längst verzweifelt und weit von seinem eigentlichen Ziele angekommen ist.

Viele Veränderungen

Fast könnten diese Wagen aus aller Welt ein Beweis dafür sein, wieviel sich in den letzten Jahren in Amerika und um Amerika verändert hat. Für Harry ist es nicht leicht, diese Veränderungen zu begreifen. Etwa, daß ihn seit einiger Zeit die verflixten Schwierigkeiten, die es in der ganzen Welt in Hülle und Fülle gibt, unmittelbar angehen, daß sich sein Präsident jetzt darum kümmern muß, und daß die Zeit der Monroe-Doktrin seit dem letzten Krieg für immer vorüber ist. Trotzdem, aus Harry ist damit noch kein Politiker aus Leidenschaft geworden. Das Hemd sitzt ihm noch immer näher als der Rock, das heißt in seinem speziellen Fall: die Baseball-Meisterschaften regen ihn weit mehr auf als die Konferenzen der Großmächte, die Lohnforderungen seiner Gewerkschaft interessieren ihn in viel stärkerem Maße als beispielsweise das Berlin-Problem. Zur Zeit befassen er und seine Familie sich wieder

◀ FLIESSBANDARBEIT in einem chemischen Betrieb, der vor allem weibliche Arbeitskräfte beschäftigt



IM SCHNELLIMBISS "Hector" in New York hat man die Auswahl zwischen 1000 Gerichten. Natürlich bedient man sich selbst

einmal mit der Frage, welchen Wagen man sich anschaffen soll — auf Raten, versteht sich. Am Leben seiner Vorstadtgemeinde freilich nimmt Harry aktiv teil. Bürgersinn und Hilfsbereitschaft, und zwar ohne Zwang oder sanften Druck von oben, werden in den USA groß geschrieben.

Mehr als 100 Dollar in der Woche

Von der amerikanischen Wirtschaftszession, dem leichten Rückgang der Konjunktur in den vergangenen Jahren, ist Harry zum Glück verschont geblieben. Als Angestellter einer Air-Condition-Firma, eines Unternehmens also, das für angenehme Kühle in Betrieben, Geschäften, Wohnungen auch im heißesten New Yorker Sommer sorgt, hat er keine Lohneinbußen gehabt. Wöchentlich bringt er mehr als 100 Dollar nach Hause. (Offizieller Verrechnungskurs 4 DM.) Auch für später fürchtet er als tüchtige Fachkraft nicht um seinen Job. Das Millionenheer der Arbeitslosen in Amerika wird im Schwergewicht von ungelerten und angelernten Arbeitern gestellt, die übrigens eine recht beachtliche Arbeitslosenunterstützung beziehen und im Lande der unbe-

grenzten Möglichkeiten immer wieder kleine Nebenerwerbsquellen erschließen. Wer von Millionen Arbeitslosen hört, sollte freilich auch bedenken, daß in den USA jeder Arbeitssuchende als Arbeitsloser geführt wird, auch der Schüler oder Student, der in den Ferien arbeiten möchte, auch die Hausfrau, die eine Nebenbeschäftigung für Stunden sucht.

Fertighäuser aus Sperrholz

Das Haus in der Vorstadt bewohnen die Louis' mit ihren zwei Kindern seit fünf Jahren. Es ist ein Fertighaus aus Sperrholzteilen. An einem einzigen Tag wurde es aufgebaut. Es enthält fünf Räume. Natürlich hat es auch den Komfort, der allgemein als typisch für Amerika gilt: elektrische Waschmaschine mit Trockenschleuder, Elektro-Mixer, elektrischen Herd, Kühlschrank; natürlich haben Louis' wie fast alle Amerikaner auch einen Fernsehapparat und zwei Radios. (Das Zweitgerät steht im Tochterzimmer.) Das Fertighaus kostete ohne Baugrund 12000 Dollar, die in monatlichen Raten abbezahlt werden. Das Einkommen gibt die Familie Louis



FERNSEHEN, mit die wichtigste Freizeitbeschäftigung der Amerikaner. Zur Wahl stehen schließlich auch bis zu fünf Programme

wie folgt aus: 29 Prozent für Lebensmittel (dazu einige Preise: 500 g weißes Mehl 0,12 Dollar, 500 g Weißbrot 0,22 Dollar, 500 g Rindfleisch 1,19 Dollar; Schweinekotelett 0,98 Dollar; Butter 0,84 Dollar; Margarine 0,30; 1 Liter Milch 0,26, Kaffee 0,84 Dollar), 2 Prozent für Wasser und Strom, 3 Prozent für Versicherungen und Gewerkschaftsbeiträge, 7 Prozent für Einkommensteuer, 14 Prozent für den Unterhalt des Autos, 6 Prozent für Bekleidung, 10 Prozent für Erholung und persönliche Bedürfnisse, 2 Prozent für Nebenausgaben. Etwa 10 Prozent spart Harry.

Ohne ideologischen Ballast

Wie viele Millionen Amerikaner besitzen auch er und seine Frau einige Aktien. Er ist deshalb — vielmehr als der Arbeitnehmer in Europa — an wirtschaftlichen Fragen interessiert. Ideologischen Ballast schleppt er nicht mit sich herum; er erwartet, daß die Betriebe, von denen er Aktien besitzt, gute Umsätze erzielen und entsprechende Gewinne auswerfen, denn davon verspricht er sich eine angemessene Dividende für seine Aktien. Eine Geschirrspülmaschine haben die Louis' noch nicht. Sie lohnte sich auch nicht in dem kleinen Haushalt. Natürlich hilft Harry seiner Frau beim Abwaschen, und ebenso natürlich hält er am freien Zwei-Tage-Wochenende Haus und Garten in Ordnung. Handwerker sind in den USA nicht nur rar, sie sind auch teuer, wie überhaupt alle Dienstleistungen. Die „Do it yourself“ (Mach es selbst)-Beweg-



VOM GLANZ der Millionenstadt New York angezogen, versuchen viele Menschen gerade hier ihr Glück zu machen. Doch nicht jeder bringt es vom Tellerwäscher bis zum Millionär, und mancher scheitert, wie der Mann auf unserem Schnappschuß

gung hat deshalb in den Staaten einen recht handfesten Hintergrund.

Große Hilfsbereitschaft

Obwohl die USA die größte Industrienation der Welt sind, obwohl vor unserem geistigen Auge bei der Erwähnung der Vereinigten Staaten Wolkenkratzer, Straßenschluchten, Hochstraßen und riesige Parkplätze auftauchen, wohnen auch heute immer

noch rund 30 Prozent der Bevölkerung auf dem Lande außerhalb der Städte, und nur 30 Prozent sind in Städten über 100 000 Einwohner zu Hause. Das sind überraschende Zahlen, überraschend wie so vieles, was der Besucher der USA nicht erwartet hatte. Wenn die Pionierzeiten der Staaten auch längst vorüber, die Zeiten der großen Trecks und der Landnahme nur noch liebgewordene Erinnerungen sind, so spürt man bei einer Begegnung mit diesem beweglichen, die Veränderung liebenden Volke noch immer etwas vom Geist der Pionierzeit, nicht zuletzt, wenn man die Disziplin und die selbstverständliche Hilfsbereitschaft des Amerikaners als besondere Merkmale dieses Volkes immer wieder erleben darf und — mit einem etwas wehmütigen Blick auf die Verkümmern dieser Eigenschaften in unserem Land — erwähnen muß.

— fb —



Am Ende der Serie

Mit dem USA-Bericht sind wir am Ende dieser Serie angekommen. Wir wissen, daß das viele Leser bedauern werden. Aber alles muß einmal ein Ende haben, auch eine Weltreise. Zum Schluß sei noch kurz aufgezählt, welche Länder wir in den letzten 20 Monaten besucht haben: Frankreich, Holland, Schweden, England, Dänemark, Österreich, Italien, Belgien, Israel, Spanien, Griechenland, Jugoslawien, Polen, Ungarn, Rußland, Finnland, Norwegen, Irland, Portugal und die USA.

DIE USA sind mit 73 590 000 Fahrzeugen (davon 61 270 000 PKW) das am stärksten motorisierte Land der Welt, in dem auf 3 Einwohner ein PKW kommt. Die Verkehrsprobleme sind — vor allem in den Großstädten — vorbildlich gelöst

ANDERE MEINEN

„Versorgungskatastrophe“

„Siebzehn Jahre nach der kommunistischen Machtergreifung in Mitteldeutschland und just zu dem Zeitpunkt, für den Ulbricht seinen Untertanen einen höheren Lebensstandard als im kapitalistischen Westdeutschland versprochen hatte, steckt N. Chruschtschows deutscher Satellit in einer schweren Versorgungskrise... Die SED-Presse mußte gestehen, daß die Versorgungslücken nicht durch Agrareinfuhren geschlossen werden können, denn dafür – so das 'Neue Deutschland' – 'stehen keine entsprechenden Ausfuhr Güter zur Verfügung.' Devisen für Lebensmittelimporte hat Ulbricht nicht, und die anderen Ostblockländer können auch nicht nachhaltig helfen. Sie kämpfen selbst mit der Knappheit... Am 7. Juni 1962, an dem der Ulbricht-Staat nach Erfüllung der 'ökonomischen Hauptaufgabe' einen Lebensstandard errungen haben sollte, der den der Bundesrepublik übertroffen hätte, erreichte die Versorgungskrise in der Zone einen neuen Höhepunkt...“

Der Gegensatz zwischen den Versprechungen der Einheitspartei und der sozialistischen Wirklichkeit ist kraß: Mitteldeutschland bietet einen Anblick wie Westdeutschland vor der Währungsreform. Vor den Läden warten Menschenschlangen; Schaufenster und Theken sind leer. In der DDR, laut SED-Propaganda 'der erste Arbeiter-und-Bauern-Staat auf deutschem Boden', fehlt es an allem. Sicherheitsnadeln und Gardinenhaken sind genauso knapp wie Nägel und Schrauben. Dabei hatte die Partei, als sie 1958 den 'Wirtschaftswettkampf' mit der Bundesrepublik eröffnete, versprochen, daß gerade 'die tausend kleinen Dinge des täglichen Bedarfs' Mitte 1962 in Hülle und Fülle auf dem Markt sein würden...“

Die Versorgungskatastrophe brach herein. Obwohl sich Polen bereit zeigte, gegen zusätzliche Maschinenlieferungen Kartoffeln herzugeben, wurde das Volksnahrungsmittel zur Mangelware... Die Lieferfristen sind astronomisch, ebenso die Preise. Auf eine Waschmaschine muß vier Jahre gewartet werden. Die Lieferzeiten für den Leukoplastbomber 'Trabant' (Preis 7650 Mark) und den vornehmlich für den Export bestimmten Zweitakter 'Wartburg' (Preis 15200 Mark) betragen bis zu fünf Jahren. Nahtlose Strümpfe kosten 10,60 Mark, Dessous bis 120 Mark, italienische Schuhe 200 Mark und ein Kleid mit Wiener Zugschnitt 440 Mark. (Durchschnittliches Monatseinkommen 560 Mark.)“

Aus: DER SPIEGEL

PERSONELLE ÄNDERUNGEN



W. Assmus

Technische Leitung

Zum Verbindungsingenieur der Technischen Leitung im Werk Bochum wurde W. Assmus ernannt.

Entwurfsabteilung



K. Maeger

F. Wacker

K. Bechthold

Im Zusammenhang mit der Reorganisation der Entwurfsabteilung wurden folgende Organisationsänderungen durchgeführt: K. Maeger wurde stellvertretender Leiter der Entwurfsabteilung; F. Wacker wurde zum Entwurfsleiter für Karosserie-Außengestaltung und K. Bechthold zum Entwurfsleiter für Karosserie-Innengestaltung ernannt.



M. Lipp

Produktionsleitung

In der Hauptbetriebsabteilung Chassisbau I trat folgende Organisationsänderung ein: M. Lipp, seither Betriebsleiter der Abteilung Teilefabrikation, übernahm als Betriebsleiter die Abteilung Lenkung, Gelenkwellen und LKW-Fabrikation, und J. Treber, Betriebsleiter der Automaten-Abteilung, übernahm zu seinem bisherigen Arbeitsbereich noch die Betriebsleitung der Abteilung Teilefabrikation.



J. Treber

Werk Bochum



A. Kasper

E. Rehder

H. Hüskes

F. Weber

E. Steiger

Zum Leiter der Abteilung Energieanlagen wurde A. Kasper ernannt. — Betriebsleiter für Nachtschicht wurde E. Rehder, Betriebsleiter für Wagen-Endmontage H. Hüskes, Betriebsleiter der Karosserie-Lackiererei F. Weber und Betriebsleiter des Motorenbaus E. Steiger.

Weitere personelle Änderungen im nächsten Heft!

Servo-Lenkung für den Kapitän

In USA haben sich Servo-Lenkungen („Power Steering“) millionenfach bewährt. Außer dem automatischen Hydra-Matic-Getriebe bietet die Adam Opel Aktiengesellschaft seit kurzem für ihren Kapitän auch eine Servo-Lenkung als Sonderausstattung an. Der für das Lenken erforderliche Kraftaufwand wird durch diese Einrichtung erheblich verringert, ohne daß Lenkgefühl und Fahrbahnkontakt spürbar beeinflußt werden. Besonders bei langsam fahrenden oder stehenden Wagen – z. B. beim Einrangieren in Parklücken – zeigt sich der Vorteil der Servo-Lenkung, die förmlich mit den Fingerspitzen betätigt werden kann. Sie benutzt die Kraft des Motors, die hydraulisch auf die Lenkung übertragen wird. Der Mehrpreis für die Servo-Lenkung des Opel Kapitän beträgt 395 DM. Auch ein nachträglicher Einbau in Wagen des gegenwärtig produzierten Kapitän-Modells ist möglich.

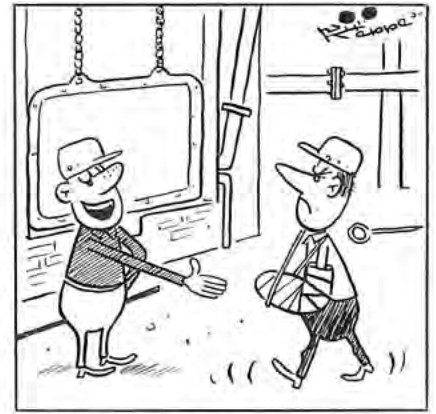
2767 Betriebsunfälle im Jahre 1961

91 Prozent unserer Lohnempfänger arbeiteten unfallfrei

Aus dem Jahresbericht der Abteilung Unfallverhütung für das vergangene Jahr geht hervor, daß die Entwicklung der Unfallzahlen in den Jahren 1952 bis 1961 für unser Werk eine erfreuliche Tendenz zeigt. Die Unfallkurve aller in der Süddeutschen Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft zusammengeschlossenen Firmen erreichte im Jahre 1960 ihren Höchststand. Unser Werk konnte dagegen mit nur 43 Prozent des Berufsgenossenschafts-Durchschnitts ein sehr günstiges Ergebnis verzeichnen. (Die Zahlen der BG für das Jahr 1961 liegen zur Zeit noch nicht vor.) Allgemein gesehen zeigten sich bei den Betriebsunfällen 1961 im Verhältnis zum Jahre 1960 nur geringfügige Änderungen.

Im Jahre 1961 hatte jeder 10. Lohnempfänger einen Betriebsunfall (im Jahre 1960 jeder 11.). Insgesamt wurden 1961 bei uns 2767 Betriebsunfälle registriert; 26180 Werksangehörige arbeiteten unfallfrei, das sind 91 Prozent aller Lohnempfänger. Drei Betriebsunfälle nahmen einen tödlichen Verlauf, während bei Wegeunfällen zwei Werksangehörige tödlich verletzt wurden. Die Zahl der Wegeunfälle aller in der Berufsgenossenschaft versicherten Werke stieg in den vergangenen Jahren ständig an. Demgegenüber haben wir bei Berücksichtigung der steigenden Belegschaftsstärke einen Rückgang der Wegeunfälle zu verzeichnen.

Von Interesse sind noch die Unfallursachen im Berichtsjahr 1961. An erster Stelle stehen Unfälle durch Hinfallen, Stolpern und Stoßen (23,4%), gefolgt von Transportunfällen (20,2%), Unfällen durch scharfe und spitze Gegenstände (16,8%), Wegeunfällen (15,9%), Maschinenunfällen (12,4%), Verbrennungen und sonstigen Unfällen (6,2%) sowie Unfällen durch Handwerkszeuge und Strom (5,1%).



„Gratuliere Schulte – Dein 25. Unfall!“

Ganz gleich, welche Ursachen die Betriebsunfälle im einzelnen auch haben mögen, in fast allen Fällen bedarf es einer noch größeren Vorsicht und stärkeren Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften, besonders unter den neu eingestellten und jugendlichen Werksangehörigen, bei denen sich eine auffällig hohe Unfallquote zeigt. Arbeitsschutz ist keine Angelegenheit weniger Spezialisten, sondern ein Problem, das uns alle angeht und stets beschäftigt muß. s.

Mensch und Arbeit

Der Geschäftswagenpark

Unser Geschäftswagenpark, meist auch Motorpool genannt, untersteht der Kundendienstwerkstatt, die wiederum Teil der Verkaufsorganisation ist. Geleitet wird er seit zwei Jahren von Leopold Ullmann, der 13 Jahre

im Werk arbeitet. Seine „rechte Hand“ ist die seit langem bei uns tätige Mitarbeiterin G. Brepohl. Außerdem unterstehen ihm 11 Fahrer und 2 Mitarbeiter, die zur Instandhaltung und Wartung der Wagen eingesetzt sind.

Der Geschäftswagenpark, in Räumen des F 19 (früherer Teilebau) untergebracht, verfügt zur Zeit über 49 Wagen; ferner werden 45 Abteilungsbeziehungsweise Dienstwagen mitverwaltet und betreut. L. Ullmann ist vor allem für die Überprüfung und Einteilung der täglich eingehenden Wagenanforderungen für Dienstfahrten und die damit in Zusammenhang stehenden Büroarbeiten verantwortlich, ebenfalls für die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie Beseitigung auftretender Schäden.

Eine gute Zusammenarbeit mit der Kundendienstwerkstatt gewährleistet, daß die Wagen stets in einem einwandfreien technischen und äußeren Zustand bereitstehen.

Meist ist es nicht leicht, den Anforderungen und Wünschen aus allen Werksbereichen gerecht zu werden und diese auf einen Nenner zu bringen, vor allem in Wochen großer „Reisewellen“, wenn fast alle Wagen vorbestellt und damit vergeben sind. Von L. Ullmann erfuhren wir noch, daß die Fahrer des Geschäftswagenparks eine verantwortungsvolle Tätigkeit haben. Täglich werden ihnen für kurze oder längere Dienstfahrten Menschenleben anvertraut, meist Gäste und Besucher des Hauses, die sie zu Konferenzen, Besprechungen oder zur Erledigung anderer geschäftlicher Belange sicher durch den Straßenverkehr fahren und zurückbringen müssen. Bei ihnen setzt man eine gute Allgemeinbildung, gewandte Umgangsformen und vereinzelt auch die Kenntnis der englischen Sprache voraus. Wie uns L. Ullmann abschließend noch sagte, hat sich die Zahl der Wagenanforderungen vor allem durch die vielen Dienstfahrten nach Bochum gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Der Monatsdurchschnitt liegt eben bei 500 Fahrten. e.



UNSER BILD zeigt den Leiter des Geschäftswagenparks, Leopold Ullmann (links), im Gespräch mit dem Fahrer K. Kaul

Ablauf der Jubilarfeier

am 14. September 1962

16.00 Uhr EHRUNG DER JUBILARE

„Festklänge“ H. Gaubatz

Ansprachen

Ouvertüre zu „Rosamunde“ F. Schubert
(Es spielt das große Werksorchester in Streichbesetzung)

16.45 Uhr GEMEINSAMES ABENDESSEN

17.45 Uhr BUNTER ABEND

Mitwirkende:

Astid Beck Sopran

Willy Müller Tenor

Cycasso & Ruth Karikaturisten

Andresen Sisters Tanz

Drei Orpatis Akrobatik

Duo Schwoizkott Akkordeon-Virtuosin

Heiner Matthes Rad-Artistik

Ernst Hofmann Humoristische Einlage

Robby Hanson Ansage

Unterhaltungsensemble des Werksorchesters

20.15 Uhr MUSIKALISCHER AUSKLANG

(Es spielt das große Werksorchester in Blasbesetzung)

20.45 Uhr ABFAHRT DER OMNIBUSSE UND PKW IN DIE HEIMATORTE DER JUBILARE



Großer Opel-Preis

Höhepunkt des diesjährigen Seifenkisten-Derbys war die in Duisburg ausgetragene Bundesmeisterschaft. Der Schüler Edgar Diemer (13 Jahre), Enkenbach/Pfalz, wurde Erster unter 108 Teilnehmern. Generaldirektor N. J. Stork gratuliert hier dem Gewinner des Großen Opel-Preises, der mit einer Ausbildungsbeihilfe von DM 5000,— und einem Flug nach den USA zur Teilnahme an der Weltmeisterschaft der Seifenkisten-Fahrer verbunden ist. Zweiter wurde Max Janitschek (12 Jahre) aus Bergisch-Gladbach vor Jürgen Schumacher (14 Jahre) aus Krefeld.



Mit dem Hubschrauber

Mit einem Hubschrauber landete neulich der bolivianische Verteidigungsminister Juan Luis Gutierrez Granier (Bildmitte) mit seiner Begleitung auf dem Opel-Sportfeld. Unsere Aufnahme wurde während der Begrüßung durch G. H. Ball, Leiter der Exportabteilung, gemacht. Als Dolmetscher fungierte E. Stolz, Export, ganz rechts. Der Minister besichtigte vor allem die Produktionsanlagen des K 40.



In Reih und Glied

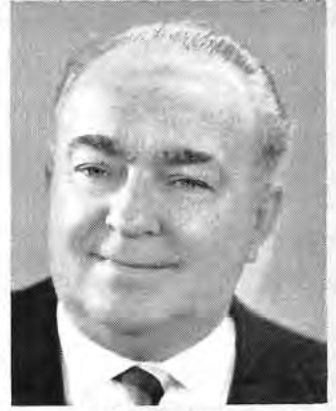
Vor kurzem verließen 24 neue Opel-Caravan für die Telefon-Verwaltung der schweizerischen Post das Gelände von General Motors in Biel. In Reih und Glied warten die Fahrzeuge hier auf die Abholer der Schweizer Post.



Wir grüßen unsere Jubilare



Adam Diehl
Karosseriebau
1. 6. 1962



Willi Treber
Prod.-Vorb. Preßwerk
25. 7. 1962



Heinrich Daum
Fabr.-Instandhaltung
1. 5. 1962



Karl Neuhausen
Versuchswerkstatt
2. 6. 1962



Georg Arnold
Achsenbau
6. 6. 1962



Heinrich Knieper
Lohnbuchhaltung
6. 6. 1962



Georg Ph. Treber
Ersatzteile und Zubehör
6. 6. 1962



Christian Kellner
Lohnbuchhaltung
10. 6. 1962



Ludwig Schmitt
Werkzeugbau
10. 6. 1962



Friedrich Eisenhauer
Getriebebau
21. 6. 1962



Philipp Cezanne
Preßwerk
24. 6. 1962



Georg Zettel
Betr.-Schlosserei
26. 6. 1962



Franz Becker
Karosseriebau
27. 6. 1962



Wilhelm Bauer
Motorenbau M 55
3. 7. 1962



Karl Ries
Karosseriebau
4. 7. 1962



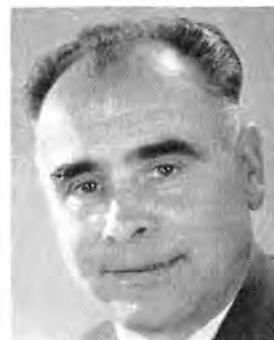
Stephan Gallmann
Transportabteilung
11. 7. 1962



Karl Kaul
Reparatur-Werkstatt
18. 7. 1962



Johann Beuerle
Versuchswerkstatt
19. 7. 1962



Heinrich Wenzel
Berufsverkehr
25. 7. 1962



Peter Malsch
Vergaser, Instrumente
27. 7. 1962



Peter Stiehl
Werkzeugschleiferei
28. 7. 1962



1. 6. 1962

Heinrich Christ
Schnittbau

Georg Nau
Betr.-Schlosserei

Helmuth Stiller
Karosseriebau

2. 6. 1962

Karl Vonderschmitt
Inspektion

4. 6. 1962

Franz Dilly
Gelenkwellen

Karl Koch
Karosseriebau

Franz Leicher
Verladung und Versand

5. 6. 1962

Karl Michel
Versuchswerkstatt

August Schmidt
Ersatzteile und Zubehör

Philipp Weber
Wagenfertigmontage

7. 6. 1962

Jakob Adam
Ersatzteile und Zubehör

Heinrich Mahle
Inspektion

8. 6. 1962

Theodor Rink
Wagenfertigmontage

9. 6. 1962

Philipp Klink
Einkauf

11. 6. 1962

Wilhelm Materne
Karosseriebau

Hans Reinheimer
Stoßdämpfer

12. 6. 1962

Bernhard Brüstle
Kundendienstwerkstatt

13. 6. 1962

Wilhelm Engelschall
Betr.-Schlosserei

Arthur Speh
Inspektion

14. 6. 1962

Karl Klinger
Gesenkbau

Adam Schroe
Karosseriebau

15. 6. 1962

Philipp Muhl
Automaten M 55

18. 6. 1962

Hans Born
Transportabteilung

Hans Reuling
Werkzeugforschung

20. 6. 1962

Maria Reitz
Karosseriebau

22. 6. 1962

Georg Gütlich
Prod.-Vorb. Karosserie

Ernst Matzkowsky
Prod.-Vorb. Chassis

23. 6. 1962

Karl Gohl
LKW-Bau

25. 6. 1962

Peter Poulheim
Werkswache

Erich Sickinger
Preßwerk

27. 6. 1962

Leni Dörsam
Kundendienst

Wilhelm Michels
Gesenkbau

28. 6. 1962

Richard Krause
Werkzeugforschung

29. 6. 1962

Max Barth
Schweißmaschinen

Josef Dreher
Oberflächenveredelung

30. 6. 1962

Jakob Walther
Vergaserbau

1. 7. 1962

Josef Baumann
Produktionskontrolle

Wilhelm Benz
Verladung und Versand

Ludwig Böss
Lohnbuchhaltung

Alois Dehos
Achsenbau PKW

Gustav Edel
Prod.-Vorb. Karosserie

Johann Eg
Karosseriebau

Franz Held
Fertigbearbeitung

Hermann Martini
Polsterei

Karl Schaffner
Prod.-Vorb. Preßwerk

3. 7. 1962

Hans Helm
Inspektion

4. 7. 1962

Bernhardt Wagner
Karosseriebau

5. 7. 1962

Emil Wagner
Karosseriebau

8. 7. 1962

Adam Diehm
Polsterei

11. 7. 1962

Josef Dörschug
Betriebsreinigung

13. 7. 1962

Jakob Poth
Automaten und Lenkung

14. 7. 1962

Philipp Landau
Motorenbau

16. 7. 1962

Heinrich Berger
Preßwerk Kleinteile

17. 7. 1962

Kurt Beyer
Prod.-Vorb. Schmiede

18. 7. 1962

Ludwig Weiskopf
Fertigbearbeitung

20. 7. 1962

Philipp Nehren
Gelenkwellen PKW

22. 7. 1962

Hans Wolf
Polsterei

24. 7. 1962

Hermann Lotz
Preßwerk

25. 7. 1962

Adrian Borg
Materialabteilung

26. 7. 1962

Otto Happel
Polsterei

27. 7. 1962

Paul Loch
Werkzeugbau

28. 7. 1962

Georg Schneider
Karosseriebau

30. 7. 1962

Georg Gölzenleuchter
Ersatzteile und Zubehör

Alltagsfragen DES STRASSENVERKEHRS

Absicherung von Kraftfahrzeugen

Der Bundesgerichtshof hat unlängst in mehreren Urteilen sich wieder einmal mit den Anforderungen befaßt, die an die Absicherung parkender Wagen gegen Mißbrauch durch Unbefugte gestellt werden müssen. Auf diesem Gebiete lassen die Gerichte allgemein eine strengere Tendenz erkennen. Ein Fuhrunternehmer hatte seinen Lastwagen auf dem Hofe seines Anwesens abgestellt, die Türen jedoch nicht verschlossen und den Zündschlüssel im Handschuhkasten liegenlassen. Das Hoftor war nicht abgeschlossen. Ein angetrunkenen Lehrling fand den Zündschlüssel, setzte den Wagen in Bewegung und fuhr auf der Landstraße etwa 2 km, bis er die Herrschaft über den Wagen verlor und an eine Brückenmauer stieß, wobei der Wagen schwer beschädigt wurde. Der Fuhrunternehmer wurde bestraft. Mit seiner Einwendung, der Wagen sei auf seinem eigenen privaten Grundstück und nicht auf einer öffentlichen Straße abgestellt gewesen, wurde er nicht gehört. Das Gericht stellte fest, daß die Paragraphen 20 und 35 der Straßenverkehrsordnung ergäben, daß auch derjenige strafwürdig sei, der sein Fahrzeug ungesichert auf privatem Grund und Boden und in einem offenen Hofraum abstelle.

Ohne Führerschein

Im gleichen Sinne entschied das genannte Gericht in einem Zivilprozeß. Hier hatte der Fahrer eines Lastwagens auf einer öffentlichen Straße vor einer Behörde lediglich angehalten, um sich dort einen Lieferschein unterschreiben zu lassen. Während der kurzen Zeit seiner Abwesenheit wurde ein junger Mitfahrer, der keinen Führerschein besaß, gebeten, das Fahrzeug einige Meter vorzuziehen, weil an der Stelle, wo der Wagen parkte, Gerüstbretter aufgeladen werden mußten. Der Mitfahrer entsprach diesem Wunsche, übersah jedoch, daß der Rückwärtsgang eingeschaltet war. Der Wagen stieß zurück und verletzte einen Arbeiter tödlich. Auch hier verurteilte das Gericht aus den gleichen Erwägungen den Fahrer, den durch diesen Unfall entstandenen Schaden zu tragen, wobei es ebenfalls darauf hinwies, daß jeder Fahrer auch bei noch so kurzem Aufenthalt den Zündschlüssel mitzunehmen habe.

Zündschlüssel abziehen

Der Bundesgerichtshof stellte schließlich in einem Urteil grundsätzlich fest, daß ein Kraftfahrer, der sein Fahrzeug ungenügend gesichert auf der Straße stehen lasse, in aller Regel damit rechnen müsse, daß ein Unbefugter es in Betrieb setzen und bei der Fahrt möglicherweise einen tödlichen Unfall herbeiführen könne. Alle drei höchstrichterlichen Entscheidungen der letzten Zeit geben Anlaß, unseren motorisierten Werksangehörigen zu raten, beim Abstellen von Fahrzeugen stets den Zündschlüssel abzuziehen und an sich zu nehmen, um damit ihrerseits im Sinne der angezogenen Bestimmungen alles zu tun, eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Dringend anzuraten ist ferner, bei vorhandenen Tür- und Lenkschlössern auch diese abzuschließen, vor allem dann, wenn in der Nähe von Parkplätzen oder parkender Wagen sich halbwüchsige Kinder befinden. Wie allgemein bekannt, sind diese heutzutage an allem, was mit dem Kraftfahrzeug zusammenhängt, sehr interessiert. Sie versuchen oft — jede Hemmung beiseite lassend — in das Wageninnere zu gelangen, sich ans Steuer zu setzen und mit der Apparatur zu spielen, wobei nur zu oft der steckengelassene Zündschlüssel eingeschaltet oder die Handbremse gelöst wird, so daß der Wagen unter Umständen ins Rollen kommt.

Dr. Sch.



Die Hundertjahrfeier

In dieser Woche, am 14. August, feiern wir die Werksgründung vor 100 Jahren. Um 8.30 Uhr legt Generaldirektor N. J. Stork am Grabe Adam Opels einen Kranz nieder. Um 10.30 Uhr beginnt im Bau K 62 der offizielle Festakt, der mit Lautsprechern in die Speisesäle übertragen und vom Werksorchester musikalisch umrahmt wird. Auf der Rednerliste stehen: Nelson J. Stork, Vorsitzender des Vorstandes; Frederic G. Donner, Vorsitzender des Aufsichtsrates der General Motors Corporation; Paul Lorenz, Vorsitzender des Betriebsrates; Dr. h. c. Georg von Opel; Dr. Walter Köbel, Bürgermeister der Stadt Rüsselsheim; Dr. h. c. Georg August Zinn, Ministerpräsident des Landes Hessen; Professor Dr. Ludwig Erhard, Bundesminister für Wirtschaft. — Am 17. August findet anlässlich der Hundertjahrfeier um 20.15 Uhr im Stadion ein Fest- und Chorkonzert statt, an dem das Werksorchester, ein Spielmannszug und die vereinigten Rüsselsheimer Männerchöre mitwirken. Der Große Zapfenstreich beschließt diese Veranstaltung. In der Nähe der Opel-Brücke wird anschließend ein Brillantfeuerwerk abgebrannt. — Die Opel-Händlerorganisation trifft sich in der darauffolgenden Woche in Wiesbaden, um das Werksjubiläum ebenfalls festlich zu begehen. — Weitere Einzelheiten, die das Jubiläum betreffen, beispielsweise über die Jubiläumsspende und die Verlosung von Wagen an die Belegschaft sowie die Jubiläumstiftung für wissenschaftliche Zwecke, sind den Werksanschlagen zu entnehmen oder der nächsten Opel-Post bzw. der auf Seite 2 dieses Heftes angekündigten Jubiläumsschrift. M.

Wichtige Steuerentscheidung

für unsere kraftfahrenden Werksangehörigen!

Wohl fast alle unsere kraftfahrenden Werksangehörigen werden die steuerlichen Vergünstigungen in Anspruch nehmen, die seit dem 1.1.1959 nach den einkommensteuergesetzlichen Bestimmungen für die Benutzer eigener Verkehrsmittel möglich sind. Diese Bestimmungen sehen die Absetzung von gesetzlich festgelegten Pauschalen für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte vor, soweit diese nicht 40 km übersteigen. Der Staat will den Arbeitnehmer durch diese seinerzeit geschaffene Möglichkeit der Pauschalierung von Kosten für Fahrten für den Weg von und zur Arbeitsstätte begünstigen.

Bisher wurde nun seitens der Finanzämter die Auffassung vertreten, daß durch die vorgenannten Pauschalen alle Aufwendungen für ein benutztes eigenes Fahrzeug abgegolten seien, insbesondere auch die Kosten für Reparaturen und Unfallschäden, selbst wenn diese hohe Ausgaben darstellen. Nunmehr hat jedoch der Bundesfinanzhof die Auffassung vertreten und in einem Grundsatzurteil entschieden, daß die Kosten persönlicher und sachlicher Art, die durch einen Unfall auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte entstehen, als Werbungskosten abgesetzt werden können. Das oberste Finanzgericht der Bundesrepublik ging davon aus, daß die als abzugsfähig festgelegten Pauschalbeträge nur die regelmäßigen und gewöhnlichen Kosten einschließlich der normalen Abnutzung umfaßten, nicht aber diejenigen — nicht voraussehbaren — Aufwendungen, die ihrer Natur außergewöhnlich sind — wie beispielsweise bei einem Unfall — und sich einer Pauschalierung entziehen. Allerdings muß auf die Einschränkung hingewiesen werden, daß vorstehende Grundsätze nur dann Anwendung finden können, wenn ein echter Zusammenhang zwischen den Aufwendungen und dem eingetretenen Unfall besteht. Eine steuerliche Anerkennung und Berücksichtigung als Werbungskosten kann nicht erfolgen, wenn der Arbeitnehmer vorsätzlich oder grob fahrlässig selbst den Unfall verursacht oder verschuldet hat, also wenn der Unfall von ihm bewußt oder leichtsinnig — beispielsweise durch Nichtbeachtung der Verkehrsvorschriften — herbeigeführt wurde. Dr. Schmidt

SPLITTER

Eine Dame fragte den berühmten Arzt wegen eines neomodischen Heilmittels. „Nehmen Sie es schnell“, riet er, solange man noch davon spricht!“

Was vergangen kehrt nicht wieder

Ehemalige Mitarbeiter im Ruhestand

„Carlo“ Jörns

„Der 1875er war ein guter Jahrgang!“ Carl Jörns, am 11. Dezember des gleichen Jahres in Ludwigshafen geboren, bezieht es auf den Wein; es gilt aber auch für ihn. Die älteren Werksangehörigen kennen ihn alle noch, den „Carlo“ Jörns, während den Jüngeren gesagt werden muß, daß der heute 86jährige im Januar des Jahres 1903 zu Opel kam. Vorher hatte er sich als Radrennfahrer einen Namen gemacht und viele Preise, Meisterschaften und die Europameisterschaft gewonnen. Von 1903 bis 1926 errang er für das Haus Opel 288 Autosiege, wobei der „Kaiserpreis“ aus dem Jahre 1907 der berühmteste war.

Mit einem Opel-Rennwagen errang er damals eine selbst für heutige Begriffe sensationelle Spitze von 228 km/h. Ein Teil seiner Preise sind im Ausstellungsraum des Werkes ausgestellt.



AB NACH MÜNCHEN. Auch heute sitzt der 86jährige Karl Jörns noch oft am Steuer eines Wagens

Noch heute am Steuer

Als wir Carlo Jörns in Wiesbaden besuchten, öffnete uns eine ältere Dame die Tür: seine Schwester „Kätchen“, an der er sehr hängt und die ihn seit dem frühen Tode seiner Frau betreut. Sie verriet uns auch das „Rezept“ für seine robuste Gesundheit und die erstaunliche Frische und Rüstigkeit. Für alles, vor allem für Essen und Trinken, gelte bei ihm: „mäßig, aber regelmäßig!“ Er verzichtet weder auf ein gutes Gläschen Wein noch auf eine gute Tasse Kaffee. „Urquell“ sei sein tiefer, gesunder Schlaf. — Mit dem Werk und der Familie Opel ist Carlo Jörns

auch heute noch eng verbunden. Jede Woche kommt er ein- bis zweimal nach Rüsselsheim, um sich unter anderem auch die jeweiligen Neuerungen des Werkes anzusehen, die ihn sehr interessieren. Kaum zu glauben, aber doch die volle Wahrheit ist es, daß Carlo Jörns auch heute noch oft am Steuer eines Wagens sitzt. So fährt er häufig zu einigen mit ihm gut befreundeten Opel-Händlern und überführt fabrikneue Wagen. Auch im Urlaub legt er noch viele Kilometer im Wagen zurück. Sein seit Jahren gehegter größter Wunsch, das 100jährige Jubiläum der Firma erleben zu können, ist nun Wirklichkeit geworden. Und unser Wunsch ist es, ihm an seinem hundertsten Geburtstag in 13 Jahren kräftig die Hand zu schütteln.

Begegnung mit Adam Opel

Zum Abschied erzählte uns Carlo Jörns noch von seiner einzigen Begegnung mit Adam Opel bei einem Radrennen an einem heißen Maientag des Jahres 1894: „Fritz Opel, der ebenfalls mitfuhr und bei dem Rennen gut abschnitt, kam nach der Veranstaltung zu mir. Sein Vater, Adam Opel, wollte mich persönlich kennenlernen. Wie stolz war ich da. Adam Opel, der bekannte Unternehmer, wollte mich, den kleinen Rennfahrer kennenlernen. Auf der Ehrentribüne stand er, groß, grauhaarig, mit dem markanten Spitzbart. 'Gratuliere, Herr Jörns!' Herzlich schüttelte er mir die Hand und unterhielt sich längere Zeit mit mir. Vor allem interessierten ihn meine Rennsiege und die einzelnen Marken. Ich spürte, daß ihm der Konkurrenzkampf Sorgen bereitete. Doch ich konnte ihm versichern, daß wir, die Fahrer der anderen 'Ställe', großen Respekt vor den Opel-Rädern hätten, die in Fachkreisen einen guten Ruf besäßen. Adam Opel hörte das gerne. Mit einem Gruß an den Fabrikanten Kayser — meinen damaligen Chef — und guten Wünschen für meine weitere Laufbahn verabschiedete er sich. Es war das einzige Mal, daß ich mit Adam Opel zusammentraf. Ein Jahr später starb er.“

E.

VON SEINER SCHWESTER Kätchen gut betreut, verlebt der ehemalige Rennfahrer einen geruhsamen Lebensabend





Rüsselsheim im Mittelalter

Das heutige Rüsselsheim war im Mittelalter ein kleiner Flecken, in dem neben Bauern vorwiegend Fischer und „Ferber“ (Fähr- und Schifferleute) lebten und ihrem Beruf nachgingen. Nach der Sage ist der Name Rüsselsheim auf „Ruzilo“, einen fränkischen Stammeshäuptling, zurückzuführen, der an der „Mainspitze“ für sich und seine Männer am Ende des 5. oder zu Beginn des 6. Jahrhunderts eine Siedlung gründete und diese „Ruzilesheim“ nannte. Urkundlich wird Rüsselsheim erstmals 938 als Besitztum des Klosters Lorsch, dann erst wieder in der Mitte des 12. Jahrhunderts erwähnt, als es bis 1479 Lehen damaliger Adelsgeschlechter, vor allem der reichen Grafen von Katzenellenbogen war. Später fiel Rüsselsheim an die Landgrafen von Hessen, die die Burg zu einer Festung ausbauten.

Geschichtlich tritt Rüsselsheim während des 30jährigen Krieges (1618—

1648) hervor, als die Schweden 1631 die Festung Rüsselsheim besetzten und sie weiter verstärkten. 1689 wurde sie wie Heidelberg und andere Schlösser an der Bergstraße durch die Truppen des französischen Generals Melac zerstört. Die evangelischen Kirchenbücher beginnen bereits mit dem Jahre 1586, während die Kirchenbücher der katholischen Gemeinde — damals noch zur Pfarrei Hasloch gehörend — erst seit dem Jahre 1808 näheren Aufschluß über das Leben in der Gemeinde geben. Wer sich gründlich über das alte Rüsselsheim und seine Bewohner unterrichten will, sei auf die Schriften des als Heimatforscher bekannten Rüsselsheimer Lehrers Wilhelm Sturmfels (†1937) verwiesen, der in seinen Heimatgeschichten von vielen interessanten Begebenheiten zu erzählen weiß. Von Interesse ist noch, daß Rüsselsheim im Jahre 1437 durch Kaiser Siegesmund Stadt- und Marktrechte verlie-

hen bekam. Diese Anerkennung als Stadt, die in Vergessenheit geraten war, wurde 500 Jahre später, 1937, nochmals von den Hessischen Behörden wiederholt. Seit diesem Jahr ist Rüsselsheim Stadtgemeinde.

„Ein lustiger Ort“

Wie sah nun Rüsselsheim im Mittelalter aus? Hierüber geben die zwei ältesten bekanntgewordenen Kupferstiche von Rüsselsheim — beide nach dem 30jährigen Krieg entstanden — nähere Auskunft. Der älteste Stich (Abbildung 1) stammt aus den „Topographia Hassiae“ von Matthäus Merian (1655). Er zeigt die „Festung“ Rüsselsheim mit ihren Wällen und runden Ecktürmen, auf dem Main einen Fischerkahn, links oben das Wappen mit dem Hessischen Löwen. Darunter heißt es: „Rüsselsheim / ein Fürstlich Darmstattisch Schloss und Vestung mit Wällen / Graben und vier Rundeln / stark versehen, ligt am Ufer des Mayns / ein Meyl wegs oberhalb von Mayntz / an einem sehr lustigen fruchtbaren Orth!“

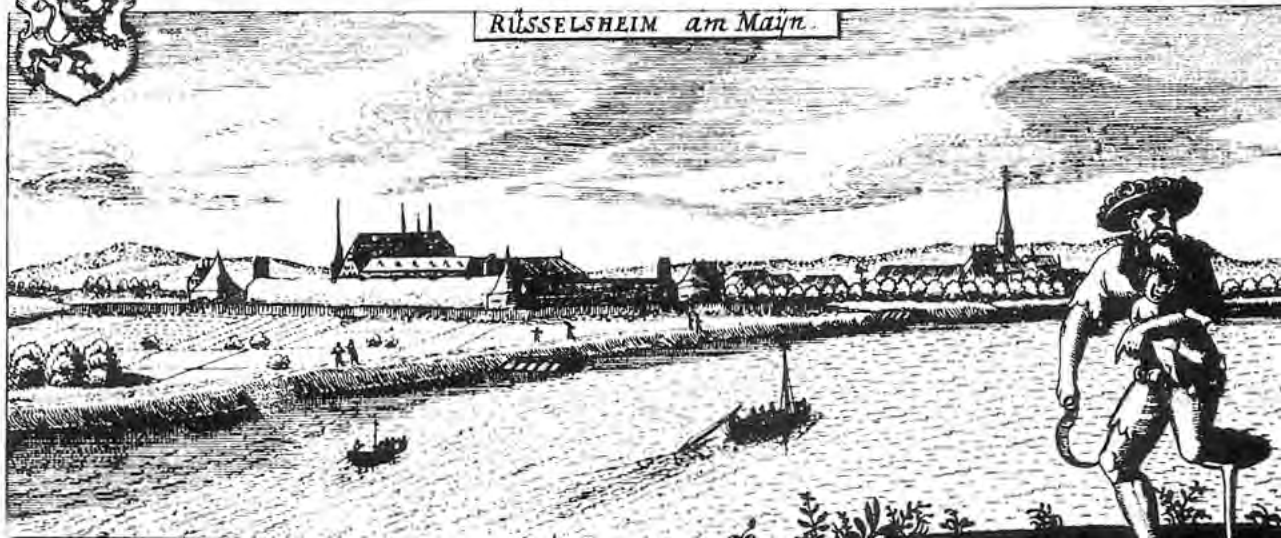
Ruhe und Beschaulichkeit

Der zweite Stich (Abbildung 2) ist von Meissner (um 1700) und zeigt eine ähnliche Ansicht wie bei Merian. Die Unterschrift lautet: „Cur fixere coron sua pignora mandere Prisci Quod solet guaecung parit consumere Tempus.“ Sinngemäß übersetzt: „Saturnus alt sein Kinder frisst, Weistu was die bedeutung ist, Dass solchs die alten han erdicht, Was die Zeit bringt, die zeit hinricht.“ Rechts im Vordergrund sieht man einen einbeinigen, kriegsversehrten Bauern. — Die Stiche atmen Ruhe und Beschaulichkeit, die offensichtlich damals — abgesehen von Kriegs- und Pestzeiten — in Rüsselsheim geherrscht haben und die sich niemand mehr vorstellen kann, wenn man das Getriebe und geschäftige Leben der heutigen Zeit in unserer Opelstadt kennt und beobachtet.

- 6 -



RÜSSELSHEIM am Main.





Opel - Inflationsgeld

Interessante Dokumente aus der Werksgeschichte

In den Inflationsjahren 1922/23 war es der Industrie angesichts der laufend sinkenden Valuta und der ständigen Ausgabe neuer Geldscheine oft nicht möglich, ihren Lohn- und Gehaltsverpflichtungen nachzukommen. Um diesem Notstand abzuwehren, gingen viele Stadtgemeinden und Industrierwerke mit Billigung der Behörden dazu über, eigenes Geld als Notgeld drucken zu lassen und in den Verkehr zu bringen. Auch unsere Firma war gezwungen, solche Maßnahmen zu ergreifen. Auf den rechten Abbildungen erkennt man Vorder- und Rückseite einer Münze über 100 „Opel-Mark“ aus dem Jahre 1922, auf dem oberen Bild einen von Opel 1923 herausgegebenen Geldschein über 100 000 000 Mark. Offiziell „Gutschein“ genannt, wurden diese Scheine allgemein als „Opel-Geld“ bezeichnet. Wie man auf dem Bilde sieht, mußten alle Scheine von zwei Prokuristen der Firma Opel unterschrieben werden. Diese Notgeldscheine der Firma Opel, die über 1, 2, 5, 10, 20, 50 und 100 Millionen Mark ausgestellt waren und die auf ihrer Rückseite eine Gesamtansicht unseres damaligen Werkes zeigten, wurden von allen Geschäftsleuten in Rüsselsheim gern in Zahlung genommen; sie waren beliebter als die echten Geldscheine der damaligen Reichsbank.





EINE SAMARITERIN leistet einem vom Gerüst gestürzten Bauarbeiter erste Hilfe. 1882 staunte man über solche Bilder. — Oben links: Professor Friedrich Esmarch, vor 80 Jahren Gründer der Samariterbewegung

Acht Jahrzehnte liegt es jetzt zurück, seit man sich in Deutschland der besonderen Gefahren am Arbeitsplatz bewußt wurde und die Verpflichtung zur Abhilfe erkannte. Damals, im Rausch der großen Industrialisierung, war es ein erstes Besinnen auf die Tatsache, daß der Fortschritt denen, die ihm dienen mußten, einen zu hohen Preis abverlangte. Über die Zahl der Opfer des so sehr bewunderten Siegeszuges der Technik im 19. Jahrhundert fehlen verlässliche Angaben. Fest steht nur, daß in jener „guten alten Zeit“, die ihre Maschinen noch

nicht mit Sicherheits- und Schutzvorrichtungen ausstattete, die Gefährdung des Arbeiters ungleich größer war als heute. Damals nahm niemand Anstoß an dem als naturgegeben angesehenen Zustand erhöhter Lebensgefahr in den Fabriken und auf den Baugerüsten, und erst die Initiative eines einzelnen rüttelte vor 80 Jahren die Öffentlichkeit auf, wenigstens den Unfallfolgen den Kampf anzulegen.

Der Mann, der das tat, war der Kieler Chirurg Friedrich Esmarch, dessen Name bereits durch die nach ihm be-

Der Kampf gegen den Betriebsunfall begann vor 80 Jahren

nannte „Esmarchsche Blutlehre“ in die Geschichte der Medizin eingegangen war. Erfahrungen, die er als Generalarzt im Kriege 1870/71 sammelte, suchte er für das zivile Leben nutzbar zu machen, aber er erkannte bald, daß man gegen den Alltagsunfall nicht mit gutgemeinter Theorie, sondern nur mit handfester Praxis zum Erfolg kommen konnte. Im Geburtsland der modernen Industrie, in England, hatte der Johanniterorden 1877 die „St. Johns Ambulance Association“ gegründet, in einer Reihe von Städten Sanitätsschulen eingerichtet und in kurzer Zeit 40 000 freiwillige Helfer ausgebildet, die bei leichten und schweren Unfällen erste Hilfe leisten und alles Notwendige veranlassen konnten, bis — was immer seine Zeit dauerte — ein Arzt zur Stelle war. Als Mitglied des Londoner Chirurgenkongresses studierte Esmarch im Sommer 1881 die Methoden dieses Hilfswerks und gründete aus den dabei gewonnenen Erkenntnissen im Herbst desselben Jahres in Kiel eine Samariterschule. 800 Teilnehmer an den dort abgehaltenen Kursen standen im Frühjahr 1882 als erste ehrenamtliche Helfer zum Einsatz bei Unfällen bereit.

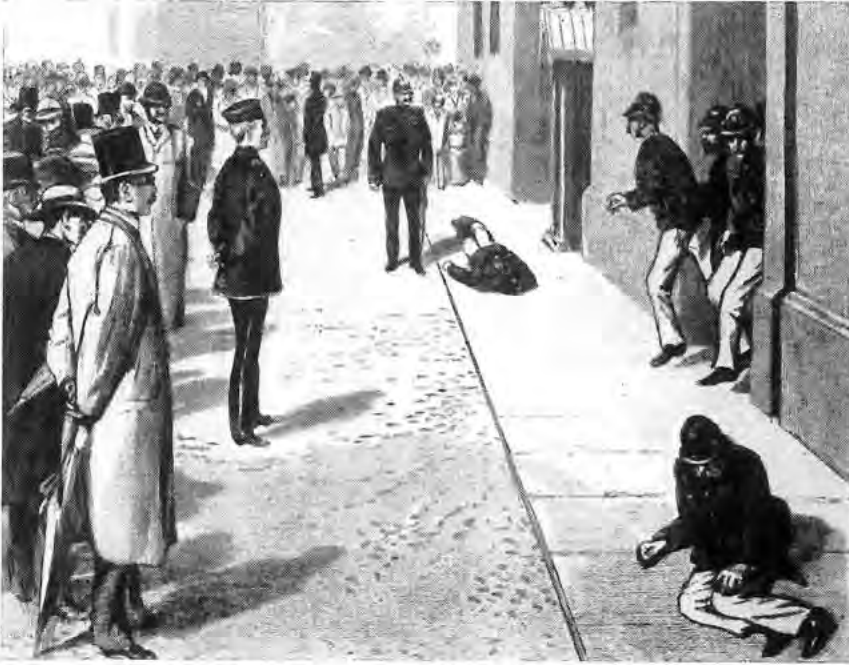
Nur ein Vortrupp

Es war nur ein Vortrupp, der bald zu dem Zehntausende Mitglieder zählenden Deutschen Samariterbund anwuchs. Nach dem Kieler Muster entstanden Samaritervereine in allen deutschen Großstädten; in Leipzig wurden bereits 1882 die Angehörigen der städtischen Polizei und der Feuerwehr in erster Hilfe ausgebildet und Sanitätswachen sowie Verbandstationen eingerichtet. Auch die Arbeiterschaft selber griff den Gedanken der aktiven Unfallbekämpfung auf. 1888 trat die erste Arbeiter-Samariterkolonne auf den Plan; andere folgten, die sich 1909 zum Arbeiter-Samariterbund zusammengeschlossen und ein weiteres Heer von vielen tausend gutgeschulten Helfern im Kampf gegen den Unfall stellten. Eine auf so breiter Basis wirkende Aktion zur Abwehr der Unfallfolgen löste zwangsläufig die ersten vorbeugenden Maßnahmen der Unfallverhütung aus.

Mut zur Initiative

Esmarch, der 1887 geädelt „Rebell“ gegen den Unfall“, wie man ihn da-

DIE SAMARITER PROFESSOR ESMARCHS



ERSTE öffentliche Rettungsübung der Leipziger Feuerwehr vor dem Depot auf dem Fleischerplatz am 17. August 1882

mals nannte, hat Echo und Erfolg seiner Gründung erlebt. Als er 85jährig 1908 in Kiel starb, war sein bis dahin in 25 Auflagen erschienenes Hand-

buch für die Samariter „Die erste Hilfe bei plötzlichen Unglücksfällen“ eines der meistgelesenen medizinischen Werke, und wenn in der Zeit

von 1889 bis 1910 bei Betriebsunfällen der Prozentsatz des tödlichen Ausgangs von 16 auf 8 sank und der Anteil der Fälle mit dauernder Voll- oder Teilinvalidität sich gleichzeitig von 53 auf 26 Prozent verringerte, dann ist dies zum weitaus überwiegenden Teil auf das Konto der Samaritertätigkeit zu schreiben und auf das persönliche Konto des großen Chirurgen und Menschenfreunds, der als einzelner den Mut zur Initiative hatte.

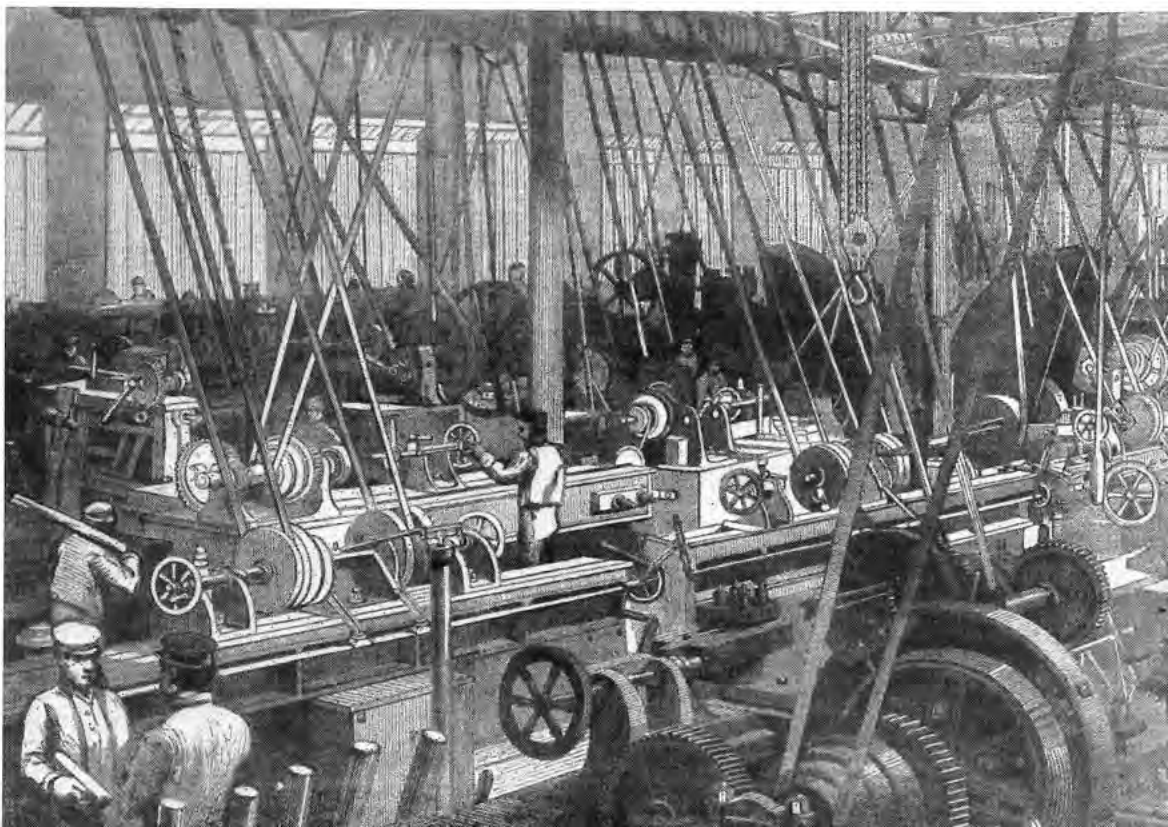
Schnelle Hilfe

Esmarchs Probleme, vor 80 Jahren von vielen für unlösbar gehalten und doch gelöst, sind keine Probleme unserer Zeit mehr; jeder Verletzte ist schnellster und bestmöglichster Hilfe sicher.

Geblichen ist jedoch wie damals das nur zu reale Gespenst des Unfalls, der nach einem schönen Wort „besser verhütet als vergütet“ wird. Der Unfallverhütung — ganz allgemein gesehen — bleibt noch ein weites Arbeitsfeld und gewiß kein aussichtsloses. Esmarchs Erfolg beweist es: er beruhte im Grunde nur darauf, daß eine gute Idee schließlich von Hunderttausenden aufgenommen und getragen wurde.

Rudolf Winkler

VOR 100 JAHREN war das Wort Unfallverhütung noch nicht erfunden — als Beispiel ein Blick in die Lokomotivfabrik Stephenson's in Newcastle, England. An keiner Maschine ist eine Sicherheitsvorrichtung zum Schutz der Arbeiter zu sehen





Unsere Buchbesprechung

Der Schriftsteller Heinrich Hauser wurde am 27. August 1901 in Berlin geboren und starb am 25. März 1955. Er trat mit einer Reihe von Romanen an die Öffentlichkeit, von denen „Brackwasser“, mit dem Gerhart-Hauptmann-Preis ausgezeichnet, den Gipfel bildete. 1930 erschienen „Die letzten Segelschiffe“, 1934 folgte „Kampf“, 1937 „Notre Dame von den Wogen“, 1949 „Nitschewo armada“ und 1950 als literarisches Ergebnis eines zehnjährigen Aufenthaltes in den USA „Meine Farm am Mississippi“. Zu erwähnen sind ferner noch „Feldwege nach Chicago“, der Erlebnisbericht von einer Autofahrt durch Nordamerika, „Ein Mann lernt fliegen“, das „Wohnwagenbuch“ aus dem Jahre 1936 und Reisebücher über den Balkan, Kanada und Australien. Nicht zuletzt aber wendete sich Hauser mit einem wesentlichen Teil seines Schaffens der Welt der Industrie zu, vornehmlich der Kraftfahrzeugproduktion und dem Kraftfahrzeug selbst. Und hier wieder war es vor allem das Opel-Werk, dem seine Liebe galt. Unvergessen ist die Buchreihe, die Hauser unserer Firma widmete: Unter anderem „Am laufenden Band“ (1936), „Opel — ein deutsches Tor zur Welt“ (1937), „Bevor dies Stahlherz schlägt“ (1951), „Dein Haus hat Räder“ (1952).

Vorleistung für OPEL

Einer der bedeutendsten Bände dieser Reihe aber war zweifellos „Im Kraftfeld von Rüsselsheim“.*) Das Buch ist schon 1940 erschienen. Es entspricht daher technisch dem Stand jener Jahre und enthält einige, dem damaligen Zeitgeist gemäße Redewendungen. Wenn wir es anlässlich des hundertjährigen Jubiläums unserer Firma als Lektüre empfehlen, so deshalb, weil es den wirtschaftlichen Kraftlinien folgt, die strahlenförmig von einem Werk von der Größe und Bedeutung der Adam Opel AG ausgehen. Opel beschäftigt ja nicht nur seine eigene Belegschaft, sondern liefert mit seinen Aufträgen auch einen Beitrag zur Geschäftslage der vielen Lieferfirmen. Es zeigt sich durch dieses Buch, in wie starkem Maße gegenseitige wirtschaftliche und technische Abhängigkeit einen Kreis vieler kleinerer und größerer Industriefirmen aneinanderbindet, ohne daß das öffentliche Bewußtsein voll davon Kenntnis nimmt, welche Stellung gerade die Großfirmen in diesem Kreis einnehmen. Arbeitsteilung herrscht nicht nur innerhalb eines Werkes, son-

dern auch innerhalb vieler Industrien von oft ganz verschiedener Art. Man ist überrascht, zu erfahren, daß im Frühjahr 1938, als Hauser begann, das Buch zu schreiben, rund 3000 Firmen an der Vorleistung für Opel beteiligt waren.

Nur selten dargestellt

Hauser übernahm den Auftrag, einige dieser damaligen Lieferfirmen zu besuchen und über ihre Fertigungsverfahren und ihre Arbeitsatmosphäre zu berichten. Er hat sich dieser im ersten Augenblick ein wenig nüchtern erscheinenden Aufgabe in einer Art und Weise entledigt, die besonderes Lob verdient. Wer dieses Buch zur Hand nimmt, wird überrascht sein, in welcher lebendiger, bildhafter und dichterischer Sprache die Welt der Technik und der modernen Produktionsmethoden gerade vor dem Auge des nicht fachmännisch gebildeten Lesers ersteht. Einer, der sich des Wortes trefflich zu bedienen weiß, hat sich



hier mit scharfer Beobachtungsgabe und einführender Hingabe einem Lebensbereich zugewandt, der in seiner alltäglichen Wirklichkeit leider von vielen Schriftstellern gemieden oder nur in einseitig negativer Sicht mit oft eifernder und klagender Kritik überhäuft wird. So vollkräftig und in allen Aspekten bejahend, aber auch jede Schönfärberei vermeidend, ist diese harte, von menschlicher Anstrengung und Kraft, Ausdauer und Zuverlässigkeit erfüllte Atmosphäre des industriellen Schaffens vor dem Hintergrund unablässigen geistigen Mühens nur selten dargestellt worden.

Lebenswichtiges Ziel

Der Arbeitsalltag, in dumpfer Gewohnheit mißachtet oder nur noch unbewußt durchlebt, erhöht sich ins Spannungsvoll-Dramatische, und Betriebe und Menschen werden der Landschaft eingefügt, in die sie gehören. Hauser greift auch zu dem ver-

lebendigen und auflockernden, zugleich aber auch vertiefenden Mittel der Rückblenden in einzelne Firmengeschichten und in die mühevollen, enttäuschungsreiche Entwicklung so mancher Fertigungsverfahren, ehe das Ziel erreicht wurde. Zwar verursachen erprobte Fertigungsverfahren kaum noch besondere Probleme, und die Menschen halten das zuverlässige Funktionieren ihres Opel-Wagens für eine Selbstverständlichkeit, ja sie sehen darin einen durchaus begründeten Rechtsanspruch, aber sie denken doch nur selten daran, daß an dieser Zuverlässigkeit auch die Lieferfirmen ihren Anteil haben. Wieviel Mühe, Geduld, Nervenkraft und schlaflose Nächte hat es die Direktoren und Ingenieure vieler Lieferfirmen manchmal gekostet, ehe sie einen Opel-Auftrag termingerecht, wunschgemäß und sicher ausführen konnten. Immer wieder erkennt man in dem Buch, daß sich von oben und unten kommendes Verantwortungs- und Pflichtbewußtsein begegnen muß, wenn ein für die Betriebe oft lebenswichtiges Ziel erreicht werden soll.

Interessanter Anziehungspunkt

Weit gespannt ist der Themenkreis, den das Buch berührt. Über alle Seiten verteilt, findet man recht interessante, oft gerade durch den Zeitabstand Bedeutung gewinnende Einzelheiten. So steckten damals im Opel Kapitän rund 2600 Schrauben von 415 verschiedenen Sorten. Da Opel zu dieser Zeit jährlich ungefähr 140 000 Wagen herstellte, kann man sich die gelieferte Schraubenzahl gut ausrechnen. Die Lieferfirma, die 75% der deutschen Automobilindustrie mit Schrauben belieferte, stellte im Jahr rund 9 Milliarden Schrauben her. Einzelheiten anderer Art, nie in trockener und langweiliger Form erzählt, erfährt man bei Hausers Besuch in einer Kolbenfabrik, in den Schweinfurter Kugellagerfabriken, in einem Walzwerk und vielen anderen Produktionsstätten, ob es sich nun um die Reifenherstellung, eine Sicherheitsglasfabrik oder um andere Dinge handelt. Das Kleine, häufig Unbeachtete, wird immer zu einem interessanten Anziehungspunkt. Wer das Buch aufmerksam und mit Verständnis studiert und dabei auch selbst ins Nachdenken kommt, wird sich der Erkenntnis nicht verschließen können, daß der Titel „Im Kraftfeld von Rüsselsheim“ mit vollem Recht gewählt wurde, denn Opel zählt unzweifelhaft zu den großen wirtschaftlichen Kraftzentren, die in alle Gegenden Deutschlands ausstrahlen. W. S.

*) Das Buch von Heinrich Hauser „Im Kraftfeld von Rüsselsheim“, mit 80 Farbfotos von Dr. Paul Wolf (Verlag Knorr und Hirth, München 1940, 219 Seiten) kann in den Werkbüchereien entliehen werden.



Geheimnisvoller Raum

Von Heinrich Hauser

Seit über 30 Jahren kannte ich nun schon diesen von Taunus, Spessart, Odenwald und Rheingauhöhe umrahmten Raum. Mir war's, als liefe mein kleines Lebensschiff in einen zwar großen, aber auch sehr bekannten Hafen ein. Was hatte ich nicht alles in diesem Raum entstehen und vergehen sehen... In der Großstadt Frankfurt gab es 1919 sage und schreibe vier Taxiautos. Ein guter Freund schlug mir die Gründung eines Taxiunternehmens vor; wahrhaftig keine schlechte Idee, nur war ich zu dumm dafür. Zu meiner Rechten, wo der Feldberg seinen dicken Kopf in einen nassen Wolkenumschlag wickelte, hatte ich wenig später mein erstes Autorennen erlebt. Mit einem Schlage war alles wieder da: der intensive Geruch nach Rizinusöl, das abenteuerliche wilde Heer verschollener Automarken – donnernd, feuerspeiend, staubumwirbelt. Die beschwörenden Griffe der Fahrer nach den außenliegenden Schalthebeln, gefolgt von Stahlgekreisch und Motorheulen, als sollte alles auseinanderfliegen. – Ja, und ein Mann namens Jörns siegte auf einem Opelwagen, dem der Motor sozusagen aus allen Nähten platzte, in dem ihm die Ventile oben aus der Motorhaube staken, wie acht veritable Teufelhörner anzusehen. . .

Sagenhafte Silberschiffe

Den Wegweisern zur Darmstädter Autobahn folgend, kreuzte ich den Main. – Wenige Kilometer weiter stieß ich auf eine Stätte von weltgeschichtlicher Ironie. Vor mir lag der Flughafen. Vor zwanzig Jahren hatte ich hier das geisterhafte Stahlskelett der Zeppelinhalle über die Kiefern wachsen sehen und jene nun schon sagenhaften Silberschiffe, die erstmalig Fracht und Passagiere über den Atlantik flogen. Nachdem die „Hindenburg-Katastrophe von Lakehurst“ die Entwicklung der Zeppeline tragisch beendete, nachdem seit 1945 den Deutschen das Fliegen überhaupt verboten war: wer hätte diesem Flughafen noch eine Chance gegeben? – Und siehe da: er war größter Flughafen Europas geworden. In Stunden konnte man von hier aus in New York oder Chicago sein. In der Empfangshalle saßen ein paar junge Frankfurter Reporter und schauten sehnsuchtsvoll auf die viermotorigen Donnervögel auf dem Rollfeld, dieser Pforte zur weiten Welt. Das war merkwürdig für mich, denn aus genau dem gleichen Fernweh heraus waren wir, die wir vor 30 Jahren junge Reporter waren, zum Frankfurter Hauptbahnhof gegangen, um die internationalen Züge nach Paris, London, Wien abfahren zu sehen und geistig mit an Bord zu sein. So ungeheuer sich die Dinge in der Zeit gewandelt hatten, so ewig gleich waren die Herzen der Jugend geblieben. . .

Auf der alten Straße nach Rüsselsheim drängten sich zu meiner Rechten die Höchster Farbwerke und dann die Kelsterbacher und Raunheimer Industrien an den Main heran. Nicht so sehr als Transportweg war ihnen das Wasser wichtig, als zur Stillung ihres unendlichen Durstes. Das hatte der alte Adam Opel wohl nicht vorausgesehen, als er vor bald hundert Jahren in einem Rüsselsheimer Kuhstall seine erste Nähmaschine baute: daß Wasser einmal eine Mangelware werden könnte. Noch verdeckte die Stadt das Werk, das aus diesem Kuhstall heraus so riesenhaft gewachsen war, doch seine Schlotte wuchsen bereits aus dem Grau des Horizonts, mächtige Akzente setzend über die bescheidenen Bürgerbauten. . .

Nun war selbst in der vergoldenden Erinnerung Rüsselsheim nie eine schöne Stadt gewesen. Nach mehrfacher Verheerung im Dreißigjährigen Krieg und den Franzosenfeldzügen hatte hauptsächlich das neunzehnte Jahrhundert die Siedlungen der Mainspitze zwar größer, aber recht lieblos aufgebaut. Der Bombenregen hatte die Opelstadt auch nicht gerade schöner gemacht; immerhin: da war ein neuer Marktplatz, der sich sehen lassen konnte, und auch um den Bahnhof herum waren allerhand erfreuliche Baublöcke neu auferstanden. Geradezu atemraubend war aber das Wiedersehen mit dem Werk selbst. 1946 hatte ich in USA die Bilder seiner Bombenschäden gesehen: ich hatte nicht geglaubt, daß je wieder ein Auto aus diesem Chaos hervorgehen könnte. Hatte da die Kamera gelogen? – Das war ja, als sei überhaupt nie etwas geschehen: mit ununterbrochenen Fronten, farbenfrisch, glasglitzernd, von Maschinengesumm und Neonlicht erfüllt, dehnte es sich zwischen Main und Eisenbahn. Ja, es hatte sich sogar in Gestalt von weiten Zubringerstraßen, Parkplätzen und Neubauten allerhand Verbesserungen zugelegt. . .

Die wahre Opel-Bedeutung

Worin bestand im Kern das Besondere und das Einzigartige dieses Opelwerkes? Nicht darin, daß es aus kleinsten Anfängen sich über Nähmaschinen und Fahrradproduktion zu einer großen Automobilfabrik entwickelt hatte; das hatten andere auch getan. Nein – die wahre Opel-Bedeutung war eine ganz andere: die Opels waren die Pioniere amerikanischer Produktionsmethoden in der deutschen Automobilindustrie gewesen. Sie hatten diese Produktionsmethoden zwar nicht erfunden, aber ihre Einführung hatte in der deutschen Automobilindustrie eine ähnliche Revolution erzeugt wie Gutenbergs Erfindung in der Herstellung von Büchern. Außerdem war das Opelwerk seit über zwanzig Jahren das wohl hervorragendste Beispiel deutsch-amerikanischer Zusammenarbeit in unserem Land. . .

Leseprobe aus dem Heinrich Hauser-Buch „Unser Schicksal – die deutsche Industrie“, (1952, Verlag Wilhelm Steinbach, München-Düsseldorf)

100 JAHRE OPEL

O
P
E
L

