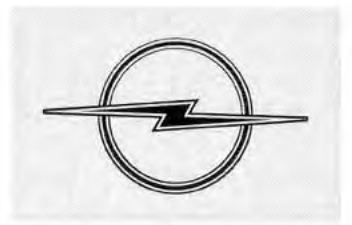
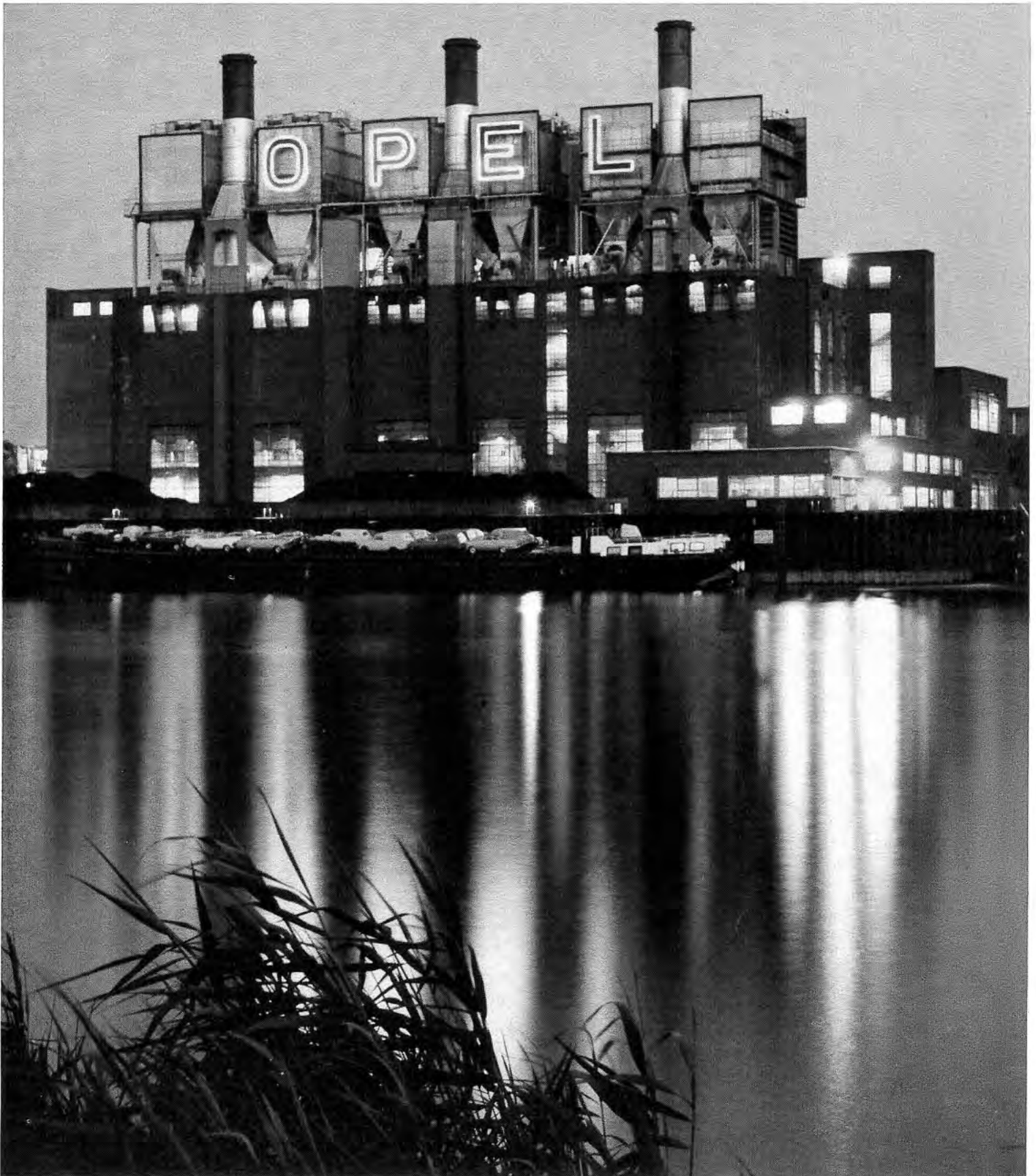


# OPEL POST



HEFT 5 1968



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

**Herausgeber:**

Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main

**Verantwortlich:**

K. H. Mai

**Redaktion:**

W. Seibert, Chr. Kühn

**Redaktion Bochum:**

W. Seidel

**Redaktion Kaiserslautern:**

K. Müller

**Aufnahmen:**

Werkfotos und Bilder besonders genannter Fotografen

**Druck:**

Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim

**Nachdruck** nur mit Quellenangabe

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

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

**Unser Titelbild:**

Wer abends von Hochheim kommend durch die Weinberge nach Flörsheim fährt, sieht rechter Hand jenseits des Mains das Panorama der Industrielandschaft Opel als ein in vielen Farben blinkendes Lichtermeer. Der Kontrast zwischen Dunkel und Lichterglanz hat seinen besonderen Reiz. Unser Bild, von den Weinbergen aus aufgenommen, zeigt einen kleinen Ausschnitt dieser nächtlichen Opel-Landschaft: das große Kraftwerk und die Hafenanlagen. Die Lichtkaskaden spiegeln sich im Wasser von einem Ufer zum anderen, und von oben herab grüßt der Name OPEL weit ins Land. Wer andere Industriestädte kennt, weiß die Lage Rüsselsheims zu schätzen, umgeben von Main und Rhein, in der Ferne umsäumt von Taunus, Odenwald und den Höhen Rheinhessens. Das Opel-Kraftwerk ist das ständig schlagende Herz der Mainspitze.

# Um Verständnis werben

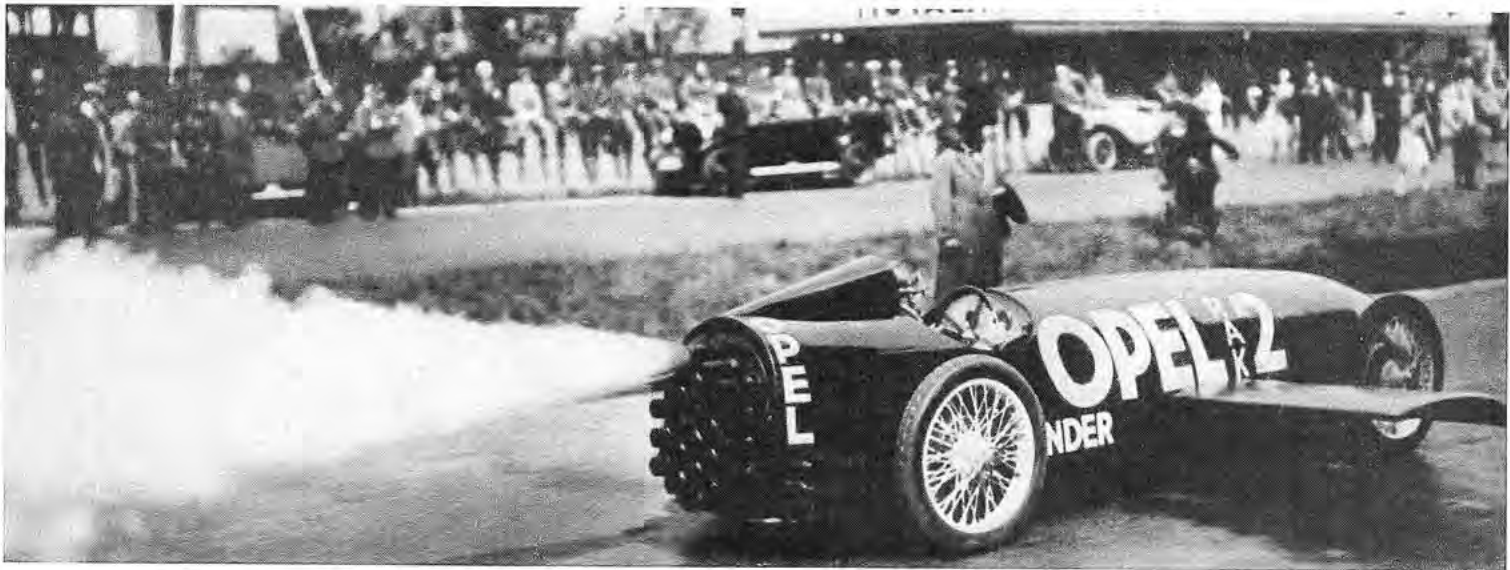
Auf Sachlichkeit kommt es bei jeder Informationsübermittlung an. Ist auch die Information zweckgebunden, so sollte sie doch sachlichen Gegebenheiten soweit entsprechen, daß sie als solide Grundlage für die Urteilsbildung gelten kann. Information verlangt Verantwortung sowohl gegenüber dem, den man informiert, aber auch gegenüber dem Gegenstand, über den etwas berichtet wird. Wer informiert, trägt auf zwei Schultern. Das gilt für alle Lebensbereiche, also auch für den Betrieb, und zwar für die innerbetriebliche Information genauso wie für die Informationspolitik des Betriebes gegenüber der Öffentlichkeit. Wir wollen uns diesmal mit der innerbetrieblichen Information beschäftigen, nachdem die Öffentlichkeitsarbeit nach draußen im letzten Heft gründlich behandelt worden ist.

Ohne ein bestimmtes Maß innerbetrieblicher Information kann kein Unternehmen existieren. Schon um arbeiten zu können, bedarf der einzelne Mitarbeiter einer Unterrichtung. Die Werksangehörigen reden über alles, was im Betrieb geschieht. Das ist natürlich. Es zeigt, daß sie den Verhältnissen im Unternehmen und seiner Lage auf den Märkten nicht gleichgültig gegenüberstehen. Die Menschen wollen wissen, warum bestimmte Dinge geschehen, Entscheidungen so und nicht anders getroffen oder Änderungen eingeführt werden. Man braucht sich nur selbst zu beobachten: Wir setzen uns nur für etwas ein, was wir auch verstehen. „Unwissenheit führt zur Unsicherheit; ein unsicherer Mitarbeiter ist ein schlechter Mitarbeiter.“ Dieser Ausspruch eines kritischen Beobachters der innerbetrieblichen Verhältnisse sagt treffend, worum es geht. Sachliche Informationen sind ein wirksames Mittel, mit dem eine Unternehmensleitung bei der Belegschaft um Verständnis für ihre Maßnahmen werben kann. Immer aber gilt es auch, falsche Gerüchte zu korrigieren, die die Atmosphäre vergiften können. Andererseits ist es wegen der Verschiedenartigkeit der Standorte nur zu natürlich, daß Unternehmensleitung und Mitarbeiter nicht immer die gleiche Sprache sprechen.

Trotzdem erfordern die betrieblichen Notwendigkeiten Zusammenarbeit und Kontaktaufnahme. Ohne Information ist ein wirklicher Kontakt aber undenkbar. Kontakt ist daher ein wichtiges Führungsmittel in der Hand eines jeden Vorgesetzten. Das persönliche Gespräch mit dem einzelnen Mitarbeiter, Gruppenbesprechungen, aber auch schriftliche Informationen oder die Bekanntmachungen am Schwarzen Brett gehören in diesem Zusammenhang genannt, nicht zu vergessen die Betriebsversammlungen, die ja zu einem gewissen Teil auch der Unterrichtung dienen. Das innerbetriebliche Informationswesen verfolgt nicht zuletzt das Ziel, bei jedem Mitarbeiter Verständnis für seine Arbeit zu wecken und ihm die großen Zusammenhänge zu erklären, in die er gestellt ist. Eine wichtige Aufgabe leistet dabei die Werkzeitschrift. Sie bringt ja nicht nur reine Informationen, sondern hat auch den weitverzweigten Betrieb soweit als möglich überschaubar zu machen, die Kontakte unter der Belegschaft zu pflegen, wirtschaftliche und sozialpolitische Zusammenhänge zu erläutern und, wenn nötig, verschiedene Meinungen gegenüberzustellen. Daß sie auch in die Familien hineinwirkt und die Öffentlichkeit unterrichtet, sind zusätzliche Aufgaben. Zusammenfassend kann man sagen: Auf die richtige Auskunft kommt es an, überall, nicht zuletzt im Betrieb.

P. K.





# RAKETENGEHEUL AUF DER AVUS

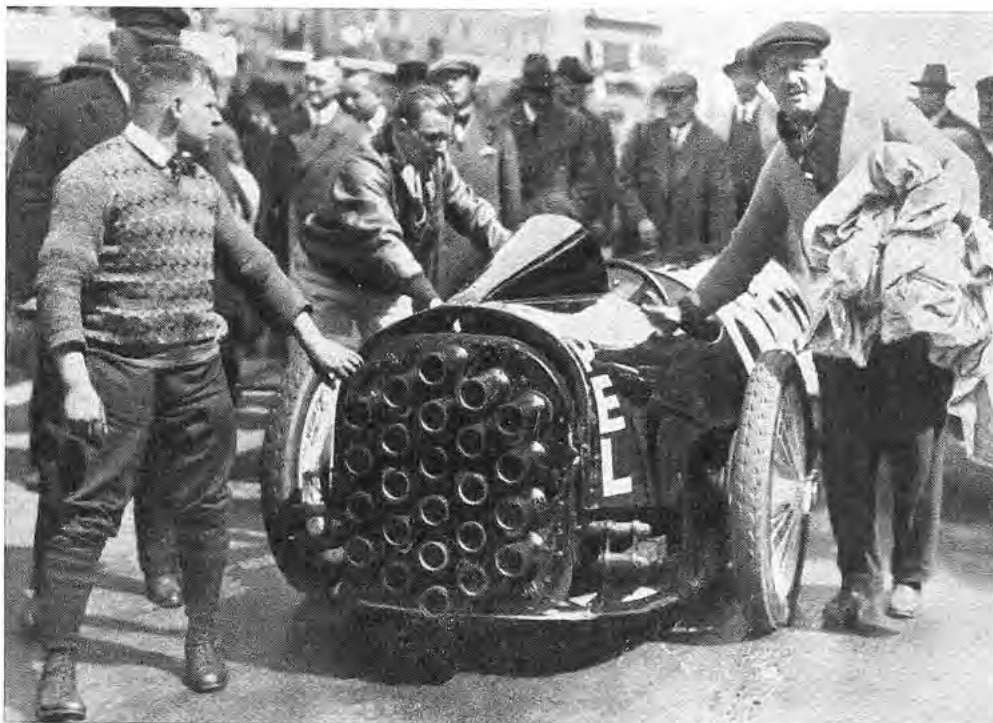
## OPEL BAUTE 1928 DAS ERSTE RAKETENAUTO DER WELT

Die Geschichte der Rakete als Antriebsmittel geht weit zurück. Schon um 1000 n. Chr. kannte man in China die ersten dem Schießpulver und den Feuerwerkskörpern ähnlichen Treibsätze. Wie ein roter Faden zieht durch die folgenden Jahrhunderte das Bemühen, Raketen als Kampfmittel zu benutzen. Aber erst die letzten Jahrzehnte dokumentieren das zielbewußte Streben, den Raketenantrieb zur Bewegung von Landfahrzeugen, Flugzeugen und Projektilen zum Vorstoß in den

Weltraum und für den Flug zu anderen Himmelskörpern einzusetzen. Nach einjähriger Vorarbeit fand am 11. April 1928 auf der Opel-Rennbahn in Rüsselsheim die erste Fahrt eines rückstoßgetriebenen Wagens statt. Antriebsaggregat waren acht Raketen des Raketen-Ingenieurs Friedrich Sander. In acht Sekunden wurde eine Geschwindigkeit von 100 km/st erreicht. Damit wurde erstmals die Brauchbarkeit des Strahltriebs praktisch bewiesen.

Den tastenden ersten Versuchen folgte am 23. Mai 1928 auf der Avus in Berlin die aufsehenerregende Fahrt des Opel-Raketenwagens RAK 2 mit Fritz von Opel am Steuer. Das 4,88 m lange Fahrzeug hatte die lang gezogene, geduckte Form eines Rennwagens jener Zeit. Seitlich angebrachte Stummelflügel mit negativem Anstellwinkel sollten ein Abheben des Fahrzeugs von der Fahrbahn verhindern. Der „Raketen-Motor“ war im stumpfen Wagenheck angebracht und wurde von Fritz von Opel elektrisch durch fußbediente Rastenschaltung gezündet. 24 Pulver-Raketen jagten den RAK 2 mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 230 km/st über die Bahn, einen langen Schweif weißen Qualms hinter sich herziehend.

Vier Jahrzehnte liegt nun dieses denkwürdige Ereignis mit dem wagemutigen und erfolgreichen Einsatz Fritz von Opels für eine inzwischen in der Weltraumfahrt triumphierende Idee zurück. Jene Zeit wird nun wieder lebendig durch das die Sammlungen des Deutschen Museums bereichernde Schaustück der Rekonstruktion des von Fritz von Opel benutzten Raketenwagens RAK 2. (Siehe dazu den Bericht auf den nächsten Seiten.)



### Aufnahmen:

23. Mai 1928. Die Avus bei Berlin. Der Opel-Raketenwagen „Rak 2“ wird für den Start vorbereitet. Am Wagen links (in Lederjacke) Fritz von Opel. (linkes Bild)

Der Opel-Raketenwagen „Rak 2“ mit Fritz von Opel am Steuer nach dem Start auf der Avus. (oben)

FRITZ VON OPEL

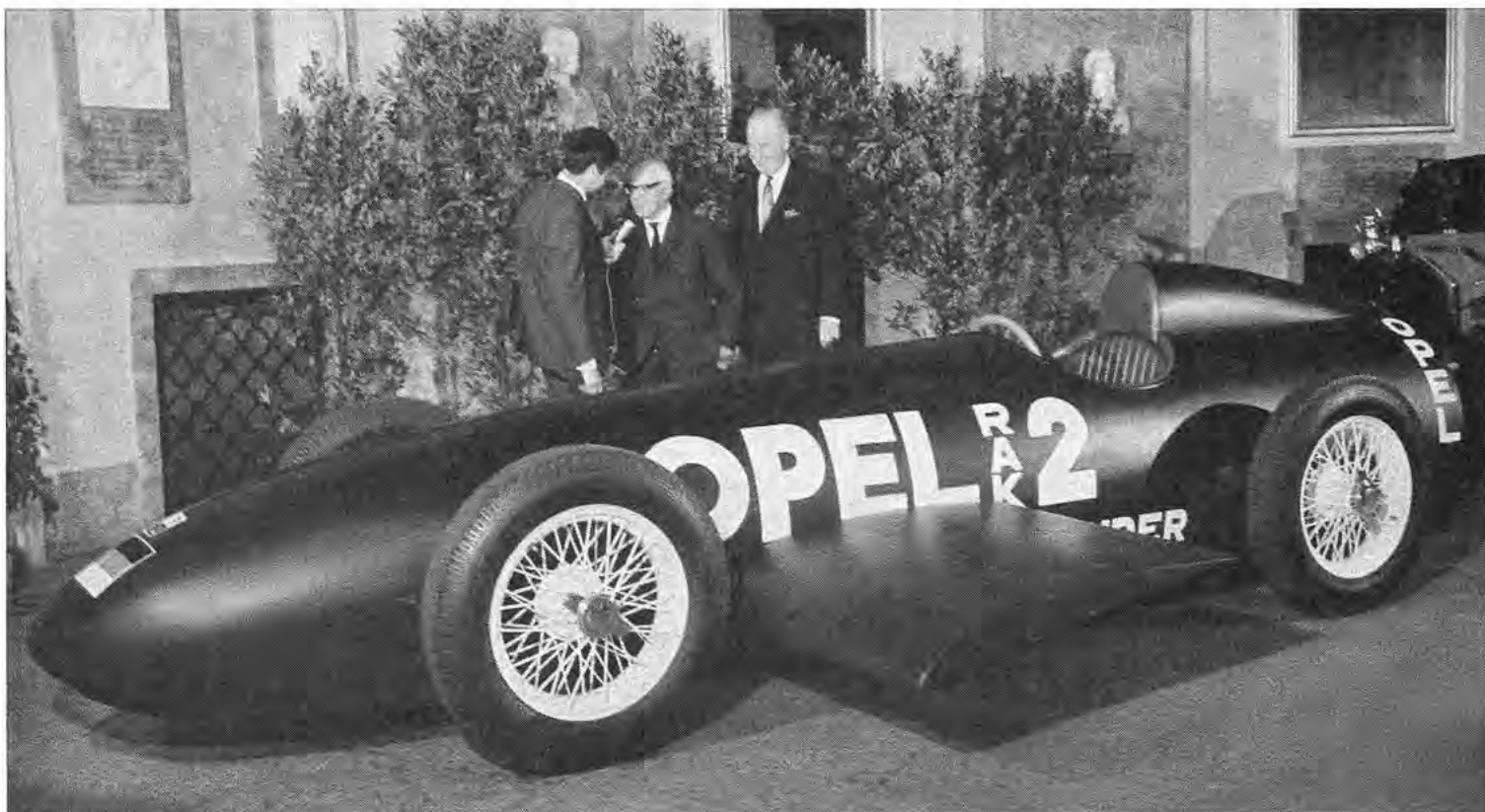
# „Geschichte der Raketenentwicklung und Sinn und Grenzen aller Technik“

Wie bereits in der letzten Ausgabe erwähnt, wurde am 3. April eine Rekonstruktion des Opel-Raketenwagens, mit dem Fritz von Opel vor 40 Jahren auf der Avus in Berlin einen aufsehenerregenden Erfolg erzielte, dem Deutschen Museum in München in einer Feierstunde in Anwesenheit von Vertretern des Werkes, an ihrer Spitze Generaldirektor L. R. Mason, und zahlreicher Ehrengäste übergeben. Auch Presse, Funk und Fernsehen waren anwesend. Den Festvortrag hielt Fritz von Opel. Nach herzlichen Worten der Begrüßung durch den Direktor des Deutschen Museums, Herrn von Miller, wandte sich der Technische Direktor unseres Hauses, H. Mersheimer, in seinem Einleitungsreferat zunächst an Fritz von Opel:

„Sie sagten mir, daß Sie der Meinung sind, daß vor allem die Zukunft interessant sei und ein Rückblick nur insofern getan werden

sollte, als man aus ihm Schlüsse für die Zukunft ziehen kann. Aber genau das trifft für Ihre Arbeiten zu. Denn ohne Fritz von Opel hätte es niemals Opel-Raketenwagen und Opel-Raketenflugzeuge gegeben.“ H. Mersheimer erwähnte dann ein Beispiel, das typisch für Fritz von Opel sei. Im vergangenen Jahr habe er auf dem Motodrom in Hockenheim eine von ihm entwickelte Sicherheitsplanke erproben wollen und dabei selbst den Lastwagen gegen die Plankenwand gesteuert. Sein Kommentar dazu sei gewesen: „Wenn ich nicht selbst der eigenen Konstruktion vertrauen kann, wie sollten es dann andere?“ H. Mersheimer berichtete abschließend von den vielen Monaten des Planens, Vorbereitens und Arbeitens, die nötig waren, ehe die Rekonstruktion des Opel-Raketenwagens aus dem Jahre 1928 unter Leitung Alfred Dörpers, des früheren Leiters unseres Versuchsbaues, vollendet war.

Senator h.c. Dipl.-Ing. Fritz von Opel, der seinem Festvortrag den Titel „Die Geschichte der Raketenentwicklung und über Sinn und Grenzen aller Technik“ gegeben hatte, führte unter anderem aus: „Als ich mich in der zweiten Hälfte der 20er Jahre mit Raketentechnik zu befassen begann, da brauchte ich keineswegs in Neuland vorzustößen, sondern konnte mich auf eine mehr als tausendjährige Tradition stützen. Aus verschiedenen Gründen war jedoch zu der damaligen Zeit fast die gesamte Raketentechnik nicht nur in Vergessenheit, sondern geradezu in Verruf geraten. Jahrtausendealtes Wissen, praktische Erfahrungen und alle potentiellen Möglichkeiten von Rückstoßantrieben waren hinter einem hohen Damm von Vorurteilen angestaut und verborgen und warteten nur darauf, von irgendjemand in Bewegung gesetzt zu werden. Warum ich dieser „jemand“ sein durfte, ist leicht zu erklären: Wäre auch ich





darauf beschränkt gewesen, nur im Laboratorium zu experimentieren oder die Raketenidee mit Büchern oder Artikeln zu propagieren, so hätte ich sicherlich wenig erreichen können. Da ich aber das Glück und die Gelegenheit hatte – mit den technisch fortschrittlichen Opel-Werken im Hintergrund – in mehreren Großversuchen fahrend und fliegend demonstrieren zu können, welch' riesigen Kräfte man mit Raketen nicht nur entfesseln, sondern auch zu kontrollieren vermochte, und da ich als geborener „Rebell“ auch bereit war, den wissenschaftlichen Kritikern, vorwiegend Professoren, mit genauen und begründeten Prognosen über die zukünftige Entwicklung entgegenzutreten, ist es zu einem Dammbuch gekommen oder besser zu einer Initialzündung, deren Folgen auch mich überraschten: Wenige Jahre nach meinen Demonstrationen entwickelten englische Forscher, beginnend mit Cpt. Whittle, Strahltriebwerke für Luftfahrzeuge, während man sich in Deutschland mit eigentlichen Raketen zu beschäftigen begann, d. h. mit solchen Reaktionsmotoren, die unabhängig von atmosphärischem Sauerstoff, also auch im Vakuum des Weltraums, betrieben werden können. Durch die Arbeiten von Nebel, Werner von Braun, Walter, Sänger, Debus und vielen anderen Forschern errang Deutschland von der Mitte der 30er Jahre ab eine unbestreitbare Spitzenstellung in der Raketenforschung, eine Stellung, die Deutschland bis heute hätte halten können, wenn sich die damalige Staatsführung statt mit Welt Eroberungsplänen mit Weltraumeroberungsplänen befaßt hätte, die per Saldo viel weniger kostspielig gewesen wären. So wie es leider kam, verbleibt uns nur die Genugtuung, daß es in der Mehrzahl deutsche Forscher sind, die – unterstützt durch die große Finanzkraft Amerikas – die Raketenforschung der westlichen Welt vorantreiben.

### Zickzackkurs der Raketenentwicklung

Wenn die Menschheit Glück hat, werden uns diese Raketen den von allen Völkern ersehnten ewigen Frieden beschern, wenn auch auf einem Weg, den nur wenige erwartet haben: Interkontinentalraketen können jeden Punkt der Erde erreichen, und ihre Zerstörungskraft durch atomare Bewaffnung ist so groß, daß kein Staatsmann bereit sein dürfte, die allgemeine Zerstörung einzuleiten. Welt-

Feierstunde in München anlässlich der Übergabe der Rekonstruktion des Opel-Raketenwagens aus dem Jahre 1928 an das Deutsche Museum. Nach seiner Festansprache wird Fritz von Opel von einem Reporter des Bayerischen Rundfunks interviewt. Rechts Generaldirektor L. R. Mason. Für technisch interessierte Leser hier noch die Daten der Rekonstruktion: Länge über alles 4880 mm, Höhe über alles 1200 mm, Breite ohne Stabilisierungsfläche 1400 mm, Breite mit Stabilisierungsfläche (Stabilisierungsflächen einstellbar) 3060 mm, Radstand 2880 mm, Spur 1510 mm, Durchmesser des bereiften Speichenrades 820 mm, Reifengröße 6.00–20, Raketenantrieb 24 Feststoffraketen, Kaliber 80, Schubkraft des Raketenatzes 0,4 t, Zündung elektrisch durch fußbediente Rastenschaltung, Gesamtgewicht des Original „RAK 2“ ca. 560 kg.

frieden aus Angst, aber immerhin: FRIEDEN! Frieden und die Hoffnung, daß dieser Frieden aus Angst sich in einen Frieden aus Einsicht wandeln wird. Dieser endgültige Sieg der Raketenidee muß jeden, der daran teilhaben durfte, mit Genugtuung erfüllen; aber trotzdem muß man immer wieder verwundert sein über den Zickzackkurs, den die Raketenentwicklung gegangen ist, ein Auf und Ab, das in der Geisteswissenschaft häufig, in der Naturwissenschaft höchst selten anzutreffen ist: Zuerst und sehr frühzeitig die Entdeckung des Rückstoßprinzips und – tausend Jahre später – seine tausend Jahre währende weltweite Anwendung.

### Große persönliche Opfer

Dann ein fast völliges In-Vergessenheit-Geraten am Ende des letzten und zu Beginn unseres Jahrhunderts und dann plötzlich ein Wiederaufleben derselben uralten Idee mit Konsequenzen, die im weitesten Sinn des Wortes welterschütternd oder sogar weltraumerschütternd sind... Das einzige, was 1925 aus der alten weltweiten Anwendung von Raketen übriggeblieben war, waren drei Arten ziemlich schwächlicher Raketen: Feuerwerksraketen zu Unterhaltungszwecken, Hagelraketen in der Landwirtschaft und Rettungsraketen, mit denen man von Land aus Leinen über gestrandete Schiffe schießen konnte. Auf der theoretischen Seite sah es etwas besser aus. Nachdem der Deutsche Ganswindt schon ausgangs des vorigen Jahrhunderts einige, wenn auch verworrene und damals wie heute undurchführbare Vorschläge zur Weltraumfahrt gemacht hatte, begann der Russe Zilkowsky unter großen persönlichen Opfern mit mathematischen Untersuchungen dieses Problems, theoretische Untersuchungen, die der erfahrene französische Mathematiker Esnault-Pelterie mit großer Gründlichkeit fortsetzte. Anschließend an diese beiden Forscher veröffentlichte der Siebenbürger Professor Oberth ein Buch über Weltraumfahrt, ebenso auch der deutsche Ingenieur Hohmann. Diese mit Formeln gefüllten Bücher wurden nur von wenigen Fachleuten gelesen, und leider blieben auch die damaligen Arbeiten des Amerikaners Professor Goddard in Europa unbekannt, obwohl Goddard – wie man rückschauend sagen muß – in der Mitte der 20er Jahre theoretisch und praktisch wohl am weitesten vorgedrungen war. Während Goddard in Amerika eine – wenn auch völlig unzureichende – Unterstützung durch das Smithsonian Institut und die Guggenheim-Stiftung fand, stießen die europäischen Propagandisten der Raketenidee überall auf völlige Ablehnung: Die Öffentlichkeit hielt sie für Träumer, die Behörden und Geldgeber für Schwindler, und im Kreise der Wissenschaft galten sie als leicht verrückte Dilettanten... Zusammengefaßt kann man sagen: Mitte der 20er Jahre war man Raketen und ihren Propagandisten gegenüber genau so mißtrauisch wie man mißtrauisch wäre gegenüber einem Mann, der am Straßenrand steht und versucht, Hundertmarkscheine für billiges Geld loszuwerden.

### Mißtrauen und Mangel an Mut

Dieses Mißtrauen und dieser Mangel an Mut bestanden selbst bei denen, die es wirklich hätten wissen müssen: den Pyrotechnikern. Zu Beginn meiner Arbeit Mitte der 20er Jahre



Versuch mit einem Opel-Raketenwagen auf Schienen in der Nähe von Hannover am 23. Juni 1928. Der erste Start über die 5 km lange Versuchsstrecke, ohne Mitfahrer durch elektrische Fernzündung durchgeführt, verlief programmgemäß. Der Wagen erreichte eine Geschwindigkeit von 281 km/h.

schrrieb ich an alle führenden Firmen der Branche mit der Bitte, mich bei der Schaffung von Großraketen auf pyrotechnischem Gebiet unterstützen zu wollen. Obwohl ich mich bereit erklärte, alle Entwicklungskosten tragen zu wollen, erhielt ich bezeichnenderweise nur eine einzige positive Antwort: von Ingenieur Friedrich Wilhelm Sander aus Bremerhaven, dessen Firma Cordes Nachfolger seit mehr als 60 Jahren Seenotrettungsraketen fabrizierte. Den Wünschen Sanders entsprechend, konstruierte ich im Maschinenbau der Opel-Werke eine besonders leistungsfähige hydraulische Presse, mit deren Hilfe es uns gelang, Raketen großen Durchmessers und von großer Schubkraft zu erzeugen. Ingenieur Sander wurde mein erster und unersetzlicher Mitarbeiter, der mir jahrelang mit Rat und Hilfe und vor allem mit viel Optimismus zur Seite stand, immer erfüllt von dem Glauben an die gemeinsame Sache. Jahrelang teilte er mit mir die Enttäuschung, daß sich zwar die Öffentlichkeit für unsere Versuche begeisterte, daß aber staatliche Stellen, statt uns zu unterstützen, uns mit Verboten behinderten... Es drängt mich,

noch eines weiteren Mitarbeiters zu gedenken, meines damaligen Assistenten, des Opel-Ingenieurs Schaberger. Er gehörte mit derselben Begeisterung wie Sander zu unserer kleinen ‚Verschwörergruppe‘, die unter anderem auch die Aufgabe hatte, alle Vorbereitungen vor meinem Vater zu verstecken, weil dieser mit väterlicher Besorgnis glaubte, daß ich für Besseres als für Raketenversuche bestimmt sei. Ingenieur Schaberger überwachte alle Einzelheiten des Baus und der Montage, und jedesmal, wenn ich mich bei den Großversuchen mit ein paar Zentnern Sprengstoff im Rücken ans Steuer setzte und den ersten Kontakt gab, geschah dies immer mit dem Gefühl völliger Sicherheit. Diese Sicherheit beruhte auch auf den sorgfältigen Vorversuchen.

### Plötzliches „Raketenfieber“

Ich bin froh, sagen zu können, daß es durch unser vorsichtiges, ingenieurmäßiges Vorgehen bei Hunderten von Versuchen, großen und kleinen, nie zu einem Ausbrennen, nie zu einer Fehlzündung, vor allem aber auch nie zu einer Explosion gekommen ist. Leider glaubten viele, die uns nachzueifern begannen, daß der Umgang mit hochexplosiven Stoffen ein Kinderspiel sei. Zahlreiche Amateure, gepackt von dem plötzlich ausgebrochenen „Raketenfieber“, bezahlten ihre Begeisterung mit Leben oder Gesundheit. Selbst die UFA-Filmgesellschaft wollte damals aus Reklamegründen eine Rakete bauen. Regisseur Lang und Thea von Harbou erschienen in Rüsselsheim, um mich für dieses Projekt als Mitarbeiter zu gewinnen. Ich lehnte ab, da mir die gestellten Termine zu kurz schienen. Leider nahm Professor Oberth den Auftrag an, bei dessen Ausführung sich ebenfalls eine heftige Explosion ereignete, die leider zu einer schweren Verletzung von Professor Oberth führte. Bei dieser Gelegen-



30. September 1929 auf dem Flugplatz Rebstock bei Frankfurt. Erfolgreicher Start eines bemannten Raketenflugzeugs. Am Steuerknüppel Fritz von Opel.

heit möchte ich zum ersten Mal bekanntgeben, was ich als die Krönung unserer Arbeit betrachte: Schon im Jahre 1928 brachten wir, Schaberger und ich, eine Flüssigkeitsrakete zum Laufen, wohl die erste permanent arbeitende Rakete, bei der die Explosivstoffe mittels Pumpen in die Brennkammer unter gleichzeitiger Kühlung derselben eingespritzt wurden. Wir benutzten Benzol als Brennstoff- und Stickstoff-Tetroxyd als Sauerstoffträger. Dieser Raketenmotor war in ein Müller-Griessheim-Flugzeug eingebaut und entwickelte einen Dauerschub von 70 Kilogramm. . . . In diese 40jährige Rückschau mischt sich vor allem die Freude ‚dabei‘ gewesen zu sein. Damals, anlässlich meiner Raketenfahrt in Berlin am 23. Mai 1928, waren die deutschen Sender unter dem Sprecher Alfred Braun zu einer Gemeinschaftssendung zusammengeschlossen. Vor dem Start des Raketenwagens, der mich mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 230 km/h über die Avus trug, hatte ich Gelegenheit, mich über die Zukunftsaussichten der Raketenentwicklung zu äußern. Ich sagte, daß sehr bald der Propellerantrieb dem Antrieb durch Strahltriebwerke weichen müsse, daß innerhalb von 25 Jahren der Atlantik mit Strahltriebwerken in weniger als sechs Stunden überflogen würde und daß dann auch die Zeit für den Weltraumflug gekommen sei . . .

### Blick in die Zukunft

Heute, 40 Jahre später, möchte ich, wiederum den Blick vorauswendend, etwas umfassender fragen: ‚Was ist die Zukunft, was sind die Grenzen und vor allem, was ist der Sinn der Technik?‘ Meine Antwort wird Sie wahrscheinlich in Erstaunen versetzen, weil sie an einem Ort wie diesem und in einer Stunde wie dieser besonders ketzerisch klingt und vielleicht auch weil sie ausgesprochen wird von einem Mann, dessen ganzes Leben dem Fortschritt der Technik gewidmet war. Meine Antwort ist: Die Technik hat das Ende aller großen Erfindungen und aller Pioniertaten erreicht, und uns Technikern bleibt nur noch übrig, zu verbessern und zu verbilligen. Diese Behauptung möchte ich kurz begründen: Alles, was die Technik bisher geleistet hat oder noch in Zukunft zu leisten vermag, beruht ausschließlich auf der Steigerung menschlicher Sinneskräfte oder einer Steigerung körperlicher Fähigkeiten. Nachdem der Klang unserer Stimme und unser Gehör den ganzen Erdball umspannt, nachdem unsere Augen alles erblicken können, was auf der Erde oder gar im Weltraum geschieht, nachdem wir die Geschwindigkeit unserer Fortbewegung von 15 km/h auf 30 000 km/h gesteigert haben, nachdem wir die Planeten unseres Sonnensystems mit Instrumenten berühren und bald auch persönlich besuchen können – was bleibt uns nach dieser im wahrsten Sinne des Wortes sagenhaften Steigerung von Leistungen noch zu tun übrig? Alle im technischen Bereich liegenden Wunschträume der Menschheit sind bereits Wirklichkeit geworden: Über die Kräfte von Riesen verfügen wir durch den Druck auf einen Knopf. Heinzelmännchen in Gestalt elektrischer Geräte und Maschinen nehmen uns jede körperliche und einen Teil geistiger Arbeit ab. Die Sehnsucht nach Überwindung der Schwerkraft, ausgedrückt in den Märchen vom Vogel Greif oder vom fliegenden Teppich, ist durch Flug-

zeuge erfüllt. Wir tauchen in die tiefste Tiefe der Meere, und selbst die Sterne sind zum Greifen nahe geworden. Was soll es also noch zu erobern geben? Wir haben uns in Form einer asymptotischen Kurve einem Endzustand angenähert, der durch menschliche Anlagen und durch physikalische Gesetze bestimmt ist. Diesen Endzustand, diese letzte Grenze, die uns fleischgebundenen Menschen gesetzt ist, können wir zwar erreichen, wir können sie aber nie überschreiten.

### Begrenztheit der Entwicklungsmöglichkeiten

Diese Begrenztheit der Entwicklungsmöglichkeiten wird uns am besten klar, wenn wir Erfindungen nicht per se betrachten, wenn wir uns nicht von Äußerlichkeiten verblüffen lassen, sondern wenn wir jede Erfindung einzig und allein danach bemessen, welchen Einfluß sie auf das menschliche Leben als solches auszuüben vermag. Wenn wir diesen Maßstab anlegen – und es ist wohl ein sehr legitimer Maßstab – so finden wir, daß die einflußreichsten Entdeckungen und Erfindungen leise und mit kleinen Schritten und wie von selber daherkamen und daß andererseits spektakuläre Erfindungen kaum einen Einfluß im Sinn einer positiven Umgestaltung des menschlichen Lebens gehabt haben. . . . Gegenüber dem Einfluß, den Pionierleistungen der Technik gehabt haben, verblaßt alles, was jetzt noch an Erfindungen getätigt werden kann: Die abschließende Tat wird der Flug in den Weltraum sein, ein Ereignis, das technisch grandios ist, dessen Einfluß aber – bezogen auf das menschliche Leben – viel geringer sein wird als vieles andere, was die Technik bisher geleistet hat. Müssen wir Techniker, die wir nun am Ende einer langen Periode von Pionierleistungen stehen, resignieren und an unsere Abdankung denken? Nein! Im Gegenteil! Die wahrhaft große Aufgabe der Technik liegt jenseits allen Pioniertums. Es ist eine ethische Aufgabe, die größte, die gelöst werden kann. Es gilt, den biblischen Fluch zu brechen, der die Menschheit zu schweißtriefender Arbeit verdammt hat. Es gilt, den Menschen zu befreien von körperlicher Unbill und ihn dem Endziel seiner Vergeistigung näherzubringen. Der ständige Beitrag, den die Technik zur Erreichung dieses Zieles leistet, wird von der Öffentlichkeit wenig bemerkt. Er geht in der Stille der Laboratorien und Konstruktionsbüros vor sich. . . .

### Zu vieles wird mißbraucht

Dieser Prozeß ständig steigender Produktivität hat vor mehreren Generationen mit der Arbeitsteilung und mit der Massenfabrikation eingesetzt und ist durch Begriffe wie ‚Rationalisierung‘ und ‚Automation‘ oder auf der mehr organisatorischen Seite durch Begriffe wie ‚Normierung‘ oder ‚Standardisierung‘ gekennzeichnet. Das Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen. Jedes Jahr steigt die Produktivität um mehrere Prozente, und jede neue Generation wird über ein Mehrfaches an Gütern oder wahlweise über eine zunehmende Verkürzung der Arbeitszeit verfügen können. Ich übertreibe nicht, wenn ich sage, daß es keinen Vorgang gibt, der an Bedeutung für die Menschheit dieser so unbeachteten und so unauffälligen Steigerung



der Produktivität gleichkommt. Noch ist es nicht soweit. Noch befinden wir uns in einem dunklen Tal. Noch müssen wir erleben, daß nicht wir die Dinge, sondern die Dinge uns besitzen. Noch müssen wir Techniker uns fühlen wie Goethes Zauberlehrling: völlig hilflos gegenüber den Fluten materiellen Wohlstands, den wir geschaffen haben. Auch wir müssen verzweifelt rufen nach dem großen Meister, nach der ordnenden Hand, die die Flut des Materiellen bändigt oder mindestens ihr Sinn und Richtung gibt. Zu vieles, was wir geschaffen haben, wird mißbraucht und entwürdigt. Ein materialistisches Denken, ein sinnloses Streben nach Prestige, ein Sich-Brüsten mit materiellen Dingen nimmt überhand und ergreift Nationen und Individuen. . . Alle Möglichkeiten, die Forschung und Technik in reichem Maß geschaffen haben, werden so sehr mißbraucht, daß spätere Geschichtsschreiber geneigt sein werden, unsere Zeitwende ‚das Zeitalter des Mißbrauchs‘ zu nennen. Unsere wichtigsten Güter, Wasser und Luft, haben wir verseucht und vergiftet. Der Lärm in Städten und in der Luft hat erträgliche Maße längst überschritten. In erschreckendem Umfang werden Medikamente, Narkotika, Alkohol, Nikotin und selbst Lebensmittel mißbraucht und nicht minder die Freizeit und die Erholungsmöglichkeiten, die heute jedem zur Verfügung stehen.

#### Frage nach der Schuld

Hier ist es nötig, die Schuldfrage aufzuwerfen: Müssen wir Techniker uns schuldig bekennen, weil wir allein die Voraussetzungen zu solchem Morden und zu solchem Mißbrauch geschaffen haben? Sind wir – wie der große Physiker Oppenheim dies glaubte – moralisch gebunden, vor jedem Beginn einer Forschung zu fragen, was an Gutem und was an Schlechtem aus unserer Forschung wachsen kann? Ich glaube, aus tiefster Überzeugung sagen zu müssen: Nein! Forschung kann per definitionem niemals richtungsgebunden sein. Forschung muß frei sein, Forschung erfolgt ohne Vorzeichen in einem Niemandsland zwischen den Fronten von Moral und Unmoral. Aber darüber hinaus: Auch der Weitsicht des begabtesten Forschers sind Grenzen gesetzt. Kein Forscher kann wissen, ob seiner Forschung ein Engel oder ein Teufel entspringt und – noch weniger – ob sich nicht im Laufe der Zeit dieser Engel in einen Teufel oder dieser Teufel in einen Engel verwandelt. Der Forscher kann nur eines tun: das, was er geschaffen hat, seiner Mitwelt und der Zukunft in den Schoß legen und darauf vertrauen, daß die Menschheit vernunftbegabt ist und – wenn auch langsam – an Einsicht wachsen wird. Besäße ein Forscher dieses Vertrauen nicht, so müßte er an seiner Sendung verzweifeln, denn alles, was geschaffen wird, schließt die Gefahr eines Mißbrauchs ein: Mit jedem kleinen Messer, das geschmiedet wird, kann man eine Madonna schnitzen oder einen Mord begehen, jeder Fernsehapparat kann der Belehrung oder Verdummung dienen. Und jedes Automobil kann – je nachdem wie man es gebraucht – ein Instrument der Freude oder des Totschlags sein. Forscher und Techniker können nur schaffen und schenken. Es ist Sache der Mitwelt, von diesen Geschenken einen weisen Gebrauch zu machen. . .“



## Empfehlenswerter Ausgleich

Manche, wenn sie sich aus dem Bett erheben, sind noch vom Schlaf benommen, andere haben überhaupt nicht gut geschlafen. Sie sind nicht gern aufgestanden und dann auch noch später als sie eigentlich sollten. Woher sollten sie also Zeit, Lust und Energie für die Morgengymnastik hernehmen? Sie müssen sich auf das Nötigste beschränken. Denn mag auch alles sein wie es will: Man muß zeitig das Haus verlassen, damit man pünktlich an der Arbeit ist. Das ist ein primäres Erfordernis, hinter das nach dem Aufstehen alles zurücktreten muß, auch eine scheinbar so spielerische, nicht unbedingt nötige Sache wie die Morgengymnastik. Aber die junge Dame auf unserem Bild gibt den Unlustigen und Bequemem ein nachahmenswertes Beispiel. Fest steht, daß sie nach dem Aufstehen mehr Selbstüberwindung aufbringt als viele Männer. Sie nimmt sich die Zeit für ihre körperliche Ertüchtigung. Der Körper erwacht erst bei der Morgengymnastik zu vollem Leben. Unser körperliches Bewußt-

sein wird stärker. Wir fühlen, daß es sich kräftig in uns zu regen beginnt, daß wir nicht rosten wie die Angel einer alten, nicht mehr benutzten Tür. Stellen wir hier und da aber doch Rostansätze fest, dann können wir durch die Morgengymnastik etwas dagegen tun, lieber früher als später. Wer im Training bleibt, noch gelenkig und in guter körperlicher Verfassung ist, dessen Selbstbewußtsein weitet sich meist auch entsprechend. Das körperliche Befinden steht nun einmal in Wechselbeziehung mit dem seelischen. Sicher ist daher wohl auch, daß die Morgengymnastik einen guten Einfluß auf die Tagesstimmung hat. Gut gelaunt, gelingt auch die Arbeit besser, und das ist für uns ein großer Vorteil. Machen wir uns nichts vor: Viele haben zu wenig Bewegung. Das moderne Arbeitsleben beansprucht die Menschen aber im allgemeinen geistig und nervlich mehr als körperlich. Daher ist die Morgengymnastik ein guter, empfehlenswerter Ausgleich. (Foto: 'Poss.)



# WEITER- BILDUNG

## das Gebot der Stunde

**W**er sich in Ruhe über die Unterrichtsfächer der Opel-Aufbaulehrgänge des Sommerhalbjahres 1968, die am 16. April begannen (unser Bild zeigt eine Klasse Technisches Rechnen III) und die ergänzenden Einzelheiten des Lehrstoffes unterrichtet (siehe den Kasten auf der nächsten Seite), kann leicht feststellen, was er noch weiß, was er schon halb oder ganz vergessen oder auch nie gelernt hat. Eine derartige Überprüfung des eigenen beruflichen Wissens wird beim einen zu befriedigenderen Ergebnissen führen als beim anderen. Manche mögen versucht sein, zu resignieren. Aber es besteht in vielen Fällen, das gilt vor allem für jüngere Menschen, kein Grund, die Flinte ins Korn zu werfen. Wir müssen uns immer wieder dem Leben und seinen Anforderungen stellen. Zwar ist das Sprichwort „Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg“ nicht in allen, aber doch in vielen Fällen verwendbar.

Es stecken in vielen Menschen ungenutzte Kräfte, unerkannte Talente. Keiner hat all sein Können restlos aus sich herausgeholt, keiner ist ein vollgenutzter Acker. Irgendein Stück liegt immer brach. Wenn sich dessen nur jeder bewußt würde. Oft schon war ein Versuch Anfang des Erfolges.

Berufliche Bildung und Weiterbildung eröffnet Chancen. Sie ist das Gebot der Gegenwart und Zukunft. Wir leben nun einmal in einer modernen Leistungsgesellschaft. Wie aus dem Beitrag von Prof. Helmut Schelsky

„Der Beruf in der modernen Gesellschaft“ im letzten Heft der OPEL POST (Seite 7) hervorging, sind die Bemühungen der Industrie um Weiterbildung ihrer Belegschaftsmitglieder nicht nur ein wichtiger Faktor für die Wirtschaft selbst, sondern auch für unser soziales Leben und unsere politische Stellung in der Welt. Auf der vor kurzem von der IG Metall in Oberhausen veranstalteten Arbeitstagung über „Automatisierung, Rationalisierung und technischen Fortschritt“ klang an, daß eines der wichtigsten sozialen Probleme unserer Zeit, der Bildung auf allen Altersstufen, auch im Betrieb eine vorrangige Bedeutung zukommt. (Siehe dazu den nebenstehenden Beitrag „Niemand denkt mehr an Maschinensturm“)

Ein verschärfter Existenzkampf wird die Menschen zu verstärkten Anstrengungen auf dem Gebiet der beruflichen Bildung und Weiterbildung zwingen. So gesehen, hat die Teilnahme an unseren Aufbaulehrgängen nicht nur persönliche, sondern auch an das Gemeinschaftsleben gemahnende Aspekte. Die Tatsache, daß in den Ostblockstaaten weit mehr Menschen von den beruflichen Weiterbildungsmöglichkeiten Gebrauch machen als in der Bundesrepublik, sollte alle erkennen lassen, wie nötig dieser spezielle Hinweis auf die Aufbaulehrgänge wieder einmal ist. Aber auch durch andere Stellen, man denke nur an die Volkshochschule, kann man sein Wissen erweitern. Gelegenheiten gibt es genug, man muß sie nur nutzen.



# Niemand denkt mehr an Maschinensturm

1844 zerschlugen schlesische Weber die mechanischen Webstühle neu erstandener Fabriken, mit denen die Heimarbeit am allväterlichen Gestell nicht mehr konkurrieren konnte. Fünfzig Jahre später erinnerten Gerhart Hauptmann und Käthe Kollwitz in dramatischen und graphischen „Weber“-Bilderbogen den klassenbewußten Industriearbeiter an jene Rebellion. Der Appell blieb literarische Emotion. Das Maschinenzeitalter war längst

auf einem Höhepunkt angelangt, der Allgemeinertrag seiner Errungenschaften deutlich. Offen blieb das Problem der Sozialpartnerschaft. Seine Klärung brachte die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Dann tauchte ein anderes Problem auf, das die Gemüter bewegte, ja ängstigte: die Automation. Aber heute wird kein Computer mehr zerschlagen. Zu stark ist das Bewußtsein der Massen vom allgemeinen Fortschritt und auch die Gewöh-

nung an das Gespräch, in dem Probleme gelöst werden können.

## Zeitalter der Kooperation

Symptomatisch für diese nach 125 Jahren gewandelte Situation in einer hochentwickelten Industriegesellschaft ist die kürzlich von der IG Metall in Oberhausen am Rande des Ruhrgebiets veranstaltete Arbeitstagung über „Automatisierung, Rationalisierung und technischen Fortschritt“ an der sich Unternehmerverbände und zuständige Bundesfachministerien mit Referaten oder Diskussionsbeiträgen ihrer verantwortlichen Sprecher beteiligten. „Wie sehr der technische Fortschritt auch einen Stilwandel in der Tarifpolitik erfordert, wurde gerade auf dieser Tagung mehrmals angedeutet“, stellt E. G. Vetter in einem Rückblick der FAZ fest. „Automation erzeugt förmlich die Sachlichkeit im Disput zwischen Tarifparteien... Die menschliche Gesellschaft bereitet sich darauf vor, die politischen Folgen des angebrochenen Computerzeitalters zu bewältigen. Vorsorglich werden die Netze geknüpft, um den Sturz der Betroffenen schon im frühesten Stadium aufzufangen. Das Zeitalter der Automation in der Technik erzwingt in der Sozialpolitik und speziell in der Tarifpolitik das Zeitalter der Kooperation. Es ist sicher ein Segen für die deutsche Wirtschaft, daß sich Gewerkschaften für diese Erkenntnis aufgeschlossen zeigen. Sie sind in einer Schlüsselposition. Vernunft und Einsicht kann zum stärksten Machtfaktor für die deutschen Organisationen werden. Sie haben den Vorsprung der ersten Initiative.“

## Konzertierte Aktion aller Beteiligten

Das ist richtig und von großem Gewicht für die fortdauernde Diskussion zwischen den Technologen und Politologen. Die Zukunft erschöpft sich jedoch nicht im Zunächstliegenden. Es war ein französischer Professor, der auf der Oberhausener Tagung zu bedenken gab, daß es nicht nur um das gewerkschaftliche Interesse an einer Verhütung sozialer Schäden gehe, sondern um eine quasi konzertierte Aktion „der vier Sozialpartner von morgen“, also nicht nur der Arbeitnehmer und Unternehmer und ihrer Organisationen, sondern auch des Staates und der Wissenschaft. Diese Maxime wird im Lande de Gaulle's bereits praktiziert, nicht zuletzt unter dem Eindruck der großzügigen Zusammenarbeit, die sich in dieser Beziehung in den USA entwickelt hat. Hierzu noch einmal E.G. Vetter: „Jede noch so breite Diskussion über Automation mündet an dem wichtigsten sozialen Problem dieser Zeit, der Bildung auf allen Altersstufen, in den Betrieben, in den Fachschulen, in den Hochschulen... Ein Staat und eine Wirtschaft, die im Zeitalter der Automation die Menschen nicht so bilden, daß sie allen Schwierigkeiten im verschärften Existenzkampf gewachsen sind, produzieren förmlich die Probleme, die dann eines Tages vielleicht unlösbar sind. Im Zeichen der Technisierung gilt die Parole: Fort vom Versorgungsstaat — hin zum Bildungsstaat.“

IFW

## OPEL-AUFBAULEHRGÄNGE

Sommerhalbjahr 1968

### Techn. Rechnen I:

Bruchrechnen, Dreisatz und Vielsatz, Prozentrechnen, Umformen von technischen Gleichungen, Längen-, Flächen-, Körperberechnungen, Quadratwurzel, Pythagoras, Hebel, Auflagerkräfte, Festigkeitslehre.

### Techn. Rechnen Ia: (Planimetrie)

Grundbegriffe, Winkel, Dreieck, geometrischer Ort, Viereck, Kreis, Streckenverhältnisse, Ähnlichkeit.

### Techn. Rechnen II:

Grundbegriffe der Algebra, Koeffizient und Buchstabe, Klammer setzen und Klammern auflösen, Rechnen mit relativen Zahlen und arithmetischen Summen, quadratische und kubische Grundformeln, Potenzrechnung, Wurzelrechnung, Gleichungen 1. Grades mit einer Unbekannten.

### Techn. Rechnen III:

Logarithmische Rechengesetze, Rechnen mit Briggschen Logarithmen, Rechenschieberrechnen: Aufbau des Rechenschiebers, Grundrechnungen, Stellenzahlbestimmung, reziproke Skalen, feste Marken, Einführung in die Trigonometrie, Anwendungsbeispiele.

### Techn. Rechnen IV: (Trigonometrie I)

Winkelfunktionen, Anwendungsbeispiele: Lochabstände, Prüfmaße, Einstellwinkel beim Kegeldrehen, Stützkonstruktionen (Kräfteparallelogramm), Höchstbelastungen, schiefe Ebene (Keil). Berechnung von Schwerpunkten: Schwerpunkt von Linien, Schwerpunkt von Flächen.

### Techn. Zeichnen I:

Zeichnungsnormen, Maßstäbe, Linienarten, geometrische Grundkonstruktionen, Grundlehrgang zur Ausführung von technischen Zeichnungen.

### Techn. Zeichnen II:

Ergänzungszeichnen, Einzelteilzeichnungen, Zusammenbauzeichnungen mit Stücklisten, Normung und Passungen.

### Techn. Zeichnen III:

Schnitte an Prismen und Kegeln, Durchdringungen, Abwicklungen, Rohrabzweiger, Übergangskörper, verschiedene Perspektiven, Austragungen.

### Techn. Zeichnen IV:

Keil-, Niet-, Schrauben- und Schweißverbindungen. Formwellen, Gleit- und Wälzlager, Konsolen, Armaturen, Antriebsselemente, Riemenscheiben, Zahnräder, Sperrräder, verschiedene Perspektiven.

### Techn. Zeichnen V:

Kleine Vorrichtungen, Getriebe, Werkzeuge etc.

### Kraftfahrzeugkunde:

Aufbau und Funktion des Kraftfahrzeuges, Motor, Fahrwerk, Vergaser, Autoelektrik, automatisches Getriebe usw.

### Physik:

Kraft, Kraftzerlegung, Gewicht, Masse, Druck (in Flüssigkeiten und Gasen), Arbeit, Leistung, Wärme, Artwärme, Heizwert, Akustik.

### Englisch I:

Einführung in die englische Sprache (mit amerikanischem Englisch), Grundzüge der Grammatik, Redewendungen.

### Englisch II:

Lesen und Übersetzen einfacher Stücke, leichte Übersetzungen Deutsch-Englisch, Vertiefung der Grammatik.

### Englisch III:

Lesestücke, Grammatik und Übersetzungsübungen (Lehrbuch: Hardiman-Koch).

### Englisch IV:

Lektion 28 ff.: Gerundium, abhängige Rede, Phrases: Travel and Recreation: Money Problems. (Handelskorrespondenz im Winterhalbjahr.)

### Englisch V: Elementary Mathematics

I. Fundamentals, Fractions, II. Powers, Roots, Equations, Ratios, Functions and Variables etc.

Unterrichtszeiten: Für Mitarbeiter in Normalschicht: an einem der Tage Montag bis Freitag von 16.45 bis 17.30 Uhr. Für Mitarbeiter in Wechselschicht: an einem der Tage Montag bis Freitag von 13.00 bis 13.45 Uhr bzw. 14.30 bis 15.10 Uhr in wöchentlichem Wechsel.

# WIR GRÜSSEN UNSERE JUBILARE

40



**Georg Best**  
Rohrfabrikation  
3. 4. 1968



**Adam Fehr**  
Inst. Preßwerk  
1. 5. 1968



**Josef Nagel**  
Elektr. Abt.  
1. 5. 1968



**Josef Merkel**  
Karosseriebau  
2. 5. 1968



**Adolf Kraft**  
Debitorenbuchh.  
3. 5. 1968



**Philipp Heil**  
Chassisbau  
6. 5. 1968



**Heinrich Zaun**  
Werkz.-Z.-Verw.  
7. 5. 1968



**Josef Lotz**  
Karosseriebau  
9. 5. 1968



**Friedrich Böddrich**  
Abt. Lenkung  
13. 5. 1968



**Theo Nauheimer**  
Karosseriebau  
18. 5. 1968



**Wilhelm Schaab**  
Motorenbau  
18. 5. 1968



**Friedrich Ahl**  
Karosseriebau  
24. 5. 1968



**Anton Klepper**  
Lehrenbau  
25. 5. 1968



**M. W. Ensminger**  
Filiale Berlin  
25. 5. 1968



**Ludwig Schaab**  
Vorrichtungsbau  
27. 5. 1968

1. 4. 1968

**Manfred Krienke**  
General Motors Berlin

2. 5. 1968

**Karl Heyn**  
Kar.-Fertigmontage

**Richard Hör**  
Abteilung Lenkung

6. 5. 1968

**Peter Bienert**  
Einkauf

7. 5. 1968

**Heinz Klose**  
Lohnbuchhaltung

8. 5. 1968

**Alois Romankewicz**  
Preßwerk

25

20. 5. 1968

**Fritz Geisel**  
Ersatzteile u. Zubehör

23. 5. 1968

**Kurt Mayer**  
Kar.-Rohbau

25. 5. 1968

**Georg Graf**  
Elektrische Abteilung

27. 5. 1968

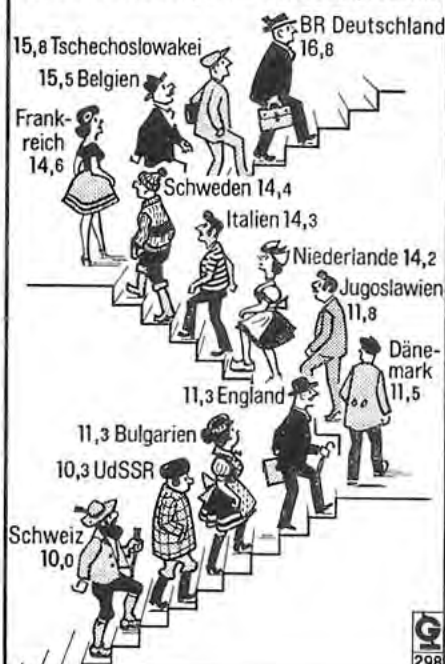
**Alfred Bodenberger**  
Schnittbau

29. 5. 1968

**Hans Wollstädter**  
Kaltfließpreßteile

## Soziale Stufenleiter

Sozialaufwand in % des Bruttonationalprodukts



## Bundesrepublik oben!

Weder der Wohlfahrtsstaat Schweden noch das sowjetische „Vaterland der Werktätigen“, sondern die Bundesrepublik Deutschland nimmt die oberste Stufe im Sozialaufwand der Staaten der Erde ein. Dies ist das Ergebnis der jüngsten Untersuchung des Internationalen Arbeitsamtes.

## kW statt PS

James Watt, dem Erfinder der Dampfmaschine, wird etwa 150 Jahre nach seinem Tode eine zweite weltweite Ehrung widerfahren: Die technisch-physikalische Leistung und damit auch die Motorleistung von Kraftfahrzeugen soll künftig international einheitlich in kW = Kilowatt angegeben werden. Die hierzu notwendigen Vorarbeiten, ein einheitliches Meßverfahren zur Ermittlung der Motorleistung zu schaffen, sind bereits im Gange. Entsprechende Empfehlungen zur Umstellung des Maßsystems kommen von der International Organization for Standardization (ISO), einer Organisation, die sich mit Normung befaßt und in der alle bedeutenden Industrieländer mitarbeiten. Damit dürften die bisher in den einzelnen Ländern recht unterschiedlichen Angaben der „Pferdestärken“ für Motorleistungen endlich eine einheitliche Bewertung gefunden haben. Voraussetzung für die Verwirklichung dieser Harmonisierung ist jedoch, daß diese ISO-Empfehlung von den nationalen Regierungen akzeptiert wird. In der Bundesrepublik Deutschland wird die Gesetzesvorlage über das internationale Maßsystem, das unter anderem auch die Regelung PS – kW enthält, bereits diskutiert. (Übrigens: 1 kW = 1,36 PS). VDA





Das neue Entwicklungs- und Konstruktionszentrum ist mit rund 2500 Mitarbeitern jetzt

in vollem Betrieb. Auf einer Grundfläche von ca. 17444 qm erhebt sich der in moderner

Architektur gehaltene fünfgeschossige Bau mit einer Arbeitsfläche von 60453 qm.

PRESSE UND ÖFFENTLICHKEIT VORGESTELLT:

# Das neue Entwicklungs- und Konstruktionszentrum

Am 3. Mai wurde das neue Gebäude N 20 der Presse vorgestellt. Nach Referaten von Vorstandsmitglied und Chefsingenieur C. S. Chapman Jr., von G. Pistorius, stellvertretender Chefsingenieur, und H. Stark, Werksingenieur, wurden die Pressevertreter durch das neue Gebäude geführt. Am nächsten Tag hatten die Angehörigen der Mitarbeiter der PEK Gelegenheit, die Arbeitsplätze ihrer Männer, Väter, Söhne usw. zu besichtigen.

Die erst vor vier Jahren mit den an der Südfront des Rüsselsheimer Werkes errichteten Neubauten Rechenzentrum und Styling-Abteilung eingeleitete Erweiterungsphase hat nun mit dem neuen Entwicklungs- und Konstruktionszentrum einen Höhepunkt erreicht. Das Gesamtbild des Werkes wird durch diesen Neubau um eine weitere Dominante bereichert. Der Bau N 20 beherrscht in seiner sachlich, modern gestalteten Architektur und dem großzügig gegliederten Baukörper mit Fassaden aus Glas und Metall das Gelände an der Bundesstraße 43. Der fünfgeschossige Bau mit einer Arbeitsfläche von 60453 qm erhebt sich auf einer Grundfläche von 17444 qm. Mit allen Nebengebäuden wurden eine Arbeitsfläche von 61468 qm und 324822 cbm umbauter Raum geschaffen. Der Gesamtkomplex einschließlich Straßen und Ab-

stellflächen beanspruchte eine Geländefläche von rund 50000 qm, wovon allein 18459 qm auf die Gebäude entfallen. — Mit dem Entwicklungs- und Konstruktionszentrum erhöhte sich die Brutto-Arbeitsfläche des Rüsselsheimer Werkes auf 1353699 qm.

## Folge der technischen Entwicklung

Anlaß für die Errichtung des neuen Entwicklungs- und Konstruktionszentrums war die gewaltige Ausdehnung des Arbeitsgebietes dieser Hauptabteilung des Rüsselsheimer Werkes als Folge der technischen Entwicklung, verbunden mit den ständig gestiegenen und auch weiter steigenden Forderungen der Automobil-Interessenten hinsichtlich Leistung, Zuverlässigkeit, Qualität, Sicherheit und Kom-

fort des modernen Personenwagens. Eine wichtige Rolle spielt dabei der systematische Ausbau des Opel-Personenwagen-Programms zu seiner heutigen Breite über fünf Baureihen mit einer Vielzahl von Modell-Varianten und Sonder-Ausstattungen. Beschäftigte Opel auf den Sektoren Entwicklung und Konstruktion 1950 nur 500 Mitarbeiter, so waren es 1955 schon 800, 1960 bereits 1300 und 1965 schließlich 1900 Mitarbeiter. Heute sind in diesem Bereich 2500 Mitarbeiter tätig. Es wird damit gerechnet, daß sich diese Zahl in den nächsten Jahren weiter erhöhen muß und wird. Entwicklungsingenieure, Konstrukteure, Versuchs- und Werkstoffingenieure, Physiker und Chemiker sowie Spezialisten verschiedener Prägung, eine große Anzahl von erstklassigen Handwerkern, Mechanikern, Prüfstandsmonteuren und Versuchsfahrern bilden eine homogene Mannschaft. Sie ist für die Entwicklung, die Konstruktion und die Erprobung aller Opelwagen und deren Einzelteile verantwortlich.

## Größtmögliche Rationalisierung

Für die Bewältigung der vielschichtigen Aufgaben des Entwicklungs- und Konstruktions-



In den Konstruktionsabteilungen für alle Chassis-Aggregate, Motor und Getriebe wird fast ausschließlich an den üblichen stehenden Zeichenanlagen gearbeitet (oberes Bild). In der Karosserie-Konstruktion dagegen wird an waagerechten Tischen gezeichnet, die Vorentwürfe auf Papier, die endgültigen Kon-

struktionszeichnungen auf große Aluminiumplatten. Diese Aluminiumpläne zeigen die gesamte Karosserie in natürlicher Größe. Sie müssen mit größter Genauigkeit ausgeführt werden, da sie die Grundlage der Schablonen für die Herstellung der Werkzeuge bilden (unteres Bild).



Das Einschichten-Sicherheitsglas erhält bei der Herstellung eine innere Spannung, die ihm eine hohe Festigkeit verleiht und es bei Bruch in kleinste ungefährliche Stücke zerfallen läßt. Die Spannungslinien (d. h. die Linien gleicher Spannung) können mit polari-

sierem Licht auf einer eigens für diese Zwecke konstruierten 2x1 m großen Leuchtwand sichtbar gemacht und die Scheiben so auf ihr richtiges Spannungsbild kontrolliert werden. (Aufnahmen aus anderen Arbeitsbereichen in den nächsten Ausgaben.)

zentrens sind folgende Abteilungen eingesetzt: die Vorausentwicklung (mit einer eigenen Konstruktions- und Versuchsgruppe), die Serienentwicklung und Konstruktion (mit der Karosserie-, Fahrwerk-, Motoren- und Getriebekonstruktion), der Versuchsbau (praktisch eine kleine Automobilfabrik, die in handwerklicher Einzelanfertigung alle Versuchsteile und alle Prototypen herstellt) und die Versuchsanstalten (diese führen auf den Prüfständen und in den Laboratorien in Rüsselsheim, außerdem auf dem Prüffeld in Dudenhofen und in geringem Umfang auch noch auf dem alten Prüffeld in Rüsselsheim alle erforderlichen Versuche und Tests durch).

Hinzu kommen noch die allgemeinen technischen Abteilungen wie Produkt- und Terminplanung, Stücklisten und Freigaben, Technische Daten, Bibliothek, Normen und Behörden, Patente, Personal sowie Verwaltung. Grundsätzlich wurde die neue Anlage in ihrer Gesamtheit so geplant und ausgeführt, daß sie optimale Arbeitsbedingungen sichert. Die einzelnen Abteilungen wurden so zueinander koordiniert, daß durch kürzeste Wege die größtmögliche Rationalisierung im Arbeitsablauf erreicht wird.

#### Zweckmäßige Aufteilung

Die Bauarbeiten begannen im Herbst 1965. Bereits im Mai 1967 wurde mit der Belegung der neu geschaffenen Arbeitsflächen begonnen. Der von den Funktionen her konzipierte Gebäudekomplex mißt über seine längste Ausdehnung in Nord-Süd-Richtung 133 m und in Ost-West-Richtung 128 m für das Erd- und 1. Obergeschoß. Der 44 m breite Hochbauteil an der Ostseite wurde einschließlich Dachaufbau für Speisesäle und Küche fünfgeschossig, der 20 m breite Südflügel viergeschossig ausgeführt. Beide Flügel schließen winkelförmig den zweigeschossigen Bereich der Werkstätten ein. Im Kellergeschoß sind die Wasch- und Umkleieräume sowie Versorgungszentralen und ein Reifenlager untergebracht, im Erdgeschoß Anlagen und Werkstätten der Versuchsabteilung mit 11 Unterflurständen, 29 Hebebühnen, 33 Kranen und Hebezeugen und 20 Großprüfstände. Im 1. Obergeschoß liegen Büros der Karosseriekonstruktion und Versuchsabteilung, außerdem die Karosserie-Spenglerei, Schreinerei, Polsterei und Lackiererei der Versuchsabteilung mit 20 Krananlagen und Werkstätten der Laboratorien. Im 2. Obergeschoß befinden sich Verwaltung, Vorausentwicklung, Pausraum, Fotoabteilung, Bibliothek u.a.m. sowie das physikalische Laboratorium, im 3. Obergeschoß die Abteilung Chassisaggregate- und Motorkonstruktion sowie die chemischen Laboratorien. Im 4. Obergeschoß sind Groß-Küche und Speiseräume untergebracht.

#### Vollautomatische Feuerlöscheinrichtungen

Zwölf Haupt-Treppenhäuser, zwölf Personen- bzw. Lastenaufzüge sowie ein Zeichnungsaufzug dienen dem Verkehr zwischen den Stockwerken. Die Haupttragglieder des Gebäudes wurden als Stahlkonstruktion ausgeführt, wodurch ein Höchstmaß an Flexibilität für die Einrichtungen eingeplant wurde. Sämtliche Geschoßdecken wurden in Stahlbeton hergestellt. Die vier- bzw. fünfgeschossigen Hochbauten erhielten Flachdächer,



während der zweigeschossige Werkstatt-Teil mit einem Sheddach mit Glasoberlichten ausgestattet wurde. Breite, mit Gehwegplatten belegte Gänge ermöglichen eine gute Begehbarkeit aller Dachflächen. Die Außenwände der Hochbauten wurden als Aluminium-Konstruktion ausgeführt mit festen Verglasungen aus Zwei-Scheiben-Isolierglas im östlichen Bauteil und mit Flügelkonstruktionen für die Fenster im Bereich des Laboratoriums. Die Werkstätten und Prüfstände erhielten Außenwände aus einer kunststoffbeschichteten Profilblechkonstruktion sowie kittlos verglasten Fensterbändern. Um einen hochwirksamen Brandschutz zu erreichen, wurden für alle Gebäudeflächen vollautomatische Feuerlöscheinrichtungen wie Sprinkler- und Kohlen säurelöschanlagen installiert.

### Moderne Klimatisierungseinrichtungen

Das gesamte Gebäude wurde mit Klimatisierungseinrichtungen ausgestattet, deren Betriebsweise den jeweiligen Funktionsbereichen angepaßt ist. Für die Werkstattbereiche in Erd- und 1. Obergeschoß wurden Anlagen installiert, die stündlich eine bis zu fünfmalige Erneuerung der Raumluft ermöglichen. In einem großen Dachaufbau oberhalb der Werkstatt sind sieben Großbelüftungsgregate mit einer Stundenleistung von rund 800 000 cbm installiert. Die Frischluft wird über Dach angesaugt, über Feinfilter und Luftwascher gereinigt und bei niederen Außentemperaturen auf die gewünschte Raumtemperatur erwärmt. Während der Heizperiode wird durch Befeuchtungseinrichtungen ein Absinken der relativen Luftfeuchte verhindert. Die so vorbehandelte Frischluft wird

über ein weitverzweigtes Kanalsystem in die Werkstätten geleitet. Für Sonderanlagen, wie beispielsweise für die Prüfstände, Meßräume usw. innerhalb des Werkstattbereiches, wurden Belüftungsanlagen eingebaut, die unabhängig von der allgemeinen Raumbelüftung arbeiten. Ihre Leistung kann den jeweiligen Betriebsbedingungen entsprechend verändert werden. Die Klimatisierungs- und Belüftungsanlagen für den Bereich der Werkstätten werden ergänzt durch eine ganze Reihe von Absauganlagen für Auspuffgase, Schleifstaub, Späne usw. Während in den Laboratorien die Frischluft vornehmlich über Hochdruckgeräte, die an den Außenwänden installiert sind, eingeblasen wird, wurde in den großflächigen Konstruktionsbüros außer einem derartigen System eine Niederdruckanlage in den Geschloßdecken montiert. Für beide Gebäudebereiche kann die Frischluft bei hohen Außentemperaturen gekühlt und die relative Luftfeuchtigkeit geregelt werden.

Nicht nur dem Einfluß der Luftverhältnisse auf die Raumbedingungen wurde besondere Beachtung geschenkt. Belichtung und Akustik sind von ebenso großer Bedeutung. Die gleichzeitige und gleichwertige Behandlung der drei Faktoren Luft – Licht – Lärm führte nach sehr intensiver Vorplanung und sehr sorgfältigen Studien zur Entwicklung eines Deckensystems, das gleichermaßen Bestandteil der Belüftungsanlage und der Beleuchtungsanlage für die Konstruktionsbüros ist und außerdem für eine ausgezeichnete Geräuschabsorption sorgt. Über die Beleuchtungskörper als Teil der Montageplatte wird gleichzeitig verbrauchte Raumluft abgeführt.

Sie sind mit Spiegelreflektoren ausgerüstet, so daß eine Blendung ausgeschlossen ist.

Das neue Entwicklungs- und Konstruktionszentrum wird aus den zentralen Erzeugungsanlagen des Werkes mit Energie versorgt. Hierzu war nicht nur der Bau sehr umfangreicher Versorgungsleitungen notwendig, sondern es mußte gleichzeitig die Kapazität des Hochdruckkraftwerkes am Main wesentlich gesteigert werden. Durch den Bau eines weiteren Hochdruckkessels mit einer Leistung von 80 Tonnen Dampf je Stunde wurde die Wärmeversorgung gesichert. Die für die Raum- und Anlagenheizung benötigte Wärme wird über eine 1,2 km lange Rohrtrasse in Form von Heißwasser mit einer Temperatur von 132° C aus dem Kraftwerk am Main herangeführt und im Gebäude verteilt. Sauerstoff, Preßluft und Azetylen werden ebenfalls über Fernleitungen aus den Erzeugungsanlagen des Werkes bezogen.

### 145 Millionen investiert

Die Waschräume und Umkleidekabinen befinden sich ebenfalls im unterkellerten Gebäudeteil. Sie sind auf kürzestem Weg von den Werkstätten über 6 Treppenhäuser zu erreichen und haben unmittelbaren Anschluß an die Werkstraßen. Die Wasch- und Umkleide-räume können durch 1025 Personen belegt werden. An die Nordseite des Neubaus schließt sich die 7000 qm große Hoffläche an. Hier wurde ein separates Gebäude mit Tankstelle, automatischer PKW-Waschanlage und Abschmierständen errichtet. Aus einem anschließenden Lager für Benzine, Öle usw. werden alle in den Gebäuden installierten Verbraucher über Fernleitungen versorgt. Das Werk investierte für das Projekt insgesamt über 145 Millionen Deutsche Mark. He.



Ein moderner Geräusch-Prüfstand im neuen Opel Entwicklungs- und Konstruktionszentrum erlaubt rasche Geräusch- und Schwingungsmessungen unter Motorlast. Der Wagen steht hier mit den Hinterrädern auf

Lauffrommeln, deren Drehzahl sich digital und analog regeln läßt, so daß reproduzierbare Messungen möglich sind. Der Raum ist mit einer schallreflexarmen Verkleidung ausgestattet. Auf diesem Prüfstand können

Fahrzeuge mit einer Motorleistung bis zu 300 PS, einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 200 km/st, einer Zugkraft bis zu 1000 kp und einer zulässigen Achslast bis zu 4000 kp getestet werden.

# Guter Start des Vorschlagwesens im Jahre 1968

Die in unserer letzten Ausgabe erwähnte Aufwärtsentwicklung des Vorschlagwesens in allen drei Werken und vor allem in unserem Rüsselsheimer Werk ist durch die erste Prämienausschüttung im Monat April dieses Jahres erneut bestätigt worden. Im Werk Rüsselsheim wurden noch vor Ostern an 455 Werksangehörige für 572 angenommene Vorschläge Prämien in Höhe von 142.156 DM ausgezahlt. Generaldirektor L. R. Mason nahm auch diesmal wieder an der Auszahlung teil. Neben ihm erkennt man E. Himmel, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesse-



rungsvorschläge, und Dr. R. Hoenicke, Leiter der Personal- und Sozialabteilung. Rechts ist G. Pistorius, PEK, zu sehen. Auch in anderen Werksbereichen wurden an diesem Tage

Prämien ausgezahlt; erfreulich ist die hohe Beteiligung bei unseren Lehrlingen und jungen Mitarbeitern. Man sieht daraus: „Gute Ideen machen sich bezahlt!“

**Besser täglich etwas Zeit verlieren – als die Zähne**

## Krankheit ohne Schmerz

Es ist eine landläufige Meinung, daß sich die Zähne schon von selbst melden, wenn etwas nicht in Ordnung ist. Das Alarmsignal Schmerz stellt sich zwar bei Karies ein, bei den schleichenden Zahnbettkrankungen läßt es uns aber sogar im fortgeschrittenen Stadium im Stich. Dabei gehen durch Parodontose viertel mehr Zähne verloren als durch die wesentlich bekanntere Karies. Bleibt eine Parodontopathie unbeachtet und unbehandelt, ist der Zahnverlust unvermeidlich. Erkrankungen des Zahnbettes treten in sehr unterschiedlichen Erscheinungsformen auf.

Die entzündliche Zahnbett-Erkrankung kann oberflächlich sein, dann zeigt sich eine Rötung und Schwellung des Zahnfleisches. Es beginnt bei der leichtesten Reizung zu bluten. Wird nichts dagegen unternommen, entstehen sogenannte Zahnfleischtaschen, aus denen sich Eiter entleeren kann. Begleitscheinung ist übler Mundgeruch. Durch die Jahre der Vernachlässigung bewirkt der fortschreitende Knochenabbau schließlich eine Lockerung und letztlich den Verlust der Zähne. Bei der nicht entzündlichen Form ist weder eine Rötung noch eine Schwellung erkennbar, es besteht auch keine Neigung zu Zahnfleischblutung. Durch den Schwund des Knochens aber weicht das Zahnfleisch langsam zurück und entblößt mehr und mehr die

Zahnhäse. Der Betroffene hat den Eindruck, seine Zähne würden immer länger. Da der Zahnhals nicht mit schützendem Schmelz überzogen ist, tritt allmählich eine Empfindlichkeit gegen warme und kalte Einflüsse ein, die aber keinen Dauerschmerz auslöst. Die meisten Menschen gewöhnen sich an die Unannehmlichkeit, nehmen sie aber nicht zum Anlaß einer Zahnbehandlung. Besonders bei älteren Menschen treten Mischformen aus diesen beiden Haupttypen auf. Zahnfleischentzündung und Zahnfleischnchwund geraten dann in Wechselwirkung zueinander. Ein Erwachsener mit kerngesundem Zahnbett hat heute Seltenheitswert. Jedes vierte Kind, jeder zweite Erwachsene und fast jeder ältere Mensch sind von einer klinisch feststellbaren, also mittleren oder schwereren Erkrankung des Zahnbettes befallen. Eine wichtige Rolle spielen dabei die sogenannten Zivilisationsbelastungen. Dazu gehören: Bewegungsarmut, Schlafmangel, überhöhter Flüssigkeitskonsum und ungesunde Ernährung. Zu weiche Speisen beanspruchen den „Kau-Apparat“ zu wenig. Alkohol- und vor allem Nikotin-Mißbrauch schädigen das Zahnbett erheblich. Deshalb sollten Raucher besonders auf ihr Zahnfleisch achten. Die größte und eigentlich gar nicht „zivilisatorisch bedingte“ Ursache liegt jedoch in mangelnder oder völlig fehlender Mundhygiene. Auf diesem Gebiet weist die Bundesrepublik einen negativen Rekord auf: 45 Prozent der Bevölkerung putzen sich überhaupt nicht die Zähne, 37 Prozent einmal am Tag, 7 Prozent greifen ein- oder zweimal in der Woche zur Zahnbürste. Nur 11 Prozent reinigen sich täglich zweimal die Zähne! Solange sich eine selbstverständliche regelmäßige Zahnpflege in Deutschland nicht durchsetzt, ist der Kampf gegen Parodontose hoffnungslos. Natürlich eilt es morgens, wenn man zur Frühlingszeit muß, und es macht Schwierigkeiten, sich mittags im Betrieb die Zähne zu putzen. Aber das ist kein Hinderungsgrund, nach dem Frühstück und nach dem Abendessen je zwei Minuten Zeit für dringend nötige Hy-

giene- und Gesundheits-Erfordernisse zu opfern. Dieses „Opfer“ ist gering, wenn man bedenkt: Lieber täglich ein paar Minuten Zeit verlieren – als die Zähne! Vor allem sollte ein scheinbar äußerlich gesundes Gebiß nicht zu der Einstellung verleiten: Ich habe das nicht nötig.

Gerade dann und in jedem Fall gilt es, einige einfache Grundregeln zu beachten: Gründliche Reinigung der Zähne zweimal am Tage ist unerlässlich. Das sollte jeweils nach den Mahlzeiten geschehen. – Auf die richtige Zahnbürste kommt es an. Sie muß einen kurzen Kopf und mittelharte Kunststoffborsten haben. Harte Borsten nur auf ausdrückliche Anordnung des Zahnarztes verwenden. Bürste sauber halten und nicht länger als drei Monate verwenden. – Zahnstocher sind durchaus gesellschaftsfähig. – Zahnpasten können nicht nur gründlich reinigen und desinfizieren, sie wirken bei entsprechender Zusammensetzung auch vorbeugend gegen Zahnfleisch-Erkrankungen. – Von Rot nach Weiß soll man die Zähne bürsten, also vom Zahnfleisch zur Zahnkrone, nie waagrecht.

Zwei Minuten sind die Zeitgrenze nach unten. – Mundwasser unterstützen die Reinigung der Zahnzwischenräume vor allem dann, wenn man die verdünnte Lösung durch die Zahnreihe preßt. – Massage fördert die Durchblutung des Zahnfleisches und gibt ihm Festigkeit. Abends ist immer so viel Zeit, mit der Zeigefingerkuppe ein bis zwei Minuten zu kreisen und zu kneten. – Wie man seinen Wagen regelmäßig zur Inspektion gibt, sollte man auch sein Gebiß wenigstens alle sechs Monate vom Zahnarzt inspizieren lassen, auch wenn der Blick in den Spiegel nichts Auffälliges erkennen läßt. Machen Sie bei der ersten sich bietenden Gelegenheit damit den Anfang – es geht um Ihre Gesundheit, um Ihr Wohlbefinden und nicht zuletzt auch um Ihre äußere Erscheinung. Tun Sie etwas, damit Ihnen die Volkskrankheit Parodontose erspart bleibt!



# WERK BOCHUM

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK AN DER RUHR

## Wagenverkauf an Werksangehörige in Bochum

Der Verkauf von Neuwagen an Werksangehörige hat in den vergangenen Wochen erfreulich zugenommen. Um bei der Neuwagenbestellung und Beratung im Verkaufsbüro längere Wartezeiten zu vermeiden, bitten wir, folgende Hinweise zu beachten:

- Besonders an Montagen ist der Andrang im Verkaufsbüro sehr stark. Benutzen Sie deshalb bitte nach Möglichkeit die anderen Werkstage zur Bestellung Ihres Neuwagens.
- Rufen Sie vorsorglich die Telefon-Nummer 2473 an und erkundigen Sie sich, ob im Verkaufsbüro ein starker Andrang herrscht, bevor Sie den Weg zum Bau D7 zurücklegen.

### Sprechzeiten für Werksangehörige: Werk I – Abteilung Verkauf, Bau D 7

montags	9.00 – 12.00 Uhr 15.00 – 16.30 Uhr
dienstags	15.00 – 16.30 Uhr
mittwochs	9.00 – 12.00 Uhr 15.00 – 16.30 Uhr
donnerstags	9.00 – 12.00 Uhr 15.00 – 16.30 Uhr
freitags	keine Sprechzeiten

### Werk II – Bau L 2, Zimmer 4

dienstags	9.30 – 11.15 Uhr
freitags	13.00 – 14.45 Uhr

Außerhalb der angegebenen Zeiten können keine Wagenbestellungen entgegengenommen werden.

bringen! In 300 Kästen im Werk liegen Formulare für Verbesserungsvorschläge bereit. Unser Bild zeigt die alte und die neue Ausführung des Tangential-Drehmeißels. v. D.

## Erfolgreiche Lehrabschlußprüfungen

20 gewerbliche Lehrlinge und 14 kaufmännische weibliche Anlernlinge haben am 31. März 1968 ihre Lehrzeit beendet und vor den Prüfungsausschüssen der Industrie- und Handelskammer ihre Facharbeiterprüfung bzw. ihre Anlernabschlußprüfung für Bürogehilfinnen bestanden. Bei den gewerblichen Lehrlingen erreichten im praktischen Teil der Prüfung 6 Lehrlinge die Note „sehr gut“, 9 die Note „gut“ und 5 die Note „befriedigend“. Im theoretischen Teil der Prüfung wurden folgende Ergebnisse erzielt: 3 Lehrlinge erhielten die Note „sehr gut“, 4 bekamen die Note „gut“, 10 erreichten „befriedigend“ und 3 gingen mit „ausreichend“ durch die Prüfung. Für seine besonderen Leistungen erhielt der Starkstromelektriker-Lehrling A. Kolbeck, der im praktischen sowie im theoretischen Teil der Prüfung die Note „sehr gut“ bekommen hatte, als Anerkennung eine Buchprämie. Von den 14 weiblichen kaufmännischen Anlernlingen haben 3 die Prüfung mit „gut“ bestanden. Ende März, am letzten Arbeitstag als Lehrling, fand als Belohnung eine Lehrabschlußfahrt statt.



## Es war nur eine Kleinigkeit

### Der Verbesserungsvorschlag eines Mitarbeiters der Werkzeugschleiferei

Radio, Fernsehen, Auto, Flugzeuge, Raketen sind für uns Selbstverständlichkeiten geworden. Denkt man über diese Erfindungen nach, so kommt man zwangsläufig zu der Einsicht, daß Erfindergeist, Einfälle, Ideen über Jahrtausende hinweg uns zu den Errungenschaften der heutigen Technik geführt haben. Vom Steinbeil bis zur hochqualifizierten Maschine war ein weiter Weg. Nicht selten waren es die Ideen von „Menschen wie du und ich“ – wie man so sagt –, die eine Kleinigkeit erfunden, verbessert oder geändert haben. Um eine solche „Kleinigkeit“ handelt es sich auch bei dem Verbesserungsvorschlag unseres Werksangehörigen H.-J. Thelen aus der Werkzeugschleiferei. Der Tangential-Drehmeißel, der beim Drehen der Kurbelwellen eingesetzt wird, hatte früher nur zwei Schneiden und wurde auch nur einseitig benutzt. Auf Grund des Vorschlages wird er heute zweiseitig eingesetzt und hat durch eine andere Anordnung der Schneiden oben und unten je sechs, also insgesamt 12 Schneiden. Das ist die Verbesserung. Sie brachte unserem Mitarbeiter 700 DM Prämie.

Arbeitsbogen zur Prüfung von Verbesserungsvorschlägen

Prüfer Herr: Weigand  
(Eingang: 27.8  
beauftragt am: 31.8)

Name des EINSENDERS:	Thelen, Hans-Josef
Name des nächsten Vorgesetzten:	Kstr. Vogt
Vorschlag betrifft:	Tangential-Drehmeißel U-147 13
Teil-Name:	Tangential-Drehmeißel
Operation:	Kurbelwelle
Maschine:	Vielstahlbank Loewe Abl.

Beschreibung des Vorschlags, evtl. Skizze:

Jetziger Zustand:  
Tangentialstahl mit 2 Schneiden.

Verbesserung:  
Tangentialstahl mit 6 Schneiden.  
Bitte um mündliche Besprechung.

Vorschlag mit Einsender besprochen mit:

Auch dieses Beispiel zeigt wieder einmal, wie einfach die Idee sein kann, die dem Werk und dem Werksangehörigen Nutzen bringt. Darum auch „Kleinigkeiten“ zu Papier

## Sonderwerkführungen

Auf vielseitigen Wunsch führen wir im Werk I wieder Sonderwerkführungen für Mitarbeiter und ihre Verwandten und Bekannten durch.

Außer den bereits stattgefundenen Führungen am 4. und 11. Mai finden am 22. und 29. Juni weitere Besichtigungen statt. Besichtigungszeiten: 8–9 Uhr und 10.30–11 Uhr, Ausstellungsraum D 1.

Das Werk kann nur über Portal 1 betreten werden. Kinder unter 6 Jahren können an den Führungen nicht teilnehmen.

# Betriebsratswahl des Werkes Bochum

am 18. April 1968

## Lohnempfänger

Wahlberechtigte	13 228
abgegebene Stimmen	11 145
Wahlbeteiligung	84,3 %

## Stimmenverteilung:

Liste 1 (Liste der IG Metall)	6 725 = 19 Sitze
Liste 2 (Arbeiter-Vorschlagsliste)	3 145 = 3 Sitze

## Gehaltsempfänger

Wahlberechtigte	2 139
abgegebene Stimmen	1 570
Wahlbeteiligung	73,4 %

## Stimmenverteilung:

Liste 1 (Angestelltenliste der IG Metall)	945 = 3 Sitze
Liste 2 (Freie Liste der Angestellten)	339 = 1 Sitz
Liste 3 (Angestelltenliste der DAG)	248 = 1 Sitz

Die konstituierende Sitzung des neuen Betriebsrates fand am 23. April 1968 statt. In dieser Sitzung wurde bereits der geschäftsführende Ausschuß gewählt. Welche Abtei-

lungen die einzelnen Betriebsräte betreuen und in welchen Ausschüssen sie vertreten sind, war bei Redaktionsschluß noch nicht bekannt. Wir berichten darüber in der nächsten Ausgabe.

Auf unseren zwei Bildleisten stellen wir aber schon jetzt die neugewählten Betriebsräte vor. Es sind jeweils von links nach rechts:

Günter Perschke (Betriebsratsvorsitzender), Heinz Gantenberg (stellvertretender Betriebsratsvorsitzender), die Betriebsausschußmitglieder Heinrich Beiske, Hans Reuss, Horst Schulz und Wolfgang Wedde sowie die Betriebsräte der Lohnempfänger Walter Amberg, Harry Black, Artur Böhm, Emmi Brodowski, Josef Demuhs, Franz-Josef Heemann, Kurt Jäger, Georg Kellermann, Paul Kleine, Helga Krause, Peter Labensberg, Horst Markgraf, Edwin Piotrowski, Karl-Heinz Schütte, Siegfried Sonak, Hans Walter, Rudi Wischnewski und die Betriebsräte der Gehaltsempfänger Hans-Jörg Aldag, Hermann Berger, Rolf Breuer, Heinz Wellers.





# Dies und das

**Anfang April** sind 39 Werksangehörige zum Grundwehrdienst bei der Bundeswehr einberufen worden. Sie werden in Zukunft regelmäßig unsere Werkzeitschrift in die Kaserne geschickt bekommen. 49 Werksangehörige, die Ende März 1968 ihre Bundeswehrzeit beendet hatten, haben die Arbeit wieder aufgenommen.

**Von Januar bis Anfang Mai** dieses Jahres sind im Werk Bochum 2500 Verbesserungsvorschläge eingereicht worden.

**Im 1. Programm** des Deutschen Fernsehens wurde am 28. 4. unter dem Titel „... und dann kommt Zeche Wohlfahrt“ im Rahmen einer Reportage über das Schicksal von Bergleuten, die den Bergbau wegen Zechen-

stilllegung verlassen mußten, auch Aufnahmen aus unserem Karosseriebau und ein Interview gesendet.

**Noch bis Ende Mai** liegen in den Schuhverkaufsräumen der Abteilung Unfallverhütung (Werk I, Bau D 4; Werk II, Bau L 2) Sicherheitsgurte als Schrägschultergurte (2-Punkt-Gurte) und als Schrägschulterbeckengurte (3-Punkt-Gurte) für alle Pkw-Fabrikate zur Ansicht und Bestellung aus. Der Preisnachlaß der Herstellerfirmen beträgt bis zu 50 %.

**Bis Ende Juni** dieses Jahres finden für alle Meister und Obermeister unseres Werkes wieder sogenannte Rundtischgespräche statt. Unter anderem werden folgende Themen behandelt: „Die US-Sicherheitsvorschriften“, „Betriebsverfassungsgesetz“, „Die vorbeugende Instandhaltung“, „Feuerschutz und Rettungswesen in unserem Werk“. Weitere Gespräche befassen sich mit der Aufgabe und Organisation verschiedener Abteilungen.

## WIR GEDENKEN †

**Michael Danilec**, Preßwerk  
geb. 15. 5. 1911 gest. 29. 3. 1968

**Hans Becker**, Chassisbau  
geb. 2. 6. 1935 gest. 30. 3. 1963

**Wolfgang Krzysosiak**, Werksanlagen  
geb. 7. 1. 1941 gest. 21. 4. 1968

## PERSONALIEN

Mit Wirkung vom 1. Mai 1968 wurde R. Berneke zum Abteilungsleiter der Prozeßabteilung ernannt. Er berichtet dem Hauptabteilungsleiter Werksanlagen, H. Weigel.





## ERSTE-HILFE-AUSBILDUNG

Seit einiger Zeit werden außer Feuerwehrleuten, Meistern, Elektrikern und Lehrlingen nun auch die Sicherheitsbeauftragten in „Erste Hilfe“ unterwiesen. Die Ausbildung umfaßt fünf Doppelstunden und wird von unserem Werksärztlichen Dienst durchgeführt. Zweck der Ausbildung ist es, an möglichst

vielen Betriebspunkten Helfer zu haben, die in der Lage sind, bei plötzlich auftretenden lebensbedrohlichen Zuständen die Zeit bis zum Eintreffen eines Krankenwagens oder

Arztes mit eventuell erforderlichen Sofortmaßnahmen zu überbrücken. Linkes Bild: Ausbildung der Sicherheitsbeauftragten: F. Haardt vom Werksärztlichen Dienst demonstriert die Herzmassage. — Rechts: Mit Lehrlingen des 3. Lehrjahres übt W. Kotz die Atemspende.



In einem solchen Fall ist es ihm nicht möglich, mit dem Arm in den gefährlich werden den Arbeitsbereich der Presse zu greifen. Bei diesem Schutzgitter ist er einfach gezwungen, sich in einem solchen für ihn kritischen Augenblick richtig zu verhalten, nämlich seinem nächsten Vorgesetzten die Störung zu melden, der die vorschriftsmäßige Beseitigung veranlaßt. Es kommt also darauf an, daß zur richtigen Zeit das richtige Schutzgitter den Bedienungsmann sichert. Das fort-

währende Belehren und Unterweisen der Mitarbeiter zum sicheren Verhalten im Betrieb ist mit von ausschlaggebender Bedeutung. Das heißt auch für diesen Fall, daß der Bedienungsmann immer wieder darauf hinzuweisen ist, diese zum Schutze seiner Gesundheit angebrachte Schutzvorrichtung auf keinen Fall — welche Gründe auch immer vorliegen mögen — durch irgendwelche Kniffe wirkungslos zu machen. Darauf kommt es an!

## UNFALLVERHÜTUNG

# Darauf kommt es an!

Menschen, die sich im Hinblick auf ihre Reaktionsfähigkeit in unvorhergesehenen kritischen Situationen selbst überschätzen, könnten beim Betrachten des Fotos die Frage stellen: „Muß denn dieser 'Briefkastenschlitz' sein?“ Die bittere Erfahrung lehrt, daß er für gewisse abnormale Arbeitsabläufe, die als solche oft nicht erkannt werden, sein muß. Bei der im Bild zu sehenden Kurbelpresse, die mit Fußschaltung bedient wird, kann der Bedienungsmann die Platinen ohne Gefahr einlegen; selbst dann, wenn Unfallfaktoren in der Weise auftreten, daß eine Platine nicht in die richtige Bearbeitungslage gerät, dadurch eine indirekte Störung in der Pressensteuerung auslöst und der Bedienungsmann selbst korrigierende Handgriffe anwenden will.

Vor einiger Zeit sind in den Werken I und II Automaten-Stationen mit neuen Automaten errichtet worden. Verhandlungen über den Austausch weiterer Automaten stehen vor dem Abschluß. An dieser Stelle werden unsere Werksangehörigen nochmals gebeten,

die Automaten pfleglich zu behandeln. Bei eventuellen Störungen sollte nicht versucht werden, die Automaten durch Gewaltanwendung zur Funktion zu bringen, sondern telefonisch (Ruf 2688) das Büro der Automatischen Kantine zu unterrichten.



Ende des Bochum-Teils



# WERK KAISERSLAUTERN

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK IN DER PFALZ

## Betriebsratswahl in Kaiserslautern

Das Ergebnis der Betriebsratswahl 1968:

Abgegebene Stimmen: 1676; gültige Stimmen: 1602; ungültige Stimmen: 74. Die Wahlbeteiligung betrug 85,48 Prozent.

Als Betriebsräte für Lohnempfänger wurden (in der Reihenfolge der für sie abgegebenen Stimmen) gewählt: Dieter Krüger, Erna Hörhammer, Walter Stöbener, Hans Rinder, Rudolf Matthes, Robert Jung, Maria Stümpert, Paul Schleicher, Leo Germann, Karl Hix, Heinrich Werner und Willi Balzer.

Als Betriebsräte für Gehaltsempfänger wurden (in der Reihenfolge der für sie abgegebenen Stimmen) gewählt: Heinrich Denig, Horst Pissowotzki und Alfons Westrich.

Auf der konstituierenden Sitzung am 26. April wurde der Betriebsausschuß gewählt. Es sind die Betriebsräte Dieter Krüger (Vorsitzender), Alfons Westrich (Gehalt) und Paul Schleicher (Lohn).

Bilder der Betriebsräte und ihre Aufgabengebiete im nächsten Heft.

35° C ausgesetzt sind. Auf Plexiglasgestellen werden die Metallproben so in der Kammer aufgestellt, daß sie sich nicht gegenseitig überdecken, noch die Wandung der Kammer berühren.

Um zu vermeiden, daß die Teile nicht unmittelbar von den Düsen angeblasen werden, wird der Nebel durch ein in der Mitte der Plastikglocke befindliches Rohr nach oben gesprüht und gleichmäßig verteilt. Er schlägt sich dann langsam auf die Proben nieder. Große Tropfen können somit nicht auf die Metalle fallen. Nach Beendigung der Prüfzeit werden die Fertigungsteile in warmem, fließendem Wasser gewaschen und sofort getrocknet. Nach Abschluß dieser Behandlung werden die Proben ausgewertet. Größe und Intensität der Roststellen werden festgestellt. Dementsprechend wird der Korrosionsschutz beurteilt. Dadurch wird ein gleichbleibender Schutz gegen Witterungseinflüsse garantiert. Der Käufer eines Opel-Wagens kann sicher sein, daß bei seinem Wagen alles getan worden ist, um einen guten Rostschutz zu gewährleisten.

## Qualität und Sicherheit

### II. Rostschutzprüfung im Inspektionslabor

Lack und Chrom schützen die großen Außenflächen des Autos, was aber wird getan, um die vielen kleineren Teile, die Schrauben, Achsen, Bolzen und Hebel unter der Haube, an den Bremsen und hinter den Verkleidungen wirksam zu schützen? Diese Teile werden, wie im letzten Heft beschrieben, bei uns mit einem Phosphat-Rostschutz versehen. Um die Wirksamkeit dieses Schutzes zu untersuchen, besitzt die Inspektionsabteilung ein Rostschutzprüfgerät (unser Bild).

Die Apparatur besteht aus einer glockenförmigen Vernebelungskammer mit Heizmantel und einem Schaltschrank, in dem sich der Thermostat, ein Luftbefeuchter und ein Vorratsbehälter für die Salzsprühlösung befinden. Die Methoden zur Prüfung des Korrosionsverhaltens von Metallen und Korro-



sionsschutzüberzügen geht so vor sich, daß die Proben in der Vernebelungskammer – so nennt man die Plastikglocke, die auf dem Bild zu sehen ist – der kontinuierlichen Einwirkung eines Salzwassersprühnebels bei

## Schüsse in der Nacht

### Merkwürdige Begebenheiten im Bereich der Werkswache

Wer glaubt, im Dienst der Werkswache gäbe es nur die immer wiederkehrende Routinearbeit, der irrt. Wir haben einmal die Akten auf Ereignisse hin durchgesehen, die bemerkenswert sind. Hier einige Beispiele: Wachhabender X machte seinen üblichen Kontrollgang. Wie jeden Abend ging er auch über das Dach des Baues K 1. Aber diesmal sollte etwas Besonderes passieren, etwas, an das der Wachmann noch lange denken sollte: Plötzlich, es war gegen 23.15 Uhr, stockte ihm der Atem. Knapp über seinen Kopf hinweg nahmen zwei Geschosse mit häßlichem Pfeifen ihren Weg. Woher sie kamen, von wem sie abgefeuert wurden, wem sie galten, blieb in der Dunkelheit verborgen, aus der die Kugeln so urplötzlich in den Werkfriede eingebrochen waren.

Am 4. 4. 1968 nähert sich ein stark betrunkenen Mann mit der diesem Zustand angemessenen Schrittweise dem Werkstor und fragte in unverkennbar ausländischem Dialekt nach

dem wachhabenden Offizier. Groß war seine Überraschung, als dieser eine grüne Uniform mit dem Opel-Zeichen trug.

Die Dämmerung lag noch über dem Werk, als sich auf dem Parkplatz eine verdächtige Gestalt herumtrieb. Sie machte sich mit schnellen, hastigen Bewegungen an den abgestellten Fahrzeugen zu schaffen. Der Mann wurde festgenommen. Er hatte keine Ausweise bei sich. Die Polizei nahm ihn in Gewahrsam.

Der Werkswache wurde bekannt, daß auf dem Parkplatz Versicherungsvertreter mit der Vorspiegelung falscher Tatsachen auftreten. Ein Werksangehöriger wurde auf dem Parkplatz von einem Rechtsschutzvertreter unter der Vorspiegelung, daß er von der Gewerkschaft sei, angesprochen. Er verlangte von unserem erstaunten Mitarbeiter eine Bestätigung für Biermarken, die angeblich ausgegeben werden sollten. Tatsächlich handelte es sich um einen Antrag für eine Rechtsschutzversicherung. Der betreffende Vertreter hatte an Hand des Kfz-Scheines die Personalien und die Daten des Fahrzeuges unseres Kollegen notiert. Nachmittags wurde der Vertreter von der Kriminalpolizei auf dem Parkplatz gestellt.

## Wieder Vorschlagsprämien

In der Lehrwerkstatt wurden Ende März wieder Prämien für die besten Ideen im Vorschlagswesen von Dr. D. Lerch, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, verteilt. Der Werkleiter, H. Eberz, beglückwünschte die Prämienträger und gab einen kurzen Überblick über die Entwicklung des Vorschlagwesens bei General Motors und bei der Adam Opel AG. Er erinnerte daran, daß auch im Werk Kaiserslautern noch viele gute Ideen unausgeschöpft wären und sich eine Anstrengung auf diesem Gebiet durchaus lohne. Prämienträger waren im Bereich der Produktion: D. Koch, K. Bertram, P. Brendel, R. v. Ah, G. Pasternack, B. Maile, H. Lagies, B. Hedeler, Th. Politunkow, A. Heil, E. Bähr, F. Erlekampf, H. Jung, H. Klein, K. Kafitz, H. Ludwig, E. Hörhammer, H. Löffler, S. Rumpf, F. Schumacher, Ph. Auer, H. Grosser, A. Rode, H. Wilking, F. Holler, A. Plakaitis, K.-E. Ziese, J. Haag, H. Kraus, H. Lahr, H. Leis, P. Schmidt, E. Wendel, G. Krauss, O. Halfmann, W. Ulrich, R.-H. Schöppler, A. Schöbel, F. Hess, H. Fischer, O. Sander, H. Denzer, M. Lenhardt, A. Scheidt, H. Jützi, G. Forster, E. Strozum, W. Schug; aus dem Bereich der Inspektion: A. Steiner, K. Johna; aus dem Bereich der Material- und Produktionskontrolle: H. Krüger, H. Hartnagel, H. Kalski, H.J. Ribback; aus dem Bereich der Planung und Instandhaltung: W. Latka, R. Molter, P. Janz, W. Lang, J. Hoffmann, G. Häfner, E. Schmidt, H. Rünzi, M. Lauer, K.H. Gillmann, W. Weid, A. Stork, L. Dreher, H.G. Wolf, H.J. Mesletzky, E. Strack, R. Lohse, E. Decker, W. Müller, H. Schlottbauer; aus dem Bereich der Personal- und Sozialabteilung: D. Gödtel.

## DIE WOHNUNG

# Fluchtburg vor der Außenwelt

Es ist Feierabend, die Werksangehörigen passieren das Werkstor und strömen auf den Parkplatz vor dem Werk, um von dort im eigenen Pkw auf dem schnellsten Wege die eigenen vier Wände zu erreichen. Ein großer Teil biegt auf seiner Fahrt kurz vor der Eisenbahnbrücke auf der Pariser Straße rechts ab: mit dem Ziel Bännjerrück. Dort ist ein ausgedehnter Komplex von neuen Wohnungen entstanden, unter anderem auch von Opel-Werkswohnungen.

Die Bauten liegen in einem von neuen städtebaulichen Gesichtspunkten bestimmten Gebiet. Aus dem Stadtkern werden reine Wohngebiete in die Außenbezirke hinausverlagert, um den Bewohnern ein ruhiges, vom Lärm der Stadt ungestörtes Wohnen zu ermöglichen. Einzelne Läden und Schulen werden ebenfalls dort gebaut, um den Familien diese Einrichtungen an Ort und Stelle anzubieten. Trotzdem bleibt der Stadtkern für die Bewohner weiterhin lebensnotwendig. Dort befinden sich die großen Kaufhäuser, die Supermärkte, die Spezialgeschäfte, die Verwaltungen, Zeitungen, Theater und Kinos.

Der einzelne Neubausiedlungsblock ist allein nicht lebensfähig. Die enge Verbindung von Bännjerrück und City von Kaiserslautern wird durch die häufig benutzte Busverbindung deutlich nach außen hin sichtbar gemacht. Will man die Frage, ob sich die Bewohner dort wohlfühlen und warum sie sich dort wohlfühlen, beantworten, so muß man wohl mehrere Erklärungen in Betracht ziehen. Ein nicht unwesentlicher Grund wird dabei die

Ruhe und die gute Lage am Berghang mit Blick weit ins Land hinein sein. Ein anderer Grund ist, daß die neuen Wohnungen mit allen Annehmlichkeiten, wie Zentralheizung, Bad und Balkon, helle, durch große Fenster gekennzeichnete Zimmer, ausgerüstet sind.

Und doch läßt sich daneben noch eine andere, ganz generelle Erklärung für das Entstehen solcher Neubaugebiete finden: Im Gegensatz zu früher, wo der Mensch und seine ganze Familie in den Klein- und Mittelstädten sowohl bei den Handwerkern als auch bei den Bauern auf den Dörfern voll in der Öffentlichkeit stand, wo gerade das gegenseitige Bekanntheit jedes Bewohners mit jedem, die volle Überschaubarkeit der menschlichen Beziehungen gewährleistet, trachtet der heutige Mensch gerade in seiner Behausung die private Sphäre, die Abgeschlossenheit von der „Außenwelt“ der Stadt, des Betriebes zu betonen. Das Privatleben geht ihm über alles. Die eigene Wohnung in einem Wohngebiet im Grünen ist Ausdruck dieses Willens. Die Stadt ist zu unübersichtlich, zu groß geworden, als daß man noch mit der ganzen Familie – wie im Dorf – voll in der Öffentlichkeit stehen könnte. Und die Vielfalt, die Unüberschaubarkeit und die Größe der Einwohnerzahl hat den Wunsch, sich dann wenigstens in der Wohnung eine gewisse abgeschlossene Vertrautheit aufzubauen, nur noch vergrößert.

Das eigene Heim, die Wohnung, wird zum Zufluchts- und Erholungsort gegenüber den Ansprüchen des Tages.



Opel-Wohnungen in der Leipziger Straße auf dem Bännjerrück bei Kaiserslautern.



## Filmvortrag „Augenschutz“

Im Anschluß an die Betriebsversammlung am 4. April 1968 wurde den Belegschaftsmitgliedern der Film „Augenschutz – auch auf Dich kommt es an“ vorgeführt. Der Film zeigt einen Augenunfall und die operative Behandlung der Verletzung. Es wurde außerdem ein Augenschutzprogramm gezeigt, bei dem Arbeitende vorgestellt wurden, deren Augenlicht durch Tragen einer Schutzbrille erhalten werden konnte. Nach dem Filmvortrag war die Möglichkeit gegeben, eine Bildtafel anzusehen. Auf dieser Bildtafel sind Abbildungen der Brillen sowie Unfallursachen und Namen der Werksangehörigen aufgeführt, deren Augen mit Sicherheit durch das Brillentragen gerettet worden sind. Der gleiche Film wurde ebenfalls allen Lehrlingen des Werkes Kaiserslautern vorgeführt.



Paul Lorenz



Otto Zink

## Wieder im Aufsichtsrat

Paul Lorenz und Otto Zink, MdB, wurden in einem gesonderten Wahlgang während der Betriebsratswahl am 18. April in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern erneut als Arbeitnehmervertreter für den Opel-Aufsichtsrat gewählt.

## Hobby: Hundedressur

In diesen Tagen besuchten wir einen von uns, Egon Müller von der Werkswache, in seiner Wohnung in Siegelbach. Egon Müller ist Mitglied im Verein für deutsche Schäferhunde. Wir fuhrten mit ihm und seinem „Gero vom Hause Trinkaus“ – einem stammbaureinen deutschen Schäferhund – auf den vereinseigenen Platz bei Siegelbach. Dort fanden wir bestätigt, daß die Voraussetzung für derartige Leistungen des Hundes die Liebe zwischen Herr und Tier ist.

Wir sahen, wie Preise und Medaillen gewonnen werden. Innerhalb eines Jahres (1967) wurden drei Sportabzeichen errungen; eines in Bronze, eines in Silber und eines in Gold. Darüber hinaus belegte Gero von Trinkaus den achten Platz unter 31 Teilnehmern im Wettbewerb der Landesgruppe Rheinland-Pfalz und qualifizierte sich damit für die Bundessiegerprüfung.



Die Grundausbildung eines Hundes, sagte Egon Müller, dauere acht Wochen. Der Schäferhund ist dann „Lehrling“. Erst nach einem Jahr ist die Ausbildung endgültig abgeschlossen und der Hund gilt als „Meister“. Die Prüfung auf den verschiedenen Wettbewerben setzt sich aus der Fährtenprüfung, der Unterordnungs- oder Gehorsamsprüfung und dem Schutzdienst zusammen. Bei dieser letzten sogenannten Mannarbeit hat der Hund einen Feind zu stellen und bei verdächtigen Bewegungen und Fluchtversuchen sofort anzugreifen. Das oberste Prinzip bei allen Übungen ist der unbedingte Gehorsam des Hundes, und gerade in diesem Gehorsam äußert sich das Verhältnis von Hund und Besitzer.

## Ende des Kaiserslautern-Teils

## Betriebsratswahl 1968 in Rüsselsheim

Die am 18. April 1968 stattgefundene Betriebsratswahl im Werk Rüsselsheim brachte folgendes Ergebnis:

<b>Wahlberechtigt</b>	<b>30 348,</b>
<b>abgegebene Stimmen</b>	<b>26 250,</b>
<b>gültige Stimmen</b>	<b>24 704,</b>
<b>ungültige Stimmen</b>	<b>1 546.</b>

Von den 24704 gültigen Stimmen entfielen auf die Vorschlagsliste 1 20514 Stimmen und auf die Vorschlagsliste 2 4190 Stimmen.

Zu wählen waren 35 Betriebsratsmitglieder, davon 27 Arbeiter und 8 Angestellte. Es sind somit gewählt von der Vorschlagsliste 1 30 Betriebsratsmitglieder, darunter 23 Arbeiter und 7 Angestellte sowie von der Vorschlagsliste 2 5 Betriebsratsmitglieder, darunter 4 Arbeiter und 1 Angestellter. Der neue Betriebsrat setzt sich wie folgt zusammen:

**Von Liste 1:** Paul Lorenz, Autoschlosser, Adam Bohn, Spengler, Fritz Zängerle, Schnittmacher, Heinrich Klappich, Obermeister, Hermann Reitz jr., Maschinenarbeiter, Rudolf Hahn, Schlosser, Rolf Petry, Dreher, Karl Noss, Werkzeugmacher, Richard Adam, Dreher, Hans Ullrich Powitz, Kfm. Angestellter, Berthold Muders,

Schmied, Rudolf Schäfer, Maschinenarbeiter, Otto Schmuck, Maschinenschlosser, Alfred Bohn, Schlosser, Kurt Schneider, Kfm. Angestellter, Karl Großmann, Spengler, August Kaub, Elektroschweißer, Wilhelm Eck, Montagearbeiter, Eugenie Fischer, Arbeiterin, Adam Weber, Techniker, Günter Herden, Autoschlosser, Walter Schönig, Maschinenschlosser, Georg Alhof, Elektriker, Helmut Späth, angele. Elektriker, Adolf Milden, Techn. Angestellter, Alois Koppey, Werkzeugdreher, Heinz Elfner, Maschinenschlosser, Phil. Kleefeld, Kfm. Angestellter, Heinz Bauermeister, Schnittmacher, Bruno Reimann, Meister.

**Von Liste 2:** Arnold Kühlke, Kfm. Angestellter, Valentin Bauschbach, Elektriker, Edmund Dörr, Luftschlosser, Wilhelm Weyerhäuser, Dreher, Norbert Herbrand, Kranführer.

Als Ersatzmitglieder für die Betriebsräte treten die auf ihrer Liste jeweilig folgenden Gruppenbewerber ein.

**Über das Ergebnis der konstituierenden Sitzung des neuen Betriebsrates am 10. Mai mit der Wahl des Betriebsratsvorsitzenden, seines Stellvertreters und der übrigen Betriebsausschußmitglieder sowie der Blockeinteilung berichten wir im nächsten Heft.**

## 1402 Modellautos

### Sehr gutes Ergebnis des 4. Wettbewerbs der Modellbauer-Gilde

Zum 4. Modellauto-Wettbewerb der Modellbauer-Gilde erhielt das Gildebüro 27215 Anmeldungen, davon in der Junioren-Gruppe (11–15 Jahre) 22106 und in der Senioren-Gruppe (16–20 Jahre) 5109. Bis zum Einsendeschluß Mitte April gingen 1402 Modellautos, davon 1090 in der Junioren-Gruppe

und 312 in der Senioren-Gruppe, ein. Gegenüber dem Vorjahr haben sich ca. 7000 Jugendliche mehr angemeldet, und auch das Ergebnis des Modelleingangs im Vorjahr mit 1096 Modellautos wurde übertroffen. Alle Modellautos wurden im Lichthof des Hauptverwaltungsgebäudes auf Tischen aufgestellt und sind inzwischen durch vier Bewertungsteams, bestehend aus Kunsterziehern aus Rüsselsheimer und Frankfurter Schulen und Vertretern der Produktentwicklung und Konstruktion und der Styling-Abteilung ausgewertet worden. Die Siegerehrung findet am 14. Juni in der Rüsselsheimer Stadthalle statt. Mj.

# WIR GEDENKEN UNSERER TOTEN †

<b>Josef Schurek</b> , Rentner geb. 16. 9. 1886	gest. 22. 1. 1968	<b>Konrad Börner</b> , Rentner geb. 15. 5. 1897	gest. 24. 3. 1968
<b>Heinrich Flath</b> , Rentner geb. 27. 2. 1906	gest. 29. 1. 1968	<b>Josef Jakobi</b> , Rentner geb. 20. 5. 1908	gest. 25. 3. 1968
<b>Wilhelm Geiß</b> , Rentner geb. 10. 4. 1891	gest. 13. 2. 1968	<b>Kätha Zahn</b> , Rentnerin geb. 1. 6. 1908	gest. 28. 3. 1968
<b>Franz Kaczmarek</b> , Rentner geb. 28. 1. 1903	gest. 16. 2. 1968	<b>Wilhelm Rocker</b> , Rentner geb. 14. 2. 1904	gest. 29. 3. 1968
<b>Heinrich Eckhardt</b> , Rentner geb. 27. 2. 1906	gest. 25. 2. 1968	<b>Wilhelm Wolf</b> , Rentner geb. 2. 8. 1882	gest. 29. 3. 1968
<b>Josef Gerigk</b> , Rentner geb. 20. 7. 1895	gest. 27. 2. 1968	<b>Erich Stangenberg</b> , Materialabteilung geb. 9. 12. 1919	gest. 30. 3. 1968
<b>Wendel Gimbel</b> , Rentner geb. 24. 5. 1889	gest. 28. 2. 1968	<b>Konrad Herpel</b> , Rentner geb. 19. 1. 1882	gest. 31. 3. 1968
<b>Gustav Sahn</b> , Rentner geb. 21. 12. 1895	gest. 29. 2. 1968	<b>Friedrich Walter</b> , Produktionssteuerung geb. 11. 5. 1911	gest. 3. 4. 1968
<b>Albert Vogler</b> , Rentner geb. 10. 4. 1904	gest. 29. 2. 1968	<b>Karl Seibert</b> , Rentner geb. 21. 1. 1887	gest. 5. 4. 1968
<b>Hermann Völker</b> , Werksanlagen geb. 8. 11. 1912	gest. 2. 3. 1968	<b>Wilhelm Zimmermann</b> , Rentner geb. 16. 5. 1899	gest. 5. 4. 1968
<b>Wilhelm Nassau</b> , Rentner geb. 24. 10. 1903	gest. 2. 3. 1968	<b>Fritz Eichert</b> , Werkzeugbau geb. 13. 9. 1909	gest. 6. 4. 1968
<b>Friedrich Freudenberger</b> , Rentner geb. 10. 10. 1887	gest. 4. 3. 1968	<b>Julius Weixler</b> , Rentner geb. 22. 10. 1900	gest. 6. 4. 1968
<b>Jakob Helbach</b> , Rentner geb. 8. 7. 1909	gest. 4. 3. 1968	<b>Eduard Bernhardt</b> , Rentner geb. 24. 7. 1898	gest. 8. 4. 1968
<b>Georg Schenkel</b> , Preßwerk K 40 geb. 19. 10. 1907	gest. 4. 3. 1968	<b>Gerhard Schilling</b> , Prod.-Vorb. Preßwerk geb. 5. 10. 1944	gest. 9. 4. 1968
<b>Lotte Fix</b> , Rechensaal geb. 17. 6. 1922	gest. 6. 3. 1968	<b>Jakob Mitter</b> , Vergaserbau geb. 24. 12. 1914	gest. 10. 4. 1968
<b>Erich Hoffmann</b> , Rentner geb. 28. 4. 1899	gest. 8. 3. 1968	<b>Friedrich Böhner</b> , Rentner geb. 23. 11. 1885	gest. 15. 4. 1968
<b>Leonhard Schmenger</b> , Rentner geb. 7. 2. 1894	gest. 9. 3. 1968	<b>Johann Hercher</b> , Rentner geb. 15. 1. 1907	gest. 16. 4. 1968
<b>Karl Meinhardt</b> , Rentner geb. 20. 3. 1900	gest. 10. 3. 1968	<b>Karl Körner</b> , Rentner geb. 26. 3. 1905	gest. 16. 4. 1968
<b>Anton Genss</b> , Rentner geb. 4. 4. 1896	gest. 12. 3. 1968	<b>Franz Crössmann</b> , Materialabteilung geb. 11. 1. 1913	gest. 17. 4. 1968
<b>Josef Berk</b> , Rentner geb. 18. 7. 1902	gest. 13. 3. 1968	<b>Georg Oehl</b> , Rentner geb. 6. 6. 1906	gest. 17. 4. 1968
<b>Heinrich Schwalbach</b> , Rentner geb. 24. 8. 1882	gest. 14. 3. 1968	<b>Christian Schenk</b> , Rentner geb. 8. 7. 1898	gest. 17. 4. 1968
<b>Johann Fleck</b> , Rentner geb. 12. 12. 1897	gest. 15. 3. 1968	<b>Gustav Oelbauer</b> , Rentner geb. 6. 6. 1889	gest. 18. 4. 1968
<b>Werner Kohl</b> , Rentner geb. 21. 11. 1892	gest. 15. 3. 1968	<b>Johannes Schmitt</b> , Preßwerk K 40 geb. 8. 7. 1905	gest. 21. 4. 1968
<b>Martin Hölzer</b> , Rentner geb. 23. 11. 1894	gest. 19. 3. 1968	<b>Heinrich Hummel XI.</b> , Rentner geb. 25. 11. 1887	gest. 22. 4. 1968
<b>Otto Planz</b> , Inspektion geb. 2. 1. 1907	gest. 19. 3. 1968	<b>Karl Bock</b> , Rentner geb. 12. 7. 1899	gest. 24. 4. 1968
<b>Ludwig Melfert</b> , Rentner geb. 19. 7. 1916	gest. 20. 3. 1968	<b>Heinrich Eichelmann</b> , Rentner geb. 25. 8. 1910	gest. 24. 4. 1968
<b>Peter Zang</b> , Produktionssteuerung geb. 14. 10. 1916	gest. 21. 3. 1968	<b>Elisabeth Best</b> , Rentnerin geb. 15. 11. 1902	gest. 29. 4. 1968

## IN WENIGEN ZEILEN

**Im Monat April beschäftigte** unser Unternehmen 31 215 Mitarbeiter in Rüsselsheim, 16 148 in Bochum, 2024 in Kaiserslautern und 727 in den Zweigniederlassungen Berlin und Düsseldorf sowie der GM Niederlassung in Berlin, zusammen 50 114 Werksangehörige.

**Die Generaldirektoren** aller europäischen General Motors-Niederlassungen und -Werke sowie verschiedene General Motors-Verkaufsleiter nahmen am 29. und 30. April an einer Export-Konferenz in Rüsselsheim teil.

**An der Beerdigung** des verstorbenen ehemaligen Generaldirektors des Volkswagenwerkes, Professor Nordhoff, nahmen für unser Werk Generaldirektor Mason, Verkaufsleiter Rohde und K. Schäffer, Handelspolitische Abteilung und Leiter der Öffentlichkeitsarbeit, teil.

**Das neue Gebäude** der Produktentwicklung und Konstruktion (N 20) wurde am 3. Mai der Presse vorgestellt und konnte einen Tag später von den Angehörigen der Mitarbeiter der PEK im Rahmen eines „Tages der offenen Tür“ besichtigt werden. (Siehe auch an anderer Stelle dieses Heftes und in der nächsten Ausgabe der OPEL POST.)

**Zu den zahlreichen Besuchern**, die im Berichtsmonat Gäste unseres Werkes waren, gehörten auch die leitenden Polizeibeamten des Landes Hessen, die in der Rüsselsheimer Stadthalle eine Tagung hatten.

**Im Rahmen unserer Kontaktgespräche** mit Journalisten waren in der letzten Zeit die Wirtschaftsfunk-Redakteure des Deutschlandfunks, des Zweiten Deutschen Fernsehens und des Hessischen Rundfunks, Winther, Schröder und Heinzelmann, der Chefredakteur der Wochenzeitung „Der Volkswirt“, Dr. Sweerts-Sporck, der Chefredakteur der Gewerkschaftszeitung „Metall“, Moneta, sowie einer der Redakteure der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“, Dr. Froehder, Gäste des Werkes.

**Die nächste Jubilarfeier** am 24. Mai in der Rüsselsheimer Stadthalle beginnt um 17 Uhr. Nach dem offiziellen Teil und dem gemeinsamen findet ein großer Bunter Abend mit namhaften Solisten statt. Die Veranstaltung wird um 21 Uhr beendet sein. Danach fahren die Busse und Pkw in die Heimatorte der Jubilare.

**Das große Werksorchester** wirkte bei der zentralen Maifeier des DGB Landesbezirks Hessen in der Rüsselsheimer Stadthalle mit, außerdem an der Fernsehveranstaltung „Spiel ohne Grenzen“ am 11. Mai im Rüsselsheimer Stadtbad. Das Orchester spielte in den letzten Tagen noch in Rüsselsheim und Wiesbaden und wird am 18. Mai beim Mai-Umzug in Kaiserslautern mitwirken.

**Im Fundbüro der Werkswache** wurden unter anderem folgende Gegenstände abgegeben: 1 Werkzeugkasten mit Werkzeug, 2 Geldbörsen mit Inhalt, 2 Banknoten, 1 Trauring, gez. Rita, 1 Damenarmbanduhr und 1 Schal. Abzuholen im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679).





**EIN DACH ÜBER DEM KOPF**

# Wohnungsbau und Wohnheime

Viele Werksangehörige, die täglich weither kommen, haben den verständlichen Wunsch, nach Feierabend in einer schönen und preisgünstigen Wohnung in Rüsselsheim die Beine unter den Tisch strecken zu können. Daß inzwischen sehr viele Wünsche dieses Personenkreises erfüllt werden konnten, ist das Werk der Gemeinnützigen Opel-Wohnbau GmbH, die im Laufe der Jahre viele Wohnkomplexe errichtet hat. Daneben unterstützt die Firma die Bautätigkeit der Stadt durch Darlehen, so daß auch auf diese Weise weiterer Wohnraum für Werksangehörige zur Verfügung steht. Rund 43 Millionen DM betragen die Aufwendungen der Firma seit 1948 für den Wohnungsbau.

Außerdem hat das Werk einen Komplex moderner, gut eingerichteter Wohnheime gebaut, die vorwiegend von Pendlern, alleinstehenden oder ausländischen Mitarbeitern bewohnt werden. In luftigen Zimmern mit Waschbecken und Kochnischen sind die Heimbewohner gut untergebracht. Auf jedem Gang findet man Toiletten, Wasch- und Duschräume sowie eine Gemeinschaftsküche. Aufenthalts-, Fernseh-, Tischtennis- und Unterrichtsräume bieten viele Möglichkeiten, sich am Abend zu unterhalten oder mit einem Hobby zu beschäftigen. Das Jugendsozialwerk, das die Betreuung der Heimbewohner übernommen hat, sucht mit Filmen, Ausflügen in die nähere und weitere Umgebung, Sportveranstaltungen, Sprachkursen und so weiter einen Teil der Freizeit nutzbringend auszufüllen.

**Für ledige und ausländische Arbeitskräfte hat Opel moderne Wohnheime in unmittelbarer Nähe des Werkes gebaut. Hier einer der Aufenthaltsräume.**



PAUL LORENZ:

## Es gibt keinen Idealstaat

„Und nun noch ein Wort zur innenpolitischen Unruhe: Unruhe herrscht seit geraumer Zeit auch bei uns im Lande. Demonstrationen und Gewalttätigkeiten reißen nicht ab. Zuerst schien es, als ginge es nur um die Reform der Hochschulen, die wirklich dringend notwendig ist. Ich kann, was das betrifft, durchaus verstehen, wenn die Studenten ungehalten sind.

... Aber wir können ihre Forderungen nur so weit unterstützen, als sie auf dem Boden der Wirklichkeit bleiben. Wer dagegen auf dem Wege der Gewalt das Land Utopia sucht, dem kann man nicht mehr folgen, denn Utopia, das liegt unauffindbar in nebulösen Fernen. Wir haben – in Ost und in West – so viele bittere Erfahrungen gemacht, daß wir aus irgendeinem Mißbehagen heraus nicht gleich das Kind mit dem Bade ausschütten sollten. Im übrigen ist es auch gar nicht möglich, einen Idealstaat zu schaffen; einfach deshalb nicht, weil die Menschen, die einen solchen Staat tragen müßten, nicht ideal, sondern nach ihrer Veranlagung schwach und unvollkommen sind. Sie sind wohl fähig, eine große Zahl blen-

dender Ideen zu entwickeln, aber nicht in der Lage, sie in ausreichendem Maße in die Tat umzusetzen. Es gibt keine politische und gesellschaftliche Ordnung, die nicht auch ihre Übel und Nachteile hätte.

Aber unter allen Übeln ist die Demokratie immer noch das kleinere! Gewiß, es gibt gerade in unserem Staat manchen Anlaß zu Mißbehagen und Kritik. Aber Unzufriedenheit mit diesem oder jenem findet man überall in der Welt, auch in Prag, in Warschau, in Moskau und in Peking. Mit der gewaltsamen Etablierung einer anderen Gesellschaftsordnung, so wie mancher Radikalinski sie erträumen mag, sind die grundlegenden Probleme noch nicht gelöst. Wer das denkt, macht sich die Sache zu leicht. Und wer meint, eine extreme Demokratisierung unter Einschluß auch des letzten Winkels führe zu paradiesischen Zuständen, der sollte sich gesagt sein lassen, daß jedes Extrem letzten Endes zur Verneinung dessen führt, was man eigentlich will...“

Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz während der letzten Betriebsversammlung

den vom Margai-Kult bestimmt. Die Margais sind Naturgeister, Dämonen, die sich in Flüssen, Seen, auf Bergen usw. aufhalten und sich einzelnen Menschen verbinden. Sie sind ihnen wohlgesonnen, fordern jedoch auch Opfer. Werden sie nicht gebracht, so rächt sich der Margai durch Krankheit und andere Plagen, aber auch durch den Tod

## Leichter Besucherrückgang

Die 9 Veranstaltungen der Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 1967/68 wurden von 4140 Interessenten besucht, was einer Durchschnittszahl von 460 Besuchern entspricht und gegenüber dem Halbjahr 1966/67 einen leichten Rückgang bedeutet. Es bleibt abzuwarten, ob man von Zufall sprechen kann oder ob die Magnetwirkung des Fernsehens weiter zugenommen hat. Der Freitag ist schließlich „Krimitag“. Die Vorträge im Herbst 1968 werden aus diesem Grunde versuchsweise auf den Donnerstag verlegt. Aber schon jetzt hören wir einige Fernsehschönheiten: „Donnerstags werden doch ‚Der Goldene Schuß‘ und ‚Vergißmeinnicht‘ gesendet.“ – Warten wir ab!

des Menschen. Hühnerblut und Hühnerfedern stehen im Mittelpunkt der Opferhandlungen. Hinter diese Geheimnisse kam Dr. Fuchs aber erst, nachdem sein hartnäckiger, zielbewußter Forschungstrieb ihn in Gefahr gebracht hatte. Ein Giftanschlag, den man auf ihn verübte und der sich in Erbrechen und schmerzvollen Magenkrämpfen äußerte, sollte eine Warnung der Hadjerai sein. Erst als die nächtlichen Anfälle mit Hilfe von Tabletten überwunden waren und die Hadjerai meinten, ihr Gift sei ganz ohne Wirkung geblieben, legten sie dem auf ihren religiösen Kult gerichteten Forschungsdrang des Weißen keine Hindernisse mehr in den Weg. Sie hatten ihn nur aus Angst vor der Rache des Margai zu behindern gesucht.

## Viele Krankheiten wüten

Diese tiefwurzelnde Angst vor der Rache ist auch einer der Gründe dafür, daß alle Bemühungen christlicher Missionare, die Hadjerai zu bekehren, fehlschlagen. Ist es den Arabern im Verlauf von 600 Jahren nicht gelungen, sie zu Mohammedanern zu machen, so können die Christen in viel kürzerer Zeit erst recht mit keinem Christianisierungserfolg rechnen. Sie beschränken sich auf die Krankenpflege, mit der es bei den Hadjerai schlecht bestellt ist. Mit den barbarischsten und primitivsten Methoden sucht man sich zu helfen. Viele Krankheiten wüten unter dem schwarzen Bergvolk, besonders die Lepra. Die Hadjerai sind ein sehr trinkfreudiges Volk. Es ist durchaus üblich, daß ein Mann täglich 20 Liter Hirsebier trinkt. Hochzeiten sind ein Anlaß, drei Tage hindurch auf Kosten des Bräutigams so lange zu trinken, bis Männer und Frauen und selbst Kinder betrunken auf dem Boden liegen. Die Braut schmückt sich auch mit fremdem Haar, das oft von der Großmutter stammt, der man es abschneidet, weil man meint, sie bedürfe

## OPEL-VORTRAGSREIHE

### Im Lande der Dämonen



Dr. P. Fuchs

Dr. Peter Fuchs, Völkerkundler der Universität Göttingen, ist einer unserer hervorragendsten Afrikaner. Er unternahm in jüngster Zeit eine Expedition nach Tschad, der Zentralafrikanischen Republik und dem Sudan. Dabei hat er besonders die Kultur und den Margai-Kult des

schwarzen Bergvolkes der Hadjerai erforscht, die nach dem Hadjer-Gebirge benannt sind. Sein diesem Thema gewidmeter Farbbild-Vortrag war ein ausgezeichnete Abschluß der Opel-Vortragsreihe 1967/68. Es zeigte sich die Fähigkeit des Wissenschaftlers, über die Ergebnisse seiner Forschungen allgemeinverständlich und doch genau und korrekt zu berichten. Referenten dieser Art dürften stets erwünscht sein.

### Gastfreundlich aufgenommen

Dr. Fuchs warf zunächst die Frage auf, ob Afrika von seiner geistigen und kulturellen Ausgangsposition her die Zivilisation des weißen Mannes übernehmen und meistern könne. Die Entscheidung darüber werde im Herzen jedes Afrikaners getroffen, sie sei mit wirtschaftlicher und technischer Hilfe nicht

ausschlaggebend zu beeinflussen. Von primärer Bedeutung sei, wie der Afrikaner sich die Welt vorstelle und was in seiner Seele vor sich gehe. Dann dehnten sich vor den Besuchern endlose Savannen, aus denen sich bald einzelne mächtige Bergmassive erhoben, auf denen noch Reste von Afrikas ältester Negerbevölkerung leben. Um der Sklaverei zu entgehen, flohen sie vor den eindringenden Arabern in die Berge. Eines dieser Bergvölker sind die Hadjerai. Bei ihnen verbrachte Dr. Fuchs als einziger Weißer zwei Jahre in einer strohgedeckten Rundhütte, vom Dorfhäuptling gastfreundlich aufgenommen. Das Leben dieser Menschen hängt vom Regen ab. Bleibt er aus, erleiden viele von ihnen den Hungertod. Zufällig herrschte nach der Ankunft von Dr. Fuchs Dürre. Der eingeborene Regenmacher, dessen Aufgabe es ist, den Regen herbeizuzaubern, gab als Grund für die anhaltende Trockenheit die Anwesenheit des Weißen an. Der geriet in eine verzweifelte Situation, als man ihn fortzuweisen drohte. Doch er, meteorologische Zusammenhänge kennend, kündete für den 15. Juli, wenn die Sonne im Zenit stehen würde, Regen an. Der kam auch am Nachmittag dieses Tages und auch in den Tagen danach. Die Expedition von Dr. Fuchs war gerettet.

Die Hadjerai sind ein in altüberkommenen Formen und Vorstellungen lebendes, noch der Blutrache frönendes kriegerisches Volk. Sie fürchten den Tod nicht, weil sie glauben, daß sie in einem Kind ihrer Familie fortleben. Ihre religiösen Vorstellungen wer-



dieses Schmuckes nicht mehr. Männer und Frauen verfallen beim Tanz in Ekstase. Welche Laute sie dabei von sich geben und wie man singt, davon gaben die Tonbänder von Dr. Fuchs eine Probe.

### Große Sprachenverwirrung

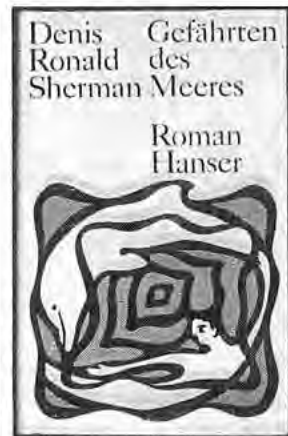
Unter den Bergvölkern herrscht große Sprachenverwirrung. Selbst die Bewohner benachbarter Dörfer verstehen sich oft nicht. Verbindende allgemeine Verkehrssprache ist das Sudanarabische. Im großen und ganzen ist das Verhältnis der Hadjerai zu den arabischen Nomaden der Savanne gut. Es herrscht wirtschaftlicher Austausch zwischen beiden Seiten. Dr. Fuchs wies darauf hin, daß die Hautfarbe der Neger, oft selbst innerhalb der Kinder einer Familie, recht unterschiedlich ist: Sie reicht vom dunklen Braun bis zum tiefen Schwarz, das besonders für die Dinkas im Sudan, in der Gegend des oberen Nil, charakteristisch ist. Dr. Fuchs entwarf ein kompaktes, tiefgreifendes Lebensbild eines kleinen schwarzen Bergvolkes in Zentralafrika. Das Gefühl für das Außerordentliche dieses Vortrages kam am Schluß in dem reichen Beifall zum Ausdruck.



### UNFALL

## Hat sich das gelohnt?

Zehn Wochen arbeitsunfähig war der Dreher S., weil er geglaubt hatte, eine grundlegende Sicherheitsvorschrift übergehen zu können. S., der eine Universal-Fräsmaschine bedient, wollte an einem kleinen Werkstück eine 14 mm-Bohrung aufreiben. In der Meinung, diese Arbeit besonders schnell erledigen zu müssen, verzichtete er darauf, das Werkstück einzuspannen. Er drückte es lediglich mit den Händen gegen einen auf dem Arbeitstisch eingespannten Holzklötzchen. Als ein hilfsbereiter Kollege den Vorschub der Arbeitsspindel betätigte, wurde das Werkstück erfaßt und herumgeschleudert. S. erlitt Quetschwunden an den Fingern beider Hände und eine Knochenabsprengung. Der Verletzte hat eine Minute ersparter Zeit mit Schmerzen und zehn Wochen verlorener Zeit bezahlen müssen. Ob sich das gelohnt hat?



## BÜCHER

Einige der Neuerwerbungen unserer Werkbüchereien

**Luigi Santucci: „Die seltsamen Heiligen von Nr. 5“** – Im Mittelpunkt dieses humorvollen Romans steht das Schicksal einer großen Mailänder Familie in den ersten fünfzehn Jahren unseres Jahrhunderts.

**Ivar Lissner: „Wir sind das Abendland“** Gestalten, Mächte und Schicksale Europas durch 7000 Jahre. Mit Abbildungen. – In unterhaltsamem Stil führt der Verfasser den Leser in einer Folge von 75 Kapiteln zu den Höhepunkten der abendländischen Geschichte von ihren vorderasiatisch-mittelmeerischen Ursprüngen bis in unsere Zeit.

**Denis Ronald Sherman: „Gefährten des Meeres“** – Der Verfasser schildert die seelische Entwicklung eines innig mit der Natur verbundenen Jungen, seine Freundschaft mit einem alten Fischer und einem Delphin, dem Gefährten des Meeres.

### BELLETRISTIK

**Elizabeth Cadell: „Bitte, seien Sie mein Gast“** – In diesem englischen Unterhaltungsroman bringt eine Seereise nach Portugal für den soliden Mr. Channings, seine Frau und seine Tochter manch unerwartetes Ereignis.

**Christel Ehlert: „Wolle von den Zäunen“** – Ein heiterer Lebensbericht. Die Verfasserin erzählt von ihrer fröhlichen Jugendzeit in Elbing, vom Krieg und dem Verlust der Heimat und von den schweren Flüchtlingsjahren in Schleswig-Holstein, wohin sie mit ihrem Mann nach Kriegsende verschlagen wurde.

**Peadar O'Donnell: „Die großen Fenster“** – Ein schlichter Bauernroman aus Irland zur Zeit der Jahrhundertwende. Zentralgestalt ist eine junge Frau, die von ihrer Heimatinsel ihrem Mann in sein Gebirgsdorf auf dem Festland folgt.

**Margery Sharp: „Die Sonne im Skorpion“** – Im Mittelpunkt dieses amüsanten Unterhaltungsromans steht Cathy Pennon, die versucht, ihr Leben auf unkonventionelle Weise zu bewältigen.

### SACHBÜCHER

**Francis Chichester: „Der Held der Sieben Meere.“** Mit Abbildungen. – Die spannenden Aufzeichnungen von der aufsehenerregenden Weltumsegelung Chichesters, dem es gelang, die „klassische Route der Klipper“ von England ums Kap der Guten Hoffnung nach Australien und dann rund um Kap Hoorn zurück nach England in 226 Tagen zu bewältigen.

**Hans Laux: „Die Bausparfinanzierung“** – Das Buch beschreibt den Bausparvertrag als Spar- und Kreditinstitut und untersucht die finanzielle Seite der Ansparphase und des Darlehenstadiums vornehmlich aus der Sicht des Bausparers.

**Mary Mc Carthy: „Vietnam-Report“** – Die Verfasserin ging im Frühjahr 1967 nach Südvietnam, um sich ein Bild von den Folgen des amerikanischen Engagements zu machen. Was sie beobachtet, registriert sie kühl-sachlich mit beißender Ironie.

**Hermann Sattler: „Baumobst im Garten“** Mit Abbildungen. – Der Band informiert über das Pflanzen und das Umpropfen beim Spalierobst, über richtigen Schnitt, Düngen und Spritzen.

**Frank Tannenbaum: „Mexiko“** – Gesicht eines Landes. Nach einem landeskundlichen Überblick werden die politischen, sozialen, kulturellen und besonders die wirtschaftlichen Bedingungen, unter denen Mexiko heute zu leben hat, historisch durchleuchtet.

# Für einen möglichst sorgenfreien Lebensabend

Am 1. Oktober 1952 trat bei Opel eine neue Form der Altersversorgung in Kraft, die der Sorgepflicht den alten treuen Mitarbeitern gegenüber, aber auch aus der Überzeugung entstand, daß die meisten Menschen an Bändern und Maschinen, an Zeichenbrettern und Schreibtischen zufriedener und freudiger arbeiten und Besseres leisten, wenn sie wissen, daß sie durch gute Leistung zugleich einen Grundstein für ein sorgenfreies Alter legen. Von besonderer Bedeutung sind nachfolgende Bestimmungen: Die Altersversorgung ist beitragsfrei. — Für die Leistungen aus der Altersversorgung sind mindestens 10 Opel-Dienstjahre Voraussetzung. — Die Opel-Altersrente wird vom 65. Lebensjahr an gezahlt. — Im Falle vorzeitiger Invaldität zahlt Opel eine Invaliditätsrente. — Die Höhe der Rente richtet sich nach dem Arbeitsverdienst und der Dauer der Betriebszugehörigkeit. — Die Opel-Rente wird zusätzlich zu sonstigen Renten gezahlt und kann zusammen mit der Rente aus der Sozialversicherung bis zu 80 Prozent des letzten maßgeblichen Einkommens betragen. Witwen und Waisen sowie alle vor 1952 ausgeschiedenen Werksangehörigen betreut die 1952 gegründete „Adam Opel Gedächtnisstiftung“, die ebenso wie die

Altersversorgung ausschließlich aus Mitteln des Werkes getragen wird. Die Neuregelung, die Anfang 1968 in Kraft trat, brachte wesentliche Verbesserungen.

Wenn der Ernährer der Familie stirbt, bedeutet das für die Hinterbliebenen auch eine große finanzielle Belastung, die gewöhnlich nur unter Opfern aus eigenen Mitteln getragen werden kann. Hier hilft die Gruppen-Lebensversicherung, eine Erlebens- und Todesfallversicherung, deren Beiträge vom Werk und den Versicherten aufgebracht werden. 40 Prozent der Versicherungssumme erhält der Versicherte nach seiner Pensionierung in monatlichen Raten. Stirbt er vor der Pensionierung, wird die Versicherungssumme in voller Höhe an die Hinterbliebenen ausgezahlt; stirbt er nach der Pensionierung, erhalten die Angehörigen entweder die verbliebenen 60 Prozent oder die volle Versicherungssumme abzüglich der bis zum Tode des Versicherten ausgezahlten monatlichen Raten. Die Gruppen-Lebensversicherung wurde 1931 errichtet. Die Beteiligung an ihr ist freiwillig. Mehr als 90 Prozent der Werksangehörigen sind ihr jedoch beigetreten.

## Unterwegs getroffen



## Einer unserer Wagenbetreuer

Mitarbeiter Willi Schmitt aus der Kundendienstwerkstatt ist einer der Wagenbetreuer, dem die regelmäßige Wartung von Dienstwagen übertragen ist. Bei 25 Wagen von Vorstandsmitgliedern und Hauptabteilungsleitern sorgt er dafür, daß die Tanks immer voll und die Fahrzeuge sauber gewaschen sind. Auch die Inspektionen darf Mitarbeiter W. Schmitt nicht vergessen. Nicht zuletzt ist er für alle Reparaturen zuständig, die an den von ihm betreuten Wagen ausgeführt werden müssen. 49 Jahre ist er jetzt bei Opel. Im Januar 1969 tritt er in den Ruhestand. Doch sieht er noch so rüstig aus, daß man ihn für gut 10 Jahre jünger schätzt.

1918 kam er als Feinmechanikerlehrling ins Werk. Er ist danach viel herumgekommen und hat zahlreiche Abteilungen kennengelernt, unter anderem auch die Automatenabteilung, in der er als Einrichter arbeitete. Später war er Einfahrer von Blitz-Lastwagen. So hat er sich eine gute Kenntnis des Werkes erworben, ehe er nach dem letzten Krieg in der Kundendienstwerkstatt Dienstwagenbetreuer wurde.

In Flörsheim wohnt er im eigenen Haus. Hier geht er besonders zwei Hobbys nach: der Gartenarbeit und der Pflege seines eigenen Wagens. Daß der immer tiptop ist, versteht sich von selbst.

## Leichtgläubig

Nachdem in einer New Yorker Tageszeitung ein Inserat erschienen war, in dem dressierte Affen für Haushaltsarbeiten angeboten wurden, gingen einige hundert Anfragen ein. Der Aufgeber der Anzeige war ein Mr. Pat Finley. Er ist Psychologiestudent und sammelt Unterlagen über die Leichtgläubigkeit der Menschen.

## Es treten in den Ruhestand

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk

<b>Willy Bauer</b> Motorenbau M 55	26
<b>Alfred Bodenberger</b> Schnittbau	25
<b>Wilhelm Eberle</b> Instandhaltung-Preßwerk	33
<b>Boris Fries</b> Teile Lager und Versand	41
<b>Helene Gebel</b> Ordnungsdienst	10
<b>Ludwig Gebhardt</b> Hauptkasse	37
<b>Elisabeth Hahn</b> Prod.-Vorb. Karosserie	27
<b>Adam Horneff</b> Produktkosten	24
<b>Hans Jörg</b> Elektrische Abteilung	32
<b>Robert Kaiser</b> Achsenbau-PKW	32
<b>Heinrich Kehm</b> Motorenbau M 55	34
<b>Matthias Kettenhofer</b> Schnittbau	25
<b>Fritz Knoll</b> Motorenbau	30
<b>Otto Lang</b> Teile Lager und Versand	30
<b>Alois Lensing</b> PEK Roh-Karosserie	29
<b>Heinrich Mathes</b> LKW-Endmontage	50
<b>Kurt Mees</b> Finanzabteilung	43

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk

<b>Hermann Meixner</b> Ordnungsdienst	17
<b>Peter Mergenthaler</b> Elektrische Abteilung	40
<b>Wilhelm Michels</b> Gesenkbau	30
<b>Otto Moritz</b> Schnittbau	44
<b>Heinrich Neumann</b> Karosseriebau I	34
<b>Ludwig Petri</b> Genesenden-Abteilung	27
<b>Johann Schick</b> Gesenkbau	45
<b>Hermann Schienbein</b> Werkzeugbau	40
<b>Georg Schindel</b> Versuchswerkstatt	12
<b>Adolf Schmidt</b> Preßwerk K 67	28
<b>Wilhelm Schott</b> Motorenbau M 55	30
<b>Friedrich Stark</b> Preßwerk-Chassis	43
<b>Adam Volk</b> Genesenden-Abteilung	24
<b>Karl Weil</b> Werkzeug-Abteilung	45
<b>Friedrich Weinl</b> Karosserie-Vorr.	17
<b>Christian Zentgraf</b> Werkzeugabteilung	27
<b>Ernst Paul Wohlfeil</b> Chassisbau I	47



# KRAFTMENSCH

Mitarbeiter Kurt Becker  
Untermann der „6 Atus“

Mitarbeiter Kurt Becker, Maschinenbuchhalter in der Debitorenbuchhaltung, betreibt in seiner Freizeit einen nicht alltäglichen Sport. Er hat sich dem Kunstkräftsport verschrieben. 1957 machte er zum ersten Mal Bekanntschaft mit dieser seltenen Sportart. Zusammen mit fünf Freunden baute er später die Kunstkräftsport-Gruppe „6 Atus“ auf, die der FTG Pfungstadt angegliedert ist.

In den Jahren des Bestehens waren ihr schon viele Erfolge beschieden, so seit 1961 laufend die Hessenmeisterschaft, 1963 dritte in der Deutschen Meisterschaft und 1966 Deutscher Meister im Kunstkräftsport. Im vergangenen Jahr wurde die Gruppe „nur“ Vizemeister. Diese Erfolge kommen nicht von ungefähr.

In einem Gespräch mit Kurt Becker erfuhren wir, daß dreimal in der Woche hart trainiert werden müsse, um den Körper fit zu halten. Er ist Untermann in der Gruppe. Auf seinen Schultern lasten bei den kunstvollen Pyramiden rund 400 Kilogramm. Kein Wunder, daß die „6 Atus“ auch bei bunten Veranstaltungen gern gesehene Gäste sind, deren Auftritt immer mit viel Beifall bedacht wird.

So waren sie unter anderem beim Hessentag in Bad Hersfeld, beim Polizeisportfest in Frankfurt und sind regelmäßig bei den Sporttagen in Rüsselsheim dabei. Eine besondere Ehre wurde ihnen zuteil, als der Stadtrat von Pfungstadt sie im vergangenen Jahr als beste Sportler des Jahres ihrer Heimatgemeinde auszeichnete.

Nach den Wünschen für dieses Jahr befragt, sagte uns Kurt Becker, daß die „6 Atus“ gern wieder den Deutschen Meistertitel zurückholen und auch einmal bei einer Opel-Veranstaltung mitwirken würden.

## Kaum zu glauben

Auf ein Inserat hin hatten sich achtzehn Männer in Baltimore, USA, in einem Hotel eingefunden, um sich für eine Anstellung bei einer Baufirma zu bewerben. Nach kurzer Zeit wurden sie gebeten, ihre Kleider abzulegen und in einem Nebenraum auf den Arzt zu warten, der eine Untersuchung vornehmen würde. Der Arzt kam nie – ebenso wenig der Mann, der sie engagieren sollte. Dafür mußten sie entdecken, daß ihre abgelegten Kleider samt Börsen und Brieftaschen verschwunden waren.

„Es ist einfach nicht möglich, daß Sie mit diesem neuen Wagen Ärger gehabt haben“, entgegnete der Auto-Händler dem sich beklagenden Kunden. „Ihr neuer Super-Wagen wird durch einen einzigen Schaltknopf bedient. Er startet den Wagen, stoppt ihn, schaltet die Gänge, wendet, schaltet das Licht ein, bringt die Sitze in die richtige Lage, reinigt den Aschenbecher und öffnet die Türen. Wie haben Sie es nur fertig gebracht, mit diesem Wagen Schwierigkeiten zu bekommen?“ „Ich verlor den Schaltknopf“.





Die 1. Hockey-Mannschaft des Rüsselsheimer Ruderklub errang Anfang April die Hessische Hockeymeisterschaft. Drei Angehörige dieser Mannschaft sind Mitarbeiter in der Hauptabteilung Produktentwicklung und Konstruktion (PEK). Während eines kürzlichen Besuches von Generaldirektor L. R. Mason mit dem Leiter der Personal- und Sozialab-

teilung, Dr. R. Hoenicke, in der PEK wurden sie zu diesem Sieg beglückwünscht. Unser Bild zeigt von rechts nach links: Dr. R. Hoenicke (mit dem Rücken zur Kamera), L. R. Mason und G. Pistorius sowie die Mitarbeiter Thomas Blivier, Hans Hermann und Walter Leichtweiß vom RRK. Der erfolgreichen Mannschaft herzlichen Glückwunsch.

## Wußten Sie schon . .

... daß die Gesamtfläche des Rüsselsheimer Werksgeländes 2,4 Millionen qm, die gesamte Arbeitsfläche 1,3 Millionen qm und die Gesamtlänge der Fließ- und Förderbänder 95 km beträgt? (Im Vergleich dazu war das erste laufende Band bei Opel 1924 für die Fertigung des damaligen Opel 4/12 PS „Laubfrosch“ 45 m lang.) Im Rüsselsheimer Werk werden monatlich 22 000 t Kohle und Heizöl, 39 Millionen kWh elektrischer Strom, 4,8 Millionen cbm Gas und 3,1 Millionen cbm Wasser verbraucht. — Auch die Zahlen des Bochumer Werkes sind imponierend: Die gesamte Werksfläche beträgt in unseren beiden Werken an der Ruhr 1,625 Millionen qm, die gesamte Arbeitsfläche (beider Werke) 713 953 qm, während das neue Zentral-Ersatzteilelager 70 960 qm umfaßt. In Bochum beträgt die Gesamtlänge der Fließ- und Förderbänder 52 km. — Die Gesamtfläche des Geländes unseres Werkes in Kaiserslautern beträgt 1 529 610 qm, die gesamte Arbeitsfläche 74 340 qm und die Gesamtlänge der Fließ- und Förderbänder 1,74 km. — Auch die Zahlen des Prüffeldes in Dudenhofen sind beachtlich: Die Gesamtlänge der Straßen und Marterstrecken beträgt 32,3 km. Die Schnellfahrbahn (Rundstrecke) ist 4,9 km lang. Die Bergstrecken haben Steigungen und Gefälle von 4, 8, 12, 20 und 30 Prozent.

## GM-Belegschaft: 728 000

Die General Motors-Fabrikverkäufe betragen im vergangenen Jahr 6 271 000 Einheiten in der ganzen Welt. Von allen Personenwagen nordamerikanischer Bauart, die in den Vereinigten Staaten 1967 verkauft wurden, lieferten General Motors-Händler 54,7 Prozent. Die Fabrikverkäufe von Fahrzeugen, die von General Motors-Werken außerhalb der Vereinigten Staaten und Kanadas im Jahre 1967 hergestellt wurden, lagen bei 1 087 000 Einheiten. Die durchschnittliche Belegschaftszahl von GM betrug im Berichtsjahr 728 000 in den USA sowie in allen Teilen der Welt. Ende 1967 belief sich die Zahl der General Motors-Aktionäre auf insgesamt 1 399 000.

Im General Motors-Geschäftsbericht für 1967 wird weiter ausgeführt, daß es auch in Zukunft ein Hauptanliegen der Gesellschaft sei, die Sicherheit der Kraftfahrzeuge und die Verkehrssicherheit zu verbessern. Außer den in dieser Richtung unabhängig betriebenen Forschungen, arbeitet die Gesellschaft in Verfolgung dieses Zieles eng mit Ministerien und Behörden zusammen, um die Fahrzeugsicherheit weiter zu erhöhen. General Motors teilt die wachsende Sorge der Öffentlichkeit um die Reinhaltung der Luft. Seit vielen Jahren in der Erforschung dieser vielschichtigen Probleme führend, setzt GM die Bemühungen auf diesem Gebiet fort. Die 1967 erzielten Ergebnisse wären nicht möglich gewesen ohne die Treue unserer Kunden und die Einsatzbereitschaft unserer Mitarbeiter, Händler und Zulieferer, heißt es im GM-Geschäftsbericht für 1967 abschließend.



Auf dem Gelände des Bauschheimer Vogelschutzes traf unser Fotograf Opel-Rentner, die hier nach einem Spaziergang eine kurze Rast einlegten. Die Freunde des Bauschheimer Vogelschutzes haben auf ihrem Gelände mehrere Rastplätze eingerichtet. Sitzend von links nach rechts: G. Schneider, F. Michels, A. Wolf, A. Meixner, F. Daum, F. Iller, A. Wolf, H.

Döring, K. Wolf und P. Reitz; dahinter stehend von links nach rechts: W. Eckert, H. Schneider, H. Horst, K. Wolf, J. Benner, Ph. Guthmann, A. Männl, F. Böhner und F. Horst. Es ist erfreulich, daß man im Zusammenhang mit dem Vogelschutz auch an Rastplätze für Spaziergänger gedacht hat. Hier Rast machen zu können, ist für viele Menschen ein Vergnügen.





A. Scheskat

H. W. Jochem

H. Sievers

## PERSONALIEN

Die wachsenden Aufgaben der Export-Abteilung bedingen eine Reorganisation. Dies geschieht besonders im Hinblick auf die Koordinierung der Export-Programmgestaltung unter Berücksichtigung der verschiedenen Opel-Werke. Die folgenden personellen Änderungen traten im Rahmen dieser Reorganisation mit Wirkung vom 1. April 1968 in Kraft: A. Scheskat, bisher Leiter Export-Organisation, wird ernannt zum stellvertretenden Export-Leiter; H.W. Jochem, bisher Leiter Export-Programme und Aufträge, wird ernannt zum Leiter Export-Organisation; H. Sievers, bisher Leiter Export-Aufträge und Preise, wird ernannt zum Leiter Export-Programme und Aufträge.

## Zur Verkehrserziehungswoche

# SEIN ODER NICHTSEIN?

„Sein oder Nichtsein.“ Diese Worte legte der englische Dichter Shakespeare in seinem Trauerspiel „Hamlet“ dem Titelhelden in den Mund. Diese Worte sind heute eine Lebensfrage. Jedem Teilnehmer am Verkehr, ob Fußgänger, Rad- oder Autofahrer, stehen sie auf der Stirn geschrieben. Ein Trauerspiel ist es, wenn in jeder Minute auf deutschen Straßen Unfälle vorkommen. Rund 17000 Menschen sterben bei uns jährlich den Verkehrstod. Diesen erschütternden Rekord auf Europas Straßen hält allein die Bundesrepublik: Sie hat die meisten Verletzten! Sie hat die meisten Verkehrstoten!

Gewiß, das hat einen Grund: die große Verkehrsdichte. Rollen doch über einen Kilometer deutscher Straße mehr als doppelt so viel Fahrzeuge wie beispielsweise in Italien, und mehr als viermal so viel wie in Frankreich. Das aber kann kein Anlaß zur Entschuldigung sein. Trotz aller Straßenbelastung sicher zu fahren, sicher bei den Lieben daheim nach jedem Arbeitstag anzukommen, das muß das Ziel aller sein!

Was nützt es aber, wenn ich defensiv, abwartend und sicher fahre, wenn dies meinem „Nachbarfahrer“ nicht gefällt? Es gibt immer wieder offensive Fahrer, die alles leiden können, nur kein anderes Fahrzeug vor sich. Die Regeln der Fairness im Verkehr gelten für alle anderen, nicht aber für diese Leute. Wo aber endet das? Im Krankenhaus. Auf dem Friedhof. Gibt es neben der eige-

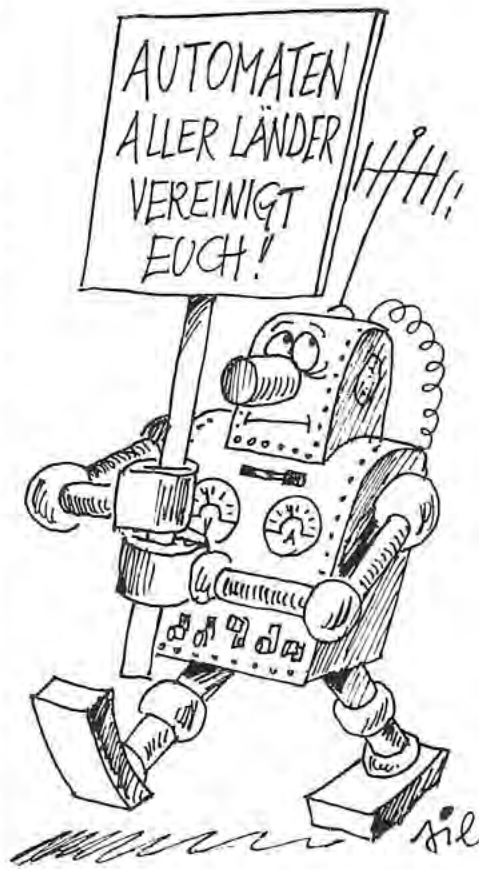
nen Vorsicht und Aufmerksamkeit noch einen Schutz? — Ja! Durch das Anlegen von Auto-Sicherheitsgurten.

Oft hört man tausend Einwände. Viele haben Bedenken gegen den Gurt, aber keiner hat wirklich bedacht, daß ein Gurt oftmals die einzige Überlebenschance bietet. Haben wir schon gewußt, daß die Wucht des Aufpralles eines Autofahrers ohne Sicherheitsgurte sehr groß sein kann? Sogar so groß, daß Kräfte über das Zehnfache des eigenen Körpergewichtes auftreten! Kein Athlet kann diese Kräfte halten.

Einer von vielen Einwänden gegen den Gurt: Aus dem brennenden Wagen kommt man nicht heraus, wenn man angeschnallt ist. —

Daß ein Wagen brennt, ist äußerst selten, aber wenn er brennt, war der Zusammenprall von derartiger Heftigkeit, daß Fahrer und Beifahrer schwer verletzt oder auch bewußtlos sind. Dann ist keine Möglichkeit gegeben, sich selbst aus den Flammen zu retten. Ein Sicherheitsgurt, richtig angelegt, bietet aber mit größter Wahrscheinlichkeit die Gewähr, den Unfall bei Bewußtsein und ohne schwere Verletzungen zu überstehen. Bei Bewußtsein ist nämlich jeder in der Lage, sein eigener Retter zu sein. So könnten noch viele Einwände entkräftet werden. Die Nützlichkeit des Gurtes wurde bereits von vielen Fahrern erkannt.

Anläßlich der Verkehrssicherheitstage wurden im vergangenen und auch in diesem Jahr Sicherheitsgurte an Werksangehörige mit einem Preisnachlaß bis zu 50 Prozent verkauft. Ihnen muß man noch nachträglich sagen: Gut ist es, einen Gurt zu besitzen — besser aber ist es, ihn auch zu tragen! R.K.



Vielleicht schon in 10 Jahren: Maiparole 1978

## TAGEBUCH

Wer sich auszeichnet, darf nicht nur Lob und Anerkennung erwarten. Er muß auch mit Neid und Mißgunst rechnen. Das gilt auch für manchen, der sich mit einem prämierten Verbesserungsvorschlag herverworfen hat. Er lernt oft alles andere als die besten Seiten seiner Kollegen kennen, bekommt nicht nur harmlose Witzeleien zu hören, sondern auch von Neid nur stümperhaft verschleierte Sticheleien und offene hämische Bemerkungen. Klagen solcher Art sind immer wieder zu hören. Nicht jedermann vermag seinen „inneren Schweinehund“ im Zaum zu halten. Das sind rein menschliche Erkenntnisse und Erfahrungen, mit denen sich alle, die irgendwie erfolgreich sind, auseinandersetzen müssen. Gerade ihnen sei empfohlen, das „Der Neid“ betitelte Buch des Soziologen Helmut Schoeck zu lesen.

Wem die Bedeutung des Neides in der Gesellschaft noch nicht voll klar geworden ist, in diesem Buch wird ihm ein Licht aufgesteckt. Die Sache hat auch eine andere Seite: Stärkt das Gefühl, beneidet zu werden, denn nicht das Selbstbewußtsein? Bekommt dagegen nicht mancher Minderwertigkeitskomplexe, weil er erfolglos ist? Ich meine, wer mit einem guten Verbesserungsvorschlag durchgedrungen ist, hat keinen Grund, sein Licht nicht unter den Scheffel zu stellen. Kollegen, die frotzeln, wären ja meist selbst froh, wenn sie einen solchen Erfolg für sich verbuchen könnten. Sie sind aber oft zu bequem und antriebslos, sich Gedanken über Verbesserungen zu machen. Es geht ihnen wie dem Fuchs und den Weintrauben: Da sie so hoch hingen, daß er nicht daran kam, waren sie ihm zu sauer. Andere Leute sind grundsätzlich Gegner des Vorschlagwesens: Nimmermüde Klassenkämpfer, die erfolgreichen Einsendern von Verbesserungsvorschlägen einzureden versuchen, sie unterstützten damit das herrschende System. Dummes Zeug. Verbesserungsvorschläge haben nichts mit dem System zu tun, sie dienen vielmehr der Konkurrenzfähigkeit des Betriebes und dem persönlichen Vorteil des Einsenders. Aber mache einer das verkrampten Ideologen einmal klar.

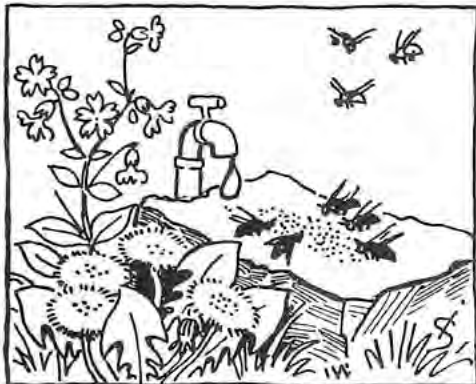
An einem Montagmorgen traf ich auf dem Gang einen Bekannten. „Ist die Woche nicht bald um?“ fragte er. Das solltewitzig gemeint sein, trotzdem aber ist es ein Hinweis auf die Einstellung mancher Leute zu ihrer Arbeit. Um es vorwegzunehmen: Die Freude auf den Feierabend oder das Wochenende ist so natürlich und berechtigt wie nur irgendetwas. Wer arbeitet, der hat auch Ruhe und Entspannung verdient. Das ist sonnenklar. Ohne vorherige Mühe und Arbeit hat die Freizeit aber keinen rechten Sinn. Wer am Montag sofort ins Wochenende springen möchte, wer seine tägliche Arbeit nicht zu seinem Dasein rechnet, der verkürzt selbst seine Lebenszeit, denn die Arbeit ist gewiß alles andere als ein weißer Fleck in unserem Leben. Spectator

## Tiere

### Der Goldhamster - Liebling der Kinder



Oft sieht sich eine Mutter dem Problem gegenüber: Soll ich meinem Kind die Haltung eines Goldhamsters in der Wohnung erlauben? Goldhamster sind nicht nur reizende und possierliche Tierchen, sie sind auch anspruchslos und sauber. Wie eine Katze an das Torfmullkistchen, kann man einem Hamster angewöhnen, als Klo ein in den Käfig gestelltes niedriges Marmeladenglas zu benutzen, das man 1 cm hoch mit Sand füllt. Täglich geleert, vermeidet man so den nicht gerade angenehmen, strengen Geruch.



### Eine Bienentränke

Ist die Voraussetzung für gesunde Bienen und eine erfolgreiche Honigtracht. Die Bienen brauchen frisches Wasser zur Bereitung des Futterbreies. Gerade im Frühjahr werden dann alle möglichen feuchten Stellen aufgesucht. Mit einer selbstgebauten „Tränke“ in Form eines oben leicht eingemuldeten, roh behauenen Natursteinblockes (regulierbarer, tropfenartiger Wasseranstritt an der höchsten Stelle) macht man den Bienen eine Freude und sich selbst den Spaß, etwas selbst gemacht zu haben. Zum Eingewöhnen bestreicht man den Wasserstein anfangs leicht mit Honig dort, wo später das Wasser herabsickert.

## Garten

### Kakteen im Garten?

Daß Kakteen einer Sonderbehandlung bedürfen, wird den meisten Blumenfreunden bekannt sein. Alle Kakteen, mit Ausnahme der

baumbewohnenden Blatt- und Gliederkakteen (Weihnachtskaktus u. a.) des tropischen Regenwaldes, die wir hier nicht behandeln wollen, sind auf lichten, heißen, trockenen und nährstoffarmen tropischen Standorten beheimatet. Dies bedeutet, daß hier bei uns die Kakteen nur eine möglichst kurze Zeit in der licht- und luftarmen Wohnung zubringen sollen. Wenigstens von Mitte Mai bis Ende September gehören unsere Kakteenfamilien in ein entsprechend großes, lüftbares und mit Schattiermöglichkeit versehenes Glashäuschen – auf den äußeren Fensterrand, auf den Balkon oder noch besser in den Garten.

Solche Glashäuschen gibt es fertig; man kann sie auch selber anfertigen. Rundherum Glassprossenwände, deren schräge Seitenteile von 30 auf 20 cm abfallen. An ihm sitzt



### Kleines Kakteenhäuschen

mittels Scharnieren oder in einem Falz das bewegliche und lüftbare Glasdach, das wir mit Hilfe einer mit Stufeneinschnitten versehenen Vierkantlatte, je nach Sonneneinstrahlung, anheben können. Für die ganz heiße Zeit rollen wir noch eine entsprechend zugeschnittene Schilfrohmatten über das Dach.

In dieses Häuschen wird eine ca. 4–5 cm hohe Blechwanne mit Wasserabzugsloch eingestellt, die etwa 3 cm hoch mit grobem Torfstreu einzufüllen ist. Darin werden unsere Kakteentöpfe zu  $\frac{1}{3}$  eingesenkt. Während der Wachstumszeit vom Frühjahr bis Spätherbst muß gegossen werden, sobald sich die Erde im Topf trocken anfühlt. Bei großer Hitze sprühe man mit einem feinen Zerstäuber abgestandenes, kalkreiches Wasser unter das hoch gelüftete Dach. Nie frisches Leitungswasser verwenden.

Möglichst im Frühjahr, etwa 8–10 Tage bevor wir unsere stacheligen Freunde ins Freie bringen, topfen wir sie um. Der beim vorsichtigen Ausstopfen gefundene und etwas auszuklopfende Wurzelballen braucht neue Erde. Nachdem wir die alten Töpfe gut gereinigt oder neue Töpfe einige Stunden ins Wasser gelegt haben, kommt unten in die Töpfe eine dünne Schicht Topfscherben als Drainage, sodann werden die Wurzeln vorsichtig und mit Hilfe eines Stäbchens mit folgender Erdmischung umfüllt: 2 Teile alter Komposterde, 1 Teil alte Mistbeeterde, 1 Teil alter, mürber Lehm,  $\frac{1}{2}$  Teil Torfmull, 2 Teile scharfer Flußsand,  $\frac{1}{2}$  Teil nicht zu groben Ziegelsplitt.

## Blumen

### Die Balkonpflanzen erwachen

Oft werden Balkon- und Fensterkästen zu früh bepflanzt; der richtige Zeitpunkt ist Mitte Mai. Die Pflanzen werden sonst gelb und gehen ein, was ja verständlich ist, wenn man bedenkt, daß die Setzlinge meist aus dem warmen Mistbeet einer Gärtnerei kommen. Einen Teil der Balkonpflanzen können wir auch selbst aussäen. Zum Beispiel die hohe und niedrige Kapuzinerkresse (*Tropaeolum*), die auch wohlriechend und gefülltblühend zu kaufen sind. Dann wollen wir nicht die schönen Edelwicken vergessen, die es in vielen neuen Farben gibt. Für Morgenlagen eignen sich die hochwachsenden Winden (*Ipomoea Blauer Himmel*).

Ein buntes Farbdurcheinander nehmen wir nur, wenn das Haus direkt an der Straße liegt. Wohnen Sie jedoch weiter entfernt, dann wählen wir zwei auffallende Farben, z.B. rot und weiß. Auch der Verputz oder die Farbe des Hauses ist bei der Blumentarbe zu berücksichtigen. Bei gelbem Hausputz wirken rosa und rote Farbtöne gut. Bei roten Ziegel- oder Backsteinen wirken helle Farbtöne wie gelb und weiß besser.

Den Balkonpflanzen steht nur sehr wenig Erde zur Verfügung. Deshalb müssen wir für besonders gute und nahrhafte Erde sorgen,



### Die Balkon- und Fensterkästen werden geschmückt

die wir aus jeder Gärtnerei beziehen können. Am Anfang dürfen die Pflanzen nicht gedüngt werden. Erst wenn sie richtig angewachsen sind, können sie die Nährstoffe aufnehmen. Gut bewährt haben sich die bekannten Blumendünger. Es empfiehlt sich jedoch, mit den verschiedenen Düngern abzuwechseln. Pflanzen mit viel Laubwerk, wozu alle Schlinger gehören, stark stickstoffhaltige Pflanzen, und Pflanzen, die reich blühen sollen, bekommen Dünger mit hohem Phosphorgehalt.



# In Kirchen und Schlössern

Die strahlende Lichtfülle und Schwerelosigkeit der Wieskirche, die fast überladen wirkende Pracht der Königsschlösser Herrenchiemsee, Neuschwanstein oder Linderhof – wen reizt es nicht, von einer Urlaubsreise eigene fotografische Erinnerungen von diesen Sehenswürdigkeiten mitzubringen oder aber auch die Schätze der engeren Heimat fotografisch zu heben? Erkundigen Sie sich aber vorher, ob Sie zum Fotografieren eine besondere Erlaubnis brauchen. Und denken Sie dabei an die oft kostbaren Fußböden und sorgen Sie – wenn angebracht – für Gummipuffer am Stativ. Haben Sie eine Kamera mit mehreren Objektiven zur Verfügung, dann vergessen Sie Weitwinkel und lange Brennweite nicht. Speziell für Weitwinkel-aufnahmen gibt es hier ein Spezialobjektiv (Schneider PA-Curtagon), dessen optische Achse nach oben und unten, nach rechts und links verschoben werden kann, mit dessen Hilfe Sie also schon bei der Aufnahme die gefürchteten stürzenden Linien verhindern können. Geradezu unerlässlich ist ein Belichtungsmesser. Schätzungen sind bei dem oft knappen Licht in den Innenräumen fast immer Glücksache.



## Grauer Tag zu empfehlen

Für farbige Innenaufnahmen ist, wenn man Übersichtsaufnahmen machen will, ein grauer Tag ohne Sonne zu empfehlen. Die durch die Fenster scheinende Sonne schafft nämlich starke Kontraste, die der Farbfilm oft nicht verkraften kann. An einem grauen Tag dagegen werden diese Gegensätze weitgehend ausgeglichen. Bei Farbaufnahmen von mehr als einer Sekunde Belichtungszeit tritt der sogenannte Schwarzschildeffekt auf, das heißt, die Dias bekommen einen leichten gelbgrünen Farbstich. Diesen Farbstich kann man „aussteuern“, indem man die Belichtungszeit gegenüber dem gemessenen Wert verdoppelt.

## Mit dem Licht malen

Besonders lohnend sind Aufnahmen von Details. Hier ist im Gegensatz zu den Übersichtsaufnahmen ein sonniger Tag günstig. Die besten Gelegenheiten bieten hier die frühen Morgen- und späten Nachmittagsstunden. Dann löst die tiefstehende Sonne wie ein Scheinwerfer die Details aus ihrer Umgebung heraus. Ob einen Altar, einzelne Figuren oder Details wie Hände, Kopf, Faltenwurf – hier kann man im wahrsten Sinne

des Wortes fotografieren, das heißt mit Licht malen, mit Licht schreiben. Beobachten Sie dabei genau die Bahn der Sonne. Eine Figur, die eben noch im Schatten liegt, kann in wenigen Minuten schon gut im Licht stehen und sich durch den Kontrast hell dunkel vom Hintergrund deutlich abheben. Die so beleuchteten Motive springen auf den späteren Bildern oder Dias förmlich ins Auge. Wenn Sie außerdem noch mit offener Blende (2, 8, 4 oder 5,6) fotografieren, dann ist die Schärfentiefe, das heißt der Raum, der auf dem Dia oder Bild scharf abgebildet wird, sehr klein. Der Hintergrund liegt dann schon in dem Bereich, der unscharf wiedergegeben wird, und durch den Gegensatz Schärfe-Unschärfe wird Wesentliches vom Unwesentlichen getrennt, die Bildwirkung noch verstärkt.

Messen Sie vor jeder Aufnahme die Belichtung. Gehen Sie dabei an das Motiv so nah heran wie möglich. Wenn Sie mit Farbumkehrfilm fotografieren (Dias), muß auf die Lichter, das heißt die Helligkeit der bildwichtigen hellen Stellen des Motivs, also die sonnenbestrahlte Figur gemessen und entsprechend belichtet werden. Anders beim Schwarzweißfilm. Hier wird auf die Schatten gemessen. Nah heran, denn würden Sie vom

Kamerastandort aus messen, würden Sie die im Hintergrund oder um das Motiv herum befindlichen dunklen Flächen in Ihr Meßergebnis mit einbeziehen. Ihr Belichtungsmesser zeigt dann zwischen hell und dunkel einen Durchschnittswert an mit der Folge, daß zwar in den dunklen Partien noch Einzelheiten auf dem späteren Dia gut zu erkennen sind, die sonnenbestrahlte Figur aber viel zu hell wiedergegeben wird. Sie würden diesen Teil um eine bis zwei Blenden überbelichten.

## Zwei zusätzliche Aufnahmen machen

Was aber tun, wenn man nicht nah genug heran kann, zum Beispiel bei Kirchenfenstern oder bei Figuren, die, von der Sonne beleuchtet, hoch über Ihnen hängen, während die Umgebung im Schatten liegt? Hier einfach zwei Aufnahmen zusätzlich machen mit jeweils einer Blende und zwei Blenden Unterbelichtung gegenüber dem gemessenen Wert. Übrigens, bei Kirchenfenstern im Gegenlicht nicht gegen die Scheiben blitzen. Die im Gegenlicht aufleuchtende Farbe würde weggeblitzt, die natürliche Atmosphäre gestört. Und die gilt es doch gerade zu erhalten.  
Dr. Georg Wolff



Anglerfreuden in einem Schwarzwaldtal (Foto McCann)