

OPEL POST

11. JAHRGANG - SEPT. 1959 - NR. 9



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



DIE GEBURTSTAGSKARTE. Für diesen Knirps hängt der Kasten natürlich zu hoch. Da hilft nur eins: auf die Zehenspitzen gestellt und hochgereckt, und schon ist die Karte zu Großmutter's Geburtstag im Schlitz verschwunden. Vati aber hat mit geschultem Blick einen netten Schnappschuß für's Familienalbum auf den Film bekommen



Mit vollen Segeln

Aus dem Inhalt

Wissen ist Macht
 ABC der Wirtschaft
 Andere meinen
 Dank an Heuss
 Unsere Glosse
 Pressekonferenz
 In wenigen Zeilen
 Der neue Kapitän
 Der Opel 1200
 Abschied von Dr. Stief
 Neuer LKW
 Bonuserhöhung
 Aus Leserbriefen
 Schnappschüsse
 Rentner erzählen
 Unsere Jubilare
 Automobilverkäufer
 Aktuelle Reportage

Herausgeber der OPEL POST:
 Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main

Verantwortlich: K. H. Mai

Mitarbeiter dieses Heftes:

H. Seiboldt, H. Royce, P. Kura, H. Sonntag, J. Ch.
 Hepting, K. O. Pöhl, Dr. H. Stegmaler, H. G. Ihme,
 K. Wenda

Die OPEL POST erscheint monatlich

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

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

Aufnahmen:

Schmuck, Fuchs, Gärtner, Lang, Scheffel, Roloff,
 Mundschenk, GM, Bavaria, Prophoto, UPI, Laux,
 Leanderprass, Stuhler, Herzog, Hoffmann

Grafische Mitarbeit:

Trabold, Globus, Bundfuß, Maler-Salg

Klischees:

Margraf & Fischer, Mainz

Druck:

Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft

Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung

Ausgabetermin: 17. September 1959

Neuer Manteltarif in Hessen

Am 12. August 1959 ist der neue Manteltarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmer in der Eisen-, Metall- und Elektroindustrie des Landes Hessen in seiner endgültigen Fassung vereinbart und von den Tarifpartnern unterzeichnet worden. Er tritt am 1. Oktober 1959 in Kraft. Der neue Manteltarifvertrag baut in seiner inhaltlichen Gestaltung auf den seitherigen Manteltarifbestimmungen auf. Viele in der Praxis bewährte Einzelregelungen sind unverändert auch in den neuen Vertrag übernommen worden. In einer Reihe von Punkten sind darüberhinaus redaktionelle Änderungen vorgenommen worden, die den Zweck verfolgen, seitherige Bestimmungen und Handhabungen für die praktische Anwendung tariflich klarzustellen. Insbesondere mußten hierbei auch neue gesetzliche Vorschriften berücksichtigt werden, die während der Laufzeit des seitherigen Manteltarifs ergangen waren. Daneben sind aber auch in dem neuen Manteltarifvertrag eine ganze Anzahl von wesentlichen materiellen Änderungen gegenüber dem seitherigen Tarifzustand erfolgt. (Die wichtigsten, unser Werk betreffenden Einzelheiten und Auswirkungen des neuen Manteltarifs werden gesondert bekanntgegeben.)

AV

Alter ohne Not und Sorgen

„Zum Leben zu wenig, zum Sterben zu viel.“ So hieß es, wenn in früheren Jahren das Gespräch auf die staatliche Altersversorgung kam. Tatsächlich war das, was den meisten alten Menschen zum Leben blieb, nicht sehr viel. Die staatliche Sozialgesetzgebung — von Bismarck geschaffen und später verbessert und ausgebaut — konnte nach zwei verlorenen Kriegen mit anschließenden Inflationen und Vermögensverlusten den Rentnern zunächst nur ein bescheidenes Existenzminimum gewähren. Viele Unternehmen haben aus diesem Grunde — übrigens teilweise bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts — in sozialer Verantwortung gegenüber ihren Mitarbeitern freiwillig Altersversorgungseinrichtungen ins Leben gerufen, um dem einzelnen die Last des Lebensabends zu erleichtern, so auch unser Werk, in dem die betriebliche Altersversorgung zu einem Markstein der gesamten sozialen Betreuungsarbeit wurde, vor allem, als man am 1. Oktober 1952 die frühere „Adam Opel Gedächtnisstiftung“ durch die neue Form der Altersversorgung ersetzte und dadurch vielen Opel-Rentnern ein Alter ohne Not und Sorgen bereiten half.

Dann kam das Jahr 1957 mit der Rentenreform, die vom Gewerkschaftsorgan „Welt der Arbeit“ als „soziale Großtat“ bezeichnet wurde. Mit der Reform hob sich das Niveau der vom Staat gewährten Ruhegelder beträchtlich; in manchen Fällen trat sogar die Situation ein, daß Rentner mit Staats- und Werksrente zusammen mehr Einkommen hatten als vorher, als sie 8 Stunden am Tage an Werkbänken, Fließbändern oder in Büros wirkten. Bei Einführung der Altersversorgung im Jahre 1952 hat man selbstverständlich an eine mögliche Änderung der Einkommensumstände jedes einzelnen von uns gedacht und in § 10 der damals herausgegebenen Regeln die Gründe aufgezählt, die eine Änderung der Werksrente zur Folge haben könnten. So gesehen, konnte es nicht überraschen, als am 1. April d. J. Änderungen eingeführt wurden, die aber nur diejenigen betreffen, die bei Pensionierung aus der staatlichen und aus der Opel-Rente zusammen einen Betrag erhalten, der 75 Prozent ihres Verdienstes während einer gewissen Zeitspanne vor der Pensionierung übersteigt. Bei allen anderen, die diese Grenze von 75 Prozent nicht überschreiten, tritt keine Änderung gegenüber der bisherigen Regelung ein. Deshalb von einer Abschaffung der Altersrente zu sprechen, wie es leider gerüchteweise geschehen ist, erscheint mehr als unverantwortlich und kann nur den Zweck gehabt haben, Unruhe ins Werk zu tragen. Jeder einsichtige Mitarbeiter weiß, daß durch die erwähnte Änderung der Grundsatz „Alter ohne Not und Sorgen“ keinesfalls angetastet wurde. Nach wie vor gilt, daß das Unternehmen seinen Teil dazu beitragen will, um den Grundstein für ein sorgenfreies Alter seiner Mitarbeiter zu legen, nur jetzt mit dem Unterschied, daß der gesamte Komplex eine mehr individualistische Regelung erfährt. X.



BEIM DETAILZEICHNEN
G. Müller, der als Praktikant bei Opel arbeitet und später an der Technischen Hochschule in Darmstadt sein Ingenieur-Studium beginnen will, nutzt die ihm von der Firma gebotene Möglichkeit, sich nach Schichtschluß weiterzubilden

Wissen
ist
Macht

Unsere Aufbaulehrgänge fördern die Weiterbildung nach Feierabend

Wenn die Sirene ertönt, eilen die meisten Werksangehörigen nach Hause; die einen, um einen geruhsamen Feierabend zu verbringen, andere, um ihrem Hobby nachzugehen, und wieder andere, um in Haus, Hof und Garten notwendige Arbeiten zu verrichten. Nur ein kleiner Teil — meist junge Werksangehörige — bleibt täglich eine Stunde länger im Betrieb; nicht etwa, um weiter zu arbeiten, nein, um sich weiter zu bilden! Ihre Freizeitbeschäftigung heißt lernen. Sie haben erkannt, daß Wissen Macht ist; deshalb besuchen sie die vom Werk eingerichteten Aufbaulehrgänge. Ihren Drang nach Wissen und Fortbildung zu befriedigen und den jungen Leuten ihr gestecktes Ziel erreichen zu helfen, ist Sinn und Zweck dieser Lehrgänge, auf die die gelben Anschläge beim jeweiligen Semesterbeginn hinweisen.

Fünf wichtige Fachgebiete

Im Herbst 1954 wurden die ersten Aufbaulehrgänge abgehalten. Das Werk hatte damals schon erkannt, wie wichtig die Fortbildung gerade für junge Menschen ist. Vor allem sollte denen geholfen werden, die keine Möglichkeit haben, die Volkshochschulen in Rüsselsheim, Groß-Gerau und den anderen Orten der Umgebung zu besuchen. Nach anfänglichem Zögern wuchs das Interesse und die Teilnehmerzahl. Von Semester zu Semester kamen neue Lehrgänge hinzu, so daß es schon bald notwendig wurde, einen aufsteigenden Lehrplan aufzustellen. Die Fächer, in denen die wissensdurstigen Betriebsangehörigen von Lehrkräften der Werkberufsschule unterrichtet werden, beschränken sich zur Zeit

auf fünf wichtige Fachgebiete: Technisches Rechnen, technisches Zeichnen, Fach- und Werkstoffkunde, deutsche Sprachlehre und Englisch. Drei Jahre, das sind sechs Semester, kann der Interessierte — vom Anfänger bis zum Fortgeschrittenen — am Unterricht teilnehmen. Hervorzuheben ist die Einsatzfreude der Lehrkräfte, die, teilweise in ihrer Freizeit, die wichtige Aufgabe der Weiterbildung erkannt und sich in den Dienst der guten Sache gestellt haben!

Die jüngeren Jahrgänge überwiegen

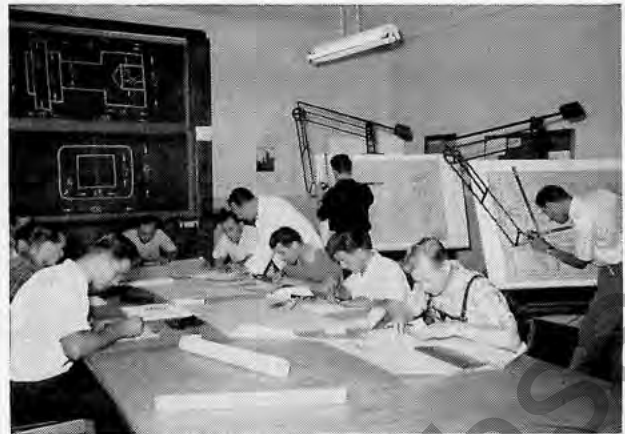
Im 3. Stock des H 32 treffen sich die „Schüler“ — meist junge Werksangehörige — zum Unterricht. Der Schichtwechsel bringt hier keine Schwierigkeiten mit sich. Arbeitet ein Teilnehmer in einer Woche in Frühschicht, so besucht er einen der Nachmittagskurse, die eine Viertelstunde nach Schichtende beginnen, während der Spätschichtler seinen Wissensdrang eine Stunde vor Schichtanfang befriedigen kann, selbstverständlich bei denselben Lehrern und bei gleicher Themenstellung. Die Kurse sind durchschnittlich mit zwanzig Teilnehmern besetzt. Ältere Hörer sind seltener anzutreffen. Bis jetzt haben mehrere hundert Mitarbeiter die Opel-Aufbaulehrgänge besucht. Die meisten wollen sich — wie schon gesagt — weiterbilden oder umschulen. Ein großer Teil hat die dreijährige Lehrzeit bei Opel schon hinter sich. Mit Hilfe dieser gründlichen Vorbildung können die meisten die unteren Lehrgänge überspringen. Viele sehen in den erfolgreichen Absolventen früherer Aufbaulehrgänge ihre Vorbilder; sie wollen es ihren Kollegen gleich tun, deren Erfolg sie anspornte. Denn was der Kollege geschafft hat, das möchte man doch auch fertigbringen.

Wichtige Vorteile

Jugend und gute geistige Aufnahmebereitschaft sind wichtige Vorteile. So kommt es vor, daß manche zwei oder drei Lehrgänge gleichzeitig belegen. Sie sparen dadurch Zeit und sind früher am Ziel. Am Ende jeden Semesters erhalten die Teilnehmer, die regelmäßig den Unterricht besucht haben, eine Teilnahmebescheinigung. Das Original kommt zur Personalakte; eine Kopie wird bei der Ausbildungsleitung aufbewahrt. Wenn im Werk zum Beispiel ein technischer Zeichner gesucht wird oder eine ähnliche Stelle offen ist, fragt die Personalabteilung an, ob auf Grund der schulischen Beurteilung jemand für den freien Posten vorgeschlagen werden kann. Man sieht: Mehr Wissen heißt auch, mehr Chancen im Leben haben. Und auf die richtige Chance zur rechten Zeit kommt es oft an.

s.

AN DER TAFEL wird eine trigonometrische Aufgabe, die Berechnung des Durchmessers eines Nadellagers, von Ausbilder O. D ö r s a m durchgenommen →



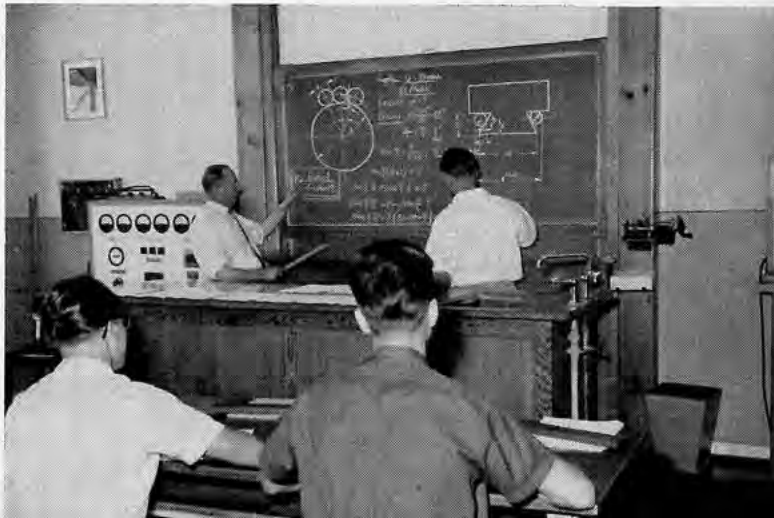
TECHNISCHE ZEICHNER sind heute gesucht: das wissen auch viele unserer jungen Betriebsangehörigen. Hier sitzen sie über technischen Zeichnungen, die von Ausbilder A. Englisch kontrolliert werden



GLEICHUNG mit einer Unbekannten. Ausbilder H. Marx mit einigen Teilnehmern des Lehrganges Technisches Rechnen II



MIT DEM RECHENSCHIEBER umzugehen, will gelernt sein. Ausbilder O. D ö r s a m bringt es seinen „Schülern“ mit viel Geduld bei



Bei uns entscheidet der Verbraucher

„Brüderchen“ Moskwitsch zu Besuch in Frankfurt

Seit nahezu einem Jahr wird über den „Moskwitsch“ gesprochen und geschrieben, den Personenkraftwagen, den die Sowjets bei uns so gerne verkaufen möchten. Fast genauso lange hält sich der Irrtum über den zunächst geplanten Umfang dieses Geschäfts. Noch immer ist in großen Nachrichtendiensten, Nachrichtenmagazinen und selbst in seriösesten Auslandszeitungen nachzulesen, daß die Sowjets 900 Wagen dieses Typs in diesem Jahr in der Bundesrepublik „an den Mann“ bringen wollen. Diese Rechnung ist zwar einfach, aber deshalb nicht richtig. Sie geht davon aus, daß die Bundesrepublik den Sowjets ein Kontingent im Umfange von 4,5 Millionen DM für die Automobillieferung eingeräumt hat. Da der Moskwitsch rund 5000 DM kosten soll, wären das die besagten 900 Wagen. Für das Einfuhrkontingent ist jedoch der Preis frei Grenze maßgebend, und der dürfte — wie man aus Skandinavien und Österreich weiß — bei etwa 3100 DM liegen. Die Sowjets könnten

also in diesem Jahr nicht 900, sondern nahezu 1500 Wagen liefern.

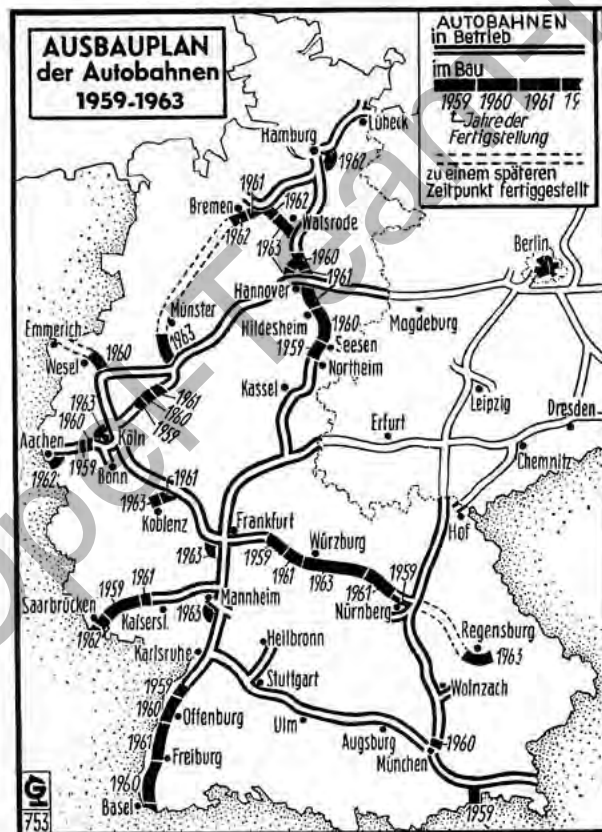
Das wäre jedenfalls ihr bundesdeutsches „Plansoll“ für dieses Jahr. Daß es nicht entfernt erfüllt werden wird, ist heute schon sicher. Zunächst stehen in Honnef lediglich drei Moskwitsch auf dem Hof der Botschaft — und nicht hundert, wie hier und da zu hören ist. Noch fehlt es völlig an den Organisationen für den Absatz und den Kundendienst, so daß schon deshalb kaum mit einem baldigen Wandel zu rechnen ist. Im Grunde zeigt das Beispiel einmal mehr, daß es in einem freien Markt nicht möglich ist, ein Soll zu erfüllen, das für Erzeugnisse gesetzt wird, die sich nicht mit den Wünschen der Verbraucher decken. Hier gibt es keine Kommandowirtschaft. Allein die deutschen Käufer werden entscheiden.

Bei alledem mutet es wie ein Treppenwitz der Automobilgeschichte an, daß die Sowjets sich ausgerechnet



in einem Augenblick um den Absatz ihres aus dem alten Vorkriegs-Opel entwickelten „Paradestückes“ bemühen, in dem die Rüsselsheimer Automobilbauer einen modernen Wagen der gleichen Motorklasse auf den Markt bringen. Auf der kommenden Automobilausstellung in Frankfurt wird man die beiden sehen können, den „frisierten“ Veteranen aus Moskau und den Jüngling aus Rüsselsheim.

K. W.



Terminkalender für Autobahnbau

Im Herbst 1963, dreißig Jahre nach dem Beginn des Autobahnbaus in Deutschland, sollen die größten Lücken im Autobahnnetz der Bundesrepublik geschlossen sein. Diese Hoffnung erweckt das Bauprogramm, das der Bundesverkehrsminister verwirklichen will, wenn der Bundestag das lange angekündigte Straßenbau-Finanzierungsgesetz beschließt. Es geht dabei weniger um die Frage, ob die vorgesehenen Autobahnen gebaut werden sollen, als vielmehr darum, wann. Nach dem Terminkalender Dr. Seebohms sollen die Nord-Süd-Verbindung Hamburg—Basel und die Ruhr-Umgehungs-Autobahn in zwei Jahren fertig sein. In weiteren zwei Jahren, 1963, soll dann auch die Strecke Frankfurt—Nürnberg mit Anschluß an die Autobahn Nürnberg—München komplett sein. Daneben ist für diesen Zeitpunkt auch die Fertigstellung mehrerer kurzer, aber wichtiger Verbindungsstücke vorgesehen, die für Engpässe und Brennpunkte Entlastung bringen werden.

ABC der Wirtschaft

Absatzplan

Keiner kann heute mehr ins Blaue hineinwirtschaften. Wer eine Fabrik einrichtet, legt Kapital für Jahrzehnte fest. Schneidert er seinem Werk den Anzug (die Fabrikanlagen) zu groß, dann muß er zuviel Kapital verzinsen, seine Schuhe, Stoffe oder, was er sonst produziert, werden zu teuer. Am Anfang jeder Fabrikgründung und dann jeweils Jahr um Jahr, wenn über das Wirtschaften für die nächsten zwölf Monate beraten wird, stellen die Direktoren großer Werke ihren Absatzplan auf: Was können wir eigentlich absetzen? Wer wird uns Konkurrenz machen, der gestern noch nicht da war? Werden die Käufer die Mode mitmachen? Das sind die Fragen, die am Anfang stehen. Sie liefern die Unterlagen des Absatzplans, der immer lediglich ungefähre Größenanordnungen angibt. Man muß ihn später ständig der Wirklichkeit anpassen.

Anlagevermögen

spielt in der Steuer- und der Handelsbilanz der Betriebe eine große Rolle. Man zählt dazu die Maschinen, mit denen ein Betrieb seine Artikel erzeugt, die Fabrikgebäude, die Verkaufsfilialen, den Fahrzeugpark, die Büro-Einrichtung und vieles andere mehr. Mit jedem Stück der Produktion wird das Anlagevermögen um einen winzigen Bruchteil im Wert vermindert. Die Schnellpresse, die die Sohlen auf die Sandaletten der Schuhfabrik klebt, nutzt sich ebenso wie die Drehbank in der Uhrenfabrik ab. Diese allmähliche Abnutzung (auch der Gebäude) setzen die Fabriken als Kosten ein und schlagen sie auf jedes Stück ihrer Waren auf, das zum Verkauf das Fabrikat verläßt.

ANDERE MEINEN

Die Frage nach dem Autopreis

Die deutsche Automobilindustrie würde ihre Wagen zu Preisen verkaufen, die um 20 Prozent zu hoch liegen. Diesen Vorwurf erhebt das offizielle Gewerkschaftsorgan „Welt der Arbeit“. Einen besonders scharfen Angriff richtet das Organ „wegen stark überhöhter Luxuspreise“ gegen das Volkswagenwerk. Speziell die letzte Frage nach der Gestaltung der Automobilpreise in Wolfsburg müßte indessen für das Blatt leicht zu beantworten sein, denn im Aufsichtsrat dieses größten Automobilwerkes auf dem Kontinent sitzen auch Repräsentanten der Gewerkschaften, darunter Otto Brenner, der Vorsitzende der IG Metall. Sie müßten also „aus erster Hand“ eine Antwort geben können. Mit diesem Angriff dürfte noch ein anderes Argument seine Grundlage verlieren: Bisher haben die Gewerkschaften gegen die geplante Privatisierung dieses Werkes, gegen seine Umwandlung in eine AG der „Volksaktionäre“ Stellung genommen, wobei ihre Begründung eine erstrangige Rolle spielte, das Werk würde dann seine Rolle als „Preisregulator“ verlieren.

Freilich ist es bei alledem recht müßig, sich etwa ausrechnen zu wollen, um wieviel dieses oder jenes Automobil billiger geliefert werden könnte, zumal die Nachfrage nach Automobilen bei den gängigen Typen noch immer größer ist als die Produktion. Das erleichtert den Wettbewerb und die Preisbildung. Erst vor kurzem hat ein bekannter Industrieller aus der Automobilindustrie (gemeint ist Gaston A. de Wolff. D. R.) offen gesagt, daß der Automobilpreis gegenwärtig „keine Frage der Kosten, sondern der Konkurrenz ist“. Der Trost für die Käufer ist dabei, daß diese Konkurrenz doch von Jahr zu Jahr wächst. Womöglich wird das schon auf der bevorstehenden Ausstellung zu spüren sein. Geredet wird jedenfalls darüber, daß es dort bereits einen Ruck bei gewissen Autopreisen geben könnte. . . .

Aus „Frankfurter Neue Presse“



Unser Dank nach 10-jähriger Amtszeit:

Heuss war ein guter Landesvater!

Er hatte keine Gegner. Aus allen Schichten des Volkes brachten ihm die Menschen Achtung und Vertrauen entgegen. Sie galten weniger dem hohen Amt als der Persönlichkeit unseres Bundespräsidenten, der sich in diesen Tagen nach 10-jähriger Amtszeit in die Stille des Privatlebens zurückzieht. Nach den Jahren des Zusammenbruchs, die der zwölfjährigen Diktatur folgten, war es Theodor Heuss, der durch seine menschliche Würde und seine geistige Unabhängigkeit zum Symbol unserer jungen Demokratie wurde. Der Professor, den auch die einfachen Menschen verstehen konnten, gab uns ein Beispiel, wie man heute Vertrauen schaffen kann. Das ist sein geschichtliches Verdienst. Heuss war keine Führernatur im herkömmlichen Sinne, aber ein guter Landesvater — und das zählt mehr in unserer Welt, die an echten Vorbildern arm geworden ist. Er war ein Mann des Ausgleichs, der über den Parteien und Interessengruppen stand, der sich aber nicht scheute, das offen auszusprechen, was gesagt werden mußte. Ein starkes Gefühl für Recht und Humanität bestimmte sein Handeln. Das gilt auch für die unbewältigten Probleme der jüngsten Vergangenheit. Wir haben Prof. Theodor Heuss als Menschen und Politiker zu danken, weil er für unser Volk mit den Weg freimachte, auf dem wir neu beginnen und aufbauen konnten.



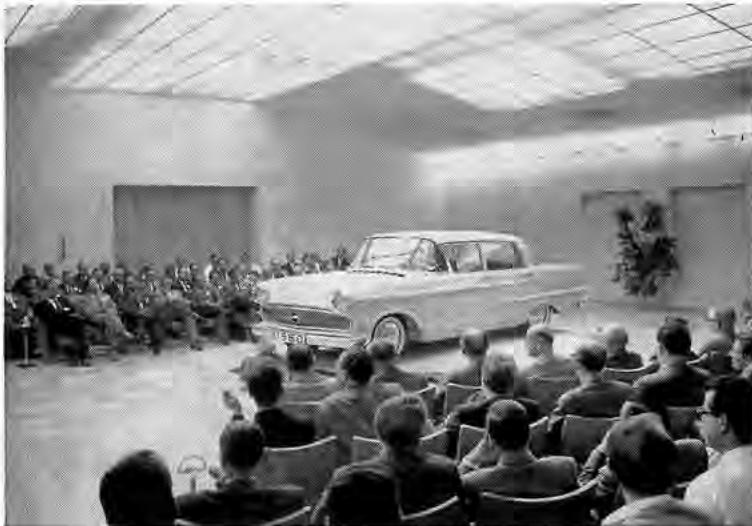
Abwegige Idee?

Das ist die Geschichte von einigen Wassertropfen, die mehr vermögen als fünf Tonnen Stahl. Um diesen Satz begreifen zu können, muß man etwas weiter ausholen. Immer wieder wird darauf hingewiesen, wie gefährlich es ist, unter schwebenden Lasten zu arbeiten oder einherzugehen. Doch wenn man die Wirklichkeit daraufhin untersucht und die Kranführer fragt, ob das Leben unter ihnen genau nach Vorschrift abläuft, werden sie das in vielen Fällen verneinen. Manch einer kümmert sich nicht darum, welche Gefahr ihm von oben droht. Die Kranführer sitzen bei ihren Fahrten oft verzweifelt an ihren Steuerpulten und machen durch Warnzeichen auf den heranfahrenden Kran aufmerksam. Aber viele rühren sich nicht. Sie blicken nicht einmal hoch. Ein Kranführer der Phoenix Rheinrohr AG. hat jetzt den Vorschlag gemacht, jeden seiner Kollegen mit einer Wasserpistole auszurüsten, damit er von oben mit gezielten Schüssen seinen Fahrbereich frei machen kann. Wie kommt er auf diese etwas abwegige Idee?

Dieser Kranführer fährt hauptsächlich in einer Halle, in der er Rohre von dem Platz, an dem die Wasserdruckprobe vorgenommen wird, mit seinem Kran an die nächste Stelle der Verarbeitung fahren muß. Wenn nun das Rohrpaket von der Seilschleife nach der Wasserdruckprobe emporgehoben wird, sind in diesen Rohren noch Spuren von Wasser, und dieses Wasser bietet die beste Möglichkeit, alle im Umkreis Stehenden aus dem Gefahrenbereich der schwebenden Last zu vertreiben. Jeder weicht den Wassertropfen aus. Alles rennet, rettet, flüchtet . . . Der Kranführer glaubt daher, daß die Anwendung von Wasserpistolen nicht ohne Wirkung sein könnte und faßt seine Erfahrungen in dem treffenden Satz zusammen: „Ein Liter Wasser flöbt mehr Furcht ein als fünf Tonnen schwebender Stahl.“ Eigentlich verrückt, nicht wahr? Wenn diese Geschichte nicht wahr wäre, würde sie kein Mensch glauben.

Heinz Sonntag

EIN VERKEHRSSUNDER wird gestellt. Horst Juraschka, seit neun Jahren dem Verkehrsüberwachungsdienst unserer Werkswache zugeteilt, muß vor allem den Verkehr auf den Werksstraßen und -Parkplätzen regeln, die Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsregelung innerhalb des Werkes kontrollieren und den reibungslosen An- und Abmarsch bei Schichtwechsel überwachen



DER STAR der Pressekonferenz am 25. August — unser neuer Kapitän

Tag X für den neuen Kapitän

Das jüngste Kind unseres Hauses Presse, Händlern, leitenden Angestellten und Betriebsausschuß vorgestellt

Rund 200 Vertreter namhafter Tages- und Fachzeitungen, des Rundfunks, des Fernsehens und der Wochenschaun nahmen am 25. August im Ausstellungsraum an einer großen Pressekonferenz teil, auf der der neue Kapitän der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. In Anwesenheit sämtlicher Vorstandsmitglieder fand dieses jüngste Kind unseres Hauses bei den zahlreich erschienenen Journalisten begeisterten Anklang, was inzwischen auch in den umfangreichen Presseberichten zum Ausdruck kam, in denen nicht zuletzt die Preissenkung, also der Mehrwert für weniger Geld, lobend herausgestellt wurde. Nach herzlicher Begrüßung durch G. A. de Wolff referierten H. Mersheimer, W.K. Strobel und Dr. H. Schnabel. (Einzelheiten nächste Seite.) Hervorgehoben muß noch das Abschiedswort Dr. K. Stiefs werden, für den dieser Tag Abschluß eines langjährigen, erfolgreichen Wirkens bei uns war. Langanhaltender Beifall dankte dem ehemaligen Chefingenieur für das große Verständnis, das er den Belangen der Publizistik gegenüber stets gehabt hat. — Einen Tag später, am 26. August, versammelten sich die leitenden Angestellten unseres Hauses mit dem Betriebsausschuß im Ausstellungsraum, wo ihnen in ähnlicher Form wie am Vortage der neue Kapitän präsentiert wurde; das gleiche gilt für die großen Händlerempfänge am 27. und 28. August. — Die guten Wünsche von 32 000 Mitarbeitern begleiten den neuen Kapitän und den neuen „Opel 1200“ auf die Automobil-Ausstellung in Frankfurt und auch auf die Märkte der Welt, wo sie sich in Zukunft inmitten einer großen Konkurrenz bewähren und behaupten müssen.

M.

Heute Beginn der IAA

Am Ausgabetag dieses Heftes der OPEL POST, 17. September 1959, wird auf dem Frankfurter Messegelände die 39. Internationale Automobil-Ausstellung von Bundeswirtschaftsminister Prof. Dr. Erhard eröffnet. Die Zahl der Aussteller, die 1957 645 betrug, hat sich in diesem Jahr auf über 700 erhöht. Die Zahl der Stände ist gegenüber 1957 um 11 Prozent gestiegen. Der verfügbare Raum auf dem Messegelände ist restlos ausgenutzt. Neben sämtlichen deutschen Automobilfirmen werden 12 fremde Länder, darunter auch die Sowjetunion und die USA, ihre Erzeugnisse zeigen. Das ausländische Interesse am deutschen Markt ist bedeutsam, wie auch umgekehrt die westdeutsche Automobilindustrie in den Export drängt. Über die Ausstellung und vor allem die von unserem Werk eingerichteten Stände und das Interesse an unseren Produkten werden wir im nächsten Heft ausführlich berichten.

IN WENIGEN ZEILEN

Unser Werk beschäftigte am 1. September 4866 Gehaltsempfänger und 26 878 Lohnempfänger, insgesamt 31 744 Mitarbeiter (1. August 31 292).

Zu Studienzwecken bei General Motors flogen K. Evashevski, Produktions-Vorbereitung Chassis, A. Tadeus, Werksanlagen, und A. Oehl, Technische Leitung, nach den USA.

Sechs Nachwuchsingenieure, die in den nächsten beiden Jahren am GM-Institut in Flint studieren werden, verließen am 2. September Rüsselsheim zu ihrer weiten Reise über den Atlantik.

OPEL „1200“ für Werksangehörige

Da die Produktion dieses neuen Modells, das 5675 DM kostet, bei weitem nicht ausreicht, um die dringenden Händler- und Kundenwünsche zu erfüllen, können Kaufanträge von Werksangehörigen für diesen Wagen vorerst nicht berücksichtigt werden. Jetzt eingehende Kaufanträge erhalten eine Eingangsnummer, die für die spätere Bearbeitung maßgebend ist.

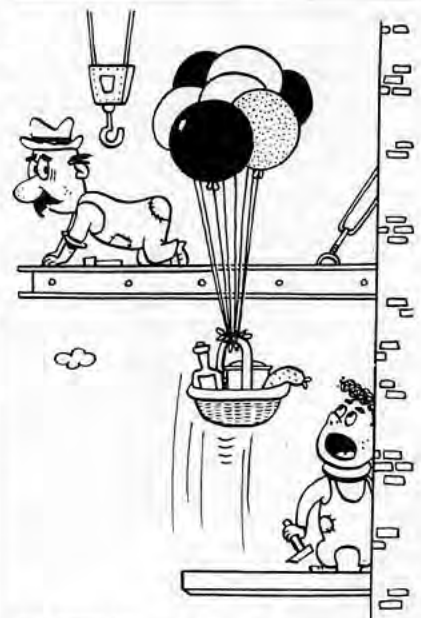
Der Seifenkistensieger von Duisburg, H. Schäfer, der beim Seifenkisten-Sonderrennen für ausländische Teilnehmer in Akron den zweiten Platz errang, landete mit seinem Begleiter, A. Bernhardt, Export-Werbung, wieder wohlbehalten auf heimatlichem Boden.

In einer Festveranstaltung des VDI, Ortsgruppe Rüsselsheim, am 30. Oktober 1959 in der Stadthalle, wird Bundesminister Prof. Dr. S. Balke über das Thema „Kernergietechnik und Atomwissenschaft“ referieren.

Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz wird am 21. September auf Einladung der jugoslawischen Gewerkschaften mit anderen Teilnehmern aus der Bundesrepublik eine acht tägige Studienfahrt durch Jugoslawien antreten.

Verbesserungsvorschläge für den neuen Kapitän und den viertürigen Rekord konnten erstmals ab 1. 9. eingereicht werden; für den neuen OPEL „1200“ ist der Stichtag der 20. September.

Die Materialeingangs-Kontrollabteilung wird von G. Richter geleitet, der W. Tenbusch berichtet; die Materialeingangsabteilung wird von H. Sadowski geleitet, der Th. Jansen untersteht.



AM NEUBAU: „Meister, es ist Mittagspause, Ihre Frau schickt das Essen“

UNSER NEUER KAPITÄN – EIN WAGEN DER WELTKLASSE



Mehr Wert für weniger Geld

Umbruch des Stils – Betonung der Horizontalen – Bessere Sicht – Günstige Sitzgestaltung – Noch mehr Sicherheit
Rasante Beschleunigung – Höchstgeschwindigkeit 150 km/std – Steigfähigkeit bis 41 Prozent – Große Bremswirkung



CHEFINGENIEUR H. Marsholmer referierte auf der Pressekonferenz und bei den anderen Empfängen über die Gesamtkonzeption und die karosserietechnischen Feinheiten unseres neuen Kapitän



DER STELLVERTRETER des Chefingenieurs, W. K. Strobel, sprach bei der gleichen Gelegenheit vor allem über die Chassis- und fahrtechnischen Verbesserungen des neuen 2,6-Liter-Modells. (Unser nebenstehender Bericht ist eine Zusammenfassung der Referate von H. Marsholmer und W. K. Strobel.)

Weit mehr noch als sein Vorgänger, präsentiert sich der neue Kapitän als großer Reisewagen mit dem Attribut eines auf das Höchstmaß gesteigerten Fahrkomforts. Wiederum weist er eine Reihe echter Fortschritte auf, die sich sowohl auf den Wagen als Einheit und erst recht auf eine Vielzahl von Einzelheiten beziehen. Sein charakteristisches Aussehen zeigt eine gewisse Eigenwilligkeit. In vielen Punkten löst es sich von der im Laufe der Nachkriegszeit üblich gewordenen Weichheit der Formen. Ein Umbruch des Automobil-Stils deutet sich an. An die Stelle der schwingenden Linien und weich fließenden Übergänge tritt nun die kraftvolle Betonung der Horizontalen und das Wirksamwerden prägnanter Konturen. Die stilistisch straffe Form des neuen Kapitän verkörpert diese sich immer mehr ausbreitende Richtung im internationalen Automobilbau.

Gerade Linien und gestreckte Form sind die Stilelemente der Kapitän-Karosserie. In der Seitenansicht, zwischen den schräg nach vorn gestellten Scheinwerfern bis zu der tief heruntergezogenen Heck-Leuchten-Kombination spiegeln sich überzeugend die Impulse des neuen Form-Empfindens. Im ganzen wirkt der Wagen wesentlich länger als er mit 4830 mm wirklich mißt (ca. 65 mm länger als sein Vorgänger). Dieser Eindruck wird durch das besonders flach gehaltene Wagendach unterstrichen. Die wiederum über die Wagenbreite in die Seite laufende Vollsicht-Panorama-Windschutzscheibe geht mit ihrer Oberkante etwa 20 mm tiefer in das Dach hinein. Dadurch wird der Sichtwinkel nach oben beträchtlich vergrößert. (Wichtig vor Ampeln.) Im Heck dagegen ragt die

Dachpartie mit einer breiten Zierleiste etwas über die schräg gestellte Panorama-Rückwandscheibe hinaus. Die flache Form des Daches machte es möglich, die seitlichen Glasflächen nach oben zu ziehen. Zusammen mit einigen anderen Veränderungen — besonders zu erwähnen ist die optimal über die ganze Breite weit in die Seitenflächen reichende Rückwandscheibe — hat die Glasfläche des Wagens beträchtlich zugenommen. Eine noch bessere Sicht nach allen Seiten ist die Folge.

Oberes Bild:

IN SACHLICHER ELEGANZ entspricht der Kapitän durch seine stilistisch straffe Form der modernsten Karosserieformgebung. Seine geradlinige und gestreckte Profil wird durch das flache Dach betont, in das die Vollsicht-Panorama-Windschutzscheibe greift und das am Heck über die Panorama-Rückwandscheibe herausgezogen ist

Müheloser Einstieg

Die beiden geradlinig verlaufenden Zierleisten geben der Seitenansicht einen klaren, wirkungsvollen Akzent. Durch formale Änderungen, speziell der hinteren Dachpartie und des seitlichen Dachträgers, wurde die hintere Tür um ca. 125 mm verbreitert. Mit dem vergrößerten Öffnungswinkel der Tür wirkt sich dies in der Breite des Einstiegs erheblich aus. Mit dem Anheben des Dachrahmens als Folge des Flachdaches wurden die Einstieg-Öffnungen vorne und hinten in der Höhe so vergrößert, daß allgemein ein bequemer, müheloser Einstieg möglich ist.

STIL - KOMFORT - LEISTUNG, die Merkmale des Kapitän 1960, der trotz seines Mehrwertes weniger kostet als das Modell 1959



Neues Gesicht

In der Frontansicht ist der neue Kühlluft eintritt ebenfalls typisch für Form und Stil. Glatt und geradlinig nützt er die Wagenbreite bis zum Anschluß an die über Eck verlaufenden Blinkleuchten aus. Beim Einbau von Nebelscheinwerfern werden die seitlichen Endstücke des Kühlgitters durch Teile ersetzt, in die bereits die Nebelscheinwerfer eingebaut sind. Die vorderen und hinteren Stoßfänger umfassen weit die Kotflügel und sind völlig glatt und fast geradlinig, womit sie als Stilelemente wirksam werden.

Neues Heck

Aus dem oberen Teil der Hintertür-Verkleidung fließt waagrecht unter dem Rückwandfenster die Kammlinie in die Heckpartie. Sie wird von einem Zierstab betont und endet oberhalb des Rückfahrcheinwerfers. Der untere Wulst mit der aufgesetzten Zierleiste, ebenfalls auf der Hintertür beginnend, versteift die Seitenwand. In die Schlußleuchten-Kombination ist außer Brems- Schluß- und Blinklicht auch der Rückstrahler einbe-

zogen. Die glatte, flach und breit gehaltene Form des Hecks wird durch die große Fläche des fast bis an die Seitenlinie reichenden Kofferraumdeckels betont. Die „selbsttragende“ Ganzstahl-Karosserie bleibt auch

weiterhin das Kernstück der Kapitän-Baureihe. In ihr steckt die Pionierarbeit des Opel-Werkes für die Fertigung großer und größter Serien und ein Erfahrungsschatz von mehr als drei Jahrzehnten.

Beste Raumausnutzung und neuartige Geschwindigkeitsanzeige

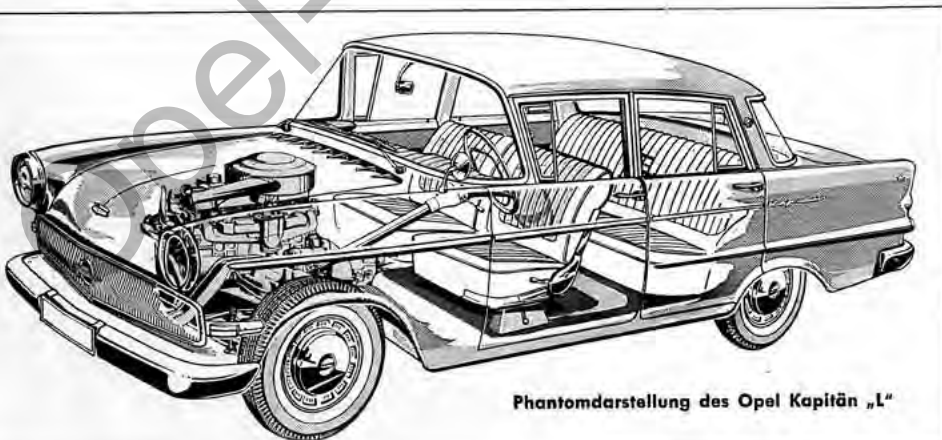
Das flache Dach und die gestreckte Heckpartie brachten für die Sitzanordnung vorteilhafte Möglichkeiten. Günstige Sitzgestaltung und ein Maximum an Raumausnutzung verbesserten die Platzverhältnisse beachtlich. Durch systematische Klein- und Feinarbeit, die sich auf die Vorder- und Hintersitze und deren räumliche Einordnung bezog, wurden wesentliche Gewinne für Kopf-, Fuß-, Knie-, Bein- und schließlich Schulterraum erzielt. In der Ausnutzung des Innenraumes sind die gewonnenen Zentimeter bekanntlich die dünnen Striche auf der Skala des Wohlbefindens in den vier Wänden des Automobils. — Darüber hinaus wurde die Innenausstattung des Kapitän nur wenig verändert; schließlich war sie ja

schon beim Vorgänger bis zu einem sehr weitgehenden Maximum vorangetrieben.

Überaus praktisch wird sich eine Neuerung an der Geschwindigkeitsanzeige des Trommel-Tachometers erweisen. Der Farbbalken, der mit wachsender Geschwindigkeit zunimmt, ist nun in verschiedenen Farben — grün für den Bereich von 0—50 km/st, orange für 50—100 km/st und rot für mehr als 100 km/st — angelegt. Zweifellos erleichtert dies das Überwachen der Fahrgeschwindigkeit. Wer nun „rot sieht“, weiß, daß er sich im Bereich von über 100 km/st bewegt. — Die große Uhr auf dem Einblick-Instrumententräger hat jetzt elektrischen Antrieb. Die neuen seitlichen Parkleuchten sind mit dem Haupt-Lichtschalter kombiniert. Das Lenkrad ist wieder korbformig und noch mehr auf die Sicherheit des Fahrers abgestimmt, denn der Abstand der Lenkradnabe zur Brustpartie wurde durch das Tieferlegen der Nabe bedeutend vergrößert, und die Elastizität der Speichen so erhöht, daß ein Bruch praktisch ausgeschlossen ist.

Zwei Modelle

Auch den neuen Kapitän gibt es in zwei Modellen: die Normalausführung und das Modell „L“. Über die in beiden Fällen übereinstimmende reichhaltige Grundausstattung (hierzu zählt der serienmäßige Einbau der Scheibenwaschanlage) weist der Ka-



Phantomdarstellung des Opel Kapitän „L“



DAS GESICHT des Opel Kapitän „L“. Der tiefliegende, über die ganze Wagenbreite gezogene Kühlluftinlet und der glatte, gerade Stoßfänger lassen den Kapitän besonders breit und niedrig erscheinen. Die Scheinwerferlinge sind, als Blendschutz, schräg nach vorne gerichtet. Die Vollsicht-Panorama-Windschutzscheibe wurde 20 mm ins Dach hinaingezogen und damit der Sichtwinkel nach oben vergrößert (wichtig vor Verkehrsampeln)



DAS HECK des Kapitän „L“. Das flache, schwach gewölbte Dach läuft über der vergrößerten Rückwand-Panoramasscheibe aus. Der großvolumige Kofferraum ist unter dem flachen, fast bis zur Wagenseitenlinie reichenden Deckel leicht und bequem „beschildbar“. Die ovale, waagrecht angeordnete Brems-Schluß-Blinkleuchten-Kombination, deren rechteckiges Mittelstück von einem Rückstrahler gebildet wird, wurde weit nach unten und außen gesetzt

pitän „L“ eine Fülle von praktischen Extras auf, die seinen besonderen Ruf rechtfertigen. Der normale Kapitän wird mit durchgehender Sitz-

bank oder als Sonderausstattung gegen Aufpreis mit getrennten Einzelsitzen mit feststehender Rücklehne geliefert.

unter die Leerlauf-Drehzahl des Motors gebracht, so daß über den gesamten Drehzahlbereich keine Resonanz entstehen kann.

Der neue 2,6-Liter-Motor

Der Motor entspricht der seitherigen Grundkonstruktion, ist also ein Sechszylinder-Motor mit hängenden Ventilen. Neu ist aber der Hubraum mit 2,6 Liter, das heißt 2525 ccm Effektiv- und 2586 ccm Steuer-Hubraum. Mit 85 mm Bohrung und 76,5 mm Hub ist er ein überquadratischer Kurzhuber. Die Leistung beträgt jetzt 90 PS bei 4100 Umdrehungen pro Minute (nach DIN-Korrektur) beziehungsweise 100 SAE-PS bei 4300 UPM. Die Verdichtung wurde auf 7,8 erhöht. Eine außergewöhnliche Laufruhe läßt das wirkliche Temperament des neuen Motors zunächst nicht vermuten. Die Schwingungsfreiheit kann als ein Maximum angesehen werden. Seine hohe Elastizität verdankt der neue Motor dem Verlauf des Drehmoments, dessen Maximalwert von 19,0 mkg im Bereich von 1300 bis 2500 UPM abgegeben wird. Mehr denn je kann man den Kapitän im großen Gang auf Schritttempo „herunterkommen“ lassen, um dann im gewünschten Augenblick ohne Schalten wieder rasant zu beschleunigen.

Niedriger Kraftstoffverbrauch

Die hohe Wirtschaftlichkeit des neuen 2,6-Liter-Motors wird durch den niedrigen Kraftstoffverbrauch von 11,5 Liter auf 100 km nach DIN 70030, der einem echten Straßenverbrauch von 10,5 bis 11,5 Liter entspricht, bewiesen. Wichtiger als die Höchstgeschwindigkeit von jetzt 150 km/st ist die für einen Reisewagen ohne sportliche Ambitionen wichtige Beschleunigung beim Durchschalten von 0 auf 80 km/st in 11 Sekunden und von 0 auf 100 km/st in 17 Sekunden. Die Steigfähigkeit beträgt im dritten Gang 11 Prozent, im zweiten 20 Prozent und im ersten Gang 41 Prozent. Eine neue Motoraufhängung führt zu

nigung beim Durchschalten von 0 auf 80 km/st in 11 Sekunden und von 0 auf 100 km/st in 17 Sekunden. Die Steigfähigkeit beträgt im dritten Gang 11 Prozent, im zweiten 20 Prozent und im ersten Gang 41 Prozent. Eine neue Motoraufhängung führt zu

Weniger Kraftaufwand

Um den Kraftaufwand für das Fahren weiter zu verringern, hat das Kupplungspedal eine Betätigungshilfe erhalten. Eine Überschnappfeder vermindert den seither erforderlichen Kraftaufwand um rund ein Drittel. — Im Zuge der Entwicklung des Bremssystems wurden unter anderem die Bremsstrahlen vergrößert, in der Vorderradbremse die Backen verbreitert und die wirksame Bremsbelagfläche insgesamt um 18 Prozent vergrößert. Die Vorteile der neuen Bremsen liegen vor allem in der Pedaldruckverminderung, den verbesserten Kühlverhältnissen und der verringerten Abnutzung. Um die gleiche Bremswirkung wie seither zu erzielen, genügen rund 75 Prozent der ehemals aufzuwendenden Pedalkraft. Umgekehrt bedeutet dies, daß bei gleichem Pedalkraftaufwand wie

Kapitän-Preise

OPEL KAPITÄN	
einschließlich OPEL-Frischlüftung	9975 DM
OPEL KAPITÄN „L“	
einschließlich Ruhesitzen, OPEL-Frischlüftung und weiterer Sonderausstattung	10675 DM

einer maximalen Geräuschisolierung und wesentlich verbesserter Schwingungsdämpfung. Die Eigenschwingungszahl der Aufhängung wurde



AUF ALLEN STRASSEN. Vor wenigen Tagen, am 10. September, hat die Großauslieferung des neuen Kapitän an die Händler begonnen

früher eine wesentlich, ca. 32 Prozent bessere Verzögerung und damit eine wesentlich größere Bremswirkung erreicht wird.

Neue Bereifung

Für den Kapitän hat Opel in Zusammenarbeit mit der Reifenindustrie die völlig neue Reifengröße 7.00 — 14 Sport entwickelt. Selbstverständlich handelt es sich hier um eine schlauchlose Ausführung. Der Außendurchmesser des neuen Reifens ist nur unwesentlich größer als der des bisherigen 6.70 — 13 Reifens; er hat aber einen um 25 mm größeren Innendurchmesser. Das bringt vom Reifen her schon eine wesentlich erhöhte Seitensteifigkeit, die zu einer erstaunlichen Vergrößerung der Fahrstabilität des gesamten Fahrzeuges führt. Die Reifenverbreiterung um ca. 10 mm sichert das Schluckvermögen gegen Fahrbahnstöße. Die Reifenkonstruktion als Sport-Ausführung gibt zusätzliche Sicherheit bei hoher Geschwindigkeit.

Gesenkter Preis

Die Entwicklungsarbeit am neuen Kapitän hat auch das kleinste Detail liebevoll umfaßt und wurde dort wirksam, wo eine Veränderung zu einer echten Verbesserung führen konnte. Zeichnete sich der letzte Kapitän schon durch ein anerkannt hohes Maß ausgezeichneter Fahreigenschaften und Fahrsicherheit, an Wirtschaftlichkeit und Gebrauchswert Fahrkomfort und Zuverlässigkeit aus — dann nimmt das neue Modell alle diese Punkte in gesteigertem Umfang in Anspruch. Eine völlige Über-

Reden ist Silber - Schweigen ist Gold

Leichtfertiges Gerede über zukünftige Pläne unseres Hauses nutzen der Konkurrenz und gefährden die Arbeitsplätze. Wie festgestellt wurde, sind Krankenhäuser und Sanatorien, in denen Werksangehörige weilen, häufig Ausgangsorte für Gerüchte. Renomiersucht und Schwatzhaftigkeit stiften Schaden. Deshalb: Mund halten!

Immer daran denken und andere davon überzeugen!

raschung bietet der neue Kapitän auch in preislicher Hinsicht. Obwohl es sich um ein neues Modell mit in jeder Hinsicht gestiegenen Leistungen handelt und der neue Kapitän wieder eine wesentliche Wertsteigerung in sich schließt, zeigen die Preise eine echte Ermäßigung. Der neue Kapitän bietet dadurch mehr Wert für weniger Geld. Die Großlieferung hat vor wenigen Tagen, am 10. September, eingesetzt. He.

„Das
Bessere
ist des
Guten
Feind“



Verkaufsdirektor Dr. H. Schnabel über den alten und den neuen Kapitän

„Wenn wir der Presse neue Modelle vorstellen“, sagte Verkaufsdirektor Dr. H. Schnabel auf der Pressekonferenz unter anderem, „dann überkommt mich ein zwiespältiges Empfinden. Einerseits reißt mich die stolze Freude unserer Konstrukteure und Produktionsfachleute über das wohlgelungene neue Produkt mit; andererseits stimmt es mich nachdenklich, daß der bisherige Typ durch das neue Modell hart und rücksichtslos verdrängt wird. Es liegt eben in der Natur der Dinge, daß das Bessere des Guten Feind ist. Beim Automobil ist es nicht anders. So auch bei dem jetzt abgelösten Typ des Kapitän, der so interessant war, daß die Öffentlichkeit sich viel mit ihm beschäftigt hat. Es lohnt sich deshalb, von diesem Modell einige Zahlen festzuhalten. Die Produktion dieses Wagens umfaßte genau 12 Monate. Hergestellt wurden in dieser Zeit 34 840 Stück, hiervon etwa je die Hälfte in der Kapitän- und Kapitän-'L'-Ausführung. . . . Allein 22 910 Wagen dieser Produktion gingen in den Export, wo sie sich gegen die internationale Weltklasse erfolgreich behaupteten. Interessant ist, daß in der Produktionszeit dieses ausgelaufenen Modells Opel mehr Sechs-Zylinder-Personenwagen gebaut hat als irgendein anderes deutsches Werk. Am 1. Juli 1959 waren nach vorläufiger Berechnung 74 617 Opel-Kapitän-Wagen im Verkehr, also nahezu ebensoviele wie alle anderen deutschen Sechs-Zylinder-Personenwagen zusammengekommen (76 743). Man kann also wohl feststellen, daß der Kapitän sehr erfolgreich gewesen ist. Das ausgelaufene Kapitän-Modell war in Technik und Ausgestaltung wegweisend; denn viele seiner charakteristischen Feinheiten wurden inzwischen auch von anderer Seite bei neuen Modellen eingeführt. Mit den neuen Kapitän-Modellen verwirklichen wir weitere Fortschritte, die wieder vorbildlich sein werden. . . . Wir sind davon überzeugt, daß wir mit dem auf der Automobilausstellung in Frankfurt gezeigten Opel-Programm eine Basis geschaffen haben, die es uns erlaubt, mit großem Optimismus in die Zukunft zu sehen, denn wir glauben, daß die von uns vertretenen Klassen Hauptträger der Motorisierungswelle sein werden.“

OPEL 1200: Das wirtschaftliche Vollautomobil

Es ist soweit: heute, am Eröffnungstag der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main präsentiert unser Werk ein neues Produkt: den OPEL 1200.

Die schon lange vor der ersten formellen Erklärung der Geschäftsleitung beim Presseempfang am 25. August über diesen Wagen kursierenden Gerüchte zeigen, daß für ihn, der als organisches Ganzes zwischen der Klein- und Mittelwagenklasse steht, eine echte Nachfrage vorhanden ist. Mit seinem formschönen Aussehen, der geräumigen Karosserie, dem gediegenen Komfort, den ausgezeichneten Fahreigenschaften und seinem hohen Gebrauchswert erfüllt der neue OPEL 1200 die Wünsche breiter Käuferschichten nach einem „Vollautomobil“ von besonderer Preisgünstigkeit.

Gestiegene Ansprüche

Es ist doch so: Jeder Autobesitzer hat zwei stille, aber fühlbare „Teilhhaber“ — den Vater Staat mit seiner Kraftfahrzeugsteuer und die Ver-

len ein Fahrzeug mit einem sich der sogenannten Mittelwagenklasse nähernden Standard, jedoch mit den Ausgaben (für Steuer, Versicherung und Verbrauch) einer kleineren Klasse. Diesem Verlangen kommt der neue OPEL 1200 als glückliche Synthese der Wünsche nach Raum und Komfort, Gebrauchswert und Aussehen sowie günstigen Kosten entgegen. Alles in allem: ein wirtschaftliches Vollautomobil.

Wesentlicher Unterschied

Bei dem neuen Wagen wurden Karosserieform und Größenordnung der Olympia-Rekord-Modelle beibehalten; das gilt sowohl für den Fahrgast- als auch für den Kofferraum; ebenfalls übernommen wurden Lenkung, Federung, Fahrwerk und Bremsen. Die Ausstattung wurde dagegen gegenüber dem Olympia-Typ geändert und in vielen Punkten verbessert. Schon rein äußerlich zeigt sich ein wesentlicher Unterschied. Über die Länge der Seitenteile zieht sich — nach hinten leicht abfallend — eine Chromzierleiste; sie betont die ruhige, ausgeglichene Form des Karosserie-Körpers. Die Panorama-Windschutzscheibe wie auch die Rückscheibe sind von einer Chromleiste eingefast; die verchromte Regenleiste an der Seite des Daches gibt einen zusätzlichen optischen Akzent. Die Bezeichnung 1200 am Heck

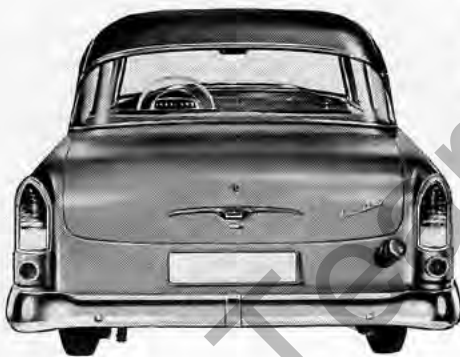
und an den Seiten weist den Wagen unmißverständlich als den neuen OPEL 1200 aus.

Die Innenausstattung

Von der Rekord-Linie ist das nun Schule machende Trommel-Tachometer übernommen worden. Das Zweispeichen-Lenkrad ist korbformig ausgebildet und trägt den verchromten Signalring. Fernthermometer und Aschenbecher (vorne und hinten) fehlen als nützliche Gegenstände ebensowenig wie die Schnell-Verstellung der vorderen Sitzbank. Beide Türen haben Armlehnen und Kontaktschalter für die Innenraum-Beleuchtung sowie Drehfenster für die zugfreie Belüftung. Wie die Rekord-Modelle hat auch der neue 1200er asymmetrisches Abblendlicht, eine 200 Watt Lichtmaschine und elektrisch angetriebene Zweistufen-Scheibenwischer. Scheibenwaschanlage, Nebellampen und anderes Zubehör können auf Bestellung zusätzlich eingebaut werden.

Neu entwickelter Motor

Das stählerne Herz des neuen Typs ist ein 1,2 Liter-Motor (4 Zylinder, hängende Ventile) mit 1196 ccm Steuer-Hubvolumen (effektiv: 1205 ccm), der aus dem bekannten 1,5 Liter Opel-Motor entwickelt wurde. Mit seinen 40 PS bei 4400 UPM (nach



sicherung mit ihrer Prämie. Vor allem jene Schicht, die auch heute noch oder wieder den Pfennig ehren muß, um das Haushaltsbudget im Gleichgewicht zu halten, schaut nach einem Wagen, der die erwähnte „Teilhaberschaft“ einschränken hilft. Klein- und Kleinstwagen verschiedener Hersteller kamen diesem Wunsche entgegen — ohne dabei immer die gestiegenen Ansprüche breiter Schichten nach Größe und Aussehen zu berücksichtigen. Genau wie heute kaum noch jemand Verlangen nach einer Kleinstwohnung mit ihrer Enge haben dürfte, so geht es vielen Menschen mit dem Automobil. Mit anderen Worten: gewünscht wird von vie-



DIN 70020) leistet dieser 1,2 Liter-Motor genau soviel wie der 1,5 Liter-Motor der Wagen der Baujahre 1953 bis 1955. Für die Größe und das Gewicht des Wagens (Leergewicht 905 kg, maximale Zuladung 345 kg) ist das Drehmoment mit 8,4 mkg über den Bereich von 2200 bis 2800 UPM ebenso beachtlich wie seine Höchstgeschwindigkeit von ca. 115 km/h. Beim Durchschalten beschleunigt der OPEL 1200 von 0 auf 80 km in 18 Sekunden, von 0 auf 100 km in 32 Sekunden. Seine Bergsteigefähigkeit mit 37,14 beziehungsweise 7 % im ersten, zweiten beziehungsweise dritten Gang des vollsynchronisierten Getriebes und sein Kraftstoffverbrauch von 8,1 Liter/100 km (nach DIN 70030) runden das Bild des leistungsfähigen neuen Motors ab. — Der 7,5 verdichtete Motor hat alle Vorteile des erstmals in Deutschland von Opel (1937) im Großserienbau hergestellten Kurzhub-Motors. Seine geringe mittlere Kolben-Geschwindigkeit (11,1 m/sec. bei einer Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h) gewährleistet geringe Reibungsverluste und damit eine erhöhte Lebensdauer.

Lieferung hat eingesetzt

Wie bereits gesagt, wird der neue Wagen erstmals auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt und gleichzeitig im Rahmen der Kraftfahrzeugschau der Deutschen Industrie-Ausstellung in Berlin der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Zur gleichen Zeit setzt die Lieferung an die Opel-Händlerorganisation ein. Auch dieses Modell begleiten die guten Wünsche der 32000 Opel-Mitarbeiter.

— 9.



Abschied von Dr. Karl Stief

Wegen Erreichung der Altersgrenze ist Dr.-Ing. E. h. Karl Stief nach fünf Jahrzehnten Ende August aus dem aktiven Dienst bei der Adam Opel Aktiengesellschaft ausgeschieden. Wie wenige der maßgebenden Männer der deutschen Kraftfahrzeugindustrie, hat sich Dr.-Ing. E. h. Stief in seine Stellung als technischer Direktor und Vorstandsmitglied der Adam Opel Aktiengesellschaft emporgearbeitet. 1908 kam er als Dreherlehrling zu dem aufstrebenden, damals noch unter der Leitung der Brüder Opel stehenden Werk. Gesellenprüfung als Werkzeugmacher, mehrjährige Tätigkeit bei deutschen Karosseriefabriken und schließlich das abschließende Studium waren Stationen seines Berufslebens. Schon 1921 wurde er Leiter der Karosserie-Konstruktionsabteilung und war damit verantwortlich für die Konstruktion, Entwicklung, Form und Ausstattung der Opel-Karosserien. Am Opel 4 PS (Opel Laubfrosch), dem ersten am laufenden Band hergestellten deutschen Serienwagen, war er maßgeblich beteiligt. 1934 wurde er Chefingenieur des Werkes und schließlich 1936 in den Vorstand berufen. Die Technische Hochschule Darmstadt verlieh ihm 1951 in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste bei der Entwicklung des Kraftfahrzeuges die Würde eines Dr.-Ing. E. h.

In der jüngeren Generation der deutschen Automobilbauer stehend, hat Dr. Stief in langjähriger Arbeit entscheidend zur Weltgeltung des deutschen Automobils beigetragen. Sein hervorragendes Werk ist die Einführung der Konstruktion der selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie in den Großserienbau der modernen Automobilfabrikation und damit die Verwirklichung des fertigungstechnisch und für den Gebrauch vorteilhaften Prinzips der Einheit an Stelle der Zweiteilung — Karosserie und Rahmen. In seinen Wirkungsbereich als Chefingenieur fiel ferner der von Opel im Jahre 1937 aufgenommene Großserienbau der Motore mit hängenden Ventilen. Damit wurde durch Opel in Deutschland die Ära der Kurzhubmotore eingeleitet. Rund zwei Millionen Opel Personenwagen mit freitragender Ganzstahl-Karosserie (gebaut von 1935 bis 31. August 1959) kennzeichnen die Tätigkeit des scheidenden Technischen Direktors unseres Werkes. Während seiner Zugehörigkeit zum Rüsselsheimer Werk wurden mehr als 2,75 Millionen Opel-Fahrzeuge produziert. Dr. Stiefs besonderes Interesse galt der Ausbildung des technischen Nachwuchses durch Einführung mehrjähriger Ausbildungslehrgänge für junge Ingenieure und besonders der Förderung begabter Techniker und Ingenieure. Seiner Initiative zufolge errichtete Opel als erste deutsche Automobilfabrik ein Entwurfs-Studio nach amerikanischem Vorbild und das erste Prüffeld in Europa.

Alle Mitarbeiter, insbesondere die der Technischen Hauptabteilung, rufen Dr. K. Stief ein herzliches Lebewohl zu, verbunden mit vielen Wünschen für einen gesunden Lebensabend.

H.

Ein wahres Wort!

Rechtsprechung in der Demokratie

„Schade ums Geld — warum hängt man ihn nicht gleich auf?“ Ein Mensch, dem entsetzliche Taten zur Last gelegt werden, steht vor Gericht. Wochen und Wochen geht der Prozeß, unzählige Zeugen werden vernommen, Stöße von Akten gewälzt. In solchen Situationen, die wir immer wieder durch die Presse miterlebten, fragt sich mancher in berechtigter Empörung: Wozu das Theater? Was das für Geld kostet... Warum legt man ihn nicht genau so schnell um, wie er seine Opfer aus der Welt geschafft hat? Und wenn man dann manchmal hört, wie glimpflich solche Verbrecher davongekommen, dann ist man noch empörter und schimpft auf die pflaumenweiche Demokratie.

Dreiteilung

Nun, im totalen Staat, der seinen Richtern vorschreibt, wen sie ohne Rücksicht auf Menschlichkeit und Gesetz „auszumerzen“ haben, arbeitet die Justiz „wie am Schnürchen“. Die Justiz in der Demokratie erscheint demgegenüber langsam, lasch und schwerfällig. Manches Unrecht wird im demokratischen Staat sicherlich nicht ausreichend bestraft — dafür aber wird gerade durch die vorsichtige, gründliche und von staatlichen Eingriffen freie Rechtsprechung tausendfaches Unrecht vermieden, wie wir es aus der Diktatur nur zu gut kennen. Jede wirkliche Demokratie beruht auf der Dreiteilung der Gewalten: Das Parlament hat die Gesetze zu beschließen. Die Regierung hat diese öffentlichen Beschlüsse zu vollziehen. Die Gerichte haben Recht zu sprechen.

Keine Vorschriften

Natürlich schwächt es mitunter die Schlagkraft des Staates gegen die Rechtsbrecher, daß keine dieser drei Instanzen der anderen Vorschriften zu machen hat. Aber es nimmt dem Staat und seinen unteren Organen auch die Möglichkeit, Unrecht in einem Ausmaß zu begehen, wie wir es aus totalitären Systemen kennen. Der französische Philosoph Montesquieu, auf den die Lehre von der Gewaltenteilung zurückgeht, schrieb schon 1784: „Alles wäre verloren, wenn ein und derselbe Mensch oder dieselbe Körperschaft diese drei Gewalten, Gesetze zu geben, die öffentlichen Beschlüsse zu vollziehen und Verbrechen oder Streitigkeiten der Privatleute zu richten, zugleich ausübte.“ Ein Wort, dessen Wahrheit die nachfolgende Weltgeschichte mehr als einmal bestätigte. H. R.



Und noch eine Opel-Neuheit! Unsere Zeichnung zeigt den auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt als Prototyp der Öffentlichkeit vorgestellten neuen 1,9 Tonne Opel-Blitz-Kastenwagen, der auch in zahlreichen Sonderausführungen als Omnibus, Kombinationswagen, Montagewagen, Tiefkühlfahrzeug, Landkraftwagen, Polizeifahrzeug usw. geliefert wird.

Leistungen werden anerkannt!

Produktivitätsbonus erneut erhöht

Wie bereits durch Anschlag bekanntgegeben, hat die Geschäftsleitung den neben Lohn und Gehalt freiwillig gewährten Produktivitätsbonus für Lohnempfänger ab 30. August 1959 in sämtlichen Lohngruppen um 5 Pfennig pro Stunde und für Gehaltsempfänger ab 1. September 1959 um 10 DM pro Monat erhöht. Damit hat die Leistung aller Mitarbeiter eine spürbare Anerkennung gefunden. Der Produktivitätsbonus beträgt nach der erneuten Erhöhung

Für Lohnempfänger:

in den Lohngruppen 1 und 2	20 Pfennig pro Stunde,
in den Lohngruppen 3 und 4	25 Pfennig pro Stunde,
in den Lohngruppen 5 und 6	
und in der Sondergruppe	30 Pfennig pro Stunde.

Für Gehaltsempfänger:

bis 249 DM	30 DM pro Monat,
von 250 DM bis 299 DM	35 DM pro Monat,
von 300 DM bis 349 DM	40 DM pro Monat,
von 350 DM bis 399 DM	45 DM pro Monat,
von 400 DM bis 449 DM	50 DM pro Monat,
von 450 DM bis 499 DM	55 DM pro Monat,
von 500 DM bis 549 DM	60 DM pro Monat,
von 550 DM bis 599 DM	65 DM pro Monat,
von 600 DM bis 649 DM	70 DM pro Monat,
von 650 DM bis 699 DM	75 DM pro Monat,
von 700 DM bis 749 DM	80 DM pro Monat,
von 750 DM bis 799 DM	85 DM pro Monat,
von 800 DM bis 849 DM	90 DM pro Monat,
von 850 DM bis 899 DM	95 DM pro Monat,
von 900 DM bis 906 DM	100 DM pro Monat.

„Stark übertrieben“

In Zeitungskomentaren (übrigens auch in der letzten OPEL-POST) wurde wiederholt von einer allzu großen Arbeits- und Vergnügungswut der Bundesbürger am Wochenende gesprochen und so getan, als habe kaum noch ein Mensch Zeit für Muße und Beschaulichkeit. Daß das stark übertrieben ist, beweist jetzt das Ergebnis einer Untersuchung des Institutes für Demoskopie in Allensbach, wenn auch solche Untersuchungen mit einem gewissen Vorbehalt gelesen werden müssen. Nach diesen Angaben verbringen die meisten Menschen den Samstag gemütlich zu Hause, lesen oder betätigen sich im Garten. Von 100 Befragten waren nur 10 am Wochenende im Kino, nur 3 beim Tanzen, und 8 haben im Laufe des Samstags oder Sonntags ein Café oder Restaurant aufgesucht; 13 waren zu Verwandten und Bekannten gefahren, und die übrigen – also 66 – machten es sich zu Hause gemütlich, wobei das „Fenstergucken“ eine gar nicht so seltene Beschäftigungsart ist. Auch mit der „Kilometerfresserei“ ist es nicht so arg, wie immer getan wird. So hat die Umfrage ergeben, daß von 100 Erwachsenen nur 7 einen Samstagausflug und 4 einen Wochenendausflug mit dem Auto, Motorrad oder Roller unternommen hatten; ebenfalls 7 von 100 Befragten waren mit dem Fahrrad oder zu Fuß im Grünen; 4 hatten ihrem Hobby, dem Sport, gehuldigt. Von den „Daheimgebliebenen“ hat sich nur ein verschwindender Prozentsatz mit Reparatur- oder Schwarzarbeiten beschäftigt. Alles in allem: geruhsame Freizeitbeschäftigungen.

H. Seiboldt, Sozialabteilung

„Interessenkonflikt“

Die sicher von vielen Lesern der OPEL POST mit Freude aufgenommene Ankündigung, die Höchstprämie beim Vorschlagwesen sei auf 5000 DM festgesetzt worden, hat trotz des Hinweises, daß sich gute Ideen jetzt noch mehr bezahlt machen, ein gewisses Unbehagen an unserem betrieblichen Vorschlagwesen nicht beseitigen können. Das bei Opel seit Jahren praktizierte System der Verbesserungsvorschläge aus den Reihen der Belegschaft hat beachtliche Erfolge gehabt, eine Tatsache, die auch von Außenstehenden immer wieder bestätigt wird. Es wäre jedoch töricht, annehmen zu wollen, daß unser Vorschlagwesen keiner



Hoppla – jetzt komm' ich

Verbesserung mehr bedürfe, daß also „Verbesserungsvorschläge“ vor ihm haltzumachen hätten. Ausgehend von diesem Gedanken sollen hier einige Schwächen des jetzigen Systems – wie ich sie sehe – aufgezeigt und positive Änderungsvorschläge unterbreitet werden, damit das Vorschlagwesen – im Interesse des ganzen Betriebes – in Zukunft noch größere Erfolge verbuchen kann, als es bisher der Fall war.

Wichtige Argumente

Wenn man von unsachlicher Kritik am betrieblichen Vorschlagwesen absieht, sind es vorwiegend folgende wichtige Argumente, die von weiten Kreisen der Belegschaft immer wieder gegen das heutige System ins Feld geführt werden: Nützliche Verbesserungsvorschläge würden nicht selten entweder völlig zu Fall gebracht oder oft erst nach mehrmaligen Vorstößen genehmigt. — Die Erledigung später doch noch genehmigter Vorschläge dauere häufig so lange, daß durch die allzulange Beibehaltung des alten Zustandes wesentliche Einsparungen verloren gingen und der Firma Verluste entstünden. — Das ist die all-

gemeine Ansicht, die ich im wesentlichen teile.

Echter Schaden

Jeder, der die Verhältnisse bei Opel kennt, wird zugeben müssen, daß in der Tat mancher gute Verbesserungsvorschlag ungerechtfertigt abgelehnt wird! Der Einsender eines solchen Vorschlags, der durch seine Mitarbeit aktives Interesse am Betrieb bekundet, wird in vielen Fällen resignieren und darauf verzichten, weitere Verbesserungsvorschläge einzureichen! Für die Firma ist dadurch echter Schaden entstanden: nicht nur wurden mögliche Einsparungen nicht erzielt, sondern die Unzufriedenheit des enttäuschten Einsenders wird seine Arbeitsfreude beeinträchtigen und vielleicht auch die seiner engsten Kollegen, die von seinem Mißgeschick hörten. Es wäre nicht sinnvoll, und in der OPEL POST ist auch der falsche Platz, durch Aufzählen nachweisbarer Beispiele, die Richtigkeit dieser Gedankengänge nachzuweisen. Wesentlich ist vielmehr, sich über die grundsätzliche Ursache des Zustandes Gedanken zu machen. Dabei wird man zwangsläufig zu dem

Schluß kommen, daß der Kern des Problems vor allem in der organisatorischen Behandlung der Verbesserungsvorschläge liegt.

Menschliche Erfahrungen

Die von dem Vorschlag betroffene Abteilung hat durch seine Beurteilung praktisch die Möglichkeit, ihn zu Fall zu bringen! Zwar muß sie ihre ablehnende Haltung begründen. Dies dürfte jedoch kaum zu einem Problem werden, denn der Laie auf dem betreffenden Gebiet wird selten unterscheiden können, ob die Begründung einer Ablehnung sachlich wirklich haltbar ist oder nicht. Fest steht, daß durch die Prüfung (und, de facto, Entscheidung) des Vorschlags durch die betroffene Abteilung ein „Interessenkonflikt“ entsteht. Wenn ihr durch den Vorschlag bescheinigt wird, daß in ihrem Verantwortungsbereich etwas verbessert werden kann, dann wird nach der allgemeinen menschlichen Erfahrung der Ärger über den Nachweis dieses „Fehlers“ über die Erkenntnis siegen, daß kein Mensch vollkommen ist und man also positive Kritik durchaus begrüßen sollte. Eine vernünftige Lösung des Problems muß insbesondere darauf abstellen, den erwähnten Interessenkonflikt zu beseitigen. Auch hier sollte das allgemeine Rechtsprinzip gelten, daß der Betroffene nicht gleichzeitig Richter sein kann!

Wie könnte nun eine solche Lösung aussehen? Beispielsweise wäre die Umwandlung des jetzigen „Ausschusses für Verbesserungsvorschläge“, der sich aus Prüfern und Vertretern der verschiedensten Abteilungen zusammensetzt, in ein völlig unabhängiges Gremium ins Auge zu fassen. Dieses möglichst kleine, mit erstklassigen Fachleuten zu besetzende Komitee, das diese Tätigkeit hauptberuflich ausüben sollte, müßte die durch einen Verbesserungsvorschlag betroffene Abteilung zwar anhören, dürfte in seiner Beschlußfassung jedoch an deren Ansicht nicht gebunden und nur der Geschäftsleitung direkt verantwortlich sein. Ganz gleich, wie das Problem auch in Angriff genommen würde, zwei Punkte müßten in jedem Fall als allgemeine Richtschnur dienen: Eine als richtig anerkannte Idee sollte unter Vermeidung aufwendiger Formalitäten im betrieblichen Interesse so rasch wie möglich in die Tat umgesetzt werden. Weiter gilt es zu erkennen, daß Ideen allen Beteiligten „verkauft“ werden müssen. Für das Vorschlagswesen heißt das: die Mitarbeit der Handvoll Einsender (ca. 4,5 Prozent der Belegschaft) allein genügt nicht, sondern es muß die vorbehaltlose Mitarbeit möglichst vieler Werksangehörigen angestrebt werden, was bei dem jetzigen Zustand natürlich nicht der Fall sein kann.

(Name, Abteilung und Anschrift des Einsenders sind der Redaktion bekannt.)

Mehr Mut zum Widerspruch

„Die größte Gefahr für das berufliche Vorwärtskommen besteht darin, daß man nichts riskieren will und ängstlich darauf bedacht ist, ganz 'sicherzugehen' und jeden Fehler zu vermeiden. Mitunter, wenn wir diese Haltung einnehmen, bilden wir uns ein, wir müßten mit unserem Chef einer Meinung sein, um ihm und dem Unternehmen Treue zu bezeugen. Es liegt mir fern, Treue gering zu achten, aber ein bißchen eigene Meinung wäre mir doch lieber. Widerspruch ist mehr als ewige Zustimmung! Wenn zwei Menschen in einem Unternehmen genau gleich denken, ist einer von ihnen überflüssig.“ Soweit der Präsident eines amerikanischen Konzerns.

Lohnt sich Widerspruch?

„Ich rate Ihnen, das zu tun, was Ihr Chef sagt und keine abweichenden Meinungen vorzubringen. Widerspruch ist sinnlos! Eines Tages wird man alle diese Aussprüche gegen Sie vorbringen.“ Dieser Ratschlag, den man von „gescheiterten Leuten“ hören

kann, charakterisiert am besten die Problematik des Widerspruchs in einer Organisation. Ein „braver Funktionär“, der mit bürokratischer Korrektheit kritiklos die Anordnungen des Apparats ausführt, macht heute leichter Karriere als der Individualist, der durch eigene Ideen versucht, aus den eingefahrenen Gleisen herauszukommen. Der Kampf gegen den Widerspruch ist typisch für alle großen Organisationen. Ob es sich um einen Betrieb, um politische Parteien oder um Interessengruppen handelt, spielt dabei nur eine untergeordnete Rolle. In allen Bereichen unserer Gesellschaft gibt es genügend Beispiele für das Scheitern des Widerspruchs.

Störenfriede der Ordnung?

Unsere Zeit hat den Begriff der „Parteilinie“ geprägt, den man sinngemäß auch auf den Betrieb übertragen kann. Wer durch seinen Widerspruch die „Linie“ überschreitet, stört den vorgeplanten und gewohnheitsmäßigen Ablauf der Dinge. Er

übt Kritik an Maßnahmen, die andere beschlossen haben. Das ist modernes Ketzertum. Selten erkennt man im Widerspruch die Bemühungen eines Menschen an, etwas besser machen zu wollen. Die Gegner des Widerspruchs haben plausible Erklärungen bei der Hand. Sie versuchen, zu beweisen, daß das Eingehen auf Widersprüche die Autorität der Führung untergräbt und Querulanten und Nörglern Tür und Tor öffnet. Disziplin und Ordnung in einem Betrieb hängen nach ihren Vorstellungen davon ab, daß angeordnet und ausgeführt wird. „Für Diskussionen haben wir keine Zeit!“ – Sie können so sprechen, weil es nicht immer leicht ist, zwischen berechtigtem Widerspruch und persönlicher Nörgelei zu unterscheiden. Aber sie sehen nur die Schattenseite des Widerspruchs.

Erziehung zum Widerspruch

Ein Unternehmen braucht Menschen, die widersprechen! Mit Ja-Sagern kann man zwar eine Organisation mit der Präzision eines Uhrwerks ablaufen lassen – das zeigen alle Diktaturen in Perfektion –, aber neue Impulse entstehen nur aus dem Widerspruch einzelner. Mutig tragen sie das Unternehmen vorwärts und verhindern, daß der Betrieb eines Tages im zähen Teig der Routine festsetzt. Wir machen es uns zu einfach, wenn wir den Widerspruch grundsätzlich als Nörgelei und Querulanten-tum diffamieren. Mitwissen und Mitverantworten – was heute dauernd gefordert wird –, lassen sich nicht ohne mitdenken, das heißt ohne freie Meinungsbildung erreichen. Das ist die schöpferische Seite des Widerspruchs.

Die Tugend des Widerspruchs

„Sind Sie bereit, auf die Meinung eines Menschen zu hören und einzugehen, der in der betrieblichen Rangordnung tiefer steht?“ Diese Frage richtet sich vor allem an Vorgesetzte und Betriebsräte als die Träger der Macht in der industriellen Organisation. Für sie wird das Problem des Widerspruchs zu einer Belastungsprobe für ihre Toleranz gegenüber den Mitarbeitern. Hier geht es um die Selbsterziehung des einzelnen, die die Grundlage einer neuen „sozialen Ethik“ bilden könnte. Zu dieser sozialen Ethik gehört auch die „Pflicht zum Widerspruch“, die wir als eine neue Tugend gelten lassen müssen, wenn der Mensch nicht durch die übermächtigen Kräfte der Organisation überspielt werden soll. Wo der Widerspruch bekämpft wird – stirbt die Freiheit.

Paul Kura, Hamburg



GUT ANGEKOMMEN sind diese Opel-Rekord im Hafen von Baltimore in Maryland (USA). Der Schiffskran bringt einen Wagen nach dem anderen sicher an Land



MIT EINER WERKS BESICHTIGUNG und einer Ehrenrunde auf dem Opel-Prüffeld endete für die diesjährigen 20 besten Seifenkistenfahrer die 17 tägige Deutschlandrundfahrt über 2994 km, bei der sie die schönsten Teile Deutschlands kennenlernten. Bei einem herzlichen Empfang, an dem auch Rundfunk und Presse teilnahmen, begrüßte Dr. Stief im Namen des Vorstandes die glücklichen Jungen. Alle waren sich einig: es war eine herrliche Fahrt und eine nette Kameradschaft. Die jungen Seifenkistenfahrer benahmen sich erstklassig, wofür ihnen überall Lob gesendet wurde. Die Fahrtleitung lag in Händen von L. Meyer, Seifenkistenzentrale. Auf unserem Bild sehen wir G. Pistorius, Technische Leitung, der hier mit den „Seifenkistenrennfahrern“ das Prüfwerk besichtigt



DIESER „REKORD“, am Strande Cuxhavens von den Kindern unseres Mitarbeiters O. Roloff, TL, gebaut, errang beim dortigen Sandburgenwettbewerb den 1. Preis

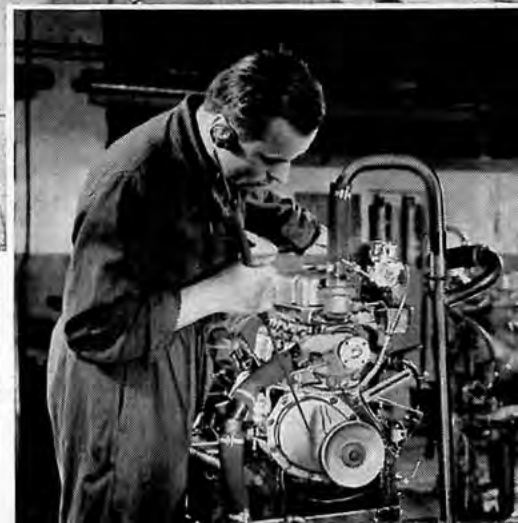
SCHNAPPSCHUSS von dem am vergangenen Samstag zu Ende gegangenen DGB-Kongreß, an dem Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz (links) als Delegierter teilgenommen hatte. Im Mittelpunkt des Grundsatzreferates von Willi Richter stand das Bekenntnis zur freiheitlichen Staatsordnung und eine scharfe Absage an den FÖGB und die Politik der Sowjetunion und der Sowjetzone. Offizielle Kontakte nach drüben lehnte er entschieden ab



AUF EINEM PARKPLATZ in Kopenhagen knipste Mitarbeiter H. Mundschchenk diese drei Opel-Generationen



„GEPRÜFTE ZUVERLÄSSIGKEIT“ heißt es im Auftrag des Werkes gedrehter Zwanzig-Minuten-Farbfilm, der auf der Internationalen Automobil-Ausstellung gezeigt wird. Auf dem einen Bild sieht man den Kameramann bei Aufnahmen auf dem Prüffeld, während das andere eine Szene aus dem Motorenbau (Motoreninspektion) vermittelt



Wenn Jubilare und Rentner erzählen

Wenn Jubilare an ihrem Ehrentag mit Freunden, Verwandten und Bekannten zusammensitzen und von damals erzählen, als sie vor 50, 40 oder 25 Jahren zu Opel kamen, werden meist nicht nur die Werkeereignisse gestreift, sondern auch die allgemeinen Geschehnisse jener Tage. Auch unsere Rentner, wenn sie in stiller Stunde an früher denken, erinnern sich an manch überstürzendes Ereignis vergangener Epochen. Weißt du noch:

Vor 50 Jahren . . .

. . . lauteten die Schlagzeilen der Tageszeitungen: Bethmann-Hollweg wird deutscher Kanzler. Zentrum einigt sich mit Konservativen über Branntwein-Monopol! Englands König Edward VII. besuchte 1909 seinen Vetter, Kaiser Wilhelm II., (den er übrigens nicht leiden mochte) in Berlin. Die Wissenschaft war fort-

schriftgläubig: Haeckel gründete in Jena das „Phyletische Museum“ zur Erläuterung der Darwinistischen Abstammungslehre. Friedrich Paulsen forderte in seiner „Pädagogik“ die Entwicklung aller menschlichen Anlagen. Ehrlich und Hata erfanden das Salvarsan, Krupp ein 42-cm-Geschütz. In der Malerei dämmerte mit Picassos Harlekinen und Marcs Rehen bereits die Moderne auf. Die Franzosen drehten ihre erste Wochenschau.

Vor 40 Jahren . . .

. . . überstürzten sich die Ereignisse. Deutschland hatte inzwischen den Weltkrieg verloren. Mit den widerspruchsvollsten Meldungen trafen

sich die Kollegen am Arbeitsplatz. Habt ihr gehört? In Berlin ist Generalstreik. Die Spartakisten machen einen Putsch! Der SPD-Reichswehrminister Noske hat den Putsch niedergeschlagen. Rosa Luxemburg und Karl Liebknecht wurden von rechtsradikalen Offizieren ermordet. Münchener Räteregierung durch Militär gestürzt! Ebert wird Reichspräsident, ein maßvoller Mann. Was sagt ihr zum Versailler Vertrag? Neben den tagespolitischen Ereignissen gelang Rutherford — von den großen Massen wenig beachtet — die Umwandlung eines Stickstoffatoms in ein Sauerstoffatom. Diese erste künstliche Elementumwandlung wurde durch radioaktive Strahlung bewirkt. Leonhard Frank schrieb seine pazifistischen Novellen „Der Mensch ist gut“, Karl Kraus sein satirisches Drama „Die letzten Tage der Menschheit“. Der Norweger Edvard Munch malte sein expressionistisches Gemälde „Der Mörder“. Benito Mussolini gründete in Italien den ersten faschistischen Kampfverband. Die „Deutsche Arbeiterpartei“, die spätere NSDAP, wurde gegründet.

Vor 25 Jahren . . .

. . . hatten die Nationalsozialisten die Herrschaft in Deutschland bereits fest in der Hand. Himmler wurde Chef der Geheimen Staatspolizei in Preußen. Wegen einer angeblich geplanten Revolte wurden Stabschef Ernst Röhm und andere politische Gegner Hitlers wie General Schleicher und Gregor Strasser erschossen. Hindenburg starb. Hitler machte sich zum „Führer und Reichskanzler“. Der Dichter und Politiker Erich Mühsam starb im KZ. In Bayreuth wurde Wagners „Parsifal“ pomphaft mit Alfred Rollers Bühnenbildern aufgeführt. Das Ehepaar Joliot-Curie entdeckte die künstliche Radioaktivität. Die Lehrlinge und Arbeiter, die vor 25 Jahren in unser Werk eintraten, schwärmten von „Schalke 04“, der erstmalig deutscher Fußballmeister wurde. Den Sinn des neuen Arbeitsordnungs-Gesetzes, das die Gleichberechtigung der Sozialpartner durch das „Führerprinzip“ ersetzte, haben sie wohl kaum in seiner Tragweite erfassen können. . . .

Jubilare wissen viel zu erzählen, wenn sie an ihrem Ehrentag in gemütlicher Runde mit Frau, Kindern, Kollegen und Freunden zusammensitzen. Die Chronik ihres Lebens ist die Chronik unseres Volkes. —a.



AUF DER „RENTNER“-BANK IM STADTPARK: Die Chronik ihres Lebens ist die Chronik unseres Volkes

Wir grüßen unsere Jubilare

40
JAHRE
ARBEIT FÜR OPEL

25
JAHRE
ARBEIT FÜR OPEL

18. 7. 1959

Erich Rumpf
Werkzeugschleiferei

1. 8. 1959

Jakob Sattler
Werkzeugbau

2. 8. 1959

Adolf Alt
Werkz.-Zentr.-Planung

Bernhard Dietz
Frigidaire-Produktion

Fritz Kohlhagen
Produktionskontrolle

Martin Reitz
Werksanlagen

3. 8. 1959

Paul Badermann
Blechbearb.-Chassis

4. 8. 1959

August Müller
Chassisbau I

August Treutel
Werkzeugbau

5. 8. 1959

Franz Wunderlich
Werksanlagen

6. 8. 1959

Hermann Gerlach
Vergaserbau

Horst Gerlach
Preßwerk-Kleinteile

Friedrich Schilling
Schnittbau

7. 8. 1959

Margarethe Gebert
Debitorenbuchhaltung

Adam Hilgenberg
Zahnräder

8. 8. 1959

Johann Baumgärtner
Karosseriebau

Peter Paul
Werkzeugbau

Karl Schanz
Betriebskrankenkasse

9. 8. 1959

Josef Jonas
Karosseriebau

Karl Rummel
Motorenbau

11. 8. 1959

Karl Schmidt
Automatenbau

12. 8. 1959

Hans Hartung
Karosseriebau

Wilhelm Schumacher
Inspektion

Ludwig Stroh
Werkzeugbau

13. 8. 1959

Adam Konrath
Preßwerk-Kleinteile

14. 8. 1959

Wilhelm Piecha
Vergaserbau

Josef Sixt
Produktionskontrolle

15. 8. 1959

Hermann Pfeifer
Werksanlagen

16. 8. 1959

Peter Bauer
Schnittbau

Valentin Jugenheimer
Karosseriebau

Georg Jung
Prod.-Vorb. Preßwerk

17. 8. 1959

Michael Griesling
Achsenbau

18. 8. 1959

Johann Kuhns
Prod.-Vorb.-Kar.

Wilhelm Marquardt
Prod.-Vorb.-Kar.

19. 8. 1959

Ludwig Winter
Modellschreinerei

21. 8. 1959

Emil Heiser
Prod.-Vorb.-Preßwerk

Friedrich Schmid
Achsenbau

22. 8. 1959

Alfred Menkhaus
Karosseriebau

Karl Rieth
Karosseriebau

Hans Wettig
Werkzeugbau

23. 8. 1959

Fritz Glöser
Preßwerk-Kleinteile

Heinrich Spatz
Inspektion

Heinz Streuber
Kar.-Konstruktion

24. 8. 1959

Friedrich Schmidt
Motorenbau

26. 8. 1959

Nikolaus Herzog
Versuchswerkstatt

Peter Pröstler
Vergaserbau

27. 8. 1959

Heinrich Eisinger
Werkzeugbau

Johann Maurer
Werksanlagen

28. 8. 1959

Emil Renkewitz
Schnittbau

30. 8. 1959

Georg Fischer
Frigidaire-Abteilung

Valentin Molitor
Werksanlagen



Michael Weyer
Werksanlagen
20. 5. 1959



Franz Klee
Automaten u. Gelenkwellen
3. 8. 1959



Georg Reinheimer
Schnittbau
14. 8. 1959



Georg Damm
Prod.-Vorb. Preßwerk
19. 8. 1959



Valentin Best
Werksanlagen
22. 8. 1959



Automobilverkäufer ein Beruf mit Zukunft

Unter diesem Motto brachte unsere Abteilung Verkaufsförderung eine Broschüre heraus, in der das Problem des Automobilverkäufer-Nachwuchses behandelt wird und die den jungen Menschen und ihren Eltern Ratgeber bei der Berufswahl sein soll. Der Beruf des Automobilverkäufers hat große Chancen. Aus der Kraftfahrzeug-Bestandsstatistik ersieht man, daß für vier Millionen Autos Verkäufer gesucht werden, denn nach der allgemeinen Auffassung wird sich in der Bundesrepublik die Zahl von heute rund 2,8 Millionen PKW bis 1965 auf rund 6,5 Millionen erhöhen. Gerade aus dieser Tatsache ergibt sich die Berufschance des Automobilverkäufers. Um dem Mangel an qualifizierten Automobilverkäufern abzuhelfen, bemühen sich die Automobilfabriken, auch unser Werk, junge Menschen für diesen aussichtsreichen Beruf zu begeistern. Vorurteile, der Automobilverkäufer sei kein anerkannter, vollwertiger Lehrberuf, sind unberechtigt. Und jungen Menschen, die mitunter glauben, sie seien keine „geborenen Verkäufer“, ist zu sagen, daß „Verkaufen“ zu einem guten Teil erlernbar ist.

Natürlich muß eine gute Allgemeinbildung und die Bereitschaft zur intensiven Arbeit mitgebracht werden.

Schnellere Ausbildung

Die Ausbildung zum Autoverkäufer ist zwar schneller als in anderen Lehrberufen, doch wird vom Jungverkäufer auch eine intensivere Mitarbeit verlangt, weil er später nur nach Leistung und nicht nach Stunden bezahlt wird. Am Ende der Ausbildung des Jungverkäufers stehen drei Ziele: Kenntnis der wichtigsten Verkaufsgrundsätze, Beherrschung der Verkaufstaktik und die Kenntnis vom Automobil, womit sowohl theoretisches Wissen als auch praktisches und fahrerisches Können gemeint sind. Zunächst muß der junge Mann — wenn er zum Verkäufer geeignet erscheint — die Lehre bei einem Händler beginnen. Hier lernt er unter anderem, wie eine Verkaufskartei geführt werden soll und wie man einen verkauften Wagen mit allen nötigen Formularen zuläßt. Ferner wird er über die Finanzierung — ob Teilzahlung, Wechsel oder Schecks — unterrichtet, und schließlich kommt er in den Kundendienstverkauf, der der Werkstatt angeschlossen ist. Hier nimmt er den ersten Kontakt mit den Kunden auf. Er empfängt die Werkstattbesucher, nimmt ihre Wünsche entgegen und hat sie sachkundig zu beraten.

Mit dem Seniorverkäufer unterwegs

Die nächste Stufe führt ihn schon mitten in die Praxis: Er darf mit einem erfahrenen Seniorverkäufer Besuche machen. Dabei hat er zunächst keine andere Aufgabe, als Augen und Ohren aufzumachen und zu lernen. Und irgendwann kommt dann der Zeitpunkt, von dem an er ohne Begleiter zum Interessenten gehen darf. Zunächst noch im Gebiet eines Seniorverkäufers und unter dessen Verantwortung, später in einem eigenen, selbständigen Verkaufsgebiet. Den „letzten Schliff“ der Grundausbildung erhält der Opel-Jungverkäufer während eines Kurses in unserer Rüsselsheimer Verkäuferschule. Hier erlernt er die „Hohe Schule des Verkaufens“. Die Dauer der Ausbildung ist verschieden; sie hängt vom ausbildenden Betrieb ab wie auch von der Tüchtigkeit des einzelnen Jungverkäufers. Auch liegt es in erster Linie an ihm selbst, an seiner Weiterbildung zu arbeiten, Wissen und Erfahrung zu sammeln — um Erfolge zu haben. Erfolg ist weniger eine Sache des Glücks als des Fleißes!

Was verdient man?

Diese Frage ist ein wichtiger Punkt bei der Berufswahl. Der Jungverkäufer wird von einem Händler angestellt. Die Bezahlung ist örtlich verschieden; im allgemeinen erhält jeder Jungverkäufer während der Ausbildung eine Ausbildungsbeihilfe, wie sie Lehrlinge anderer Berufe meist erst im dritten Lehrjahr bekommen; später, wenn er selbständige Besuche macht, tritt an die Stelle der Beihilfe ein entsprechend hohes Fixum. Als „fertiger“ Verkäufer bestimmt er dann die Höhe seines Einkommens selbst. Der Opelhändler bezahlt ihm zwar ein monatliches Fixum, sein eigentliches Gehalt verdient er sich jedoch in Form von Provisionen (pro verkaufter Wagen soundsoviel Mark). Der Verkäufer bestimmt sein Gehalt weitgehend nach seiner persönlichen Leistung. Arbeitet er wenig, verdient er wenig — arbeitet er viel, verdient er viel!

5.

Geld – richtig anlegen / Zweiter Teil

Diesmal: Das gute alte Sparbuch

Im letzten Heft deuteten wir an, daß an dieser Stelle in zwangloser Folge untersucht werden soll, wie man sein Geld richtig anlegt. Unser heutiges Kapitel handelt vom Sparkonto: Für viele Menschen ist Sparen und Kontensparen dasselbe. Man denkt dabei an das gute alte Sparbuch, das man mit einer bestimmten Einlage irgendwann zum Geburtstag oder zu einem sonstigen Festtag bekommen hat und auf dem sich im Laufe der Zeit vielleicht sogar ein paar hundert Mark angesammelt haben. Jahrzehntlang war das Kontensparen die hauptsächliche Sparform weitester Kreise der Bevölkerung. Für viele ist es die „eiserne Reserve“, wenn das Geld einmal nicht bis zum Ersten reicht, wenn man in Urlaub fahren oder für Vater einen neuen Anzug kaufen will. Auf der „Kasse“ ist das Geld besser aufgehoben als zu Hause im Strumpf, außerdem bekommt man mit schöner Regelmäßigkeit seine Zinsen gutgeschrieben. Das Kontensparen ist für viele Zwecke ideal.

Sicher angelegt

Das Geld ist sicher angelegt, man braucht sich nicht um verwickelte Vertragsparagrafen zu kümmern, nicht die Börsenzeitung zu lesen, man kann, je nach der vereinbarten Kündigungsfrist, täglich, monatlich, vierteljährlich, halbjährlich oder jährlich über sein Geld verfügen und ist nicht zu irgendwelchen regelmäßigen Zahlungen verpflichtet. Deshalb ist das Sparbuch die geeignete Sparform, wenn man nur ein paar hundert Mark anzulegen hat oder für einen bestimmten Zweck spart, zum Beispiel, um sich im nächsten oder übernächsten Jahr ein Fernsehgerät anzuschaffen. Gegenüber anderen Sparformen hat das normale Kontensparen jedoch zwei Nachteile: Die Verzinsung ist verhältnismäßig gering (gegenwärtig 3 Prozent bei täglicher und monatlicher Kündigung, 3¼ Prozent bei halbjährlicher Kündigung und 4 Prozent bei jährlicher Kündigung), und das Guthaben erfährt keinen Wertzuwachs.

Prämien sparen

Allerdings kann man die tatsächliche Verzinsung des Betrages auf einem Sparbuch außerordentlich erhöhen, wenn man von den Möglichkeiten Gebrauch macht, die das seit Anfang dieses Jahres gültige Sparprämiengesetz bietet. Das bedeutet zwar, daß man sein Geld für fünf Jahre festlegen muß, man erhält dafür aber vom Staat eine Prämie, die

20 Prozent des tatsächlich gesparten Betrages ausmacht. Der Höchstbetrag der Prämie ist für Ledige auf 120 DM im Jahr, für Verheiratete mit drei und mehr Kindern auf 360 DM im Jahr festgesetzt. Das heißt mit anderen Worten: Ein Verheirateter, der monatlich 50 DM spart, erhält — da der Jahressparbetrag 600 DM ausmacht — am Ende des Jahres vom Staat eine Prämie von 120 DM, die seinem Konto bei der Bank oder Sparkasse gutgeschrieben wird. Außerdem erhält er sein Guthaben mit 4 Prozent verzinst, ebenso die Sparprämie vom Tage der Gutschrift an. Durch die Sparprämie wird also die tatsächliche Verzinsung, selbst wenn man die Laufzeit von fünf Jahren in Rechnung stellt, doch nennenswert erhöht.

Wenn man heiratet

Allerdings ist das Prämien sparen eine Geldanlage auf längere Zeit. Man kann zwar das Konto jederzeit vor Ablauf der fünfjährigen Sperrfrist kündigen, muß aber dann auf die Prämien verzichten, es sei denn, daß der Konteninhaber heiratet oder stirbt. Heiratet er, so kann er auch vor Ablauf der Fünfjahresfrist über das eingezahlte Geld verfügen, ohne daß er auf die Sparprämie verzichten muß. Das gleiche gilt für den Todesfall, so daß die Angehörigen oder Erben über den vollen Betrag, einschließlich der Sparprämie, sofort verfügen können. Der Prämien-sparvertrag darf allerdings nicht in einem mittelbaren und unmittelbaren Zusammenhang mit der Aufnahme eines Kredits stehen, wenn er als prämiengünstig anerkannt werden soll.

Gute Geldanlage

Ein Prämien-sparvertrag ist also nicht das richtige für Sie, wenn Sie jederzeit über Ihr Geld verfügen wollen. Dagegen ist er eine verhältnismäßig gute Geldanlage, wenn Sie während der Laufzeit des Vertrages Ihr Geld voraussichtlich nicht benötigen und den gegenwärtig niedrigen Zinssatz entsprechend aufbessern wollen. Übrigens gibt es Sparprämien für den Ersterwerb von bestimmten Wertpapieren, vorausgesetzt, daß diese den Zeitraum von fünf Kalenderjahren in Ihrem Besitz bleiben. — Bevor Sie sich jedoch entscheiden, warten Sie auf die nächsten Ausgaben unserer Werkzeitung, in denen Sie noch etwas über die Vor- und Nachteile anderer wichtiger Spar- und Geldanlageformen erfahren: Bausparen, Lebensversicherungen, Pfandbriefe und Obligationen, Aktien und Investmentsparen.

K O P

Aus der Steuerpraxis

Steuerermäßigung bei Umzug

Umzugskosten, die bei Verlegung der Wohnung an einen anderen Ort entstehen, können in bestimmten Fällen vom steuerpflichtigen Einkommen abgesetzt werden. Wenn die Übersiedlung des Steuerpflichtigen im Interesse des Arbeitgebers oder des Berufes erfolgt und unbedingt erforderlich ist, sind Umzugskosten Werbungskosten oder Betriebsausgaben. Bei selbständig Tätigen muß der Umzug ausschließlich im Interesse des Berufes oder Betriebes erfolgen. Ein Umzug innerhalb eines Ortes kommt für eine Steuerermäßigung nicht in Frage! Ebenso ist keine Steuerermäßigung möglich bei der erstmaligen Aufnahme einer Tätigkeit bzw. bei Gründung eines Berufes oder Selbstständigmachung. Hat der Steuerpflichtige dagegen bereits eine freiberufliche Tätigkeit ausgeübt und entstehen ihm Kosten anlässlich der Aufnahme einer anderen, neuen Tätigkeit, so können diese Kosten wieder als Betriebsausgaben abgesetzt werden. Erhält ein Arbeitnehmer die Kosten seines Umzuges von seinem Arbeitgeber ersetzt, so gehört diese Entschädigung nicht zum steuerpflichtigen Arbeitslohn. Übersiedelt ein Arbeitnehmer aus der Sowjetzone in die Bundesrepublik und setzt hier seinen früheren Beruf fort, dann stellen die Umzugskosten ebenfalls Werbungskosten dar.

Steuerermäßigung für Kinder über 25 Jahre

Im Steuerrecht werden Kinder in drei Altersstufen eingeteilt. Für Kinder unter 18 und von 18 bis 25 Jahre erhält der Steuerpflichtige (wenn Kinder noch in der Ausbildung sind) bei der Einkommensteuer und Lohnsteuer Kinderermäßigung. Ist das Kind über 25 Jahre alt, so ist eine Steuerermäßigung wegen außergewöhnlicher Belastung möglich. Steuerermäßigung für ein über 25 Jahre altes Kind wird dem Steuerpflichtigen auf Antrag gewährt, wenn ihm zwangsläufig Aufwendungen für den Unterhalt und eine etwaige Berufsausbildung des Kindes entstehen. Zwangsläufigkeit setzt voraus, daß das Kind die entstehenden Kosten nicht aus eigenen Einkünften oder aus eigenem Vermögen bestreiten kann. Liegen die genannten Voraussetzungen für das ganze Jahr vor, so wird dem Steuerpflichtigen auf Antrag ein Freibetrag in Höhe seiner Aufwendungen, höchstens jedoch 900 DM pro Kind und Jahr gewährt. Eigene Einkünfte des Kindes werden auf den Freibetrag angerechnet, soweit sie 480 DM im Kalenderjahr übersteigen. Bei auswärtiger Unterbringung des Kindes erhöht sich der Freibetrag von 900 auf 1620 DM, vorausgesetzt, daß dem Steuerpflichtigen durch die auswärtige Unterbringung besondere Aufwendungen entstehen. Dr. H. St.



Schlechte Zeiten für Verbrecher

Wir besuchen das Bundeskriminalamt in Wiesbaden

Weil die bösen Ganoven heutzutage kein Sitzfleisch mehr haben — außer wenn sie „sitzen“ —, steht auf einem hohen Berg am Stadtrand der hessischen Landeshauptstadt ein großes, modernes Haus, das Bundeskriminalamt, mit 400 Mann im Labor, am Mikroskop und den Auswertungsstellen. Und weil sich die Reiselust der Verbrecher dem Tempo der modernen Entwicklung angepaßt hat, steht in einer Ecke dieses Hauses ein starker Sender, mit dem die Männer, die ihn Tag und Nacht bedienen, ihre Funksprüche in alle Welt absetzen können. Die Herren mit dem Sender gehören dazu, arbeiten aber für die „Interpol“.

Die Herren dieses Amtes sind keine aufregenden Gestalten, wie man sie in Kriminalromanen findet. Sie sind aber auch keine „gewöhnlichen“ Polizisten, die mit dem Haftbefehl in der Tasche ausziehen, um sich einen „Vogel“ einzufangen. Diese Wiesbadener — das sind sie eigentlich nicht, sondern, streng genommen „Bonner“ — nehmen selten eine Verhaftung vor. Sie leisten die Arbeit im Hintergrund, das Festnehmen überlassen sie, bis auf ein paar seltene Spezialfälle, den anderen.

„Bonner“ sind sie, weil sie direkt, als „Bundesoberbehörde“, dem Bundesinnenministerium in Bonn unterstehen. Deshalb — oder trotzdem — dürfen sie in den meisten Fällen auch nicht aktiv eingreifen, Verhaftungen vornehmen oder Fälle bearbeiten. Denn die Polizeigewalt ist nach unserer Verfassung, dem Bonner Grundgesetz, Sache der Länder und Gemeinden. Unser Staat ist föderalistisch. Nun sind aber die Ganoven keine Föderalisten. Auch keine Nationalisten. Sie beschränken ihre Tä-

tigkeit nicht auf eine Stadt, ein Bundesland, ja noch nicht einmal auf ein beliebiges Land in Europa oder sonstwo. Sie sind „reisende Verbrecher“. Diese „Errungenschaft“ der Zivilisation entstand in den Tagen, in denen die Postkutsche verschwand und den schnelleren Verkehrsmitteln Platz machen mußte. Plötzlich reichte der Ortsgendarm, der Stadtpolizist nicht mehr aus. Der Verbrecher verschwand, fuhr irgendwo anders hin, „arbeitete“ am neuen Ort, reiste weiter — und war nicht zu fassen, weil man in der neuen Stadt, seinem neuen „Arbeitsplatz“, einfach nichts von ihm und seinen Me-

Unser obenstehendes Bild :

DAS BUNDESKRIMINALAMT in Wiesbaden, von dem unsere aktuelle Reportage „Schlechte Zeiten für Verbrecher“ handelt

thoden wußte. Die polizeiliche Arbeit mußte jedesmal wieder von vorne anfangen.

Enge Zusammenarbeit

Die Polizei, die Regierungen überhaupt, paßten sich dieser Entwicklung des technischen Zeitalters an. Bald hatte Deutschland zentrale Polizeiamter, in denen die Fäden der Verbrechensbekämpfung und der Registrierung zusammenliefen. Heute sieht das in der Bundesrepublik so aus: Jedes Bundesland hat seine Landeskriminalpolizei. Und der Bund hat sich das Bundeskriminalamt in Wiesbaden aufgebaut. Die Landeskriminalämter und die Wiesbadener Zentrale arbeiten eng zusammen. Bei ihnen laufen die gesamten Unterlagen über praktisch jedes größere Verbrechen, das im Bundesgebiet begangen wird, zusammen. So lagern beim Erkennungsdienst in Wiesbaden jetzt eine Million Zehnfingerabdruckblätter. In den verschiedenen Akten der Abteilung Zentralfahndung stehen jeweils etwa 30 000 bis 32 000 Personen, die zur Verhaftung gesucht werden. Diese Karteien werden täglich vervollständigt. In der Zentralkartei der Registratur sind 1,5 Millionen reisende Verbrecher verewigt. Ihre „Arbeits“-Methoden, ihre persönlichen Merkmale, mit allen Namen, unter denen sie schon einmal aufgetreten sind, findet man blitzschnell hier und bei der Abteilung Nachrichten-Sammlung, wo die Einzelheiten über alle bekannten Täter zusammenlaufen — und auch alles über unaufgeklärte Verbrechen, alle möglichen Hinweise. Hier werden die Zusammenhänge entdeckt, die es den anderen Polizeidienststellen oft leichter machen, ihre Arbeit auf einen bestimmten Personenkreis zu konzentrieren.

Modernste Methoden

Die Abteilung Nachrichtensammlung befaßt sich mit so ziemlich allen schwerwiegenden Straftaten: Kapitalverbrechen und Diebstahl, Betrug und ähnlichen Sachen sowie Sittlichkeitsdelikten. Ein „Kriminalistisches Institut“ wiederum besitzt die Mittel zur richtiggehenden Erforschung des Verbrechens. Die Ergeb-

nisse werden dann wieder in der praktischen Arbeit der Polizeidienststellen angewandt. Jeder Landespolizei-posten, jeder Kripomann in einer deutschen Großstadt bekommt seinen Teil von den Früchten der Arbeit in Wiesbaden mit: die Erkenntnisse und Ergebnisse werden allen zugänglich gemacht. „Kriminaltechnik“ — das ist wohl die interessanteste Abteilung im Haus auf dem Berg bei Wiesbaden. Fünfzehn Wissenschaftler, assistiert von den entsprechenden Hilfskräften, arbeiten hier mit den modernsten Methoden der Verbrechensaufklärung. Ihre Ausrüstung geht vom Elektronenmikroskop bis zu dem Wundergerät, mit dem man genau bestimmen kann, mit welchem Schreibmaschinenfabrikat ein bestimmter Text geschrieben wurde.

In Tanger verhaftet

Die Fachleute von „Kriminaltechnik“ untersuchen alles, was vorkommt — vom simplen Scheunenbrand mit Verdacht auf Versicherungsbetrug bis zur Bombenexplosion mit politischem Hintergrund. — „Interpol“ ist zu bekannt in der Öffentlichkeit, als daß man diese „Internationale Kriminalpolizei-Organisation“ noch eingehend beschreiben müßte. Fast alle Länder der westlichen Welt arbeiten hier zusammen bei der Bekämpfung des internationalen Verbrechens. 17 Funkstationen, verteilt auf die hauptsächlich Mitgliedsländer, sorgen dafür, daß auch die Flucht über ganze Kontinente hinweg den Ver-



VERBRECHER können ihr Haar färben, Perücken und Bärte tragen, ja sogar ihr Gesicht chirurgisch verändern lassen — aber ihr Fingerabdruck bleibt zeitlebens der gleiche. An ihren Fingerabdrücken, allein im Bundeskriminalamt sind es eine Million, werden Gesetzesbrecher in jedem Fall identifiziert

brecher nicht mehr in Sicherheit bringen kann. Ein interessantes Beispiel: Ein Angestellter aus Hessen ist mit 25 000 Mark durchgegangen, sonntags. Montags kommt die Meldung. Man stellt fest, daß er in Richtung Lissabon abgeflogen ist. Der Funk-spruch kommt in der portugiesischen Hauptstadt zwei Stunden zu spät an. Aber: der lockere Vogel ist nach Tanger weitergeflogen, meldet man. Am nächsten Morgen meldet Interpol Paris: „Gesuchter Mann in Tanger verhaftet!“ — Im Wilden Westen tat es noch der Lasso — heute funktioniert der Verbrecherfang durch Funk wie ein rächender Blitz. R.



DIE INTERPOL-FUNKZENTRALE im Bundeskriminalamt verbindet die deutsche Kriminalpolizei blitzschnell mit allen Teilen der Welt. Gesuchte Verbrecher können sich heute nirgends mehr sicher fühlen, noch nicht einmal im Urwald oder im ewigen Eis



Gestern passiert – heute berichtet

Auch die Heimatzeitungen im Wettlauf mit dem Stundenzeiger



◀ **EINE WICHTIGE MELDUNG** nimmt Redakteur Willi Hofmann vom „Rüsselsheimer Echo“ kurz vor Redaktionsschluß entgegen. In wenigen Minuten muß sie redigiert und satzreif gemacht sein. Zeitungsarbeit heißt: Wettlauf mit dem Stundenzeiger

Jede Zeitung hat einen festen Leserkreis, vor allem die Heimatzeitungen. Gerade sie sind beliebt und begehrt, bringen sie doch stets das Neueste aus der kleinen Stadt, wo sich viele persönlich kennen und gerade der „Kleinkram“ auf besonderes Interesse stößt. Wer ausführlicher über Politik, Wirtschaft und kulturelle Fragen unterrichtet werden will, hält sich oft zusätzlich noch ein bekanntes Blatt oder kauft es von Fall zu Fall am Kiosk.

Auch Werksnachrichten

Frühmorgens — pünktlich um die gleiche Zeit — finden die Abonnenten ihre Heimatzeitung im Briefkasten. Was gestern passierte, kann dann, frisch gedruckt, bereits am Frühstückstisch gelesen werden: Einzelheiten über den Unfall an der Kreuzung, Ausgang der Vorstandswahl irgendeines Vereins, Geburtstagsehrung eines bekannten Bürgers, Jubiläum eines bewährten Werksangehörigen, Besprechung einer Veranstaltung in der Stadthalle, kurzum, das aktuelle Geschehen rings um den Opelturm, wobei auch wichtige Werksnachrichten in Zusammenarbeit mit der Presseabteilung von Opel für die Redaktion der Heimatzeitung von Bedeutung sind.

◀ **MITHERAUSGEBER** und Redakteur der „Malspitze“ Albert Pfeiffer notiert im Stadion die Geschehnisse auf dem grünen Rasen. Gerade der Heimatsport stößt bei den Lesern auf größtes Interesse, wie überhaupt alle Geschehnisse aus der Stadt



◀ **IM FERNSCHREIBER** kommen letzte Meldungen aus aller Welt an, die noch gesichtet, bearbeitet und in letzter Minute auf der aktuellen Seite untergebracht werden müssen

Zu später Stunde

Zeitungsarbeit heißt: Wettlauf mit dem Stundenzeiger! Vor allem die Tageszeitung muß die Schnellebigkeit unserer Zeit berücksichtigen, sonst findet sie beim Leser kein Interesse. Wochen- oder Monatsblätter, auch Werkszeitschriften, haben es besser; an ihnen kann mit mehr Ruhe gearbeitet und gestaltet werden. Für Redakteure, Setzer und Drucker einer Tageszeitung gilt dagegen, alle Neuigkeiten und Berichte schnell zu bearbeiten. Selbst zu später Stunde herrscht in der Redaktion noch Hochbetrieb. Meldungen aus aller Welt kommen über den Fernschreiber und müssen „mitgenommen“ werden, vielfach auf Kosten der Länge des schon stehenden Satzes eines anderen Artikels. Viel Schweiß ist geflossen, bis um Mitternacht die Rotationsmaschine anlaufen kann und die Zeitungen über die Transportbänder in die Versandabteilung laufen, wo sie gebündelt und versandfertig gemacht werden. Im Morgengrauen kommen die Zeitungsträger und holen ihre Pakete ab. Und schon wenig später finden die Frühaufsteher ihre Heimatzeitung im Briefkasten.

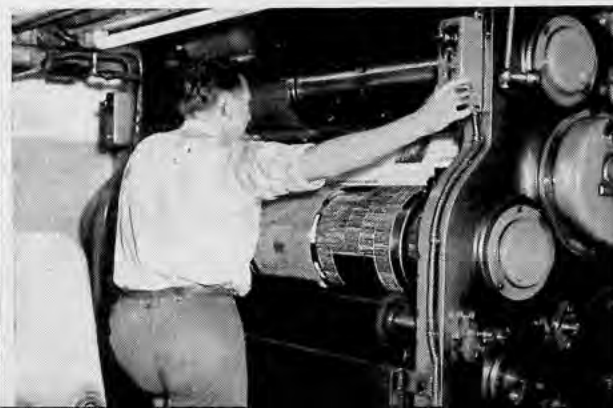
DIE SETZMASCHINEN sind ständig in Betrieb. Manuskript um Manuskript wandert zu den Maschinensetzern, die ein wichtiges Glied in der Kette von der Redaktion zum Druckkerisaaal bilden



SATZ UND KLISCHEES werden vom Metteur in Anwesenheit des Redakteurs umbrochen. Bei der Vielzahl der unterzubringenden Meldungen, Berichte und Reportagen ist es nicht immer leicht, jede Seite klar und übersichtlich zu umbrechen

DIE ROTATIONSMASCHINE ist angelaufen, und schon wenig später wird die Heimatzeitung in Tausenden von Exemplaren über die Transportbänder in den Versandraum laufen

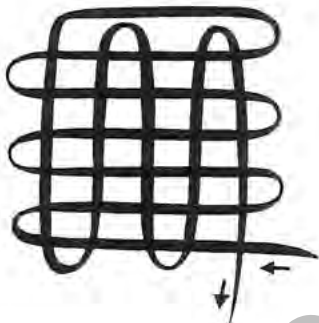
ZU FRÜHER MORGENSTUNDE kommt Tag für Tag der Zeitungsträger. Bereits am Frühstückstisch erfährt der Leser, was gestern in seiner Stadt passierte



Lackieren mit Opel-Spray

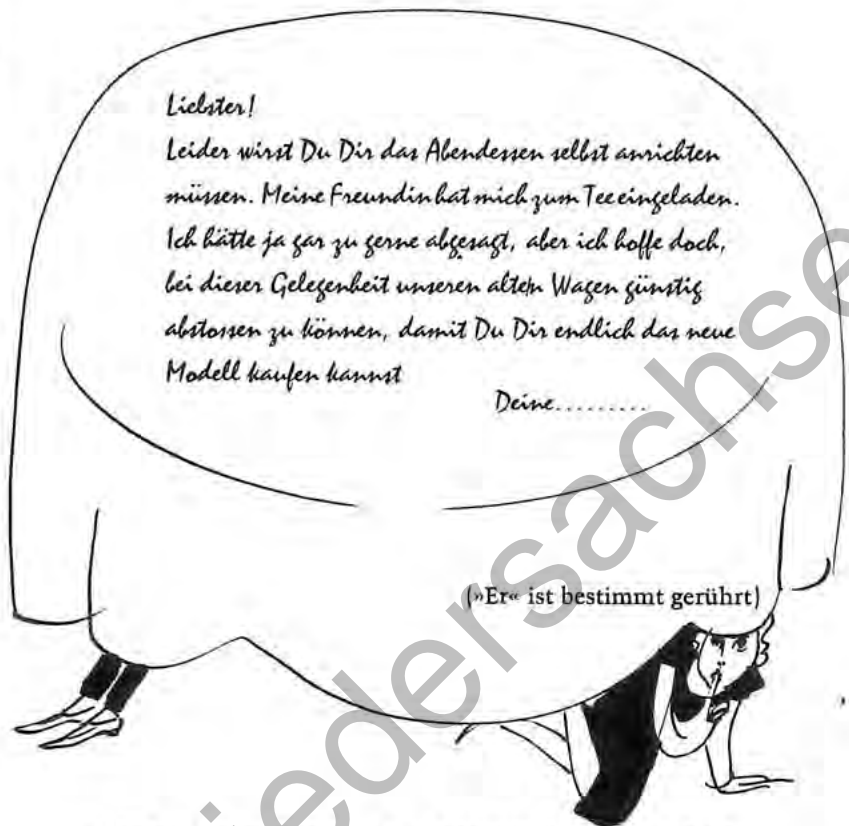
Außer kleinen Kratzern können seit kurzem auch breitere Schrammen in der Lackierung durch mehrfaches dünnes Aufsprühen der Farbe mit dem Opel-Spray aus der praktischen Sprühdose vom Besitzer eines Wagens selbst ausgebessert werden. Opel-Spray, ein anerkanntes Opel-Zubehör, wird folgendermaßen angewandt:

Zunächst ist die beschädigte Oberfläche von Öl, Silicon, Schmutz und Rost zu reinigen und mit sauberem Sandpapier (Nr. 400) unter leichter Strichführung bis auf die Grundierung, ohne jedoch das blanke Metall freizulegen, naß zu schleifen. Die geschliffene Stelle wird anschließend mit einem sauberen, fusselfreien nassen Lappen gereinigt. Nach dem Abtrocknen wird die Umgebung der auszubessernden Fläche mit Papier und Klebstreifen einwandfrei abgedeckt. Wenn die Dose eine Raumtemperatur von ca. 20° Celsius hat und vorher kräftig geschüttelt wurde, kann die Farbe aufgesprüht werden. Zu diesem Zweck ist die



Verschlußkappe zu entfernen und der Ventilknopf ganz herunterzudrücken. Das Spritzen wird am besten von einer Entfernung von 20 bis 30 cm vorgenommen, wobei die Dose gleichmäßig im Kreuzgang von Seite zu Seite, von oben nach unten und umgekehrt zu bewegen ist. (Siehe Zeichnung.) Um einen einwandfreien Farbverlauf zu erzielen, sollten die Bewegungen nicht zu langsam sein. Je schneller die Dose bewegt wird, um so matter, je langsamer, desto satter wird der Farbfilm. Jeder weitere Spritzvorgang kann erst dann vorgenommen werden, wenn die Farbe angetrocknet ist. Erst nach völliger Trocknung — einige Stunden später — kann dann poliert werden.

Entschuldigungsbrief Nr. 2



Liebling!

Leider wirst Du Dir das Abendessen selbst anrichten müssen. Meine Freundin hat mich zum Tee eingeladen. Ich hätte ja gar zu gerne abgerast, aber ich hoffe doch, bei dieser Gelegenheit unseren alten Wagen günstig abstoßen zu können, damit Du Dir endlich das neue Modell kaufen kannst

Deine.....

»Er« ist bestimmt gerührt!

(Merke: Nicht zur Nachahmung empfohlen! Weder Fall 1 noch Fall 2)

Keine Angst vor der eigenen Courage!

Wir sind so manches Mal ärgerlich oder betrübt darüber, daß wir nicht das erreichen können, was wir uns vorgenommen haben, und wir fühlen uns neben so vielen erfolgreichen Menschen dann stets im Hintertreffen und vom Schicksal vernachlässigt. Nach einem Fehlschlag nehmen wir uns dann meistens vor, bei der nächsten Gelegenheit doch etwas mutiger vorzugehen, und nicht so viele Hemmungen zu haben. Wenn es aber dann so weit ist, haben wir doch wieder Angst vor der eigenen Courage und schrecken vor jedem Wagnis zurück.

Es ist nun leider einmal so, daß jeder Erfolg im Leben schwer erkämpft werden muß und nur mit großem Einsatz errungen werden kann. Wenn wir zu vorsichtig sind und zu lange das Für und Wider überlegen, dann werden wir niemals weiterkommen. Keinem der wirklich erfolgreichen Menschen in Vergan-

genheit und Gegenwart ist etwas in den Schoß gefallen, sie haben alle den Mut zur Entscheidung aufbringen müssen, ohne vorher vom sicheren Gelingen ihres Vorhabens unbedingt überzeugt zu sein. Es war sogar vielleicht immer ein wenig Vabanquespil dabei, es hätte auch schief gehen können . . . aber es gelang dann doch. Denn Frau Fortuna, dieses oft als wankelmütig geschmähte Wesen, gesellt sich immer denjenigen zu, die den Mut aufbringen, an sich selbst und ihr Glück zu glauben.

Wer wagt — gewinnt! sagt ein altes Sprichwort, und wenn auch nicht jedes Wagnis im Leben vom ersehnten Erfolg begleitet wird, so steht doch eines fest: Gewinnen wird niemals derjenige, der es an Mut zu diesem Wagnis fehlen läßt!

H. G. I.

Zeichnung aus dem Kalender der „Deutschen Pfandbriefanstalt“. Graphik: Maler-Solig; Text: Michael Schiff



Prüfe Dich selbst: Hältst Du das Fensterputzen für eine unwichtige Arbeit? Es gibt hundert ähnliche Aufgaben, die dazu dienen, Sauberkeit, Sicherheit und Ordnung in einem Unternehmen aufrecht zu erhalten. Vielleicht gehörst Du zu jener Gruppe, die ohne böse Absicht zwischen produktiver und unproduktiver Arbeit unterscheidet, wenn das Gespräch einmal auf dieses

Wie denkst Du darüber?

Thema kommt. In der betrieblichen Rangordnung mag der eine größere Verantwortung tragen als der andere - aber gibt es unwichtige Arbeit im

Betrieb? Nein! Sie wäre längst abgeschafft, denn die Betriebsleitung will Verluste vermeiden. Sie wird kein Geld zum Fenster hinauswerfen. Jede Arbeit ist wichtig - ob es sich nun um den Fensterputzer, um den Konstrukteur am Reißbrett oder um einen hochbezahlten Spezialisten handelt. Die Produktion kann nur reibungslos laufen, wenn in dieser lückenlosen Kette, die vom Laufjungen über den Facharbeiter bis zur Geschäftsleitung reicht, alle ihre Pflicht tun. Du magst an einem noch so wichtigen Platz stehen und schwer ersetzbar sein, das Unternehmen kann nur produzieren, wenn die ganze Mannschaft zur Stelle ist. Viele Hände sind nötig, um ein gutes Erzeugnis herzustellen. Das ist ein Gesetz der Massenproduktion, das unseren Lebensstandard entscheidend verbessert hat. Es lehrt uns, daß die Menschen in einem Unternehmen aufeinander angewiesen sind, und daß keiner ohne den anderen auskommen kann. Es gibt keine unwichtige Arbeit!

**Daran denken -
mitmachen -
und andere
überzeugen!**

