

OPEL POST 6/7·74

IN DIESEM HEFT:

Jubiläum der Werkzeitschrift

Jeder Unfall ist zu viel!

Guter Verbesserungsvorschlag

Woher sie kommen: Italien

Nachts in den Urlaub?

Bundesverdienstkreuz für P. Lorenz



„Ein Mensch, der seinen Irrtum zugibt, zeigt, daß er heute klüger ist als gestern.“

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, in der Niederlassung Berlin sowie für die Opel-Rentner. — Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim — Verantwortlich: Karl-Heinz Mai — Redaktion: Christel Kühn, Willi Seibert — Redaktion Bochum: Horst v. Dieken — Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam — Nachdruck nur mit Quellenangabe — Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder — Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht — Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen — Fernsprecher: 06142-66879 (Fernschreiber 41239) — Hausapp.: 879 und 3387.

UNSER TITELBILD

Rast am Strand von Scheveningen. Wie hier, so werden auch an den anderen Küsten und in den beliebten Urlaubsgebieten Deutschlands und des Auslands jetzt wieder Millionen Menschen Erholung und Entspannung suchen. Die Urlauber aus unserem Unternehmensbereich begleiten unsere guten Wünsche für sonniges Wetter und eine glückliche Heimkehr. Aber auch denen, die in diesem Jahr zu Hause bleiben, wünscht die Redaktion schöne Urlaubstage. Alle, die auf große Fahrt gehen, sollten auf Seite 24 den Beitrag „Nachts in den Urlaub?“ lesen.



Der in diesen Tagen aus dem Amt geschiedene frühere Bundespräsident Gustav Heinemann hat im Mai dem Rüsselsheimer Betriebsratsvorsitzenden Paul Lorenz das Bundesverdienstkreuz I. Klasse verliehen. Über die Gratulation der Geschäftsleitung wenige Tage danach berichten wir auf Seite 4, über den offiziellen Empfang des Betriebsrates am 21. Juni in dem untenstehenden Bericht.

EHRUNG FÜR PAUL LORENZ

„Ein Mann der ersten Stunde“

Nach den internen Ehrungen anlässlich der Verleihung des Bundesverdienstkreuzes I. Klasse an den Rüsselsheimer Betriebsratsvorsitzenden Paul Lorenz im Mai (siehe Seite 4), gab der Betriebsrat am 21. Juni im Ausstellungsraum des Rüsselsheimer Werkes einen offiziellen Empfang, an dem Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Gewerkschaft teilnahmen, an ihrer Spitze der Bundestagsvizepräsident Dr. Hermann Schmitt-Vockenhausen, außerdem Generaldirektor J. P. Mc Cormack und Vertreter der Geschäftsleitung und des Betriebsrates sowie Betriebsräte der „ersten Stunde“, unter ihnen Heinrich Brandecker, Christian Haus, Karl Kirsch, Adam Niederhöfer und Paul Reetz.

„Mit Leib und Seele dabei“

Der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Hans-Ulrich Powitz betonte in seiner Ansprache, Paul Lorenz sei nicht nur ein Mann „der ersten Stunde“ im Betrieb gewesen, sondern auch in vielen außerbetrieblichen Gremien tätig, vor allem als Vorsitzender der Berufsgenossenschaft. Gerade in dieser Position sei er mit Leib und Seele dabei, den im Arbeitsleben verunglückten Kolleginnen und Kollegen zu helfen. Powitz gab zunächst einen Rückblick, erinnerte an die Ein-

trittszeit von Paul Lorenz in den Betrieb im Jahre 1938 und die folgenden Jahre sowie die erste Zeit nach dem Zusammenbruch. Bereits am 1. Oktober 1949 sei er in den Betriebsrat gewählt worden. Damals ging es darum, einen neuen, demokratischen Staat aufzubauen. Tausende Frauen und Männer, unter ihnen auch Paul Lorenz, hätten sich seinerzeit auf allen Ebenen unseres Staatswesens für Freiheit, Recht und Demokratie eingesetzt. Der Sprecher schilderte in diesem Zusammenhang die damalige Lage in Deutschland und die bei Opel und erwähnte die schrittweisen Erfolge im Laufe der Jahre und Jahrzehnte. Sie würden heute von vielen als etwas Selbstverständliches hingenommen, damals habe man sie jedoch als große Erfolge und Leistungen gefeiert. Er fuhr fort:

„Koalition der Vernunft“

„Du, lieber Paul, hast persönlich Unrecht und Unfreiheit am eigenen Leibe erfahren. Dein Engagement und Dein Einsatz für Demokratie, Recht und Freiheit sind in Deinen persönlichen Erfahrungen begründet. Sicherlich war es 1949 nicht einfach, gemeinsam mit anderen Kollegen gegen den Strom zu schwimmen und für eine demokratische Orientierung des Betriebsrates zu kämpfen. Wer weiß oder wer

spricht heute noch vom Einsatz aller Demokraten, die sich über ihre parteipolitische Einstellung hinweg zu einer „Koalition der Vernunft“ bei Opel zusammengerauft haben? Die gemeinsame Basis war die Grundlage für eine systematische, erfolgversprechende Arbeit des Betriebsrates in den darauffolgenden Jahren. Diese Gemeinsamkeit auf der Basis unserer Verfassung wird auch in Zukunft für unsere Arbeit dringend notwendig sein“

Powitz, wie nach ihm auch andere Sprecher, gratulierten Paul Lorenz zu der Verleihung des Bundesverdienstkreuzes I. Klasse und betonten übereinstimmend, sie sei eine Ehrung für seine selbstlose Arbeit im Dienst der Arbeitnehmerschaft in betrieblichen und außerbetrieblichen Gremien. — Paul Lorenz dankte anschließend für die Ehrung und setzte sich ebenfalls für die „Koalition der Vernunft“ ein. Die Auszeichnung gelte für den ganzen Betriebsrat und dessen Wirken für die Belegschaft.



Die Firma A.B. Dick GmbH in Eschborn (Taunus) hat begonnen, ihre sämtlichen Techniker im Außendienst mit firmeneigenen Fahrzeugen zu motorisieren. Auf Grund der guten Geschäftsbeziehungen zwischen unseren Häusern (aber nicht nur deswegen) fiel die Wahl auf den Kadett. Unser Bild zeigt einen Wagen auf dem Parkplatz vor dem Verwaltungsgebäude der Firma. Bis jetzt wurden 30 der bestellten 60 Fahrzeuge ausgeliefert. Besonders freuen wir uns, daß wir auf Grund der vielen A.B. Dick-Maschinen im eigenen Haus als zweiten Vorteil jetzt noch einen schnelleren Kundendienst erwarten dürfen.

Wettbewerb der Modellbauer-Gilde

Die Rüsselsheimer Modellbauer-Gilde ehrte am 13. Juni in der Stadthalle die 40 Besten des 10. Wettbewerbs sowie die Vertreter der sechs erfolgreichsten Schulen, die an diesem Leistungswettkampf teilgenommen hatten. Zuvor hatte die Preisträger im Jubiläumsjahr der Modellbauer-Gilde eine besondere Attraktivität erwartet: Sie waren Gäste des Eröffnungsspiels zur Fußballweltmeisterschaft zwischen Titelverteidiger Brasilien und Jugoslawien im Frankfurter Waldstadion

Im zehnten Jahr ihres Bestehens konnte die Modellbauer-Gilde, die unter der Schirmherrschaft der Adam Opel AG steht, erneut einen angestiegenen Eingang an Anmeldungen registrieren. Insgesamt wurden 2.109 Modellautos eingeschickt, darunter 756 Modelle von 37 Schulklassen. Seit Einführung des Wettbewerbs im Jahre 1965 sind bisher insgesamt 14.328 Modelle eingegangen.

Der mit DM 5.000 und einer Flugreise in die USA dotierte 1. Preis bei den Senioren (Jahrgänge 1953 – 1957) ging an den 20jährigen Studenten im ersten Semester Produktgestaltung Ingo Fabian aus Offenbach. DM 3.000 als zweiten Preis konnte der Gymnasiast Frank Brellocks (18) aus Heilbronn entgegennehmen, den dritten Preis und DM 1.000 der Student der Staatlichen Kunstakademie Stuttgart, Jan Moser (19) aus Korb. Die Junioren (Jahrgänge 1958 – 1961) standen ihren älteren Konkurrenten in puncto Einfallsreichtum

und Qualität der handwerklichen Ausführung kaum nach. Den mit DM 2.500 dotierten ersten Preis dieser Gruppe gewann der 15jährige Handelsschüler Manfred Kirchgeorg aus Ahlhorn. Zweiter Sieger und Gewinner von DM 2.000 wurde der Gymnasiast Norbert Mittwollen aus Oftersheim, dritter der 14jährige Schüler Hans Günter Vogl aus Rosenfeld. Er gewann DM 1.500. DM 1.000 konnte

zusammen mit dem vierten Preis der Schüler Werner Vollmann (15) aus Straßberg entgegennehmen. Mit allen Geldpreisen in der Juniorenklasse ist außerdem eine zehntägige Reise verbunden.

Darüber hinaus wurden weitere 33 Jugendliche beider Altersgruppen mit wertvollen Sachpreisen ausgezeichnet. — Von den 37 Schulen, die sich mit 756 Einzelarbeiten beteiligt hatten, erhielt die Hauptschule Altenglan DM 2.000 als ersten der sechs Schulpreise.



Auf unserem Erinnerungsfoto von links der 1. Junioren-Sieger Manfred Kirchgeorg, der 2. Junioren-Sieger Norbert Mittwollen, Dr. Günter Gerlach vom PR-Stab, der 1. Senioren-Sieger Ingo Fabian und der 2. Senioren-Sieger Frank Brellocks.



Bundesverdienstkreuz I. Klasse für den Betriebsratsvorsitzenden

Durch den — vorübergehend — größeren Abstand zwischen den einzelnen OPEL POST-Ausgaben können wir erst jetzt darüber berichten, daß am 24. Mai, dem Tag der 25jährigen Wiederkehr der Verabschiedung des Grundgesetzes, der inzwischen aus dem Amt geschiedene frühere Bundespräsident Gustav Heinemann 59 verdiente Bürger empfangen und ihnen Bundesverdienstkreuze aller Stufen verliehen hat. Zu den Ausgezeichneten gehörte auch der Vorsitzende des Rüsselsheimer Betriebsrats, Paul Lorenz, dem für seine langjährigen Verdienste um die Belange der Arbeitnehmerschaft im Unternehmen und in zahlreichen überbetrieblichen Gremien das Bundesverdienstkreuz I. Klasse überreicht wurde (Bild Seite 2).

Der Opel-Betriebsrat hat Paul Lorenz in einer Sondersitzung zu dieser hohen Ehrung beglückwünscht. Am gleichen Tage sprach auch die Geschäftsleitung in einer kleinen Feierstunde dem verdienten Betriebsratsvorsitzenden ebenfalls ihre Glückwünsche für die Auszeichnung aus. Generaldirektor Mc Cormack (Bild oben) sagte dabei:

„In der Sache hart“

„Der Herr Bundespräsident hat Ihnen — lieber Herr Lorenz — diesen hohen Orden für Ihre Verdienste um die Interessen der Arbeitnehmer in unserem Unternehmen und in vielen überbetrieblichen Gremien verliehen. In der Tat, im Betriebsrat und

im Aufsichtsrat, haben Sie sich immer für die Belange unserer Mitarbeiter eingesetzt. Sie sind in der Sache hart, doch immer ein fairer Verhandlungspartner. In Ihrer Funktion haben Sie erkannt, daß die Mitarbeiter und das Unternehmen gemeinsame Interessen haben. Wir schätzen Sie als Verhandlungspartner, aber auch als Mensch, der aufrecht und verantwortungsbewußt für seine Sache eintritt. Deshalb freuen wir uns, daß Sie die hohe und verdiente Auszeichnung erhalten haben. Diese Auszeichnung ist auch eine Ehre für die Adam Opel AG. Nochmals meinen persönlichen und den Glückwunsch des Vorstandes.“

„Ansporn für künftige Arbeit“

In seiner Erwiderung dankte Paul Lorenz für die Worte der Anerkennung und das Blumengebilde. Er habe sich über die Auszeichnung sehr gefreut, erblicke in der Ehrung durch den Bundespräsidenten aber weniger eine Auszeichnung seiner Person, sondern für alle Männer und Frauen, die mit ihm in nunmehr über zwei Jahrzehnten sich für die Interessen der Belegschaft eingesetzt hätten. Das Bundesverdienstkreuz werde Ansporn sein für die zukünftige Arbeit im Dienste der Arbeitnehmerschaft, aber auch des Unternehmens und der Volkswirtschaft. Denn diese drei Komponenten müsse man gemeinsam sehen, wenn es um die Zukunft gehe. (Siehe auch Seite 2)

UNFÄLLE

Knochenbrüche bei Freundschaftsspielen

Seit Jahren ist es üblich, daß nach der Arbeitszeit Abteilungen des Werkes gegeneinander Fußballspiele austragen, sogenannte Freundschaftsspiele. Wenn diese Spiele der Sozialabteilung gemeldet und von dieser genehmigt werden, unterliegen Unfälle, die sich dabei ereignen, dem Versicherungsschutz der gesetzlichen Unfallversicherung. In der letzten Zeit gab es bei solchen Fußballspielen zwischen Abteilungen des Werkes Rüsselsheim fünf Unfälle, allein drei davon mit Knochenbrüchen. Wären diese Brüche im Betrieb bei der Arbeit geschehen, so würde man alles daran setzen, um einen Wiederholungsfall zu vermeiden. Aber beim Sport scheint man gelassener zu reagieren. Schicksal?

Nun, man sollte sich doch ernsthaft fragen, wie es sich mit einem „Freundschaftsspiel“ vereinbaren läßt, wenn man sich dabei die Knochen kaputt tritt. Sicher führt in der Regel keine Absicht zu diesen Verletzungen, aber man sollte doch mehr an die Bedeutung der Worte „Freundschaft“ und „Spiel“ denken und in der Hitze des Gefechts nicht so hart einsteigen, zumal bei solchen Spielen sicher manche Ungeübte und Untrainierte mitspielen. Es geht ja nicht um einen Pokal, und das Spielergebnis ist sowieso bald vergessen. „Freundschaftsspiele“ sollte man sich nicht mit einem Unfall verderben! A.

BKK-Notizen

Auslandsurlaub

Die Urlaubszeit steht bevor. Da ist es wichtig, zu wissen, daß in vielen anderen Ländern der Krankenversicherungsschutz unserer Betriebskrankenkasse weiter besteht. Zur Sicherstellung dieses Versicherungsschutzes während des Auslandsaufenthaltes wurden mit einer Anzahl wichtiger Reiseländer Sozialversicherungsabkommen abgeschlossen. Wir empfehlen deshalb, sich vor Antritt einer Reise ins Ausland von der Betriebskrankenkasse eine Bescheinigung über den Anspruch auf Sachleistungen ausstellen zu lassen. — Bei Reisen in Länder, mit denen kein Sozialversicherungsabkommen besteht, ist der Abschluß einer privaten Auslandsreisen-Summenversicherung zu empfehlen. Auskünfte hierzu werden u. a. bei den Reisebüros, den Automobilclubs und in der Auslandsabteilung der BKK gegeben.

BKK

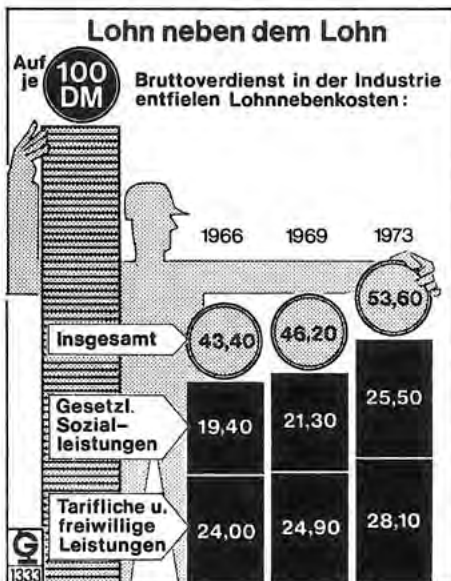
KADETT gewinnt Europapokal

Die „Auto-Zeitung“, Köln, brachte vor kurzem einen großen Vergleichstest in der unteren Mittelklasse. Am „Start“ waren – in alphabetischer Reihenfolge – Austin 1300, Fiat 128, Ford Escort 1300, Honda Civic, Opel Kadett L, 52 PS, Peugeot 204 GL, Renault 6 TL, Simca 1100 GLS, Toyota Corolla und VW 1303 S. Überlegener Sieger mit 387 Punkten wurde unser Kadett, auch deutlicher Sieger in Fahrverhalten und Sicherheit, Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit. Und hier ein Auszug aus der Schlußbewertung: „Der



Erfolg des Kadett gründet sich auf seinen Allround-Charakter.“ Und: „Daß der Kadett in den Unterhaltskosten mit dem Geld seines Besitzers recht sparsam umgeht.“ Das Bild zeigt nach Übergabe des Preises durch die Chefredaktion der „Auto-Zeitung“ den Direktor unseres Public Relations-Stabes, Dr. A.A. Meile (links), Opel-Pressechef H. P. Clauss (rechts) und H. Oberhaus von der PEK-Fahrzeugentwicklung.

Zur Hilfeleistung an Wochenenden und Feiertagen sowie an Werktagen außerhalb der üblichen Arbeitszeit stehen auch in diesem Sommer wieder zahlreiche Opel-Werkstätten längs der Europastraßen und Autobahnen bereit.



Beträchtlicher Posten

Lohn ist nicht gleich Lohn. Diese Erkenntnis ist zwar nicht neu, aber oftmals unbekannt. Für viele Arbeitnehmer zählt als Lohn nämlich nur das, was auf ihrer Verdienstabrechnung als regelmäßiges Einkommen – einschließlich Steuern und Sozialabgaben – erscheint, nicht aber das, was der Arbeitgeber tatsächlich an Lohn- und Gehaltskosten zu tragen hat. Dieser Lohn neben dem Lohn – dazu gehören z. B. der Arbeitgeberanteil zur Rentenversicherung, Weihnachts- und Urlaubsgeld sowie betriebliche Altersversorgung – hat sich im Laufe der Jahre zu einem ganz beträchtlichen Kosten-Posten addiert. Auf je 100 DM Bruttoverdienst in der Industrie entfielen 1966 rund 40 DM sogenannte Lohnnebenkosten. Heute legt der Arbeitgeber im Durchschnitt auf jeden Hundertmarkschein, den er brutto zahlt, über 50 DM dazu.

Kein Wasser vergeuden!

Oft fällt auf, daß das Wasser an vielen Trinkwasserbrunnen und Waschbecken ständig läuft, weil Wasserhähne defekt sind, Getränke gekühlt werden oder die Hähne nicht abgestellt wurden. Wie groß ist aber die Wassermenge, die dabei verloren geht? Bei einem teilweise geöffneten Wasserhahn fließen rund 500 Liter in der Stunde fort. Diese Menge ist ausreichend, um täglich einen Vier-Personen-Haushalt mit Wasser zu versorgen. Außerdem wird für die Förderung dieses Wassers auch Strom benötigt. Daher die Bitte: Wasserhähne nach Gebrauch schließen! Kein Wasser zum Kühlen! (Dafür wurden im Betrieb Kühlschränke aufgestellt.) Und: Defekte Wasserhähne bitte der zuständigen Instandhaltungsabteilung (Telefon 821) melden! Auch beim Wasser lohnt es sich, Energie zu sparen! Und Geld natürlich auch!

SPAR-HEFTE

Auf Grund der allgemeinen Lage muß gespart werden. In allen Werksbereichen. Die Werkzeitschrift kann da nicht ausgenommen werden. Die Leser merken es am neuen, dünneren Papier. Der große Posten des bis jetzt benutzten und seinerzeit preisgünstig eingekauften Papiers wurde mit Druck der letzten Ausgabe aufgebraucht. Was lag aus Kostenersparnisgründen näher, als bei der Neubestellung auf ein billigeres Papier überzugehen, zumal Papier – fast über Nacht – zu einem knappen Rohstoff und immer teurer wurde. Auch der vorübergehend größere Abstand zwischen den einzelnen Ausgaben und die Reduzierung der Seitenzahl mancher Hefte sind auf die Sparmaßnahmen zurückzuführen. Die Redaktion bedauert dies im Hinblick auf die angestrebte umfassende und möglichst aktuelle Berichterstattung. Auch sie kann nur hoffen, daß sich die Lage bald bessert und die OPEL POST dann wieder in der gewohnten Weise herauskommen kann.

VV-WERBEAKTION

Jeder macht mit!

Haben Sie in diesem Jahr schon einen Verbesserungsvorschlag eingereicht? Viele gute Ideen haben in den letzten Jahren den Einsendern hohe Prämien eingebracht und unser Kostensenkungsprogramm wirksam unterstützt. Denken Sie daran, daß Sie bis zu 30.000,- DM netto für einen guten Vorschlag erhalten können. In der Zeit vom 1. Juni bis 31. August 1974 führt das Vorschlagswesen wieder eine Werbeaktion durch. Jeder Ersteinsender erhält – ganz gleich, ob sein Vorschlag angenommen wird oder nicht – in diesem Zeitraum ein praktisches Geschenk. Der eingereichte Gedanke muß selbstverständlich den Richtlinien des Opel-Planes für Verbesserungsvorschläge entsprechen. Also, nicht lange warten, sondern mitmachen! Gute Ideen machen sich bezahlt!

Personalien



G. Haga H. Schwind L. Kniep



G. Laut E. Theobald P. Schack



H. Schneider K. H. Müller

Personalien Mit Wirkung vom 1. Juli 1974 wurde Henry G. Haga, bisher Chefdesigner, Chevrolet Exterior Design, General Motors Design Staff, als Nachfolger von D. R. Holls zum Director of Design ernannt. D. R. Holls geht zum General Motors Design Staff zurück. — Hans Schwind hat neue Aufgaben im Bereich der Verkaufsleitung Inland übernommen. Lothar Kniep wurde mit Wirkung vom 1. Juni 1974 zum Leiter der Abteilung Verkaufsanalysen und Statistik ernannt. — Am 1. Juni ist im Verkauf folgende Organisationsänderung in Kraft getreten. G. Laut, bisher Leiter der Verkaufszone Südwest in Leonberg, wurde mit der Leitung der Abteilung Händlerorganisation beauftragt (bisher Händlerverwaltung). Er berichtet an E. Theobald, der als stellvertretender Leiter der Außenorganisation für den Bereich Händlerorganisation und -entwicklung verantwortlich ist. P. Schack, bisher stellvertretender Leiter der Verkaufszone Südwest, wurde zum Zonenleiter dieses Bereichs ernannt. — Karl Heuss, Einkaufsleiter im Fertigungsmaterialeinkauf, ist nach 48jähriger Tätigkeit in den Ruhestand getreten. Mit Wirkung vom 1.6.1974 wurde Hans Schneider als Nachfolger zum Einkaufsbereichsleiter 30 befördert und berichtet an den Leiter des Fertigungsmaterialeinkaufs, Th. Steuding. — S. W. Warnick, Leiter der Abteilung Management-Ausbildung, ist nach Ablauf seines dreijährigen Auftrages bei der Adam Opel AG in die USA zurückgekehrt. Zu seinem Nachfolger wurde mit Wirkung ab 1. Juli

1974 Karl Herbert Müller, bisher Seminarleiter in der Abteilung Management-Ausbildung, ernannt.

Kurz berichtet

Unser Unternehmen beschäftigte im Juni in seinen drei Werken und der Niederlassung 54.399 Mitarbeiter (Ende April 55.244).

Der Geschäftsbericht 1973 wird der Öffentlichkeit Mitte Juli übergeben. Da das nächste Heft der OPEL POST erst im September erscheint, werden die wichtigsten Abschnitte des Berichts aus Aktualitätsgründen zwischenzeitlich in einem vierseitigen Sonderdruck der Werkzeitschrift veröffentlicht.

Einzelheiten über die am 24. Juni in Kraft getretene im Durchschnitt 5,4 Prozent betragende Preiserhöhung sowie die Sonderregelung für Werksangehörige sind Rundschreiben, Anschlägen und Preislisten zu entnehmen. Die Erhöhung, gegen die der Betriebsrat Bedenken angemeldet hat, wurde mit den laufenden außergewöhnlichen Kostensteigerungen, vor allem im Materialbereich, begründet.

Über die Betriebsversammlung am 4. Juli, auf der auch der wirtschaftliche Lagebericht der Geschäftsleitung erstattet wird, erhalten wieder alle Mitarbeiter einen Kurzbericht, die aus arbeitstechnischen Gründen nicht daran teilnehmen können.

Die zur Fußballweltmeisterschaft dem Organisationskomitee vom Werk zur Verfügung gestellte „Opel-Flotte“ ist auch in der Schlußphase noch voll im Einsatz und fährt Prominente und Sportfunktionäre zu den Austragungsorten.

Beim Hessentag '74 in Fritzlar wirkte wie auch in den vergangenen Jahren wieder eine Opel-Gruppe mit. Angeführt vom Werksorchester sah man im Festzug alte Opel-Fahrräder, Oldtimer und Wagen der laufenden Produktion.

Während der bevorstehenden Werksferien werden im Betrieb Inventurarbeiten und Desinfektionsmaßnahmen durchgeführt.

Von der Möglichkeit, zusätzlich zu den Werksferien befristeten unbezahlten Sonderurlaub zu nehmen, haben im Werk Rüsselsheim in den beiden Wochen vor den Werksferien einige hundert Mitarbeiter Gebrauch gemacht, während es in den Wochen nach den Ferien bis Ende August in der Spitze über 3.000 Mitarbeiter, in der Hauptsache ausländische Arbeitnehmer, sein werden.

Am 26. Juni besuchte der hessische Minister für Wirtschaft und Technik, Heinz Herbert Karry, unser Werk und informierte sich hauptsächlich über die Lage des Unternehmens.



An der Spitze

Die für das Opel Eurohändler-Team fahrenden Walter Röhl (hinten) und Jochen Berger stehen nach ihren großartigen Erfolgen auf einem ASCONA in den letzten internationalen Rallye-Meisterschaften zur Zeit mit großem Abstand zu den Nächstplatzierten an erster Stelle der Rallye-Europameisterschaft. Die endgültige Entscheidung fällt allerdings erst nach weiteren Läufen, unter anderem bei der Moldau-Rallye vom 5. — 7. Juli.



Einer der zahlreichen Moped- und Fahrrad-Abstellplätze, die rund um das Rüsselsheimer Werk verteilt sind. 12,5 Prozent der Mitarbeiter kommen nach der letzten Verkehrszählung mit dem Fahrrad oder Moped zur Arbeit. Unser Bild zeigt Mitarbeiter Bruno Drewelow bei einer Nummernkontrolle.

Urlaubsnotruf

Mit Beginn der Sommerferienzeit hat der AvD wieder den Urlaubsnotruf aufgenommen. Wer in einem dringenden Falle seine Angehörigen innerhalb Europas unterwegs zum Ferienort erreichen will, wende sich an die AvD-Informationszentrale Frankfurt 0611-6606 300. Der AvD veranlaßt die Suche über Rundfunk und Zeitungen.



Das Rüsselsheimer Werk hat eine Ausdehnung von 2,5 Millionen qm. (Vom Reg. Pr. zur Veröffentlichung freigegeben.)

REFA-Lehrgang

Der Betriebserfolg wird hauptsächlich dadurch mit bestimmt, wie gut die Führungskräfte und Mitarbeiter den gestellten Anforderungen gerecht werden. Den größten Einfluß hierbei haben in der Regel die Vorgesetzten. Aus dieser Erkenntnis ließ die Produktionsleitung Rüsselsheim erstmals einen REFA-Grundlehrgang für Meister und Obermeister der

Produktion mit einer Gesamtdauer von 275 Stunden durchführen. Die Leitung hatte die Standardabteilung, die mit dem Verband für Arbeitsstudien das Lehrpersonal stellte. Nach bestandener Prüfung konnten 25 Meister bzw. Obermeister in einer Abschlußfeier die Diplome durch Dr. Högy, Leiter der REFA-Bezirksgruppe Darmstadt, in Empfang nehmen. Unsere Aufnahme zeigt die Verabschiedung der Lehrgangsteilnehmer.



A. A. Cunningham

A. A. Cunningham neuer Aufsichtsratsvorsitzender

Auf der letzten Sitzung des Opel-Aufsichtsrates am 26. Juni hat dieses Gremium den früheren Generaldirektor und jetzigen GM-Europadirektor A. A. Cunningham als Nachfolger von H. W. Gage zum neuen Vorsitzenden gewählt.

OSV 40

Das OPEL-Sicherheitsauto

Unter der Bezeichnung OSV 40 zeigte das Werk anlässlich der 5. ESV-Konferenz Anfang Juni in London ein Experimental-Sicherheitsfahrzeug auf der Basis des Kadett, das für eine Frontalaufprallgeschwindigkeit von 40 Meilen (65 km/h) ausgelegt ist. Aus der Breite des Opel-Modellprogramms haben unsere Konstrukteure mit Absicht den Kadett gewählt, obwohl es wesentlich schwieriger ist, bei einem Fahrzeug der unteren Gewichtsklasse den Insassen wirklichen Schutz zu bieten. Der Kadett verkörpert jedoch ein modernes und sicheres Konzept, das es den Opel-Ingenieuren ermöglichte, das Gewicht des OSV dicht an die selbstgesetzte Gewichtsgrenze von 900 kg zu bringen.

Unabhängige Opel-Forschung

Opel-Chefingenieur Chapman hatte kurz nach Erstellung des Lastenheftes im Jahre 1970 bereits warnend darauf hingewiesen, daß bei Einhaltung der darin aufgestellten Forderungen ein Sicherheitsauto mit dem Innenraum des Kadett länger, schwerer und teurer sein würde als ein Commodore. Opel — so Chapman — könne eine Entwicklung nicht unterstützen, die das Autofahren wieder zum Privileg kapitalkräftiger Schichten mache. Aus dieser Erkenntnis heraus begann Opel in Ab- und Rundung seiner Unfallfolgen-Forschungsprogramms und seiner in Dudenhofen laufenden Crashtests mit der Erstellung einer eingehenden Kosten/Nutzen-Analyse, um Spezifikationen für ein realisierbares und seriennahes Sicherheitsfahrzeug zu erhalten. Diese neue Phase seiner Sicherheitsforschung wurde eingeleitet mit der Umbenennung des Opel-ESV-Projektes in OSV (Opel Safety Vehicle), um die Unabhängigkeit und Eigenständigkeit der weiteren Opel-Forschungen auf diesem Gebiet zu demonstrieren.

Viele Crashtests

Wesentliche Ergebnisse dieser Phase flossen bereits in die Konstruktion des im August 1973 vorgestellten Kadett ein. Mit Hilfe von Computern war auch bei diesem Opel-Modell die optimale Aufprallsicher-

AUFNAHMEN

Oben das Opel-Experimental-Sicherheitsauto OSV 40. Als Bezeichnung haben unsere Techniker „OSV 40“ gewählt, wobei „OSV“ für Opel Safety Vehicle steht und die Zahl „40“ die Frontalaufprall-Geschwindigkeit in Meilen nennt, für die das OSV ausgelegt wurde.

Innenraum des OSV 40 mit den besonderen Sitzen und Kopfstützen in Doppelkreuzform (rechts).

Crashtest mit dem OSV 40 (unten).



heit ermittelt und die Karosserie entsprechend ausgelegt worden. Durch Crashtests (siehe eines der Bilder) an der Mauer und durch spezielle Untersuchungen auf einer Crusher-Anlage, die Eingabewerte für die Sicherheits-Computer-Programme lieferten, konnte schon in den ersten Entwicklungsphasen das Aufprallverhalten der neuen Karosserie überprüft und systematisch auf den konstruktiv anvisierten hohen Stand gebracht werden. Noch aus einem anderen gewichtigen Grund bot sich der Produktionskadett als Basis für das OSV 40 an: er weist ein Optimum an gutem Fahrverhalten und damit an aktiver Sicherheit auf.

Keine Utopie

Das Werk sieht sein in London gezeigtes OSV 40 nicht als utopisches „Ausstellungsfahrzeug“, sondern als eine auf einem ausgereiften Produktionsmodell basierende konsequente Weiterentwicklung und hofft daher, durch systematische Weiterentwicklung dieses Forschungsfahrzeuges zu realistischeren Kosten/Nutzen-Analysen zu gelangen. Allerdings ist im Hinblick auf die Energie- und Rohstoff-situation das zusätzliche Gewicht noch so ausschlaggebend, daß eine Weiterentwicklung und Verfeinerung von Fahrzeugkonzept und Testprogramm erforderlich wird.

„Hofberichterstatter des Kapitalismus?“

„Das Lesen einer Werkzeitschrift ist wie dreimaliges Eintauchen in warmen Sirup.“ Damit meint der Amerikaner Townsend amerikanische Mitarbeiterblätter. Was hätte er wohl an deutschen Werkzeitschriften auszusetzen? An dem jüngst wieder neu entdeckten Medium Betriebspresse wird zuweilen scharfe Kritik geübt. Die fast 450 deutschen Werkzeitschriften mit einer Gesamtauflage von über 5,3 Millionen Exemplaren, mit denen deutsche Unternehmen ihre Mitarbeiter unterrichten, sind angeblich hörig und manipuliert – Hofberichterstatter des Kapitalismus. Sind sie das wirklich?

Ungefragt und ungewollt?

Das moderne Unternehmen lebt und arbeitet unter sich ständig wandelnden Umweltbedingungen. Diesem Wandel ist auch die innerbetriebliche Publizistik unterworfen. Wer ihre Entwicklung verfolgt, gewahrt die Veränderungen von Jahr zu Jahr. Periodisch erscheinende Zeitschriften wurden im Laufe der Zeit zu einer Flut von Publizistik, die den Leser ungefragt und gratis umspült. Gehören die Werkzeitschriften zu den vielen Ungewollten, den meist Ungelesenen? Und: Dürsten die Belegschaften wirklich nach mehr Information? („Schlimm genug, daß ich arbeiten muß, jetzt werde ich auch noch darüber informiert.“) Darauf wird noch einzugehen sein.

Wechselvolle Geschichte

Die wechselvolle Geschichte der deutschen Werkzeitschriften soll hier nicht aufgeblättert werden. Nur so viel: Schon vor 1900 erschienen einige Betriebsblätter. Zwischen 1900 und 1933 wurden 31 Werkzeitschriften herausgegeben. In der Zeit von 1933 bis 1945 folgten ihnen 24 weitere. Nach dem Zusammenbruch kam es nach einer Pause ab 1948 zu Neugründungen. Heute sind es annähernd 450, in Europa 5000 mit einer Gesamtauflage von 32 Millionen. Werkzeitschriften, ob die von gestern oder von heute, sind eine üppige Fundgrube nicht nur für den Unternehmenschronisten, sondern auch für den Wirtschafts-, Kultur- und Sozialhistoriker. Sie können eine nachdenkliche, ja zuweilen fesselnde Lektüre für jeden Leser mit einem Funken Sinn für den Betriebsalltag des jeweiligen Zeitabschnitts sein. Schließlich setzt sich das Material, aus dem sich die große Geschichte formt, auch nur aus vielen Mosaiksteinen zusammen.

Kein Pauschalurteil

Wie schon angedeutet, gelten die Betriebsblätter teilweise als „reaktionär“, „hörig“ und „trivial“. Der Kenner der Materie weiß, daß das Bild alles andere als so pauschal gesehen werden darf. Differenzierung ist gerade hier vonnöten. Die meisten Werkzeitschriften sind im Laufe

der Zeit sachlicher, nüchterner geworden, ihre Thematik hat sich ausgeweitet. Der Betrieb steht zwar im Mittelpunkt, aber mannigfache andere Themen ranken sich um ihn herum. In Stil, Aussage und Intention hat sich die Betriebspresse weitgehend umgestellt. Format, Aufmachung, Bildgestaltung, Layout, redaktionelle Aufarbeitung – all das hat sich im Laufe der Jahre verändert. Das muß festgehalten werden, gerade weil mancher Kritiker der Betriebspresse immer wieder den Spiegel der kommerziellen Massenpresse vorhält, sie also an Kriterien mißt, denen die Betriebspublizistik in der Regel nicht gerecht werden kann.

Verschiedene Leserschichten

Eine Tatsache gilt für die Werkzeitschrift vor allem: Es ist nicht der freie Kaufentschluß, der ihre bunt gewürfelte Leserschaft zusammenführt, sondern vielmehr der Umstand, daß man unter dem gleichen Firmenzeichen Beschäftigung fand. Außerdem richtet sich kaum eine Publikation an so verschiedene Leserschichten wie die Werkzeitschrift. Sollen aus möglichst vielen Gratisempfängern aufmerksame Leser werden, müssen die Betriebsredaktionen sich dieser Vielschichtigkeit stets bewußt bleiben. Anders gesagt: gerade weil sie gratis verteilt wird, muß die Werkzeitschrift bei möglichst vielen ankommen. Daß sie dem Leser mit Abitur gefällt, genügt nicht, sie muß vor allem für den Durchschnittsleser gemacht werden.

Das Aktualitätsproblem

Dabei hat sie ein gewisses Handicap: Da sie meist monatlich oder zweimonatlich erscheint, laufen ihr manche Ereignisse davon. Sie kann über vieles nur nachfassend berichten. Dennoch kann eine Werkzeitschrift ein wichtiges Vorkommnis nicht einfach deshalb übergehen, nur weil es veraltet ist oder andere Medien inzwischen schon darüber berichtet haben, sein Aktualitätsgrad also herabgemindert ist. Die Werkzeitschrift ist, besonders was betriebliche Ereignisse angeht, dem Grundsatz der kontinuierlichen, lückenlosen Berichterstattung verpflichtet. Darum wird sie, wenn sie manchmal etwas nachholt, auf Verständnis stoßen müssen, wobei ihr zugute kommt, daß dem Durchschnittsleser vieles nur ungenau, unvollständig oder sogar nur vom Hörensagen bekannt ist, so daß die nachfassende, gründliche Unterrich-

25 Jahre OPEL POST

Im Sommer 1949 erschien das erste Heft der OPEL POST, Nachfolgerin früherer Opel-Publikationen in den zwanziger und dreißiger Jahren. Was sind im rasch dahineilenden Zeitgeschehen schon 25 Jahre? So gesehen, wollte die Redaktion das „Jubiläum“ sang- und klanglos über die Bühne gehen lassen. Andere dagegen meinten, es sei nicht gerade alltäglich, wenn ein Organ sich 25 Jahre lang im betrieblichen, sozial- und gesellschaftspolitischen Spannungsfeld der letzten zweieinhalb Jahrzehnte gehalten – und behauptet hat. Im übrigen sei die OPEL POST eine der ersten Werkzeitschriften der Nachkriegszeit gewesen. Dazu müsse man schon etwas sagen. Sei es denn! So findet der Leser in diesem Heft Stellungnahmen des BDA-Präsidenten Dr. Hanns Martin Schleyer, des DGB-Vorsitzenden Heinz Oskar Vetter, des Generaldirektors John P. Mc Cormack und des GBR-Vorsitzenden Rudi Hahn. Kritisch und grundsätzlich setzt sich in einem weiteren Beitrag („Hofberichterstatter des Kapitalismus?“) der Publizist Hans Schreiber, Frankfurt, ein guter Kenner des innerbetrieblichen Pressewesens, mit dem Thema „Werkzeitschriften heute“ auseinander.

tung und Kommentierung geradezu notwendig erscheint. Im übrigen darf das Aktualitätsproblem der Werkzeitschrift nicht überbewertet werden. Im Gegensatz zu den aktuellen Themen der Tagespresse über Politik, Sport, Skandale, Kriminalfälle usw. laufen die Uhren des Betriebes langsamer, passiert nicht stündlich, täglich etwas so besonders Wichtiges, daß man deshalb gleich Sonderausgaben herausbringen müßte.

Offen und realistisch

Wo aber liegen die Aufgaben und Probleme der innerbetrieblichen Publizistik? Ausgangspunkt ist doch wohl, die Menschen des Betriebes über das Geschehen im Unternehmen zu unterrichten und dieses Geschehen mit der allgemeinen überbetrieblichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Situation in Verbindung zu bringen. Ein Mitarbeiter kann an

seiner Arbeit nur dann beteiligt sein, wenn er ihre Zusammenhänge kennt, wenn er um das Wozu und Warum weiß. Mit Salbadern kann eine Werkzeitschrift nichts ausrichten. Sie muß offen und realistisch sein. Auf die Dauer kann sie sich nur bewähren, wenn ihre Basis verbreitert wird, wenn sie tiefe Wurzeln schlägt in alle Bereiche des Unternehmens hinein. Sie muß zu einer Publikation aller Werksangehörigen werden. Nicht nur von oben gemacht für alle, die nicht oben sind, sondern geschaffen von einer weit ausgreifenden Redaktion unter Mitwirkung möglichst vieler Mitarbeiter aus allen Sparten und Rängen einschließlich der Geschäftsleitung und des Betriebsrates.

Ständiges Spannungsfeld

Das Unternehmen ist ein ständiges Spannungsfeld. Wenn man eine heile Welt vorgaukelt, erregt man Mißtrauen. Die

Spannungen müssen in der Werkzeitschrift spürbar sein, will sie ernst genommen werden. Das schließt nicht aus, daß eine ihrer vorrangigen Aufgaben im Ausgleichen und Verbinden bestehen muß.

Die Werkzeitschriften deshalb als „Unternehmerharfen“ oder „Herolde des Kapitalismus“ zu bezeichnen, zeugt von uneinsichtiger und ideologisch verbohrter Haltung. Der pluralistische Charakter unserer Gesellschaft weist dem Werkheft seinen besonderen Standort an. Daraus ergibt sich auch die Beantwortung der oft gestellten Frage, ob die Werkzeitschrift Konfliktstoffe ausklammern sollte. Natürlich soll sie das nicht. Aber nicht alles, was diskutiert und beanstandet wird, fällt in den Zuständigkeitsbereich der Werkzeitschrift. Sie kann kein Tummelplatz für betriebliche Beschwerdeführung und Konfliktaustragung sein. Wo sollte sie da anfangen, wo aufhören? Dafür gibt es bessere, im neuen Betriebsverfassungsgesetz noch stärker als früher ausgebaute Institutionen. Nie zuvor war der Betrieb mit einem so dichten Schema von Rechtsmitteln durchsetzt, alle geschaffen zum Interessenausgleich und zur Regulierung individueller und allgemeiner Meinungsverschiedenheiten. Betriebsordnung, Manteltarifverträge, interne Vereinbarungen mannigfacher Art, Betriebsräte, Vertrauensleute, Betriebsversammlungen innerhalb der Betriebsmauern, Gewerkschaften, und Berufsgenossenschaften, Schiedsstellen und Arbeitsgerichte außerhalb sind Teile eines umfangreichen Instanzengefüges zur Behandlung und Ausräumung von Konfliktstoffen und zum Schutze der Rechte des einzelnen Arbeitnehmers.

Kein Müllablageplatz des Betriebes

Die naturgemäß in einer Betriebsgemeinschaft anfallenden Kontroversen brauchen also nicht in der Werkzeitschrift ihren Niederschlag zu finden. Der zum Zwecke möglichst ungestörter Produktion, von deren Ergebnis alle leben, notwendige soziale Ausgleich ist wichtiger als Konflikte breitzutreten. So gesehen, kann die Werkzeitschrift nicht der Müllablageplatz des Betriebes sein. Sie hat im Unternehmen nicht die Wächterrolle, die draußen in vielen öffentlichen Angelegenheiten die Tageszeitung übernimmt. Also sollte man von ihr auch keiner Enthüllungseifer erwarten, wenn auch Schönfärberei und Bemäntelung von Fehlentwicklungen abzulehnen sind. Ein weiteres Kapitel ist der Angriff der Chaoten auf die Betriebe und die demokratische Ordnung. Zwar ist Parteipolitik in den Betrieben untersagt. Das gilt auch für die Werkzeitschrift. Aber das Eintreten für die Verfassung, das staatspolitische Engagement, kann ihr niemand verwehren. Man muß es sogar von ihr

OPEL POST

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

JAHRGANG 1



Titelseite der ersten OPEL POST — Ausgabe im Jahre 1949.

erwarten. Dazu gehört auch die Auseinandersetzung mit den Extremisten.

Auch die Familien lesen mit

Abschließend kann gesagt werden, daß die Bemühungen der meisten Werkredaktionen, die Betriebe soweit als möglich durchschaubar zu machen, die Arbeitsabläufe zu erklären, die Unternehmenslage darzustellen, Entwicklungstendenzen aufzuzeigen, aber auch das personelle Geschehen und die betriebliche Sozialpolitik neben vielen anderen aktuellen Themen zu behandeln, vom Großteil der Belegschaften honoriert werden. Die meisten Leser erkennen die Werkzeitschriften an und betrachten sie

als eine notwendige betriebliche Institution, die sie mit Informationen beliefert, die sie normalerweise nicht erhielten. Die Schwarzen Bretter sind Plakathöfe, und mit der mündlichen Unter richtung hapert es im allgemeinen. Auch die Familien und die ehemaligen Mitarbeiter, bei denen eine große Informations lücke besteht, wollen etwas erfahren.

Großes Informationsbedürfnis

Die eingangs gestellte Frage, ob die Belegschaften nach mehr Informationen verlangen oder mit dem zufrieden sind, was als Informationsabfall in der Regel für sie übrig bleibt, wird durch die Ergebnisse von Leserbefragungen und andere demos-

kopische Untersuchungen in den Betrieben beantwortet. Danach ist das Informationsbedürfnis allgemein groß. Alle bekannt gewordenen Ergebnisse ergeben, daß die Werkzeitschriften von durchschnittlich 80 Prozent der befragten Belegschaften bejaht werden. Wie gründlich man im einzelnen liest, steht auf einem anderen Blatt. Dennoch gilt heute mehr denn je, was einmal ein maßgebender Kenner der Materie betonte: „Ein großes Unternehmen ohne Werkheft kommt dem Beobachter wie ein Dorf vor, in dem Gerücht und Klatsch blühen und das Unorientiertsein der Belegschaft viele Fehlentwicklungen zur Folge hat.“

Hans Schreiber

Grüße zum Jubiläum der Werkzeitschrift



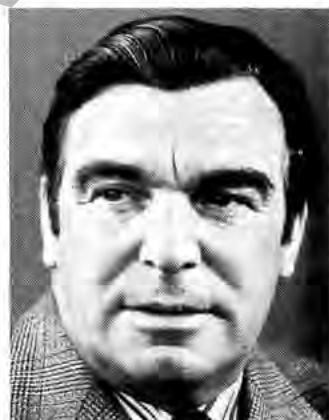
Dr. H. M. Schleyer
Präsident der Bundesvereinigung
der Deutschen
Arbeitgeberverbände



H. O. Vetter
Vorsitzender des
Deutschen Gewerkschaftsbundes



J. P. Mc Cormack
Vorsitzender des
Vorstandes



R. Hahn
Vorsitzender des
Gesamtbetriebsrates

Die Werkzeitschrift der Adam Opel AG, „Opel Post“, entspricht dem sachbezogenen Typ einer modernen Werkzeitschrift. Sie hat auch während ihres nunmehr 25jährigen Bestehens — und das zeichnet sie besonders aus — den Mut gehabt, immer wieder sogenannte „heiße Eisen“ anzupacken. Sie scheute sich zum Beispiel nicht, Probleme, die an einzelnen Arbeitsplätzen auftauchten, zu behandeln, die Gefahr des aufkommenden Radikalismus aufzuzeigen und gesellschaftspolitische Fragen zu diskutieren. Am Beispiel der Monatsschrift für Betriebsangehörige der Adam Opel AG wird im übrigen klar, wie wichtig es ist, Mensch und Produkt stets in unmittelbarem Zusammenhang zu sehen und zu beschreiben. Hier liegt die wichtigste Aufgabe der Werkzeitschriften. „Der Bürger verlangt nach Information und Aufklärung, die so verfaßt ist, daß sie ihn auch in seiner Sprachebene erreicht.“ Diese Äußerung des erfahrenen Professors der Pädagogik Dr. Joachim Knoll von der Ruhr-Universität Bochum könnte als Leitspruch für alle Redakteure von Werkzeitschriften gelten,

die ihren sozialen Auftrag ernst nehmen. Die „Opel Post“ verfährt danach. Dazu möchte ich ihr meinen Glückwunsch aussprechen in der Hoffnung, daß sie ihre vielfältigen informatorischen Aufgaben zum „Durchsichtigmachen“ der Betriebsstätten auch die nächsten 25 Jahre erfolgreich wahrnimmt.

Dr. Hanns Martin Schleyer
Präsident der Bundesvereinigung
der Deutschen Arbeitgeberverbände

Die Rolle der Werkzeitschriften ist nicht unbestritten. Als alleiniges Sprachrohr der Unternehmer erfüllen sie in meinen Augen nicht ihre Aufgabe. Umso erfreulicher ist es, daß sich die Redaktion der Werkzeitschrift „Opel Post“ seit Jahr und Tag um eine gute und enge Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat bemüht und ihn auch entsprechend zu Wort kommen läßt. Das gibt mir Veranlassung, zum 25jährigen Bestehen der „Opel Post“ meine besten Glückwünsche zu übermitteln. Ich ver-

binde damit die Hoffnung, daß das betriebliche Publikationsorgan eines so großen Unternehmens wie der Opel-Werke seinen Aufgaben auch in Zukunft gerecht wird. Das neue Betriebsverfassungsgesetz hat nicht zuletzt die Pflicht zur Unterrichtung und Information der Belegschaft über die Vorgänge im Betrieb erweitert. Hier bietet sich ein großes Betätigungsfeld für die Werkzeitschriften in Zusammenarbeit mit den Betriebsräten an. Ich meine, daß die Werkzeitschrift als wirkliches Informations- und Meinungsforum für die Belegschaften selbst heiße Dinge anpacken und zur Aussprache stellen sollte. Sie darf sich auch fortschrittlichen Ideen nicht verschließen, wenn sie ihre journalistische Aufgabe unter dem Aspekt seines sozialen und gesellschaftspolitischen Engagements erfüllen will. In diesem Sinne wünsche ich der Redaktion der „Opel Post“ eine zukunftssträchtige Entwicklung ihrer weiteren Arbeit.

Heinz Oskar Vetter
Vorsitzender des Deutschen
Gewerkschaftsbundes

Zweieinhalb Jahrzehnte steht die OPEL POST nun schon mit viel Erfolg im Dienst des innerbetrieblichen Informationswesens. Das verdient Dank und Anerkennung und gibt Anlaß zu der Feststellung, daß Werkzeitschriften im modernen Großbetrieb alles andere als ein überflüssiger Luxus sind. Im Gegenteil: Sie sind ein unentbehrliches Informationsmittel für den einzelnen Mitarbeiter, der das Unternehmen kaum noch überschauen kann. Die Zielsetzung der Werkzeitschrift ist ausgerichtet am Informationsbedürfnis der Mitarbeiter und dem Informationsbestreben des Werkes. 25 Jahre Erfahrung ermöglichen es der OPEL POST, über praktisch alle Unternehmensbereiche zu informieren: Angefangen bei der Darlegung der Unternehmenspolitik und der Unternehmensziele, der Verkaufs-, Kosten- und Ertragslage bis zur jährlichen Bilanz und der Unterrichtung der Mitarbeiter über neue Pläne, insbesondere über Rationalisierungsmaßnahmen und andere die Arbeitsplätze betreffende Veränderungen. Dazu kommt die Stärkung der Betriebsverbundenheit durch Information auch der Familien und der Pensionäre.

Unser gesamtes modernes Leben wäre ohne ein engmaschiges Kommunikationsnetz nicht denkbar. Auch die Unternehmen sind Teilbereiche dieses modernen Lebens. In ihnen stehen Arbeitgeber und Arbeitnehmer in enger gegenseitiger wirtschaftlicher und sozialer Abhängigkeit. Das Interesse, über Vorgänge im Unternehmen zu unterrichten und unterrichtet zu werden, ist gemeinsam. Unterlassene oder unzureichende Information kann daher leicht als Mißachtung empfunden werden. Dieser Gefahr beugt die Werkzeitschrift vor. Ihre Informationen betreffen primär die betriebliche Arbeitswelt. Sie will die Interessen und Probleme möglichst vieler Mitarbeiter ansprechen. Dabei ist es ihr Ziel, die Belange beider Seiten möglichst abgewogen zu berücksichtigen und zu vermeiden, daß eine imaginäre „heile Betriebswelt“ propagiert wird. In jedem Betrieb wird es immer wieder soziale Spannungsfelder geben: Konflikte sind nicht auszuschließen, oft aber wären sie durch bessere Kommunikation vermeidbar. Damit eine Werkzeitschrift diese wichtigen – und oft recht schwierigen – Aufgaben mit Erfolg erfüllen kann, muß ihre Redaktion möglichst ungebunden von Unternehmensleitung oder anderen Institutionen des Betriebes



Ein Bild aus dem Jahre 1949: Der erste REFA-Kurs ist beendet, die Teilnehmer werden verabschiedet. Auf dem Bild viele bekannte Gesichter. Mancher von ihnen lebt nicht mehr oder ist inzwischen in den Ruhestand getreten.

arbeiten können. Wir haben in dieser Hinsicht gute Erfahrungen mit der OPEL POST gemacht. Sie hat weder ihre informatorisch-kommunikative Aufgabe vernachlässigt noch Diskussionen gescheut. Das zeigt sich auch darin, daß seit Jahren ein REPORT genannter viersprachiger OPEL POST-Sonderdruck für unsere ausländischen Mitarbeiter erscheint, damit auch sie am innerbetrieblichen Informationswesen teilhaben können.

Ich wünsche der OPEL POST-Redaktion, daß sie sich des bisherigen Erfolges und der Anerkennung durch alle Mitarbeiter auch in Zukunft erfreuen kann.

John P. Mc Cormack
Vorsitzender des Vorstandes

25 Jahre OPEL POST! Das ist auch für den Gesamtbetriebsrat Grund zu einer Stellungnahme. Blättert man die 25 Jahrgänge der Werkzeitschrift seit 1949 durch, so spürt man, daß sie sich auch an den gesellschaftlichen Gegebenheiten orientiert hat. Die OPEL POST ist kein Erzeugnis der berüchtigten „Gelben Presse“ vergangener Jahrzehnte, in der die Arbeitnehmerinteressen völlig ignoriert wurden. Unsere Werkzeitschrift hat nach unserer Ansicht viel getan, um ihr Image in Arbeitnehmersicht ständig zu verbessern. Ich meine damit weniger die geboten erscheinende Zusammenarbeit im Rahmen des Betriebsverfassungsgesetzes. Das Verhältnis zwischen uns und der OPEL POST ist vielmehr unabhängig von Paragraphen im großen und ganzen als gut zu bezeichnen. Es hat sich aus der freien Einsicht entwickelt, daß die betriebliche Wirklichkeit mit all ihren Wechselbeziehungen einen guten Kontakt geradezu unumgänglich macht. Die Redaktion hat dafür im Laufe der Jahre genügend Beweise geliefert. So hat sie dem Betriebsrat stets Publizität gewährt, wenn er das für angebracht hielt. Unter anderem werten

wir sehr konstruktiv die Tatsache, daß Stellungnahmen aus der Sicht der Geschäftsleitung konträre des Betriebsrates zum gleichen Thema gegenübergestellt wurden. Auch die Betriebsräte-Vollkonferenzen und andere den Betriebsrat betreffende Ereignisse haben in unserer Werkzeitschrift stets ihren angemessenen Niederschlag gefunden. Unsere im allgemeinen positive Einstellung bedeutet natürlich nicht, daß wir dem Werkheft völlig kritiklos und ohne jeden Vorbehalt gegenüberstehen. Doch trotz unterschiedlicher Standpunkte in dieser oder jener Frage erkennen wir an, daß die OPEL POST angesichts der Größe und weiten Verzweigung des Unternehmens eine entsprechend ausgreifende Informationsarbeit geleistet hat. So wurden Brücken von Werk zu Werk, aber auch zu den Familien der Unternehmensangehörigen und den Rentnern geschlagen. Das ist im Massenzeitalter, in dem im Gedränge des Alltags so vieles übersehen wird, eine wichtige Aufgabe. Wir beglückwünschen unsere Werkzeitschrift zu ihrem Jubiläum und erwarten auch in der Zukunft eine gute Zusammenarbeit.

Rudi Hahn
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates



Reaktion auf den Wunsch der Redaktion, das Leserecho möge stärker sein: „Ich bin das ‚Echo‘ vom Artikel auf Seite 13 der letzten OPEL POST.“

UNSERE JUBILARE

25

1.6.1974

Werner Horstmann
Werbung
Willi Salomon
Fertigkeitsprüfg.

2.6.1974

Willi Gärtner
Getriebebau
Werner Pirlich
Rohmontage

3.6.1974

Heinz Glaser
Materialbehandlg.
Kurt Göbel
Modellschreinerei
Albert Helfrich
Wagenendmontage
Alois Leonhardt
Modellschreinerei
Helmut Leimbert
Lkw-Endmontage
Philipp Leupold
Motorenbau
Harry Liebe
Materialbehandlg.
Balthasar Litzinger
Motorenbau
Alfons Rein
Fertigmontage
Helmut Schmidke
Karosseriebau
Josef Schmitt
Karosseriebau
Andreas Schottenhammer
Preßwerk
Hermann Sigl
Kaltfließpreßt.
7.6.1974
Eugen Bender
Materialbehandlg.
Josef Fuchs
Karosseriebau
Hans Hottum
Postabteilung
Arthur Klettke
Z. Masch.-Abt.
Karl Leber
Vergaserbau
Franz Pachowsky
Energieversorgung

Heinrich Schieferstein
Qual.Ktr.u.Insp.

Friedel Schmidt
Motorenbau

Gotthard Schuh
Preßwerk

Bernhard Tscherney
Schweißm.u.Vorr.

Philipp Werner
Chassisbau

8.6.1974

Walter Alt
Produktionssteuerg.

Bohdan Bittner
Werkzeugbau

Julius Eckert
Motorenbau

Kurt Engel
PEK

Karl Fischer
PEK

Alfred Franzek
Qual.Ktr.u.Insp.

Georg Geier
Ersatz.-Fabr.

Friedrich Gerhardt
Standardabteilung

Philipp Glaßer
Schweißm.u.Vorr.

Kurt Hanschmann
Oberflächenveredelg.

Arthur Hartmann
Ersatz.-u.Zubeh.

Hans Holzer
Karosseriebau

Johannes Jünger
Schnittbau

Georg Krautwurst
Werkzeugbau

August Lapp
PEK

Peter Moser
Energieversorgung

Georg Reichert
Getriebebau

Otto Rendel
Getriebebau

Edmund Ries
Materialbehandlg.

Jakob Rödner
Vergaserbau

Richard Seng
Wagenendmontage

Kurt Weiß
Schmiede

Alfred Wilkens
Betriebskrankenk.

9.6.1974

Friedel Fißler
Lkw-Endmontage

Herbert Frey
Instandhaltung

Karl Hablek
Achsenbau

Georg Leinberger
Wagenendmontage

Engelbert Löbig
Rohrfabrikation

Anton Mathy
Z. Masch.-Abt.

Heinz Patzelt
Wagenendmontage

Fritz Pulcher
Produktionssteuerg.

Erhard Samp
Schweißm.u.Vorr.

Franz Ullmann
Werkswache

Theodor Weller
Instandhaltung

10.6.1974

Ludwig Friedrich
Karosseriebau

Rudi Kohlmann
Werkzeugbau

Richard Müller
Schnittbau

Bruno Post
Karosseriebau

Ludwig Rothenstein
Chassisbau

Willi Rüdinger
Wagenendmontage

Kurt Schäfer
Werksbahn

Josef Schönberg
Achsenbau

Ernst Vatter
Lohnbuchhaltung

12.6.1974

Karl König
Mat.-u.Prod.Ktr.

13.6.1974

Ludwig Bärsch
PEK

Friedrich Böckner
Instandhaltung

Karl Haller
Ordnungsdienst

Philipp Nold
Materialbehandlg.

Karl Schäfer
Härtere

Anna Schmitt
Modellschreinerei

Philipp Vogel
PEK

14.6.1974

Kurt Gerstmann
Qual.Ktr.u.Insp.

Georg Schumacher
Qual.Ktr.u.Insp.

Walter Wolf
Schnittbau

15.6.1974

Erwin Kähler
PV-Karosserie

Rudolf Kammerer
Schnittbau

Georg Pfeifer
PV-Karosserie

Eduard Mühling
Instandhaltung

Karl Müller
PEK

Werner Schmitt
Transportabt.

Herbert Weitzel
Karosseriebau

16.6.1974

John P. Mc Cormack
Generaldirektor

17.6.1974

Edmund Hornung
Standardabteilung

Christian Krämer
PEK

Hans Moritz

Kar.-Fertigmontage

20.6.1974

Jakob Best
PEK

Josef Breser
PV-Preßwerk

Heinrich Dyroff
Werkzeugbau

Georg Jünger
Werkzeugbau

Wilhelm Langendorf
PV Werkstätten

Karl Lipp
Werkswache

Michael Rauch
Instandhaltung

Ludwig Roos
Werkzeugbau

Franz Schöl
Ordnungsdienst

Ernst Scholz
Z. Masch.-Abt.

Friedrich Spengler
Lehrenbau

21.6.1974

Karl Alleborn
Werkzeugbau

Jakob Bitz
Z. Masch.-Abt.

Hans Dewald
Instandhaltung

Heinz Jungmann
Instandhaltung

Josef Kitzinger
Rohrfabrikation

Erich Klier
Z. Masch.-Abt.

Arthur Knecht
Prüffeld Dudenh.

Rudolf Sandner
Getriebebau

Adam Pfeifer
Karosseriebau

22.6.1974

Philipp Engel
Schnittbau

Günther Fischer
Qual.Ktr.u.Insp

Christian Hess
PEK

Willi Hey
Ersatz.-u.Zubeh.

23.6.1974

Albin Bernhardt
Preßwerk

Heinz Blaschke
PV-Karosserie

Ludwig Daum
Instandhaltung

Herbert Dewald
Chassisbau

Gustav Gabriel
Werkzeugzentralv.

Karl Kohlmann
Instandhaltung

Richard Paulus
Preßwerk

UNSERE JUBILARE

25

Fortsetzung von Seite 13

24.6.1974 Walter Böhm Qual.Ktr.u.Insp. Josef Brunet Ersatz.u.Zubeh. Alois Losert Wagenendmontage Wolfgang Pasdaj Ersatz.u.Zubeh Günther Paul Werkswache Jakob Schneider Ersatz.u.Zubeh. Friedrich Schug Hinterachsmontage Karl Tropsch Rohrfabrikation Alfons Wilke Kreditorenbuchhaltg.	Ewald Gütlich Instandhaltung Wilhelm Gütlich Wagenendmontage 1.7.1974 Wolfgang Krieger Verkauf Inland Walter Scheuermann Standardabteilung Hermann Seel Schweißm.u.Vorr. Gisela Sennwald Fotoabteilung Rudolf Than Werkswache Otto Wickert Transportwesen 4.7.1974 Günther Arnold PEK Karl Becker Transportwesen Karl Decker PEK Jakob Frühwein Instandhaltung Heinrich Maurer Wagenendmontage Martin Mohr Karosseriebau Karlheinz Weinerth Oberflächenveredelg. Heinrich Wörtche Transportwesen	Werner Meinhardt Wagenendmontage Meta Pauls Ersatz.u.Zubeh. Heinz Rothenstein PEK Hans Stahl Getriebebau 6.7.1974 Werner Christ Teile-Export Richard Ossmann Qual.Ktr.u.Insp. Margarete Silz Kundendienst Philipp Wagner Preßwerk Kurt Wilker Kundendienst 7.7.1974 Karlheinz Bopp Kreditorenbuchhaltg. Rudolf Kaufmann Wagenendmontage Herbert Pose Achsenbau Herbert Stender Unfallverhütung 8.7.1974 Otto Becker Qual.Förderg.u.Insp. Walter Herold Achsenbau Alois Höhn Werkzeugzentralverw. Ludwig Kehr Schweißm.u.Vorr. Christian Winter Getriebebau 9.7.1974 Hans Schalk Schnittbau 11.7.1974 Georg Engel Getriebebau Reinhold Göbel Qual.Ktr.u.Insp.	Klaus Rimmasch Filiale Berlin 13.7.1974 Peter Schmidt Karosseriebau Hermann Springer Werkswache 14.7.1974 Hermann Hamburger PEK Heinz Piechowski Filiale Berlin Heinrich Wolf Instandhaltung 18.7.1974 Andreas Ellermann Z. Masch.-Abt. August Frey Hauptkasse Heinrich Fritz Schnittbau Anna Holtmann Vergaserbau Walter Jung PEK Herbert Kaschte Achsenbau 19.7.1974 Karl Höhler PEK 23.7.1974 Herbert Oberhaus PEK 25.7.1974 Peter Cramer PEK Ernst Dammel Karosseriebau Ludwig Harnischfeger Karosseriebau Wilhelm Reuter Lehrenbau Walter Heinz Schmitt PEK Karl Schwan Fertigungsmat.-Eink.	26.7.1974 Günter Gerhardt Karosseriebau Hans Gerlach Preßwerk Hubert Meuser Motorenbau Hermann Schulz Ersatz.u.Zubeh. Karlheinz Walther Transportwesen 27.7.1974 Hermann Beutel Werkswache Wilhelm Gumbel Instandhaltung 28.7.1974 Georg Bierach Vergaserbau Adolf Dinhof Betriebsschreinerei Karl Heinz Hauf Karosseriebau Siegfried Jahnke Wagenendmontage Franz Pöschl Export-Verpackg. Robert Schmidt Qual.Ktr.u.Insp. 29.7.1974 Peter Fritz Z. Masch.-Abt. Hans Hartmann Fertigbearbeitung Fritz Kaus Materialbehandlg. Gottlieb Kirch Z. Masch.-Abt. Werner Röder Instandhaltung Heinrich Rotzal Karosseriebau Alfred Simon Kdd.-Werkstatt Heinrich Steitz Transportwesen
--	---	--	--	--

UNSERE JUBILARE

50



O. Banger
Instandhaltung
24.6.1974



J. Keller
PEK
17.7.1974

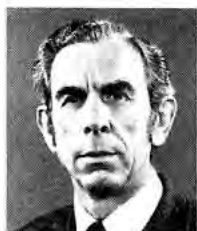
40



L. Horn
Karosseriebau
1.6.1974



A. Nöll
Schnittbau
3.6.1974



P. Roth
Werkzeugzentralv.
3.6.1974



H. Alt
Transportwesen
4.6.1974



W. Braun
Instandhaltung
4.6.1974



W. Löhr
Qual.Ktr.u.Insp.
6.6.1974



Chr. Wilhelm
Ersatztl.u.Zubeh.
9.6.1974



L. Heupt
Wagenendmont.
17.6.1974



P. Schuh
Wagenendmont.
20.6.1974



H. Lohr
Energieversorg.
20.6.1974



K. Keitzer
Postabteilung
21.6.1974



J. Klingelhöfer
Schweißmasch.-Abt.
25.6.1974



E. Hofmann
Werkzeugzentralv.
28.6.1974



A. Stahl
Karosseriebau
29.6.1974



W. Zell
Materialbehandlg.
3.7.1974



J. Spitzner
Wagenverteilung
6.7.1974



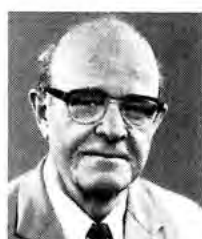
M. Schwarz
Chassisbau
14.7.1974



A. Mattes
Werkzeugbau
18.7.1974



H. Reitz
Werkswache
22.7.1974



L. Perschbacher
Schweißmasch.-Abt.
24.7.1974



A. Löb
Vergaserbau
25.7.1974



O. Stenger
Schweißmasch.-Abt.
25.7.1974



J. Braun
Motorenbau
27.7.1974



G. Hohmaier
Schnittbau
27.7.1974



A. Hechtelberger
Verkauf Intl.
30.7.1974



A. Ochs
Projektplanung
30.7.1974

IM RUHESTAND

Rosa Allgaier
Werksverpflegung

Hermann Arnold
Schnittbau

Therese Badzura
Kdd.-Schule

Philipp Balzer
Instandhaltung

Otto Banger
Instandhaltung

Herbert Bellstedt
Materialbehandlg.

Willy Berges
Datenverarbeitung

Hans Bingel
Modellschreinerei

Max Bläsch
Karosseriebau

Hans Blisch
Karosseriebau

Adam Bohn
Betriebsrat

Wilhelm Braun
Instandhaltung

Otto Conradi
Karosseriebau I

Joseph Courtial
Transportwesen

Georg Demmerle
Instandhaltung

Hermann Deyhle
Getriebebau

Luise Döring
Getriebebau

Walther Draisbach
Instandhaltung

Franz Eberhardt
Preßwerk

Emil Eckert
Ersatz. u. Zubeh.

Max Egner
Unfallverhütung

Albert Eisenmenger
Qual. Ktr. u. Insp.

Mathias Ertel
PV Chassisbau

Katharina Ferchau
Ordnungsdienst

Georg Fischer
Qual. Ktr. u. Insp.

Rosel Föhn
Ersatz. u. Zubeh.

Paul Förster
Transportwesen

Wilhelm Fräßdorf
Werksanlagen

Juliane Friedrich
Preßwerk

Walter Friedrich
Betriebskrankenkasse

Hans Gebel
Preßwerk

Peter Gehbauer
Betriebsschlosserei

Josef Gössel
Ersatz. u. Zubeh.

Wilhelm Goffing
Ersatzteilelager

Reinhold Granzer
Karosseriebau

Richard Haberl
Karosseriebau

Rudolf Halkenhäuser
Betriebsschlosserei

Margarete Hamm
Personalabteilung

Frieda Hartgen
Datenverarbeitung

Jakob Hartmann
Motorenbau

Walter Heidrich
PEK

Heinrich Heinzel
Preßwerk

Erna Henrich
Ordnungsdienst

Paul Hinz
Achsenbau

Wilhelmine Hundsorf
Werksverpflegung

Wilhelm Huster
Schweißmasch.-Abt.

Lorenz Jourdan
Besch.-Einsatz

Karl Keitzer
Postabteilung

Hans Klepper
Lackiererei

Johann Knichel
Preßwerk

Jakob Köhl
Karosseriebau

Julius Köhler
Besch.-Einsatz

Wilhelm Konhäuser
Instandhaltung

Käthe Korsch
Personalabteilung

Karl Kraß
Qual. Ktr. u. Insp.

Heinrich Laun
PV-Karosserie

Edmund Löw
Schmiede u. Härtere

Erich Lotz
Materialabteilung

Adolf Mattes
Werkzeugbau

Karl Michel
Karosseriebau

Paul Michels
Preßwerk

Philipp Mössinger
Karosseriebau

Josef Motyczka
Karosseriebau I

Franz Müller
Achsenbau

Heinrich Münk
PEK

Peter Neu
Motorenbau

Arthur Nietzschmann
Instandhaltung

Ludwig Nold
Ersatzteilelager

Erich Nussbeutel
Vergaserbau

Otto Oberschernings
Wagenendmontage

Anton Ochs
Zentralplanung

Franz Oehl
Werkzeugbau

Walther Otto
Getriebebau

Karl Paul
Z. Masch.-Abt.

Lina Petermann
Karosseriebau

Jakob Pfuhl
Karosseriebau

Irma Pietschmann
Werksverpflegung

Anna Press
Qual. Ktr. u. Insp.

Erich Rammelt
Export

Gustav Rau
Betriebskrankenkasse

Otto Ringshausen
Modellschreinerei

Hans Rudolph
Qual. Ktr. u. Insp.

Philipp Rückert
Karosseriebau

Rudolf Sandner
Getriebebau

Margarete Saul
Vergaserbau

Ludwig Schaber
Ersatz. u. Zubeh.

Karl Schäfer
Qual. Ktr. u. Insp.

Hermann Scherber
Z. Masch.-Abt.

Bruno Schindler
Werkswache

Heinrich Schink
Schweißmasch.-Abt.

Heinrich Schmidl
Modellschreinerei

Karl Schmittel
Achsenbau

Hans Schnegelsberger
Karosseriebau

Jakob Schneider
Ersatzteilelager

Josef Schneider
Werksanlagen

Karl Schöttl
Instandhaltung

Willi Scholz
Preßwerk

Willi Emil Schreiber
Qual. Ktr. u. Insp.

Josef Schrode
Motorenbau

Friedrich Schüssler
Preßwerk

Hermann Schulz
Ersatz. u. Zubeh.

Waldemar Schulz
Schnittbau

Anton Seemann
Berufsverkehr

Georg Specht
PEK

Friedrich Spintler
Qual. Ktr. u. Insp.

Luise Stahl
Karosseriebau

Oswald Stenger
Schweißmasch.-Abt.

Max Stütz
Transportwesen

Maria Thomas
Karosseriebau

Hermann Titz
Preßwerk

Karl Trost
Betriebsschlosserei

Dimitrios Tsakmakis
Motorenbau

Ernst Vogel
Materialbehandlung

Johann Vogel
Rohrfabrikation

Heinrich Wagner
Instandhaltung

Ludwig Weber
Qual. Ktr. u. Insp.

Karl Wedel
Instandhaltung

Karl Weigert
Modellschreinerei

Philipp Weingärtner
Karosseriebau

Artur Weinhold
PEK

Friedrich Werner
Qual. Ktr. u. Insp.

Christian Wilhelm
Achsenbau

Gerhard Wolf
Schnittbau

Herbert Wolf
Qual. Ktr. u. Insp.

Hugo Zachariae
Preßwerk

Anton Zimmermann
Vergaserbau

Jeder Unfall ist zu viel!

Von der Arbeit der Abteilung Unfallverhütung im Werk Rüsselsheim

Die moderne industrielle Arbeitswelt mit ihren Maschinen, Werkzeugen und Bändern hat ihre ganz spezifischen Unfallgefahren. Unwissenheit, Unvorsichtigkeit, Bequemlichkeit und nicht einkalkulierte tückische Zufälle können mitunter schwere Folgen haben. Deshalb ist der Kampf gegen Unfälle zugleich auch eine Pflicht menschlicher Fürsorge. Dieser Kampf wird von staatlichen Stellen, von den Berufsgenossenschaften (siehe letztes Heft) und den Betrieben geführt.

Aus kleinsten Anfängen

Bei Opel sind seit 43 Jahren Sicherheitsfachkräfte mit der Wahrnehmung dieser Aufgabe betraut. Aus kleinsten Anfängen heraus entwickelte sich im Laufe der Jahre die Abteilung Unfallverhütung mit ihren heute 31 Mitarbeitern im Rüsselsheimer Werk. Sie sind auf mehreren, im Betrieb verteilten Stationen eingesetzt. Ihre Hauptaufgaben sind: Technischer Schutz, Körperschutz, Sicherheitsschulung, Unfalluntersuchungen und Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft und dem Gewerbeaufsichtsamt.

Sicherheitstechnische Überprüfung

Menschen zu schützen ist eine zwar verantwortungsvolle, aber nicht immer leichte Aufgabe. Sie erfordert viel Sachkenntnis, Erfahrung und Einfühlungsver-



Unfallaufnahme. Unfaltaufnehmer H. Trass befragt hier einen Unfallverletzten nach den Einzelheiten des Hergangs.

mögen. Ihre Bewältigung schlägt sich in der Regel nicht in Erfolgsmeldungen nieder. In dem jährlich erscheinenden Bericht der Abteilung Unfallverhütung steht wohl die Zahl der eingetretenen Unfälle, nicht aber die der verhüteten. Diese Zahl



Auf dem Bild oben die monatliche Besprechung der Verantwortlichen der Rüsselsheimer Abteilung Unfallverhütung. Von links die Mitarbeiter Schürings, Stender, Kadler, Blauth, Andreae, Leiter der Abteilung, Haselsteiner, Eckenberg, Breidecker, Jung, Mann, Hintherthür und Brepohl. — Das Bild darunter zeigt eine Sicherheitsinspektion in der Abteilung Kaltfließpressen. Von links: Obermeister Simon, Betriebsleiter Mees, Sicherheitsassistent Breidecker und Maschinenführer A. Köstler.

wird immer Dunkelziffer sein. Auch bei rückläufigen Zahlen bleibt die Gewißheit, daß jeder Unfall zu viel ist. Keine Maschine und Einrichtung, vom einfachen Schleifbock bis zur vollautomatischen Fertigungsstraße gelangt ohne sicherheitstechnische Überprüfung durch die Abteilung Unfallverhütung zum Einsatz, mag es sich um eine Neuanschaffung, Umstellung oder Überholung handeln. Hersteller und Monteure erleben dabei oft Enttäuschungen, wenn Maschinen, die sie für sicher hielten, beanstandet werden. 1973

waren es 775 Überprüfungen von Plänen und 1.898 sicherheitstechnische Überprüfungen und Abnahmen von Maschinen und Einrichtungen.

Vielseitige Aufklärung

Auch die verschiedensten persönlichen Schutzvorrichtungen, zu denen unter anderem Schutzbrillen, Schutzhelme, Sicherheitsschuhe, -handschuhe und -anzüge gehören, müssen ihren Zweck optimal erfüllen; sie müssen ausgewählt, erprobt, verteilt, instandgehalten, verbessert und er-



Bei der Überprüfung eines Spezialfahrzeuges erkennt man auf diesem Bild von links die Mitarbeiter Draws und Kupsch (MPK), Kadler (Unfallverhütung) sowie Becker (Werksanlagen). Auf dem Fahrzeug die Obermeister Neder und Draisbach.



neuert werden. Sie schließen den Sicherheitskreis Mensch-Maschine und sollten deshalb auch benutzt werden. Die Schutzbrille in der Tasche oder im Kasten schützt kein Auge! Die Aufklärung über Unfallgefahren und Sicherheitsmaßnahmen hat in der Abteilung Unfallverhütung den gleichen Rang wie der technische Schutz. Jeder Neueingestellte wird über mögliche Unfallgefahren informiert. Außerdem weisen die Meister einmal im Monat auf aktuelle Probleme der Unfallverhütung hin. Aufklärung und Beratung erfolgen auch in vielen Einzelgesprächen „vor Ort“, wenn zum Beispiel sicherheitswidrige Zustände und Handlungen dazu Anlaß geben. Außerdem kommen die Meister monatlich zusammen, um über Unfallereignisse oder neue Sicherheitsvorkehrungen zu sprechen.

Sicherheitsinspektionen

Bei diesen Meisterbesprechungen werden auch Tonbildschauen und Dia-Reihen durchgeführt. Sicherheitsfachkräfte gehen mit den Vorführgeräten in den Betrieb. So



Meisterbesprechung in der Abteilung Chassisteile. (Bild oben.) Betriebsleiter H. Schreiber erläutert die Unfallstatistik der Abteilung. Rechts neben ihm Sicherheitsassistent M. Haselsteiner. — Auf dem Bild darunter Sicherheitsbelehrung im Betrieb. Sicherheitsassistent G. Trapke führt vor Angehörigen der Abteilung Instandhaltung Chassis II eine Tonbildschau vor.



Beim Werksoptiker. Optiker Schillbach paßt einem Mitarbeiter gerade eine Sicherheitsbrille an.

konnte zum Beispiel eine lehrreiche Tonbildschau, die die Sicherheit bei Instandsetzungsarbeiten behandelte, mehr als 1.500 Meistern, Maschinenführern und Mitarbeitern der Instandhaltungsabteilungen gezeigt werden. Einmal im Monat finden in allen Betriebsteilen Sicherheitsinspektionen statt. Gemeinsam mit den Vorgesetzten und den Sicherheitsbeauftragten — den in den Abteilungen zusätzlich eingesetzten Mitarbeitern — werden hierbei Gefahren aufgezeigt und deren Beseitigung veranlaßt. Zur Zeit sind im Rüsselsheimer Werk 420 besonders geschulte Sicherheitsbeauftragte tätig, die bei der Unfallverhütung einen wertvollen

Beitrag leisten. In den monatlich erscheinenden Sicherheitsinspektions-Berichten, die allen Vorgesetzten zugestellt werden, werden die erkannten Gefahrenstellen erwähnt. Auch hier gilt die Devise, aus Erfahrungen anderer im eigenen Bereich dazu lernen.

Unfallursachen erkennen

Hat sich nun aber ein Unfall ereignet, folgt nach der ärztlichen Versorgung die Protokollierung des Unfallherganges. Untersuchungen, Befragungen, Rekonstruktionen und Vergleiche schließen sich an. Unter Umständen werden Fotos und

Weniger Unfälle!

Die Unfallverhütungsabteilungen der drei Werke berichten regelmäßig über das Unfallgeschehen eines Jahres. Inzwischen liegt der Jahresbericht '73 des Werkes Rüsselsheim vor, dem wir einige wichtige Zahlen entnehmen:

Von insgesamt 2397 Unfällen 1973 entfielen auf die Lohnbelegschaft 1888 Betriebsunfälle und 329 Wegeunfälle; auf die Gehaltsbelegschaft 45 Betriebsunfälle und 35 Wegeunfälle. Bezogen auf 1000 Werksangehörige konnte 1973 mit 67 Unfällen das günstigste Ergebnis der letzten Jahre verzeichnet werden. Der Gesamtdurchschnitt aller bei der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft versicherten Firmen betrug dagegen 148 Unfälle je 1000 Beschäftigte. Die Zahl der Unfälle verringerte sich im Werk Rüsselsheim um 111 (5,3 Prozent), die Unfallschwere stieg jedoch um 6,4 Prozent.

Die erste Stelle nahmen in unserem Rüsselsheimer Werk mit 33,9 Prozent wieder die Unfälle bei Handarbeit ein. An zweiter Stelle lagen die Transportunfälle mit 26,8 Prozent. Wie 1971 und 1972 lag die höchste Unfallquote bei den 18- bis 21-jährigen. Sie sank kontinuierlich bei den folgenden Altersgruppen mit Ausnahme des hohen Anstiegs bei den 61- bis 65-jährigen. Von den 1888 Betriebsunfällen entfielen 900 auf ausländische Mitarbeiter. Obwohl das angestrebte Ziel, daß ausländische Mitarbeiter nicht mehr Unfälle haben sollten als ihre deutschen Arbeitskollegen, bei weitem noch nicht erreicht wurde, so ist doch der stetige Rückgang der Unfälle der Ausländer erfreulich: Von 134 im Jahre 1969 auf 99 im Berichtsjahr pro 1000 Mann.

Vermindert haben sich die Unfälle in der Normalschicht. Im Durchschnitt ereigneten sich in der Frühschicht 71,9, in der Normalschicht 36,9, in der Spätschicht 81,9 und in der Nachtschicht 86,8 Unfälle pro 1000 Mann. Die Zahl von 462 Augenunfällen bedeutet gegenüber 1972 einen Rückgang von 18,4 Prozent. Die Wegeunfälle nahmen 1973 um 4 Prozent zu. Es ereigneten sich 364 Wegeunfälle (10,2 Unfälle pro 1000 Personen), wobei 8 Werksangehörige tödlich verunglückten.



Sicherheitsassistent K. L. Jung bei der monatlichen Schulung der Sicherheitsbeauftragten. (Bild oben.) – Darunter Maschinenabnahme im Achsenbau. Von links: H. Rauch, Sicherheitsassistent H. Alt, Betriebsleiter G. Treu und Meister Wolf; dahinter Obermeister Schoppet.

Skizzen angefertigt, denn nur ein einwandfrei geklärt Unfallhergang bildet die Grundlage zum Erkennen der Unfallursache und gibt damit die Möglichkeit zum Einleiten der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen. Die Unfälle jedes Jahres werden ausgewertet, registriert und statistisch erfaßt. Es werden Vergleiche mit den Werken Bochum und Kaiserslautern, die übrigens ihre eigenen in gleicher Weise arbeitenden Unfallverhütungsabteilungen haben, und anderen Automobilwerken angestellt. Mit diesen Werken besteht übrigens seit langer Zeit ein Erfahrungsaustausch in der Sicherheitsarbeit.

Mitarbeit jedes einzelnen

Ein wichtiger Mitstreiter im Kampf gegen Unfälle muß neben den bereits erwähnten Instanzen der einzelne Arbeitnehmer selbst sein! Er ist sein „eigener Sicherheitsbeauftragter“, der durch entsprechendes Verhalten sich als erster für seine Sicherheit verantwortlich fühlt. Nur im Zusammenhang mit dem sicherheitsbewußten Mitarbeiter kann die Aufgabe der Abteilung Unfallverhütung überhaupt gesehen werden. Sie ist Teil umfassender Bemühungen um den Menschen im Werk, auf dessen Mitarbeit es gerade bei der Unfallverhütung besonders ankommt.



Belobigung durch Berufsgenossenschaft

Durch sein umsichtiges Verhalten bei einem schweren Betriebsunfall im Rüsselsheimer Motorenbau hat Mitarbeiter Kurt Müller, Sicherheitsbeauftragter im M 55, dazu beigetragen, daß der Verunglückte nicht noch schwerere Verletzungen bei dem Unfall davongetragen hat. K. Müller wurde deshalb von der Berufsgenossenschaft belobigt. Auf dem Bild die Übergabe der Urkunde durch den Leitenden Aufsichtsbeamten der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft, Dipl.Ing. Grafeneder. Von links: Betriebsleiter E. Schulz, Kurt Müller, Dipl.Ing. Grafeneder und G. Andreae, Leiter der Abteilung Unfallverhütung.

eines Mitarbeiters der Inspektion, die Verpackung für Auspufftöpfe entfallen zu lassen, konnte nach längerer Versuchszeit jetzt realisiert werden und brachte für den Einsender eine hohe Prämie. Selbstverständlich kann ein derartiger Vorschlag nicht schematisch für alle Kundendienstteile verwirklicht werden, denn es muß sichergestellt sein, daß die Kundendienstteile in gutem Zustand bei unseren Händlern eintreffen, was im Falle des Vorschlages gewährleistet ist. Auf den Bildern die frühere und die jetzige Form der Anlieferung.

W.



Interessanter Verbesserungsvorschlag

Bisher wurden unsere Auspufftöpfe für Kundendienstlieferungen von den Herstellern in Kartons verpackt angeliefert und in diesem Zustand an die Händler

weitergegeben. Wir benötigten dadurch eine erhebliche Lagerfläche, außerdem wurden wir mit den Kosten der Verpackung belastet. Der gute Vorschlag



Gut bewährt!

Oft wird die Ansicht vertreten, alle ausländischen Arbeitnehmer seien nur Lückenbüsser, wahllos auswechselbare konjunkturelle Manövriermasse, weil sie eben für spezielle und verantwortungsvolle Arbeiten nicht qualifiziert genug seien. In der Tat kommen die Menschen nahezu ausnahmslos ohne die geringste fachliche Qualifikation aus ihren vorwiegend agrarstaatlichen Heimatländern in unsere hochindustrialisierte Arbeitswelt. Ein Prozeß des Eingewöhnens und Lernens wird notwendig, um die Arbeitsplätze auszufüllen, die in früheren Jahren noch mit gelernten Facharbeitern besetzt waren. Bei Opel jedenfalls hat die Praxis ergeben, daß bei Ausschöpfung der gegebenen Ausbildungsangebote, Positionen, die ein hohes Maß an Fähigkeiten und Fertigkeiten voraussetzen, auch von ausländischen Arbeitnehmern eingenommen werden können, die zunächst berufslos oder aus artfremden Branchen zu uns gekommen sind.

Ein Beispiel dafür ist der 35jährige Spanier Juan Cortina, der sich in seiner zehnjährigen Tätigkeit bei Opel so gut eingearbeitet und weitergebildet hat, daß

ihm inzwischen verantwortungsvolle Aufgaben übertragen werden können und er auch als Trainer und Sicherheitsbeauftragter seinen Mann steht. So beherrscht er alle Operationen in der Getriebemontage — in der Getriebemontage beträgt der Ausländeranteil rund 90 % — und wird sowohl als Bandspringer als auch in der Getriebereparatur eingesetzt. 1970 nahm er an einem Arbeitsunterweiserlehrgang in der Abteilung Betriebskunde teil. Auch als Dolmetscher fungiert er bei Bedarf in seinem Bereich. Seinen Erfahrungen als Arbeitsunterweiser und der verständnisvollen Zusammenarbeit mit den Vorgesetzten sowie dem guten Kontakt zu seinen Kollegen verdankt er die Einsetzung als Sicherheitsbeauftragter in der Getriebemontage. Im Februar dieses Jahres nahm er auf Vorschlag seines Abteilungsmeisters an einem Seminar der Süddeutschen Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft teil.

So hat sich ein Mann auf Grund seiner Persönlichkeit und seines beharrlichen Ausbildungstrebens in einer Arbeitswelt bewährt, die ihm zuvor ganz fremd war. In seiner Heimat nämlich war Juan Cortina Textilverkäufer. Er wohnt mit seiner Familie in Raunheim, seine Frau arbeitet im K 40. — Auf dem Bild Juan Cortina (rechts), der in der Getriebemontage gerade dem spanischen Kollegen Navas Robles Arbeitsanweisungen gibt.



Unsere Werksbahn

Auf dem Bild eine der acht Dieselloks, über die die Rüsselsheimer Werksbahn verfügt, hier mit Lokführer O. Köller und Rangierleiter H. G. Ritzinger. Die Loks leisten zwischen 170 und 500 PS und werden für den Rangierbetrieb auf den Geleisen der Deutschen Bundesbahn sowie im innerbetrieblichen Bereich eingesetzt. Die von der Bundesbahn übernommenen Waggons werden sortiert und zu den entsprechenden Be- und Entladestellen gebracht. Ein erheblicher Teil des gesamten Umschlagvolumens entfällt hierbei auf den Verkehr zwischen den Zweig-

werken Bochum und Kaiserslautern, den Montagewerken sowie auf die Zusammenstellung der Bundesbahn-Züge, die mit fertigen Fahrzeugen oder CKD-Teilen beladen sind. Die Loks sind mit Funkgeräten ausgerüstet. Mit Hilfe der Handfunkgeräte des Rangierpersonals klappt dadurch die Verständigung an unübersichtlichen Stellen und bei nebligem Wetter einwandfrei. Außerdem ist zur Steuerung und Überwachung des Rangierbetriebes

eine Fernsehanlage eingesetzt. Bei der Opel-Werksbahn in Rüsselsheim arbeiten zur Zeit 57 Mitarbeiter. Im Schichtbetrieb rund um die Uhr gewährleisten sie, daß auch nachts ankommende und abfahrende Waggons umgehend zu den Bestimmungsorten rangiert werden. Wichtige Umschlagstellen im innerbetrieblichen Bereich sind das Hauptmagazin und der Opel-Hafen, an die vor allem CKD-Teile gebracht werden.

Das Portal K 80



Ein wichtiger Umschlagplatz für unsere Fahrzeuge, die das Rüsselsheimer Werk nicht mit der Bundesbahn oder auf dem Schiff verlassen, ist das Portal K 80. In diesem Bereich werden die Wagen auf die Autotransporter geladen, die sie zu den verschiedenen Bestimmungsorten bringen. Bevor die Fahrzeuge auf die Transporter gefahren werden, kontrollieren Mitarbeiter der Werkswache an Hand der Auslieferungspapiere, ob Fahrgestell- und Motornummern, die Einbauten sowie die verschiedenen Sonderausstattungen stimmen bzw. vorhanden sind. Rund 43 Prozent der gesamten Wagenauslieferungen werden zur Zeit mit Autotransportern befördert, mit Doppelstock-Waggons der Bahn 48 Prozent.

Woher sie kommen

ITALIEN

Eine Serie über die Heimatländer unserer ausländischen Mitarbeiter (III)

Im Betrieb arbeiten viele Menschen aus anderen Ländern. Die große Mehrzahl von uns weiß über sie, ihre Heimat und die dortigen Anschauungen, Sitten und Gebräuche nicht viel. Vor allem Sprachbarrieren erschweren ein näheres gegenseitiges Kennenlernen. Unsere Serie will das Verständnis fördern helfen. Bisher berichteten wir über die Türkei und Spanien. Unser Beitrag ist diesmal Italien gewidmet.

Wir Deutschen haben einen guten Kontakt zu Italien und seinen Einwohnern! Denn Italien ist nicht so weit, und jährlich fahren Millionen von uns dorthin in den Urlaub, wie auch in diesem Sommer wieder. Aber kennen wir darum Italien? Nicht etwa nur seine Seebäder, Kunstdenkmäler und sonstigen Glanzpunkte, sondern auch seine ärmeren Regionen? Fragen über Fragen drängen sich auf. Beginnen wir mit der italienischen Geschichte. Sie wurzelt in der Geschichte Roms und des römischen Weltreichs.

Rom wurde 753 v. Chr. gegründet. Das war vor 2727 Jahren. Bald unterwarfen die Römer ihre Nachbarvölker und setzten 510 v. Chr. ihren König ab. 500 Jahre dauerte dann die Republik, fast ebenso lange die Zeit der Kaiser.

Römisches Weltreich

Als Jesus Christus geboren wurde, reichte das römische Reich fast über die gesamte damals bekannte Welt: vom Euphrat im Osten bis zum Atlantik im Westen, von Schottland im Norden bis in die nord-

afrikanischen Regionen im Süden. Doch das Reich wurde geteilt und das westliche erlag 476 n. Chr. germanischem Ansturm. Von da an bis ins 19. Jahrhundert war Italien meist Objekt fremder Mächte. Es zerfiel in kleine und kleinste Herrschaftsbereiche. Auf den Gebieten der Literatur, der Architektur, Malerei, Plastik und Musik schufen viele Italiener Hervorragendes. Erst im 19. Jahrhundert fand Italien zu nationaler Einheit und Selbständigkeit. Mit der Niederlage im zweiten Weltkrieg endete sowohl der Faschismus als auch das Königtum. Seit 1946 ist Italien Republik. Es gehört zur Europäischen Gemeinschaft und zur NATO.

Landflucht und Auswanderung

Rund 53 Millionen Einwohner hat Italien. Am dichtesten bevölkert ist der stark industrialisierte Norden. Parallel dem Gefälle in der Dichte der Bevölkerung – abnehmend von Nord nach Süd – kann man das gleiche auf vielen anderen Gebieten ebenfalls feststellen: in der Industrie, im Bildungswesen, in den Verdienst- und Existenzmöglichkeiten. Nur 14 Prozent der in der Bundesrepublik arbeitenden Italiener stammen aus dem Norden, die anderen 86 Prozent aus dem Mezzogiorno, den ärmeren Gebieten südlich von Rom. Die Bodenschätze sind für den Landesbedarf völlig unzureichend. Es gibt besonders im Mezzogiorno zu viele Menschen und zu wenige Arbeitsplätze auf meist unfruchtbarem Land. Die Folgen sind Landflucht und Auswanderung.

Starker Familiensinn

Der Italiener sucht seinen Halt in der Familie, im Freundeskreis und in der Nachbarschaft. Er liebt die Geselligkeit, die Unterhaltung, den Gedankenaustausch. Er ist vielen Fragen gegenüber sehr aufgeschlossen. Nur muß der Fremde meist den ersten Schritt tun. Einmal persönlich angesprochen, ist der Italiener gern bereit, sich zu unterhalten. Dabei kann er sehr temperamentvoll werden. Aber keine Angst, wenn es mal laut und heftig zugeht: es ist nie so ernst gemeint wie es mitunter aussieht. Man beruhigt sich auch schnell wieder. Schlägt man einem Italiener etwas ab, so genügt nicht einfach ein Nein; sein Gefühl für die eigene Würde verlangt den Grund der Ablehnung zu erfahren. Genau besehen sind die Menschen in Italien in bestimmten Verhaltensweisen genauso unterschiedlich wie wir in unserem Land. Man denke nur an Norddeutsche, Rheinländer oder Bayern und ihre unterschiedliche Mentalität.

Sehr religiös

Die Italiener gehören zu 98 Prozent der römisch-katholischen Kirche an. Sie sind in der Mehrzahl sehr religiös, und – wie

Petersdom und Petersplatz in Rom



Umweltverschmutzer

Kürzlich berichtete ich in der Spectator-Spalte, in welcher Weise Mitarbeiter durch unbekümmert weggeworfene Abfälle — Kippen, Zigarettenschachteln, Plastikbecher, Papier und so weiter — ihre betriebliche Umwelt selbst „verunschönern“. Das hat einen Leser veranlaßt, mir einen — leider — anonymen Brief zu schreiben. Darin unterstreicht er noch einmal durch eigene Beobachtungen, wie sehr auf diesem Gebiet durch gedankenlose Nachlässigkeit, Bequemlichkeit und Gleichgültigkeit gesündigt wird, und zwar lange bevor ausländische Mitarbeiter bei uns beschäftigt waren. Manche Leser lasten ihnen nämlich gern allerlei Disziplinosigkeiten an. Noch aber haben viele deutsche Mitarbeiter zu beweisen, daß sie mehr auf Ordnung und Sauberkeit halten, die gerade in einem Großbetrieb mit Tausenden von Menschen unerlässlich sind. Was der Leserbriefschreiber im einzelnen berichtet, ist recht blamabel. Hier nur einige Beispiele: Toilettenpapier ist oft meterweise heruntergerissen und liegt überall herum, Waschbecken sind verschmiert, Kippen, Streichhölzer, Papier werden auf den Boden geworfen, und immer wieder werden Schüsseln, Drücker, Spiegel usw. abmontiert, sprich gestohlen, oder andere Gegenstände, zum Beispiel elektrische Händetrockner, mutwillig beschädigt. Es gibt eben stets Leute, die Nachhilfeunterricht in Mündigkeit erhalten müßten. Schärferes Vorgehen gegen diese Schlampe wird in dem Leserbrief gefordert. Sicher ist das kein einsamer Wunsch. Viele Mitarbeiter haben ihn. Nur sollten sie ihn laut und selbstbewußt vertreten. Auch auf den Betriebsversammlungen. Ängstliche anonyme Briefe sind eine zu harmlose Methode.

Fehlende Fairneß

Einer, der neu in die Abteilung kommt, vernimmt folgende Klage: „Ihr Vorgänger hatte an allem herumzumeckern, war immer vorn mit seinem Mundwerk, hielt sich für unfehlbar, aber praktisch, was hat er da geleistet?“ In solchen Tönen geht es fort. Der Vorgänger ist nicht mehr da, er kann sich also zu solchen Vorwürfen nicht mehr äußern, was aus Gründen der Fairneß zu wünschen wäre. Es wirkt unangenehm, wenn man einem Mann, der neu in die Abteilung kommt, ein derartiges Bild seines Vorgängers entwirft, den er zudem gar nicht gekannt hat. Ein solches Verhalten trägt kaum zu einem guten Arbeitsklima bei. Spectator



Blick auf Neapel. Im Hintergrund der Vesuv. (Oben.) — Venedig mit dem Dogenpalast. (Mitte.) — Klassisches Italien: Die Überreste des Griechischen Theaters in Taormina (Messina) auf dem unteren Bild.

sie selber sagen — ist ihr Verhältnis zu Gott ein „freundschaftlich-frohes“. Sie feiern (wie auch Spanier und Portugiesen) Weihnachten in besonders festlicher Form. Am 6. Januar, dem „Drei-Königs-Fest“, wird zusätzlich den Kindern eine Kleinigkeit geschenkt. Viele Hunderte Millionen DM fließen jährlich als Überweisungsaufträge der italienischen Arbeit-

nehmer in der Bundesrepublik zu ihren Familien in die Auswanderungsgebiete Italiens. Sehr eng mit ihrer Heimat verbunden, kehren die meisten italienischen Gastarbeiter nach einigen Jahren Aufenthalt in der Bundesrepublik nach Hause zurück, die meisten, um sich mit dem im Ausland verdienten Geld eine neue Existenz aufzubauen.

Nachts in den Urlaub?

Da zu Beginn und Ende der großen Ferien die Rollbahnen des internationalen Tourismus oft hoffnungslos verstopft sind oder nur zähflüssigen Verkehr ermöglichen, fahren seit einigen Jahren immer mehr Menschen nachts in den Urlaub, um zügiger voranzukommen. Grundsätzlich sollte jedoch niemand zu Nachtfahrten ermuntert werden, der es sich nicht zutraut, denn es ist bekannt, daß die menschliche Sehkraft durch die völlig anders geartete Kontrastempfindlichkeit nachts wesentlich herabgesetzt ist. Wer eine Brille nur gelegentlich benutzt, sollte sie bei einer Nachtfahrt aufsetzen. Zu empfehlen sind entspiegelte Gläser, um die an sich schon unangenehmen nächtlichen Reflexe nicht zu verstärken. Zudem sollte eine lange nächtliche Fahrt nicht nach einem arbeitsreichen Tag angetreten werden. Je ausgeruhter, umso besser kommt man voran! Da der menschlichen Sehkraft aber Grenzen gezogen sind, sollte nachts nur so schnell gefahren werden, daß man im Bereich des Scheinwerferlichtes zum Stehen kommen kann.

Leider sind im Halogen-Zeitalter viele Rücksichtslose unterwegs, die uns nachts mit ihren „Lichtspießen“ bedrohen, weil sie entweder gar nicht oder erst zu spät Fernlicht oder Zusatzlampen löschen, so daß Entgegenkommende stark geblendet werden. Man sollte daher nicht in das Licht entgegenkommender Wagen sehen, sondern statt dessen den Straßenrand anvisieren und die Geschwindigkeit den Lichtverhältnissen anpassen. Allerdings hilft das bei starkem Gegenverkehr und regennasser Fahrbahn mit entsprechenden Lichtreflexen nicht viel. Das rechtzeitige Erkennen unbeleuchteter Hindernisse auf der Fahrbahn erfordert äußerste Konzentration des Fahrers. Sehen und gesehen werden ist bei Nacht und Nebel das A und O automobiler Sicherheit. Schon eine stark verschmutzte Windschutzscheibe kann eine 25prozentige Sicht- und Kontrast-Beeinträchtigung bedeuten. Vor einer Nachtfahrt sollte man daher stets die Scheibenwasch-Flüssigkeit auffüllen und den Zustand des Wischgummis überprüfen.

Ist der Wagen beheizt, sollte er immer wieder einmal belüftet werden! Gerade bei Nachtfahrten sind wiederholte „Sauerstoff-Duschen“ das beste Mittel, ein vorzeitiges Ermüden zu verhindern. Das ist wichtig, denn der abgespannte Fahrer ist besonders unfallgefährdet. Ein ausgezeichnetes Aufmunterungsmittel, weit besser als alle Weckamine, Tabletten oder nur kurzfristig wirkender Kaffee ist das Autoradio, zumal es auch wichtige Informationen über Wetterlage und

Straßenzustand vermittelt. Wird man aber müde, dann sollte man keine Tabletten nehmen, sondern kurzgeschlossen den nächsten Parkplatz ansteuern. Ein kleiner Spaziergang in frischer Luft oder ein halbstündiger Schlaf ist das Beste, was man dann tun kann.

Nach wie vor sind nächtliche Fußgänger eine Gefahrenquelle erster Ordnung. Vor allem hebt sich dunkle Kleidung sehr schlecht von dunkler Fahrbahn ab. Um Fußgänger rechtzeitig wahrzunehmen, hat sich das Halogenfernlicht zwar bewährt, es setzt aber einen Verantwortungsbeußten Fahrer voraus, — das ist das halogene Handicap. Fazit: man kann nachts u. U. zügiger vorankommen, aber nur, wenn man ausgeruht und konzentriert fährt. Mangelnde Sehleistung kann nicht durch fahrerische Qualitäten wettgemacht werden, denn alle entscheidenden Informationen liefert das Auge. Wer schlecht sieht und trotzdem nachts in den Urlaub fährt, handelt daher unverantwortlich.

Dr. Seifert

„Möglichst keinen Zucker unterwegs“

„Zucker als Autobahnkiller entlarvt“. So lautete kürzlich der sensationelle Titel eines Aufklärungsartikels, den amerikanische Wissenschaftler veröffentlichten. Sie haben Zucker in jeglicher Form, so in Schokolade, Kuchen, Bonbons, ja sogar das Löffelchen Zucker in Kaffee oder Tee, aber auch in allen süßen Getränken, als einen „gefährlichen Unfallstifter“ erkannt. Nimmt man Zucker zu sich, geht die Blutzuckerkurve rasch hoch. Das wiederum veranlaßt die Bauchspeicheldrüse zu rascher Produktion großer Insulinmengen zum Abbau dieses Zuckerstoßes. Wie bei allen Stoßreaktionen geht diese Insulinproduktion über das nötige Maß hinaus. Die Folge: Der Blutzuckerspiegel sinkt wieder schnell ab. Zwischen anderthalb bis vier Stunden nach dem Zuckergenuß herrscht in der Regel im Blut gesunder Menschen noch Zuckermangel, der zu einer Unterversorgung des Gehirns und damit zu Unaufmerksamkeit, Reaktionsverlangsamung, Müdigkeit und Sehschwäche führen kann. „Man neigt dadurch“, so die Wissenschaftler, „zu erstaunlichen Fehlreaktionen im Straßenverkehr.“ Sie raten deshalb Fahrern von Wagen, bei längeren Reisen Zucker in jeder Form zu meiden einschließlich süßer Säfte. Stattdessen sollte man ungesüßtem Mineralwasser oder ungesüßtem Tee den Vorzug geben.

GLOSSE

Der Lemming - Effekt

Am Freitag, dem 6. Juli 1973, zwischen sieben Uhr und 15.30 Uhr nachmittags riefen 978.655 Familienväter und die ledige Mutter Agnes Feuereisen aus: „Ich hab's, wir starten erst am Abend in den Urlaub!“ Der pensionierte Buchhalter Erwin-August Kühnlein ergänzte diesen „Millionenentschluß“ noch durch die präzise Angabe: „Gleich nach der Abendschau — also 20.16 Uhr.“ Mit Ausnahme zweier Familien, deren Fernsehgeräte nicht intakt waren, setzten sich zwischen 20.16 Uhr und 20.30 Uhr 978.654 Automobile, also auch das der Agnes Feuereisen, in südlicher Richtung in Bewegung.

Da sich die Starts auf mehr als 13.000 Orte verteilen und die Fahrtgeschwindigkeiten zwischen 51 km und 151 km lagen, blieb anfangs das angekündigte Verkehrschaos aus. Dieser Umstand, von Funk und Fernsehen prompt live gesendet, veranlaßte 116.204 Familien statt — wie ursprünglich beabsichtigt — erst am Samstagmorgen bereits umgehend die Reise in den Urlaub anzutreten. Um 21.00 Uhr waren 1.094.860 Autos auf der Ferienreise. Zusätzlich 248.601 Wagen, die von Berufstätigen und anderen urlaubsziellosten Personen besetzt waren.

Es war am nächsten Morgen, als Uwe Kinzig (6) ausrief: „Papa, ich muß mal — aber ganz schnell!“ Also plötzlicher Stop. Die Schramme an der hinteren Stoßstange des Wagens der Familie Kinzig war winzig. Während Herr Kinzig noch mit Herrn Kuddelmüller, dessen Auto die Delle verursacht hatte, verhandelte, bildete sich hinter ihren Fahrzeugen die längste Autoschlange seit Erschaffung des Autos. Nachdem sich der Stau aufgelöst hatte, geriet er — nur wenig später — in den südlichen Staugrenzbezirk Salzburg/Kufstein. Hatten zuvor Bundeswehr und Rotes Kreuz für heiße Suppe gesorgt, so legten hier jetzt Tiroler Trachtenvereine kulturelle Nachtschichten ein. Wohlverstanden, man schrieb inzwischen die Nacht vom 7. zum 8. Juli!

Michael Schiff

Die Hitze im Wageninnern

Die sich bei sommerlicher Außentemperatur im Wageninneren entwickelnde Hitze beeinträchtigt nicht nur die Fahrsicherheit, sondern kann potentiell gesundheitsgefährdend wirken. Messungen der Temperaturverhältnisse im Kraftfahrzeug während der Fahrt und bei Außentemperaturen zwischen 25 und 30 Grad Celsius ergaben, daß die Wageninnentemperatur wohl abhängig ist von der gefahrenen Geschwindigkeit und der Belüftung, aber in noch höherem Maße von der Wagenfarbe. In einer schwarzen Limousine ist es bei 40 km/h Geschwindigkeit rund 11 Grad Celsius und bei 80 km/h Geschwindigkeit immer noch rund 9,8 Grad Celsius wärmer, dagegen, bei einer hellen Limousine bei 40 km/h nur rund 6 Grad Celsius und bei 80 km/h nur rund 5,2 Grad Celsius wärmer als die Umgebungstemperatur im Durchschnitt bei praller Sonne. Schlimmer als die Hitze an sich, wirkt die noch hinzukommende Luftfeuchtigkeit, resultierend als Schwüle. Der natürliche Regelungsmechanismus des Organismus kann dabei regelrecht überfordert werden; zur Hitze-stauung gesellen sich Störungen des Salz- und Wasserhaushaltes. Es darf nie vergessen werden, daß der Regelmechanismus wesentlich leistungsfähiger ist bei der Kompensation von Kälte-, als von Wärmeeinflüssen. Besonders empfindlich reagieren Herz- und Kreislaufkranke, Hautkranke mit pathologisch verminderter Möglichkeit zur Schweißproduktion, Alkoholiker und ältere Menschen.

Die Auswirkungen bei dem heißschwülen Innenraumklima sind bekannt: Kopfschmerz, Benommenheit, Sehstörungen usw. und psychisch eine verlangsamte Reaktion, verminderte Aufmerksamkeit und Müdigkeit, welche insgesamt die Fahrtüchtigkeit negativ beeinflussen.

Deshalb vor allem leichte Bekleidung, keine beengenden Gürtel usw. Herren tragen also das Hemd besser über die Hose als in dieser, damit durch den sogenannten Kamineffekt Kühlung ermöglicht wird. Stets für genügende Flüssigkeitszufuhr sorgen, in Form von Wasser, Tee, Kaffee, Fruchtsäften. Keine stark kohlen-säurehaltigen Mineralwasser! Alkohol vermindert die Widerstandskraft gegen Hitze, und jede üppige Mahlzeit macht ebenso anfällig dafür. Herz- und Kreislaufkranke, Nierengeschädigte und alle älteren Menschen sollten das Autofahren in der Zeit der ärgsten Hitze unterlassen. Dr. S.

Richtgeschwindigkeit

130

machen Sie mit



Richtgeschwindigkeit - Tempo der Vernunft

Kein erhobener Zeigefinger, sondern das Symbol dafür, daß es jeden einzelnen Autofahrer angeht, die Richtgeschwindigkeit 130, das Tempo der Vernunft, auf den Autobahnen einzuhalten. Wir wollen weniger Unfälle. Wir wollen weniger Verletzte. Wir wollen, daß weniger Menschen ihr Leben lassen auf unseren Autobahnen. Wir haben keine Zeit. Wir müssen uns entscheiden. Jetzt! Neben der Richtgeschwindigkeit gilt es, stets rechts zu fahren, den richtigen Abstand zu halten und nur dann zu überholen, wenn dies gefahrlos möglich ist.

An der Grenze die richtigen Papiere

Über 1,2 Millionen deutsche Autofahrer hatten 1973 Schwierigkeiten an der Grenze, weil ihre Papiere nicht in Ordnung waren. Zehntausende mußten sogar umkehren und auf die geplante Urlaubsreise verzichten. Der ADAC hat deshalb das Wichtigste aus seinem Merkblatt „Was brauche ich bei Auslandsreisen?“ zusammengefaßt:

DER REISEPASS ist nötig für die Länder Bulgarien, Polen, Rumänien, Sowjetunion, Tschechoslowakei und Ungarn. (Westberliner brauchen für diese Länder nur den Personalausweis); Jugoslawien (bei über dreißig Tagen Aufenthalt). Der ADAC empfiehlt auch für die Türkei den Reisepaß, da bei Vorlage des Personalausweises unter Umständen die Einreise verweigert wird.

DER PERSONALAUSWEIS reicht bei Aufhalten bis zu drei Monaten in Andorra, Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Island, Jugoslawien (nur bis dreißig Tage Aufenthalt), Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal (nur bis 2 Monate Auf-

enthalt), Schweden, Schweiz, Spanien, Türkei (Reisepaß für die Türkei vom ADAC dringend empfohlen).

EIN VISUM ist für Aufenthalte bis zu drei Monaten vorgeschrieben in Bulgarien (nicht nötig für Touristen mit mehr als 48 Stunden und höchstens zwei Monaten Aufenthalt), Polen, Portugal (bei Aufenthalt über zwei Monaten), Rumänien, Sowjetunion, Tschechoslowakei, Ungarn.

EIN TRANSITVISUM ist erforderlich für Bulgarien, Polen, Rumänien, Sowjetunion, Tschechoslowakei, Ungarn.

DER INTERNATIONALE FÜHRERSCHEIN ist nötig in Island, Polen, Sowjetunion (bei über 1 Monat Aufenthalt), Spanien, Ungarn. Für Fahrten von und nach West-Berlin brauchen Bundesbürger einen Reisepaß, Westberliner einen Personalausweis. Das erforderliche Transitvisum wird direkt an den Grenzübergangsstellen gebührenfrei ausgestellt. Wer durch die DDR zum Beispiel nach Polen oder in die CSSR reisen will, braucht an der Grenze zur DDR neben dem Reisepaß auch ein für das betreffende Land gültiges Einreisevisum.



WERK BOCHUM

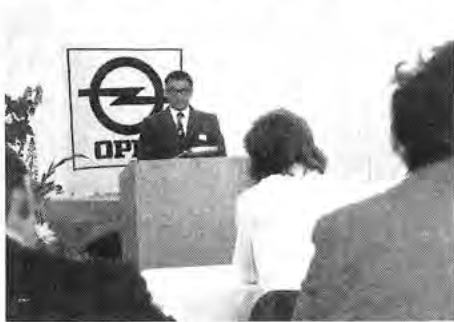
NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK AN DER RUHR

Hochregallager der Presse vorgestellt

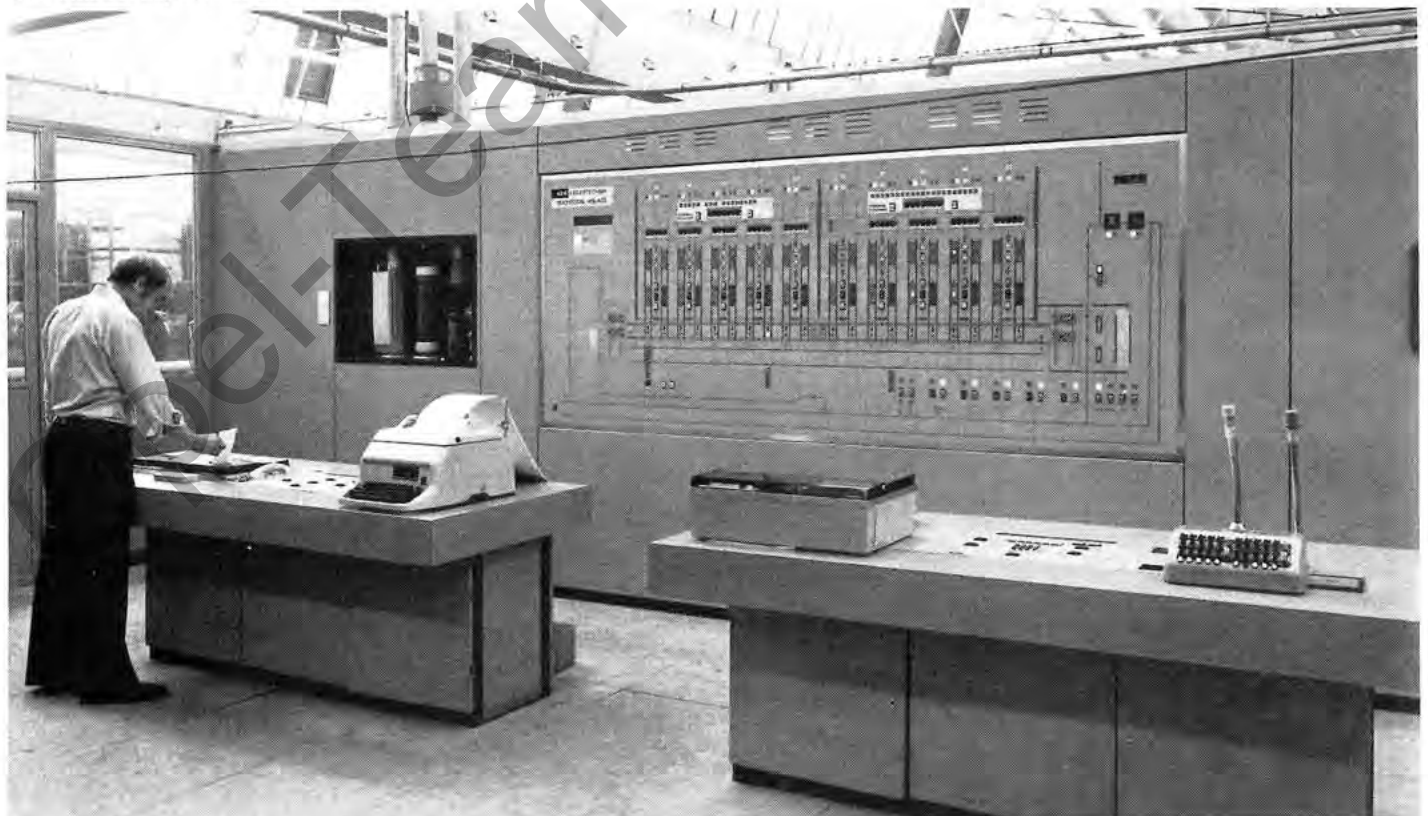
Das in Bochum-Langendreer errichtete Hochregallager, das als das größte in Europa gilt, wurde bekanntlich vor einiger Zeit in Betrieb genommen. Die von einem Prozeßrechner vollautomatisch gesteuerte Anlage bedeutet eine erhebliche Rationalisierung im Bereich der Ersatzteilversorgung. Jetzt, nachdem praktisch die Probezeit bestanden war, wurde die Presse zur Besichtigung eingeladen. Ver-

treter der Bochumer und Rüsselsheimer Zeitungen kamen und ließen sich über die neue Anlage informieren. Das Fernsehen schickte ein Kamerateam. Die Gäste wurden von H. Gensert, dem Leiter des Werkes Bochum, herzlich begrüßt (linkes Bild). Die Funktionen des Hochregallagers erklärte anschließend K. Jährling, Leiter der Abteilung Werksanlagen, am Modell (mittleres Bild). Gesamtwerklei-

ter F. Beickler war eigens zur Pressekonferenz von Rüsselsheim nach Bochum gekommen und benutzte die Gelegenheit zu einigen grundsätzlichen Erklärungen über die Lage des Unternehmens (rechtes Bild, Mitte). Presse und Fernsehen haben anschließend ausführlich über unser neues Hochregallager sowie über die Ausführungen von Gesamtwerksleiter F. Beickler berichtet.



Zu den in früheren Heften bereits gezeigten Aufnahmen von der neuen Hochregalanlage in unserem Bochumer Werk auf diesen Seiten weitere Motive. Unten Anordnung der Steuerpulte on-line and off-line. Im Schaltschrank eingebaut das Funktionsschaltbild und eine Rohrpoststation.



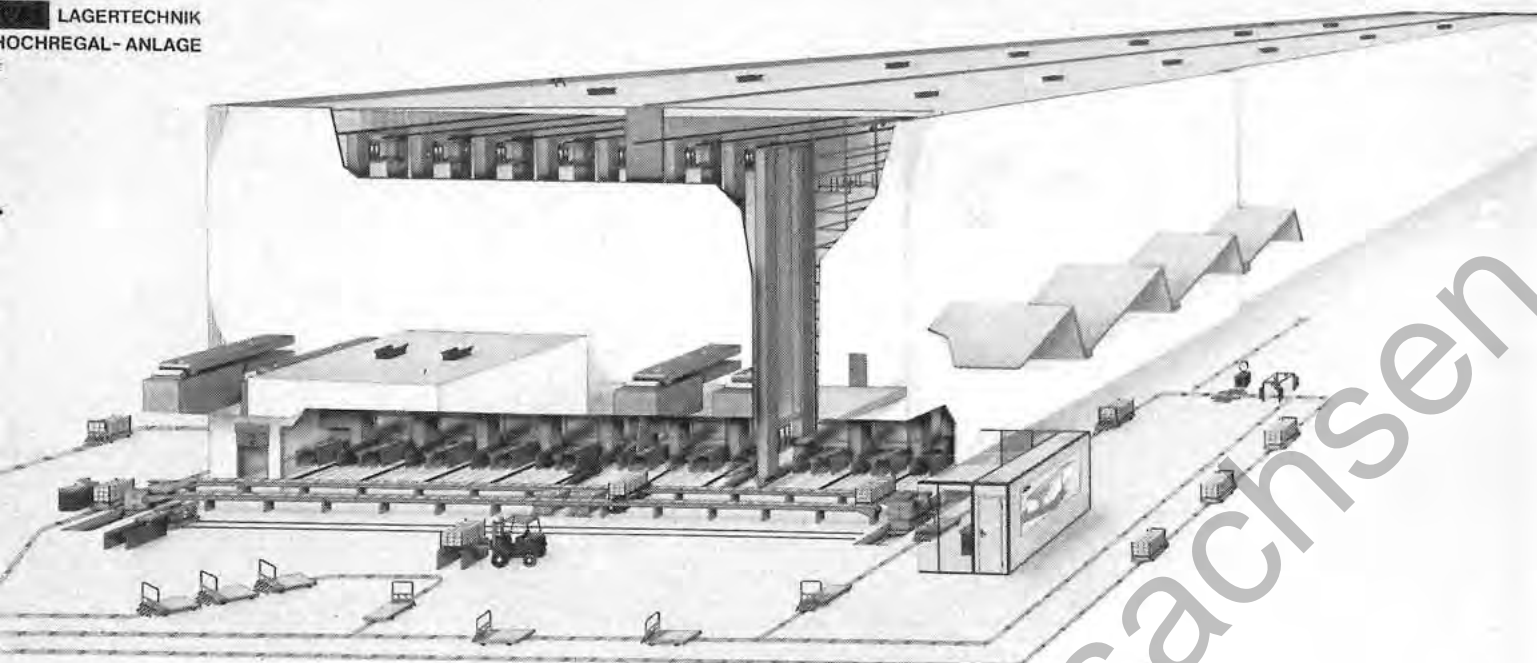
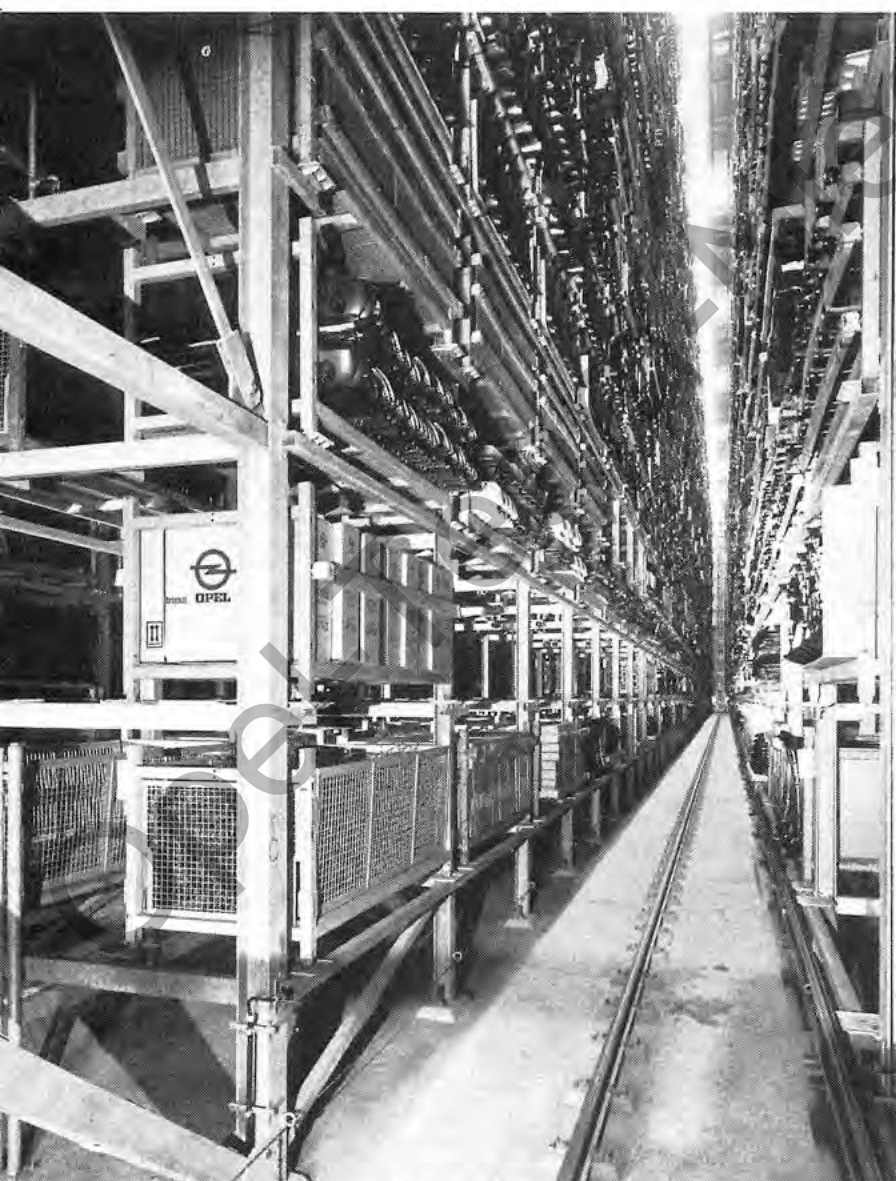
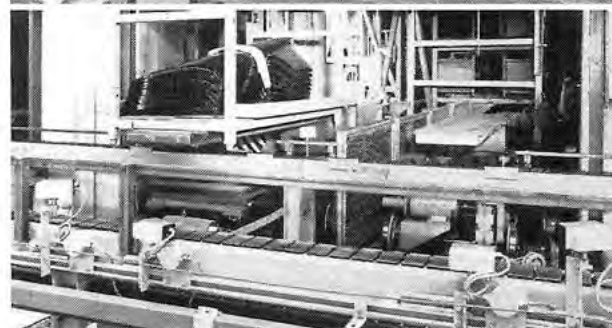


Schaubild der Hochregalanlage in perspektivischer Darstellung mit dem Transportsystem.



Blick in eine Regalgasse der neuen Anlage.



Auf der rechten Bildleiste oben die Konturenkontrolle zur Messung der Ladeinheiten auf Konformheit. — Auf dem mittleren Bild Absetzen einer Ladeinheit auf einen leeren Unterflurförderwagen. Steuerpult mit Fernschreiber, der die Zielinformation der Ladeinheit ausschreibt. — Das untere Bild zeigt die Auslagerung durch die ATG 2 (Auslagertransportgabel) aus Gasse 2.



Beim Rundgang durch das Werk erhalten die Stadtoberhäupter von Sheffield und Bochum sowie ihre Begleiter Erklärungen von Werksleiter H. Gensert (rechts im Bild). Bildmitte: Oberbürgermeister F. Claus, zwischen ihm und dem Werksleiter der Lord Mayor Leonard Cope, Oberbürgermeister von Sheffield.

Besuch aus Sheffield

Seit über 20 Jahren steht die Stadt Bochum mit der englischen Stadt Sheffield in Verbindung. Anfangs waren es zarte Versuche, mit dem Partner hüben wie drüben in Kontakt zu kommen. Acht-

mal waren die Offiziellen von Sheffield bisher in Bochum und siebenmal begaben sich Bochumer Repräsentanten auf den Weg in die englische Partnerstadt. Außerdem hat es von Zeit zu Zeit Gruppen von

Jugendlichen und Erwachsenen gegeben, die in Sheffield und Bochum Besuche machten.

Als Bochum 1971 das 650jährige Bestehen feierte und der damalige Lord Mayor (Oberbürgermeister) von Sheffield eigens zum Stadtjubiläum nach Bochum gekommen war, wurden auch Gespräche über intensive Begegnungen und Austauschmöglichkeiten geführt. Ergebnis: Es kam mehr Leben in die Partnerschaft. Beide Städte stellten für diesen Zweck Geld im Etat bereit.

Vor einigen Wochen war wieder eine Delegation aus Sheffield in Bochum. An der Spitze Lord Mayor Leonard Cope. Im einwöchigen umfangreichen Programm war auch eine Besichtigung unseres Werkes vorgesehen. Die englischen Gäste kamen. Begleitet wurden sie von Bochums Oberbürgermeister F. Claus, dem Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Bochum, Dr. F. Günnicker, und Herren der Stadtverwaltung.

Nach einleitenden Erklärungen am Werksmodell besichtigten die Gäste das Preßwerk, die Roh-, Fertig- und Endmontage im Karosseriebau. Alle Besucher zeigten sich sehr interessiert. Der Lord Mayor nahm dabei hinter dem Steuer des im Empfangsraum ausgestellten DIPLOMAT Platz.



Das Stadtoberhaupt von Sheffield am Steuer eines DIPLOMAT.



BOCHUMER STREIFLICHTER

Moderne Milchversorgung

Die Milchversorgung Dortmund-Bochum eG — dobomil genannt — entstand 1968 aus dem Zusammenschluß der Milchversorgung Bochum und der Milchversorgung Dortmund und weiteren 14 Molkereien. Träger dieser Genossenschaft sind rund 6.000 Landwirte mit etwa 36.000 Kühen. Der Jahresumsatz beläuft sich auf DM 160 Millionen. Die dobomil versorgt im Großraum Bochum — Dortmund ca. 2,6 Millionen Verbraucher mit Milch und Milchprodukten. Die Belieferung erfolgt über 3.900 Groß- und Einzelhandelsgeschäfte. 31 vorgeschaltete Verkaufszentren, 32 Frischdienstfahrzeuge, die mit Funk- und Kühleinrichtung ausgestattet sind, bedienen diese Groß- und Einzelhändler. Weitere 30 Lkw mit 12 Anhängern werden zur Belieferung der Verkaufsstellen und Großkunden außerhalb des Gebietes eingesetzt. Der Fahrzeugpark umfaßt 150 Lkw.

Die Milchversorgung Dortmund-Bochum eG verarbeitet jährlich rund 195 Millionen kg Milch. 32 Sammelwagen holen die Milch ein. Die Milch von fremden Molkereien und Außenbetrieben wird mit Tank-

zügen angeliefert. Die Verarbeitung erfolgt im Zentralbetrieb Bochum, in Langenberg und Herzfeld. Der Zentralbetrieb ist ausgerichtet auf die Produktion von frischen Milcherzeugnissen und deshalb zentral im Versorgungsgebiet errichtet.

Die beiden Ausgleichsbetriebe in Langenberg und Herzfeld liegen im Rohstoffgebiet und stellen Butter und Frischkäse her. Neben Milch und Milchspezialitäten produziert die dobomil auch Fruchtsäfte. Die Landhandelsabteilung versorgt die Landwirte mit den notwendigen landwirtschaftlichen Bedarfsstoffen und ergänzenden Serviceleistungen.

Opel ist Kunde der dobomil. Im Durchschnitt werden monatlich ca. 10.000 Joghurt-Becher und ca. 500 kg Quark für die Werksverpflegung gekauft. Die Automatische Kantine verkauft im Monat ca. 45.000 Becher und Tüten mit Milch und Milcherzeugnissen. — Auf dem Bild blicken wir in den Abfüllbetrieb der dobomil. Die Schlauchbeutelmaschinen können stündlich 14.400 l Trinkmilch abfüllen.

An den Rand geschrieben „Vernunft muß siegen!“

Wenn Feierabend ist, geht es immer etwas hektisch zu. Ein Kollege, der in der Nachbarschaft wohnt, nimmt mich mit. Fast jeden Tag höre ich von ihm die netten Worte: „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Sei pünktlich, Hennes!“

Er hat immer Sorgen, daß er beim Verlassen des Parkplatzes — wenn es mal etwas später wird — zu lange warten muß. Einmal hatten wir uns ganz schön in der Wolle. Ich kam wegen eines Regenschauers etwas später, und wir haben für die Abfahrt vom Parkplatz etwa fünf Minuten länger gebraucht. Natürlich habe ich mich entschuldigt und so nebenbei gemurmelt: „Nur Verrückte haben's eilig.“ Au, au, au, da muß ich wohl zuviel gesagt haben. „Hennes, du bist ein Heini, eine Schlafmütze, ein Freizeiträuber, ein Faultier!“, so hat er mich angeschrien und fast die ganze Fahrt geschimpft. Wir standen aber schon bald an der Ausfahrt, wo wir die von rechts kommenden Wagen vorbeilassen mußten. Paul, Kurt, Liesel fuhren gerade mit einem Lächeln rechts vor uns her.

„Verdammte Bande, später gekommen und schon weg. Morgen stell' ich meinen Wagen auch auf dem anderen Parkplatz ab“, sagte er mürrisch. Er wollte anfahren, es kam aber schon wieder ein Fahrzeug. „Guck mal, Hallo Partner an der Heckscheibe, aber uns hier stehen lassen“, sagte mein Chauffeur. So ging es eine ganze Zeit. Ich bemerkte: „Hier müßte eigentlich ein Verkehrszeichen hin.“ „Vorsicht, gefährliche Ochsen! Das würde passen.“ „Aber Hennes, hier gilt rechts vor links. Davon hast du scheinbar keine Ahnung, du führerscheinloser Fußgänger!“, sagte mein Kollege. Eine Lücke! Wir hätten fahren können. Durch unser Gerede hatten wir den Anschluß verpaßt. Hinter uns hupten einige. Rechts blieb plötzlich jemand mit seinem Kadett stehen und winkte. Wir konnten fahren und mit uns noch einige. Endlich!!!

Unterwegs kam mir der Gedanke, daß hier Betriebsrat, Werksleitung, Polizei und wer sonst noch gar nicht helfen können; alle Fahrer müßten nur vernünftig sein. Immer einer rechts, einer links oder auch zwei rechts, zwei links. Reißverschlußmethode nennt man das, glaube ich. Das ist die Lösung! Von dem Schild „Vorsicht, gefährliche Ochsen“ sollte man noch einmal absehen. Die Vernunft muß siegen! Das meint ganz unmaßgeblich

Euer Hennes

Wir gedenken

Walter Idem, Verkauf geb. 2.8.19	gest. 21.4.74
Josef Daniel, Werksanlagen geb. 1.1.16	gest. 1.5.74
Herbert Löffler, Inspektion geb. 26.12.18	gest. 1.5.74
Erwinz Jenz, Inspektion geb. 17.3.28	gest. 5.5.74
Wilh. Patzelt, Werksanlagen geb. 15.1.22	gest. 10.5.74
Siegfried Preuss, Preßwerk geb. 10.8.34	gest. 25.5.74

25

JUBILÄRE

26.7.1974	Walter Ambrosy Personalabteilg.
8.8.1974	Paul Messerschmidt Prod.-Vorb.Karosserie
10.8.1974	Herbert Weidich Karosseriebau
17.8.1974	Anton Baumstark Mat.- u.Prod.Ktr.
30.8.1974	Stanislaus Wawrzyniak Karosseriebau

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK IN DER PFALZ

Die neue Jugendvertretung

Nach dem Betriebsverfassungsgesetz mußte im Werk Kaiserslautern eine neue Jugendvertretung gewählt werden, da die Amtszeit der 1972 gewählten Vertreter abgelaufen war. Die Beteiligung an der kürzlich durchgeführten Wahl lag bei 94,73 %. Von den 95 wahlberechtigten Jugendlichen hatten 90 ihre Stimme abgegeben. Dies ist für unsere Jugend ein gutes Ergebnis.

Die meisten Stimmen konnten die folgenden Werksangehörigen für sich verbuchen:

Wolfgang Betz	68 Stimmen
Friedrich Kessing	55 Stimmen
Theo Müller	54 Stimmen
Josef Hacuk	50 Stimmen
Herbert Kutien	38 Stimmen

Sie sind somit die in unserem Werk Kaiserslautern gewählten Jugendvertreter.

Ende Mai hat die erste konstituierende Sitzung stattgefunden. Hier wurde entschieden, daß Josef Hacuk neuer Vorsitzender, Herbert Kutien zweiter Vorsitzender und Theo Müller Schriftführer und gleichzeitig auch Mitglied der Gesamtjugendvertretung werden. Somit können diese neuen Jugendvertreter mit Schwung und Elan an die Arbeit gehen.

Diese neu gewählten Jugendlichen haben die Aufgabe, mit dem Betriebsrat die Interessen der Jugendlichen bis zu 18 Jahren zu vertreten.

Da bereits einige der gewählten Jugendvertreter ihren Jahresurlaub angetreten hatten, konnten wir in dieser Ausgabe kein Bild mehr bringen. Die bildliche Vorstellung erfolgt in der nächsten Ausgabe der Werkzeitschrift.

Kalorienarme Verpflegung

Die vor einem Jahr von der Werksverpflegung eingeführte Abgabe eines Beutels mit Obst und einem Becher Joghurt hat seine Probe voll bestanden. Diese kalorienarme Kaltverpflegung wird nicht nur als Schlankheitsmittel bevorzugt, sondern von vielen als Zusatz zum Mittagessen gern gekauft. Besonders begehrt ist in der Sommerzeit die Ausgabe von Erdbeeren und Kirschen. Da geht es oft „heiß“ her, und der Tisch mit der Obstverpflegung ist im Nu leer. In der kälteren Jahreszeit wird der Obstbeutel als Vitamin-C-Spender ebenfalls sehr begrüßt. Ob man den Obstbeutel nun als Vitaminspender oder als Schlankmacher betrachtet, auf jeden Fall ist er eine begehrte Abwechslung unseres täglichen Speisezettels.



Ein kleines „Wehwehchen“ kann manch kostbaren Urlaubstag verderben, wenn kein wirksames Medikament zur Stelle ist. Gerade im Ausland sollte neben dem Verbandskasten die Reise-Apotheke nicht fehlen, denn Sprachschwierigkeiten verzögern oft rasche Hilfe. Sicherer ist es, vor Ferienbeginn den Arzt bzw. Apotheker um Rat zu fragen. Sie wissen, welche Beschwerden in den einzelnen Ländern am häufigsten auftreten und können je nach Breitengrad die „Koffer-Apotheke“ zusammenstellen. So umfangreich wie auf unserem Bild müßte sie allerdings nur bei einer Europa-Rundreise sein.

Wir gedenken

B. Fritzsche, Abt. Einzelteile
geb. 15.1.22 gest. 19.6.74

Weltmeisterschaftliches



„Ich laß' mich scheiden!“



Ohne Worte



„Noch ein böses Wort über Franz Beckenbauer, und ich mach' dich hin!“

Fundsachen

Bei der Werkswache Kaiserslautern liegen u.a. folgende Gegenstände zur Abholung bereit: ein Geldbeutel und eine Herren-Armbanduhr.

Ende des Kaiserslautern-Teils

Wer Gurte anlegt wird belohnt

„Oben mit ist besser!“ Jetzt noch mehr, denn die Autoversicherer wollen das Anlegen von Sicherheitsgurten nachdrücklich fördern. So werden die 104 im Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrs-Versicherer (HUK) zusammengesetzten Unternehmen bereits vom Herbst dieses Jahres an im Rahmen der Insassen-Unfallversicherung jedem Kraftfahrer, der bei einem Unfall angegurtet war, ein zusätzliches Krankenhaus-Tagegeld bis zu 100 Mark gewähren, wenn er stationär behandelt wird.

Gurt beste Lösung

Wie der Vorsitzende des HUK-Verbandes, Schwepcke, kürzlich erklärte, sehen die Versicherer auch weiterhin die beste Lösung im freiwilligen Anlegen der Gurte durch die Autofahrer. Wenn aber eine Gurtspflicht ohnehin von der Bundesregierung vorgeschrieben werden sollte, dann sehe er keine vernünftigen Gründe, das erst am 1. Januar 1976 und nicht

Oben mit ist besser

sofort zu tun. Untersuchungen des Verbandes bei rund 30.000 Personenwagenunfällen hätten gezeigt, daß mindestens 30 bis 50 Prozent der tödlich Verletzten noch leben würden, hätten sie beim Unfall einen Dreipunktgurt getragen.

Erst gar keine Verletzungen

Mindestens 70 Prozent aller Verletzungen hätten durch das Anlegen der Gurte nach Schwepckes Angaben sogar ganz vermieden werden können. Ein negativer Einfluß auf die Verletzungen durch angelegte Gurte habe sich bei den Untersuchungen nicht gezeigt.



Gummischwänzchen

Es ist eine Marotte mancher Leute, an der hinteren Stoßstange ein „Gummischwänzchen“ zu befestigen und sein Ende auf der Straße schleifen zu lassen. Sie meinen, daß diese „Erdung“ die elektrostatische Aufladung der Karosserie ableite, störungsfreien Radioempfang garantiere und sogar vor Blitzschlag schütze. Nach dem AvD ist das alles Aberglaube. Das „Gummischwänzchen“ kann die elektrostatischen Kräfte nicht ableiten, und der kaum wahrnehmbare Schlag, den man beim Aussteigen an der Türklinke erhalten kann, ist völlig ungefährlich.

WIR GEDENKEN

Christian Heller, Rentner
geb. 5.8.99 gest. 23.4.74

Anna Cezanne, Rentnerin
geb. 27.12.99 gest. 30.4.74

Martin Becker, Rentner
geb. 21.2.10 gest. 8.5.74

Alois Roth, Rentner
geb. 27.3.98 gest. 8.5.74

Konrad Reitz, Rentner
geb. 28.10.04 gest. 9.5.74

Konrad Knußmann, Rentner
geb. 29.10.00 gest. 10.5.74

Leni Penner, Zentralwäscherei
geb. 29.8.31 gest. 11.5.74

Erwin Proß, Rentner
geb. 16.9.03 gest. 11.5.74

Philipp Haun, Rentner
geb. 21.9.02 gest. 12.5.74

Hermann Malsy, Rentner
geb. 26.7.08 gest. 12.5.74

Anton Hartkorn, Rentner
geb. 14.2.99 gest. 13.5.74

Johann Klein, Rentner
geb. 7.1.99 gest. 16.5.74

Norbert Huther, Karosseriebau
geb. 6.5.30 gest. 18.5.74

Kurt Pfeil, Preßwerk
geb. 22.12.18 gest. 20.5.74

Rudolf Uttrich, Ersatz-L.
geb. 19.10.31 gest. 20.5.74

Karl Embach, Rentner
geb. 2.3.10 gest. 21.5.74

Josef Joerg, Rentner
geb. 19.6.06 gest. 22.5.74

Adam Markloff, Rentner
geb. 11.8.08 gest. 24.5.74

A. Laubach, Z. Masch.-Abt.
geb. 17.6.16 gest. 26.5.74

Robert Raab, Rentner
geb. 7.6.02 gest. 26.5.74

J. Falkenmayer, Schnittbau
geb. 22.11.25 gest. 28.5.74

Wilh. Schaffner, Rentner
geb. 6.3.07 gest. 28.5.74

Karl Schwenz, Rentner
geb. 21.2.11 gest. 28.5.74

Rudolf Langer, Rentner
geb. 23.3.05 gest. 29.5.74

Ernst Sempf, Rentner
geb. 27.5.08 gest. 29.5.74

Franz Leinwather, Rentner
geb. 29.6.04 gest. 29.5.74

M. Mörtl, Werksverpflegung
geb. 26.9.28 gest. 30.5.74

Waclaw Gebal, Karosseriebau
geb. 19.6.20 gest. 31.5.74

Franz Rickert, Rentner
geb. 13.4.09 gest. 31.5.74

Wilhelm Weiss, Rentner
geb. 1.3.11 gest. 31.5.74

Otto Maas, Rentner
geb. 11.2.00 gest. 2.6.74

P. Lautenschläger, Karosserieb.
geb. 24.5.35 gest. 3.6.74

August Lindenlaub, Rentner
geb. 7.12.04 gest. 3.6.74

Adam Dammel, Rentner
geb. 11.1.03 gest. 6.6.74

Karl Tröger, Rentner
geb. 26.3.04 gest. 6.6.74

Friedrich Merkel, Rentner
geb. 23.2.12 gest. 8.6.74

Franz Metz, Rentner
geb. 9.2.09 gest. 9.6.74

Adam Müller, Rentner
geb. 1.5.01 gest. 9.6.74

Jakob Becker, Rentner
geb. 12.1.07 gest. 10.6.74

Karl Mayer, Rentner
geb. 22.9.00 gest. 10.6.74

A. Maria Michel, Rentnerin
geb. 8.9.08 gest. 10.6.74

Hermann Mähn, Rentner
geb. 15.9.09 gest. 14.6.74

Peter Mohr, Wagenendmont.
geb. 14.7.24 gest. 14.6.74

Friedrich Jung, Rentner
geb. 1.12.98 gest. 17.6.74

K. Weinlich, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 28.8.19 gest. 17.6.74

E. Wachlin, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 24.2.13 gest. 18.6.74

Ernst Tauber, Rentner
geb. 11.3.03 gest. 19.6.74

Wilhelm Krug, Rentner
geb. 9.3.07 gest. 19.6.74



Auf der Autostrada del Sole in den Süden

