

# OPEL POST

9-75

## AUS DEM INHALT

Vom Tag  
der offenen Tür Seite 4

Bericht über die  
Autoausstellung Seite 6

Autohunger in der  
Sowjetunion Seite 8

Vortragsreihe Seite 9

Beobachtungen Seite 9

Am Lenkrad Seite 10

Verkehrsprobleme  
im alten Rom Seite 11

Reportage über die  
Werkdruckerei Seite 12

Unsere Jubilare Seite 14

Das Werksorchester  
Anno 1900 Seite 15

Ausbildung als  
Steno-Kontoristin Seite 16

Pressestimmen Seite 17

Werk Bochum Seite 18

Werk  
Kaiserslautern Seite 22

Wir gedenken Seite 23

Zum Thema  
Unfallverhütung Seite 24



„GROSSE KLASSE DIE NEUEN“

# OPEL POST

Heft 9 / 1975 – 26. Jahrgang  
September-Ausgabe

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

„Es macht Spaß, die beiden Neuen von OPEL zu fahren!“ Das ist die Meinung des Testers der „Offenbach Post“, die unsere Leser mit den Meinungen anderer Fachjournalisten über den neuen ASCONA und den neuen MANTA in unserem Pressespiegel auf Seite 17 finden. Auch die junge Dame auf dem Titelbild ist begeistert: „Große Klasse die Neuen“ meint sie, eine Ansicht, der ohne Einschränkung zugestimmt wird von allen, die die neuen Modelle inzwischen gefahren haben.



Bundespräsident Walter Scheel im Gespräch mit Generaldirektor J. P. McCormack und dem stellvertretenden Design-Chef G. A. Gallion (links). Rechts Bundeswirtschaftsminister Hans Friderichs.

## „Besser leben mit dem Auto“

Das Motto der in diesen Tagen zu Ende gegangenen 46. Internationalen Automobil-Ausstellung wurde von niemand in Frage gestellt, im Gegenteil, die Festredner der Eröffnungsfeier, Bundespräsident Scheel und Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Karry, bekräftigten es, und in eigentlich allen Kommentaren wurde es bestätigt. Notwendigkeit und Bedeutung des Autos stehen nach wie vor außer Zweifel. Die Anti-Auto-Ideologen haben sich diesmal ruhig verhalten. Ihre Thesen und Prognosen, die noch vor zwei Jahren die Runde machten, ziehen heute nicht mehr. Solches auszusprechen, hat nichts mit einer Auto-Euphorie zu tun. Das Auto sitzt nicht im Glashaus, kennt keine Tabus, stellt sich der Kritik. Diese Ausstellung war von Nüchternheit und Sachlichkeit geprägt, war mehr als eine Schau von Chrom und Lack.

Unmißverständlich bei der Eröffnungsveranstaltung die Mahnung an den Gesetzgeber, den Straßenbau nicht zu vernachlässigen und die erschreckenden Defizite der öffentlichen Verkehrsmittel nicht vom Kraftfahrer durch die Mineralölsteuer decken zu lassen. Verantwortungsbewußt setzte man sich auch mit der Verkehrssicherheit und den Verkehrsunfällen auseinander. Unüberhörbar dabei der Appell an die Autofahrer: „Wir fordern alle Kraftfahrer auf, sich überall verantwortungsbewußt und vernünftig zu verhalten und daran zu denken, daß die Richtgeschwindigkeit ihren Namen daher hat, daß man sich als Regel auch wirklich nach ihr richten soll.“

Der Erfolg der Ausstellung und die hohen Inlandsaufträge der letzten Zeit sind allerdings noch kein Grund für einen grenzenlosen Optimismus. Die Abhängigkeit des Autos vom Erdöl ist seit den Winterereignissen 73/74 deutlicher denn je. Noch mehr Sorge bereitet die weltweite Inflation. Sie ist Ausgangspunkt und Folge der Kostensteigerungen, die Ursache für die immer wieder notwendigen Preisanhebungen waren. Kosten und Preise hängen nun einmal zusammen. Früher ermöglichten das ständige Wachstum der Serien und die dadurch erzielbare Steigerung der Produktivität durch Rationalisierung, bestimmte Lohnerhöhungsraten aufzufangen. Die großen Serien wiederum waren nur durch hohe Exporte zu erzielen, die im Augenblick aber nicht erreichbar sind. Das gilt es bei den zukünftigen Verhandlungen zu bedenken.

Trotz aller Belastungen und Sorgen wird ein Fortschreiten der Motorisierung auf lange Sicht jedoch nicht aufgehalten werden können. Es gibt – auch langfristig – keine Alternative zum Auto. Es ist und bleibt selbstverständlicher Bestandteil des privaten und wirtschaftlichen Lebens unserer Zeit, auf das niemand verzichten will. Das zu demonstrieren war mit ein Sinn dieser Ausstellung, deren hohe Besucherzahl die Beliebtheit des Automobils eindrucksvoll bestätigte. (Großer IAA-Bericht auf den Seiten 6 und 7 dieses Heftes.)

M.

# 71.000!

Der Tag der offenen Tür am 6. September in Rüsselsheim und Bochum sowie am 7. September in Kaiserslautern war ein großer Erfolg. Rund 71.000 Besucher wurden gezählt, davon 30.000 in Rüsselsheim, 25.000 in Bochum und 16.000 in Kaiserslautern. Einzelheiten in den verschiedenen Rubriken des Heftes.

## Rekord 2000

Europas Bestseller unter den Wagen der gehobenen Mittelklasse – unser Rekord – wird seit kurzem auch mit einem Zweiliter-Vierzylinder-Motor angeboten. Das lauffruhige Triebwerk leistet 74 kW (100 PS) bei 5.200 Umdrehungen pro Minute. Der neue Zweiliter ist 9 : 1 verdichtet und – ebenso wie die übrigen Opel-Motoren – bereits auf das bleiarme Benzin von 1976 ausgelegt. Sein mit 15,8 kpm sehr günstiges Drehmoment sorgt für Spurtkraft an der Ampel und beim Überholen. Die Beschleunigung beispielsweise der zweitürigen Rekord 2000 Limousine beträgt von 0 – 100 km/h nur 12,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit 170 km/h (Coupé 175 km/h). Sehr günstig ist auch der Kraftstoff-Verbrauch: Limousine 10,0 Liter – 100 km, Coupé 9,6 Liter – 100 km. Der Mehrpreis für den Zweiliter-Motor beträgt bei den Rekord-Limousinen DM 550,- (unverbindliche Preisempfehlung), beim Rekord Coupé DM 635,- (unverbindliche Preisempfehlung), wobei der Mehrpreis für das Coupé eine besondere Reifenausstattung einschließt. Mit dem Rekord 2000 kommt das Werk dem seit einigen Monaten erkennbaren Trend der Mittelklassekäufer zum leistungsstarken komfortablen Wagen entgegen. So zeigen die Rekord-Verkäufe der ersten sieben Monate 1975, daß der Löwenanteil von der viertürigen 1,9l Luxuslimousine gestellt wurde.

## Opel führt!

Mit einem Gesamtsieg bei der 12. Internationalen Sachs-Rallye Baltic (4. – 7.9.1975) konnte das Team Smolej/Pitz (München/Ludwigshafen) auf Irmscher Ascona seine Führungsposition in der Deutschen Rallye-Meisterschaft ausbauen. Die 115 Starter dieses 6. Meisterschaftslaufes absolvierten eine 1.700 Kilometer lange Rallye-Strecke zwischen dem Start in Kopenhagen und dem Ziel in Schweinfurt. 82 Teams klassifizierten sich nach den 48 ausgesuchten Sonderprüfungen mit einer Gesamtlänge von 420 km. Derzeitiger Stand der Deutschen Rallye-Meisterschaft: 1. Smolej/Pitz 223,5 Punkte, 2. Altenheimer/Menne 217,5 Punkte, 3. Demuth/Witte 162,5 Punkte.

# FERNSEHKAMERAS IM BETRIEB?

Zwischen Betriebsrat und Geschäftsleitung ist es über diese Frage zu Meinungsverschiedenheiten gekommen. Die örtliche Presse hat sich dazu geäußert. Der unvoreingenommene Leser könnte daraus ein falsches Bild ableiten. Deswegen folgendes zur Information unserer Mitarbeiter:

Die Geschäftsleitung muß auch dafür sorgen, daß das Werk intakt bleibt, sicher vor Eingriffen und Schädigungen durch Außenstehende. Indirekt zumindest geschieht dies natürlich auch im Interesse der Beschäftigten. Würde irgendein Sabotageakt in einer Werkhalle begangen oder würden Konstruktionsunterlagen aus einem Büro entwendet, so könnte dies negative Auswirkungen auch auf die persönliche Sicherheit der Mitarbeiter oder den Bestand der Arbeitsplätze haben. Die Vorkehrungen des Werkschutzes sind also nicht Selbstzweck, und wohl jeder, der die Dinge sachlich beurteilt, wird Verständnis aufbringen für Torkontrollen und andere Formen der Überwachung.

Die moderne Technik erlaubt es, solche Kontrollen auch mit optisch oder akustisch reagierenden Geräten ausführen zu lassen. Die dazu benutzten Fernsehaugen oder Fernsehkameras bewirken keine Aufzeichnung des Bildes, sondern stellen nur ein „technisches Auge“ dar und sind schon seit langem in Kaufhäusern, Selbstbedienungsläden, Banken, aber auch im Verkehr an Bahnübergängen, in Stellwerken, auf Flughäfen und zunehmend auch auf Autobahnen installiert und machen die meist viel umständlicheren und weniger sicheren Überwachungen durch Personen am Ort des Geschehens entbehrlich.

Diese in vielen Fällen auch kostensparende Möglichkeit möchte sich die Leitung des Werkschutzes im Rüsselsheimer Werk zunutze machen, genauso wie die Sicherheitsbeauftragten in vielen anderen Unternehmen. Das ist legitim. Dabei geht es darum, bestimmte Zugänge außerhalb der normalen Arbeitszeit zu überwachen.

Der Betriebsrat hat unter Hinweis auf § 87 BetrVG gefordert, die Fernsehkameras mit einer sichtbaren Blende (Jalousie) auszustatten, die während der normalen Arbeitszeit vor das Objektiv gezogen werden kann. Der Werkschutz dagegen hat empfohlen, zur Sicherung gegen eine Überwachung der Zugänge während der Arbeitszeit die Kameras mit einer farbig leuchtenden Lampe zu versehen, die mit dem Stromkreis gekoppelt ist und somit immer automatisch dann aufleuchtet, wenn die Kamera „läuft“. Eine solche Ausstattung ist nach Meinung des Werkschutzes technisch „sauberer“, weil sie besser vor Mißbrauch schützt.

Der Betriebsrat hat ein Mitbestimmungsrecht bei der „Einführung und Anwendung von technischen Einrichtungen, die dazu bestimmt sind, das Verhalten oder die Leistung der Arbeitnehmer zu überwachen“. Dieses Recht ist ihm nicht streitig gemacht worden. Bei der Installierung der Fernsehkameras zu dem geschilderten Zweck ist jedoch das generelle Verhalten unserer Mitarbeiter nicht Gegenstand der Überwachung, sondern, wie gesagt, einzig und allein der Objektschutz bestimmter Bereiche nach der Schicht. Gegenteilige Mutmaßungen entbehren jeder Grundlage.

Rd.



Opel-Produkt-Schau auf dem Freigelände am K 40. Hier waren vor allem die neuen Modelle umlagert.

## TAG DER OFFENEN TÜR

# „Mal sehen, wo der Vati schafft“

## 30 000 Besucher kamen am 6. September ins Rüsselsheimer Werk

Das Werk hatte gerufen ... und 30.000 kamen: Mitarbeiter mit Familien, Bekannten und Freunden. 30.000! Mit einem so großen Interesse hatte niemand gerechnet. Die Reaktion übertraf alle Erwartungen. Bei 15.000, höchstens 20.000 lagen die Schätzzahlen.

### Lange Wagenkolonnen

Am Vormittag des 6. September bewegten sich von allen Seiten lange Wagenkolonnen in Richtung Rüsselsheim. Es war fast wie eine „Sternfahrt“ in die Opel-Stadt. Die Großparkplätze reichten kaum aus, um die vielen Wagen aufzunehmen. Der Werkschutz, unterstützt von der Polizei, hatte alle Hände voll zu tun, dem Ansturm Herr zu werden. Vom Portal 45 und vom Portal 60 begann der lange Rundgang durch die wichtigsten Produktionsbereiche des K 40, vorbei an Bändern und Maschinen. Die Kulisse war echt, es war ein Tag wie jeder andere. Die Mitarbeiter, die an diesem Tag zur Sonderschicht gekommen waren, nahmen Interesse und Neugierde mit Gelassenheit

hin. Für viele war es eine gewisse Abwechslung in dem im allgemeinen zur Routine gewordenen Arbeitsablauf. Einer unserer Mitarbeiter hat sich im Strom der Besucher treiben lassen und uns seine Eindrücke geschildert.

### Die reinste Völkerwanderung

Portal 45. 9 Uhr. Dicke Menschengängen, die Werkstraßen voll von Besuchern. „Das ist ja wie bei einem Sechs-Tage-Rennen“, meint eine Frau, und ihr Mann ergänzt, „das ist die reinste Völkerwanderung.“ Papas, Mamas, Kinder, sie alle sind der Einladung zum „Tag der offenen Tür“ gefolgt. Selbst einige Muttis mit Kinderwagen sind dabei. Viele Väter haben das Zeug zu einem Werkführer. Da wird eifrig mit den Händen gedeutet und alles erklärt. „Und hier ist mein Arbeitsplatz, da stehe ich am Montag wieder.“ Derweil bedient ein Kollege von der anderen Schicht die Maschine. Überall, ob im Preßwerk oder an den Bändern eine lange, sich nur langsam fortbewegende Schlange.

### „Papa, was macht der denn?“

An den Seiten Informationstafeln, die Aufschluß über manches Wissenswerte geben. Andere Schilder wieder sagen, in welchem Fertigungsbereich man sich



Autogrammstunde mit den Europa-Rallye-Meistern Röhrl/Berger. Auf dem Bild Walter Röhrl.

gerade befindet und was hier gemacht wird. „Papa, was ist denn das für ein Mann im grünen Mantel?“ fragt ein Steppke. „Das ist ein Meister.“ – „Was macht der denn?“ „Der paßt auf, daß alles gut läuft“, erklärt der Papa. „Was sind das für Bleche, Vati?“ hört man anderswo. Und hier wie überall die fachkundige Antwort, aus der eigentlich auch immer ein bißchen Stolz mitklingt. In diesem Strom der Menschen müssen die Kundigen oder halbwegs Kundigen immerfort etwas erklären. Aus vielen Antworten hört man, daß die Mitarbeiter ihren Arbeitsbereich, überhaupt „ihre“ Firma einmal persönlich vorstellen wollen. Die meisten Besucher, vor allem die Frauen und Kinder, wissen vom Produktionsablauf schließlich nicht viel.

### Bei den „Oldtimern“

An den Imbißständen tut später eine Erfrischung gut. Hier haben die Mitarbeiter der Werksverpflegung alle Hände voll zu tun. Wurst, Weck und Saft mal 30.000. Das will gemeistert werden. Dann geht's zu den „Oldtimern“. „Ohne die“, sagt ein philosophierender Opa, „gibt's keine modernen Opel-Wagen.“ Überhaupt die Rentner. Manchen sehe ich, der ein Wiedersehen mit dem alten Arbeitsplatz oder den Kollegen feiert. „Mutti, das sind ja Kutschen“, ruft ein Junge. „Ach Quatsch, das sind Autos aus dem Museum“, wird er von der Mutter belehrt. Die Übungen der Werkfeuerwehr stoßen auf großes Interesse. Dicht umlagert etwas



Oben Blick in die Pressenstraße mit dem endlosen Besucherstrom. Auf dem Bild unten stauen sich die Menschen an der „Hochzeit“ am Endmontageband.



Hier gibts Würstchen und Getränke.

weiter die Opel-Rallye-Asse Röhl/Berger, die Autogramme geben und vor allem von der Jugend bewundert werden. Einige Meter davon entfernt freuen sich Kinder, daß sie einmal eine Werklokomotive besteigen dürfen.

### Die große Wagenschau

Hauptanziehungspunkt ist natürlich das Fahrzeugprogramm, die große Schau der Wagen, beginnend beim Kadett und endend beim Diplomat, auf dem großen

Gelände südlich des K 40. Hier spielt das Werksorchester, werden Prospekte und Präsente verteilt, nimmt das Ganze schon fast Volksfestcharakter an. Daneben eine große, immer volle Halle, in der Filme gezeigt werden. Auf besonderes Interesse stoßen natürlich der neue Ascona und der neue Manta. Man setzt sich in die Wagen, um die Bequemlichkeit der Sitze zu prüfen und einen kleinen Vorgeschmack vom späteren Fahrgefühl zu erhalten. Während die einen ins Werk hineinströmen, streben andere heraus: Es ist eben ein „Tag der offenen Tür“, ein ständiges Kommen und Gehen.

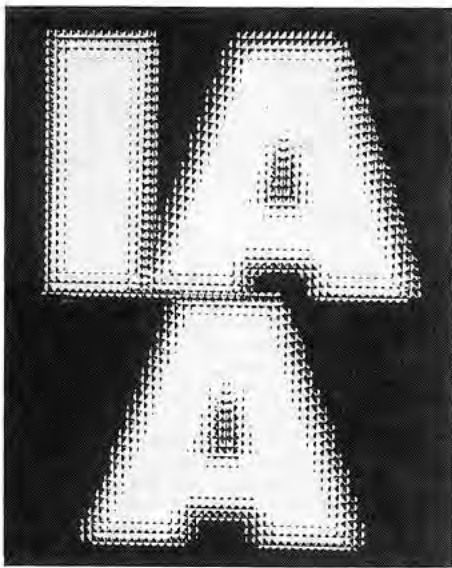
### Großartige Organisation

Alles in allem war es eine äußerst erfolgreiche Veranstaltung, durch die Tausende von Menschen einen Eindruck bekamen von dem, was bei OPEL geleistet wird. Jeder Besucher lobte die großartige Organisation und die dafür Verantwortlichen. Es gab keine Mißstimmung, keine Pannen. Den mit der Ausrichtung betreuten Abteilungen kann nur größte Anerkennung ausgesprochen werden. Kein Wunder, daß

allgemein der Ruf laut wird, so etwas öfter einmal zu machen, zumindest in absehbarer Zeit für die Schicht, die an diesem 6. September arbeiten mußte.



Großes Interesse fand die Oldtimer-Parade mit Wagen früherer Jahrzehnte.



Die 46. Internationale Automobilausstellung in Frankfurt schloß nach elftägiger Dauer am 21. September ihre Tore. Den Abschluß bildete das traditionelle Hupkonzert. Hauptanziehungspunkt war – wie in jedem Jahr – die riesige Halle 5 mit dem gesamten in- und ausländischen Pkw-Programm.

Der Opel-Stand war attraktiv, übersichtlich und funktionell gestaltet und war einer der interessantesten Stände der Ausstellung. Auf Drehbühnen rotierten die neuen Modelle Manta, Ascona, Kadett GT/E und Kadett City. Als besondere Attraktion erwies sich die Styling-Studie GT 2. Dazu – gut und übersichtlich gruppiert – das übrige Opel-Programm. Informationsschalter und Stände für Prospekte rundeten das Bild ab. Das Standpersonal verschwand an manchen Tagen im Strom der Menschen und kam oft kaum nach, alle Fragen zu beantworten (Bild oben). Vertreter der Geschäftsleitung begrüßten die Ehrengäste und führten Fachgespräche. Am Eröffnungstag waren es neben anderen Prominenten Bundespräsident Scheel, Bundeswirtschaftsminister Friderichs, der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Karry, der Frankfurter Oberbürgermeister Arndt sowie die Politiker Liselotte Funcke und Franz Josef Strauß, die sich für die Opel-Produkte interessierten. Und an jedem Tag, vor allem an den Wochenenden, viele Werksangehörige, oft mit Frau und Kind, die Vergleiche mit „ihren“ und den anderen Produkten anstellten. An Podiumsdiskussionen des IAA-Rahmenprogramms nahmen Vorstandsmitglied Rohde und die PEK-Mitarbeiter Kiefer und Dr. Haas teil, während das Werksorchester an zwei Ausstellungstagen musizierte. Zu erwähnen noch das Opel-Nutzfahrzeugprogramm auf dem Stand in Halle 4 (Bild).

Jetzt, nach der Schau, beginnt die Nachlese. Wie war die Reaktion des Publi-



Der Opel-Pkw-Stand in Halle 5 frühmorgens (oben) und mittags.



Vorstandsmitglied E. Rohde erklärt dem hessischen Wirtschafts- und Verkehrsminister H. H. Karry Einzelheiten des neuen ASCONA, während er auf dem rechten Bild den CSU-Vorsitzenden F. J. Strauß herzlich begrüßt.

kums? Eine Ausstellung wie die IAA ist keine Verkaufsmesse. Hier wird nur geprüft und verglichen. Die Entscheidung der Besucher fällt danach. Niemand zweifelt daran, daß sie für unsere Produkte

günstig ausfallen wird, wie überhaupt diese IAA wie kaum eine andere zuvor gezeigt hat, daß das Auto nach wie vor „Liebling breiter Schichten“ ist. (Siehe auch den Artikel auf Seite 2.) -a-



Der Opel-Nutzfahrzeugstand in Halle 4 vor Eröffnung der Ausstellung.



Opel-Presseschef H. P. Clauss im HR 3-Studio mit Hanna Pfeil und H. J. Svobottka, den beliebten Moderatoren.



Attraktive Hostessen erklärten den Besuchern die Vorzüge der Modelle.



Frankfurts Oberbürgermeister R. Arndt, ein begeisterter Opel-Fahrer, läßt sich hier von G. A. Gallion die Styling-Studie GT 2 erklären.



Wie sitzt man im neuen MANTA?



Vertreter der deutschen Ski-Nationalmannschaft in einem der ihr vom Werk zur Verfügung gestellten Wagen.



Groß war das Interesse der Massenmedien. Sondersendungen des Fernsehens auf beiden Kanälen und der gesamten ARD-Hörfunksender unterstrichen die Bedeutung der IAA. Dazu kamen Sonderseiten aller Tageszeitungen und große IAA-Berichte in Illustrierten, Wochenblättern und Fachorganen. Auf dem Bild ein Fernsenteam auf dem Opel-Stand, das für die Sendung aus Technik und Wissenschaft filmte.



Wie eng wäre die Welt ohne das Auto

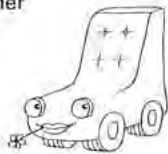
Autofahrer können sich ihren Nachbarn aussuchen



Wer Auto fährt, braucht nicht umzusteigen



Im Auto immer 1. Klasse



Besser leben mit dem Auto

## ANDERE MEINEN Autohunger

In einem Bericht über den kürzlichen Besuch eines Redaktionsmitgliedes im sowjetischen Autowerk in Togliatti schreibt die FAZ unter anderem: „Während die Sowjets also die Nachfrage nach ihren Personenwagen im Westen mit Lockpreisen stimulieren, dämpfen sie den Autohunger im eigenen Land, indem sie privaten Autokäufern erschreckende Summen abverlangen. Der gleiche Lada, der in der Bundesrepublik für DM 7.250 erworben werden kann, kostet im Arbeiterparadies – bei zwei Jahren Lieferzeit – 5.500 Rubel. Das sind, nach dem offiziellen Kurs umgerechnet, reichlich DM 18.000. Was dieser Preis aber wirklich bedeutet, läßt sich daran ermessen, daß ein Autowerker in Togliattigrad durchschnittlich 140 Rubel im Monat verdient.“

Selbst wenn man berücksichtigt, daß Wohnen und Essen billig sind, muß eine Familie mit drei oder vier Verdienern mindestens drei Jahre lang jede Kopeke sparen, um sich einen Moskwitsch oder einen Lada 1200 leisten zu können. Erstaunlich genug, daß trotzdem immer mehr Sowjetbürger den Gürtel enger

schnallen, nur um individuell motorisiert zu sein. Kaum auszudenken, welches Nachfragepotential hier wach würde, wenn Autos zu Preisen angeboten würden, die annähernd dem westlichen Niveau – etwa gemessen am durchschnittlichen Stundenverdienst – entsprächen. Doch dazu gehörten entweder ein ganz anderer Ausbaustand der Personenwagenindustrie in der Sowjetunion oder ein ungehinderter Import. Beides ist utopisch und so ist es auf zynische Weise fast vernünftig, die süßen Trauben der Motorisierung so hoch wie nur irgend möglich zu hängen . . .“

## Sammlerglück

Der Pilz auf dem Bild ist kein üppiges Tropengewächs, er gehört zur Gruppe der eßbaren Boviste und stammt aus dem Kelsterbacher Wald, wo ihn unser Mitarbeiter und Pilzsammler Karl-Heinz Zorbach, Teile-Material-Disposition (Bild), kürzlich fand. Er wog 6 Pfund und 200 Gramm. Sein Durchmesser betrug 37 cm, seine Höhe 27 cm und sein Umfang 115 cm. Das Sammlerglück war so groß, daß er es nicht allein für sich behalten wollte. Er nahm den seltenen Fund mit ins Werk und teilte ihn unter seinen Arbeitskollegen auf. Das Pilzgericht soll allen gut gemundet haben.



## ZUSCHRIFT

# Hitze überall

„Von einem Besuch in die DDR zurückgekehrt, fand ich in den an den Werkstoren verteilten Schriften der Kommunisten unter anderem Berichte über die Hitze, die im August herrschte und alle Menschen stöhnen ließ, verbunden mit Polemik gegen Geschäftsleitung und Betriebsrat. Dazu Forderungen nach Klimatisierung der Hallen, hitzefrei und Hitzegeld. In die Diskussion, was außer der bekannt ge-

## Musiker gesucht

Das Werksorchester sucht einen Bassisten für Streich- und Blasmusik. Mitarbeiter, die über entsprechende Voraussetzungen verfügen, wollen sich bitte mit J. Schultheis, Betriebsmitteleinkauf, Tel. 2783, in Verbindung setzen.

wordenen Pausenvereinbarung noch geschehen kann, um das Leben an solchen Tagen erträglicher zu machen, möchte ich mich nicht einschalten, aber am Rand doch festhalten, daß während meines DDR-Besuches alle Menschen ebenfalls über die Hitze klagten. Von Verwandten und Bekannten weiß ich, daß es an ihren Arbeitsstellen auch unerträglich heiß war. Von klimatisierten Fabriken, hitzefrei oder Hitzegeld hörte ich nichts, dagegen gingen die „freiwilligen“, unbezahlten Arbeitseinsätze in der Freizeit oder am Wochenende im Rahmen des sogenannten „Macht-mit“-Wettbewerbs trotz des heißen Wetters weiter . . .“

K.T.

(Der Name ist der Redaktion bekannt.)



Warum umständlich, wenn's auch einfach geht.



## OPEL-VORTRAGSREIHE

Winterhalbjahr 1975/76  
Erster Teil

Donnerstag, 23. Oktober 1975,  
20.00 Uhr

Wolfgang Freißen

### Malta

Farbbildbericht über die Sonneninsel im Mittelmeer

Donnerstag, 30. Oktober 1975,  
20.00 Uhr

Hans Patzelt

### Von Rio de Janeiro zum Amazonas

Farbbildbericht über das alte und neue Brasilien

Donnerstag, 6. November 1975,  
20. Uhr

Dr. Oskar Weggel

### Auf Java und Bali

Farbbildbericht über Indonesien

Donnerstag, 13. November 1975,  
20.00 Uhr

Helen Keiser

### Über die Weihrauchstraße

Farbbildbericht über Südarabien

Donnerstag, 27. November 1975,  
20.00 Uhr

Dr. Georg Wolff

### Über steile Alpenpässe

Farbbildbericht über die bekanntesten Alpenpässe sowie Tips für Fotofreunde.

Sämtliche Vorträge bei freiem Eintritt in der Stadthalle Rüsselsheim. Änderungen vorbehalten!

## SCHNAPPSCHUSS

### Röhrenwechsel

Allein im Rüsselsheimer Werk sind rund eine halbe Million Leuchtstoffröhren installiert. Eine einzelne Röhre, die während des ganzen Jahres hindurch brennt, verbraucht 680 Kilowattstunden an Strom. Da die Brenndauer einer Leuchtstoffröhre naturgemäß begrenzt ist, müssen täglich in vielen Werkbereichen Röhren ausgewechselt werden. Mitarbeiter der Werksanlagen-Zentralwerkstatt sind dafür ständig im Einsatz. Einen



dieser Mitarbeiter zeigt unser Schnappschuß. Es ist A. Jankowski, der gerade eine Röhre in der Station II des Werkärztlichen Dienstes auswechselt. Da eine defekte Leuchtstoffröhre (man merkt es, wenn sie flackert) mehr Energie verbraucht als eine intakte, sollte im Interesse der Stromersparnis sofort die zuständige Reparaturstelle angerufen werden, damit der Austausch rasch vorgenommen werden kann. Auf dem Bild links Mitarbeiterin Irene Kramer, Medizinisch-Technische-Assistentin in der Station II.

## Jubilarfeier

Diesmal mit rheinischem Akzent

Die dritte Jubilarfeier 1975 findet am 24. Oktober statt. Wegen der großen Zahl werden Jubilare und Gäste wieder in die Stadthalle Flörsheim eingeladen. Die Feier beginnt um 17.15 Uhr und wird gegen 21 Uhr beendet sein. Von Rüsselsheim verkehren Pendelbusse, und nach der Feier bringen Busse und Pkw die entfernt wohnenden Jubilare nach Hause. Nachdem im letzten Herbst die blauweiße Starparade mit Herbert Hisel, Franzl Hamberger, Sepp Viellechner und anderen Mitwirkenden so großen Anklang gefunden hat, werden diesmal Gäste aus einer anderen Region, dem Rheinland, das bunte Programm bestreiten – auch diesmal in dem Bestreben, das übliche Schema bunter Programme zu verlassen.



Lotti Krekel (Bild), der singende Kellermeister Kurt Adolf Thelen, ein Ballett und andere Mitwirkende hoffen, die gleiche Resonanz zu finden wie seinerzeit ihre Kollegen von der Isar.

## Beobachtungen

### Frische Farben

Die Sommermonate sind auch im Werk eine Zeit der Raum- und Gebäudeverschönerer. Überall sah man in den letzten Wochen Gerüste, pinselschwingende Weißbinder und andere Handwerker. Vieles ist jetzt farbenfreudiger und freundlicher anzusehen. Ins Auge fällt zum Beispiel das frische Maisgelb der Sanitätsstation I mit den weißen Fenstereinrahmungen oder die Werksfront an der Bahnlinie, die gründlich renoviert wurde. Übergänge, Zebrastreifen und Leitlinien wurden neu gestrichen. So tat sich allerhand. Das Auge freut sich daran. Jedenfalls haben solche Eindrücke besonders in einem Industriebetrieb gute Wirkungen – auch nach außen.

### Achtungserfolg

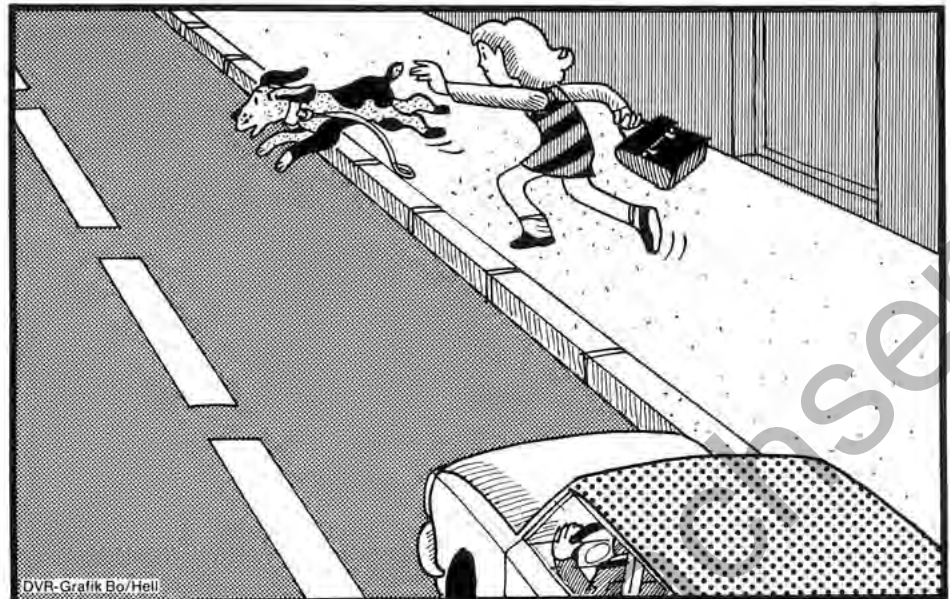
Ein höherer Vorgesetzter unterhält sich mit einem Mann im „Blauen“. Das sieht ein anderer Vorgesetzter, der den im „Blauen“ zwar auch kennt, aber nie mit ihm spricht bzw. ihn nie eines Grußes würdigt, wenn er ihm begegnet. Er steht, obwohl an Jahren viel jünger, über ihm, kehrt seine Funktion durch Erhabenheit heraus. Doch plötzlich bekommt die Sache einen neuen Anstrich: Stunden später, als sie sich wieder begegnen, spricht dieser Vorgesetzte, dem unser Mann im „Blauen“ übrigens nicht untersteht, ihn plötzlich an, ja, er gibt sich besonders freundlich und aufgeschlossen. Der bisher Übergangene ist baff. Nanu, denkt er hinterher, woher kommt dieser Wechsel des Verhaltens? Wodurch habe ich plötzlich seine Aufmerksamkeit und Freundlichkeit verdient? Aha, ist seine Schlußfolgerung, der sah, daß mich ein höherer Vorgesetzter als er einer Unterhaltung würdigte. Das brachte den Wandel. – Als ich die Story hörte, dachte ich, unterhalte dich nur mal mit einem „Leitenden“, und schon bist du in den Augen anderer Leute akzeptabel und nicht mehr Luft für sie. Man soll nicht verallgemeinern, aber Beispiele dieser Art gibt es immer wieder.

### Stiller Verehrer

Auch das gibt es bei uns: Auf einem der Werksparkplätze findet eine junge Mitarbeiterin, die meist immer in der gleichen Reihe steht, eines Tages hinter ihrem Scheibenwischer einen Zettel: „Beobachte und verehere Sie schon seit langem. Ein Verehrer, der unbekannt bleiben will.“ – Wie lange wohl noch? Spectator



# Kinder im Verkehr



## Nässe und Nebel

Bald ist sie wieder da, die unwirtliche, autounfreundliche Jahreszeit. Der vorsichtige, verantwortungsbewußte Autofahrer wird sein Fahrzeug inspizieren und entsprechend umrüsten lassen. Frühe Dämmerung und Nebel beeinträchtigen häufig die Sicht. Nasses Laub, Feuchtigkeit, der Schmutz von Baustellen-Lkw's und landwirtschaftlichen Fahrzeugen machen vor allem die Landstraßen schmierig und glatt. Es empfiehlt sich daher, jetzt noch defensiver zu fahren, frühzeitig das Fahrlicht einzuschalten, bei

Kinder, die einen Hund besitzen, wollen ihren Liebling natürlich auch gerne auf die Straße mitnehmen. Gerade mit Hunden aber kann es leicht zu gefährlichen Situationen kommen, wenn sie sich wie im Bild loszureißen versuchen oder ihren kleinen Begleiter einfach auf die Fahrbahn ziehen. Kinder können sich dann vielfach nicht helfen oder reagieren in Sorge um das Tier falsch. Für Kraftfahrer ist beim Auftauchen dieses ungleichen Paares am Fahrbahnrand immer Vorsicht geboten. Ein erfahrener Fahrzeugführer wird in solchen Situationen stets seinen Seitenabstand vergrößern und sich auch auf eine Vollbremsung einstellen. Denken Sie dabei auch an den nachfolgenden Verkehr und geben Sie ein warnendes Signal mit Hilfe der Bremslichter!



Diese junge FahrerIn nutzt die Wartezeit in der Werkstatt, um die Profiltiefe der Reifen zu messen. Zur Nachahmung empfohlen, denn mit der vorgeschriebenen Profiltiefe steht es bei vielen Reifen nicht gerade zum besten, wie man sich allein bei einem Rundgang über unsere Parkplätze überzeugen kann. Erhöhte Unfallgefahr, Bestrafung und Verlust des Versicherungsschutzes bei einem Unfall – solche Risiken sollte man gar nicht erst eingehen und vorher die abgefahrenen Reifen erneuern.

diesigem und regnerischem Wetter auch am Tage, in den Frühnachrichten Wetter- und Straßenzustandsbericht zu hören, und, um rechtzeitig am Ziel zu sein, früher aufzustehen. Vorsicht geboten ist bei Regen und auch danach, wenn die Straße noch naß ist. Wer bei Nässe fährt, sollte aufmerksam die Fahrbahn beobachten, stehendes Wasser zeigt sich dem Auge nämlich leicht glitzernd. Dann Geschwindigkeit sofort vermindern, aber nicht bremsen.

### Nebelgebote

Bei Nebel runter vom Gaspedal, Ablendlicht und Nebellampen einschalten, Geschwindigkeit auf Sichtweite reduzieren und den nachfolgenden Verkehr im Auge behalten. Größte Vorsicht bei Fahrt nach Rücklichterposition des Vordermannes. Sich nicht in zu dichtem Abstand von ihm „ziehen“ lassen. Geschieht dies, kann man als Folge davon in zu hohe Geschwindigkeitsbereiche geraten. Denn vermindert das die Kolonne anführende Fahrzeug seine Geschwindigkeit abrupt, weil es plötzlich auf ein Hindernis stößt, entsteht eine Kettenreaktion, die oft zu den schrecklichen Nebel-Massenkarambolagen führt. Daher sich immer einen Fluchtweg zur Seite offen halten. Durch reaktionsschnelles Ausweichen auf die

Standspur entgeht man in vielen Fällen der drohenden Kollision.

### Weg von der Straße

Gefahr droht auch durch unbeleuchtete Fahrzeuge, Baustellen, Radfahrer und Fußgänger. Am besten bei Nebel überhaupt nicht überholen, auf der Autobahn nur mit äußerster Vorsicht. Bei Pannen sofort runter von der Straße, da Warnzeichen im Nebel fast wirkungslos sind. Kommt es zum Auffahrunfall, nachfolgenden Verkehr beobachten und, wenn die Zeit noch reicht, schnell raus aus dem Auto und weg von der Straße. Oftmals geschieht Schrecklicheres erst durch den zweiten Aufprall und die weiterfolgenden Karambolagen. Beträgt die Sicht nur noch wenige Meter, gibt es nur eins: Die nächstmögliche Abfahrt von der Straße benutzen und die Fahrt unterbrechen.

## Unfallhelfer sind versichert

Wer bei einem Unfall Erste Hilfe leistet, ist gegen Körperschaden versichert. Darauf weist der ADAC hin. Für Helfer in Notsituationen komme die gesetzliche

Unfallversicherung auf, sagte er. Dies gelte hauptsächlich für Erste Hilfe bei Unfällen, für Rettung aus tatsächlicher oder vermeintlicher Lebensgefahr und bei der Verhinderung eines Selbstmordes.

Entscheidend sei nicht, ob tatsächlich zum Beispiel Lebensgefahr bestanden habe. Es genüge, wenn der Helfer diesen Eindruck gehabt habe. Nach einem Urteil des Bundessozialgerichts bestehe sogar dann ein Versicherungsschutz, wenn man beim Abschleppen eines liegendebliebenen Fahrzeugs helfe. Träger der Unfallversicherung sei in allen diesen Fällen das jeweilige Bundesland.

## NEUE UNTERSUCHUNG

### Kinder reagieren anders als man denkt

Eifrig spielende jüngere Kinder können nur in eingeschränkter Weise auf Stoppsignale reagieren. Kinder deuten Verkehrssituationen oft ganz anders als Erwachsene. Sie übersehen wesentliche Gefahren, etwa Sichthindernisse, genauso wie ungefährliche Möglichkeiten, an ihr Ziel zu gelangen. Kinder spielen selbst in jüngeren Jahren in der Mehrheit auf der Straße und nicht auf Spielplätzen. Vier- bis Fünfjährige rennen durchweg über die Straße, ohne auf den Verkehr zu achten; die meisten der Sechs- und Siebenjährigen bleiben zwar am Bordstein stehen und sehen sich um, sie verhalten sich dann aber auf der Fahrbahn falsch. Einigermaßen realistische Vorstellungen über Geschwindigkeiten haben nur etwa 33 Prozent der Sechs- bis Siebenjährigen und 43 Prozent der Acht- und Neunjährigen.

Diese Ergebnisse einer Studie der Bundesanstalt für das Straßenwesen über „Dimensionen der Verkehrswelt von Kindern“ sind kürzlich bekanntgegeben worden. Im vorigen Jahr verunglückten bei Straßenverkehrsunfällen in der Bundesrepublik 61.840 Kinder unter fünfzehn Jahren, von ihnen 1.620 tödlich. Die Bundesrepublik liegt damit an der Spitze von Ländern vergleichbarer Verkehrsdichte – weit vor Italien, Frankreich, den Vereinigten Staaten. Knapp 50 Prozent der verunglückten Kinder hatten ihren Unfall als Fußgänger; 27 Prozent von ihnen saßen als Mitfahrer in Personewagen, 23 Prozent waren Radfahrer. 85 Prozent der meisten von den jungen Fußgängern selbst „verschuldeten“ Verkehrsunfälle wurden verursacht durch ein falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn und durch ein plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen.

## VERKEHRSPROBLEME GAB ES SCHON IMMER

### Auch im alten Rom

Jede Zeit hat ihre eigenen, für sie typischen Verkehrsschwierigkeiten – nicht nur unsere. Doch in das Unbehagen, das die noch immer nicht ganz zur Ruhe gekommenen Gegner des Autos angesichts mancher Verkehrsmisereen empfinden, mischt sich mitunter die naive Vorstellung, man habe in der Zeit vor dem Auto, was den Verkehr betraf, problemlos, herrlich und in Freuden gelebt. Mancher, dem der Verkehr unserer Tage auf die Nerven geht, sehnt die alte, anscheinend so romantische Postkutschenzeit zurück, allerdings ohne die damals gefürchteten, mit Löchern besäten, vom Regen aufgeweichten Straßen, die häufigen Achsenbrüche und das langsame Vorwärtskommen. Doch zur Pferdedroschke führt kein Weg zurück. Ohne Auto sind heute Verkehr und Wirtschaft nicht denkbar.

#### Einschneidende Lösungen

Um aber zu beweisen, daß jede Zeit ihre eigenen Verkehrsprobleme hat, gehen wir absichtlich nicht in die jüngere Vergangenheit, sondern um zwei Jahrtausende zurück, und zwar ins alte Rom. Auch dort kam man ohne Verkehrsvorschriften nicht aus. Denn als sich in den engen Gassen römischer Städte die Pferdegespanne immer dichter drängten, kamen die Stadtpräfekten um einschneidende radikale Lösungen nicht herum. So wurde das Forum in Rom, also der Mittelpunkt der Stadt, für Pferdefuhrwerke gesperrt. Das geschah ziemlich einfach und sichtbar, indem man hohe Steinblöcke ins Straßenpflaster rammte. Ausnahmeregelungen galten nur für Baustellenfahrzeuge und die leichten Gespanne der Damen des kaiserlichen Hofes. Das Beispiel machte Schule.

Nach und nach wurde das Innere auch anderer römischer Städte zu Fußgängerzonen erklärt. Die Pferdefuhrwerke mußten am Rand der Innenstädte abgestellt werden.

#### Heftige Kontroversen

Auch diese Aussperrung des Individualverkehrs verursachte heftige Kontroversen, mußte doch die Versorgung der innerstädtischen Geschäfte mit Waren garantiert werden. Man stritt lange darüber, zu welcher Tageszeit die Anlieferfahrzeuge in die Innenstadt kommen durften, ob am Morgen oder am Abend. So fühlten sich am Morgen die Langschläfer durch den Lärm der Fahrzeuge gestört und abends diejenigen, die früh zu Bett gingen. Einige man sich aber auf den Mittag, so fehlten am Morgen manche Waren in den Läden, zum Beispiel leicht verderbliche Lebensmittel. Auch damals war also schon die Lärmbelästigung durch den Verkehr in den römischen Städten ein Diskussionsthema, denn die stark befahrenen Straßen waren mit großen Natursteinen gepflastert, auf denen Wagengerumpel und Pferdegetrappel viel Lärm verursachten. Auch mit „Abgas“-Problemen hatte man schon zu tun, denn der Gestank des Pferdemitos in den engen Gassen erweckte häufig den Unwillen der Anwohner. Daher hatten die Römer schon vor 2000 Jahren ein kunstvolles und erfinderisches Abwassersystem angelegt. Aber sie sorgten auch im Interesse von Wirtschaft und Verkehr sowie zur Sicherung ihrer Herrschaft in den weiten Räumen ihres Reiches für ein gutes Straßennetz. Nach archäologischen Schätzungen zogen sie mehr als 100.000 Kilometer Straßen kreuz und quer durch ihren Machtbereich.

## Besondere Vorsicht bei Verkehrsinseln

Verkehrsinseln sind sichere Bereiche für den Fußgänger, solange sie nicht überfüllt sind und sich die Wartenden diszipliniert verhalten. Bei dem bekannten Andrang während der Morgen- und Abendstunden sind es meist Kinder, die sich nicht ausreichend behaupten können und deshalb leicht von Verkehrsinseln auf die Fahrbahn gedrängt werden. Andererseits geraten Kinder beim Warten auf Verkehrsinseln nur allzu leicht in Versuchung, sich die Wartezeit durch Hän-

seleien zu verkürzen. Kraftfahrer sollten deshalb beim Erkennen von Kindern auf Verkehrsinseln stets ihr Tempo vermindern, bremsbereit sein und mit einem unverhofften Schritt auf die Fahrbahn rechnen. Fahren Sie nie zu knapp an Verkehrsinseln vorbei! Wenn Sie außerdem noch die gegenüber liegende Straßenseite im Auge behalten und auf nachkommende Kinder achten, dann sind Sie bestens vorbereitet. Die Gerichte urteilen bei Unfällen mit Kindern besonders streng.

# Werkdruckerei

Außenstehende, die davon hören, sind meist erstaunt über die verschiedenartigsten Einrichtungen in einem Großbetrieb, vor allem solche, die sie hier nicht vermutet hätten, unter anderem auch eine Werkdruckerei, wie sie in Rüsselsheim seit 1924 besteht. Sie hat den Vorteil, schnell und preisgünstig zu arbeiten, vor allem aber vermag sie sich innerbetrieblichen Bedürfnissen flexibler anzupassen als eine fremde Druckerei. Einfach deshalb, weil sie nur für Opel da ist. Das gilt sowohl für den eiligen Druckauftrag als auch für die Wahrung vertraulicher Texte, wenn auch in bestimmten Stoßzeiten nicht alle Anforderungen gemeistert werden können und mancher Auftrag nach draußen vergeben werden muß. Im großen und ganzen aber hat sich unsere Werkdruckerei in mehrfacher Hinsicht immer wieder als äußerst nützlich erwiesen. Jährlich werden hier bis zu 350 t Papier verarbeitet. Der Jahresumsatz liegt bei 2,5 Millionen Mark.

Sie wurde im Laufe der Jahre ständig erweitert und maschinell auf den jeweils

neuesten Stand der Drucktechnik gebracht. Ausgeführt werden hier in Handsatz, Schreibraster oder Fotosatz vielseitige Aufträge im Buch- oder Offsetdruck beziehungsweise in anderen Vervielfältigungsverfahren. Selbstverständlich gehören auch eine Buchbinderei und ein Schneidraum sowie ein reichhaltig sortiertes Papierlager dazu. Man ist also gerüstet, den zahlreichen Anforderungen, die an die Druckerei gestellt werden, möglichst termingerecht zu genügen.

Hergestellt werden unter anderem Faltschreiben, Prospekte, Briefbogen, Vordrucke, Rundschreiben, Formulare, Werksanschlüsse, Broschüren, der Geschäftsbericht und nicht zuletzt als größter monatlicher Druckauftrag die OPEL POST mit einer Auflage von zur Zeit mehr als 50.000 Exemplaren. Unser Bildbericht zeigt die wichtigsten Stationen bei Herstellung der Werkzeitschrift, womit jedoch nur ein Teil der vielseitigen Möglichkeiten der Werkdruckerei gezeigt werden kann.

Redaktion, wo die redigierten Manuskripte geschrieben und auf den Magnetbändern des Composers gespeichert werden. Diese Bänder kommen in die Druckerei und laufen in der dort stehenden Ausgabestation als reprofähiger Satz aus dem Composer. Die Aufnahme zeigt Mitarbeiter Heinz Dienst beim Einlegen einer Bandkassette. In relativ kurzer Zeit sind die Texte in der gewünschten Breite und Schriftgröße nach einem vorgegebenen Programm herausgelaufen.

- 3 Nachdem die Textfahnen in der Redaktion gelesen und korrigiert wurden, folgt der Umbruch der einzelnen Seiten. Bei dieser Arbeit ist Mitarbeiter Jakob Köpf zu sehen.
- 4 Von den fertig umbrochenen Seiten werden jetzt Positivfilme angefertigt. An der Reprokamera Mitarbeiter Klemens Vorderwülbecke.
- 5 In einem weiteren Arbeitsgang werden die Positivfilme der einzelnen zu einem Druckbogen gehörenden Seiten auf einer Spezialfolie montiert. Mitarbeiter Otto Trabold, der für die Gestaltung verantwortlich ist, prüft dann noch, ob die Seiten entsprechend der Layoutvorlage montiert wurden, damit sie später nach Druck und Falzen in der richtigen Reihenfolge liegen.



1 Der größte Druckauftrag betrifft die monatliche Herstellung der Werkzeitschrift. Der Bildbericht zeigt die wichtigsten Stationen des hierfür notwendigen Arbeitsablaufs, der im Druckereibüro mit der Registrierung des Auftrags beginnt und auch hier mit der Abrechnung sein Ende findet. Auf dem Bild die Mitarbeiterinnen Inge Hampel (am Telefon) und Anni Pemsel.



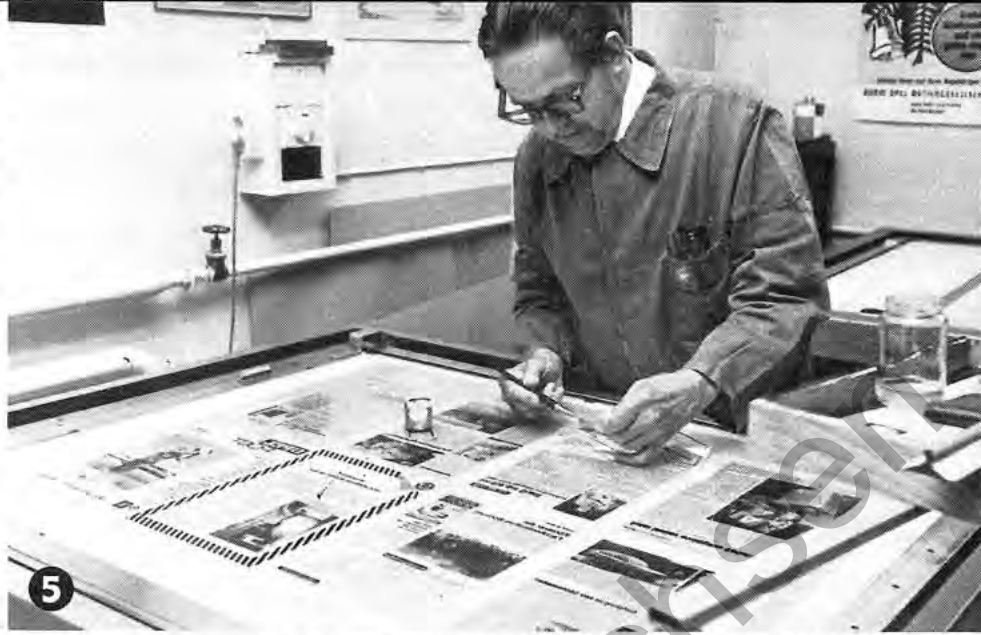
2 Die Texte für die OPEL POST werden auf einem IBM-Magnetband-Composer geschrieben, einer magnetbandgesteuerten Schreib-Setzmaschine, die aus einer Eingabe- und einer Ausgabestation besteht. Die Eingabestation befindet sich in der



6 Von der Filmmontage stellt Mitarbeiter Klemens Vorderwülbecke als nächsten Arbeitsgang eine Druckplatte für die Offsetdruckmaschine her. Der Positivfilm liegt auf einer vorbeschichteten Aluminiumplatte, die hier gerade belichtet wird.

7 Zum Maschinenpark der Druckerei gehört auch diese große Offsetdruckmaschine, die am Tage der Aufnahme von Mitarbeiter Horst Hampel bedient wurde. Sie kann pro Stunde 8.000 Bogen einer achtseitigen Form einseitig bedrucken.

8 Der Leiter der Werkdruckerei, Werner Weil (links), und Mitarbeiter Hampel überprüfen den ersten Andruckbogen vor dem eigentlichen Anlauf dieser Druckform.



9 Nach dem Ausdruck aller Formen kommen die Papierstapel in die Buchbinderei, wo als nächster Arbeitsgang das Falzen auf der großen Falzmaschine beginnt, hier mit Mitarbeiter Helmut Scheffler.

10 Die Mitarbeiterinnen Karin Finger und Gisela Kögel (verdeckt) am Sammelhefter.

11 Letzte Station vor der Verteilung ist der Schneidraum. Mitarbeiter Heinz Brogl ist gerade dabei, an der elektronisch gesteuerte Schneidmaschine die Hefte zu beschneiden, die abschließend noch gebündelt und versandbereit gemacht werden.



# UNSERE JUBILARE

40



J. Brühl  
Chassisbau  
5.9.1975



H. Schmitt  
PEK  
28.9.1975

25

1.9.1975  
Jochem Baumgarten  
PEK  
Erich Bonn  
PEK  
Wilhelm Crönlein  
Export-Verpackg.  
Fritz Federmann  
Karosseriebau  
Adam Frenz  
Wagenendmontage  
Max Gebhardt  
Beschädigten-Eins.  
Willi Hirschmann  
Ersatzteile-Lager  
Albrecht Hofmann  
Betriebskrankenkasse  
Erich Janke  
Wagenendmontage  
Georg Knußmann  
Chassisbau  
Willi Popp  
Z. Masch.-Abt.  
Witold Przewodowski  
Preßwerk  
Lorenz Sauer  
Transportwesen  
Hans Ubl  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Ferdinand Wilhelm  
Mat.Eing.-u.Zahlungsktr.  
Walter Witte  
Kostenabrechnung  
Otto Zerban  
Karosseriebau  
4.9.1975  
Werner Büttner  
PEK  
Otto Fischer  
Schmiede  
Adolf Frahy  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Erich Grünewald  
Zeitverrechnung  
Heinz Hahn  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Willi Kraft  
PV Werkstätten

Werner Parschau  
Berufsausbildung  
Wilhelm Punstein  
PEK  
Hans Rabenau  
PV-Kar.Unter.Zsb.  
Wilhelm Schwarz  
Werkzeugreparaturabt.  
Karl Heinz Stark  
PEK  
Hans Venino  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Kurt Wirthwein  
Instandhaltung  
Karl Wulle  
Wagenverladung  
5.9.1975  
Maria Sippel  
Beschädigten-Eins.  
Wilhelm Treusch  
Karosseriebau  
6.9.1975  
Karl Schuster  
Unfallverhütung

7.9.1975  
Karl Amler  
Schweißmasch.u.Vorr.  
Walter Castor  
Z. Masch.-Abt.  
8.9.1975  
Heinrich Losert  
Werkzeugabteilung  
9.9.1975  
Albin Brumme  
Projektabrechnung  
11.9.1975  
Hans Basting  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Alfons Dienst  
Instandhaltung  
Kurt Kraus  
PV Schmiede  
Hans Möss  
Design  
Heinz Neumann  
Wagenverteilung  
Eduard Schmidt  
Instandhaltung  
Heinz Schönfeld  
Schweißmasch.u.Vorr.  
Karl Anton Sengheiser  
Karosseriebau  
13.9.1975  
Julius Bittmann  
Kar.-Rohmontage  
Bernhard Kies  
Preßwerk  
Alexander Trochimezyk  
Preßwerk  
18.9.1975  
Karl Bingel  
Werkschutz  
Hans Engler  
Preßwerk  
Jakob Hartmann  
Qual.Ktr.u.Insp.

Fritz Herrmann  
PV Preßwerk  
Wilhelm Karmann  
Instandhaltung

19.9.1975  
Jakob Flackus  
PEK  
Heinz Mitzkat  
Werkschutz  
Kurt Osswald  
PV Preßwerk  
20.9.1975  
Oskar Lutz  
Chassisbau  
Johann Wartha  
Projektkontrolle

25.9.1975  
Gerhard Billino  
PV Werkstätten  
Friedrich Geiß  
Schmiede  
Adam Hofmann  
Chassisbau  
Franz Kauer  
Schmiede  
Paul Scholtysik  
Verkehrsabteilung  
Walter Wolf  
MPK

26.9.1975  
Willi Philippi  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Josef Schwarz  
Schmiede

27.9.1975  
Friedel Bernd  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Otto Hannibal  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Artur Herfurth  
Werksanlagen  
Max Platz  
Chassisbau  
Karl Heinz Trapp  
MPK

## IM RUHESTAND

Jakob Becker  
Instandhaltung  
Willi Becker  
Werkfeuerwehr  
Elfriede Borowski  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Anna Bromma  
Ordnungsdienst  
Anna Burdak  
Werkverpflegung  
Elisabeth Dienst  
Preßwerk  
Wilhelm Eck  
Betriebsrat  
Jakob Fischer  
Instandhaltung

Rudolf Freimuth  
Berufsausbildung  
Rudolf Gehrman  
Verkaufszone Nord  
Heinrich Händler  
PV-Preßwerk  
Anni Hübscher  
Ersatzteilelager  
Friedrich Jaksch  
Zentralplanung  
Else Kolb  
Ordnungsdienst  
Karl Lunkenheimer  
Karosseriebau  
Rudolf Michalek  
Genesendenabteilung

Hans Paulus  
Karosseriebau  
Babette Schwamberger  
Werkverpflegung  
Christian Schwarz  
Karosseriebau  
Philipp Schumann  
Qual.Ktr.u.Insp  
Alois Stahl  
Karosseriebau  
Wilhelm Tenbusch  
Verkauf  
Margarete Traupel  
Ersatzteilelager  
Georg Zögner  
PEK



Die Opel-Werkskapelle im Jahre 1910. Sitzend vierter von links ihr damaliger Leiter Jacob Banger.

## WERKSORCHESTER

# Schon seit 1900 Opels musikalischer Botschafter

Im Oktoberheft 1974 der Werkzeitschrift erinnerten wir an die Neugründung des Werksorchesters im Jahre 1949. Wir betonten in dem Artikel gleichzeitig, daß seine Tradition viel weiter zurückreiche, konnten aber nur wenige Angaben über die Anfangsjahre machen, da wir keine Unterlagen über die Anfänge des Orchesters hatten.

Jetzt hat uns Mitarbeiter O. G. Rau, Beschaffungswesen, der zur Zeit am Aufbau eines privaten Opel-Archivs arbeitet (siehe dazu seine Bitte um Überlassung von historischem Material und schriftlichen Unterlagen in Heft 1/2 75 der OPEL POST) interessante Dokumente zur Geschichte des Werksorchesters nebst einem Bild zur Verfügung gestellt, die ihm von privater Seite zugegangen waren.

### Zunächst in Jägeruniform

Es handelt sich um Aufzeichnungen von Jacob Banger, der von 1906 an die Opel Kapelle 24 Jahre lang ehrenamtlich leitete. Er kam wie der größte Teil der Musiker von der Militärmusik und war 1903 als Buchhalter eingetreten. Nach seinen Angaben wurde die Werkskapelle im Jahre 1900 gegründet. Sie ging aus einer 12 Mann starken Rüsselsheimer Privatkapelle hervor, deren Mitglieder alle bei Opel beschäftigt waren. Die Leitung war 1900 R. Bender, einem Angestellten im damaligen Fahrrad-Teilebüro, übertragen worden. Nach dessen Tod wur-

de Jacob Banger 1906 Kapellmeister. Die zunächst 18 Mitglieder (später 26) waren alle Werksangehörige. Wöchentlich wurde eine Probe abgehalten, und zwar am Freitagabend von 20 bis 23 Uhr in einem kleinen Saal des Gasthauses zur „Friedrichshöhe“. Die Musiker waren in Jägeruniform gekleidet, „wodurch ihr Auftreten und der Effekt bei allen Veranstaltungen der Firma bedeutend gefördert wurde“, wie Jacob Banger in seinen Aufzeichnungen hervorhebt. (Siehe dazu das Bild aus dem Jahre 1910.)

### Bei allen Werksveranstaltungen

Sein Bestreben, so schreibt er, ging dahin, „daß die Kapelle sich jederzeit, ob in Blas- oder Streichmusik, mit jeder Militärkapelle messen konnte.“ Sie spielte bei allen Veranstaltungen der Firma, „wenn es galt, die Interessen und das Ansehen des Rüsselsheimer Industriewerkes zu vertreten.“ Mit Erfolg gastierte sie aber auch schon damals in den benachbarten Großstädten Mainz und Wiesbaden. Später erhielt die Kapelle (die Bezeichnung „Orchester“ tauchte damals noch nicht auf) eine Feuerwehruniform in den Farben der Opel-Werksfeuerwehr. Ob zu dieser Entscheidung beitrug, daß die Opel Kapelle sich kurz nach der Neueinkleidung bei einem großen Feuerwehrest in Friedberg zu bewähren hatte und – wie J. Banger betonte – auch bewährte, ist aus den Unterlagen nicht zu ersehen.

### Regelmäßige Proben

1914 bei Kriegsausbruch mußten einige ihrer Mitglieder ins Feld. Zwei von ihnen fielen. Regelmäßige Proben und zielbewußte Arbeit steigerten nach dem Krieg und in den folgenden Jahren Leistung und Ansehen der Kapelle. Voll Stolz berichtet Jacob Banger von einem großen Gartenkonzert, das im Juli 1928 im Wiesbadener Kurpark stattfand, „worüber die Wiesbadener Zeitungen eine für die Kapelle und nichtsdestoweniger für die Firma sehr gute Kritik herausbrachten“, die den Ruf der Kapelle weit über die Grenzen Rüsselsheims hinaus trug.

### Wechselvolles Schicksal

Über das wechselvolle Schicksal der Kapelle in den dreißiger und vierziger Jahren haben wir bei anderen Gelegenheiten berichtet, so daß hierüber keine Einzelheiten mehr gebracht zu werden brauchen. Nach den Kriegswirren kam es 1949 zur eingangs erwähnten Neugründung. In den letzten 26 Jahren hat sich der Ruf unseres Werksorchesters unter Georg Mischlich und seit einigen Jahren unter Andreas Wagner weiter gefestigt. Das beliebte, heute 37 Mann starke Orchester wirkt nicht nur bei Veranstaltungen der Firma, sondern auch bei vielen anderen Gelegenheiten als Opels musikalischer Botschafter mit, genau wie bereits Anno dazumal die Opel-Kapelle am kulturellen Brückenschlag zwischen Werk und Bevölkerung schon großen Anteil hatte.S.

FÜR JUNGE LEUTE

## Die Steno-Kontoristin

Trotz Rationalisierung im Büro und moderner Hilfsmittel wird man auch in Zukunft nicht auf gute Schreibkräfte in Industrie und Verwaltung verzichten können. Ein so großes Unternehmen wie Opel benötigt in fast allen Verwaltungsbereichen Schreibkräfte. Aus diesem Grund werden bei Opel seit vielen Jahren Steno-Kontoristinnen (Bürogehilfinnen) ausgebildet. Zur Zeit sind es 80 Mädchen, die in der Abteilung Berufsausbildung des Rüsselsheimer Werkes das Rüstzeug für einen vielseitigen Büroberuf vermittelt bekommen.

Die Ausbildungszeit beträgt zwei Jahre für Realschülerinnen, für Absolventinnen ein Handelsschule ein Jahr. An Kenntnissen und Fertigkeiten werden während der Ausbildung unter anderem vermittelt: Ausführung einfacher Arbeiten im Schriftverkehr nach Diktat oder Schema, Abfassen und Anfertigen kurzer Schreiben nach allgemeinen Angaben, Üben und Anwenden der Kenntnisse in Kurzschrift und Maschinenschreiben in der Betriebspraxis, Ausführen von Kartei-, Registratur- und einfachen statistischen Arbeiten. Dazu kommen Behandeln der aus- und eingehenden Post, Ordnen und Verwalten laufender Vorgänge, Terminüberwachung, Verwaltung von Büromaterial, Ausführen von rechnerischen und statistischen Arbeiten, Abwicklung einfacher Aufträge im Verkehr mit Bank, Post,

Bahn, Kennenlernen der wesentlichen Betriebsvorgänge und Betriebszusammenhänge, soweit es für eine sinnvolle Ausführung der einschlägigen Büroarbeit erforderlich ist.

Die auszubildenden Steno-Kontoristinnen lernen während der praktischen Ausbildung verschiedene Bereiche unseres Werkes kennen. Parallel dazu läuft die theoretische Ausbildung in der Werkberufsschule in den Fächern Fachrechnen, Buchführung, Betriebswirtschaftslehre, Datenverarbeitungslehre, englische und deutsche Stenografie, Maschinenschreiben und Englisch.

Die mit Erfolg beendete Ausbildung bietet eine gute Grundlage für den vielseitigen Einsatz im Büro. So kann eine gute Steno-Kontoristin später zur Steno-Sekretärin aufsteigen, und, wenn sie über gute Sprachkenntnisse verfügt, auch als Fremdsprachen-Sekretärin tätig werden. Zur perfekten Sekretärin gehört allerdings mehr als nur Maschinenschreiben und Stenografie.

Sie muß nicht nur alle Büroarbeiten perfekt beherrschen, sie braucht auch eine gute Allgemeinbildung, Organisationstalent, Takt und gute Umgangsformen sowie ein ansprechendes Wesen, denn der Umgang mit Vorgesetzten und Mitarbeitern an der Nahtstelle einer Abteilung, dem Chefbüro, ist alles andere als leicht.



Unterricht im Maschinenschreiben mit einem Teil der auszubildenden Steno-Kontoristinnen und Fachlehrerin Katharina Müller.

## KONTAKTSTUDIUM

### Kursangebot wurde erweitert

Auch im Wintersemester 1975/76 wird an der Fachhochschule in Rüsselsheim, bei deren Gründung die Adam Opel AG Pate gestanden hat, wieder ein Kontaktstudium angeboten. Es umfaßt ein erweitertes Angebot ausgewählter Kurse zur beruflichen Weiterbildung im technischnaturwissenschaftlichen Bereich: Mathematische Grundkurse, Praktische Mathematik auf dem programmierbaren elektronischen Tischrechner, Programmieren mit Fortran IV, Elektronik, Elektrische Meßtechnik, Messen im Maschinenbau, Mechanische Schwingungen, Regelungstechnik im Experiment.

Von besonderem Interesse dürften auch die neu aufgenommenen Vortragsfolgen sein: Gußeisen als Werkstoff, Hochgekohlte duktile Gußwerkstoffe, Stahlwerkstoffe und Werkstoffe im Maschinenbau. Weiterhin wird auf die Lehrveranstaltungen des Grundstudiums der Fachhochschule hingewiesen, bei denen ebenfalls jederzeit Mitarbeiter als Gasthörer willkommen sind. Die Kurse des Kontaktstudiums sind praxisnah und auch mit Erfolg von Werksangehörigen zu besuchen, die keine Techniker- oder Ingenieurausbildung haben.

Träger dieser Lehrveranstaltungen sind die in Rüsselsheim ansässigen Technischen Fachbereiche der Fachhochschule Wiesbaden, die Gesellschaft zur Förderung des Ingenieurstudiums und die Volkshochschule Rüsselsheim. Interessenten informieren sich direkt bei der hiesigen Volkshochschule oder der Fachhochschule über das Anfang Oktober beginnende Kursprogramm. AK





# TESTS

In der letzten Zeit erschienen in vielen Zeitungen des In- und Auslandes erste Fahrerberichte über den neuen ASCONA und den neuen MANTA. Hier — auszugsweise — eine Auswahl aus bundesdeutschen Blättern:

„Sehr angenehm überrascht haben die Fahreigenschaften und der Komfort des neuen Ascona. Hier sind die Unterschiede gegenüber dem Vorgänger am auffallendsten. Der neue Ascona ist, von daher betrachtet, der perfekte kleine Opel, den es je gab. Abgesehen davon, daß der gesamte Charakter des Wagens sehr viel ausgereifter wirkt, fallen einige Punkte besonders ins Gewicht. Die neu abgestimmte Federung erfüllt fast sämtliche Ansprüche an den Fahrkomfort. Sie ist aber auch noch straff genug, um das nötige Gefühl für die Straße zu vermitteln. Es ist den Opel-Ingenieuren hervorragend gelungen, sowohl die Straßenlage als auch den Federungskomfort gleichermaßen zu verbessern. Geradezu ein Wunder haben die Ingenieure bei der Schalldämpfung vollbracht. Der Ascona ist ein bemerkenswertes leises Auto geworden. Motorgeräusche dringen nur noch als gedämpfte Schnurren in den Passagierraum, und dies, obwohl der Motor selbst nach wie vor recht rau und laut läuft. Die Unterhaltung in normaler Lautstärke ist auch noch bei 160 km/h ohne weiteres möglich . . .“

FRANKFURTER ALLGEMEINE

„Jetzt präsentiert Opel die zweite Auflage dieser Baureihe, wobei erste Probefahrten, die ‚auto, motor und sport‘ mit den neuen Modellen Ascona und Manta unternahm, schnell die gründliche Arbeit erkennen ließen, die in Rüsselsheim geleistet wurde: Nicht nur die Karosserieformen wurden neu gestaltet, sondern auch Antrieb und Fahrwerk wurden — wengleich im Rahmen des bekannten Konzepts — in vielen Punkten verfeinert und noch besser aufeinander abgestimmt . . . Wie die Probefahrten zeigten, wurden die Komfortverbesserungen ohne nennenswerte Einbußen an Fahrstabilität erreicht: Ebenso wie die Vorgänger verhalten sich auch die neuen Modelle bei etwas stärkerer Seitenneigung in Kurven weitgehend neutral und problemlos, was zusammen mit der leichtgängigen Lenkung ein angenehm müheloses und sicheres Fahren ermöglicht. Ergänzt wird dieser positive Komforteindruck durch die geringen Fahrgeräusche und die Leichtgängigkeit aller Betätigungsorgane, so daß hier die deutlichsten Fortschritte gegenüber den Vorgänger-Modellen zu verzeichnen sind. Der neuen Ascona/Manta-Baureihe eine erfolgreiche Zukunft zu prophezeien, fällt nicht schwer . . .“

AUTO MOTOR UND SPORT

„Opels Stylisten hatten eine glückliche Hand. Der Ascona geht die zweite Generation sehr viel weniger bieder an als beim Start. Er sieht jetzt wie der kleine Bruder vom Rekord aus. Auch der Manta bekam jetzt außer Schönheit auch unverwechselbaren Charakter. Mit diesen Äußerlichkeiten

ist es zum Glück noch lange nicht getan: Opels kleine Mittelklasse wurde größer und komfortabler . . .“

WESTDEUTSCHE ALLGEMEINE

„Unter der tief angesetzten Gürtellinie des Ascona (20 Prozent mehr Glasfläche als der Vorgänger) fallen die ungewöhnlich hoch gezogenen Radausschnitte auf. Diese Stylingmarotte hat auch einen praktischen Wert. Schneeketten, auf die wir im Winter seit dem Spikesverbot mehr denn je angewiesen sein werden, lassen sich spielend leicht montieren . . .“

STERN

„Mehr Auto fürs Geld — das muß auch in diesen gerade für die Autoindustrie so schwierigen Zeiten nicht Utopie bleiben: Opel macht's möglich. Denn das ist die angenehmste Überraschung bei den neuen Ascona- und Manta-Modellen: die Preise bleiben trotz eines erheblich verbesserten Angebots nahezu stabil. Die neuen Modelle kommen praktisch eine Nummer größer auf den Markt. Sie wurden 17 Zentimeter länger, 3 Zentimeter breiter, und auch der Radstand wuchs mit: um neun auf 2,52 Meter. Diese Kur auf der Streckbank bringt im Opel-Programm eine entscheidende Veränderung. Galt der Ascona bisher als aufgeblasener Kadett, so ist er jetzt eher ein kleiner Rekord . . . Opels Konzept war klar: mehr Raum, mehr Komfort, ein neues Blechkleid auf bewährter, verbesserter Technik. Der Kunde wird's danken. Er erhält einen zuverlässigen Begleiter . . .“

DIE WELT

„Zu begrüßen sind die vielen konstruktiven Details in Richtung auf einfachere Wartung. So ist der Wechsel von Glühlampen, diesen ausgesprochenen Verschleißteilen, leicht und schnell ohne Werkzeuge zu erledigen. Seltenerer Wartung verlangt auch die größer dimensionierte Scheibenbremse vorn mit 75 Prozent längerer Lebensdauer. Unterbodenschutz ist an rostgefährdeten Stellen aus verzinktem Blech hergestellt. Geschraubte Kotflügel vorn halten wie gehabt Unfallkosten in Grenzen. Opel hat in die Neuentwicklung tatsächlich viel Kleinarbeit investiert, was dem Käufer ein frühausegereiftes Auto verspricht. Firmenchef Mc Cormack hofft darauf, mit der zweiten Generation gut an den Erfolg der ersten anschließen zu können . . .“

HANDELSBLATT

„Zur aktiven Sicherheit trägt bei, daß die Fensterfläche und damit die Rundumsicht deutlich größer geworden ist. Zum Fahrkomfort, aber auch zur Fahrsicherheit leistet das optimierte Fahrwerk einen entscheidenden Beitrag: breite Spur, längerer Radstand und verlängerte Federwege sind die wesentlichen Merkmale. Trotz der vergrößerten Außenmaße blieb der Wendekreis mit zehn Metern erfreulich klein. Auch bei schlechter Straßenbeschaffenheit benimmt sich die opelübliche Hinterachsenkonstruktion — eine gut geführte Starrachse, die bei Opel ‚Zentralgelenkhinterachse‘ heißt — ausgesprochen anständig. Wir konnten keine Neigung zum Trampeln oder Versetzen bemerken. Generell läßt sich zu den Fahreigenschaften sagen, daß die Fahrzeuge gut beherrschbar sind und keine Ausbruchversuche in Kurven machen. Die Fahrwerkskonstruktion ist auch durch die stärkeren Maschinen des Programms nicht überfordert.



MANTA



ASCONA

Angenehm leichtgängig und präzise ansprechend ist die Lenkung. Zum positiven Gesamteindruck trägt nicht unwesentlich die Sitz- und Innenraumgestaltung sowie übersichtliche Instrumentierung bei . . .“

SÜDDEUTSCHE ZEITUNG

„Im Vergleich zu den Vorgängern fällt der spürbar verbesserte Gesamtkomfort auf. Der Erfolg der Neuabstimmung des Fahrwerks mit neuer Vorderradaufhängung, längerem Radstand und breiterer Spur äußert sich in einem optimierten Fahrkomfort. Der verfeinerte Komfort erstreckt sich auch auf die Behaglichkeit gediegenen Interieurs, auf die Bequemlichkeit der neuentwickelten Vollschaumsitze sowie auf die günstig platzierten Bedienelemente . . .“

AUTOHAUS

„Die neue Ascona- und Manta-Technik unter dem Blech ist auf mehr Fahrkomfort ausgerichtet. Dennoch lief die vielschichtige Feinarbeit in der Fahrwerksabstimmung darauf hinaus, daß die Fahrsicherheit und die Handlichkeit keine Einbußen erlitten. Mein Eindruck nach einigen Proberritten: Im Gegenteil! Das Fahrverhalten ist sicherer geworden. Keine Trampelneigung zu hart aufgehängter Räder, keine Unruhe in der Lenkung, sondern lammfrommes Benehmen auch auf ungueter Piste. Unter anderem ist dafür die Umkonstruktion des vorderen Drehstabilisators verantwortlich. Und die Zahnstangenlenkung mit Schrägverzahnung und Lenkungsdämpfung gibt dem Wagen ein gutes ‚Handling‘. Er fühlt sich sportlich an, ohne hart zu sein. Man ist sofort mit dem Fahrwerk vertraut, böse Überraschungen bleiben aus. Für eine angetriebene Starrachse ein sehr gutes Ergebnis. Daß man Opels starre Hinterachse nicht mit simplen ‚Blattfedern‘ in einem Topf werfen darf, ist wohl bekannt. Eine gut, aufwendig und sorgfältig gemachte Starrachse kommt auch heute noch in den besten Modellfamilien vor . . .“

QUICK

„Es macht Spaß, die beiden Neuen von Opel zu fahren. Sowohl der Ascona wie auch der Manta haben an Spritzigkeit gewonnen, wirken noch fahrsicherer, auch in Grenzsituationen, und lassen dank des vergrößerten Innenraumes den Eindruck eines gehobenen Mittelklassefahrts aufkommen . . . Die Rüsselsheimer Konstrukteure haben offensichtlich bei beiden Fahrzeugen alles in Frage gestellt und überdacht. Dabei kamen etwas größere, wesentlich bequemere und vor allem vom Fahrwerk her modernere Wagen zustande . . .“

OFFENBACH POST



# WERK BOCHUM



Die ersten Besucher am Portal 3.

## Ein Blick hinter die Kulissen

### 25.100 Besucher beim Tag der offenen Tür

6. September, 5.45 Uhr: Mit Beginn der Frühschicht laufen die letzten Vorbereitungen an. Das Wetter ist erfolgversprechend.

7.30 Uhr: Der erste Besucher meldet sich am Portal 3. Es werden mehr und mehr. Die Polizei hat an den Zufahrtstraßen Position eingenommen.

8.00 Uhr: Einige hundert Personen sind da. „Alles okay, Leute auf den Posten?“, lautet die Anfrage durchs Sprechfunkgerät. Das Kommando kommt: „Einlassen!“ Eine halbe Stunde früher als geplant. Über Lautsprecher werden die Besucher begrüßt. Das Orchester Bergbau – die Musiker in Bergmannsuniform und

rotem Federbüschel an den Hüten – spielt einen Begrüßungsmarsch. Alle bekommen beim Betreten des Werkes eine Karte, auf der der Rundgang eingezeichnet ist. Vorstandsmitglied G. G. Spaulding erlebt den ersten Ansturm.

D 3. Hier geht es los: Preßwerk, Karosserieroh-, Karosseriefertig-, und -endmontage. Eine Halle ist zum Filmsaal umgebaut. Es werden interessante Streifen gezeigt. Verläßt man die Werkhalle D 5, ist Gelegenheit zu einer Stärkung gegeben. Würstchen und Getränke werden angeboten. Beim weiteren Rundgang folgen Platzkonzert des Orchesters Ruhrbergbau, Feuerwehrrübungen, Stände mit

Prospekten und kleinen Geschenken. Vor dem Gebäude D 1 Ausstellung des gesamten Opel-Programms. „Premiere '76“ steht auf großen Spruchbändern. Eine IAA im Kleinen.

Im Empfangsraum D 1 eine Ausstellung, Information und Oldtimer. Die neuen Typen Ascona und Manta finden viel Beachtung. Bei den Probefahrten herrscht großer Andrang. Gegen 10 Uhr kleine Zwischenbilanz. Der 10.000ste Besucher hat das Portal passiert. Doch es strömt und strömt weiter. Die Stadträte S. Albert und Dr. J. Freimuth werden vom Leiter des Werkes, H. Gensert, begrüßt. Gegen 11 Uhr trifft Oberbürgermeister H. Eikelbeck ein. Mittags kommen aus Rüsselsheim die Vorstandsmitglieder F. Beckler und Dr. W. Schlotfeldt.

14.30 Uhr: Die Schlacht ist geschlagen. Die letzten Besucher verlassen das Werk. Es war ein erfolgreicher Tag!



Überall Gedränge. Hier in der Karosseriefertigmontage.



Kleine Besucher in spanischer Tracht.



Übung der Werkfeuerwehr.



Andrang an den Ständen.



Das Orchester Ruhrbergbau musizierte am Tag der offenen Tür im Werk Bochum.



Am Imbißstand: Links Werksleiter H. Gensert, dahinter Stadtrat S. Albert. Rechts Bochums Oberbürgermeister H. Eikelbeck mit Frau.



Die Oldtimer werden bestaunt.



Die neuen Typen finden viel Beachtung.



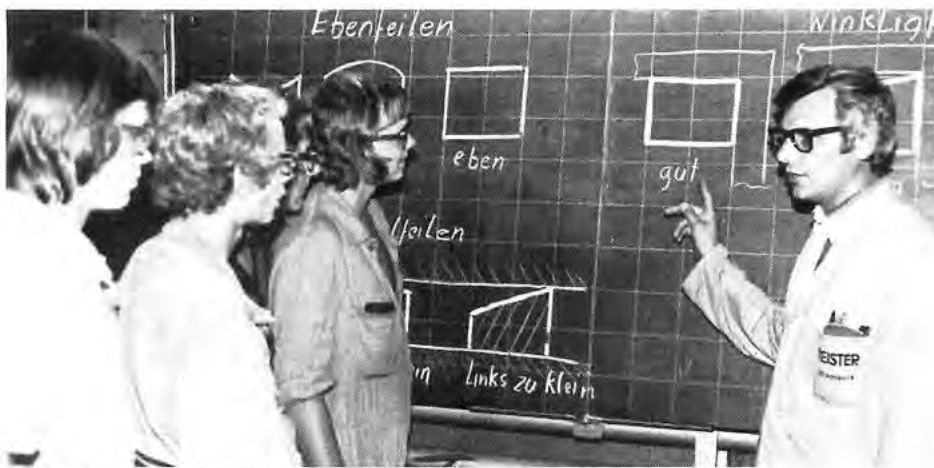
Der Manta GT/E war eine Attraktion.



Die Ausstellung im Empfangsraum.



Wie eine IAA im Kleinen wirkte die große Opel-Produktschau.



Bevor es ans Arbeiten geht, zunächst Erklärungen des Ausbilders.



Eine wichtige Funktion: Das vertrauensvolle Gespräch zwischen Ausbilder und Auszubildenden.

## BERUFSAUSBILDUNG

# Die ersten Schritte ...

Für 99 junge Menschen begann am 1. September in unserem Bochumer Werk der sogenannte „Ernst des Lebens“. 84 junge Männer und 15 junge Damen machten die ersten Schritte in das Berufsleben. – Wie ergeht es dem Kleinkind, wenn es die ersten Schritte versucht? An der Hand von Vater oder Mutter, unbeholfen, unbelastet, freudig, manchmal mit einer Träne im Auge, weil man bereits bei den ersten Versuchen auf die Nase gefallen ist.

Kleine Fische, werden die jungen Leute am Anfang gesagt haben, aber dann kam man doch ins Schwitzen. Beim Feilen gab es sogar Blasen, und beim Maschinenschreiben waren die Finger doch noch sehr steif. Übung macht eben den Meister, und das soll jetzt zwei oder drei Jahre lang so gehen. Durchhalten, immer wieder neu beginnen. Der Erfolg wird nicht ausbleiben, aus den ersten zaghaften Schritten wird ein fester und aufrechter Gang!

### Erste Hinweise

Den neuen Auszubildenden erging es ähnlich: Die erfahrenen Mitarbeiter der Abteilung Berufsausbildung waren die Helfer und gaben Hinweise, Ermahnungen, Anweisungen. Man nahm alles freudig und erwartungsvoll auf. Die Arbeit begann: Für die kaufmännischen Auszubildenden waren es die ersten Versuche an der Schreibmaschine oder in Stenografie, für die gewerblichen Auszubildenden bei Meß- und Feilübungen.

### Helfen wir ihnen

Die „Großen“, die das alles schon mitgemacht haben, werden vielleicht bei der Begegnung mit den neuen Auszubildenden an ihre Lehrzeit erinnert. Wie war's denn damals? Hätte man nicht gute Freunde und Helfer, erfahrene Lehrmeister und verständnisvolle Vorgesetzte gehabt, was wäre man geworden? Die „Neuen“ brauchen uns! Helfen wir ihnen bei den ersten Schritten.



Aus Fehlern muß man lernen. Der Werkstück wird eigentlich nach dem „Lichtspaltverfahren“ überprüft.



Die erste Arbeit wird überprüft.



In der Gruppe macht man erste Meßübungen unter Anleitung des Ausbilders.

## ZWEI VON UNS

# Die Basketball-Zwillinge

Die Mitarbeiter D. Sawatzky, Abteilung Werksanlagen, und A. Ziehme aus der Karosserie-Rohmontage sind Basketball-Regionalliga-Schiedsrichter im Bereich des westdeutschen Basketball-Verbandes. Sie lassen sich meistens zusammen einsetzen, denn zu einem Basketballspiel gehören wie beim Hallenhandball und Eishockey immer zwei Schiedsrichter. In Fachkreisen werden sie deshalb scherzhaft die „Basketball-Zwillinge“ genannt.

Sie leiten pro Saison über 60 Spiele in allen Spielklassen bis hinauf zur Regionalliga. Da die Basketball-Saison nur von September bis April geht, stehen pro Wochenende zwei bis drei Spiele auf dem Programm.

### Training und Lehrgänge

Außerhalb der Saison liegen sie nicht etwa auf der faulen Haut, sondern sie kümmern sich um den Basketballnachwuchs, treiben Konditionstraining und besuchen Lehrgänge, um auf dem neuesten Stand der Regelinterpretation zu sein. Die Basketballregeln sind mit 92 Artikeln das umfangreichste Regelwerk aller Sportarten. Um bei der Geschwindigkeit des Spiels immer die richtigen Entscheidungen zu treffen, sind neben einer guten Regelkenntnis praktische Spielerfahrung und eine gewisse Portion Kaltschnäuzigkeit erforderlich. Unsere beiden Mitarbeiter spielen seit 1957 Basketball



Die „Basketball-Zwillinge“ D. Sawatzky (links) und A. Ziehme (rechts).

und standen bereits im Bundesliga-Aufgebot des ASC Gelsenkirchen.

### „Es hat sich so ergeben“

Warum nun beide Amateursportler gerade Schiedsrichter geworden sind, können sie nicht erklären. Einer von ihnen sagte nur: „Es hat sich halt so ergeben.“ In der spielfreien Sommerpause kümmert sich D. Sawatzky um seinen Schrebergarten. A. Ziehme ist nebenbei noch der Leiter der Geschäftsstelle des Basketballkreises Emscher-Lippe. Wenn in den nächsten Tagen wieder die „herrlichste Nebensache der Welt“ beginnt, ziehen beide auch wieder von Halle zu Halle, wo sie – mit mehr oder weniger Beifall bedacht – möglichst unauffällig ihre Aufgabe erledigen wollen.



## Gefiederte Gäste

Bei Erdbewegungsarbeiten für das im Herbst 1973 voll in Betrieb genommene Hochregallager in Bochum-Langendreer war unbeabsichtigt am Rande des Werksgeländes eine kleine Mulde entstanden, die sich später durch Niederschläge mit Wasser füllte. Der etwa 15 m lange und nur einige Meter breite unbeachtete Tümpel wurde kürzlich bei einem Pausenrundgang von einigen Mitarbeitern des Er-



satzteilelager neu entdeckt. Eine Wildenten-Familie hatte sich hier niedergelassen. Unter Aufsicht von „Vater“ und „Mutter“ plätscherten die „Kinder“ fröhlich durch's Wasser. Aus der Entdeckung wurde für einige Mitarbeiter eine Pausenbeschäftigung: Ein Unterschlupf entstand aus ein paar Holzkisten, und das Frühstücksbrot wurde ehrlich mit dem Entenvölkchen geteilt. Unser Bild zeigt den Tümpel in der Nähe des Hochregallagers und die gefiederten Gäste auf dem Wasser.

## Unsere Jubilare

(Werk Bochum)

# 25

4.9.1975

Werner Latour

Ersatzteile u. Zubehör

## In wenigen Zeilen

Über das am 19. September stattgefundenen Sportfest der Auszubildenden berichten wir in der nächsten Ausgabe.

Für den Monat Oktober sind am 4. und 11. Oktober zusätzliche Produktionsschichten vorgesehen.

Im Rahmen des Programms zum Tag der Umwelt hat K. Jährling, Leiter der Abteilung Werksanlagen, im Informationszentrum der Stadt Bochum einen Diavortrag gehalten. Thema: „Industrieller Umweltschutz am Beispiel der Firma Adam Opel AG.“

Auch für die Spielzeit 1975/76 können für die Theater in Bochum, Dortmund, Essen und Gelsenkirchen Eintrittskarten durch die Sozialabteilung verbilligt beschafft werden. Auskünfte und Bestellungen unter Werksruf Bochum 2407.

Für das Winterhalbjahr 1975/76 hat die Sozialabteilung Sportplätze für den Ausgleichssport angemietet. Die Spielleiter von Abteilungs-Fußballmannschaften wenden sich wegen der Terminvergabe an die Sozialabteilung, Telefon Bochum 2407!

Für den aus dem Betriebsrat ausgeschiedenen A. Böhm rückte H. Reppel mit Wirkung vom 1. September in den Betriebsrat auf.

## Wir gedenken

(Werk Bochum)

Jose G. Fernandez, Chassisbau	geb. 30.3.51	gest. 13.7.75
Arturo V. Pereira, Karosseriebau	geb. 3.9.47	gest. 13.7.75
Emil Behrendt, Karosseriebau	geb. 20.8.15	gest. 11.8.75
Herbert Hammer, Preßwerk	geb. 15.5.23	gest. 13.8.75

Ende des Bochum-Teils



# WERK KAISERSLAUTERN

## Tag der offenen Tür im Werk Kaiserslautern

Nach langen Planungen und Vorbereitungen war es am Sonntag, dem 7. September endlich soweit: Der zweite Tag der offenen Tür seit Bestehen des Werkes Kaiserslautern konnte stattfinden. Bei strahlendem Sonnenschein wurden um 10.00 Uhr die Tore geöffnet. Und sofort setzte ein nicht abreißender Besucherstrom ein. Schon nach einer Stunde konnte der 5.000ste Besucher begrüßt werden.

Zweck dieses Tages war es, unseren Mitarbeitern, ihren Angehörigen und einer breiteren Öffentlichkeit unsere Modelle, vor allem den neuen Manta und den neuen Ascona vorzustellen, außerdem sollten sie unsere Produktionshallen kennenlernen.

Zahlreiche Maschinen und Einrichtungen waren in Betrieb und gaben einen guten Einblick in den Produktionsablauf. Auf vollen Touren lief auch die vor einiger Zeit installierte größte Stufenpresse Europas. Dies war für die technisch interessierten Besucher deshalb äußerst interessant, da sie in einem Arbeitshub das gleiche leistet wie elf Einzelpressen. Mit ihrer Länge von 18 m und fast 5 m Breite ist sie schon ein gigantisches Anschauungsstück, vor dem sich immer dicke Menschentrauben bildeten.

Den Produktionshallen den Rang abgelaufen haben dennoch die neuen Ascona- und Manta-Modelle, die von den Besuchern einer kritischen Inspektion unterzogen wurden; sie waren den ganzen Tag stark umlagert. Aber auch an den anderen



Fast 16.000 Menschen waren der Einladung des Werkes gefolgt.

Modellen, die an diesem Tag ausgestellt waren, zeigte man ein reges Interesse. Besonders beliebt waren natürlich die ausgestellten Oldtimer. Alle Hände voll zu tun hatte Walter Röhrli, der Rallye-Europameister 1974, der Autogramme gab. Regen Zuspruch fand auch die Werkfeuerwehr, die in verschiedenen Übungen ihre moderne Ausrüstung und ihren guten Ausbildungsstand unter Beweis stellen konnte. Gut besetzt war den Vormittag über der Speisesaal im K 2, in dem ein Non-Stop-Filmprogramm die Besucher mit der Geschichte der Firma Opel sowie den Einrichtungen und dem Produktionsprogramm der anderen Opel-Werke vertraut machte.

Ständig umlagert war ebenfalls der Stand, an dem es für die Besucher Anstecknadeln, Oldtimerpostkarten, Malbücher und sonstige Souvenirs gab. Nach den anstrengenden Rundgängen konnten sich die Besucher mit Würstchen und Getränken, die unsere Werkverpflegung kostenlos verteilte, stärken. Hier trug das bekannte Westpfälzer Musikanten-Blasorchester Bann mit seinem Tischkonzert zur guten Stimmung bei.

Als um 16.00 Uhr die Tore geschlossen wurden, zeigten sich die Verantwortlichen höchst zufrieden. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg. Fast 16.000 Besucher aus allen Teilen der Pfalz und aus dem benachbarten Saarland waren unserer Einladung gefolgt.



Hauptanziehungspunkt war die Opel-Produktschau.



Hauptsächlich die Jugend drängte sich um Rallye-Europameister Walter Röhrli, um von dem Rallye-Ass ein Autogramm zu ergattern.



Die Oldtimer fanden großes Interesse.

Ende des Kaiserslautern-Teils

# Reparaturversicherung

Eine günstige Reparaturversicherung für fabrikneue Opel-Fahrzeuge wird von der Opel Kredit Bank als Generalagent der Orbis-Versicherungsgesellschaft ab 1. Oktober 1975 angeboten. Diese Versicherung kann bei allen Opel-Händlern abgeschlossen werden. Sie bietet den Fahrzeughaltern auch nach Ablauf der Garantiezeit (12 Monate ohne km-Begrenzung) Schutz vor größeren und unvorhergesehenen Reparaturen. Bei einer Selbstbeteiligung von DM 100,- pro Schadensfall beträgt die Prämie für 36 Monate oder 50.000 km, je nachdem welcher Fall zuerst eintritt, nach Modell zwischen DM 220,- bis DM 270,- zuzüglich Versicherungssteuer. Versichert sind Kosten der Reparatur sowie der entsprechenden Ersatzteile von Motor, Getriebe, Achsgtriebe, Lenkung, Bremsen und der elek-

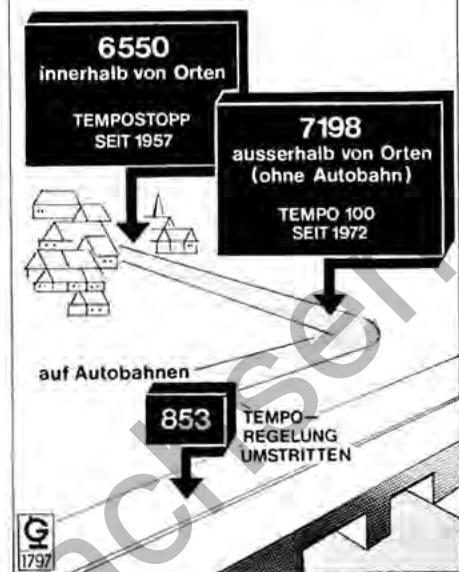
trischen Anlage, aufgrund eines mechanischen Schadens, soweit dieser nicht durch die Garantie des Herstellers gedeckt ist. Sofern für die Zeit der Reparatur ein Leihwagen benutzt wird, übernimmt die Versicherung vom 2. Tage an bis zu DM 30,- pro Tag, maximal DM 150,- pro Schadensfall. Leihwagenkosten in obigem Umfang werden auch dann übernommen, wenn der Schaden durch die Garantie des Herstellers gedeckt ist.

## Sonderschichten

Die Inlandsnachfrage nach unseren Produkten hält weiter an. Deshalb wurden für das Werk Rüsselsheim im Oktober vier und im November zwei Sonderschichten beantragt. Für das Werk Bochum sind es im Oktober zwei zusätzliche und im November zwei Sonderschichten. Die Entscheidung der örtlichen Betriebsräte lag bei Redaktionsschluß noch nicht vor.

## VERKEHRSTOTE — WO ?

Von insgesamt 14 601 starben 1974



## Weihnachtsgratifikation und Baudarlehen

In den letzten Tagen wurden die Entscheidungen über die Weihnachtsgratifikation '75 und das Baudarlehenprogramm 75/76 bekanntgegeben. Da Einzelheiten in gesonderten Mitteilungen und Anschlägen zu finden sind, hier nur das Wichtigste in Kürze:

In Anerkennung der Leistungen der Belegschaft hat die Geschäftsleitung entschieden, auch zu Weihnachten 1975 — unter Einschluß des tarifvertraglichen Anspruchs — eine einmalige freiwillige Zahlung ohne Rechtsanspruch für die Zukunft allen Mitarbeitern zu gewähren, die am 30. November dieses Jahres Werksangehörige sind. Mit einem Eintrittsdatum vom 1.7.75 bis 30.11.75 beträgt die Gratifikation DM 275,-, vom 1.1.75 bis 30.6.75 DM 550,-, vom 1.1.74 bis

31.12.74 DM 1.100,- und vor dem 31.12.73 100 Prozent. Die Gratifikation wird am 28. November ausbezahlt.

Außerdem hat die Geschäftsleitung entschieden, daß auch im Jahre 75/76 wieder ein Betrag für Darlehen an Werksangehörige im Rahmen des Baudarlehenprogramms zur Verfügung gestellt wird. Sie hat beschlossen, in diesem Jahr den Betrag um 50 Prozent zu erhöhen und einen Betrag von DM 7,5 Millionen bereitgestellt. Dieser Betrag schlüsselt sich entsprechend der Belegschaftsstärke und nach Absprache mit dem Gesamtbetriebsrat auf die einzelnen Werke und die Niederlassung Berlin auf. (Siehe die Anschläge.)

Deutsche Autofahrer haben eine Verwarnung bekommen, weil es 1975 wieder mehr Unfälle und Tote gegeben hat als im Vorjahr. Von dieser Feststellung bis zur Folgerung, daß das wohl mit dem unterlassenen Tempostopp auf dem größeren Teil der Autobahnen zusammenhänge, war für manchen Beobachter nur ein kleiner Schritt. Ein genaueres Hinsehen und Analysieren der Unfallzusammenhänge zeigt aber, daß 45 Prozent aller tödlichen Verkehrsunfälle innerhalb der Städte und Gemeinden passieren. Und dort gibt es seit achtzehn Jahren einen Tempostopp. Weitere 49 Prozent ereignen sich außerhalb von Orten auf Bundes- und Landstraßen, wo seit Ende 1972 Tempo 100 gilt. Zusammen also: 94 Prozent der tödlichen Unfälle auf Straßen mit Tempostopp. Die Autobahnen forderten 1974 sechs Prozent aller Unfallopfer, 853 von insgesamt 14.601 auf allen Straßen der Bundesrepublik.

## Wir gedenken

### (Werk Rüsselsheim)

Josef Jutzler, Rentner  
geb. 22.4.05 gest. 4.8.75

Veli Meral, Getriebebau  
geb. 16.10.48 gest. 10.8.75

Hans Klein, Rentner  
geb. 13.6.13 gest. 14.8.75

Emil Deflize, Rentner  
geb. 20.3.09 gest. 18.8.75

Heinrich Daum, Rentner  
geb. 9.1.05 gest. 19.8.75

August Eckes, Rohrfabrikation  
geb. 18.2.14 gest. 19.8.75

August Spërber, Rentner  
geb. 15.5.98 gest. 19.8.75

Philipp Streuber, Rentner  
geb. 15.5.95 gest. 19.8.75

Karl von der Au, Rentner  
geb. 18.1.10 gest. 21.8.75

Ernst Walter, Rentner  
geb. 23.1.04 gest. 21.8.75

Kaspar Hofmann, Rentner  
geb. 1.8.05 gest. 22.8.75

Fritz Schmitt, Rentner  
geb. 15.10.05 gest. 22.8.75

Berthold Gottschalk, Rentner  
geb. 15.10.87 gest. 24.8.75

Hubert Böhmer, Rentner  
geb. 24.2.07 gest. 25.8.75

Oskar Heinz, Rentner  
geb. 7.2.09 gest. 25.8.75

Hch. Lobscheidt, Fahrzeugdisp.  
geb. 12.9.15 gest. 25.8.75

Karl Haft, Rentner  
geb. 8.7.87 gest. 26.8.75

Johann Senn, Rentner  
geb. 15.4.99 gest. 26.8.75

Heinrich Krieger, Rentner  
geb. 26.11.91 gest. 27.8.75

Willi Siebenhaar, Rentner  
geb. 1.6.15 gest. 27.8.75

Johann Schrode, Rentner  
geb. 13.5.06 gest. 28.8.75

Karl Barth, Rentner  
geb. 16.4.92 gest. 30.8.75

Walter Bernhardt, Rentner  
geb. 13.7.06 gest. 1.9.75

Gerhard Korsanke, Rentner  
geb. 14.5.16 gest. 1.9.75

Peter Söntgerath, Rentner  
geb. 10.2.15 gest. 1.9.75

Franz Zimmermann, Rentner  
geb. 1.2.09 gest. 2.9.75

Mathias Ertel, Rentner  
geb. 4.6.10 gest. 4.9.75

Johann März, Rentner  
geb. 9.6.13 gest. 5.9.75

Ernst Joh. Claus, Rentner  
geb. 2.5.03 gest. 6.9.75

Heinrich Hohenstein, Rentner  
geb. 25.11.96 gest. 8.9.75

Karl Schnaus, Rentner  
geb. 9.8.90 gest. 8.9.75

Erich Hohmann, Rohrfabrikation  
geb. 1.5.30 gest. 9.9.75

Karl Heuberger, Rentner  
geb. 28.8.03 gest. 11.9.75

Karl Stauder, Rentner  
geb. 20.1.14 gest. 12.9.75

Gino Dorighi, PV-Werkstätten  
geb. 18.5.25 gest. 12.9.75

Harry Klingenberg, Lackiererei  
geb. 8.4.31 gest. 12.9.75

Lorenz Knebel, Rentner  
geb. 5.3.99 gest. 14.9.75

Wilhelm Wagner, Rentner  
geb. 11.2.99 gest. 14.9.75



## Laudatio auf einen Schuh



In der Auslage eines Schuhgeschäftes wird wohl niemals ein alter Schuh, dazu noch mit Blumen dekoriert, zu finden sein. Der „Gag“ stammt von uns, weil wir der Ansicht sind, der hier abgebildete Schuh habe es verdient, herausgestellt zu werden. Warum? Das werden wir gleich erfahren.

Da fällt irgendwo im Werk ein „schwerer Brocken“ von 40 kg, dem Gesetz der Schwerkraft folgend, in Richtung Boden. Nun könnte er ja zwischen oder neben die Füße des mit Abheben von Teilen beschäftigten Werksangehörigen fallen. Aber nein, er fällt genau auf einen seiner Füße (wie in solchen Fällen meistens). Nicht mit der glatten Fläche, sondern mit der schmalen Kante traf er den Schuh.

Bei Schuhen mit normalem Oberleder wäre dies ein „durchschlagender Erfolg“ gewesen, von den „Gebilden“, die mancherorts fälschlicherweise als Schuhe bezeichnet und häufig leider auch im Betrieb getragen werden, ganz zu schweigen. Es ist nicht schwer, sich auszumalen, wie dann eine oder mehrere Fußzehen ausgesehen hätten.

Hier aber wurde die Stahlkappe eines Sicherheitsschuhes, in diesem Falle einer Sicherheitssandale, getroffen, die den Druck aufnahm und verteilte. Es gab zwar eine Prellung, die anfangs Schmerzen machte, aber doch ohne irgendwelche Folgen abgeklungen ist.

Wir meinen, der „Fall“ sollte Anlaß sein, diesem Schuh eine Lobrede (Laudatio) zu halten, den Träger zu seiner Umsicht zu beglückwünschen und all denen, die Bequemlichkeit noch immer der Sicherheit vorziehen, erneut das Tragen von Sicherheitsschuhen zu empfehlen.