

OPEL POST

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

5
77

**Neuheiten im Kadett-Programm
Urlaubsreise mit dem Wohnwagen**



**Gesundheitsschutz bei OPEL
Risikofaktoren unserer Ernährung**

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, 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 — Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen — Fernsprecher: 06142-66879 (Fernschreiber: 41239) — Hausapp.: 879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

AUS DEM INHALT

Zur Lage	2
Kurz berichtet	3
Kadett-Berlina-Version	4
Modellbauer-Gilde	5
Konzertsaison eröffnet	6
Personalien	7
Leserbriefe	7
Sportorganisation erweitert	8
Werksärztlicher Dienst	9
Lieferanten des Jahres 1976	15
Am Lenkrad	16
Serie: „Kfz-Technik“	18
Jubilare — Ruhestand	20
Lebensretter Sicherheitsgurt	21
Mensch und Technik	22
Ernährungsrisiken	23
Beobachtungen	24
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Werk Kaiserslautern	30
Qualitäts-Serie	32

TITELBILD

Diese Touristen mit den Skiern auf dem Autodach sind schon nah am Ziel: Im Martelltal bei Morter im italienischen Südtirol, wo Frühlingsblüten und ewiger Schnee nahe beieinander liegen. Lesen Sie auf Seite 18 auch den Beitrag „Die Urlaubsreise mit dem Wohnwagen“ im Rahmen unserer Serie „Kfz-Technik“ mit fachkundigen Ratschlägen für unsere Anhängerfahrer.

Kapazität völlig ausgelastet

Nachdem das Unternehmen schon 1976 während der Monate Januar bis März mit einem Rekord-Zulassungsergebnis in der Bundesrepublik den Grundstein zum Spitzenjahr in der Firmengeschichte legte, berechtigen auch die Zahlen des ersten Quartals 1977 zu hohem Optimismus in Rüsselsheim: Die Zulassungen lagen in diesem Vierteljahr mit 134.403 Einheiten sogar noch über dem Wert des letztjährigen Vergleichszeitraumes (132.138). Auch im März allein konnten wir mehr Automobile in der Bundesrepublik absetzen als noch im gleichen Vorjahresmonat. 58.263 gegenüber 55.495 Einheiten entsprachen dabei einer Steigerung um 5 Prozent.

Der Marktanteil des Unternehmens lag mit 18,9 Prozent jedoch um 1,5 Punkte unter dem Vorjahreswert.

konjunktur und einem kontinuierlichen Opel-Anteil von etwa einem Fünftel des Pkw-Marktes. Sogar die Zulassungen des Unternehmens im letzten Jahr könnten nach seiner Auffassung auch 1977 erreicht werden.

Durch umfangreiche Neueinstellungen hat das Werk in der Zwischenzeit einen Belegschaftsstand von fast 59.000 Mitarbeitern erreicht und arbeitet seit Monaten an der oberen Grenze der Zusammenbaukapazität. Die Sonderschichten sind nötig, da die Nachfrage der Kunden aus dem In- und Ausland unverändert stark ist und Lieferfristen im Interesse der Käufer, Vertragspartner und nicht zuletzt des Unternehmens in akzeptablen Grenzen gehalten werden müssen.

Sonderschichten abgelehnt

Aufwärtstrend auch im Export

„Das liegt an nichts anderem als an der völligen Auslastung unserer Montagekapazität“, kommentierte Generaldirektor James F. Waters, Jr. den Marktbericht. „Wir können zur Zeit gar nicht mehr Automobile bauen, auch würden weitere Neueinstellungen keinen höheren Ausstoß bringen. Nur die jetzt beantragten Sonderschichten können uns weiterhelfen.“ Außerdem, so Waters, könnten wir die ebenfalls im Aufwärtstrend liegenden Exportmärkte nicht vernachlässigen: „Wir brauchen das zweite Bein unseres Geschäfts immerhin auch für eine langfristige Sicherung der Arbeitsplätze.“ Für das Inland rechnet Waters mit einem Anhalten der guten Automobil-

Die Betriebsräte der Werke Bochum und Rüsselsheim haben inzwischen über den Antrag der Geschäftsleitung nach sechs weiteren Sonderschichten für die Monate Mai, Juni und Juli ausführlich beraten. Er wurde in beiden Werken mehrheitlich abgelehnt. Begründet wurde dies seitens des Rüsselsheimer Betriebsrates mit der Ablehnung der Geschäftsleitung, Rückstellungen für Ausgleichszahlungen zwischen möglichem Kurzarbeitergeld und Nettolohn vorzunehmen. Außerdem sei die Geschäftsleitung nicht bereit gewesen, einen zusätzlichen Tag Erholungsurlaub als Ausgleich für die Mehrbelastungen durch Sonderschichten zu gewähren. — Die Geschäftsleitung hat inzwischen Einigungsstellenverfahren eingeleitet.

BERUFSVERKEHR

Neuer Versuch zur Entzerrung

Ein erneuter Versuch, durch eine Verlegung der Arbeitszeit für die PEK die Verkehrsverhältnisse in Rüsselsheim bei An- und Abfahrt für die Mitarbeiter zu verbessern, wurde zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat vereinbart. Danach begann ab 2. Mai 1977 die Arbeitszeit für die rund 3.000 Mitarbeiter der PEK um 7.30 Uhr und endet dementsprechend um 16.00 Uhr. (Bei dem befristeten Versuch im März betrug die Zeitversetzung eine Viertelstunde.) Aus organisatorischen

Gründen und um individuelle Härtefälle zu beseitigen, gilt für etwa zehn Prozent der PEK-Mitarbeiter die bisherige Arbeitszeit (8.00 – 16.30 Uhr). Um wirklich umfassende Erfahrungen sammeln zu können, wird dieser Test als Langzeitversuch durchgeführt und erst mit dem Beginn der Werksferien enden. Die Arbeitszeit für die Normal-schicht auf dem Opel-Prüffeld in Dudenhofen wurde für die Dauer des Versuchs ebenfalls auf 7.30 – 16.00 Uhr festgelegt.

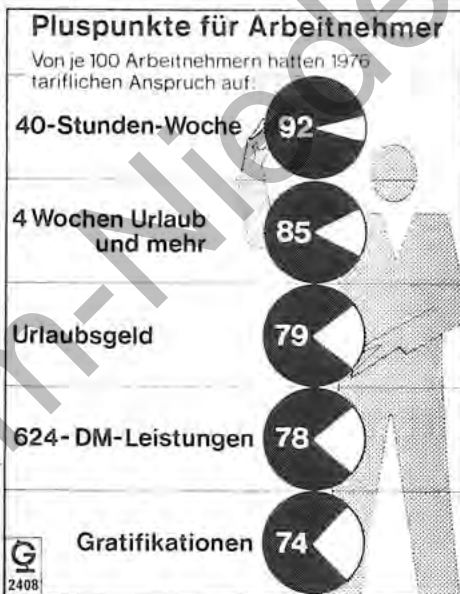


130.000 Ausstellungsbesucher

Vor einiger Zeit fand in Berlin auf dem Gelände der Ausstellungshallen am Funkturm die Boots-, Sport- und Freizeitausstellung '77 statt. 196 Aussteller stellten auf über 3.700 qm aus. Das Interesse für diese Ausstellung in Berlin demonstriert die Zahl der Besucher, die in diesem Jahr bei 130.000 lag. Auch dieses Mal beteiligte sich unsere Berliner Zweigniederlassung mit 5 Bedford-Wohnmobilen der Firmen BAWEMO, Weinsberg, Westfalia und Voll. Das Programm wurde abgerundet durch zwei Caravane sowie Kadett- und Rekord-Modelle. Es ist den Verkäufern der Zweigniederlassung Berlin wieder gelungen, zufriedenstellende Abschlüsse zu tätigen.

Geschenk für eine Schule in Zürich

Dr. A. A. Meile, früherer Leiter der Opel-Öffentlichkeitsarbeit und jetziger Direktor der General Motors Suisse S.A., übergab kürzlich als Geschenk unseres Unternehmens und der Schweizer General Motors Niederlassung einen Opel Rekord für die Automobiltechnische Abteilung der Berufsschule der Stadt Zürich. Der Wagen findet in den Ausbildungskursen „Testen und Diagnostizieren an Motorfahrzeugen“ Verwendung. Die Übergabe wurde von den Behörden, aber auch von der Presse dankbar vermerkt. In den kurzen Ansprachen von Dr. A. A. Meile und Stadtrat Baur (auf dem Bild rechts) stand die Bedeutung der Zusammenarbeit von Wirtschaft und Schule im Vordergrund, eine notwendige Partnerschaft, um der sich rasch ändernden Stoffentwicklung in der Nachwuchsausbildung gerecht zu werden.



Beim Abschluß neuer Tarifverträge zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern geht es nicht nur allein ums liebe Geld. Der Fortschritt in der Lohntüte wird vielmehr von zahlreichen sozialen Verbesserungen begleitet. Was inzwischen erreicht worden ist, geht aus einer Liste hervor, die das Arbeitsministerium aus den Ende 1976 geltenden Tarifverträgen jetzt zusammengestellt hat. So wurde die 40-Stunden-Woche seit 1973 von 69 auf 93 Prozent aller Arbeitnehmer ausgedehnt, gleichzeitig verlängerte sich die Urlaubsdauer, so daß heute 85 Prozent aller Berufstätigen mindestens vier Wochen Ferien machen können – in der Regel begleitet von einem zusätzlichen Urlaubsgeld. Daneben gibt es für drei Viertel aller Beschäftigten weitere Sonderzahlungen etwa in Form einer Gratifikation.

Kurz berichtet

Das Unternehmen beschäftigte Anfang Mai 58.989 Mitarbeiter in den drei Werken und der Zweigniederlassung Berlin.

Alle Führungskräfte des Unternehmens kamen am 6. Mai zu einem Management-Treffen nach Wiesbaden, hörten Referate und diskutierten mit dem Vorstand über aktuelle Fragen und spezielle Themen.

Für frischen Wind auf dem Markt sportlicher Coupés der gehobenen Klassen sorgen seit April zwei Sonder-Versionen der Modelle Rekord und Commodore zu einem interessanten Sonderpreis: „Sport-Rekord“ und „Commodore E“.

Bei der Maifeier des DGB-Rüsselsheim wirkte auch das große Werksorchester mit.

Der DGB-Vorsitzende Heinz Oskar Vetter wird voraussichtlich am 20. Juni im Rahmen eines mehrtägigen Besuches in Hessen auch unser Rüsselsheimer Werk besuchen.

Der Gesamtbetriebsrat beabsichtigt, einen Bildungsausschuß auf Unternehmensebene zu bilden.

„Das Auto bringt uns weiter“ ist das Motto der diesjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) vom 15. bis 25. September in Frankfurt. Auch Opel wird dort wieder mit seinem gesamten Produktionsprogramm vertreten sein.

Der Schachclub von General Motors in Antwerpen sucht Spielpartner in Rüsselsheim oder Bochum. Interessierte Schachspieler setzen sich bitte mit K. Boyens, Rüsselsheim, Tel. 832, in Verbindung.

VV-Notizen

Wichtige Änderungen beim Vorschlagwesen

Zur Steigerung der Aktivität wurden jetzt in Zusammenarbeit mit dem Gesamtbetriebsrat einige Änderungen für das betriebliche Vorschlagwesen unseres Unternehmens ausgearbeitet. Über das Verfahren wurde eine Betriebsvereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat geschlossen. Die Prämie beträgt dann 28 Prozent brutto von der Jahreseinsparung. Die Änderung der Auszahlungsart wurde durch das neue Steuergesetz erforderlich. Zur Bearbeitung von Reklamationen wird ein paritätisch besetzter Berufungsausschuß gebildet. Jeder Werksangehörige wird über Beginn und Einzelheiten der Änderung in Kürze ausführlich informiert.



NEUHEITEN IM KADETT-PROGRAMM

BERLINA - ein fortschrittliches Gesicht und jetzt auch mit 75 PS

Mit der „Berlina“-Baureihe stellt das Werk ein neues Modell im erfolgreichen Kadett-Programm vor. Damit trägt das Unternehmen einem zunehmenden Trend der Käufer wirtschaftlicher Kompaktwagen Rechnung, die mehr und mehr gediegenen Luxus schätzen, wie er in dieser Klasse bislang nicht üblich war. Gleichzeitig mit der Einführung dieses Modells hat das Unternehmen die Basis- und Luxus-Baureihen des Kadett aufgewertet, nicht zuletzt durch ein nach funktionellen Gesichtspunkten neugestaltetes Front-Design für „Berlina“ und „Luxus“. Was schließlich besonders leistungsbe- wußte Käufer interessiert: Ab sofort gibt es den Kadett auch mit spurtstarken 75 PS.

Veränderte Frontpartie

Wichtigstes Merkmal der veränderten Frontpartie sind die jetzt auf Höhe der Scheinwerfer angeordneten vorderen

Blinkleuchten, die so auch von der Seite besser erkennbar sind. Darüber hinaus fallen neben dem höheren Kühlergrill und der flacheren Motorhaube die stärkeren und weiter herumgezogenen Stoßfänger mit breiter Gummiauflage auf, und ein neuer Außenspiegel verhindert jetzt zuverlässig eine Verschmutzung der Seitenscheibe bei Regenfahrten. Unseren Designern muß man zudem bescheinigen, daß sie mit diesen funktionellen Verbesserungen ein fortschrittliches, jugendliches Gesicht schufen. Bereits der Kadett Luxus bietet seinen Passagieren durch eine gut durchdachte Ausstattung alle Annehmlichkeiten, die das Reisen auch auf längeren Strecken angenehm machen. Zusätzliche Details, wie sie selbst in Automobilen der gehobenen Mittelklasse nicht Standard sind, hält die neue Berlina bereit. Neben Veloursbezügen und hochwertigem Teppichboden besticht diese Version unter anderem durch elektrische

Scheibenwaschanlage mit Intervallschaltung, Vierspeichenlenkrad, Quarzuhr, Halogenscheinwerfer und breiter PVC-Schutzleiste.

Basis-Baureihe nach wie vor

Nach wie vor hat das Werk für kühle Rechner die Basis-Baureihe im Programm. Schon damit gehört der Kadett zu den gut ausgestatteten Automobilen seiner Klasse. Zum serienmäßigen Lieferumfang zählen zum Beispiel Teppichboden, servo-unterstützte Scheibenbremsen vorn, heizbare Heckscheibe und wahlweise Verbundglas ohne Extrakosten. Neu auch für dieses Modell: Noch mehr Sitzkomfort durch körpergerecht profilierte Vollschaumsitze, die selbstverständlich auch in den Luxus- und Berlina-Versionen Verwendung finden. Äußerlich unterscheidet sich die Basis-Baureihe des Kadett durch die vom Vorgänger-Luxus-Modell übernommenen Rechteckscheinwerfer.

Motor und Leistung

Der neue Motor im Kadett-Programm, wahlweise für Luxus und Berlina lieferbar, hat die Bewährungsprobe bereits in den Modellen Ascona und Manta hinter sich. Er schöpft seine 75 PS aus einem Hubraum von 1,6 Litern und verhilft dem wendigen Kompaktauto zu einer Spitze von knapp 160 km/h bei der Limousine, während das Coupé diesen Wert exakt erreicht. Beim Sprint aus dem Stand vergehen lediglich 13 Sekunden, bis die Hundertermarke überschritten wird. Das Fahrwerk des neuen 1,6 Liter Autos wurde weitgehend vom 184 km/h schnellen GT/E übernommen, jedoch im Hinblick auf hohen Komfort neu abgestimmt. Auch im Preis hält der 75 PS-Kadett in seiner Klasse mit einer unverbindlichen Preisempfehlung von DM 10.775,- für die zweitürige Limousine jedem Vergleich stand.

Sechs Karosserievarianten

Damit haben Kadett-Käufer – vom unverändert weitergebauten GT/E mit 105 PS einmal abgesehen – die Wahl zwischen vier Triebwerken mit 1,0, 1,2 und 1,6 Litern Hubraum sowie einem Leistungsspektrum von 40, 55, 60 und 75 PS. Noch mehr dokumentieren freilich nicht

weniger als sechs Karosserie-Varianten von den Limousinen mit zwei oder vier Türen über das Coupé, den Caravan, den City bis hin zum Cabrio Aero die unerreichte Vielfältigkeit eines Programms, die noch durch drei Ausstattungsvarianten unterstrichen wird.

Gesteigerte Vielfalt

Mit der Neuordnung des Kadett-Programms gelang es dem Werk, ein bisher schon bewährtes Konzept – fast 4,4 Millionen Einheiten gingen seit Aufnahme der Bochumer Produktion vor 15 Jahren in alle Welt – durch seine gesteigerte Vielfalt zu optimieren. Für den Kadett-Käufer, der schon traditionellerweise Vorzüge wie Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Komfort, verkehrsgerechte Fahrleistungen, ausgezeichnetes Handling, viel Platz und einen ausgesprochen hohen Wiederverkaufswert schätzt, bedeutet dies die Möglichkeit, in einer nahezu uniformen Mittelklasse den preiswerten Weg zum individuell ausgestatteten Automobil zu finden. Im Hinblick auf die unveränderten Grundpreise schließlich fällt es nicht schwer, den Optimismus im Werk zu teilen, wo man guter Zuversicht auf ein Anhalten des großen Erfolgs der Modellreihe setzt.

Modellbauer-Gilde ehrte die Sieger

Mit einem Beteiligungsrekord ging auch der 12. Wettbewerb der Rüsselsheimer Modellbauer-Gilde zu Ende: Insgesamt 2.637 Jugendliche der Jahrgänge 1960 – 1964 sandten ihre etwa im Maßstab 1 : 10 verkleinerte Vision vom Traumwagen an die unter der Schirmherrschaft unseres Werkes stehende Modellbauer-Gilde. Die



Der Sieger, Thomas Littke, mit R. Miesel, Abteilung Öffentlichkeitsarbeit, der bei der Siegerehrung die Preise übergab.



Links oben die Limousine, oben das Coupé und darunter das Aero Cabrio.

zehn besten Jung-Designer wurden kürzlich bei der Siegerehrung in Hamburg mit ansehnlichen Preisen für die erfolgreiche Suche nach ästhetischer Linienführung belohnt, der erste Sieger mit nicht weniger als 5.000 Mark plus Reise. Darüber hinaus gab es in Hamburg für die Vertreter der sechs besten Schulen im gleichzeitig ausgeschriebenen Schulwettbewerb Geldpreise zwischen 2.500 und 500 Mark. Diese Mittel sind vor allem für die Anschaffung von Werkzeugen und Lehrmaterial zum Werkunterricht gedacht. Immerhin hatten sich 533 Schulen an dem Wettbewerb beteiligt.

Bei der Wertung konnte der Realschüler Thomas Littke (16) aus Berlin die meisten Stimmen der Jury auf sein Modellauto vereinigen. 60 Arbeitsstunden waren für das Siegermodell aufzuwenden, das dem zukünftigen Designer den ersten Preis brachte. Auch die Berufswünsche der weiteren Geldpreisträger (DM 3.000,-, 2.000,-, 1.500,- und 1.000,-) zielen nahezu ausnahmslos in die Richtung Formgestaltung. Wertvolle Sachpreise, wie Kofferradios, Reiseschreibmaschinen und Bücher gingen darüber hinaus an die auf Rang 6 bis 105 platzierten Teilnehmer. Und als Trostpreise erhielten weitere 1.000 Einsender einen Zirkelkasten.



WERKSORCHESTER

Konzertsaison 1977 wurde eröffnet

„Mit Schwung in den Mai“. Unter diesem Motto stand das Konzert des Werksorchesters, mit dem es am 29. April die Konzertsaison 1977 eröffnete. Um vom Wetter unabhängig zu sein, wurde die Veranstaltung in den großen Saal der Stadthalle verlegt. Der Musikexpresß, von Andreas Wagner sicher und gekonnt gelenkt, durchfuhr das Land bekannter und beliebter Melodien: Konzertante Stücke wechselten mit Ausschnitten aus Musicals, Walzer- und Polkaeinlagen mit Märschen und solistischen Darbietungen auf Trompete, Posaune, Saxophon und Klarinette.

An den Haltestellen dieser schwungvollen Reise gab Gisela Kröhner Programmhinweise und moderierte über das Orchester und seine Geschichte. Dabei erfuhr man, daß von den Musikern der ersten Stunde des Neubeginns im Jahre 1949 noch Arthur Ketterer, Ludwig Jonas, Karl Mayer, Willy Quedenfeld und Jakob Schultheis dabei sind. Als nach fast 90 Minuten der Musikexpresß die Endstation erreichte, gab es für Andreas Wagner und seine 40 Opel-Musiker langanhaltenden Beifall, so daß mehrere Zugaben gegeben werden mußten.

Kurz: es war ein Saisonauftakt, wie er besser nicht hätte sein können.

Doch auch das muß, wenn auch nur als Randbemerkung, hinzugefügt werden: Mehr als 900 Karten waren ausgegeben, rund 900 Plätze angeboten worden — doch nur knapp 500 Musikfreunde wurden gezählt. Frage: Wo waren die anderen, die ihre Karten verfallen ließen und dadurch vielen Interessenten, die gerne gekommen wären, die Plätze im wahrsten Sinne des Wortes stahlen? Am Wetter konnte es nicht gelegen haben,

und auch das Fernsehen brachte an diesem Abend keinen Knüller. Was war also los in den betreffenden Familien? Fair gegenüber Veranstalter und Orchester, vor allem aber gegenüber den Kollegen, die gerne gekommen wären, war es jedenfalls nicht, die Karten einfach verfallen zu lassen, statt sie zurück- oder weiterzugeben.

IDEENWETTBEWERB



Mitarbeiter wurde Sieger

Unsere Umwelt soll nicht nur vor der Zerstörung geschützt, sie soll auch schöner werden. Solche Bemühungen kann ein aufmerksamer Beobachter bundesweit bemerken. In diesem Sinne veranstaltete kürzlich die Stadt Rüsselsheim einen Ideenwettbewerb unter dem Motto „Unsere City soll schöner werden“. Auch Mitarbeiter Helmut Schmitt, Teile-Dispositions-Abteilung (Bild), beteiligte sich daran. Die Vorschläge, die er zu diesem Wettbewerb einreichte, befaßten sich in erster Linie mit Möglichkeiten, die City um den Marktplatz, Löwenplatz und Europaplatz farbiger und lebendiger zu gestalten. Wichtig hierbei war, daß der Aufwand, um diese Ideen zu realisieren, möglichst gering blieb. Pflanzkübel, Baumreihen, eine drehbare Uhr auf dem Dach der Tiefgarage, Wasserspiele sind nur einige der Vorschläge, die Helmut Schmitt zu diesem Wettbewerb beitrug. Die Jury, die die eingereichten Vorschläge zu bewerten hatte, erkannte unserem Mitarbeiter den ersten Preis zu. Hierzu

kann man nur gratulieren. Der Wettbewerb zeigt, daß es wieder modern ist, sich mit seiner Stadt zu identifizieren. Helmut Schmitt lieferte mit seinen erfolgreichen Ideen ein Beispiel dafür.

AUSZEICHNUNG



Zu Gast bei König Juan Carlos

Als unser spanischer Mitarbeiter Daniel Ferri Gonzales, 51 (Bild), für den 20. März 1977 einen Tag Urlaub beantragte, hatte er dafür keinen alltäglichen Grund. Nun, die Chance für jeden von uns, einmal im Leben vom obersten Staatsoberhaupt empfangen zu werden, ist normalerweise ja auch so gering wie ein Volltreffer im Lotto. Für den aus Jativa bei Valencia stammenden und seit 1960 in unserem Werk und nunmehr in der Personalabteilung beschäftigten immer freundlichen und hilfsbereiten spanischen Mitarbeiter bot sich ganz plötzlich diese seltene Gelegenheit. Daniel Ferri Gonzales, Vorsitzender des spanischen Clubs „Los Caballeros“ und sein Sekretär Felix Gomez Segado, Sozialbetreuer des Jugendsozialwerkes Rüsselsheim, erhielten auf Grund des kürzlichen Besuches von König Juan Carlos I. und Königin Sofia in der Bundesrepublik Deutschland eine Einladung nach Bonn. In der Residenz des spanischen Botschafters wurden sie zusammen mit etwa 300 in der Bundesrepublik lebenden Landsleuten vom spanischen Königspaar begrüßt. Bei dem sich anschließenden kalten Büfett, das aus leckeren spanischen Spezialitäten zusammengestellt worden war, wurde mit dem König über die Probleme der spanischen Familien in der Bundesrepublik gesprochen. Die große Auszeichnung, zu Gast bei ihrem König gewesen zu sein, erfüllte beide mit Freude und Stolz.

GURTMUFFEL

Bußgeld möglich

Bundesverkehrsminister Gscheidle hält es nicht mehr für ausgeschlossen, daß Autofahrer, die nicht angeschnallt sind, ein Bußgeld zahlen müssen. In einem Interview sagte er, beim Anschnallen zeigten die Autofahrer „Erlahmungs- und Ermüdungseffekte“. Gelänge es nicht, ein größeres Verantwortungsbewußtsein zu erreichen, sei das Bußgeld nicht ausgeschlossen.

Personalien



O. Pfaff

H. Astheimer



H. Reinheimer R. Metzger

Innerhalb der Hauptabteilung Produktionsvorbereitung Preßwerk sind folgende Organisationsänderungen in Kraft getreten: Ottmar Pfaff, bisher Leiter der Maschinenplanung, wurde zum Leiter der Werkzeugplanung ernannt. Hans Astheimer, bisher Leiter der Werkzeugplanung, übernahm die Verantwortung für die Konstruktionsabteilung Großwerkzeuge, während Heinrich Reinheimer, bisher Leiter der Abteilung Konstruktion Großwerkzeuge, zum Leiter der Maschinenplanung ernannt wurde. — Reinhold Metzger ist zum Abteilungsleiter Fahrgestellkonstruktion innerhalb der PEK ernannt worden. (Über eine jetzt bekanntgegebene größere Organisationsänderung im Gesamt-Verkauf berichten wir im nächsten Heft, da bei Redaktionsschluß noch einige Portrait-Aufnahmen fehlten.)

Leserbriefe

Altersversorgung

Als Rentner der Firma Opel bekomme ich monatlich einen ansehnlichen Betrag von der Opel-Altersversicherung zu meiner Invalidenrente. Wie ich hörte, ist diese Altersversorgung ein Vermächtnis des Gründers der Firma Opel beziehungsweise seiner Nachkommen. Mich würde interessieren, auf welchem Fundament sich diese Stiftung aufbaut und wie der Stifter die Verteilung festlegte, wobei er zur damaligen Zeit die Expansion (Belegschaftsgröße) unseres Werkes noch nicht voraussehen konnte. Ich wäre dankbar, wenn ich Näheres darüber erfahren könnte. Da anzunehmen ist, daß sich viele Werksangehörige und Rentner ebenfalls dafür interessieren, wäre vielleicht ein diesbezüglicher Hinweis in der Opel Post angebracht...

Fritz Best
Rüsselsheim

(Anmerkung der Redaktion: Die Adam Opel Gedächtnisstiftung ist von den Mitgliedern der Familie Opel am 12.12.1932 mit einem Kapital von 1 Million Reichsmark errichtet worden. Zweck der Stiftung war es, Mitarbeitern der Adam Opel AG und Familienangehörigen von Mitarbeitern, „die der Firma langjährige Dienste geleistet haben oder infolge Alters oder Arbeitsunfähigkeit aus der Firma ausscheiden, einmalige oder laufende Zuwendungen zu gewähren.“ Voraussetzung war, daß die in Frage kommenden Mitarbeiter bedürftig und würdig waren. Bereits vor der Errichtung der Gedächtnisstiftung im Jahre 1932 waren von der Firma aber Unterstützungen an „Beamte, Arbeiter und Witwen früherer Werksangehöriger“ gezahlt worden, wie aus „Richtlinien“ aus dem Jahre 1926 hervorgeht. Das Vermögen der ursprünglich aus Mitteln der Familie Opel errichteten Stiftung besteht inzwischen nur noch aus den ihr von der Adam Opel AG zur Verfügung gestellten Summen. Bis zum Oktober 1952 wurden aus der Gedächtnisstiftung Renten an ehemalige Mitarbeiter sowie an deren Hinterbliebene gezahlt. Mit dem 1.10.1952 wurde dann die „Altersversorgung für Werksangehörige der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim“ eingerichtet, von der ab diesem Tage all neu ausscheidenden Werksangehörigen ihre Opel-Rente erhalten. Diese Altersversorgung wird ebenfalls in voller Höhe durch die Adam Opel AG finanziert. Die Gedächtnisstiftung zahlt weiterhin die Renten an Hinterbliebene sowie außerdem an die ehemaligen Werksangehörigen, die vor dem 1.10.1952 ausgeschieden sind.)

Verkaufe „Opel P 4“

Als ich vor einiger Zeit in der DDR zu Besuch war, fand ich folgende Verkaufsanzeige in einer dortigen Zeitung:

Verkaufe Opel P4, Liebhaberstück, Bj. 1936, sehr gut erh., gr. Prägemark, für 2500,— Mark. Baumann, 9704 Falkenstein, Zeidelweide 20.

Ich könnte mir vorstellen, daß sich die Leser der „Opel Post“ auch dafür interessieren, wie lange so ein Opel läuft...

W. Bode,
Rüsselsheim

Straßenkarten

Auf Seite 13 der Ausgabe 4/77 finden wir unter der Überschrift „Straßenkarten — Gib acht auf den Jahrgang“ eine AvD-Mitteilung, wonach allein Michelin Paris die Jahreszahl klar und unmißverständlich auf Straßenkarten angibt. Dieser Information müssen wir widersprechen. Aral Straßenkarten werden stets mit den Jahrgangszahlen ausgestattet. Mit gesonderter Post lassen wir Ihnen einen Aral Kartensatz der soeben erschienenen neuen Aus-

ZITAT

„Lügenblättchen“

Unter den Werkzeitschriften der gesamten Bundesrepublik nimmt die OPEL POST eine ganz besondere Stelle ein. Das war auch der Grund, weshalb auf der letzten Belegschaftsversammlung so viele Redner sich der OPEL POST widmeten. Was diese „Stimme des Herrn“ alleine in diesem Jahr an dümmlichen Kommentaren und schwachsinnigen Artikeln in die Belegschaft brachte, war Spitze. Besonders hervorzuheben sind die Artikel zur Belegschaftsversammlung. Herr K. H. Mai (Chefredakteur des Käseblättchens) sorgte sich um den volkswirtschaftlichen Schaden, den Belegschaftsversammlungen bringen, wenn sie 8 Stunden lang dauern. Wenn Opel ein ganzes Jahr Kurzarbeit machen läßt, wäre diese Frage angebracht. Nur dann schweigt Herr Mai höflich. Kollege Reppel hat im Werk 2 den Wert langer Versammlungen deutlich gemacht. Und der Kollege Jaszcyk machte den Vorschlag, dieses Lügenblättchen in Zukunft statt auf Glanzpapier auf Toilettenpapier zu drucken. Damit könnte man die OPEL POST dem Zweck zuführen, für den sie geschrieben ist. Wir fürchten hingegen, dieser Vorschlag wird nicht realisiert.

Aus: „Roter Kadett“,
Betriebszeitung der DKP,
Opel-Werk Bochum, April 1977.

gabe 77/78 Deutschland und Europa zugehen, damit Sie sich von der Richtigkeit unserer Information überzeugen können. Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie in der nächsten Ausgabe der „Opel Post“ einen Hinweis auf die zu diesem Thema von uns gemachten Ausführungen bringen würden

Aral Aktiengesellschaft
Informations- und Presseabteilung

Parkplätze

... ist es egal, ob die PEK früher oder später anfängt, um das Hauptproblem, die Parkplatznot zu lösen, bedarf es neuer Abstellflächen in Werksnähe... Wer zum Beispiel nach halb acht Uhr kommt, weiß ein Lied davon zu singen. Man verfährt wertvolle Zeit, um doch noch eine freie Ecke zu finden, und wenn das nicht gelingt, dann wird der Wagen notgedrungen irgendwo hingestellt, auf Gehsteigen, Grünflächen usw., nur um noch rechtzeitig im Werk zu sein...

Bernd Habann, Werkdruckerei



TONY FALL ZU OPEL

Die Sport-Organisation wurde jetzt erweitert

Die noch intensivere Förderung des Breitensports sowie eine erhöhte Einsatzstärke im internationalen Spitzensport sind die Ziele, die das Unternehmen mit einer Erweiterung der Organisation innerhalb der Sportbetreuung anstrebt. Im Zuge dieser Erweiterung ist im April der Engländer Tony Fall, 37 (Bild), zum Leiter der Sportbetreuung mit Verantwortung für ganz Europa ernannt worden. Gleichzeitig übernahm Helmut Bein (44) die – ebenfalls europaweite – Betreuung der zahlreichen Privatfahrer.

Viele Gesamtsiege

Tony Fall zählte als Profi während der sechziger Jahre zur internationalen Rallye-Elite und unterstrich seinen bei Wettbewerben wie der „Rallye Monte Carlo“ oder der „RAC“ gewonnenen Ruf durch eine Vielzahl von Gesamtsiegen in EM- und WM-Läufen. Seit 1974 leitete er das britische Opel-Händler-Team und war auch als Tuner der Marke erfolgreich. –

Mit der Übernahme des Ressorts Breitensport durch „Helle“ Bein unterstreicht das Werk den hohen Stellenwert, den die erfolgsgewohnten Privatfahrer in Rüsselsheim genießen. Allein die Beteiligung am – seit 1976 europaweit ausgeschriebenen

– Opel-Sportpokal ist 1977 erneut und mit über 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr auch deutlich angestiegen. Bein, seit 1973 bei Opel und 1974 maßgeblich an der Gründung des gelb-schwarzen Euro-Händler-Teams beteiligt, wird dabei dem Nachwuchs den Erfahrungsschatz eines dreifachen Deutschen Rallyemeisters (1962/67/70) zur Verfügung stellen können.

Verbindung zur PEK

Neu zur Rüsselsheimer Motorsport-Equipe stößt ein Ingenieur, der auf dem technischen Sektor federführend und Verbindungsmann zum Bereich Produktentwicklung und Konstruktion sein wird: Erich Koch (33), als Fahrwerksentwickler bereits profiliert, ist ab sofort für die Technik der Rallye-Fahrzeuge verantwortlich. Zuwachs erhielt darüber hinaus vor kurzem das Potential an Vertragsfahrern im Opel-Euro-Händler-Team unter der Leitung von Jochen Berger (31). Hanno Menne (23) wird in diesem Jahr dem Spitzenreiter in der Wertung zur Deutschen Rallye-Meisterschaft. Walter Smolej (23), als Copilot zur Seite stehen. Nach wie vor Spitzenfahrer im Team: Walter Röhl (30) und sein „Co“ Willi-Peter Pitz (25).

Produktionsbereiche schloß sich ein Mittagessen an, in dessen Verlauf aktuelle Fragen der Arbeitsbeziehungen in der Bundesrepublik und in Großbritannien erörtert wurden. Als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Adam Opel AG nahm daran auch R. Hahn teil. Die Geschäftsleitung war vertreten durch W. Majer, Dr. H. D. Scholl, K. Nitsche und B. Roemheld. Eine Vertiefung fand der Meinungsaustausch durch Kurzvorträge über das Thema „Mitbestimmung der Arbeitnehmer“ (B. Roemheld) sowie zu Fragen der „Humanisierung der Arbeit“, die P. Enderle, Leiter der Standardabteilung, behandelte.

Für unser Foto, beim Empfang der Gruppe im Verkaufsraum aufgenommen, gab die Nachbildung des berühmten Opel Raketen-Rennwagens „RAK 2“ aus dem Jahre 1928 eine anregende Kulisse. Im Cockpit des dort vorübergehend ausgestellten Wagens nahm sich Mr. John Boyd, Generalsekretär der britischen Metallarbeitergewerkschaft (Amalgamated Union of Engineering Workers), besonders gut aus; in diesem Bild ist zugleich die aufgelockerte Atmosphäre des Treffens eingefangen, das allen Beteiligten interessante Eindrücke vermittelte.

Interessanter Besuch aus London

Am 19. April besuchte eine Gruppe von 30 Mitgliedern der Industrial Participation Association (IPA) aus London das Werk Rüsselsheim. Diese Vereinigung, der führende englische Vertreter aus der Wirtschaft, aber auch von Gewerkschaften und verschiedener anderer Organisationen

angehören, setzt sich für einen fairen Ausgleich der unterschiedlichen Interessen im Wirtschaftsleben ein.

Nach einer Begrüßung durch den Assistenten des Generaldirektors, Dr. H. W. Herke, und einer Besichtigung mehrerer

Fotowettbewerb zur IAA 1977

Zur diesjährigen Internationalen Automobilausstellung, die vom 15. bis 25. September in Frankfurt stattfindet, veranstaltet der Verband der Automobilindustrie (VDA) einen Fotowettbewerb, an dem Amateure ebenso wie Berufsfotografen teilnehmen können. Der Wettbewerb, an dessen Ausrichtung auch der Keystone Pressedienst GmbH und der Verband deutscher Amateurfotografen-Vereine beteiligt sind, steht – wie die ganze Automobilausstellung – unter dem Motto „Das Auto bringt uns weiter“. Die eingesandten Fotos, die keine Werbemerkmale tragen sollten, sollen menschliche Aspekte in Verbindung mit Automobilen erfassen. Den erfolgreichsten Lichtbildnern, die von einer Jury aus sieben bekannten Fotografen und Fotoexperten ermittelt werden, winken hundert Geld- und Sachpreise. Einsendeschluß ist der 31. Juli. Die Teilnahmebedingungen können beim VDA (Postfach 174 249, 6000 Frankfurt) oder beim Keystone Pressedienst (Thierschstraße 11, 8000 München 22) bzw. den OPEL POST-Redaktionen Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern angefordert werden.





WERKSÄRZTLICHER DIENST

Gesundheitsschutz bei OPEL

Der Werksärztliche Dienst hatte bereits im Rahmen der sozialen Betriebsgestaltung der Vergangenheit bei Opel eine dominierende Rolle; in der modernen Entwicklung unseres Unternehmens hat sich sein Einfluß noch verstärkt. Gleiches gilt für die übrige Mittel- und Großindustrie. Über die Notwendigkeit von Arbeitsmedizinern beziehungsweise einer werksärztlichen Vorsorge gibt es daher in den Betrieben und in der breiten Öffentlichkeit keine Zweifel mehr; höchstens geht es noch über Umfang und Ausstattung der werksärztlichen Einrichtungen in der öffentlichen Diskussion. Am Beispiel des Rüsselsheimer Werkes sollen in der OPEL POST erneut die vielseitigen Aufgaben angesprochen werden, die diesem Fachbereich übertragen worden sind. Zu deren Bewältigung finden wir hier drei technisch gut eingerichtete Stationen mit Werksärzten, medizinisch-technischen Assistentinnen und Assistenten (MTA), approbierten Krankenschwestern und Krankenpflegern, Masseuren sowie Sekretärinnen, Registratoren und abteilungseigenem Reinigungspersonal. Insgesamt sind es 82 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ausschließlich für den Gesundheitsschutz unserer Belegschaft tätig sind. In dem Gespräch auf den nächsten Seiten mit dem leitenden Arbeitsmediziner, Dr. med. Gerd Carow, geht es sowohl um Art und Umfang der Tätigkeit als auch um grundsätzliche Fragen.

Bild oben: Vorsorgeuntersuchung in der Station I. Werksarzt Dr. Max Crone mit einem Mitarbeiter. Im Hintergrund Schwester Poldi.

Fragen an den Werksarzt



Dr. Gerd Carow, Leiter des Werksärztlichen Dienstes, mit Arztsekretärin Gisela Waibel bei der Bewältigung der täglichen „Papierflut“. Dr. Carow ist unser Gesprächspartner.

OPEL POST: Herr Dr. Carow, Sie erinnern sich sicher noch an unser Gespräch im Frühjahr 1971 über den Werksärztlichen Dienst, das in Heft 3/71 der OPEL POST veröffentlicht worden war. Inzwischen sind Jahre ins Land gegangen, viele tausend neue Mitarbeiter zu uns gekommen, vor allen Dingen aber hat die Gesetzgebung sicher manches Bedeutsame für die werksärztliche Tätigkeit gebracht.

Deshalb erneut die Bitte, uns einige Fragen zu beantworten, wobei zunächst interessiert, wie sich die Grundlagen der werksärztlichen Betreuung gegenüber früher geändert haben?

Dr. Carow: Wenn Sie die Vergangenheit ansprechen, so habe ich gerade die Opel-Betriebsrichtlinie Nr. 36 vom 23. Februar 1931 vor mir liegen, in der es unter anderem heißt: „Einem langjährigen Bedürfnis Rechnung tragend, ist nun in der früheren ‚Villa Martha‘ eine nach den modernsten Grundsätzen ausgebaute Sanitätsstation errichtet worden. Dieselbe besteht aus je einem Verbandsraum für Männer und Frauen sowie je einem Ruhe-

raum für Männer und Frauen, außerdem ist noch ein Arztzimmer vorhanden.“

OPEL POST: Der Beginn bei Opel war also vor 46 Jahren. Wie ging es später weiter?

Dr. Carow: Die Frage nach der Entwicklung in den darauffolgenden Jahren habe ich Ihnen schon in dem erwähnten Gespräch im Jahre 1971 beantwortet. Damals galten bekanntlich die „Richtlinien für die werksärztliche Tätigkeit“, vereinbart zwischen der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände, dem Deutschen Gewerkschaftsbund und der Werksärztlichen Arbeitsgemeinschaft e.V.

Neues Betriebsärztegesetz

vom 1.3.1953, sowie die „Richtlinie des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung zur werksärztlichen Betreuung der Arbeitnehmer vom 10.6.1966“, in denen die Aufgaben des Werksarztes bezüglich der Gesundheitsbetreuung der Arbeitnehmer durch vorsorgende ärztliche Maßnahmen und Überwachungsaufgaben bei

gefährdeten Berufen, die Mitwirkung in Fragen der Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, verschiedene Überwachungsaufgaben allgemein und spezielle Hygieneerfordernisse zusammengefaßt wurden. Vereinbarung und Richtlinie sind inzwischen durch das Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit (ASiG) vom 12.12.1973 erweitert worden.

Viele Verordnungen

OPEL POST: Vielleicht auch dazu ein paar kurze Beispiele.

Dr. Carow: Für Einzelheiten würde der zur Verfügung stehende Raum nicht ausreichen. Deshalb nur einige Stichworte: Beratungsaufgaben der Werksärzte bei Planung, Ausführung und Unterhaltung von Betriebsanlagen, bei Beschaffung von Arbeitsmitteln, Einführung von Arbeitsverfahren sowie Bearbeitung von arbeitsphysiologischen, arbeitspsychologischen, ergonomischen und arbeitshygienischen Fragen. Daß darin die Fragen von Arbeitsplatzwechseln, Einsatzbeurteilungen, Vornahme von Vorsorgeuntersuchungen und anderes mehr enthalten sind, dürfte selbstverständlich sein, zumal auf die alte Richtlinie aus dem Jahre 1966 in den Kommentaren zum ASiG Bezug genommen wird. Wenn wir dieses Gesetz allein zu beachten hätten, wäre unsere Arbeit wesentlich einfacher. Wir haben aber darüber hinaus rund 55 weitere Gesetze und Verordnungen zu befolgen, zum Beispiel das Gesetz über technische Arbeitsmittel, das Schwerbeschädigten-gesetz, das Mutterschutzgesetz, die Arbeitsstoffverordnung, Lärmschutzverordnung, Druckluftverordnung, Arbeitsstättenverordnung, Strahlenschutzverordnung, das Bundesimmissionsschutzgesetz, ganz zu schweigen von den Berufskrankheitenverordnungen und den Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaft, den DIN-Normen und anderen.

OPEL POST: Das ist ja ein immenses Aufgabengebiet, daß Sie da vor uns ausbreiten. Da stellt sich gleich die Frage, ob Sie in Ihrer ärztlichen Tätigkeit in irgendeiner Form eingeeengt sind?

Dr. Carow: Die Antwort darauf ist: Nein! In § 8 (1) ist, wie in der Vergangenheit immer wieder betont, erneut fixiert, daß Werksärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit bei der Ausübung ihrer arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Fachkunde völlig weisungsfrei sind. Allerdings können wir als Werksärzte nicht in eigenem Ermessen das Untersuchungsausmaß bei dem der ärztlichen Vorsorge unterliegenden Personenkreis bestimmen. Wir haben uns da an die berufsgenossenschaftlichen Grundsätze für diese Unter-



Die Anmeldung auf der Station II (K 40) mit den Mitarbeiterinnen Annelies Bang (links) und Marie Feller.



Blick in den Verbandsraum der Station II. Links Krankenpfleger Rolf Heidebrink, rechts Schwester Paula.

suchungen zu halten. Diese regeln Untersuchungsausmaß und -abstand, Untersuchungsart und zum Teil Untersuchungstechniken für bisher 36 Untersuchungsgruppen, zum Beispiel Blei, Benzol, Trichloräthylen, Träger von Atemschutzgeräten und vieles andere mehr.

Ärztliche Schweigepflicht?

OPEL POST: Geben Sie solche Untersuchungsergebnisse an den Arbeitgeber weiter oder anders gefragt: Besteht auch für Werksärzte die ärztliche Schweigepflicht?

Dr. Carow: Hierzu ebenfalls eine ganz klare Antwort: Auch für Werksärzte, seien sie nun hauptberuflich, nebenberuflich oder in einem überbetrieblichen Zentrum tätig, besteht uneingeschränkt die ärztliche Schweigepflicht. Der Arbeitgeber kann nur unsere Beurteilung bezüglich der Eignung oder der Nichteignung, zum Beispiel für einen vorgesehenen exponierten Arbeitseinsatz, erfahren. Krankheiten, Krankheits- und Unfallfolgen oder sonstige Beurteilungskriterien, die zu diesem Entscheid führten, unterliegen der ärztlichen Schweigepflicht. Sie sind in einer eigenen ärztlichen Kartei fixiert. Diese Schweigepflicht gilt natürlich auch für jeden anderen, der zu uns kommt, weil er sich krank fühlt, persönliche Schwierigkeiten hat usw.

OPEL POST: Wenn nun aber ein Werksarzt den Betrieb verläßt beziehungsweise kein Nachfolger die Kartei übernimmt – was ist dann?



MTA Reinhold Klüber am Enzym-Meßgerät im Labor der Station III (Bild oben). – Darunter der Substrat-Meßplatz im Labor der Station III mit MTA Gisela Loidold.

Moderne Einrichtungen

Dr. Carow: Hierzu ist leider zu sagen, daß unsere räumlichen Verhältnisse situationsgebunden noch nicht allen Erwartungen entsprechen. Besonders beim Zusammentreffen mehrerer Untersuchungsreihen sind Engpässe nicht zu vermeiden. Dafür müssen wir um Verständnis bitten. Wir versuchen jedoch, durch technische Rationalisierung diese Engpässe zu umgehen und den Aufgaben gerecht zu werden. So haben wir im März dieses Jahres unser ehemaliges Röntgenschirmbildgerät mit Rollfilm gegen eine Einzelfilm-Odelka-Kamera mit einer besseren und höheren Aufnahmekapazität ausgetauscht, und zwei den DIN-Normen nicht mehr entsprechende Hörprüf-Kabinen wurden durch drei neue belüftete Untersuchungskabinen ersetzt, so daß auf allen drei Stationen die notwendige Gehörüberwachung in den vorgegebenen Zeiträumen durchgeführt werden kann. Gleiche Modernisierungsbestrebungen gelten für Einrichtungen der Seh- und Reaktionstests.



MTA Dorothee Lojik am neuen Röntgen-Schirmbildgerät der Station I.

Dr. Carow: Auch dann hat der Arbeitgeber nicht das Recht, die ärztliche Kartei zu übernehmen, sondern der Werksarzt ist verpflichtet, diese entweder dem Nachfolger selbst zu übergeben oder einer anderen ärztlichen Stelle (Landesgewerbeamt, Gesundheitsamt oder Ärztekammer) auszuhändigen. Auch eine möglicherweise spätere EDV-Erfassung von Untersuchungsterminen wird bereits durch das Bundesdatenschutzgesetz vom 27.1.1977 reglementiert.

OPEL POST: Wir hoffen, daß damit manche noch bestehende diesbezügliche Unklarheit ausgeräumt worden ist. — Herr Dr. Carow, Sie haben bis jetzt Ihre ärzt-

lichkeit einer werksärztlichen Beratung. Schließlich tagt viermal im Jahr der Arbeitsschutz-Ausschuß, in dem durch Vertreter des Arbeitgebers, des Betriebsrats, des Werksärztlichen Dienstes, Fachkräften für Arbeitssicherheit und Sicherheitsbeauftragte grundsätzliche Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beraten werden.

OPEL POST: Eine andere Frage: Sie sprachen von dem gerüttelt' Maß an Aufgaben, die Ihnen durch das neue Gesetz zugewachsen sind. Sind mit den Aufgaben auch Ihre Räume erweitert, Ihre Geräte ergänzt worden, ist Ihr Personalbestand gewachsen?

Schließlich konnten wir uns auf dem Laborgebiet entscheidend verbessern. Bei den in den Jahren 1966 bis 1976 verwendeten teilmechanisierten Geräten hatten wir Probendurchsätze pro Arbeitstag von etwa 200. Seit einem Jahr besitzen wir vollmechanisierte Analyse-Systeme mit einer maximalen Leistung je nach Art der Probenzusammensetzung zwischen 350 und 450 täglich.

OPEL POST: Noch eine abschließende Frage: Für alle diese Tätigkeiten bedürfen Sie und Ihre Kollegen doch sicher eines ganz speziellen Wissens, einer ständigen Fortbildung. Können Sie uns hierzu noch einiges sagen?

Betreuung im Betrieb

liche Tätigkeit gegenüber dem Mitarbeiter angesprochen, vielleicht ergänzend noch etwas über die allgemeinen Betreuungsaufgaben des Werksärztlichen Dienstes.

Dr. Carow: Gerne! Um mit dem Gesetz wieder anzufangen: Damit der Werksarzt beraten kann, muß er die Arbeitsstätten in regelmäßigen Abständen begehen, eventuelle Mängel feststellen und diese den zuständigen Stellen mitteilen, Maßnahmen zur Beseitigung dieser Mängel vorschlagen oder auf deren Durchführung hinwirken. Damit ist aufgezeigt, daß ein nicht kleiner Anteil der ärztlichen Betreuung sich außerhalb der drei werksärztlichen Stationen, nämlich direkt im Betrieb abspielt. Und gerade eine solide Kenntnis der betrieblichen Gegebenheiten, der Arbeitsformen, des Arbeitsablaufs, der Betriebsmittel, des Werkstoffs, der Situation im Versorgungs- und Entsorgungsbereich bestimmen die Wirksam-



MTA Bettina Drühl, Station III, bei der Röntgenaufnahme eines Fußes.



OBERE BILDLEISTE: Sehleistungsprüfung. – Schwester Poldi am EKG Drei-Kanal-Schreiber der Station I. – Aufnahme einer Hörkurve durch Schwester Maria. **UNTERE BILDLEISTE:** Anpassung von Hörschutzmitteln durch Schwester Brunhilde. – Oberschwester Irmtraud ist zuständig für Dispositions- und Verwaltungsarbeiten des Werksärztlichen Dienstes. – Eine der umfangreichen Registraturen des Werksärztlichen Dienstes mit Mitarbeiter Friedrich Brosche.

Dr. Carow: Die hier beschäftigten Ärzte haben die Zusatzbezeichnung „Arbeitsmedizin“. Durch den 79. Deutschen Ärztetag im letzten Jahr wurde die Gebietsbezeichnung „Arzt für Arbeitsmedizin“ beschlossen; die Landesärztekammern wurden gebeten, diese Gebietsbezeichnung in ihre Facharztordnungen auf-

zunehmen. In der Übergangsregelung werden Werksärzte, die die Zusatzbezeichnung „Arbeitsmedizin“ bereits besitzen, berechtigt, die Gebietsbezeichnung „Arzt für Arbeitsmedizin“ zu übernehmen. Für den jungen Mediziner ist folgende vierjährige Weiterbildung vorgesehen: ein Jahr Krankenhaus-tätigkeit „Innere“,

1 1/4 Jahr Weiterbildung wahlweise in Chirurgie, Hautkrankheiten, Ohrenkrankheiten oder Laboratoriumsmedizin, dazu ein dreimonatiger theoretischer Kurs über Arbeitsmedizin in einer der Arbeitsmedizinischen Akademien in Berlin oder München sowie 18 Monate praktische Tätigkeit bei einem hauptberuflichen zur Weiterbil-

Der mobile Einsatzzug des Werksärztlichen Dienstes, der auch für auswärtige Hilfeleistungen eingesetzt werden kann, mit Krankenpfleger Konrad Howe vor der Station I des Werksärztlichen Dienstes in Rüsselsheim.





Luftmessung in der Rohmontage des Rüsselsheimer K 40 mit Werksärztin Dr. Edda Bauer.



Eine der regelmäßig stattfindenden Ärztebesprechungen. Von links die Dres. Edda Bauer, Jakob Leist, Eckhard Straub, Max Crone, Liliane Stasik und Gerd Carow.

zung zugelassenen Werksarzt. Wir haben übrigens hier die Berechtigung, diese praktische Weiterbildung vorzunehmen. – Die Fortbildung der bei uns tätigen Werksärzte ist ebenfalls seit vielen Jahren geregelt. Das gleiche gilt für das andere medizinische Fachpersonal. Ich denke dabei an Tagungen, Kongresse, Fortbildungskurse usw. Auch steht Fachliteratur im üblichen Rahmen allen Interessierten zur Verfügung.

OPEL POST: Mit anderen Worten, Sie, Ihre Kollegen sowie alle Mitarbeiter des Werksärztlichen Dienstes sind auf dem laufenden. Die Entwicklung auf den Gebieten Medizin, Technik und Diagnostik geht also nicht an Ihnen vorbei.

Dr. Carow: So ist es!

OPEL POST: Herr Dr. Carow, vielen Dank, daß Sie unsere Fragen so umfassend beantwortet haben.

Alkohol im Verkehr

Die Frage, wie durch Alkoholeinflüsse bedingte Straßenverkehrsunfälle vermindert werden können, verliert nichts von ihrer bohrenden Aktualität. Einer der jüngsten Beiträge zu diesem Thema stammt von dem Saarbrücker Verkehrspsychologen Prof. Arno Müller. In seiner in Buchform erschienenen Habilitationsschrift „Der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr der Bundesrepublik“ heißt es, die durch alkoholbedingte Unfälle verursachten volkswirtschaftlichen Schäden seien größer als die Kosten für die Neueinstellung von 6.000, mit zusätzlichen Verkehrskontrollen betrauten Polizeibeamten. Nur eine solche verstärkte Verkehrsüberwachung bringe größere Erfolge. Mit einer Herabsetzung der Promille-Grenze (0,8 für bedingte und 1,3 für absolute Fahruntüchtigkeit) könnte man nichts gewinnen. Sehr skeptisch äußerte sich Prof. Müller über den gegenwärtig angewandten Röhrenblastest. Er sei nicht verlässlich und müsse entweder verbessert oder durch ein neues Verfahren ersetzt werden. Die Tatsache, daß Gesetze, Strafen und Aufklärung zu keiner befriedigenden Verringerung der alkoholbedingten Unfälle führen, erklärte der Mediziner damit, die Autofahrer verließen sich auf die trügerische und oft vielfältige Erfahrung, daß bisher trotz Alkoholgenuß ja alles gut gegangen sei. Bis ein Kraftfahrer gerichtlich bestraft werde, könne er im Durchschnitt 9.000 Kilometer ungestraft unter Alkoholeinfluß zurücklegen. Bemesse man eine Einzelfahrt in mehr oder minder trunkenem Zustand auf 30 Kilometer, so könnten theoretisch 300 solcher Fahrten unternommen werden, bis ein Fahrer einmal ertrappt werde.

„Wichtig ist die Qualität der Lieferung“

Die „Lieferanten des Jahres '76“ wurden kürzlich ausgezeichnet. Es war übrigens jetzt das vierte Mal, daß diese Veranstaltung stattfand. Zu der Feier waren wieder 57 Vertreter von Lieferfirmen für Fertigungsmaterial geladen worden, wovon 12 bereits zum vierten Mal dabei waren. 13 Firmen nahmen die Auszeichnung das dritte Mal, 15 das zweite und 17 das erste Mal entgegen.

Vorstandsmitglied Dr. K. Kartzke, Direktor Beschaffungswesen, sagte in seiner Ansprache, das wichtigste Auswahlkriterium für die Auszeichnung „Lieferant des Jahres“ sei die Qualität der Lieferungen an die Opel-Werke im Laufe eines Kalenderjahres. „Hier gelten die Opel-Vorschriften der Qualitätssicherung Auswärtsteile, die ein Höchstmaß an objektiver Beurteilung ermöglichen; darüber hinaus aber werden noch andere Komponenten, wie Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Preisdisziplin, Entwicklungsbereitschaft und Anpassungsfähigkeit an unsere Wünsche in die Wertung einbezogen. Die Tatsache, daß wir eine erfreulich große Zahl von Lieferanten haben, die sich wiederholt als beste ihrer Gruppe qualifizieren, beweist, daß wir auf Grund unserer Beschaffungspolitik eine gute Auswahl unter denjenigen treffen, die sich um das Opel-Geschäft bewerben. Die Zahl der Bewerber ist groß und nimmt noch zu,

ganz besonders in dem Maße, in dem sich ausländische Firmen an der Angebotsabgabe beteiligen. Unser Grundsatz, keine ‚Haus- und Hoflieferanten‘ zu haben, gilt unverändert fort. Wer die ‚Siegespalme‘ im vergangenen Jahr errungen hat, kann daraus keinen Daueranspruch auf Lieferbeteiligung herleiten, sondern muß sich immer erneut der harten Konkurrenz stellen.“

Flexible Anpassung

Dr. Kartzke sagte abschließend: „Heute spielt der jährliche Zuwachs nur noch eine sehr bescheidene Rolle auf dem Inlandsmarkt, aber auch auf den bedeutenden Exportmärkten. Wir hängen also viel stärker als früher von den Entscheidungen über Ersatzkäufe ab, und diese wiederum reagieren sehr empfindlich auf Veränderungen im wirtschaftlichen Klima. Gute und genaue laufende Beobachtungen der Märkte und zügige An-



Überreichung der Urkunde „Lieferant des Jahres“ an einen der 57 Firmen-Repräsentanten durch Vorstandsmitglied Dr. K. Kartzke, Direktor Beschaffungswesen, W. Pihan, Direktor Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion, sowie Th. Steuding, Leiter unseres Fertigungsmaterialeinkaufs.

passung der Produktion und Beschäftigung an Veränderungen ist die Hauptaufgabe, mit der wir in der nächsten Zukunft fertig werden müssen. Das Jahr 1976 hat bewiesen, daß wir uns sehr schnell einem rasanten Anstieg anpassen konnten; aber leider müssen wir auch damit rechnen, daß es wieder einmal einen Abschwung geben wird, der uns zu ebenso flexibler Anpassung zwingen wird.“

Besichtigung des Prüffeldes

Zum Schluß der Feier überreichten Dr. K. Kartzke, W. Pihan, Direktor Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion, sowie Th. Steuding, Leiter des Fertigungsmaterialeinkaufs, an die 57 Vertreter der ausgezeichneten Firmen die Urkunde „Lieferant des Jahres“. Den Abschluß des Vormittags bildete die Vorführung des neuen Opel-Films „Hirne, Hände und Computer“ durch die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit. Am Nachmittag stand der Besuch des Prüffeldes in Dudenhofen auf dem Programm, wo den Gästen unser riesiges Versuchs- und Erprobungsgelände gezeigt wurde. Höhepunkt und Abschluß war ein Crash-Test, bei dem ein neuer Wagen durch einen „mutwillig“ herbeigeführten Frontalaufprall an einer Mauer zerstört wurde – ein für Laien interessantes „technisches Spektakel“ mit ernstem Hintergrund, das der Sicherheits- und Unfallfolgenforschung wertvolle Erkenntnisse liefert.



Auf dem Programm stand auch der Besuch des Prüffeldes in Dudenhofen, wo den Gästen nach dem Kennenlernen der „Marterstrecken“ und Versuchsbahnen ein Crash-Test gezeigt wurde. Dabei fuhr ein neuer mit Versuchspuppen (Dummies) „besetzter“ Wagen mit Tempo 50 gegen die Mauer der Crashanlage. Bei diesen Tests geht es unter anderem um die wichtige Frage, ob der Vorderteil des Wagens genügend Aufprall-Energie verzehrt.



Auto-Ratgeber

Profil-Probleme

Wer mit abgefahrenen Reifen fährt, der hat ein gestörtes Verhältnis zur Sicherheit, der fordert das Abenteuer geradezu heraus. Denn abgefahrne Profile verändern die Fahreigenschaften eines Automobils, verlängern seinen Bremsweg und machen es anfällig für Aquaplaning. Von Reifen, die nur noch die gesetzliche Mindestprofiltiefe – oder wenig mehr – aufweisen, muß man sich trennen können, erst recht, wenn man im Urlaub eine Reise von mehreren tausend Kilometern antritt, denn im Sommer steigt der Reifenverschleiß um etwa das Vierfache gegenüber dem Winter an. Das ist kein eingebauter „Webfehler“ der Hersteller, der den Absatz ankurbeln soll, sondern ein natürlicher Vorgang.

Den Strapazen gewachsen

Bei erhöhter Umgebungstemperatur bereitet die Ableitung der Reibungswärme Schwierigkeiten. Der Reifen erhitzt sich in allen seinen Teilen stärker. Das nagt an der Haltbarkeit der Karkasse und der Abriebfestigkeit des Laufbandes. Bei einer Fahrtstrecke von rund 1.000 Kilometer und Temperaturen zwischen 30 und 40 Grad verschleißt das Profil um etwa einen Millimeter. Diese Faustregel macht es Autofahrern leicht, in eigener Sache auszurechnen, ob ihre Pneus den auf sie zukommenden Strapazen einer Urlaubsfahrt noch gewachsen sind. Liegt die Profiltiefe nur knapp über einem Millimeter, gibt es nur eine Alternative: Neue Reifen! Selbst in südlichen Schönwetter-Ländern muß man im Urlaub einen unverhofften Gewitterregen einkalkulieren. Wenn aber zu nasser Fahrbahn noch profilarme Reifen kommen, multipliziert sich das Risiko. Je schneller ein Reifen rollt, umso kürzer hat ein Profilteilchen der Lauffläche Kontakt mit der Straße.

Bei Tempo 100 beträgt diese Berührungzeit nur acht tausendstel Sekunden. In dieser Zeit muß der Wasserfilm auf der Straße unter den Profilrippen hinweg nach außen oder in die Profilrippen abgedrängt werden, um Fahrbahnkontakt zu halten. Je geringer der Fahrbahnkontakt, umso weniger ist der Reifen in der Lage, Brems- und Seitenführungskräfte zu übertragen.

Gefürchtetes Aquaplaning

Bei einem Millimeter Profiltiefe genügt bei 60 km/h eine mittelkräftige Bremsung, um den Wagen ins Schleudern zu bringen. Und die Gefahr wächst, daß die Reifen wie Wasserski aufschwimmen und das gefürchtete Aquaplaning einleiten.

Das ist der Augenblick, in dem ein Engel mit Palmenwedeln auf Sie zutritt und fragt: „Können Sie Harfe spielen?“ – Wem dies passiert, der hat nicht Mangel an Glück gehabt, sondern Mangel an Einsicht gezeigt, daß abgefahrne Reifen ein Sicherheitsrisiko sind. Reifen gehören vor dem Urlaub einer strengen Musterung unterzogen – die leicht verwundbaren Flanken auf Verletzungen untersucht, die Profilrippen von eingedrungenen Fremdkörpern befreit und die profilschwachen Pneus ausgemustert. H.S.

Kleine Kniffe für unterwegs

In **Lindenbäume** kann man wunderschöne Herzen schneiden, – aber stellen Sie im Sommer nie Ihren Wagen darunter! Lindenblüten und manche anderen tropfen nämlich, und dieser Saft macht auf Autolack scheußliche Flecken. Nicht mehr wegzubringen: ein Andenken, so dauerhaft wie Ihr Herz im Stamm! **Fliegen** haben kurze Beine – wenn sie zusammen mit Artgenossen Ihre **Windschutzscheibe** und die Scheinwerfer verkleistern. So schaffen Sie klare Verhältnisse: Zigarettenasche auf ein Tuch bröseln und die Scheibe abreiben. Für Nichtraucher: Genauso gut geht's auch mit Cola. Oder mit einem angefeuchteten Damenstrumpf. (Das hätten sich die Fliegen nicht träumen lassen . . .)

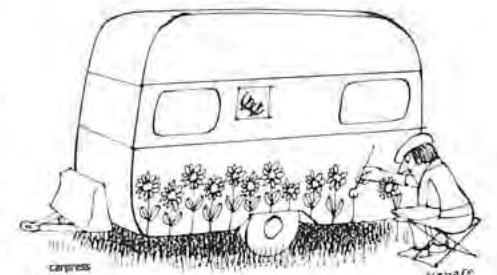
Apropos, Strumpf: Wozu solch ein hauchzartes Gewebe sonst noch zu gebrauchen ist! Da reißt plötzlich der **Keilriemen**. Kein Ersatz an Bord, weit und breit keine Hilfe zu bekommen. Drehen Sie den Perlon- oder Nylonstrumpf (oder Strumpfhose) zu einem dünnen Seil zusammen, verknoten Sie die Enden und ziehen Sie diese erstaunlich haltbare Kon-

struktion über die Laufräder des Keilriemens. Damit schaffen Sie es bis zur nächsten Werkstatt.

Ist **Rückwärts-Einparken** immer noch Ihr „Hobby“? Kleine Hilfe: Bringen Sie auf dem Rückfenster eine Markierungsmarke an (Klebstreifen, Lippenstift), über die Sie exakt peilen können. Mal probieren! Und nie vom rechten Weg abweichen. Die feuchte Wiese, ein matschiger Waldweg, Schnee . . ., **der Wagen sitzt fest**. Jetzt nicht mit dem Kopf durch die Wand und Vollgas geben. **Schaukeln** Sie sich heraus! Blitzschnell schalten: Vorwärtsgang, kurz Gas . . ., Rückwärtsgang, Gas . . ., vorwärts, rückwärts . . ., auf einmal klappt's. (Auch hier ist das Automatik-Getriebe unschlagbar!) **Autoschlüssel weg?** Kein Problem, wenn Sie die Reserveschlüssel greifbar deponiert haben, z.B. einzelnen Schlüssel im Portemonnaie oder mit Klebeband in der Führerscheinhülle. Für alle Fälle: Notieren Sie die Schlüsselnummer (steht auch im KD-Scheckheft).

Winterfreuden . . . **Türschloß vereist**. Vielleicht genügt es schon, die warme Hand eine Weile fest auf das Schloß zu drücken. Den Schlüssel mit Feuerzeug oder Streichholz heiß machen, ist eine andere Methode. Viel wirkungsvoller: Geben Sie vor der Kälteperiode etwas „Caramba“ oder Graphitpulver in die Türschlösser. Das hält vor. Gegen **zugefrorene Scheiben** beim Parken im Freien helfen Zeitungsbogen oder Pappdeckel, die hinter die Wischer geklemmt werden. Sofort haben Sie Durchblick.

Autobahn-Panne – und was nun? Erstens: Wagen auf Seitenstreifen lenken. Zweitens: Warnblinkanlage einschalten und Warndreieck mindestens 100 m hinter dem Wagen aufstellen. Drittens: Sofern Sie den Schaden nicht selbst beheben können, nächste **Notrufsäule** suchen. Sie ist nie weit von Ihnen entfernt. Und die Richtung, in die Sie zu gehen haben, zeigen schwarze Pfeile auf den Begrenzungspfählen an. Durchs Telefon geben Sie Ihren Standort an (km-Markierung merken!) – und bald kommt die Straßenwacht oder ein anderer hilfreicher „Engel“.





Urlaustip: Schösserfahrt Richtung Norden ins benachbarte Dänemark.

Stille Reserven sind nie verkehrt. Die Zubehörindustrie hat sich da vieles Praktische einfallen lassen. Es liegt ganz bei Ihnen und Ihrem Sicherheitsbedürfnis, was Sie als ständige Bordausrüstung mitführen wollen. Reservekanister, Sicherungen, Ersatzbirnen, Ersatzkeilriemen, vielleicht noch Zündkerzen können notfalls gute Dienste leisten. Einen Feuerlöscher sollten Sie ebenfalls immer dabei haben und natürlich eine Bordapotheke.

Der große Irrtum

Die meisten Autofahrer, die außerhalb geschlossener Ortschaften auf mehrspurigen Straßen verbotenerweise rechts überholen, unterliegen entweder einem großen Irrtum oder rechtfertigen ihr vorsätzliches Fehlverhalten mit faulen Ausreden. Diese Feststellung traf der Automobilclub von Deutschland (AvD). Laut AvD halten viele Autofahrer das innerhalb geschlossener Ortschaften auf mehrspurigen Straßen erlaubte rechts Vorbeifahren irrtümlicherweise auch außerhalb von Städten für gültig. Auf Autobahnen darf aber nur dann rechts schneller gefahren werden als links, wenn sich auf allen Spuren Fahrzeugschlangen gebildet haben. — Die am 1. Januar 1976 geänderte StVO ist noch nicht in das Bewußtsein aller Fahrer gedrungen. Eine weitverbreitete Ausrede ist auch das sogenannte „Bahnenfahren“, das oft als Argument für das Überholvergehen benutzt wird: „In meiner Fahrbahn darf ich doch vorbeifahren“, lautet die Antwort mancher Autofahrer auf entsprechende Fragen. Der AvD bezeichnet diese Umstände als alarmierend und fordert alle Automobilverbände und zuständigen öffentlichen Stellen zur Unterstützung bei der Aufklärung der Autofahrer über ihr Handeln auf, denn als Grundregel gilt nach wie vor: in der Bundesrepublik fährt man rechts und überholt links.

PARADE am Zebrastreifen

Wer die Psychologie der Autofahrer ein wenig studieren will, der braucht nur langsam an der Kolonne, die vor einem Zebrastreifen hält, entlangzugehen und aufmerksam in die Gesichter der Damen und Herren zu blicken, die hinter dem Steuer sitzen. Schon wie ein Autofahrer auf den Zebrastreifen zufährt, gibt Anlaß, Spekulationen über seinen Charakter anzustellen. Die einen nehmen schon in gehörigem Abstand von der Ampel Gas weg. Das sind die Vorsichtigen, die damit rechnen, daß die Farbe des Lichts in jeder Sekunde wechseln kann. Die anderen aber fahren forsch auf den Zebrastreifen zu, bremsen scharf und amüsieren sich, wenn die Fußgänger ängstlich zurück- oder vorspringen. Und die Tollkühnen versuchen, noch oder schon bei gelbem Licht über die Kreuzung zu rasen. Und da stehen sie nun am Zebrastreifen und warten.

Da ist der Mann, dem der kurze Aufenthalt gar nicht so unerwünscht ist. Er hat sich behaglich zurückgelehnt und blickt fast versonnen vor sich hin. Ein Lebenskünstler. Da ist der Mann, der wie auf dem Sprung sitzt. Steht er in der ersten Reihe, so fährt er bereits an, wenn das Licht auf Gelb steht; steht er weiter hinten, und die Kolonne auf der zweiten Spur setzt sich bereits in Bewegung, so zeigt seine Miene deutlich an, daß er sein Geschick beklagt, ausgerechnet zwischen jene geraten zu sein, die eine lange Leitung haben. Da ist der Mann, der die Gelegenheit benutzt, sich unter den Töchtern des Landes umzusehen.

Er schmunzelt und versucht durch das Rückfenster zu besonders schönen Beinen, in der Fachsprache Fahrgestell genannt, die übrige „Karosserie“ in Augenschein zu nehmen. Ein Schwere-nöter, der sicher gern sein Auto lächeln läßt. Da ist der Mann, der versucht, sich auf der Nebenspur nach vorn zu schmuggeln. Gelingt es ihm, so breitet sich Genugtuung über sein Gesicht aus. Gelingt ihm das Manöver nicht, so betrachtet er jeden, der ihm in die Quere kommt, als seinen persönlichen Feind.

Aber auch Damen sind gehalten, Fußgängern den Vortritt zu lassen. Da ist die Dame, die den kleinen Aufenthalt dazu benutzt, in den Spiegel zu blicken. Sie richtet ihr Haar ein bißchen, zupft ihren Rock glatt oder zieht ihren Pulli stramm. Sie genießt die kleine Szene, wenn sie die Augen der Fußgänger auf sich gerichtet weiß.

Da ist die Dame, die gelangweilt die Augenlider wie einen Schleier über den Blick gezogen hat. Tatsächlich aber beobachtet sie sehr genau die Wirkung, die von ihr ausgeht. Da ist die Dame, die ängstlich in den Rückspiegel blickt, ob ihr auch ja niemand zu nahe kommt und ihr schönes Auto ankratzt. Man sieht es ihr an, der Wagen ist für sie mehr ein Ausstellungsstück als ein Fortbewegungsmittel.

Da ist die vorsichtige Dame. Um auch ja keinen Zentimeter auf den Zebrastreifen zu geraten, hat sie den Motor abgewürgt. Wenn es weiter geht, bekommt sie ihren Wagen nicht sofort in Fahrt und lächelt Entschuldigungen wie ein kleines Mädchen, das seinen Puppenwagen durchs Fußgängergewimmel bugsiiert. Und da sind schließlich die Mitfahrer. Die einen sitzen hoheitsvoll da und haben kein Auge für das Fußvolk, die anderen blicken ebenso gespannt wie der Fahrzeuglenker durch die Windschutzscheibe und fühlen sich mitverantwortlich.

Aber auch jene, die hinter den Windschutzscheiben sitzen, machen ihre Beobachtungen. Sie ärgern sich nicht nur, sie amüsieren sich auch, zum Beispiel über Fußgänger, die über den Zebrastreifen stolzieren im Bewußtsein, die Motorisierung in Schach zu halten, über jene, die knickebeinig über den Fahrdamm hoppeln, über die, die mit verzerrtem Lächeln für ihr Dasein um Entschuldigung zu bitten scheinen. — Die Parade am Zebrastreifen ist also keine einseitige Angelegenheit. Solange sie mit einem Lächeln, gleich welcher Art, abgenommen wird, ist sie harmlos. — H.R.

Die Urlaubsreise mit dem Wohnwagen

Die bevorstehende Urlaubszeit wird für viele Leser auch eine Zeit ausgedehnter Reisen mit irgendeinem Anhänger sein. Der eine wird sein umfangreicher gewordenes Campinggepäck in einem kleinen Gepäckanhänger transportieren, der andere wird mit dem fahrbaren Haus im Schlepp einige tausend Kilometer hinter sich bringen, wieder andere werden vielleicht mit einem Boot am Haken ihres Pkw fremden Stränden zustreben, um nur einige der populärsten Arten zu nennen, mit einem Anhänger zu reisen. Doch gilt es, dabei mancherlei zu berücksichtigen – und darüber wird in dem folgenden Bericht Näheres gesagt.

Für „alte Hasen“ wird die Fahrt mit dem Anhänger eine reine Routinesache sein. Ihnen kann man in dieser Hinsicht kaum etwas Neues sagen. Sie mögen schnell umblättern und sich der nächsten Lektüre widmen. Bei den Fortgeschrittenen wird es ähnlich sein. Wer aber noch keine oder noch nicht viel Erfahrung im Umgang mit einem Anhänger hat, selbst wenn er die Kunst des Autofahrens bereits souverän beherrscht, sollte sich keine Chance entgehen lassen, von den Erfahrungen anderer zu profitieren.

Dies fängt schon beim Kauf des Zugwagens (sprich Pkw) oder des Anhängers, je nachdem, was man zuerst besitzt, an, denn Voraussetzung für einen einwandfreien Betrieb ist ein gutes, harmonisches Gespann. Wie sieht nun das ideale Gespann aus? Will man diese Frage nur in bezug auf Fahrleistung und Fahrverhalten beantworten, so fällt die Antwort nicht besonders schwer: Unter dieser Voraussetzung bildet jeder Pkw über fünfundzwanzigtausend Mark mit jedem Anhänger unter 500 kg Gesamt-Gewicht ein ideales Gespann. Doch dürften derartige Gespanne selten sein. Schwieriger wird die Sache, wenn man zum Beispiel einen Wohnwagen, ein Boot oder einen Pferdeanhänger ziehen möchte und die Anschaffungskosten für Pkw und Anhänger – natürlich mitsamt Beladung – in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen sollen.

Wichtige Orientierungshilfe

Eine wichtige Orientierungshilfe stellt hier die zulässige Anhängelast des Pkw dar. Sie wird vom Pkw-Hersteller angegeben, vom TÜV geprüft und behördlich genehmigt (siehe auch letztes Heft). Allerdings darf man diesen Pauschalwert nicht zu pauschal anwenden, denn 1000 kg sind nicht gleich 1000 kg, zumindest nicht bei einem Anhänger. Das wird erklärlich, wenn man sich die Größenunterschiede zwischen einem Wohnwagen und einem

mit Zementsäcken beladenen Lastanhänger gleichen Gewichtes vergegenwärtigt. Nicht nur der Luftwiderstand und damit die Höchstgeschwindigkeit, sondern auch das Fahr- und Bremsverhalten sind unterschiedlich. Auch muß berücksichtigt werden, ob man nur hin und wieder kurze Strecken fahren will oder ausgedehnte Reisen plant, die eventuell sogar ins Hochgebirge führen, wo bekanntlich die „dünne“ Luft einen Leistungsabfall der Motoren zur Folge hat. Als Faustformel für Anhänger-Neulinge sollte gelten, die zulässige Anhängelast nur zu 80 Prozent auszunutzen, was sich natürlich auch in bezug auf die Fahrleistungen und die Beanspruchung des Fahrzeuges positiv auswirkt. Diese einfache Formel ergibt somit die Größe des Anhängers, den man noch ziehen kann oder aber auch die Größe und Motorleistung des Pkw, den man mindestens braucht.

Vorteilhaftes Zubehör

Daneben läßt sich die Anhängerfreundlichkeit eines Gespannes durch Spezialausrüstungen und Zubehör beträchtlich steigern. Einige Automobilhersteller – hierzu gehört auch Opel – bieten verschiedene Sonderausführungen und allerlei Zubehör an, welches für den Anhängerbetrieb besonders vorteilhaft ist: Höhenregulierung oder Anhängerfedern, eine verstärkte Kupplung oder ein automatisches Getriebe, spezielle Anhängerspiegel, die auch bei breiten Anhängern eine einwandfreie Sicht nach hinten gewähren – um nur einige Beispiele zu nennen. Die Höhenregulierung ist bei werksseitigem Einbau übrigens wesentlich preiswerter als die auf dem Markt befindlichen Nachrüstanlagen, da sie an Stelle der Hinterachs-Stoßdämpfer eingebaut wird. Dazu gibt es noch einen kleinen handlichen Kompressor, der von der Autobatterie gespeist wird und dadurch unabhängig macht von Tankstelle oder Fußluftpumpen. Die Anhängerkupplung kann

übrigens bei Opel für alle Modelle ab Werk geliefert werden. Dadurch erspart man sich die lästige TÜV-Abnahme und den Gang zur Zulassungsstelle. Zudem ist es billiger. Auch ist bei den werksseitig eingebauten Kupplungen die üblicherweise freie Klemme der Steckdose an die Stromversorgung angeschlossen, so daß beispielsweise der Wohnwagenkühlschrank ohne zusätzliche Bastelarbeit auch während der Fahrt betrieben werden kann.

Auch das Fahrwerk beachten

Der so optimal ausgerüstete Zugwagen bietet zwar eine gute Voraussetzung für einen einwandfreien Anhängerbetrieb, jedoch noch keine Garantie dafür. Denn dabei haben die Fahreigenschaften des Anhängers noch ein wichtiges Wort mitzureden. Diese Erfahrung mußte schon mancher Caravaner machen, der seinen Wohnwagen nur nach dem Preis und dem Aussehen der Inneneinrichtung kaufte. Leider wurde das Fahrwerk bisher bei Kaufentscheidungen zu wenig beachtet. Dies machte es den Anhängerherstellern schwer, bessere Fahrwerke zu bauen. Wohnwagen mit einer Aufbauhöhe von über fünf Metern und entsprechendem Gewicht mit nur zwei Rädern und ohne Stoßdämpfer waren keine Seltenheit. Auch Radführung und Radfederung wurden etwas stiefmütterlich behandelt. Erst in den letzten Jahren ist in dieser Hinsicht eine Wende eingetreten, und es bleibt zu hoffen, daß auch die Käufer „fahrwerksbewußter“ denken.

Schon bei den Vorbereitungen

Beherrigt man alle diese Hinweise beim Kauf von Auto und Anhänger, so müßte man eigentlich im Besitze eines guten Gespannes sein. Jetzt könnten nur noch grobe Fehler bei der Handhabung des Gespannes die Freude am Reisen mit einem Anhänger verderben. Allerdings ist die Wahrscheinlichkeit dafür, daß dies geschieht, sehr groß. Viele Fehler werden schon bei den Vorbereitungen für die Fahrt sowohl aus Unwissenheit als auch aus Leichtsinn gemacht. Damit ist nicht nur das Auswählen einer anhängerfreundlichen Reiseroute gemeint, sondern vielmehr das „Reisefertigmachen“ des Gespannes. Denn wie der Pkw, muß auch der Anhänger vor Antritt einer größeren Reise technisch geprüft und in Ordnung gebracht werden. Dies beginnt mit der

Prüfung der Auflaufbremse auf einem Bremsenprüfstand. Dadurch wird sichergestellt, daß die Bremse gut und gleichmäßig zieht. Ein weiteres Augenmerk gilt den Reifen. Korrekter und gleichmäßiger Luftdruck in allen Rädern sind eine Grundbedingung für gute Fahreigenschaften. Aus Gründen der Sicherheit ist aber auch neben der Profiltiefe auf den Reifenzustand zu achten. Die größte Beanspruchung von Anhängerreifen ist häufig nicht die Abnutzung des Profilmgummis, sondern die Alterung. Auf Grund der relativ geringen Laufstrecken werden die Reifen eines Anhängers meist sehr alt und damit brüchig.

Starke Reifenverformung

Von den Reifenherstellern wird daher eine Erneuerung der Reifen möglichst nach sechs Jahren, spätestens nach acht Jahren vorgeschrieben. Auch kommt es häufig vor, daß der Anhänger monatelang nicht bewegt wird. Dies führt zu starker Reifenverformung im Radaufstandspunkt, wenn das ganze Gewicht auf den Rädern ruht. Darum sollte der Reifen bei längerer Standzeit durch teilweises Aufbocken entlastet werden. Bei Wohnwagen ist hierbei Vorsicht geboten, denn völliges Freiheben der Räder könnte dem Aufbau schaden. Müssen die Reifen erneuert werden, sollte man sich unbedingt an die vom Anhängerhersteller vorgeschriebene Reifengröße und -bauart halten. Keinesfalls dürfen Reifen geringerer Tragfähigkeit verwendet werden.

Beladung besonders wichtig

Einer großen Bedeutung ist der Beladung des Anhängers beizumessen. Sie ist für das Fahrverhalten ebenso wichtig, wie die Fahreigenschaften des Zugwagens und des Anhängers. Falsche Beladung kann das Fahrverhalten des besten Gespannes schlechter machen, als das des schlechtesten Gespannes. Der Grund hierfür liegt darin, daß man durch die Beladung des Anhängers den Schwerpunkt verändern und das sogenannte Massenträgheitsmoment enorm erhöhen kann. Um dies zu vermeiden, darf die Zuladung weder hoch noch weit nach vorn oder hinten untergebracht werden. Sie gehört auf die Mitte der Achse, und zwar so tief wie möglich. Diese Forderung wird zwar bei Caravanern und besonders bei „Caravanerinnen“ auf starken Protest stoßen, sie muß aber beachtet werden, wenn man nicht gerade einen Wohnwagenwinzling schleppen und Schlingenanfälligkeit vermeiden will. Auch die Lage des Schwerpunktes ist wichtig. Darum soll das Gepäck so gleichmäßig in der Mitte des Anhängers verstaut werden, daß die Radlasten annähernd gleich sind und die Stützlast, das ist die senkrechte Kraft, mit der die Anhängerdeichsel auf die Kupplungskugel drückt, innerhalb der zulässigen Grenzen mög-

lichst hoch ist. Ein Über- oder Unterschreiten dieser Grenzen ist übrigens nicht nur schädlich, sondern auch strafbar. Zur Kontrolle der Stützlast verwenden „alte Fuchse“ eine Badezimmerwaage und einen Stock. Beim Fachhandel sind aber auch spezielle Stützlastwaagen für ca. 20,- DM erhältlich.

Letzte Sicherheitskontrolle

Unmittelbar vor Antritt der Reise sollte nochmals eine Sicherheitskontrolle durchgeführt werden. Hierzu gehören die einwandfreie Funktion der Beleuchtungseinrichtung, Sicherung der Beladung gegen Verrutschen, Befestigung des Abreißseiles, Sicherung der Türen, Fenster und Dachluken. Und dann kann es losgehen! Schon nach wenigen Kilometern wird man feststellen, daß die vorher gehegten Befürchtungen unbegründet waren. Nach einigen Stunden fühlt man sich so sicher, als hätte man noch nie ein Auto ohne Anhänger gefahren. Wichtigster Punkt während der Fahrt ist übrigens die Geschwindigkeit. Sie beeinflußt Sicherheit und Wirtschaftlichkeit, und sie ist in den meisten Ländern begrenzt. Bei uns in Deutschland zum Beispiel darf mit einem Anhänger nicht schneller als 80 km/h gefahren werden. Dies gilt auch für Autobahnen. In einigen Ländern ist die Geschwindigkeitsbegrenzung noch niedriger, in einigen ist sie höher. Jedenfalls ist Schnellfahren besonders beim Ziehen großer Anhänger spürbar teurer. Messungen mit einem Wohnwagen ergaben bei 90 km/h einen um 15 % höheren Kraftstoffverbrauch, bei 100 km/h sogar knapp 40 %. Natürlich verringert sich mit steigender Geschwindigkeit auch die Fahrstabilität. Deshalb sollte man auch in Ländern, die eine höhere Geschwindigkeit erlauben, nicht allzu sehr über das bei uns übliche Maß hinausgehen.

Wenn man schlingert

Was macht man nun, wenn das Gespann trotz aller Vorkehrungen doch ins Schlingern gerät? Oberstes Gebot in dieser Situation ist: Ruhe bewahren, keinerlei Lenkbewegungen am Lenkrad, die Geschwindigkeit reduzieren, notfalls durch scharfes – eventuell kurzes – Bremsen.

Dadurch wird auch die Auflaufbremse des Anhängers betätigt, was zur Stabilisierung des Gespannes führt. Obwohl oft empfohlen, ist Gasgeben eine sehr unsichere Maßnahme zum Stoppen von Schlingerbewegungen. Es führt nur dann zum Erfolg, wenn der Motor wirklich noch gute Kraftreserven abgeben kann. Hat man seinen Motor aber überschätzt, führt die steigende Geschwindigkeit zur gefährlichen Verschlechterung der Situation. Besondere Wachsamkeit ist übrigens beim Bergabfahren und beim Überholen und Überholtwerden durch Lkw's geboten. Bergab können schon kleinere Impulse wegen der geringeren Zugkraft zwischen Pkw und Anhänger zum Schlingern führen. Neigt ein Gespann ausgesprochen oft zum Schlingern, ist dies häufig auf zu niedrige Stützlast und falsche Beladung zurückzuführen. Die Verwendung eines Schlingerdämpfers schafft dann zwar Abhilfe, packt aber das Übel nicht an der Wurzel. Deshalb sollten derartige Hilfsmittel nur verwendet werden, wenn andere Maßnahmen keine ausreichende Verbesserung bringen.

Rückwärtsfahren – Steigungen

Ein häufig zu Unrecht gefürchtetes Manöver ist das Rückwärtsfahren mit dem Anhänger. Es soll langjährige Caravaner geben, die ihren Anhänger lieber abhängen und das Grinsen der Zuschauer erdulden, als rückwärts zu fahren. Dabei genügt ein bißchen Übung in einer ruhigen Stunde. Dies erhöht nicht nur die Fähigkeit, sondern auch das Selbstvertrauen. Allerdings sollte eine Begleitperson das Zurückstoßen sichern und überwachen. Unterschätzt wird sehr oft die „Kunst“ des Anfahrens in größeren Steigungen. Auch gute und routinierte Autofahrer, die aber keine Anhängerpraxis haben, bleiben hierbei häufig auf der Strecke. Dabei ist es gar nicht so schwierig, wenn man weiß, wie's gemacht werden muß: Motordrehzahl möglichst niedrig halten (am besten um 2000 Umdrehungen pro Minute), mit schleifender Kupplung allmählich einkuppeln und gleichzeitig Vollgas geben, ohne daß die Motordrehzahl nennenswert steigt oder fällt. Dreht der Motor zu hoch, erhitzt sich die Kupplung zu stark, was mit entsprechender Rauch-



bildung verbunden ist. Ist die Motordrehzahl jedoch beim Einkuppeln und während des Anfahrens zu niedrig, gibt der Motor noch nicht sein volles Drehmoment ab. Die erforderliche Zugkraft wird nicht erreicht, und das Gespann kann nicht angefahren werden.

In längeren Steigungen

Hin und wieder kann es vorkommen, daß die Verkehrsverhältnisse nur ein Kriechtempo gestatten. Im Gebirge oder in längeren Steigungen kann dies wegen des fehlenden Fahrtwindes zu einer starken Motorerwärmung und zum Kochen des Kühlwassers führen. In einem solchen Fall sollte man schnellstens anhalten, die Motorhaube öffnen und den Motor im Leerlauf abkühlen lassen. Ein Abstellen des Motors kann wegen der entstehenden Nachhitze schädlich sein. Im übrigen muß natürlich beim Fahren mit größeren Anhängern, wie zum Beispiel Wohnwagen, auf die größeren Abmessungen Rücksicht genommen werden. Hindernisse, an die man als Pkw-Fahrer nicht zu denken gewohnt ist, können mit einem Wohnhänger leicht in Konflikt geraten: Verkehrsschilder, Bäume, Äste, enge Durchfahrten, Überführungen und dergleichen. Besondere Beachtung muß auch dem ausseren Heck gewidmet werden, weshalb man nicht zu dicht an Hindernisse heranfahren und beim Abbiegen das Lenkrad auf keinen Fall zu scharf einschlagen sollte.

Verkehrsfluß nicht hemmen

Ein letzter, aber wichtiger Punkt sei allen Anhängerfahrern besonders an Herz gelegt: Das ist die Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer. Es ist nun einmal nicht zu vermeiden, daß Anhängergespanne wegen ihrer großen Abmessungen, wegen der begrenzten Höchstgeschwindigkeit und einigen anderen Dingen nicht so rasch im Verkehr mitfließen können und manchmal den Verkehrsfluß auch hemmen. Das führt bei vielen Verkehrsteilnehmern zu heftiger Kritik. Ob diese Kritik berechtigt ist oder mehr Toleranz wünschenswert wäre, sei dahingestellt. Jedenfalls kann rücksichtsvolles Verhalten der Gespannkapitäne dazu beitragen, Verständnis unter den anderen Verkehrsteilnehmern zu bewirken. Deshalb: Beim Überholen auf der Autobahn auf den nachfolgenden Verkehr achten. Nicht ganze Kolonnen überholen, sondern zwischendurch auf die rechte Spur gehen. Auf unübersichtlichen Landstraßen keine Schlangen verursachen, sondern möglichst oft rechts ran fahren und dem schnelleren Verkehr Gelegenheit zum Überholen geben. Beim Fahren in Kolonne einen genügend großen Abstand zum Vordermann halten, damit schnellere Fahrzeuge während des Überholens ein Schlupfloch finden können. Bleibt noch, allen eine gute Fahrt zu wünschen. W.H.Sch.

UNSERE JUBILARE

40



Werner Lauzi
Revision
1.5.1977



Heinz Kern
PEK
2.5.1977



Franz Bender
Karosseriebau II
6.5.1977

Rüsselsheim



Wilhelm Klippel
Produktionsleitung
8.5.1977



Karl Geier
Wagenendmontage
12.5.1977



Otto Rumpf
Personal- u. Soz. Abt.
1.5.1977

Bochum

Rüsselsheim

1.4.1977
Friedrich Bäder
Kar.-Fertigmontage

13.5.1977
Karl Brandt
Chassisbau I

23.5.1977
Rosemarie Arnhold
Beschädigten-Eins.

25

28.5.1977
Willi Wenz
PEK

29.5.1977
Claus Götz
PEK

Bochum

13.5.1977
Klaus Köhler
Preßwerk

18.5.1977
Artur Kranz
Ersatz- u. Zubeh.

23.5.1977
Helmut Kowalke
Mat.-u. Prod. Ktr.

IM RUHESTAND

Wilhelm Altendorf
Qual. Förderg. u. Insp.

Johannes Barth
Instandh. Kar. Bau

Karl Breinich
Werksverpflegung

Georg Engroff
Fahrzeuggdisp. u. -ausl.

Philipp Finov
Karosseriebau I

August Haese
Preßwerk

Elisabeth Jacque
Werksverpflegung

Josef Kirschgarten
Karosseriebau II

Paul Klink
Karosseriebau I

Karl Koch
Betriebskrankenkasse

Friedrich Kronhardt
Kdd.-Förderung

Willi Lehna
Karosseriebau I

Philipp Mundschenk
Betriebskrankenkasse

Franz Plass
Getriebebau

Kurt Schubert
Qual. Ktr. u. Insp.



LEBENSRETTER SICHERHEITSGURT

„Mit dem Gurt wäre das nicht passiert!“

In der Redaktion ging das Telefon. Eine Mitarbeiterin der PEK, Susan Kapetanovic, war am Apparat: „Ich lese gerade in der OPEL POST die Serie ‚Lebensretter Sicherheitsgurt‘ und Ihre Aufforderung, solche Erlebnisse der Zeitung mitzuteilen.“ In dem anschließenden Gespräch erfuhren wir von einem schweren Unfall, der einen tiefen Einschnitt in ihrem Leben bewirkte.

„Ich befand mich“, so Mitarbeiterin K., „auf der Autobahn Frankfurt – Kassel, als meine Bremsen plötzlich an Wirkung verloren. Zufälligerweise lag vor mir eine Tankstelle, doch als ich sie anfahren wollte, versagten die Bremsen total. Es bestand keine Ausweichmöglichkeit mehr, und da sich alles in Sekundenschnelle abspielte, fuhr ich auf einen in der Tankstellenzufahrt stehenden Reise-

bus auf. Das Tempo von ca. 60 km/h konnte ich auch nicht mehr drosseln. Somit waren die Folgen verheerend.

Durch den starken Aufprall fiel ich mit Oberkörper und Gesicht aufs Lenkrad, und meine Hände stießen durch die völlig zersplitterte Windschutzscheibe. Rippenbrüche und Schnittverletzungen im Gesicht und an den Händen waren die Folge. Schlimmer jedoch war, daß meine Nase total zertrümmert wurde. Und natürlich entstand an meinem Wagen Totalschaden.“

Wir erfuhren noch, daß Mitarbeiterin Kapetanovic inzwischen drei Nasenoperationen hinter sich hat und eine vierte in diesen Tagen bevorsteht. Einmal sieben Wochen und zweimal je eine Woche lag sie deshalb bereits im Kranken-

haus. Mit Hilfe der Gesichtschirurgen hofft sie jedoch, eines Tages wieder so auszusehen wie auf dem Foto oben, das aus der Zeit vor dem Unfall stammt.

Für unsere Leser sagte sie abschließend: „Mit Gurt wäre das mit Gewißheit nicht passiert. Allzu viele denken leider noch, bei 50 oder 60 km/h könne man sich abstützen. Auch mein Beispiel zeigt wieder, daß es nicht möglich ist, daß man unweigerlich nach vorn geschleudert wird.“ (Die Redaktion bittet die Leser, ihr ähnliche Fälle zu schildern, denn nur mit solchen Beispielen aus der Wirklichkeit des Verkehrsalltags kann man – hoffentlich – diejenigen überzeugen, die den Gurt zwar im Wagen haben, ihn aber aus Leichtsinn oder Voreingenommenheit nicht anlegen beziehungsweise glauben, im Stadtverkehr sei er nicht nötig.)



Ergänzend zu dem Unfall, in den Mitarbeiterin Susan Kapetanovic (oben) verwickelt wurde, hier noch ein Unfallhergang, zu dem die Abteilung Unfallforschung der PEK das Material beisteuerte: In diesen Unfall waren im letzten Winter zwei KADETT verwickelt. Wegen Schneeglätte kam einer der Wagen ins Rutschen, schlitterte auf die Gegenfahrbahn und prallte mit einem entgegenkommenden Kadett GT/E zusammen. An beiden Fahrzeugen entstand Totalschaden. Der Fahrer des Kadett war nicht angeschnallt. Er erlitt Rippenbrüche rechts, einen Brustbeinbruch, eine Gehirnerschütterung und Schnittwunden im Gesicht – also schwere Verletzungen. Der Fahrer des GT/E trug den Gurt – und blieb unverletzt. Der Unfall ereignete sich übrigens im Stadtverkehr. Kommentar überflüssig!

VORSICHT

Bei Nacht sind alle Lichter grell

Das ist sozusagen der dunkle Punkt zu späten Stunden. Besonders für den Autofahrer, der wie gebannt in die entgegenkommenden Lichter starrt: er fährt dann „blind“ in ein schwarzes Loch und sieht nicht den Radfahrer, den Fußgänger oder sonst ein Hindernis auf der Fahrbahn. Was tun?

Kopf etwas nach rechts drehen und den rechten Straßenrand scharf anvisieren. So erkennen Sie, was vor Ihnen los ist, fahren vorschriftsmäßig ganz rechts und schonen Ihre Augen. Bei abgeblendeten Scheinwerfern langsam fahren – klarer Fall! Denn Ihr Sichtfeld wird plötzlich kürzer als bei Fernlicht.

Ganz wichtig: Nachts muß die Windschutzscheibe möglichst sauber sein, vor allem von Öl und Insekten. Sonst gibt es einen schmierigen Film auf dem Glas, der eine vielfache Blendwirkung verursacht. Mit etwas Spiritus oder einem Spezialmittel im Scheibenwaschwasser können Sie die Scheibe sauber halten.

Beispielhafte Zusammenarbeit

Das Werk ist vor allem seinen Kunden verpflichtet – nicht zuletzt aber auch der Bedeutung, die ein Unternehmen hat, das rund 60.000 Menschen beschäftigt. Diese Bedeutung macht es zu einer Selbstverständlichkeit, die besten Köpfe einzusetzen. Und die beste Technologie. Von der Planung bis zur Serienfertigung eines Autos vergehen Jahre. Es ist zwangsläufig, daß diese komplizierte Aufgabe nur in Team-Arbeit zu lösen ist. Allein im Ent-



wicklungs- und Konstruktionsbereich sind mehr als 3.100 Mitarbeiter beschäftigt. In enger Zusammenarbeit auf den unterschiedlichsten Fachgebieten. Diese Zusammenarbeit ist beispielhaft. Denn sie garantiert, daß jeder OPEL in seiner Gesamtkonstruktion ausgereift ist. Konsequenz werden hier modernste, höchstentwickelte Techniken als Hilfsmittel eingesetzt. Ein Beispiel von vielen: die computerberechneten Karosserien. Elektronische Rechner bestimmen alle Karosserie-Elemente. Die Steifigkeit, die Materialstärken und die Knautschzonen. Auf Bruchteile von Millimetern genau. So wird – bei steigender Sicherheit – Gewicht eingespart, das der Wirtschaftlichkeit zugute kommt. Der Gegenwert eines OPEL läßt sich mit den Begriffen Fahrvergnügen und Zuverlässigkeit allein nicht beschreiben: Er ist ein Kompromiß aus dem Forschungsdrang hochqualifizierter Fachkräfte und einer perfekten Technik.

UNTEN: Computergesteuerte Datenübertragung auf eine automatische Zeichenmaschine. – **LINKS:** Monitor und computergezeichnete Karosserieskizze.



SCHNAPPSCHUSS



Bei unserem Werk-Schuhmacher

Zu den Berufen und Tätigkeiten, die der Außenstehende in einem großen Industriebetrieb wie Opel nicht vermuten würde, gehört auch der des Schuhmachers. Hätten Sie's gedacht, lieber Leser, wir haben einen, sogar einen gelernten Nachfahren des Hans Sachs.

Bruno Sagafe (Bild), seit 23 Jahren im Werk, hat dieses altehrwürdige Handwerk in seiner Heimatstadt Breslau erlernt. Bevor er in den fünfziger Jahren zu Opel kam, arbeitete er als orthopädischer Schuhmacher in Niedersachsen. Nachdem er mit seiner Familie nach Bischofsheim gezogen war, fand er zunächst Arbeit in der Sattlerei des Werkes. Als dann der damalige Werk-Schuhmacher in den Ruhestand ging, bewarb sich Mitarbeiter Sagafe mit Erfolg um diese Stelle.

Natürlich kann nicht jeder von uns zu ihm kommen, wenn die Absätze schief- oder die Sohlen durchgelaufen sind. Er repariert und besohlt ausschließlich Schuhe und Stiefel für Mitarbeiter des Werk-schutzes in Rüsselsheim und des Prüffeldes in Dudenhofen, der Werkfeuerwehr sowie die Schuhe der Fahrradwächter. Die Werk-Schuhmacherei, die sich im Bau A 6 befindet, untersteht der Abteilung Unfallverhütung.

Unterm Strich

„He, Herr Ober, feuern Sie Ihren Koch! Das Schnitzel ist zäh wie eine Schuhsohle.“ „Das kann nicht sein, mein Herr. In diesem Lokal wurden schon Schnitzel gebraten, da waren Sie noch gar nicht auf der Welt.“ „Mag sein; aber weshalb werden sie dann erst heute serviert?“

Das Gastwirt examiniert den neuen Kellner: „Können Sie auch richtig servieren?“ „Selbstverständlich. Sogar auf zwei Arten.“ „Was heißt ‚auf zwei Arten‘?“ „Nun, ich kann servieren, wie es den Regeln entspricht – und wie es in Ihrem Lokal üblich ist.“



HOBBY-SERIE

Ein Verseschmied und Musikus

Auf manches Hobby unter unseren Werksangehörigen werden wir oft nur durch Zufall aufmerksam, so auch auf das von Mitarbeiter Ernst Weidmann. Der 41jährige Raunheimer, seit 26 Jahren bei Opel, arbeitet als Kostenschätzer in der Zentralplanung. In der Freizeit ist er ein Verseschmied und Musikus. Jahrelang gehörte er dem 1. Akkordeon-Orchester 1933 Rüsselsheim an und spielte bei vielen Anlässen. Heute weist er den Nachwuchs in der Volkshochschule Raunheim in die Kunst der schnellen Finger ein.

In seinen lustigen Reimen nimmt Ernst Weidmann vor allem die kleinen Tagesereignisse aufs Korn. Mit spitzer Feder und feiner Ironie beschreibt er Begebenheiten des betrieblichen Einerleis und des täglichen Geschehens, aber auch menschliche Schwächen und Eigenarten. Hier einige von vielen Titeln: „Vielmännerei“,

„Husten“, „Frostbeulen“, „Der zweite Frühling“, „Umweltverschmutzer“, „Der erste Flug“, „Die Gehaltserhöhung“, „Die Feiertagspfunde“.

Als „heimlicher Hans Sachs von Raunheim“ bezeichnete ihn kürzlich eine Lokalzeitung. Auch auf Fastnachtsveranstaltungen in der näheren Umgebung ist „Erne“, wie ihn seine Freunde nennen, kein Unbekannter. (Bei einem Kappenabend der letzten Kampagne entstand unser Foto.)

Anlässlich seines 25jährigen Arbeitsjubiläums im letzten Jahr haben seine Kollegen die bis dahin zu Papier gebrachten Spötteleien in einem Buch zusammengefaßt, das unter dem Titel „Halbwahre Begebenheiten“ in einer kleinen Auflage erschienen ist. Für unsere Leser daraus eine Kostprobe:

Der Büroschlaf

*Beneidenswert ist jeder Mann,
der auch im Sitzen schlafen kann.
Dies stimmt ihn heiter und auch froh;
hauptsächlich mittags im Büro,
sitzt er ganz still und weit entrückt
und ist in Kürze eingnickt.*

*Die Haltung, die der Schläfer hat,
ist arbeitsmäßig – akkurat.
Der Bleistift steht auf dem Papier,
er fällt nicht um, nein glaube mir.
Im Gegenteil, wenn sich was regt,
wird er noch hin- und herbewegt.*

*Derweil voll Glück und ohne Kummer
umfängt den Mensch noch tiefer Schlummer.
Und wenn Du glaubst, jetzt wird es knallen,
im Schlaf wird er vom Stuhle fallen,
dann irrst Du Dich sehr vielgestaltig,
sein Gleichgewicht ist urgewaltig.*

*Er kippt niemals, das wirst Du finden,
nach vorne oder gar nach hinten.
Er schnarcht nicht, wie ein Sägemüller,
so wird der Schlaf zum Stunden-Füller.
Und nicht zuletzt aus diesem Grund
ist der Büroschlaf so gesund.*

GESUNDHEIT Risikofaktoren unserer Ernährung

Herz-, Gefäß- und Kreislauferkrankungen stehen in der Bundesrepublik mit 46 Prozent und weitem Abstand als Todesursache Nr. 1 an der Spitze. Noch vor 30 Jahren war die Gicht eine relativ unbekanntes Krankheit, heute stellt sie die häufigste Arthritis des erwachsenen Mannes dar. Die Zahl der Zuckerkranken stieg in den letzten 25 Jahren auf über eine Million. Leberzirrhose und Fettleber, Gallensteine und Krampfadern, Bluthochdruck und erhöhte Blutfettwerte haben rapide zugenommen. Alle diese Krankheiten werden zu den Gesundheitsstörungen gerechnet, die eindeutig ernährungsabhängig sind. Genauer gesagt: die durch Überernährung verursacht sind. Selbstverständlich hängt die Entstehung und das Fortschreiten der Krankheiten auch noch von anderen, individuellen Gegebenheiten ab, doch kann weder ein schlanker Vielfraß noch ein unterernährter Zuckerkranker sie in Frage stellen. Übergewicht, welches das Risiko erhöht, an den erwähnten Krankheiten zu leiden, kommt in den meisten Fällen durch Fehlverhalten in der Ernährung zustande.

Zu viel, zu fett, zu süß

Die einprägsame Kurzformel dafür lautet: zu viel, zu fett, zu süß. Das Zuviel braucht nicht näher erläutert zu werden; es ist die simple Folge der Mißachtung, daß nicht mehr Nahrung aufgenommen werden darf als verbraucht wird. Das Zufett meint zweierlei: Einmal, daß 140 bis 150 g Fett im Durchschnitt pro Person und Tag einfach zuviel sind, zum anderen: weniger tierisches Fett. Masttierfett enthält nicht nur überwiegend gesättigte Fettsäuren, sondern auch Cholesterin als ständigen Begleitstoff. Beides, Cholesterin und gesättigte Fette, erhöhen das Risiko, an Atherosklerose zu erkranken. Die Forderung nach weniger tierischem Fett in der täglichen Ernährungspraxis zu verwirklichen heißt, weniger fettes Fleisch und Fleischwaren, Wurst, Innereien und Eier zu verzehren. — Ein Kandidat, dessen Zufuhr in unserer Ernährung ebenfalls dringend der Einschränkung bedarf, ist Zucker und alles, was süß schmeckt. Die bundesdeutsche Bevölkerung verbraucht heute pro Kopf in einer Woche mehr Zucker als noch vor 120 Jahren während 12 Monaten. Angesichts der Bedeutung, die Zucker für die Entstehung von Karies hat, ist eine Verringe-



Jubiläum einer Rechenmaschine

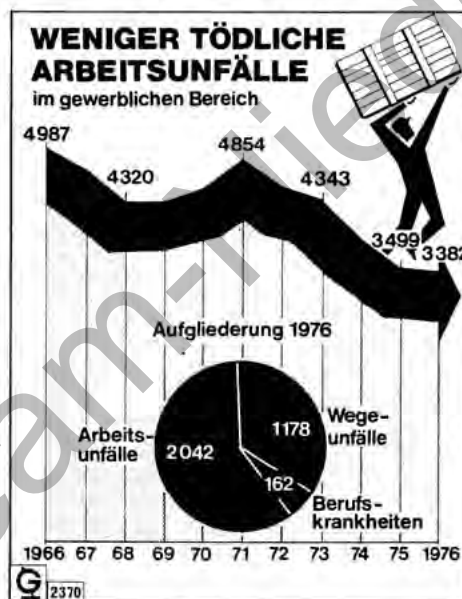
Wir berichten immer wieder über Maschinen und Einrichtungen, die seit Jahrzehnten ohne große Störungen „ihren Dienst tun“. Diesmal ist es eine Handkurbel-Rechenmaschine, Marke „Triumphator“, die seit 50 Jahren im Einsatz ist und in der Abteilung Gemeinkosten noch benutzt wird. Kürzlich wurde sie in der Büromaschinen-Reparatur überholt. Bei dieser Gelegenheit entstand unser Schnappschuß. Von links die Mitarbeiter Joachim Böhm, Jakob Darmstadt, Hans Jürgen Brösler und Meister Günter Sulzbach.

rung des Zuckerkonsums, vor allem von lange im Mund haftenden klebrigen Süßigkeiten, unbedingt erforderlich. Daß Zucker auch seinen Beitrag zur Überernährung leistet, bedarf keines näheren Hinweises.

Auch Alkohol

Ein weiterer Kandidat, der sich in erheblichem Maße zu einem Gesundheitsrisiko ersten Ranges entwickelt hat, ist der Alkohol. Erwachsene Männer von 19 bis 65 Jahren beziehen 12 Prozent ihrer Kalorien durch Alkohol. Daß heißt, sie leben an einem Monat im Jahr nur von Alkohol. Angesichts dieser Tatsache bedarf es zwar keines Aufrufs zur Enthaltsamkeit, aber doch des dringenden Appells an den Verbraucher, durch Einschränkung des Alkoholkonsums die gesundheitlichen Gefahren der gegenwärtigen Situation abzuwenden. Es geht ja nicht nur um die direkten Folgen des Vieltrinkens für Leber und Bauchspeicheldrüse, sondern auch um die indirekten Folgen der Übergewichtigkeit. Alkohol, Zucker und Stärke sind nahezu frei von lebenswichtigen Nährstoffen und verbrauchen im Organismus zusätzlich Vitamin B₁, dessen Versorgung ohnehin nur knapp gesichert ist. Auch das ist ein Grund, die genannten Lebensmittel weniger zu verbrauchen. Zum Schluß sei noch der Hinweis erlaubt, daß die ernährungsabhängigen Krankheiten nicht allein durch einen Faktor verursacht werden. Andere können hinzutreten: Bewegungsarmut, Nikotinmißbrauch, vor allem auch Streß im beruflichen und privaten Bereich. Fehlernährung ist jedoch der entscheidende Punkt.

Dr.N.



Der erfreuliche Trend ist auch im vergangenen Jahr nicht gestoppt worden. Trotz des Konjunkturaufschwungs hat sich die Zahl der schweren Arbeitsunfälle mit tödlichem Ausgang nicht wieder erhöht, sondern ist weiter zurückgegangen und hat den niedrigsten Stand seit Bestehen der Bundesrepublik erreicht. Im gewerblichen Bereich starben 1976 insgesamt 3.382 Menschen am Arbeitsplatz, auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte oder an den Folgen einer Berufskrankheit. Das waren 117 weniger als 1975. Ohne Zweifel hat sich also das Unfallrisiko in den Betrieben verringert. Im Zehnjahresvergleich beispielsweise, also gegenüber 1966, sank die Todesziffer um rund ein Drittel – ein Erfolg der Unfallverhütung, der sich sehen lassen kann.

Globus

Beobachtungen

Ich kenne einen Kollegen, der einer seltenen Sammler-Leidenschaft verfallen ist: Er sammelt die Flugblätter extremistischer Gruppen, die häufig vor den Werkstoren verteilt werden. Daß der Sammel-eifer meines Kollegen zu aufschlußreichen politischen Erkenntnissen führen kann, wurde mir neulich klar, als er mir einen Teil seines Stapels vorübergehend zur Durchsicht überließ. Was da – meist im Polit-Schlagwort-Jargon – an abstrakten, demagogischen Thesen als Lektüre angeboten wird, läßt einem geradezu die Haare zu Berge stehen: Phrasen, realitätsfremde Parolen, Verdrehungen, Halbwahrheiten und ähnliches mehr. Was sind das eigentlich für Menschen, fragt man sich, die Haß und Gewalt zum Dogma erheben, Andersdenkende zu Feinden erklären und jeden, dessen Meinung ihnen nicht paßt, wie Freiwild behandeln? Sie säen Neid und Vorurteile, Mißgunst und Maßlosigkeit mit dem Ziel, diesen Staat und die ihn tragende Ordnung einschließlich der Wirtschaft „kaputt“ zu machen.

Die Gewerkschaften werden diskriminiert, die Betriebsräte als Handlanger des Kapitalismus verteufelt. Wie mir ein Kollege erzählte, der oft im Bochumer Werk zu tun hat, werden vor allem dort die Betriebsversammlungen häufig schon als Plattform für wüste Beschimpfungen oder Agitation benutzt. Kein Wunder, daß sie dann acht Stunden dauern.

Manche Kollegen, mit denen man darüber spricht, nehmen das Ganze nicht sonderlich ernst, winken ab, verweisen auf die Wahlergebnisse. Ich meine, sie verharmlosen die Dinge. „Wer so gutgläubig ist, Toleranz selbst gegenüber der Intoleranz für richtig zu halten, trägt eine ebensolche Mitschuld wie jene, die resignierend die Entwicklung weitertreiben lassen.“ So stand es kürzlich in einem Kommentar.

Genau besehen, demaskieren sich diese Chaoten als Nachplapperer fremder, nicht auf unsere Verhältnisse übertragbarer Denkkategorien. „Die gegenwärtigen Probleme“, so der Bundespräsident erst kürzlich, „sind nicht dadurch zu lösen, daß man Ideologien empfiehlt, die noch nirgends ihre Glaubwürdigkeit bewiesen haben.“ – Aber noch eine andere, ebenfalls interessante Erkenntnis verdanke ich der Durchsicht der Flugschriften: Alle diese Splittergruppen sind untereinander zerstritten. Massive gegenseitige Beschuldigungen und Beleidigungen sind an der Tagesordnung. Ihr ideologisches Kauderwelsch verrät kein eigenständiges Denken, sondern läßt – wie angedeutet – totale geistige Abhängigkeit von den verschiedenen Metropolen revolutionärer Welt-politik erkennen.

Spectator

WIEDER EINE HÖCHSTPRÄMIE

Die Sache mit dem Radkappenheber

Vor kurzem konnte wieder eine Höchstprämie im Werk Rüsselsheim ausbezahlt werden. Der erfolgreiche Einsender war diesmal Mitarbeiter Bernhard Karnen von der PEK. Sein Vorschlag bezog sich auf eine zwar einfache, aber doch kostensparende Überlegung: Da unsere Kunden mehr und mehr Wagen mit Sportfelgen bestellen, wird der an den Radmutter Schlüsseln angekröpfte Radkappenheber in diesen Fällen nicht benötigt. Der Einsender schlug vor, bei der Auslieferung derartiger Modelle künftig einen Radmutter Schlüssel ohne diesen Heber zu verwenden. Die Idee wurde geprüft, angenommen und brachte wegen der entsprechenden Einsparung Mitarbeiter Karnen die Höchstprämie. Auch er gehört zu dem Kreis besonders erfolgreicher Einsender: Von bisher 115 eingereichten Vorschlägen kamen 22 zur Durchführung mit einer Gesamt-Prämien-summe von DM 70.000,-. Auf dem Bild erklärt H. Meuselbach, VV-Ausschußvorsitzender, Generaldirektor J. F. Waters und Chefingenieur G. W. Roberts Einzelheiten des Vorschlages. Rechts B. Karnen mit W. Rödner, dem zuständigen Abteilungsleiter.



WIR GEDENKEN

Rüsselsheim

Alfons Maillis, Rentner
geb. 22.5.06 gest. 14.3.77

Karl Lahm, Rentner
geb. 3.10.00 gest. 17.3.77

Wilhelm Christophel, Rentner
geb. 20.9.10 gest. 19.3.77

Georg Pfortner, Rentner
geb. 25.11.17 gest. 21.3.77

Anton Schlichte, Rentner
geb. 2.5.87 gest. 21.3.77

Wilhelm Wagner, Rentner
geb. 28.5.04 gest. 21.3.77

Hans J. Hermann, PEK
geb. 24.7.36 gest. 22.3.77

Alois Lensing, Rentner
geb. 12.5.03 gest. 22.3.77

Johann Eberling, Rentner
geb. 4.12.04 gest. 24.3.77

Georg Braun, Rentner
geb. 10.10.97 gest. 28.3.77

Josef Lotz, Rentner
geb. 29.3.11 gest. 30.3.77

Georg Riegel, Rentner
geb. 11.9.02 gest. 30.3.77

Walter Zahn, Schnittbau
geb. 6.11.23 gest. 30.3.77

Paul Deschermeier, Rentner
geb. 23.1.09 gest. 31.3.77

Maria Großmann, Lackiererei
geb. 8.8.21 gest. 31.3.77

Heinrich Lumb, Rentner
geb. 12.3.89 gest. 2.4.77

Michael Stolz, Rentner
geb. 2.8.08 gest. 2.4.77

Rudolf Hess, Rentner
geb. 9.12.05 gest. 3.4.77

Valentin Hörr, Rentner
geb. 5.5.05 gest. 3.4.77

Max Seltmann, Rentner
geb. 5.9.94 gest. 4.4.77

Valentin Nass, Rentner
geb. 20.7.87 gest. 5.4.77

Hermann Becker, Rentner
geb. 6.2.91 gest. 6.4.77

Paul Gappert, Rentner
geb. 27.11.22 gest. 6.4.77

Johann Heger, Rentner
geb. 13.1.04 gest. 6.4.77

Wilhelm Drott, Rentner
geb. 19.5.07 gest. 7.4.77

Heinrich Best, Rentner
geb. 16.8.88 gest. 8.4.77

Günter Brunner, Z. Masch.-Abt.
geb. 29.6.35 gest. 10.4.77

Philipp Koch, Rentner
geb. 12.8.14 gest. 10.4.77

Jakob Wolf, Rentner
geb. 9.9.12 gest. 10.4.77

Martin Richter, Schnittbau
geb. 6.5.38 gest. 11.4.77

Adam Weber, Rentner
geb. 13.9.00 gest. 11.4.77

Fritz Schilling, Rentner
geb. 5.1.97 gest. 12.4.77

Johann Guth, Rentner
geb. 29.5.12 gest. 13.4.77

Ludwig Dittrich, Z. Masch.-Abt.
geb. 30.7.43 gest. 14.4.77

Karl Draisbach, Rentner
geb. 1.5.06 gest. 14.4.77

Jakob Otten, Rentner
geb. 6.6.14 gest. 14.4.77

Adam Wolf, Rentner
geb. 10.4.00 gest. 14.4.77

Josef Enoch, Rentner
geb. 8.2.12 gest. 16.4.77

Heinz Knöß, Rentner
geb. 12.4.18 gest. 17.4.77

Otto Hillesheimer, Rentner
geb. 17.3.03 gest. 18.4.77

Leonhard Engler, Rentner
geb. 15.9.06 gest. 19.4.77

Wilhelm Bernhard, Rentner
geb. 27.11.01 gest. 20.4.77

Helmut Hasselmann, Werkzeugb.
geb. 1.7.28 gest. 22.4.77

Karl Klingenschmitt, Rentner
geb. 22.2.08 gest. 22.4.77

Walter Sobolewski, Rentner
geb. 31.10.04 gest. 22.4.77

Fritz Mensing, Rentner
geb. 14.7.21 gest. 23.4.77

Rudolf Dubschik, Rentner
geb. 11.8.10 gest. 24.4.77

Paul Hartenberger, Rentner
geb. 10.10.04 gest. 24.4.77

Christian Kröck, Rentner
geb. 19.8.10 gest. 24.4.77

Martin Hill, Rentner
geb. 25.5.02 gest. 25.4.77

Bochum

A. Salgueiro Garcia, Kar.-Bau
geb. 13.1.31 gest. 12.3.77

Ömer Cigci, Preßwerk
geb. 11.4.29 gest. 28.3.77

Ernst Crämer, Chassis II
geb. 13.4.22 gest. 29.3.77

Helmut Tiborski, Chassis II
geb. 29.8.21 gest. 10.4.77



WERK BOCHUM



H. Leitmann von der Sozialabteilung führt die Rentenberatung durch.



In Sekundenschnelle liefert „Kollege Computer“ die Unterlagen.



Der Bildschirm des Datensichtgerätes mit abgerufenen Daten.

Kollege Computer

Auskunft über Rente
in wenigen Sekunden

Seit Januar dieses Jahres steht in der Sozialabteilung unseres Bochumer Werkes eine sogenannte Datensichtstation. Sie ist über eine Telefonleitung direkt mit dem Rechenzentrum der Landesversicherungsanstalt Münster verbunden. Zunächst sechs Monate lang soll das Datensichtgerät Lohnempfängern – vornehmlich der Geburtsjahrgänge 1913 bis 1920 – einen neuen Service bieten: In Sekundenschnelle sind die gespeicherten Versicherungsdaten auf dem Bildschirm. Drückt man auf den Knopf, so bringt der Datenscreiber alles zu Papier.

Wunder der Technik

Man kann nur staunen. Per Telefon wird die Verbindung hergestellt. Nach Eingabe eines Codeschlüssels – erforderlich wegen des Datenschutzes –, der Versicherungsnummer und nach Anwählen des in Betracht kommenden Programms erscheinen in wenigen Sekunden die gewünschten Angaben. Aus dem „Computer-Chinesisch“ liest der Mitarbeiter der Sozialabteilung den genauen Versicherungsverlauf ab. Er kann auch den derzeitigen Rentenstand abrufen. Das Rechenzentrum, das über drei Millionen Versicherungskonten speichert, wickelt bei einem Abruf etwa 50.000 Rechenvorgänge ab. Eingebaute Sicherungen sorgen dafür, daß ein Unternehmen nur die Daten seiner Mitarbeiter abrufen kann. Die Miete für die von der Firma Siemens gelieferten Geräte trägt unsere Firma.

Wertvolle Hilfe

Neben Opel hat ein weiteres Bochumer Unternehmen seinen Mitarbeitern diese Hilfe zur Überprüfung der Versicherungsunterlagen angeboten. Es wird rege davon Gebrauch gemacht, denn in 80 bis 90 Prozent aller Fälle sind die Versicherungsunterlagen unvollständig. Da sind zum Beispiel Lücken im Versicherungsablauf bei Wehrdienst oder Gefangenschaft entstanden. Seit der Bekanntmachung in der

„Opel Post“ Nr. 1/2 1977 haben sich bereits über 200 Werksangehörige bei der Sozialabteilung gemeldet und ihren Versicherungsverlauf unter die Lupe nehmen lassen. Von Bedeutung ist das besonders bei Werksangehörigen, die beabsichtigen, das flexible Altersruhegeld zu beantragen, weil sie eine genaue Übersicht über den derzeitigen Rentenstand erhalten. Gibt es Fehlzeiten, so hat man jetzt noch vor der Rentenantragstellung die Möglichkeit, Unterlagen über die Beschäftigungs- oder Versicherungszeiten zu beschaffen.

Wartezeit verkürzt

Durch diesen Service wird die Wartezeit bei einem Rentenfall bis zum Erhalt des Bescheides durch die Landesversicherungsanstalt Westfalen wesentlich verkürzt. Erwähnenswert ist auch der gute Kontakt der Sozialabteilung zu Behörden und der Landesversicherungsanstalt in Münster, was sich für den ratsuchenden Versicherten positiv auswirkt. Hat ein Werksangehöriger mehr als 59 Monate seine Beiträge zur knappschaftlichen Rentenversicherung gezahlt, so wird die Rentenberechnung auch von dieser Stelle durchgeführt, und es können keine Daten bei der Landesversicherungsanstalt vom Computer angefordert werden. Bei Angestellten besteht diese Möglichkeit auch nicht. Selbstverständlich steht die Sozialabteilung mit Rat und Tat zur Verfügung. Übrigens: Die Mitarbeiter des Werkes Rüsselsheim haben zur Zeit nicht die Möglichkeit, Auskünfte über eine Datensichtstation zu erhalten, weil die Landesversicherungsanstalt Hessen in Frankfurt diese Dienste noch nicht anbietet.

Erneute Einladung

Soweit sich Mitarbeiter der Geburtsjahrgänge 1913 bis 1920 bei der Sozialabteilung (Bau D 8, Werk I, Zimmer 21, Telefon 2407) noch nicht gemeldet haben und von der Möglichkeit der Rentenauskunft durch die Datensichtstation keinen Gebrauch gemacht haben, kann das nachgeholt werden. Damit unnötige Wartezeiten vermieden werden, wäre eine telefonische Terminabsprache angebracht.



Seit ein paar Tagen neu auf dem Bochumer Band: KADETT BERLINA — hier während einer Presse-Testfahrt in Rüsselsheim.



Gesamt-Vertrauensmann ist ein Bochumer

H. Rosenstock (Bild) hat zusätzlich zu seinen Aufgaben als Vertrauensmann der Schwerbehinderten des Werkes Bochum jetzt auch noch das Amt des Gesamt-Vertrauensmannes des Unternehmens übernommen.

Die Wahl fand kürzlich auf einer Zusammenkunft der Vertrauensmänner des Gesamtunternehmens statt. Nach seinen Aufgaben befragt, sagte H. Rosenstock: „Der Gesetzgeber hat die Aufgaben eines Gesamt-Vertrauensmannes klar abgegrenzt. Ich bin kein Ober-Vertrauensmann, wie der Gesamt-Betriebsrat kein Ober-Betriebsrat sein kann. Ich habe die Aufgabe, Forderungen der Schwerbehinderten-Vertrauensmänner, die auf betrieblicher Ebene nicht geregelt werden können, dem Gesamt-Betriebsrat vorzutragen und auf Erledigung zu drängen.“

Als Schwerpunkte seines Wirkens sieht der neue Gesamt-Vertrauensmann die Schaffung einer Arbeitsplatzkartei für Behinderte, die Errichtung einer Genesendenabteilung in Bochum und die berufliche Förderung der Behinderten.



Eine CKD-Kiste zum Abschied

Die Mitarbeiter der Bochumer Transportabteilung haben sich zum Ausscheiden ihres Meisters S. Köpke etwas Originelles einfallen lassen. Sie überreichten ihm auf einem Gabelstapler eine mit seinem Namen versehene CKD-Kiste. In der Kiste, die er selbstverständlich selbst „knacken“ mußte, befand sich Zinngeschirr. Betriebsleiter H. Hatzold (links im Bild) überreichte das Abschiedsgeschenk

Warum Frauen den Beruf aufgeben

Von 17,3 Mill. Frauen haben 11,7 Mill. ihre Berufstätigkeit unterbrochen bzw. aufgegeben



davon wegen:

HEIRAT	38,7%
NIEDERKUNFT	27,3%
KINDERBETREUUNG	5,2%
GESUNDHEITL. GRÜNDE	4,7%
ARBEITSLOSIGKEIT	2,3%
WEITERBILDUNG	2,1%
SONSTIGE GRÜNDE	19,7%

Im Werk Bochum sind zur Zeit 1.288 Mitarbeiter schwerbehindert. Das sind 6,81 Prozent der vorhandenen Arbeitsplätze. Nach dem Gesetz hat ein Unternehmen mindestens 6 Prozent Schwerbehinderte zu beschäftigen. Wird dieser Prozentsatz nicht erreicht, ist eine Ausgleichszahlung zu leisten. Als schwerbehindert gelten alle Personen, die körperlich, geistig oder seelisch behindert und in Folge ihrer Behinderung um wenigstens 50 Prozent in ihrer Erwerbsfähigkeit gemindert sind.



Die Männer der Stadtentwässerung

Wer einmal Kanalisations-Facharbeiter wütend gesehen und schimpfen gehört hat, weil sie zum soundsovielten Male Matratzen, Fahrradteile und manch anderes sperriges Zeug aus dem Kanalnetz fischen mußten, weiß, daß dieses weitverzweigte System nicht sich selbst überlassen bleiben kann, soll es nicht eines Tages restlos verstopft und damit unbrauchbar sein.

Komplizierte Maschinen

Rund 70 Männer plagen sich in der Stadt Bochum jeden Arbeitstag redlich, zum Teil mit komplizierten Maschinen, die Kanäle funktionstüchtig zu halten, ohne daß dabei immer klar zu trennen wäre, wann der Betrieb in Unterhaltung oder Instandsetzung übergeht. Lassen wir hier den Fachmann die Begriffe erläutern: „Unter Betrieb wird das verstanden, was notwendigerweise getan werden muß, damit die Anlage ihre vorbestimmte Aufgabe erfüllen kann. Für ein Schmutzwasserpumpwerk bedeutet das zum Beispiel, daß die dort eingebauten Maschinen und Geräte ständig zu warten sind, daß Reservepumpen turnusmäßig durch Probeläufe auf ihre Funktionsfähigkeit hin überprüft werden, Rechen am Wassereinflauf ständig von Rückständen gesäubert, Sandfänge regelmäßig gereinigt und Absperrschieber – sofern das nicht automatisch geschieht – je nach Wasseranfall betätigt werden und so weiter.“

Bauliche Beschaffenheit erhalten

Die Unterhaltung zielt darauf ab, die Anlagen in ihrer baulichen Beschaffenheit zu erhalten. Am Beispiel des Pumpwerkes heißt das, daß zum Beispiel Absperrgeländer oder Pumpenleitungen gestrichen werden müssen, um sie vor Rost und Zerstörung zu schützen. Trotz intensiver Unterhaltungsarbeiten läßt es sich nicht vermeiden, daß Anlagen oder Anlagenteile durch vorübergehende Überbeanspruchung oder durch natürlichen Verschleiß beziehungsweise durch andere Einwirkungen ausfallen. Dann wird eine Instandsetzung erforderlich. Man könnte auch von einer Reparatur sprechen. Für das Beispiel des Pumpwerkes heißt dies, daß ein zerbrochener Rechen ersetzt, daß vielleicht

sogar eine ganze Pumpe erneuert werden muß. Häufen sich die Instandsetzungsarbeiten, ist unter Umständen zu prüfen, ob die Anlage nicht besser durch einen Neubau ersetzt wird.“

Ständige Kontrolle des Abwassers

Betrieben, unterhalten und instandgesetzt werden müssen das Kanalnetz, die offenen Vorfluter, die Pumpwerke, Rückhaltebecken, Regenauslässe, Regenüberläufe, Durchlässe, nicht zuletzt die Straßensinkkästen. Über mangelnden Arbeitsanfall braucht sich bei der Stadtentwässerung also niemand zu beklagen. Da muß die Menge und Beschaffenheit des Abwassers ständig kontrolliert werden, weil zuviel und unverträgliche Abwasser den Betrieb der städtischen Anlagen wie auch derjenigen des Ruhrverbandes und der Emschergenossenschaft empfindlich stören können. Diesen beiden Verbänden führt die Stadt ihr Abwasser zur Weiterbehandlung und Weiterbeförderung zu.

Sand und andere Ablagerungen müssen regelmäßig aus den Rohren und Schächten gekratzt, die Schlammfangeimer der Straßensinkkästen – die als Einrichtungen der Straßen der Stadtentwässerung mit der Ableitung des Oberflächenwassers dienen – müssen geleert werden. Es sind rund 28.000. Daß manche Bürger in diesen Einrichtungen „Müllschlucker“

sehen und in ihnen sperrigen Unrat verschwinden lassen, weist auf Leichtfertigkeit oder Mutwillen hin.

Schwierige Kontrollgänge

Der bauliche Zustand der Kanalanlagen und Schächte wird nicht aus den Augen gelassen – buchstäblich verstanden und nicht einfach zu verwirklichen, denn manche Schächte erreichen 8 m Tiefe, und die meisten Kanäle weisen Durchmesser von weniger als 50 cm auf, Steinzeugrohre in der Regel 20 bis 60 cm, Hausanschlüsse von 10 bis 20 cm, Betonschwerlastrohre allerdings 30 bis 250 cm. Für die Hauptvorfluter werden Betonrohre mit Ei-Profil von 25 bis 90 cm Durchmesser verwandt, manche sind gar 135 cm breit. Bequemer zu kontrollieren sind die Hauptvorfluter, die bei rechteckiger Bauweise 120 cm breit und bis zu 250 cm hoch sein können. Durchkriechen kann da nicht immer jemand. Es gibt noch eine Menge „Kleinarbeit“, die die Männer der Stadtentwässerung zu erledigen haben.

Kostspielige Stadtentwässerung

Eine Reihe von Fahrzeugen – die meisten mit Spezialaufbauten – stehen zur Verfügung. Alles ist gut durchorganisiert. Stadtentwässerung kostet Geld – viel Geld sogar. Nur eine Zahl: Der kalkulatorische Wiederbeschaffungswert des städtischen Kanalsystems übersteigt 350 Millionen Mark. Ein schöner Batzen, der da unter Bochum liegt. Es sind weit über 1.000 km Kanalnetz. Unsere Bochumer Werke sind übrigens keine geringen „Abwasser-Zulieferer“ der Stadt.



In wenigen Zeilen

Betriebsrat H. Schulz wurde als 1. stellvertretendes Mitglied in den Vorstand der Maschinenbau- und Kleineisenindustrie-Berufsgenossenschaft als Vertreter der Arbeitnehmer berufen.

In einer Sonderaktion vor Ostern hat die Abteilung Werksverpflegung ca. 25.000 buntgefärbte Eier verkauft.

Das Jugendamt der Stadt Bochum hatte im Rahmen des Osterferienprogramms auch eine Besichtigung unseres Bochumer Werkes ausgeschrieben. Fast 40 Jugend-

liche haben an der Werksbesichtigung teilgenommen.

Die Westdeutsche Allgemeine Zeitung hat in ihrer Beilage „Bunte Wochenzeitung“ kürzlich einen großen Bildbericht über die selbstgemalten Großbilder an den Pausenplätzen im Werk Bochum gebracht.

Beherrscht Fahr- und Schlagzeuge

In der Redaktion klingelt das Telefon: „Ich hab' was für die OPEL POST!“ „Bitteschön!“ So oder ähnlich geht es meistens. Wir gingen dem Hinweis nach. Im Preßwerk fanden wir H. Weiss von der Transportabteilung. Er war gerade mit seinem Gabelstapler in Aktion. „Wir haben gehört, daß Sie nicht nur meisterhaft den Stapler beherrschen, sondern auch einige Musikinstrumente, besonders das Schlagzeug“, so stürzten wir nach kurzer Begrüßung gleich auf unseren Mitarbeiter ein. H. Weiss erzählte uns von seiner Freizeitbeschäftigung. Er spielt in der Band „All Stars“ das Schlagzeug, beherrscht aber auch noch einige andere Instrumente. W. ist eigentlich kein Amateur, sondern gelernter Musiker. Von 1946 bis 1949 hat er in München Musik studiert und auch dort sein Staatsexamen gemacht. Seine „All Stars“, ebenfalls alles gelernte Musiker, haben heute andere Berufe und machen nur noch Musik so nebenbei und auf Anforderung: Unterhaltungsmusik, Programmbegleitung, moderne Tanzmusik. Sie beherrschen aber die Szene. Auftritte mit bekannten Künstlern sind keine Seltenheit. Meistens wird bei Vereinen oder Gruppen gespielt.



Unser Mitarbeiter hat schon allerhand durchgemacht. Im Sudetenland gewohnt, dort ausgewiesen, in München studiert, dann im Bergbau gearbeitet, später Bauarbeiter, dann Kraftfahrer. 1964 kam H. Weiss zu Opel. Er ist 45 Jahre, verheiratet, 7 Kinder. Früher hat er sich außer mit Musik auch im Sport etwas betätigt. Lange Zeit machte er bei der Abteilungsfußballmannschaft mit. So gesehen, kann man nur sagen: Nicht nur Musiker und Staplerfahrer, sondern ein „Allround-Man“.

Erfahrung und Orientierungshilfe

35 Auszubildende – zwei Gruppen – nahmen im vorigen Monat an gesellschaftspolitischen Bildungswochen teil. Tagungsort war „Haus Bockholt“ in Allagen. Es ist schon Tradition, daß die Abteilung Berufsausbildung vor Beendigung der „Lehrzeit“ diese Werkwochen durchführt.

Sie sollen kein Zeitvertreib sein, sondern Gemeinschaft erfahrbar machen und den jungen Menschen Orientierungshilfen geben. Dementsprechend war auch das Programm gestaltet. In den Händen von Mitarbeitern der „Kommende“ – Sozialinstitut der Erzdiözese Paderborn – lag

die Tagungsleitung. Haus Bockholt ist eine Tagungsstätte der Kommende. Was gab es im einzelnen? Hier einige der diskutierten Themen: „Die Bedeutung des Gespräches und der Gesprächsführung“, „Was fangen wir mit unserer Freiheit an?“, „Wie verwirklichen wir Demokratie?“, „Wird meine Meinung gemacht?“, „Gibt es den Arbeitsplatz, der glücklich macht?“. Zwischendurch war genügend Gelegenheit – vor allen Dingen an den Abenden –, sich zu entspannen. Unser Bild zeigt eine Gruppe von Auszubildenden beim Abschlußabend der Werkwoche im Bierkeller des Hauses.



Am Rande notiert

Ich hatte kürzlich bei der Krankenkasse im Bau D 8 etwas zu erledigen. An der Automatischen Kantine machte ich Station und trank einen Becher Kaffee. „Morgen, Hennes, altes Haus! Wie geht's?“, begrüßte mich unser Betriebsrat Peter und klopfte mir auf die Schulter. „Nicht so gut wie Dir, muß in den nächsten Tagen ins Krankenhaus. Notier' Dir den Fall. Ich hoffe, Du besuchst mich mal!“, war meine Antwort. „Au, au, au, da kannst Du aber lange drauf warten“, bemerkte neben mir ein Kollege, der am Stock ging und wohl auch bei der Krankenkasse gewesen war. Beim Becher Kaffee plauderten wir etwas miteinander. Der Kumpel erzählte von seiner Verletzung und seinem Krankenhausaufenthalt. Ich erkundigte mich genau, wie es im Krankenhaus war. Ich sollte nämlich in dasselbe Krankenhaus gehen, in dem er gelegen hatte.

„Hör mal, Peter, wie ist das, besucht Ihr vom Betriebsrat eigentlich Kollegen, die im Krankenhaus liegen?“, wollte der Kumpel mit dem Stock wissen. „Jetzt paßt mal gut auf, Freunde“, hatte Peter gesagt, „es liegen immer so rund 200 – manchmal fast 300 – Werksangehörige im Krankenhaus. Nicht nur hier in Bochum, sondern in Marl, Dortmund, Oberhausen, Essen und so weiter. Rechnet man für jeden Besuch wenigstens eine halbe Stunde, dann brauchten wir über 100 Stunden für die Besuche. In den auswärtigen Krankenhäusern würden wir vielleicht vormittags einschließlich Hin- und Rückfahrt einen Besuch schaffen. Denkt bitte auch mal an die verschiedensten Sitzungen im Laufe der Woche und den ganzen Kleinkram. Besuchen wir einen Werksangehörigen, haben alle anderen Kollegen auch ein Anrecht, besucht zu werden. Und was gäbe es ein Theater, wenn wir mal jemanden nicht besuchen könnten. Freunde, das hört sich alles leichter an als es ist. Meint Ihr, wir hätten uns darüber noch keine Gedanken gemacht?“

Mir fiel in diesem Zusammenhang noch ein, daß alle Werksangehörigen, die sechs Wochen im Krankenhaus liegen, von der Sozialabteilung ein Päckchen bekommen. Das warf ich in die kleine Diskussion. Nach einigen Minuten war unsere Plauderei zu Ende. Ich ließ mir die Sache mit den Krankenhausbesuchen noch einmal durch den Kopf gehen. Warum alles auf den Betriebsrat schieben? Das können die nicht schaffen. Warum sollten wir nicht ins Krankenhaus gehen und die Kollegen besuchen? Selbst ist der Mann! Das meint ganz unmaßgeblich

Euer Hennes.

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

SICHERHEITSTAGUNG

Sicherheitsingenieure aus der Bundesrepublik bei uns

Die 27. Tagung des Arbeitskreises der leitenden Sicherheitsingenieure innerhalb der Deutschen Automobilindustrie fand am 28. April 1977 zum ersten Mal im Werk Kaiserslautern statt. Vor 14 Jahren wurde auf freiwilliger Basis ein Arbeitskreis der leitenden Sicherheitsingenieure gegründet. Um die Wirksamkeit zu erhöhen, wurden in den Arbeitskreis nur diejenigen Werke aufgenommen, welche Pkw produzieren und Montagewerke besitzen. Weiterhin wurde festgelegt, daß von jedem Automobilhersteller maximal 2 Sicherheitsingenieure an diesen Arbeitssitzungen teilnehmen.

Erfahrungsaustausch

Dieser Arbeitskreis hat sich zum Ziel gesetzt, durch Gedanken-, Informations- und Erfahrungsaustausch die Arbeitssicherheit zu erhöhen. In den letzten drei Jahren sind 15 neue Unfallverhütungsvorschriften in Kraft getreten. Im Gegensatz zu früher bestehen diese aus dem reinen Gesetzestext, neu hinzugekommen sind die Durchführungsregeln. Diese Durchführungsregeln lassen für die einzelnen Betriebe einen gewissen Spielraum bezüglich der Ausführung zu. Bei den halbjähr-

lichen Treffen ergeben sich somit immer eine Fülle von Fragen, deren Lösungsvorschläge optimal auf die verschiedenen betrieblichen Organisationsstrukturen abgestimmt werden müssen. Die Tagungen finden jedesmal in einem anderen Automobilwerk statt.

Ursachen analysiert

Die diesjährige Tagung befaßte sich mit den unterschiedlichsten Themen. Zur Diskussion standen die Entwicklung der Unfallstatistik 1976 sowie Berichte über besondere Unfälle. Schwerpunktmäßig wurde über Beinaheunfälle in den einzelnen Firmen gesprochen sowie die Ursachen analysiert, um entsprechende Maßnahmen einleiten zu können, damit sich aus kleinen Ursachen keine schweren Unfälle ergeben. Im Erfahrungsaustausch kamen auch die Ermittlungen der Kosten und Folgekosten für Unfälle zur Sprache.

Lärmschutzprobleme

Besondere Schwerpunkte ergaben sich auch aus den neuen Unfallverhütungsvorschriften für Exzenter und verwandte Pressen. Hier wurden der Erkenntnisstand und der Stand der derzeitigen Umrüstun-

gen gegenseitig ausgetauscht. Das gleiche bezog sich auf Unfallverhütungsvorschriften für Krane, allgemeine Vorschriften und Stetigförderer. Detailfragen über pneumatisch betriebene Handnagelgeräte, zentrale Fahrerausbildung sowie Doppelstock-Waggons der Deutschen Bundesbahn waren ebenso auf der Tagesordnung wie Fragen über Probleme des Lärmschutzes und Hauterkrankungen.

Betriebsbesichtigung

Im Anschluß an die Tagesordnung fand eine Betriebsbesichtigung im Werk Kaiserslautern statt. Sehr reges Interesse fanden dabei die sicherheitstechnischen Einrichtungen unserer neuen Kurbelwellenfertigung, da hier erstmals in Kaiserslautern eine vollständige Verkettung und ein automatischer Ablauf abgesichert werden mußten; außerdem fand die größte Stufenpresse Europas, welche 7 Einzelpressen ersetzt, große Beachtung. Bei der abschließenden Diskussion kam zum Ausdruck, daß das Brillen- und Gehörschutztragen in unserem Werk ebenso wie in anderen Betrieben der Automobilindustrie von den Werksangehörigen nicht die gewünschte Beachtung findet.

Unser Bild zeigt die Besuchergruppe an der Sigmar-Meßmaschine mit den bereits gefertigten Kurbelwellenteilen.



Wanderpokal

Im Rahmen der im Monat März 1977 durchgeführten Unfallverhütungs-Meisterbesprechung wurden in der Abteilung Instandhaltung Meister E. Vogel und seine Mitarbeiter (Abteilung Werksanlagen – Werkstätten) mit dem abteilungsinternen Wanderpokal für unfallfreies Arbeiten im Jahre 1976 ausgezeichnet. Unser Bild zeigt links Meister E. Vogel und den Betriebsleiter der Abteilung Werkzeugbau, Werksanlagen und Instandhaltung, E. Nagel, bei der Gratulation.



Lautrer Bürger bei Inanspruchnahme der neuen Fußgängerunterführung.

BEI UNS ZU HAUS

Neues Prunkstück der Stadt

Mit dem Titel Großstadt veränderten unsere Stadtväter das Zentrum unserer Heimatstadt nach modernen Gesichtspunkten und gaben ihm ein großstädtisches Gepräge. Aus unserem ehemals als etwas „verschlafen“ bezeichneten

Heimatstädtchen Kaiserslautern wurde in den letzten zehn Jahren eine pulsierende Stadt. Es entstand im Laufe der Zeit die schöne Fußgängerzone, in der das Einkaufen so richtig Spaß machen kann. Traurig war man nur, als bekannt wurde, daß das Fackelrondell mit seinem schönen Brunnen, das schon seit Jahrzehnten der Mittelpunkt unserer Stadt war, verschwinden sollte. Vor neun Monaten be-

Einführung der Ausbildungsbeauftragten

In entscheidendem Maße beeinflußt das Können unserer Facharbeiter die Qualität unserer Erzeugnisse. Deshalb nutzen wir erkennbare Möglichkeiten, um den Stand der Fertigkeiten und Kenntnisse unserer Auszubildenden zu heben. Dazu gehört auch der zeitweilige Einsatz außerhalb der „Schutzzone Lehrwerkstatt“ im Betrieb. Hier im Betrieb sollen die erlernten Fertigkeiten, soweit das in der kurzen Zeit möglich ist, zu den notwendigen Berufserfahrungen erweitert werden. 16 Mitarbeiter aus verschiedenen Bereichen des Werkes Kaiserslautern, die unsere Auszubildenden im Betrieb betreuen, wurden in der Zeit vom 18. bis 25. April 1977 in

ihre besonderen Aufgaben als Ausbildungsbeauftragte in einem von der Abteilung Berufsausbildung veranstalteten Seminar eingeführt. Themen, wie „Grundfragen der Berufsbildung“ – „Planung und Durchführung der Berufsausbildung“ – „Der Jugendliche in der Ausbildung“ – „Rechtsgrundlagen“ wurden behandelt.

Die Teilnehmer erarbeiteten sich in Gruppenarbeiten, Lehrgesprächen und Übungen die Grundlagen, um in ihren Bereichen noch wirkungsvoller ausbilden zu können. Das Bild oben zeigt die Lehrgangsteilnehmer nach Beendigung des Seminars.

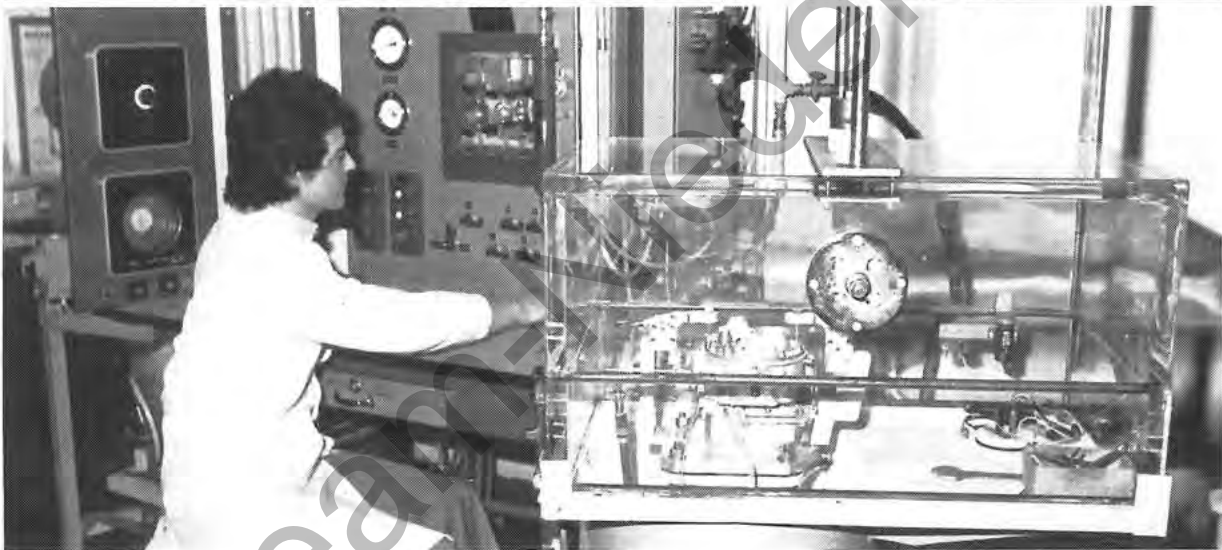


Oberbürgermeister Dr. H. Jung beim Durchschneiden des Bandes.



gann man mit den Erdarbeiten. Am 29. April 1977 war es dann soweit und alle konnten aufatmen. Eine Fußgängerunterführung wurde von dem Oberbürgermeister der Stadt, Dr. Hans Jung, offiziell übergeben. Dieses für 5,17 Millionen Mark errichtete Prunkstück ist nun das neue Herz unserer Stadt. Mehrere hundert Mitbürger hatten sich zur Einweihung eingefunden, bei der der Oberbürgermeister das symbolische Band am Zugang von der Fackelstraße aus durchschnitt.

„Qualität ist das Anständige“



Vergaserprüfung einmal ohne Motor

Um Tag für Tag die unbedingte Gleichmäßigkeit von Tausenden von Vergasern garantieren zu können, bedient man sich einer raffinierten Prüfeinrichtung, nämlich der „Fließbank“. Mit ihr kann man anhand von am Motor ermittelten Vergleichswerten fast alle im täglichen Motorbetrieb vorkommenden Fahrzustände überprüfen und messen.

Optimale Leistung, geringer Verbrauch und saubere Auspuffgase bei gutem Fahrverhalten, das sind die Faktoren, die heute von jedem Vergaser verlangt werden. Und um eben dies – trotz aller sich bei der Fertigung einstellenden Toleranzen – zu gewährleisten, werden alle in Rüsselsheim gefertigten Vergaser von Mitarbeitern der Produktion auf Fließbänken „geflossen“. Auf dem Bild oben mit dem Rücken zur Kamera Mitarbeiterin Elisabeth Jerlitschka.

Damit aber noch nicht genug! Die im Hause gefertigten wie auch die von außerhalb bezogenen Vergaser werden – obwohl ebenfalls bereits vom Hersteller sorgfältig getestet – nochmals in Stichproben von der Qualitätskontrolle und Inspektion überprüft. Auf dem unteren Bild ist Mitarbeiter J. Knapp von der Qualitätskontrolle gerade dabei, eine solche Stichprobenprüfung an der Fließbank durchzuführen.