

OPEL POST

$\frac{7}{78}$

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft



Gute Fahrt in den Werksurlaub '78

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: 06142-664879 (Fernschreiber: 41 239) — Hausapp.: 4879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

AUS DEM INHALT

Personalbericht '77	2
Neuer Aufsichtsrat	3
Neue Jugendvertretung	4
BKK-Notizen	5
Kurz berichtet	6
Europäisches Patentamt	9
Beobachtungen	10
Neue Arbeitsmethoden	11
Jubilare — Ruhestand	14
Kfz-Technik: Familie Dummy	16
Auto-Ratgeber	19
Neues aus der Werkbücherei	22
In der Seilerei	23
Wichtiger Kontrollpunkt	24
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Werk Kaiserslautern	30
Produktschau '78	32

TITELBILD

Noch wenige Tage, dann ist es soweit, dann beginnt der Werksurlaub '78: in Bochum am 17., in Rüsselsheim und Kaiserslautern am 24. Juli. Allen Lesern wünscht die Redaktion erholsame Tage bei schönem Wetter, den Fernfahrern zusätzlich eine glückliche Heimkehr. Auf dem Titelbild ein Urlauber in Rom. Hinten die 30 Meter hohe, 113 n.Chr. errichtete Trajanssäule auf dem nach demselben Kaiser benannten Trajan-Forum. Sie trägt seit dem Jahre 1587 nicht mehr das Standbild des Herrschers, sondern das des Apostels Petrus. Hinweise, Tipps und Ratschläge für die motorisierten Urlauber in der Rubrik „Am Lenkrad“ ab Seite 19.

DIE MITARBEITER IM UNTERNEHMEN

Das Personal- und Sozialwesen im Jahre 1977

Mit diesem Heft der OPEL POST wird als Sonderdruck eine Kurzfassung des Opel-Geschäftsberichts 1977 — ein „Opel Wirtschafts-Report“ — ausgegeben. (Siehe auch Seite 5.) Einzelheiten über das Personal- und Sozialwesen im vergangenen Jahr sind darin in Kurzfassung dargestellt. Mehr über diesen wichtigen, jeden Leser besonders interessierenden Bereich in dem folgenden Bericht.

Fast 61.000 Mitarbeiter

Zum Jahresende 1977 betrug die Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger sowie der Auszubildenden 60.869, davon waren 38.102 in Rüsselsheim, 19.136 in Bochum, 3.435 in Kaiserslautern und 196 in der Zweigniederlassung Berlin beschäftigt. Im Jahresdurchschnitt wurden 59.750 Mitarbeiter beschäftigt; dies sind 2.833 mehr als im Vorjahr (1976). Zum Jahresende 1977 belief sich die Zahl der ausländischen Mitarbeiter auf 13.286. Wie in den vergangenen Jahren kommen sie vor allem aus der Türkei, aus Griechenland, Italien und Spanien. Der Anteil der ausländischen Mitarbeiter an der Gesamtbelegschaft stieg leicht von 21,1 Prozent (1976) auf 21,8 Prozent (1977). Zum Jahresende 1977 waren bei Opel 4.938 Mitarbeiter beschäftigt, die dem Unternehmen mehr als 25 Jahre angehören und 289 Mitarbeiter mit mehr als 40 Dienstjahren.

Löhne und Gehälter '77

Die im Januar 1977 zwischen Gewerkschaft und Arbeitgeberverband ausgehandelten Tarifverträge brachten eine Erhöhung der Tariflöhne und -gehälter um 6,9 Prozent zum 1. Januar 1977. Die vom Unternehmen gezahlten Löhne und Gehälter wurden entsprechend angehoben. 1977 stieg der durchschnittliche Stundenverdienst eines Opel Lohnempfängers von DM 13,29 (1976) auf DM 14,27. Der durchschnittliche Monatsverdienst erhöhte sich von DM 2.531,75 auf DM 2.624,25. Aufgrund einer geringeren Anzahl von Überstunden und Sonderschichten sank die wöchentliche Arbeitszeit der Lohnempfänger um 1,5 Stunden von 43,9 (1976) auf 42,4 Stunden (1977). Auch im Berichtsjahr waren Sonderschichten notwendig

(Rüsselsheim: 12, Bochum: 10, Kaiserslautern: 10), um bei voll ausgelasteten Kapazitäten Nachfragespitzen befriedigen zu können.

Die sozialen Leistungen

Die gesetzlichen und freiwilligen sozialen Leistungen des Unternehmens stiegen von 979,5 Millionen DM im Jahr 1976 auf 1.110,1 Millionen DM im Jahr 1977. Der für 1977 ausgewiesene Betrag entspricht 78,4 Prozent der reinen Lohn- und Gehaltssumme und stellt damit einen sehr bedeutenden Kostenfaktor dar. Während die freiwilligen Sozialleistungen und andere freiwilligen Aufwendungen zugunsten der Mitarbeiter 242,2 Millionen DM betragen, wurden außerdem Beträge von 297,6 Millionen DM für die gesetzliche Sozialversicherung und von 570,3 Millionen DM für bezahlten Urlaub und gesetzliche Feiertage sowie für andere gesetzliche oder tarifliche Leistungen aufgewendet. In Anerkennung der tatkräftigen Mitarbeit und der Leistungen der Belegschaft auf allen Ebenen wurde eine Weihnachtsgratifikation gewährt, die wiederum den tariflichen Rahmen ganz wesentlich überstieg. Alle Mitarbeiter mit einer mindestens zweijährigen Betriebszugehörigkeit erhielten eine Einmalzahlung in Höhe eines Monatsverdienstes zuzüglich eines Festbetrages von DM 400. Die Gesamtaufwendungen im Jahre 1977 in Höhe von 151,2 Millionen DM überstiegen um 85,7 Millionen DM den Betrag, der dem Tarifabkommen entsprochen hätte. Der 30.12.1977 wurde bezahlt, obwohl an diesem Tag keine Arbeitsleistung erbracht wurde.

Altersversorgung

Die Opel Altersversorgung ist für die Mitarbeiter beitragsfrei und umfaßt alle Lohn- und Gehaltsempfänger mit zehn und mehr Dienstjahren. 8.369 frühere Mitarbeiter erhielten am 31.12.1977 Rentenzahlungen; ein Jahr zuvor waren es 8.225. Die Adam Opel Gedächtnisstiftung zahlt Renten an Witwen und Waisen von Opel-Mitarbeitern sowie Renten an ehemalige Mitarbeiter, die vor Jahresende 1952 pensioniert wurden.

Weiter auf Seite 7

Die erste Sitzung des neuen Aufsichtsrates

Am 30. Juni trat der nach dem neuen Mitbestimmungsgesetz gebildete Aufsichtsrat unseres Unternehmens im Sitzungszimmer der PEK zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen. Die 10 Vertreter der Anteilseigner und die 10 Vertreter der Arbeitnehmer wählten dabei (oberes Bild) einstimmig John P. Mc Cormack zum Vorsitzenden, der auch Vorsitzender des bisherigen Aufsichtsrates war. Im gleichen Wahlgang wurde Hans Janssen, IG Metall, zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Die Sitzung fand im Beisein des Vorstandes statt (teilweise vorn im Bild zu erkennen).

Anschließend wurde ein Erinnerungsfoto gemacht. Auf dem Gruppenbild von links die Aufsichtsratsmitglieder Dr. H. Fuchs, H. Schulze, P. Labensberg, E. K. Kelly, W. C. Mott, P. Schleicher, H. W. Yergey, Dr. D. Hoffmann, Ch. E. Weitz, A. Kühlke, J. P. Mc Cormack, R. Lockwood, G. Y. Genn, H. Janssen, R. Hahn, R. Heller, P. G. Newton, B. Roemheld, Dr. A. A. Meile, und R. A. White.



Fast 2000 Besucher auf dem Opel-Prüffeld

Anlässlich der 700-Jahr-Feier der Gemeinde Dudenhofen im Landkreis Offenbach, in deren Nähe sich das 2,6 Millionen Quadratmeter große Opel-Prüffeld befindet, hatten interessierte Einwohner und selbstverständlich auch Angehörige der Prüffeld-Belegschaft Gelegenheit, dieses interessante Testgelände näher kennenzulernen. Normalerweise sind die Versuchsstrecken durch einen hohen Zaun und andere Sicherheitsmaßnahmen von den Blicken Fremder abgeschirmt. Nach dem offiziellen Festakt am 24. Juni auf dem Festgelände, an dem das Opel-Werksorchester mitwirkte, das später noch zur Unterhaltung aufspielte, fuhren Sonderbusse zum Prüffeld hinaus, wo die Schnellfahrbahn umrundet und einige Versuchsstrecken befahren wurden, selbstverständlich unter sachkundiger Führung. Aus technischen und Termingründen konnte leider nur eine begrenzte Zahl von Interessenten diese Fahrten mitmachen. Es waren fast 2.000. Am Ende der Besichtigungsfahrt erhielt jeder Teilnehmer einen Imbiß und ein erfrischendes Getränk. Alle Besucher waren stark beeindruckt.



Die neue Rüsselsheimer Jugendvertretung

Über die Wahl der neuen Rüsselsheimer Jugendvertretung am 6. Juni und ihr Ergebnis haben wir bereits kurz in Heft 6 der OPEL POST berichtet. Inzwischen fand die kon-

stituierende Sitzung dieses Gremiums statt. Auf dem Bild die Jugendvertretung während einer ihrer letzten Besprechungen. Von links Siegfried Engel, Ariane König, Judith Koza, Berthold Bauer, Michael Grunewald, Achim Dresler, Walter Schote (Ersatzmitglied für den am Tage der Aufnahme erkrankten Karl-Heinz Kreu-

zer), Frank Scharpenberg und Reiner Müller, Vorsitzender. In diesem Zusammenhang noch ein paar Worte zu den Aufgaben der im Betriebsverfassungsgesetz verankerten Jugendver-

retung. Ihr obliegt es unter anderem, Wünsche und Forderungen, die die jugendlichen Arbeitnehmer und insbesondere die in Berufsausbildung stehenden, betreffen, an den Betriebsrat heranzutragen. Der wiederum verhandelt darüber mit der Geschäftsleitung. Zugleich sollen die Jugendvertreter über die Einhaltung der zugunsten der jugendlichen Arbeitnehmer geltenden Gesetze und Verordnungen sowie der Tarifverträge wachen. Die Jugendvertretung muß darüber hinaus Anregungen oder Kritik aus dem Kreis der



stituierende Sitzung dieses Gremiums statt. Auf dem Bild die Jugendvertretung während einer ihrer letzten Besprechungen. Von links Siegfried Engel, Ariane König, Judith Koza, Berthold Bauer, Michael Grunewald, Achim Dresler, Walter Schote (Ersatzmitglied für den am Tage der Aufnahme erkrankten Karl-Heinz Kreu-

retung. Ihr obliegt es unter anderem, Wünsche und Forderungen, die die jugendlichen Arbeitnehmer und insbesondere die in Berufsausbildung stehenden, betreffen, an den Betriebsrat heranzutragen. Der wiederum verhandelt darüber mit der Geschäftsleitung. Zugleich sollen die Jugendvertreter über die Einhaltung der zugunsten der

Jugendlichen aufgreifen und an die zuständigen Stellen weiterleiten. Der Vorsitzende der Jugendvertretung, auf Wunsch oder in besonderen Fällen auch das gesamte Gremium, kann an den Sitzungen des Betriebsrates teilnehmen. Dagegen nimmt der Vorsitzende der Gesamt-Jugendvertretung an den Besprechungen des GBR teil.

HÖCHSTES LOB

GSG 9 testete den SENATOR

Testfahrten mit dem neuen SENATOR machte kürzlich Oberst Wegener, Kommandeur der GSG 9, die seit der Befreiungsaktion von Mogadischu einen legendären Ruf besitzt mit einigen Angehörigen der Gruppe. Den die Tester begleitenden Herren des Werkes standen bei den verwegenen Fahrten die Haare zu Berge, doch zeigten sich die Grenzschutzbeamten als außergewöhnliche Experten,

die den SENATOR sofort im Griff hatten. Sie erteilten dem neuen Modell höchstes Lob wegen seiner Rasanz und seines vorbildlichen Fahrverhaltens besonders in den Grenzbereichen. Auf dem Erinnerungsfoto nach den Testfahrten Oberst Wegener (Mitte) und zwei Begleiter sowie vom Werk G. Spielmann, H. Grigat, Vorstandsmitglied E. Rohde und Prinz Reuss.



GUT BEOBACHTET

Das Nachschleifen konnte wegfallen

Mitarbeiter Albert Jacob ist im Versuchsbau der PEK beschäftigt und baut unter anderem Bremsbacken an den Achsen für Versuchsfahrzeuge ein. Dabei fielen ihm Unterschiede bei den Bremsbelägen auf. Für Neufahrzeuge wurden diese nach der Montage auf die Bremsbacken nachgeschliffen, bei Bremsen für den Kundendienst dagegen nicht. Vergleichsmessungen zeigten keinen Unterschied in der Bremswirkung, das Vorschleifen der Be-

läge beim Lieferanten reichte vollkommen aus. Dieses Ergebnis regte Mitarbeiter Jacob zu der Idee an, die Nachschleifoperation bei uns wegfällen zu lassen. Sie wurde geprüft und angenommen. Kürzlich erhielt er für seinen Vorschlag die ansehnliche Prämie von DM 30.000,— netto. Auf dem Bild überreicht Generaldirektor Waters dem Einsender das Annahmeschreiben. Von links der Generaldirektor, A. Wilmes, Vorschlagswesen, Obermeister H. Schmieden und der Einsender, A. Jacob.

NEUER MOTOR

Mehr Hubraum und Normalbenzin

Mit Normalbenzin begnügt sich der für die Modellreihe Ascona und Manta neue Zweiliter-Motor, ein 66 kW (90 PS) starkes Triebwerk, das seine Bewährungsprobe im Rekord schon bestanden hat. Das moderne, wartungsarme Aggregat (Hydrostößel) löst damit den bisher lieferbaren, gleichstarken 1,9 Liter S-Motor ab. Die Fahrwerte: Spitze beim Ascona 167 km/h, beim Manta 172 km/h, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h absolvieren die beiden in 11,5 Sekunden. Der DIN-Verbrauch liegt bei 10,5 bzw. 9,8 Litern pro 100 Kilometer. (Wir hatten schon im letzten Heft kurz darauf hingewiesen.)

HESSERTAG

OPEL-Gruppe mit Oldtimern

Auch am Festzug des Hessentages 1978 nahm eine Opel-Gruppe teil. Der Zug bewegte sich am 2. Juli durch das festlich geschmückte Hofgeismar. Einen Eindruck von dem Geschehen vermittelte ein längerer Fernsehbericht. Angeführt wurde die Opel-Gruppe vom Werksorchester unter der Stabführung von Andreas Wagner. Ein Schmunzeln entlockte vielen Festtagsbesuchern das Quintuplet, jenes fünf sitzige Fahrrad, mit dem die fünf Söhne des Werksgründers Adam Opel ihre Runden drehten. Ein anderer Anziehungspunkt waren verschiedene Oldtimer, die ein Stück Opel-Automobilgeschichte verkörperten: vom Darracq von 1905 bis zum Kapitän von 1938. Doch auch die Gegenwart fehlte nicht: So lenkten ein Monza und ein Senator viel Aufmerksamkeit und Bewunderung auf sich.

BKK-NOTIZEN

Richtig frankieren

Die Kassenärztliche Vereinigung Hessen hat uns davon in Kenntnis gesetzt, daß

die Kranken- und Überweisungsscheine häufig als Drucksache an den Arzt gesandt werden, obwohl handschriftliche Zusätze angebracht sind, so daß es sich um einen Brief handelt. Da die Deutsche Bundespost in letzter Zeit in verstärktem Maße Kontrollen durchführt, wird diese unzureichende Frankierung festgestellt und der Empfänger mit einer Nachgebühr belastet. Darüber hinaus erhalten unbefugte Personen Kenntnis von persönlichen Angelegenheiten, was nicht im Interesse der Versicherten liegt. Wir bitten unsere Versicherten, daß sie, falls sie ausnahmsweise den Kranken- oder Überweisungsschein nicht persönlich zum Arzt bringen, ihn zum Schutz der persönlichen Daten als Brief versenden und ausreichend frankieren. BKK

Günstiger Beitrag

Die Betriebskrankenkassen im Bundesgebiet und West-Berlin erheben mit 10,61

Prozent einen im Vergleich günstigen durchschnittlichen Beitragssatz. Damit liegen die Betriebskrankenkassen, die rund neun Millionen Mitglieder und Familienangehörige versichern, im Schnitt unter dem Beitragssatzniveau anderer Kassenarten. Dr. Gerd Krems, der Vorsitzende der kürzlich in Berlin tagenden Vertreterversammlung des Bundesverbandes der Betriebskrankenkassen, gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß diese Beruhigung der Beitragsentwicklung als Folge der Kostendämpfung im Gesundheitswesen anhält. Allerdings werde es eine Beitragssenkung auf breiter Front bei den Betriebskrankenkassen nicht geben. Ursache dafür seien die zum 1.7.1977 verfügten gesetzlichen Kostenverschiebungen zu Lasten der Krankenkassen im Bereich der Rentnerkrankenversicherung.

Die Folgen dieser Finanzierungsneuregelung wirken sich bei vielen Betriebskrankenkassen erst im Laufe dieses Jahres aus.

BEILAGEN-HINWEIS

„Wirtschafts-Report“

Sonderdruck über das Geschehen im Geschäftsjahr 1977

Am 11. Juli fand eine Pressekonferenz statt, auf der der Vorstand des Unternehmens der Öffentlichkeit den Opel-Geschäftsbericht für das Jahr 1977 vorlegte, wozu er nach dem Aktiengesetz verpflichtet ist. Da nicht jeder Zeit findet oder daran interessiert ist, dieses ausführliche Zahlenwerk mit sehr vielen Einzelheiten durchzuarbeiten, wurde wieder ein Sonderdruck, ein „Opel Wirtschafts-Report“, erstellt. Diese Kurzfassung ist hauptsächlich für die 62.000 Mitarbeiter unseres Unternehmens bestimmt, wendet sich aber auch an Außenstehende, die an den Geschehnissen in unserem Hause besonders interessiert sind, jedoch aus Zeitgründen eine geraffte Darstellung bevorzugen.

Verständliche Darstellung

Der „Opel Wirtschafts-Report“, in dem die wichtigsten Zahlen und Daten des Geschäftsjahres 1977 erläutert und mit Grafiken und Schaubildern ergänzt werden, wird mit diesem Heft, der Ausgabe 7 der OPEL POST, ausgegeben. Er vermittelt die wirtschaftliche Leistung des Unternehmens, die aus der Gesamtleistung aller resultiert. Darüber hinaus werden bestimmte Bilanzbegriffe, für den Laien oft ein Buch mit sieben Siegeln, verständlich dargestellt.

Auch den offiziellen Bericht

Wer sich dagegen für eine vollständige und umfassende Berichterstattung über das Geschäftsjahr 1977 mit einer Fülle von Zahlen, Daten und Fakten sowie einem Überblick über das personelle und soziale Geschehen bei Opel (siehe dazu auch den Auszug auf Seite 2) interessiert, kann den offiziellen Geschäftsbericht für das vergangene Jahr unter anderem in der Redaktion, in den Werkbüchereien oder bei seinem Betriebsrat zur Einsicht erhalten.

Kurz berichtet

Die höchste Belegschaftszahl in der Geschichte des Unternehmens wurde bei der Zählung Ende Juni festgestellt: 62.770. (Rüsselsheim: 40.108, Bochum: 18.843, Kaiserslautern: 3.625, Berlin: 194.) Ins Auge springend dabei die Rüsselsheimer Rekordzahl von über 40.000.

Der Geschäftsbericht '77 wurde am 11. Juli in einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vorgelegt (siehe auch Seiten 2 und 4), während bereits am 10.7. Gesamtbetriebsrat und Wirtschaftsausschuß über das geschäftliche Geschehen des letzten Jahres informiert wurden.

GBR-Vorsitzender Rudi Hahn nahm als Delegierter von General Motors in der Bundesrepublik am Internationalen Metallarbeiter-Kongreß teil, der vom 29. Mai bis 3. Juni in Detroit, USA, stattfand.

Betriebsrat Rolf Petry gehört ebenfalls dem Gesamtbetriebsrat an. (Bei der Namensnennung auf Seite 3 des letzten Heftes war sein Name versehentlich nicht genannt worden.)

Mit der Fertigstellung der zu bauenden Fußgänger-Brücke vom neuen Parkplatz über die B 43 wird Ende Oktober gerechnet, vorausgesetzt, daß alle Genehmigungen rechtzeitig erteilt werden.

Die Bezeichnung der Abteilung Unfallverhütung ist vor kurzem geändert worden in Abteilung „Arbeitssicherheit“.

Die Blutspendeaktion im Rüsselsheimer Werk, die am 23. Juni zu Ende ging, war ein großer Erfolg: 2.541 Mitarbeiter haben sich daran beteiligt.

Das Werksorchester wird am 21. Juli die Mitarbeiter der Frühschicht am Portal 45 und die der Normalschicht am Hauptportal musikalisch verabschieden. (Vorher hatte es noch in den Heimatgemeinden Astheim (3.7.) und Budenheim (7.7.) konzertiert.

Der 200.000. Diesel-Motor seit der Produktionsaufnahme im Sommer 1972 verließ kürzlich die Rüsselsheimer Produktionsstätte.

Heinrich Lang t

Der innere Bogen dieser Ausgabe der OPEL POST mit den Portraits der Jubilare auf Seite 14 war bereits ausgedruckt, als wir kurz vor Anlauf der letzten Druckform verspätet erfuhren, daß Mitarbeiter Heinrich Lang, PVP-Konstruktion, plötzlich verstorben ist. Die Redaktion bedauert, daß aus den erwähnten Gründen keine Berichterstattung mehr vorgenommen werden konnte.

Werksurlaubsregelung 1979

Viele Mitarbeiter möchten immer frühzeitig wissen, wann im nächsten Jahr die Termine der Werksferien sind, weil sie beispielsweise schon während des jetzigen Urlaubs ihr Quartier für 1979 reservieren oder aus anderen Gründen frühzeitig disponieren wollen. Ihnen kann geholfen werden. Rechtzeitig vor dem Werksurlaub haben Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat jetzt die Ferienregelung für 1979 getroffen, die folgende Termine vorsieht:

WERK BOCHUM vom 9. Juli bis 27. Juli 1979,

WERK RÜSSELSHEIM vom 23. Juli bis 10. August 1979,

WERK KAISERSLAUTERN vom 23. Juli bis 10. August 1979.

Darüber hinaus ruht die Arbeit in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern in der Zeit vom Sonntag, dem 23. Dezember 1979 bis Dienstag, den 1. Januar 1980 einschließlich. Für diese Zeit sind für alle Schichten 2 Tage Tarifierurlaub gebunden. (Weitere Einzelheiten wurden gesondert bekanntgegeben.)

Personalien

Im Zusammenhang mit der Einrichtung einer General Motors Vertretung in Jugoslawien wurde mit Wirkung vom 1. Juni 1978 Ernst K u j a w a zur General Motors Overseas Corporation versetzt und zum Leiter Marketing Administration, Yugoslav Operations, ernannt. — Hermann S t ö h r, bisher Leiter Systementwicklung & Koordinierung, wurde zum stellvertretenden Leiter Verkaufskoordinierung Übersee ernannt. — Gerhard D ö r h ö f e r, bisher Leiter Händlergeschäftsführung, wurde zum Leiter Verkaufssystementwicklung befördert. Als sein Nachfolger wurde Günter A m m e-



E. Kujawa



H. Stöhr



G. Dörhöfer



G. Ammelung

l u n g, bisher Distriktleiter (Verkaufszone München), zum Leiter Händlergeschäftsführung befördert.

TESTBERICHT

„Liebeserklärung an einen Monza“

„Ich habe es genossen! Alfa-Fahrer, BMW- und Porsche-Piloten rieben sich die Augen, als mein schlankes neues Coupé sie auf der Autobahn überholte — dabei war es doch nur ein ‚Opel‘: Es war der neue Opel-Monza mit Drei-Liter-Motor, 180 PS und Benzineinspritzung. Als Autotester ist es mir egal, was andere an vermeintlichem Prestige spazierenfahren. Nach einem 5.000-km-Test von Dänemark bis an Italiens Stiefelspitze weiß ich: Opels neues sportliches Flaggschiff ist besser als manches, was einen viel feineren Namen trägt. Mit dem Monza war ich König der Straße. Er hat das Katzenhafte eines Jaguars und dennoch den Biß eines Porsches (wenn der Fahrer es will). Auf der Autobahn liegt er wie ein Brett. Sehr präzise, aber nicht nervöse Lenkung. Absolut spurtreue Bremsen. Von der Maschine hörte ich nur ein sanftes Brummen. Spitze: 210.

Eigentlich ein unwichtiger Wert. Viel wichtiger ist, was der Opel zwischendurch kann. Spurt von 80 auf 120 in nur 5,8 Sekunden. Trotz Automatik beschleunigt er aus dem Stand in 9,2 Sekunden! Keine Windgeräusche, Sitzkomfort erstklassig, hervorragende Lüftung, selbst bei südlicher Sommerhitze. Auf Antrieb haben die Opel-Ingenieure eine traumhafte Straßenlage mit ihrer Schräglenker-Hinterachse gezaubert. Ich flitzte im Rallyestil die alte Brenner-Paß-Straße hinauf. Unbeirrbar schwang mein Monza um schärfste Kurven. Ich bremste mitten in der Kurve, der Monza lief weiter, ohne auszubrechen. Viele Wagen kommen dabei ins Schleudern ...“

Aus einem Testbericht von
Peter J. Glodschey
in BILD.

Das Personal- und Sozialwesen 1977

Fortsetzung von Seite 2

Am Ende des Berichtsjahres erhielten 4.570 ehemalige Mitarbeiter oder deren Hinterbliebene Rentenzahlungen von der Adam Opel Gedächtnisstiftung, die überwiegend durch Zuwendungen der Adam Opel AG finanziert wird. Zum 1.1.1977 wurden den gesetzlichen Vorschriften entsprechend alle Betriebsrenten, die erstmals im Jahre 1973 oder früher gezahlt worden sind, im Hinblick auf die Steigerung der Lebenshaltungskosten überprüft. Dies führte zu einer Erhöhung von 9.370 Renten um durchschnittlich 9,6 Prozent. Am Jahresende 1977 nahm die Mehrzahl unserer Werksangehörigen an der Gruppenlebensversicherung teil. Das Unternehmen trägt einen Teil der Prämien für diese Versicherung. Im Zusammenwirken mit dem Gesamtbetriebsrat wurden umfangreiche Vorarbeiten geleistet, um der Gruppenlebensversicherung eine andere Form zu geben. Ab 1978 wurde die Risikoversicherung in eine kombinierte Risiko- und Kapitalversicherung umgewandelt. Die Personalentwicklungsarbeit war

wiederum geprägt durch besondere Anstrengungen auf dem Sektor Berufsausbildung, um einen Beitrag zum Abbau der Jugendarbeitslosigkeit zu leisten. Allein im Werk Rüsselsheim gingen 1977 32 Prozent mehr Bewerbungen für einen Ausbildungsplatz ein als 1976. Mehr als die Hälfte davon wurden von Kindern unserer Werksangehörigen eingereicht. Die Zahl der neu eingestellten Auszubildenden konnte von 421 (1976) um 9,5 % auf 461 im Berichtsjahr erhöht werden.

Trotz der erhöhten Einstellung von Auszubildenden wurde zusätzlich noch 103 Praktikanten Gelegenheit gegeben, während der durch ihre Studiengänge vorgegebenen Zeit Erfahrungen in verschiedenen Bereichen des Unternehmens zu sammeln. Die bewährte betriebsinterne Meisterausbildung wurde fortgesetzt. In 5 Lehrgängen, die je 19 Wochen dauerten, wurden 91 Meister ausgebildet. Seit 1956 haben insgesamt 2.228 Meisteranwärter an 112 Lehrgängen teilgenommen. 1977 belegten

1.208 Mitarbeiter Management- und Fachtrainingskurse, und 35 Mitarbeiter nahmen an europäischen Seminaren teil. Im Rahmen der Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung wurden 1977 pro Semester 24 unterschiedliche Weiterbildungsmöglichkeiten angeboten, die bei den Mitarbeitern großen Anklang fanden. Unter Beachtung der Erfordernisse des Schichtbetriebes wurden in beiden Semestern über 63 Lehrgänge für 909 Mitarbeiter durchgeführt. In 26 Englisch-Lehrgängen konnten im Berichtsjahr 605 Mitarbeiter ihre Sprachkenntnisse verbessern.

Das betriebliche Vorschlagswesen wurde 1977 neu geordnet. Die Höchstprämie stieg von DM 30.000 (netto) auf DM 50.000 (brutto). 1977 reichten 12.645 Mitarbeiter 27.596 Verbesserungsvorschläge ein. Für 10.116 angenommene Vorschläge wurden DM 3.738.466 an Prämien gezahlt. Achtmal konnte die Höchstprämie überreicht werden. Seit Einführung des Vorschlagswesens vor 28 Jahren bis zum Jahr 1977 wurden insgesamt 355.000 Verbesserungsvorschläge eingereicht und ein Betrag von insgesamt 24,5 Millionen DM als Prämien ausbezahlt.



Neue Automobile gibt es genug. Neuartige Automobile aber sind selten. Zu ihrer Entwicklung gehört ein Konzept, das mehr ist als eine Verbesserung bestehender Modelle. Mehr sein muß als nur ein konstruktiver Entwurf zur Anpassung überkommener Lösungen. Wirklich neuartige Automobile sind

das Ergebnis langjähriger und gezielter Entwicklungsarbeit. Das Resultat technologischer Erfahrung und Innovation.

Der Ausdruck eines anderen Lebensstils. Sie verkörpern eine grundlegend neue Interpretation von Mobilität und sind die Antwort auf veränderte Be-

dürfnisse. So gesehen ist der MONZA mehr als nur ein neues Automobil. Er ist die Konsequenz eines von Grund auf neuen Konzepts. Der eigenständige Typ eines Automobils neuer Art. Vor bild einer neuen Generation im Automobilbau.

Hobby-Designer formten ihr Traumauto

Manche von ihnen wären zweifellos als Design-Studien auf einem großen Automobil-Salon denkbar: Die Arbeiten der Teilnehmer am 13. Wettbewerb der Rüsselsheimer Modellbauer-Gilde repräsentierten einen Querschnitt der Vorstellung bundesdeutscher Jugendlicher der Jahrgänge 1961 – 1965 vom Traumwagen der Zukunft. Nicht weniger als 2.241 eingesandte Modellautos waren von der Jury zu bewerten. Die zehn besten Jung-Designer wurden im Juni zur Siegerehrung von der unter der Schirmherrschaft des Unternehmens stehenden Modellbauer-Gilde eingeladen.

Den ersten Preis, DM 5.000,- und eine achttägige Reise nach Wien, gewann – wir berichteten im letzten Heft bereits kurz darüber – der 16jährige Gymnasiast Wolf-Dieter Mell-Mellenheim aus Augsburg. Er kann dabei nicht nur für sich in Anspruch nehmen, das attraktivste Modell (Bild) im Maßstab von etwa 1 : 10 zur natürlichen Größe eines Automobils gestaltet zu haben, sondern auch der weitaus fleißigste der Sieger gewesen zu sein: 350 Stunden investierte er nach eigenen Angaben in sein Meisterstück.

Auch im 13. Wettbewerb der Modellbauer-Gilde hatte die Jury angesichts der vielen guten Ideen keine leichte Wahl. Die sachverständige Bewertung nach den Kriterien „Einfallreichtum“ und „Qualität der handwerklichen Ausführung“ besorgten wie schon in den Jahren zuvor Oberstudiendirektor Carmine, Meister-schule für Handwerker, Kaiserslautern, Dipl.-Ing. Gaul, Fachhochschule Hamburg, Professor Dr. Pfaender, Fachhochschule Darmstadt, Professor Dr. Pfalzgraf, Fachhochschule Wiesbaden, sowie Opel-Design-Direktor Haga und Studioleiter Schnell. – Für den 14. Wettbewerb der Rüsselsheimer Modellbauer-Gilde (Einsendeschluß ist der 10. April 1979) für Jugendliche der Jahrgänge 1962 – 66

rechnet man erneut mit einer hohen Beteiligung. Bislang gingen seit der Gründung des Wettbewerbs im Jahr 1965 über 20.000 Modellautos ein.



Das Modell des ersten Siegers, Wolf-Dieter Mell-Mellenheim, Gymnasiast aus Augsburg. 350 Arbeitsstunden hat er in sein Meisterstück investiert.



Unter den ersten 10 Preisträgern des 13. Modellauto-Wettbewerbs waren auch drei Rüsselsheimer Buben, deren Väter bei uns arbeiten. Bei einem kürzlichen Besuch im Werk entstand dieser Schnappschuß im Ausstellungsraum vor einem Opel-Oldtimer. Von links die Brüder Peter und Stefan Melcher (5. und 7. Preisträger) sowie Stefan Heil (10. Preisträger).

Auch in den Werksferien keine Ruhepause

Während der bevorstehenden Werksferien versinkt der Betrieb in keinen Dornröschenschlaf. In manchen Bereichen regt sich's nach wie vor. Während die einen ihren verdienten

Urlaub genießen, sind andere gewissermaßen unabhkömmlich. In jeder Werksferienwoche sind es einige Tausend. Auf sie warten Inventur-, Reparatur- und andere Arbeiten. Auch beispielsweise im Beschaffungswesen oder Finanzbereich sind nicht alle Büros verschlossen. Das Betriebsleben geht schließlich auch im Urlaub weiter. Zu den dienstbaren Geistern, die man in der nächsten Zeit überall treffen wird, gehören u.a. Leute, die die Wasch- und

Umkleideräume samt den Spinden sowie die Toiletten-Anlagen desinfizieren. Dazu müssen sie geöffnete und leere Spinde vorfinden. Also vor den Werksferien daran denken! Verschlossene Spinde werden nämlich geöffnet, ihr Inhalt wird vorübergehend sichergestellt. Deshalb: Vorhängeschlösser und werkseigene Schutzkleidung sowie sonstigen Inhalt mit nach Hause nehmen und nach den Werksferien wieder mitbringen.

Europäisches Patentamt eröffnet

Wie in den Kurzmeldungen des letzten Heftes schon erwähnt, wurde am 1. Juni 1978 das Europäische Patentamt in München eröffnet. Als erstes Unternehmen der Automobilindustrie hinterlegte unser Unternehmen eine Anmeldung bei dem neuen Amt. Sie erhielt die Nummer 2. (Die Nummer 1 erhielt eine Anmeldung der BASF, Ludwigshafen.) Unsere Anmeldung betrifft eine Kraftfahrzeug-Trommelbremse oder, genauer gesagt, eine Rückzugfeder innerhalb einer Trommelbremse. Diese Rückzugfeder ist als flacher Federstahlstreifen ausgebildet und mäanderförmig gestaltet. Die Bremskonstruktion hat technisch den Vorteil, mehr Raum innerhalb einer Bremse für andere Aggregate, zum Beispiel eine Bremsnachstellvorrichtung, zu erhalten.

Von weittragender Bedeutung

Die Errichtung eines Europäischen Patentamtes ist von weittragender Bedeutung. Sie kommt in dem Urteil des Präsidenten des Patentamtes der USA zu vollem Ausdruck: „Der Entwurf für

ein europäisches Patentrecht ist der klarste, durchdachtste und einfallreichste Vorschlag für ein supranationales Patentrecht, das jemals formuliert wurde.“ Nach dem für alle bisherigen Patentgesetze geltenden Territorialitätsprinzip beschränkte sich der Schutz von Patenten nur auf das jeweilige Territorium einzelner Staaten. Mit der raschen wirtschaftlichen Entwicklung und Verflechtung hat sich jedoch das Territorialitätsprinzip in Europa mit seiner Vielzahl mittlerer und klei-

nerer Staaten als besonders nachteilig für die Wirtschaft, die Anmelder und die Erfinder ausgewirkt.

Ein Meilenstein

Daher erkannte man schon sehr früh, daß es wirtschaftliche Torheit ist, gezwungen zu sein, in jedem Land, in dem man um Schutz für eine Erfindung nachsuchen will, eine gesonderte Patentanmeldung zu hinterlegen und daß diese Anmeldungen gleichzeitig und unabhängig voneinander in jedem Land nach verschiedenen Gesichtspunkten geprüft und erteilt werden müssen. Jedoch griff man bei den vorbereitenden Arbeiten für ein Europäisches Patentamt auf Erfahrungen mit den vielen unterschiedlichen nationalen Patentsystemen zurück, wobei auch das deutsche Patentrecht und seine Rechtsprechung eine wesentliche Rolle spielten. In seiner naturgemäßen Mehrsprachigkeit wird das europäische Patentsystem der technischen Weiterentwicklung dienen. Es ist ein Meilenstein auf dem Weg zur europäischen Integration. J.B.



Der Leiter unserer Patentabteilung, J. Baumgarten (links), bei Übergabe der ersten Opel-Patentanmeldung an den Präsidenten des am 1. Juni in München eröffneten Europäischen Patentamtes, Bob van Bethem (siehe Bericht).

Wer nach München kommt oder jetzt in den nahen Alpen Urlaub macht, sollte, wenn Zeit und Umstände es erlauben, einen Besuch des Deutschen Museums nicht versäumen. Es ist ein Besuch, der sich lohnt. Naturwissenschaft und Technik repräsentieren sich hier in reicher Fülle. Aufgabe des nun 75jährigen Museums ist die Darstellung von Naturwissenschaft und Technik nach dem heutigen Stand, ihrer geschichtlichen Entwicklung und kulturellen Bedeutung. Nach der 1903 erfolgten Gründung durch Oskar von Miller wurde es 1925 durch den Sammlungsbau, 1932 durch den Bibliotheksbau und 1935 durch den Kongreßbau vervollständigt. In den Bombennächten gegen Ende des zweiten Weltkrieges wurde es zu 80 Prozent zerstört. Sein Wiederaufbau begann 1948.

Das Museum beherbergt Originale und Nachbildungen aus allen Bereichen der Technik. Auch fehlt es nicht an Dioramen und experimentellen Vorführungen. Die Bibliothek am Museumshof enthält 600.000 Bände aus Naturwissenschaft und Technik, darunter allein

25.000 in der Freihandbibliothek. Dazu kommen 1900 Zeitschriften. Ruhige Lesesäle und Sondersammlungen von Handschriften, Porträts, Medaillen, Zeichnungen und Plänen runden diesen Teil ab. Sogar eine Kopiergelegenheit wird geboten. In der Buch-

Deutsches Museum

Ein Besuch lohnt sich

handlung im Erdgeschoß des Museumsgebäudes ist neben Wegweisern und Fotos Literatur zu Naturwissenschaft und Technik erhältlich. Auch eine Buchberatung kann in Anspruch genommen werden. Die Lichtbildstelle im Bibliotheksbau verfügt über ein Bildarchiv mit 18.000 Negativen. Hier werden Bestellungen von Fotos und Dias, speziell aus den Sammlungen der Bibliothek, entgegengenommen.

Was uns aus der Automobilbranche besonders interessieren wird, ist die große „Schnauferlschau“. Die Entwicklung des Automobils von seinen Anfängen bis in die dreißiger Jahre kann hier besichtigt werden. Dem Auto ist eine ganze Abteilung gewidmet. Daß natürlich auch Opel-Oldtimer vertreten sind, sei ebenfalls erwähnt, genauso Schnitt- und Plexiglasmodelle neuerer Datums. (In der OPEL POST wurde immer wieder auf die Schenkungen seitens des Unternehmens an das Museum hingewiesen.)

Folgende Zahlen und Daten mögen abschließend eine Vorstellung von der Größe des Deutschen Museums geben: Die Ausstellungsfläche beträgt 40.000 Quadratmeter, die Länge des Rundgangs 16 Kilometer. Eine Vorauswahl der Abteilungen vor dem Besuch ist also nötig. Schließlich findet man hier 45.000 Ausstellungsstücke in Sammlung und Studiendepot! Fazit: Das Deutsche Museum ist eine ungeheuer reiche Fundgrube für jeden, dem Natur und Technik etwas bedeuten. Wie gesagt: Ein Besuch lohnt sich.

Längere Schonfrist

„Da hat man acht Stunden geschuftet“, stöhnte jüngst ein Kollege, „kommt nach Hause – und was ist? Die Frau ist übelgelaunt, hatte irgendwie Ärger. Die Kinder haben was angestellt. Ich soll ihnen gleich die Leviten lesen. Die Kellertür soll ich auch endlich mal ölen. Zuviele Dinge stürmen zugleich auf einen ein. Ich will ja alles tun, aber ich brauche erst mal eine Verschnaufrunde, eine längere Schonfrist.“ Nun, das ist nicht der einzige Kollege, von dem man solches hört. Zuerst fordert die Arbeit den Mann, dann die Heimfahrt auf verkehrsüberlasteten Straßen. Und dann zu Hause – siehe oben. Auch Männer sind ja Menschen. Es war wohl kein glücklicher Einfall, sie das „starke Geschlecht“ zu nennen. Sie werden dadurch vielfach überschätzt. Die Frauen sollten ihnen tatsächlich bei der Heimkehr zunächst ein wenig Ruhe und Entspannung gönnen und erst dann mit dem herausrücken, was ihnen auf der Seele brennt. Dann werden die Männer viel aufgeschlossener. Doch auch die Frauen hatten zu Hause ihre Arbeit, oft auch ihren Ärger. Mit den Kindern und was der Alltag ihnen an Widrigkeiten und sonstigen Belastungen auferlegt. Sie sehnen sich jetzt, wenn der Mann nach langer Abwesenheit nach Hause kommt, nach Aussprache, wollen ihre Anliegen los werden. Ein verständliches Verlangen. Im Grunde wollen Frauen und Männer das gleiche: Verständnis und Anlehnung nach des Tages Plagen. Richtig. Nur auf den Zeitpunkt kommt es an.

„Urlaubswissenschaft“

Der Werksurlaub naht mal wieder. Er ist in diesen Tagen ein häufiges Gesprächsthema in den Pausen. Die meisten sind mit ihrer Urlaubsvorbereitung im großen und ganzen fertig. Sie erfordern ja immer viel Umsicht, eine Art „Urlaubswissenschaft“. Aber bis man erst mal wußte, wohin man fahren wird! Schon den Entschluß zu fassen, ist eine Mühsal, bei manchen eine ausgewachsene Nervenbelastung. Wer die Wahl hat, hat auch hier die Qual. Es gibt ja so viele Ziele zwischen Nordkap und ... Nein, nennen wir in südlicher Richtung keinen Grenzpunkt. Da gibt es fast schon keinen, denn der Expansionsdrang der Urlauber greift immer weiter um sich. Da werden Karten studiert, die günstigsten Fahrtrouten festgelegt. Mancher wird dabei zum Geographen. Aber bei aller Vorfreude nur nichts Wichtiges vergessen. Die Urlaubsvorbereitung endet im Grunde ja erst mit dem Tag der Abreise. Viel Urlaubsfreude und eine glückliche Heimkehr wünscht allen Lesern
Spectator



Die Produktion von SENATOR und MONZA im K 40 unseres Rüsselsheimer Werkes läuft seit Wochen auf vollen Touren. Der Schnappschuß wurde am Endmontageband an der Stelle gemacht, wo der Wagen das Band mit eigener Kraft verläßt.

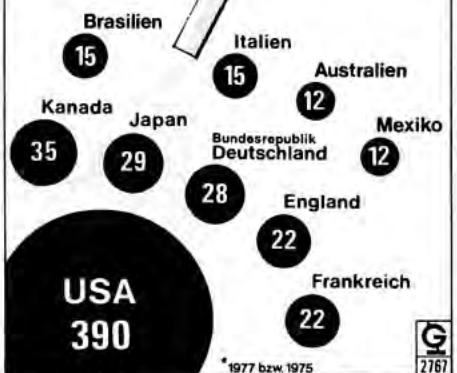
Weltmeister im Benzinschlucken

Weltmeister im Benzinschlucken sind die USA. Mit rund 390 Milliarden Litern floß mehr als die Hälfte des gesamten Welt-Benzinverbrauchs (ca. 750 Milliarden Liter) durch amerikanische Vergaser. Das geht aus einer Aufstellung der Esso AG hervor. Mit weitem Abstand folgen die Kanadier mit 35, die Japaner mit 29 und die Deutschen mit 28 Milliarden Litern pro Jahr. Die Gründe für den enormen amerikanischen Benzindurst: Dort sind bei weitem die meisten Autos zugelassen, zudem überwiegend noch Treibstoff fressende Straßenkreuzer, deren Verbrauch in keinem Verhältnis zu den japanischen oder europäischen Wagen steht. Die Folge: Ein riesiger Öl-Importbedarf. Er ist die Hauptursache für das Loch in der US-Zahlungsbilanz. Deshalb stürzte der

Kurs des Dollars, der andere Währungen mit sich zog, was eine schwere Hypothek für den Welthandel bedeutet.

Die größten Benzinverbraucher

Jahresverbrauch* in Mrd. Liter



Belastungen des Menschen abbauen

Das Thema „Humanisierung der Arbeitswelt“ steht seit längerer Zeit im Mittelpunkt zahlreicher Diskussionen. Auch bei Opel. Die OPEL POST ist ebenfalls darauf eingegangen. Erinnert sei unter anderem an den längeren Beitrag „Die Diskussion über das Fließband“ (Heft 7/8 1975) und die Artikelfolge „Der Mensch in der industriellen Arbeitswelt“ im Jahrgang 1976 mit Beispielen für neue Arbeitsstrukturen. Es wurden darin bekanntlich die Bemühungen geschildert, die Einförmigkeit der Bandarbeit zu mildern und die Bestrebungen aufgezeigt, die industrielle Arbeitswelt bis an die Grenzen des Machbaren menschengerechter zu gestalten.

Diese Problematik betrifft viele Arbeitsbereiche, nicht zuletzt die Zentralplanung. Ihr Chef, K. Rieger, sieht darin für sich und seine Mitarbeiter sogar eine Herausforderung. Man geht dabei von der Zielvorstellung aus, das wertvolle Gut der menschlichen Arbeitskraft nur sinnvoll und unter Berücksichtigung der neuesten Erkenntnisse über die menschengerechte Gestaltung von Arbeitsplätzen, Arbeitsabläufen und der Arbeitsumgebung einzusetzen. Man räumt allerdings ein, daß nicht in allen Fertigungsbereichen gleichmäßige und gleichzeitige Fortschritte erzielt werden können. „Bei Neuplanungen von Fertigungsanlagen ist die Verwirklichung der Zielsetzung leichter möglich. Bei bestehenden Anlagen jedoch zeigt sich“, so Rieger, „die Problematik in ihrer ganzen Größe und Vielfalt. Es kann dabei nicht verschwiegen werden, daß solche Umgestaltungen auch wirtschaftlich sein müssen, denn kein Unternehmen kann es sich leisten, unwirtschaftlich zu produzieren. Nur die Fertigung marktgerechter und kostengünstiger Produkte sichert langfristig den Bestand des Unternehmens und damit der Arbeitsplätze seiner Mitarbeiter.“



Doch habe sich, so Rieger weiter, als günstiger Zeitpunkt für die Einführung neuer Einrichtungen und Methoden, ob in Teilbereichen oder auch in größerem Umfang, ein Modellwechsel erwiesen. Verbesserungen und Umstellungen eines laufendes Produktionsprozesses lassen sich in den meisten Fällen nämlich nicht kurzfristig vornehmen, sie bedürfen vielmehr einer langfristigen Planung, da die Konstruktion und Fertigung sowie die Einarbeitung an neuen Einrichtungen sehr zeitraubend sind. „In der Öffentlichkeit besteht oft der Eindruck, es wird einfach weiterproduziert, weil ein neues Modell plötzlich ohne lange Vorankündigung da ist. Die Arbeit der Zentralplanung beginnt jedoch schon 2 bis 4 Jahre vor dem Produktionsstart des neuen Wagens“, betonte K. Rieger. Eine günstige Gelegenheit, in einzelnen Bereichen Veränderungen vorzunehmen, die nicht nur der Wirtschaftlichkeit, sondern auch der Verbesserung der Arbeitsbedingungen dienen, war das im vergangenen Herbst angelaufene neue Rekord-Modell. Darüber wird in dem Bericht auf den nächsten Seiten sowie in zwei weiteren Beiträgen berichtet.

BEISPIELE AUS DEM PRESSWERK

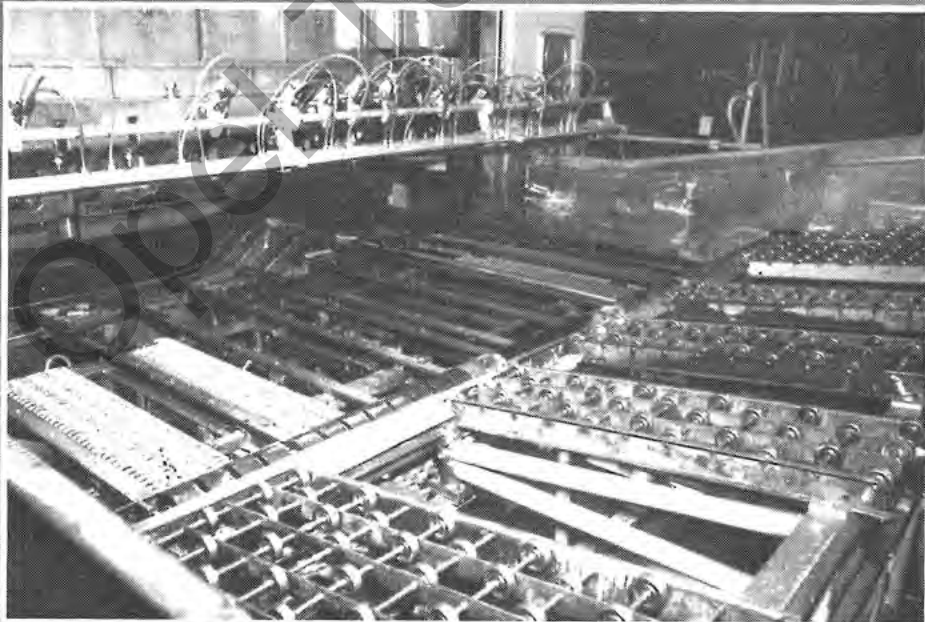
Im Preßwerksbereich wirken bekanntlich große körperliche Anstrengungen nachteilig auf die Menschen ein. Hinzu kommen erschwerend Taktabhängigkeit, Schmutz- und Lärmbelastung sowie die Monotonie der Arbeit. Als besonders herausragendes Beispiel für den erreichten Abbau körperlicher Belastung kann hier die Fertigung der Bodenbleche angesehen werden. Hierzu muß man wissen, daß die Rohplatte für den Fahrzeugboden ca. 39 kg wiegt. Sie wurde bisher von 2 Männern angehoben und auf die Rollenbahn zur Presse geschoben. (Abbildungen 1 und 2.) Setzt man die Hebeleistung pro Mann mit 30 Prozent des Platingewichtes an, so mußte jeder bei einer Fertigung von 236 Stück je Stunde rund 22 Tonnen Material pro Schicht bewegen. Eine wahrhaft beachtliche Leistung! Mit Beginn der neuen Rekord-Produktion im vergangenen Jahr wurde nun eine vollautomatische Ent-

stapeleinrichtung eingesetzt, die diese Schwerarbeit übernimmt. (Abbildung 3.) Dadurch konnte eine früher harte „Knochenarbeit“ in eine taktunabhängige Überwachertätigkeit umgewandelt werden.

Automatische Einrichtungen

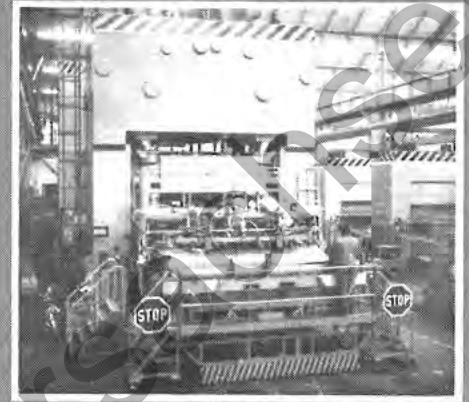
Im Werk Kaiserslautern hat man für das neue Modell Werkzeuge geschaffen, welche die Fertigung der Seitenwand innen nun auf einer Pressenstraße mit automatischer Transport- und Beladeeinrichtung ermöglicht. Dadurch wurden die körperlichen Belastungen durch Blechteilgewichte zwischen 10 und 13 kg beseitigt und die Tätigkeiten auch hier in nicht taktgebundene Überwachungsoperationen verwandelt. (Abbildung 4.) Mußten die Seitenwände der viertürigen Modelle bisher nach der ersten Pressenoperation manuell gewendet werden, so entfällt jetzt diese

Abbildungen 1 und 2



kräftezehrende Operation durch den Einsatz einer Wendevorrichtung. (Abbildung 5.) Natürlich läßt sich nicht in jedem Fall manuelle Tätigkeit durch mechanische Einrichtungen ersetzen; dennoch wird versucht, mit dem Bau geeigneter Hilfsmittel Erleichterungen für die Menschen an den Produktionsanlagen zu schaffen. So wurden für den Boden seitlich, links und rechts alle neuen Werkzeuge mit

Abbildung 3



Ladeeinrichtungen versehen, die es gestatten, die sperrigen Teile vor der Presse zu plazieren anstelle eines ermüdenden Hineinbeugens in die Presse, wie es bisher der Fall war. (Abbildung 6.) In anderen Fällen konnte man durch Veränderungen an dem zu produzierenden Teil eine fertigungstechnisch günstigere Form finden, die es erlaubte, das Teil direkt von Ringmaterial in einem Folgewerkzeug herzustellen. Somit konnten die belastenden manuellen Tätigkeiten, die bei der Fertigung in Einzeloperationen anfallen, in taktunabhängige Überwachfunktionen umgewandelt werden.

Lärm und Schmutz

Weitere erhebliche Probleme ergeben sich im Bereich der Preßteilefertigung durch Lärm- und Schmutzbelastungen. Für die komplexen Aufgaben zur Bekämpfung von Lärm und Schmutz in solch speziellen Bereichen wie den Preßwerken waren kaum Erfahrungswerte und Grundlagenmaterial vorhanden. So mußten für diesen Problembereich schon vor einigen Jahren Arbeitsgruppen gebildet werden, die sich gezielt mit diesen speziellen Problemen auseinandersetzten. Diese oft mühevollen Arbeit hat sich gelohnt. Nicht nur, daß bei bestehenden Anlagen und Werkzeugen die Lärmquellen beseitigt oder auf unschädliche Werte gedämpft werden konnten, es wurden auch die gewonnenen Erfahrungen schon bei der Neukonstruktion der Rekord-Werkzeuge und -Einrichtungen angewandt, so daß gesundheitsschädigende Lärmbelastungen erst gar nicht entstehen können. Auch an der Verminderung der Schmutzbelastung im Preßwerksbereich wurde mit großer Anstrengung gearbeitet.

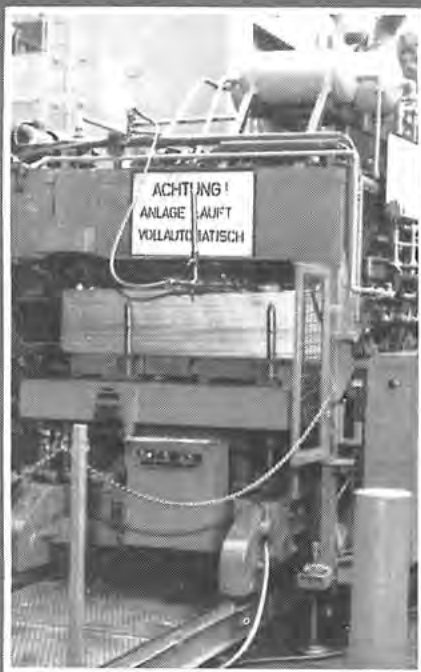
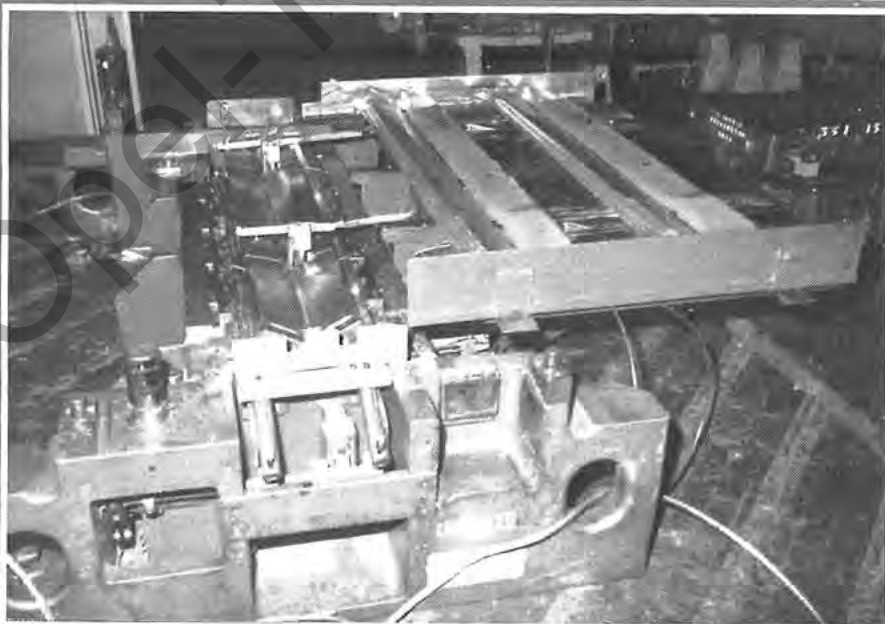


Abbildung 4

Abbildungen 5 und 6



Ständige Kontrolle

Bei der Verformung von Blechen werden bekanntlich Schmiermittel verschiedenster Art erforderlich mit der daraus resultierenden Schmutzbelastung. Daher bemühte man sich, bereits im Planungsstadium bei möglichst vielen Teilen mit dem auf dem Material vom Walzwerk aufgetragenen Ölfilm als einzigem Schmiermittel auszukommen. Das ist natürlich ein Idealfall und läßt sich nur durch enge Zusammenarbeit mit der Produktentwicklung erreichen. Sichtbares Ergebnis dieser Zusammenarbeit und der intensiven Bemühungen ist, daß ca. 75 Prozent aller Preßwerkzeuge der neuen Rekord-Modellreihe ohne zusätzliche Schmierung gefertigt werden können. Die verbliebenen 25 Prozent – Teile mit zusätzlicher Schmierung – sind einer ständigen Kontrolle unterworfen, um den Schmiermitteleinsatz auf einem Minimum zu halten und somit das gesteckte Ziel, bessere Arbeitsbedingungen, zu erreichen. (Ein weiterer Bericht im nächsten Heft.)

Unfreiwilliges Mitrauchen

Raucher und Nichtraucher führen ein ständiges Streitgespräch über die gesundheitsschädigende Wirkung des unfreiwilligen Rauchens, des Passivrauchens. Dazu erläutert die Pressestelle der deutschen Ärzteschaft, daß Schadstoffe an einer glühenden Zigarette an zwei Stellen freigesetzt werden: am Mundstück über den sogenannten „Hauptstrom“ sowie über den Nebenstrom aus der Brennstelle.

Der Raucher hält beim Inhalieren 90 bis 99 Prozent der Bestandteile des Rauchens – im wesentlichen Nikotin und Kondensat – und etwa 55 Prozent des anfallenden Kohlenmonoxyds in seinem Körper zurück. Die Luftverunreinigung beim Ausatmen ist für die im selben Raum anwesenden Mitmenschen also recht gering und nicht stärker als die Verunreinigung der allgemeinen Außenluft.

Dagegen entstehen bestimmte krebserregende Substanzen, wie zum Beispiel das Benzopyren, an der Brennstelle der Zigarette und werden in weit größerer Konzentration an die Umgebung abgegeben als sie der Raucher inhaliert. Diese Substanzen werden durch die Umgebungsluft stark verdünnt, leisten jedoch immer noch einen erheblichen Beitrag zur Luftverunreinigung in geschlossenen Räumen.

Der Tabakrauch reizt in hohem Maße, und das ist sicherlich seine größte Belastung für unfreiwillige Raucher, die Schleimhäute. Augenreizungen, Kopfschmerzen, Husten und Niesen stören oft das Wohlbefinden der Nichtraucher. Menschen mit coronarer Herzkrankheit (Angina pectoris) sind auf einen hohen Sauerstoffgehalt ihres Blutes für die Durchblutung des Herzmuskels angewiesen. Sinkt er ab, treten in der Regel die typischen Angina pectoris-Beschwerden auf.

Das im Tabakrauch enthaltene Kohlenmonoxyd verdrängt den Sauerstoff von den roten Blutkörperchen im menschlichen Blut. Bei Gefährdeten tritt bei Belastung mit Tabakrauch viel schneller ein Sauerstoffmangel für den Herzmuskel ein als in normaler Atemluft. Es steht somit außer Zweifel, daß Tabakrauch zu einer erheblichen Belastung für die Umgebung führen kann, nicht zuletzt am Arbeitsplatz.

A+P



Emil Malkmus
Werkschutz
2.5.1978



Willi Böddrich
PVP-Unterzus.Bau
1.7.1978



Heinrich Lang
PVP-Konstruktion
5.7.1978

UNSERE JUBILARE



Walter Keller
Wagenendmontage
12.7.1978



Philipp Zeiträger
Gesekbau
14.7.1978



August Karst
Beschaffungsverw.
17.7.1978



Georg Hübner
Werkzeugabteilung
21.7.1978



Ludwig Krumb
Zentralwerkstätten
26.7.1978



Adam Jost
Instandhaltung
27.7.1978

Rüsselsheim

1.7.1978

Heinz Bock
Qual.Förderg.u.Insp.
Heinrich Beckmann
Wagenendmontage
Thekla Christoffersen
Werksverpflegung
Anton Hofmann
Chassisbau I
Theodor Link
Qual.Ktr.u.Insp.
Eduard Rode
Qual.Ktr.u.Insp.
Ernst H. Rutsch
Werkschutz
Harry Scherbaum
Chassisbau I
Alban Straus
Zentralwerkstätten

3.7.1978

Alexander Muech
Kundendienst

6.7.1978

Gustav Hill
Instandhaltung
Günther Huhn
Material-Eingang
Karl Iser
Zentralwerkstätten
Helmut Kaus
Instandhaltung
Karl Heinz Krämer
Qual.Ktr.u.Insp.
Eugen Mayer
Qual.Ktr.u.Insp.
Walter Numrich
Zentralwerkstätten
Hugo Rauch
Qual.Ktr.u.Insp.
Karl Reuter
Wagenendmontage
Josef Schuster
Karosseriebau II
Heinrich Vatter
Qual.Ktr.u.Insp.
Eduard Weber
Qual.Ktr.u.Insp.

25

Reinhold Weyer
Werkzeugabteilung

8.7.1978

Philipp Schütz
Teilelager
Norbert Thiele
Teilelager

9.7.1978

Erika Becker
Finanzabteilung
Heinz Groh
Prüffeld Dudenhofen
Adam Schrimpf
Zentralwerkstätten

13.7.1978

Hans Borchert
Qual.Ktr.u.Insp.
Franz Dörrmann
Qual.Ktr.u.Insp.

15.7.1978

Roman Mielczarek
Werkschutz
Philipp Stork
Zentralwerkstätten

16.7.1978

Walter Michel
Karosseriebau II

20.7.1978

Heinrich Czaplicki
Werkschutz
Ludwig Krimmel
Karosseriebau II
Jakob Nauth
Instandhaltung
Gerhard Schulze
Werbemittelversand

21.7.1978

Artur Schneider
Zentralwerkstätten

22.7.1978

Heinrich Marx
Personalentwicklung

23.7.1978

Otto Bamberg
Instandhaltung

Bochum

2.7.1978

Claus Fachinger
Motorenbau

5.7.1978

Karl-Heinz Sorge
Mat.-u.Prod.Ktr.

22.7.1978

Wilhelm Höhner
Werksanlagen

Kaiserslautern

15.7.1978

Werner Thiel
Standardabteilg.

Berlin

7.7.1978

Hermann Siebarth
Kundendienst

IM RUHESTAND

Ferdinand Barwig
Besch.-Einsatz

Walter Flörsheimer
Werkschutz

Karl Großmann
Besch.-Einsatz

Otto Gutowski
Härtere

Emmy Heil
Finanzabteilung

Ernst Heinrich
Teile- u. Zubeh.Abt.

Erika Homburg
Styling

Franz J. Kauhausen
Personalentwicklung

Bernhard Kaul
Ordnungsdienst

Friedrich Kraft
Ordnungsdienst

Eduard Krajewski
Karosseriebau I

Erich Krause
Schnittbau

Klaus Kunze
Qual.Ktr.u.Insp.

Franz Nau
Karosseriebau II

Jakob Opper
Qual.Ktr.u.Insp.

Wilhelm Reitz
Stromversorgung

Ernst Rippel
Besch.-Einsatz

Josef Schäffer
Karosseriebau I

Wilhelm Schulmeyer
PEK

Hans Seifert
Gesekbau

Karl Specht
Chassisbau I

Hans Wedel
Teile- u.Zubeh.Abt.

Heinrich Wettstein
Instandhaltung

Emil Nicolai
Besch.-Einsatz

Parkplatzmangel überall, auch bei uns. Im Augenblick ist die Firma dabei, einiges dagegen zu tun, neuer Parkraum ist im Entstehen. Und da fordert kürzlich eine an den Werkstoren verteilte Postille, Parkhäuser an zentralen Punkten rings um das Werk zu bauen, um schneller am Arbeitsplatz zu sein. „Die Firma hat's ja!“, hieß es. Lassen wir das Jonglieren mit den Millionen, und vom für solche Vorhaben benötigten Raum gar nicht erst zu sprechen: Wer schon einmal in solchen Parkhäusern seinen Wagen untergestellt hat, weiß, wieviel Zeit die leidige Platzsuche in den Etagen, das schrittweise Herein- und Herausfahren kostet. Noch gravierender aber ist die Luftverpestung bei Massenandrang, wenn zu gleicher Zeit Hunderte von Wagen ein- und ausfahren. (Was soll also eine solche unüberlegte Forderung?)

Einer der rot-weißen Hüte, die da und dort auf den Werkstraßen zu finden sind, ist umgefahren worden, liegt störend im Weg. Eine Kollegin stellt ihn im Vorübergehen wieder auf. Nahe herumstehende Männer im Blauen sind verwundert über soviel Ordnungsliebe. Man merkt's an ihrem Mienenspiel: Soll das Ding doch liegenbleiben! Uns stört's nicht! (Auch eine Einstellung.)

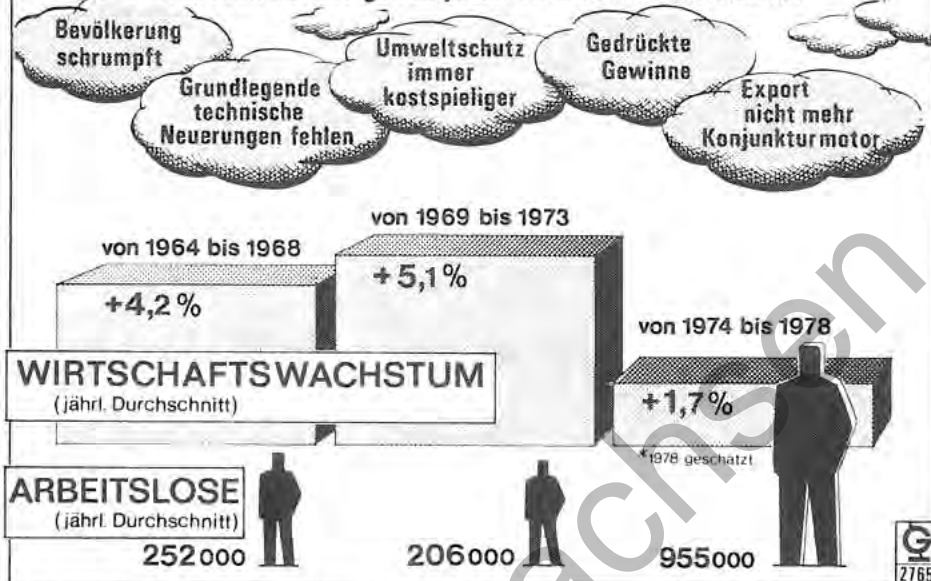
Blutspendeaktion des Roten Kreuzes im Rüsselsheimer Werk. Eine junge Mitarbeiterin, nach der Blutentnahme ins Büro zurückgekehrt, empfängt staunende, teilweise bewundernde Blicke einiger männlicher Kollegen, die, sie bekennen es ehrlich, Angst vor der Pikserei und dem ganzen Drumherum hatten. (Und da spreche einer noch vom starken Geschlecht.)

Ein neuer Parkplatzversicherungsvertrag ist notwendig geworden. Auf den Anschlägen und in der OPEL POST war's zu lesen. Die Verluste der Versicherung waren zu hoch geworden. Wie man am Rande erfahren hat, sind häufig Schäden gemeldet worden, die gar keine echten Parkplatzschäden waren, sondern von anderen Unfällen herrührten. Oder die Schäden wurden doppelt gemeldet: bei der Haftpflicht- und der Parkplatzversicherung. (Man sieht: „Schlaumeiereien“ dieser Art zahlen sich nicht aus. Leidtragende durch höhere Prämien sind dann alle Versicherungsteilnehmer.)

Wirft einer auf der Werkstraße achtlos eine Zigarettenschachtel weg. Erregt sich ein anderer: „Machst du das daheim auch so?“ „Nee, Kollege, da käm' mir meine Olle schön auf den Kopf!“ (Schade, daß es im Werk keine „Ollen“ für solche Umweltverschmutzer gibt.)

WOLKEN ÜBER DER WIRTSCHAFT

Ursachen für die gedämpften Wachstumsaussichten:



Einige wenige Konjunkturspritzen werden nichts nützen, auch eine ganze Spritzenkur nichts: Die deutsche Wirtschaft wird auf absehbare Zeit vermutlich leicht depressiv bleiben und die Wachstumsraten vergangener Zeiten nicht wieder erreichen. So urteilt die Deutsche Bundesbank in ihrem jüngsten Geschäftsbericht und zählt die wichtigsten Gründe dafür auf. Erstens: Die Deutschen sind ein schrumpfendes Volk geworden. Daraus resultiert mindestens eine Bedarfsveränderung (weniger dringende Nachfrage nach Schulen, Kindergärten, Wohnraum), wahrscheinlich sogar eine Verringerung des Güterbedarfs insgesamt. Zweitens: Es fehlt die anregende Wirkung, die von der breiten Einführung technischer Neuerungen ausgeht (wie etwa des Fernsehens in den 50er und 60er Jahren). Die umwälzende Neuerung unserer Tage, die Einführung von Mikroprozessoren, wirkt eher arbeitsparend als nachfragesteigernd. Drittens: Investitionen in unserem hochindustrialisierten und dichtbesiedelten Land sind mit hohen Kosten für den Umweltschutz verbunden; manche Investitionen wandern deshalb aus oder unterbleiben. Viertens: Der Anstieg der Unternehmereinkommen bleibt erheblich hinter dem Anstieg der Arbeitnehmerverdienste. Gedrückte Gewinne sind aber nun einmal keine ideale Voraussetzung für die so nötigen zusätzlichen Investitionen. Und fünftens: Der Export ist nicht mehr der nimmermüde Konjunkturmotor von ehemals. Lange Zeit hatte sich eine unterbewertete DM wie eine Export-Subventionierung ausgewirkt. Mittlerweile ist die DM eher überbewertet mit entsprechend dämpfenden Folgen für den Export. – Nicht ein Grund allein ist also für die müde Konjunktur verantwortlich, sondern ein Geflecht von Gründen. Deshalb wird sich die Wolkendecke über der deutschen Wirtschaft auch so schnell nicht auflösen. Globus



Literangaben für den Kofferraum eines Wagens, beispielsweise 500 l nach der VDA-Meßmethode für den neuen Senator, sagen dem Laien oft nicht viel. Besser ist da schon eine Demonstration, wie auf dem Bild, das während einer der Vorstellungen der Neuen gemacht wurde. Gut 15 Gepäckstücke und noch ein bißchen mehr – das überzeugt eher als jede Zahlenangabe, noch dazu, wenn das Ganze von einer hübschen jungen Dame demonstriert wird.

Wir stellen vor:

Familie Dummy

Eine Familie im Dienste der Automobilsicherheit

Unermüdlich für die Sicherheit tätig, jederzeit bereit, jedes Unfallrisiko einzugehen, ohne Urlaub und Bezahlung, bei einer Arbeitszeit von zwei Sekunden pro Einsatz und mehr als 150mal im Jahr: das ist Familie Dummy (Bild 1). Die Testpuppen, sogenannte „Dummies“, sind dem Menschen nachgebaut, gespickt mit elektronischen Meßfühlern. Sie ertragen anstelle des Menschen die Belastungen bei einer Vielzahl von geplant durchgeführten Verkehrsunfällen im Sicherheitszentrum unseres Unternehmens. Von ihnen handelt diesmal unser Bericht der Serie „Kfz-Technik“.

Um seinen Beitrag zur Automobilsicherheit leisten zu können, ist der Dummy mit einem menschenähnlichen, verschleißfesten Stahlskelett ausgestattet (Bild 2). Muskeln sowie Fett- und Hautgewebe hat er aus PVC, und seine Gelenke lassen sich in ihrer Leichtgängigkeit mit dem Schraubenschlüssel einstellen. Seine Wirbelsäule besteht im Hals- und Lendenbereich aus Gummiblöcken, damit er sich beim Unfall wie ein Mensch bewegt. Auch sein Gewicht, seine Größe und die Längen seiner Gliedmaßen sind dem Menschen abgeschaut.

Das Maß ist der Mensch

Das Vorbild des „Standard-Dummies“ ist ein Durchschnittsmensch, der sogenannte „50 Prozent-Mann“, mit 1,76 m Körpergröße und 75 kg Gewicht. Er kann wie seine meisten Verwandten nur sitzen gegenüber dem zum Stehen geborenen Fußgänger-Dummy und dem Baby, das, nach Schnittmusterbogen selbst gefertigt, nur liegen kann. Der sitzende Rest der Testpuppen-Gesellschaft besteht aus den Kindern (3, 6 und 10 Jahre alt), der 5 Prozent-Frau (1,56 m groß, 49 kg schwer. – Nur 5 Prozent aller Frauen sind kleiner als sie). Dazu kommt der „Riese“, der 95 Prozent-Mann, den mit 1,86 m Größe und 95 kg Gewicht nur 5 Prozent aller Männer übertreffen.

Innenleben mit Gefühl

Die „Gefühle“ eines Dummy äußern sich elektrisch, werden von einem Computer verstanden, verarbeitet und schließlich dem Techniker in Diagrammform ausgedruckt. Elektrische Sensoren, die auf plötzliche Geschwindigkeitsänderungen, sogenannte Beschleunigungen und Verzögerungen, reagieren, befinden sich im

Dazu ein Beispiel: Ein Fahrzeug fährt mit 50 km/h frontal gegen eine starre Wand, ähnlich einem Haus oder einem Brückenpfeiler. Der Fahrer ist nicht angegurtet.

Das Auto wird durch das Deformieren des Vorderteils abgebremst. Kurz danach prallt der Insasse nun mit nahezu unverminderten 50 km/h auf das stehende Lenkrad und in die Windschutzscheibe. Das harte Abbremsen von Brust und Kopf von 50 auf 0 km/h geschieht in etwa 1/30 Sekunde. Die Sensoren im Dummykopf, -brust und -becken registrieren den zeit-

Kopf, in Brust und Becken. Aus den stählernen Oberschenkelknochen liefern Meßzellen die dort wirkenden Kräfte.

BILD 1: Familie Dummy im Opel-Sicherheitszentrum des Rüsselsheimer Werkes.



lichen Verlauf dieses Stoßes und geben das elektrische Signal augenblicklich über ein Meßkabel an den Computer weiter. Gleichzeitig messen die Oberschenkelsensoren die Kräfte in den „Knochen“. Der Versuchstechniker bekommt die gesammelten Werte als Meßschrieb zur Auswertung.

Überlebt der Insasse?

Menschen verletzen sich bei Unfällen. Dummies natürlich nicht, denn sie sind robust und unverletzlich, sie überleben viele „tödlichen“ Unfälle. Die Kernfrage eines jeden Versuchs ist daher, wie schwer hätte sich ein Mensch verletzt? Grenzwerte zur Beantwortung liefern Mediziner oder genauer gesagt die Biomechaniker. In langen Testreihen mit Leichen und Freiwilligen haben sie Stoß- und Verzögerungsbelastungen ermittelt, die Menschen ohne bleibende Schäden ertragen können. Aus dem zeitlichen Verlauf der Verzögerung werden nun nach mathematischen Verfahren die Verletzungszahlen HIC (Head injury Criterion, Kopfverletzungswert) und SI (Severity index, Verletzungsschwereindex) ermittelt. Dabei sieht gegenwärtig die Wissenschaft die



BILD 2: Das stählerne Innenleben eines Dummies. Mitarbeiter Georg Siebenhain überprüft die Beschleunigungssensoren.



Zahl 1000 als kritischen Grenzwert an Kopf- und Brustverletzungswerte über 1000 signalisieren schwere bis tödliche Verletzungen. Ebenso gelten Beschleunigungen oder Verzögerungen als kritisch, die höher als 80 g sind und dabei länger als 3 Millisekunden wirken. 80 g bedeutet zum Beispiel beim Frontalaufprall, daß die Körperteile mit ihrem 80fachen Gewicht nach vorn gezogen werden. Der Kopf mit 5 kg Gewicht, also mit 400 kg!

Das Diagramm (Bild 3) zeigt den Sachverhalt, den der Amerikaner Patrick als Biomechaniker in langen Versuchsreihen mit Leichen und Freiwilligen ermittelt hat. Soviel zur medizinischen Seite.

Verletzungswerte werden errechnet

Der Techniker muß nun aus den Meßschrieben vergleichbare Verletzungswerte errechnen. Dabei geht er genauso vor wie der Biomechaniker, der von seinen Versuchen ähnliche Meßschriebe vorliegen hatte. So werden mit Computerhilfe die Verletzungszahlen HIC und SI bestimmt und mit den biomechanischen Grenzwerten verglichen. (Mathematische Verfahren sollen wegen ihrer Kompliziertheit hier nicht beschrieben werden.) Damit hat der Testingenieur eine Aussage darüber, wie schwer der menschliche Insasse belastet worden wäre. Die Dummyhaut zeigt keine Schnitt- und Platzwunden, leichtere

Verletzungen werden also nicht angezeigt. Durch genaue Untersuchung der Berührungsfelder des Dummies mit dem Fahrzeuginnenraum lassen sich solche Gefahren für den Insassen jedoch erkennen.

Arbeitsplatz mit Risiko

Wo hält nun der Kollege Dummy für uns Menschen den Kopf hin? Grundsätzlich überall dort, wo bei Autounfällen Menschen zu Schaden kommen können. Er ist Insasse bei Frontal-, Seiten-, Heck- und Überschlagversuchen, wo mit kompletten Fahrzeugen Unfälle simuliert werden.

Außerdem hilft er bei Einzelteilversuchen zur verletzungsminimierenden Auslegung von Insassensystemen (Gurt, Luftschuttscheiben, Armaturentafeln, Innenraumpolster und Sitzen. Die Fußgängersicherheit vertritt der gehfähige Dummy, indem er beim Aufprall harte Fahrzeugpartien der Außenhaut aufdeckt.

DM 50.000,— pro Stück

Die Kinderdummies dienen dazu, Kinderhalteeinrichtungen nach hausinternen Forderungen zu prüfen, damit nur sichere Systeme als anerkanntes Opel-Zubehör verkauft werden. Bild 4 zeigt einen Dummy, dem man behilflich ist, seinen Arbeitsplatz einzunehmen. Zwei weitere Dummies bei der Arbeit, mit und ohne

ERTRAGBARE VERZÖGERUNG FÜR REVERSIBLE GEHIRNSCHÄDEN

BEI VERZÖGERUNGEN DER STIRN IN RICHTUNG VORN-HINTEN

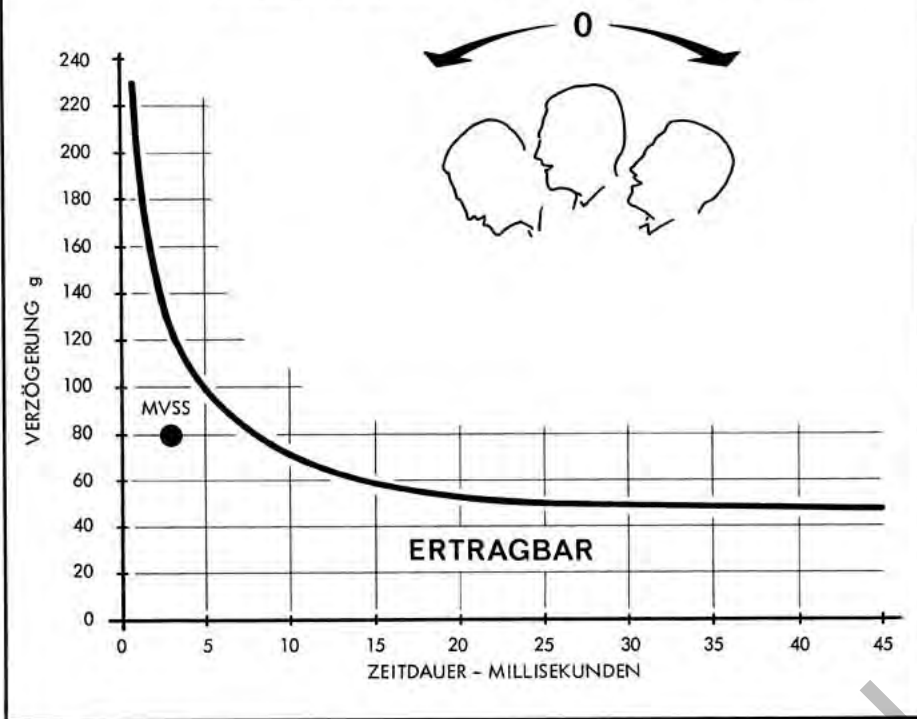
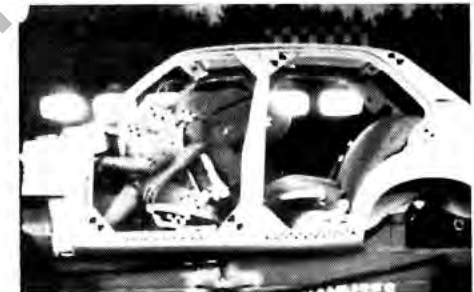
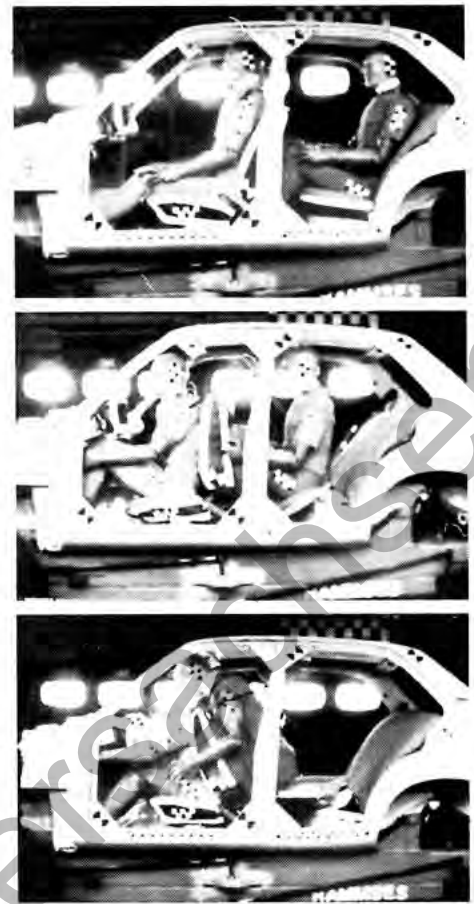


BILD 3: Diagramm von Versuchsreihen.

Gurt, demonstrieren die Unfallgefahren beim Frontalaufprall (Bilder 5a – 5f). Die Mithilfe dieser je 50.000,- DM teuren Testpuppen bei der Lösung der Sicherheitsprobleme im Straßenverkehr ist

heutzutage aus der täglichen Entwicklung nicht mehr wegzudenken. Wir müssen uns bei den Dummies bedanken, daß die passive Automobilsicherheit den derzeitigen hohen Stand erreicht hat. G.Z.

BILD 4: Mit Hilfe von Mitarbeiter Udo Monnerjahn nimmt einer der Dummies seinen Arbeitsplatz vor einem Test ein.



BILDER 5a – 5f: Dummies beim Versuch Frontalaufprall. Vorn mit, hinten ohne Gurt. Die Mithilfe dieser je 50.000,- DM teuren Testpuppen bei der Lösung der Sicherheitsprobleme im Straßenverkehr ist heutzutage aus der täglichen Entwicklungsarbeit nicht mehr wegzudenken.



Auto-Ratgeber

FERIENBEGINN

Die Nacht nicht zum Tage machen

Zu Beginn der Ferienzeit warnt der Deutsche Touring Automobilclub (DTC) die Kraftfahrer vor Nachtfahrten: Urlaubsreisen mit dem Wagen sollten auf keinen Fall am Abend oder in der Nacht nach einem anstrengenden Arbeitstag begonnen werden; das Risiko, nachts einen Unfall zu haben, sei erheblich größer als jenes einer Fahrt am Tage. Die Ansicht, daß man nachts auf leeren Straßen schneller vorwärts komme, sei längst nicht mehr zutreffend. Vielmehr müsse heute auch in den Nachtstunden mit einem relativ starken Verkehr gerechnet werden; vor allem seien viele Lastzüge auf der Autobahn.

Andererseits seien die meisten der Autofahrer nicht an längere Nachtfahrt gewöhnt, die wegen der erschwerten Sicht besonders hohe Anforderungen an die Aufmerksamkeit stelle und deshalb auch schneller zur Ermüdung führe als eine Tagesfahrt. Wissenschaftliche Tests hätten ergeben, daß vor allem zwischen drei und vier Uhr morgens die Leistungsfähigkeit stark sinke und daß es deshalb zu dieser Zeit häufig zu schweren Unfällen komme.

BRILLENTRÄGER

Brillenpaß speziell für Urlauber

Der Automobilclub von Deutschland (AvD) empfiehlt angesichts des bevorstehenden Urlaubs allen 8,2 Millionen Brillenträgern unter den bundesdeutschen Autofahrern, sich im Interesse ihrer eige-



„Auf's richtige Profil kommt's an!“ – Recht hat sie. Vor allem sollte es nicht abgefahren sein. Prüfen Sie doch bitte einmal, ob Ihre Reifen noch „urlaubstauglich“ sind. Sonst noch umgehend einen Satz neue besorgen.

nen Sicherheit im Straßenverkehr vor Reiseantritt ins Ausland einen Brillenpaß zuzulegen. Dieser Paß ist vom Zentralverband der Augenoptiker (ZVA) entwickelt worden und kann bei jedem Augenoptiker innerhalb der Bundesrepublik kostenlos bezogen werden. Er ist besonders für jene Urlauber gedacht, die, aus welchen Gründen auch immer, im Ausland plötzlich zum Kauf einer neuen Brille gezwungen sind. Ohne Sprachschwierigkeiten können sie bei jedem Optiker in aller Welt ihren Brillenpaß vorlegen. In ihm sind alle international anerkannten Daten, wie Gläserstärken usw., registriert. Übrigens ist es ratsam, eine zweite Reservebrille im Handschuhfach aufzubewahren. Diese zweite Brille gehört in der Schweiz bereits zur Pflichtausrüstung eines jeden Autofahrers.

Die Kunst des Packens

Beim Beladen kommt es darauf an, das Gepäck so zu verstauen, daß die großen Stücke möglichst weitgehend in der Tiefe des Hintergrunds verschwinden. Dabei ist es praktisch, die Koffer platzsparend aufrecht zu stellen, doch erschauern zu meist die Frauen angesichts der Vorstellung, daß das Großgeblümte und das kleine Feine in dieser Stellung zusammenschlüpfen und ihre ganze Anmut verlieren könnten. Also legt man wohl am besten die Koffer mit Rücksicht auf die Gefechtslage flach und schön nach hinten, so daß nach vorn viel Platz übrigbleibt. Die Lücken, die links und rechts entstanden sind, füllt man mit Taschen und Kleinkram mannigfaltiger Art, z.B. Sportgeräten, Spielsachen usw., aus.



Wer mit alter Bremsflüssigkeit alpine Abfahrten wagt, sollte zuvor zwei Dinge erledigt haben: Auskünfte über den Schrottwert von Automobilen einholen und die Bergwacht verständigen. (AT)

Erreichbares Warndreieck

An eine leicht zu erreichende Stelle stecken wir jene eine Tasche mit dem Übernachtungszeug für die ganze Crew, sofern bei der An- oder Rückreise eine Übernachtung erforderlich ist. Schnell zur Hand sollten auch die Spielsachen sein, die Puppe namens Steffi zum Beispiel, wenn die quengelnden Kleinen anfangen, die Fahrt in den Urlaub nachhaltig zu vergällen. Und schließlich muß das Warndreieck, ein schlimmes Wort aus dem Bereich der Geometrie, ohne Mühe erreichbar sein. Auch für das Abschleppseil ist man dankbar, wenn man jemanden aus einem Straßengraben herausziehen muß. Daß man selbst einmal gezogen werden könnte, liegt ja wohl außerhalb einer jeden Möglichkeit. Oder? Und natürlich auch an den aufgefüllten Verbandskasten denken!

Reisende mit Kindern wissen, daß die lieben Kleinen unter stetem Verdursteten leiden. Darum ist es wichtig, den gewohnten Saft bereitzuhalten, am besten unter den Vordersitzen, denn dort bleibt er am kühlfesten. Kinder kann man im übrigen damit beschäftigen, daß man ihnen rät, irgend etwas zu zählen, die Telefonstangen, die entgegenkommenden Autos oder alle „blonden“ Kühe. Auch können die Passagiere gelegentlich ein gemeinsames Lied anstimmen, sofern sie nicht gerade im Stimmbruch sind. Viele Fahrer, darunter die männlichen Recken, neigen dazu, selbst die längste Reisetrecke im Rahmen eines Härte-tests nonstop durchzufahren. Sie sollten allerdings wissen, daß ihre Kinder dann und wann dringend eine Pause brauchen. Alle 300 Kilometer spätestens, so haben es die Ärzte heraus-

gefunden, möchten Kinder einmal auslaufen und ungezwungen herumtollen.

Leichte Ernährung

Zur Ernährung hat man schon viel Nützliches gehört, vor allem, daß es wichtig sei, stets etwas Leichtes zu sich zu nehmen, weil sich sonst Unbehagen und Druckbeschwerden einstellen. In der Regel ist das so. Auf Grund neuer Einsicht darf jedoch gesagt werden, daß selbst ein Schnitzel noch niemandem geschadet hat, solange es dabei bleibt und keine anderweitige Überfüllung des Magens damit einhergeht. Und wer es gar nicht lassen kann: Es gibt



sehr flotte Verstellhosen, mit denen man sich zumindest extern, jederzeit Linderung vom Magendruck verschaffen kann.

Karten griffbereit

Es ist fast selbstverständlich, daß der Fahrer sein Kartenmaterial in seiner Nähe, am besten zwischen den Vordersitzen oder, so vorhanden, im Ablagefach griffbereit hat. Natürlich hat er, sorgfältig planend, die Reise und deren Etappen vorher festgelegt. Doch ist es angezeigt, gelegentlich den korrekten Verlauf der Route zu überprüfen. Plötzliche Umleitungen können nämlich in die Irre führen. Schließlich wäre es fatal, wenn jemand, der nach Italien zu reisen gedachte, sich plötzlich irgendwo anders wiederfindet. Vor allem nachts gilt es, höllisch aufzupassen. ap

Gut über die Berge

Paßfahrten machen Spaß. Trotzdem müssen Sie ein paar Dinge wissen und beachten, bevor Sie sich unter die Gipfelstürmer begeben. Frühzeitig zurückschalten ist das A und O beim Bergfahren. Lassen Sie den Motor kräftig drehen: im zu großen Gang zieht er nicht, und das Heraufquälen schadet ihm nur! Je dünner die Höhenluft, desto fetter das Kraftstoffgemisch, umso mehr läßt die Motorleistung nach. In den Bergen gibt es herrliche Blickpunkte, aber auch schaurigste Abhänge. Halten Sie an, um die Aussicht zu genießen, aber nur dort, wo wirklich Platz ist (zum Beispiel auf den ausgebauten Panorama-Parkplätzen). Und wundern Sie sich nicht, wenn Ihr Wagen nach dem Halt nicht gleich anspringen will. Auch das liegt an der dünnen Luft. Treten Sie beim Starten das Gaspedal voll durch und halten Sie es unten. Nicht „pumpen“! Denn der Motor kommt bald wieder.

Serpentinen sind innen viel steiler als am äußeren Kurvenrand. Fahren Sie deshalb – bei freier Sicht und freier Bahn – die Kehre von außen an. Begegnungen mit Bussen dort möglichst vermeiden; die brauchen einen größeren Radius als Sie! Bei Engstellen heißt eine alte Regel: bergauf hat Vorfahrt. Achten Sie deshalb stets auf Ausweichstellen an der Strecke. Auch für die Talfahrt gibt es eine Faustregel: Mit dem gleichen Gang hinunter, wie man herauffahren würde. Dann können Sie mit dem Motor bremsen – und schonen die Bremsen. Ganz ohne kommt man allerdings nicht aus. Aber meistens genügt es, vor den scharfen Kurven einige Male kurz anzutippen. (Gut dran sind Fahrer, deren Wagen ein automatisches Getriebe hat. Sie stellen den Wählhebel auf 2 und haben keine anstrengende Schalt- und Kupplungsarbeit zu leisten.) Alles das berücksichtigt, kommen Sie bestimmt gut über die Berge.



Urlaub spezial: Darauf haben sie ein ganzes Jahr gewartet.

Bevorzugt: Berg- und Sonnenländer

Die Deutschen sind der Welt größte Importeure für Güter, die leider nicht transportabel sind: Sonne und schöne Landschaft. Für diese „Einfuhr“ gaben sie 1977 über 25 Milliarden DM aus, mehr als jedes andere reiselustige Volk. Den größten Teil davon – 5,4 Milliarden DM – kassierten die österreichischen Nachbarn. Offenbar ist die Kombination von Bergen und vertrauten deutschen Sprachlauten für viele Deutsche unwiderstehlich. Gleich danach rangiert aber die Sehnsucht nach Sonne, Süden und Meer; in Italien ließen die deutschen Urlauber 5,2 Milliarden. Für die Schweiz, das dritte der großen Auslands-Reiseziele, gilt ähnliches wie für Österreich, wenn auch das Leben bei den Eidgenossen nicht gerade billig ist. Damit zählt die Schweiz zu den wenigen teuren Reiseländern. Durchweg ist nämlich die Reisemark draußen mehr wert als zu Hause. Die internationale Hochschätzung der stabilen Mark führt überwiegend zu so günstigen Wechselkur-

sen, daß man für ein und denselben DM-Betrag beispielsweise in Italien, Jugoslawien, England, Spanien und Frankreich erheblich mehr Urlaubsgüter

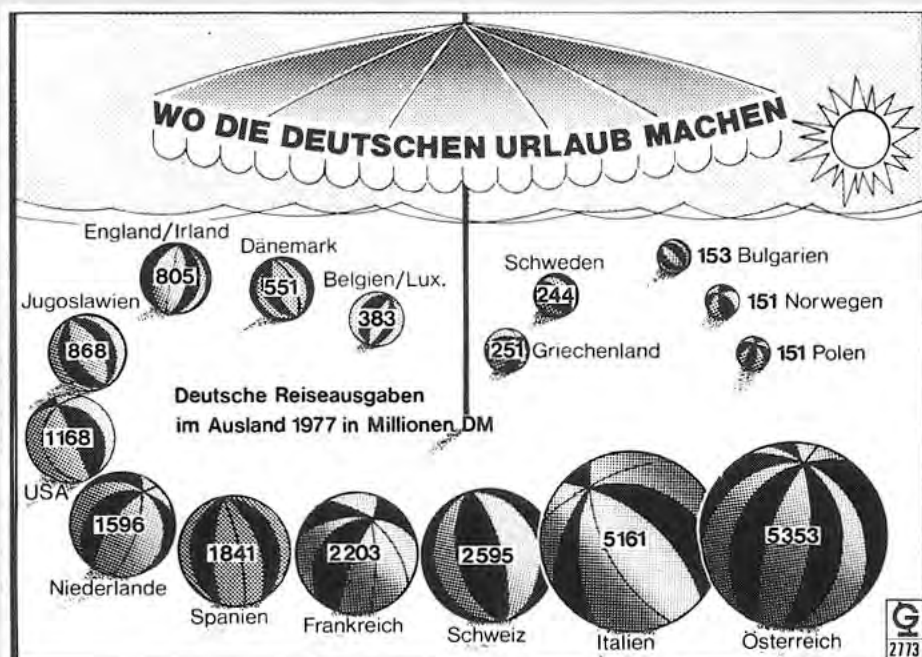
kaufen kann als in deutschen Ferienorten. Übrigens, die deutschen Urlauber leisten auch dann noch etwas für die Weltwirtschaft, wenn sie völlig unbeschwert über die Grenzen der Bundesrepublik ausschwärmen. Mit ihren DM im Gepäck sorgen sie nämlich dafür, daß sich keine übermäßigen Devisenreserven in der Bundesrepublik anhäufen und daß die internationalen Zahlungsbilanz-Schwierigkeiten gelindert werden.

Globus

Vorsicht: Anhalter

In der Urlaubszeit stehen sie wieder zahlreicher an Autobahnen und Straßen, die Tramper. Ihnen gegenüber sollte man nicht zu vertrauenselig sein, sondern sie genauer unter die Lupe nehmen. Bevor man einen Anhalter mitnimmt, läßt man sich durch das halb geöffnete Seitenfenster Kennkarte oder Paß zeigen. Erst dann die bis dahin verriegelte Autotür öffnen. Und den Anhalter immer auf dem Beifahrersitz Platz nehmen lassen. Da hat man ihn stets im Auge. Übrigens: Das gepäcklos am Wege stehende Fräulein ist oft ein „Betrug“. Der begleitende Boy, der natürlich auch mitgenommen werden will, erscheint meist erst, wenn der Lockvogel schon ein Bein im Auto hat. Und den Kofferraum abschließen, wenn das Gepäck des Anhalters darin verstaut ist.

Bei einem vom Fahrer verursachten Unfall sind die Ansprüche des Anhalters durch die Haftpflichtversicherung des Halters gedeckt. Trotzdem muß der Fahrer mit einem Strafverfahren rechnen, wenn der Anhalter verletzt oder getötet wird. Vor einem solchen Verfahren schützt ihn auch nicht die unterschriebene Verzichtserklärung des Anhalters, Grund für viele, grundsätzlich keine Anhalter mitzunehmen.



ZUM SCHMÖKERN IM URLAUB

Neue Bücher in der Werkbücherei

Romane, Erzählungen und Lebensbeschreibungen

Anthony, Bitterer Jasmin
 Bagley, Schneetiger
 Behan, Borstal Boy
 Bergius, Schakale Gottes
 Bergmann, Das Schlangenei
 Bienek, Septemberlicht
 Bonnacarrère, Die Dosis
 Cheever, Falconer
 Conlon, Abschied von zu Haus
 Danella, Der dunkle Strom
 Déon, Jean oder die Lust zu leben
 Epp, Santa Maria der guten Lüfte
 Dorin, Geh zu Mama, Papa hat zu tun
 Forbes, Lawinexpress
 Frick, Die blaue Stunde
 Gast, Die unsichtbaren Fäden
 Haley, Wurzeln
 Heine, Ich warte auf Wunder
 Herhaus, Kapitulation
 Higgins, Feindfahrt
 Hunter, Ich und Mr. Stenner
 Innes, Die Fährte der Elefanten
 Keneally, Am Rande der Hölle
 Kühn, Jahrgang 22
 LeCarré, Eine Art Held
 Lentz, Kuckucksei
 Lorient's Wum und Wendelin
 Lundholm, Nesthocker
 MacCullough, Dornenvogel
 MacLean, Mearhexe
 Malpass, Lieber Frühling ...
 Mechtel, Wir sind arm, wir sind ...
 Molzahn, Der schwarze Storch
 Petersen, Die Herren auf Moorburg
 Picano, Spiel nicht mit Puppen
 Reuter, Die Klasse
 Sagan, Augen wie Seide
 Schenk, Der Durchläufer
 Schmidt, Das Beste von ...
 Senger, Kaiserhofstraße 12
 Stade, Der König und sein Narr
 Stevenson, In der Südsee
 Stoetzner, Zwischen zwei Ewigkeiten
 Sudermann, Der tolle Professor
 Surminski, Kudenow oder ...
 Tournier, Zwillingsterne
 Uhnak, Das Geständnis
 Wogatzki, Romanze mit Amélie
 Zweig, Die Welt von Gestern

Erdkunde und Geschichte

Ägypten, Hrsg.v.Heinz Schamp
 Bechtie, Provence und Carmarque
 Die deutschen Heilbäder von A-Z
 Finnlands Inselwelt
 Geisthövel, Reisen in Lateinamerika
 Kamphausen, Nordfriesland
 Messner, Die großen Wände
 Paul, Technische Sehenswürdigkeiten
 Stuhler, Bregenz Wald
 Skala, Landkreis Groß-Gerau
 Weiss, Kanada

In unserer Werkbücherei stehen den Werksangehörigen zur Zeit 36.500 Bände zur Verfügung: Romane und Erzählungen, Sach- und Fachbücher aus allen Wissensgebieten. Bei diesem großen Angebot an Lesestoff ist bestimmt für jeden etwas dabei, sei es ein Roman zur Unterhaltung – gerade jetzt für den Urlaub – oder ein Sach- und Fachbuch zur Information und Weiterbildung. Die zahlreichen Neueinstellungen der letzten Zeit können nicht alle in unserem Bücherverzeichnis enthalten sein. Auch in der folgenden Aufstellung ist aus Platzgründen nur ein Teil unserer neuen Bücher aufgeführt. Es ist ein kleiner Querschnitt durch unser breit gefächertes neues Bücherangebot. Wer sich jedoch gründlich informieren möchte, der kann in den Räumen der Werkbücherei im Gesamtkatalog nachschlagen bzw. sich an Ort und Stelle in den Regalen umsehen. Oder rufen Sie doch einfach einmal an. Wir informieren gern. Sie erreichen uns: Werkbücherei I, B 4, E, Tel. 4814, Werkbücherei II, H 48, Tel. 4947. Ihre Werkbücherei



Bauer, Armenien
 Biedrzyński, Teppich-Lexikon
 Bosl, Europa im Mittelalter
 Deutsche Romantik
 Djilas, Der Krieg der Partisanen
 Lehmann, Die Stauer
 Muck, Alles über Atlantis
 Shell, Das politische System d. USA
 Sieburg, Französische Geschichte
 Soboul, Die große Franz. Revolution
 Wahl, Barbarossa
 Zimmerling, Die Hanse

Technik, Wirtschaft, Naturwissenschaften

Baumann, Elektr. Kraftmeßtechnik
 Brauckhoff, Unterrichtswerk Metall
 Duflos, Der Wald lebt
 Duflos, Die Wiese lebt
 Golas, Der Mitarbeiter
 Hiltram, Mein Haus, meine Wohnung
 Kosmos-Pflanzenführer
 Laskowski, Prakt. Blechwicklungen
 Löchner, Relais f.d. Elektronik
 Monday, Das gr. Buch d. Flugzeuge
 Packard, Die große Versuchung
 Ponto, Mut zur Freiheit
 Schiersching, Fernsteuerung
 DuMont's Lexikon d. Fotografie
 Schuster, Balkone
 Stoy, Wunschenergie Sonne
 Taylor, Luftfahrt
 Wunderlich, Natur als Konstrukteur

Aktuelle Themen

Leonhard, Eurokommunismus
 Koch, Das Deutschenbild
 Kolakowski, Leben trotz Geschichte
 Pross, Die Männer
 Schreiber, Midlife-Crisis
 Haus und Garten
 Baldner, Handbuch f.d. Haushalt
 Baur, Deutsche Bauernstuben
 Buishand, Knauers Gemüsebuch
 Guérard, Die leichte Große Küche
 Köhlein, Pflanzen vermehren ...
 Köster, Brigitte Diät 2
 Lexikon der Lebensmittel ...
 Möller, Fadenspiele
 Rosen, Tulpen, Nelken ...
 Rooderkerk, Neue Batik-Ideen
 Vocke, Tischkarten

Verschiedene Themen

Bajohr, Durch die Wildbahn
 Canning, Der Freizeitreiter
 Crankshaw, Winterpalast
 Dröschler, Mit den Wölfen heulen
 Gebhardt, Du armer Hund
 Gerwin, So ist das m.d. Entsorgung
 Gregor, Geschichte des Films ...
 Hattig, Handball
 Melcher, Gr. Buch der Heiligen
 Schulze, Waidgerechte Jäger
 Ueding, Wilhelm Busch



Stippvisite

In der Seilerei

Im Preßwerk, im Schnitt- und Werkzeugbau, aber auch in anderen Werksbereichen werden Hebezeuge eingesetzt, um den Mitarbeitern das Befördern schwerer Materialien zu erleichtern. Die Hebezeuge – Krane, Winden und Flaschenzüge – benötigen für die Beförderung der Lasten von Arbeitsplatz zu Arbeitsplatz Drahtseile. Für die Bereitstellung dieser Seile ist die Seilerei zuständig, die zum Bereich der Werksanlagen-Werkstätten gehört und sich im Bau K 88 befindet. Acht Mitarbeiter sind hier beschäftigt, einer von ihnen ist Adolf Heilmann (Bild), der seit 24 Jahren im Werk Rüsselsheim arbeitet, erst in der Polsterei und seit sechs Jahren in der Seilerei.

Die Drahtseile werden in verschiedenen Stärken von Fremdfirmen auf großen Rollen angeliefert. Aufgabe der Seiler bei uns ist es nun, die Seile in der benötigten Länge abzuschneiden und die Seilenden in einer Klemme mit Hilfe einer Presse zu verpressen oder die Seillitzen zu verspleißen, das heißt, die Litzen des Seilendes kunstgerecht mit dem Seil zu verflechten. Hanfseile, die auch geliefert werden, benötigen vor allem die Mitarbeiter der Werkfeuerwehr als Sicherungsleinen.

Neben den geschilderten Arbeiten kommt noch der Inspektion der Seile eine große Bedeutung zu. Allein 6.000 Seile sind es im Werk Rüsselsheim, die in regelmäßigen Abständen überprüft werden müssen, je nach Beanspruchung wöchentlich, monatlich oder vierteljährlich. Die Seilerei im K 88 liefert übrigens auch Seile in notwendiger Stärke und Länge für die Werke Bochum und Kaiserslautern. Unser Bild zeigt Adolf Heilmann beim Spleißen der Litzen eines Drahtseils.

SAG'S MIT HUMOR

Auch Telefonieren will gelernt sein!

Mit Humor, hört man oft, ließen sich gewisse Wahrheiten besser und eindrücklicher sagen als mit sturem Ernst. Man ecke da nicht gleich an, weil alles eben angenehmer verpackt sei. Der Gedanke kommt einem 'mal wieder beim Lesen des Buches „Strichweise Computer – mit Aufheiterungen“ von Heinzgünther Klaus (Verlag Basten GmbH, Aachen). Wie da beispielsweise manche Gepflogenheiten des Telefonierens auf die spitze Feder genommen werden, zeigt der folgende Auszug aus dem genannten Buch:

„Viele Ferngespräche vollziehen sich nach dem folgenden 5-Phasen-Muster:

1. Orientalische Eröffnung. Anrufer und Gerufener lobpreisen die Gunst des Schicksals, das sie wieder einmal, nach so langer Zeit, akustisch zusammenführt. Es folgt die taktvolle Nachfrage nach dem jeweiligen Gesundheitszustand und der Austausch von Medizinalberichten, wobei auf den chronologischen Rapport aller Krankheiten von Familienangehörigen ebensowenig verzichtet wird wie auf die Details der Diagnosen und der Therapie. (6 Minuten mindestens.)

2. Meteorologisches Marathon. Überblick über die Großwetterlage an beiden Teilnehmerstationen. Spekulation auf den Verlauf des Azorenhochs. Reise- und Wetterbericht, verbunden mit einer plastischen Schilderung der Aktivitäten im vergangenen Urlaub. Symposium über die Temperatur- und Luftdruckunterschiede nördlich und südlich der Karawanken. (7 Minuten.)

3. Historischer Kommentar. Geschichtliche Hinführung zum eigentlichen Kern der Sache. Beleuchtung der Probleme aus der Sicht von Adam und Eva. Minuziöse Darlegung ähnlich ge-

stalteter Tatbestände. Retrospektive aller Entwicklungsstufen. (5 Minuten.)

4. Kritisches Epos. Der Hauptteil einer telefonischen Informationsvermittlung dehnt sich oft zum zeitraubenden Epos, weil der Expedient seine Nachricht ohne vorgeplante Gliederung andient. So wird aus der Erklärung eine Erzählung, aus dem Sachdialog ein Schwatz. Spontane Einfälle ersetzen die Systematik – und meistens unterbleibt dabei die Trennung von objektiver Beschreibung und subjektiv-kritischer Stellungnahme. Zugegeben, eine solche Konversation kann recht geistvoll und lebendig sein, doch sie dauert stets zu lang. (10 Minuten bis unendlich.)

5. Das barocke Grußzeremoniell. Zum Schluß wiederholt sich die orientalische Eröffnung in der Form einer ritualisierten Verabschiedung, die, gemäß einer mißverstandenen Einschätzung von Sitte und Benimm, nicht abrupt verlaufen darf. Grüße werden aufgetragen; die harte Standpunktssprache des Hauptteils mildert sich im freundlichen small talk des Abgangs. Telefongespräche enden nicht, sie klingen aus. (2 Minuten.)

Wenn das beschriebene Telefonat ein Ferngespräch war, sagen wir: zwischen Frankfurt und Düsseldorf; wenn es insgesamt 30 Minuten währte und in der Hochtarifzeit stattfand (6 bis 18 Uhr), dann stehen jetzt 35 bis 40 Mark zu Buche – ein happiger Erinnerungswert. 20 Mark hätten gut und gern durch rationelle Gesprächsplanung und präsenten Telegrammbewußtsein eingespart werden können. So aber schwimmen täglich mehrstellig Unnütz-Kosten den Bach hinab, verschwinden unwiederbringlich im Schlund des postalischen Moneten-Molochs, den man Groschengrab nennen könnte, wenn er nur Groschen und keine Tausendmarkscheine fräße.

Fazit: Telefonieren will gelernt sein.“

WICHTIGER KONTROLLPUNKT

Dicke Brummer auf der Waage



Das Portal 60 in der Mainzer Straße. Hier ist die Wiegekontrolle für die Lastkraftwagen bei der Ein- und Ausfahrt.

Etwa ein Drittel der für die Produktion unserer Fahrzeuge notwendigen Teile kommt bekanntlich von außerhalb. Bei 8.000 bis 12.000 Teilen, die je nach Modell benötigt werden, ist das eine beachtliche Menge. Mit der Bundesbahn und mit Schiffen, hauptsächlich aber mit Lastkraftwagen werden diese Teile ins Werk gebracht. Ein wichtiger Kontrollpunkt für den Materialumschlag ist die Lkw-Waage am Portal 60 in der Mainzer Straße.



Mitarbeiter R. Walther notiert auf der Wiegekarte das Gewicht eines Lkw (linkes Bild) und kontrolliert später beim Verlassen des Werksgeländes den Laderaum des Fahrzeuges.

Mitarbeiter des Werkschutzes stellen beim Einfahren der „dicken Brummer“ deren Gewicht einschließlich der Ladung fest und vergleichen es mit den Angaben auf den Frachtpapieren. Auf einer Wiegekarte wird es festgehalten. Nach dem Entladen im Werk wird bei der Ausfahrt erneut kontrolliert, die Ladeliste mit der Ablieferungsbestätigung verglichen.

Ständig fahren am Portal 60 Lastwagen ein und aus. Das Wiegen und Kontrollieren der Lkws großer Speditionsfirmen, die mitunter Material von 30 bis 40 Lieferanten geladen haben, nimmt natürlich längere Zeit in Anspruch. Weitere Lastkraftwagen, die über die Waage am Portal 60 fahren, sind unter anderem Ver- und Entsorgungsfahrzeuge im Rahmen des Umweltschutzgesetzes, Lastwagen, die Schrott geladen haben, und Abholer von Teilen für die Zweigwerke und die Opel-Händler. (Eine weitere Lkw-Waage befindet sich am Motorenbau M-55.)



Ladelisten und Ablieferungsbestätigungen eines Transporters sind vor der Ausfahrt verglichen worden. Danach werden dem Lkw-Fahrer die Papiere zurückgegeben, hier von Mitarbeiter H. Sitter.

AN EINEM TAG IM JUNI

Etwas Schlimmes mußte geschehen sein...

Es war an einem Tag im Juni: Es mußte etwas Schlimmes geschehen sein, das war mein erster Eindruck, als ich das Lokal betrat. Die Männer an der Theke waren sehr erregt, fuchtelten mit den Händen und schrien so wild aufeinander ein, daß ich kaum ein Wort verstand. Ich fragte einen von ihnen, was geschehen sei, warum sie sich so erregten. Der Mann musterte mich erst von der Seite, dann blickte er mich an, als ob er mich bedauerte. Aber er fand keine Worte, so erregt war er.

Obwohl ich noch nicht wußte, was geschehen war, war mir doch klar, daß es etwas Wichtiges sein mußte. Es waren doch erwachsene Männer, so zwischen dreißig und fünfzig, und sie sahen ganz intelligent aus – wenn diese Männer sich also derart erregten, konnte es sich nicht um eine Bagatelle handeln, sondern... Ein Krieg schien bevorzustehen oder er war schon ausgebrochen, ich wußte nur noch nicht wo, aber das war ja auch gar nicht so wichtig. Wenn heutzutage irgendwo ein Krieg ausbricht, besteht ja sofort die Gefahr, daß er sich ausweitet.

„Angreifen müssen wir!“ schrie ein Mann, der sehr fanatisch blickte. „Jawohl!“ rief ein anderer Mann, dessen Kopf kahl wie eine Billardkugel war. „Angriff ist immer die beste Verteidigung!“ Ich erschrak. Wir hatte der sehr fanatisch blickende Mann gesagt, also waren wir in die Sache verwickelt. „Wir können auf keine einzige

Kanone verzichten!“ sagte der Wirt. „Wir hätten die Fremdenlegionäre zurückholen müssen!“ fügte der Kahlkopf hinzu. „Kanonen“, „Fremdenlegionäre“, wirklich, es mußte schon etwas Kriegerisches sein, allerhand auf dem Spiel stehen.

„Ja!“ schrien die Männer begeistert und hoben die gefüllten Biergläser vor die Brust. Das ist immer ein schlimmes Zeichen. Ich habe etwas gegen Patriotismus plus Bier. Nachdem sie einen kräftigen Schluck genommen hatten, schien es, als wollten sie ein Lied anstimmen. Mir wurde bange. Patriotismus plus Bier plus Lied, das geht nie gut aus. Ehe sie das Lied aber anstimmen konnten, sagte ein schwächlicher Mann: „Was redet ihr da! Was wir brauchen, ist eine noch bessere Verteidigung. Am besten, hinten ganz dicht machen!“ Nun fielen alle anderen Männern über den Schwächlichen her, es fehlte nicht viel, und sie hätten auf ihn eingedroschen.

„Das kennen wir!“ rief der, der sehr fanatisch blickte. „Defensivtaktik!“ Damit haben wir schon am Anfang schlecht ausgesehen: Angreifen müssen wir! Oder mit fliegenden Fahnen untergehen!“ „Jawohl!“ schrien die Männer und redeten wild durcheinander; ich schnappte Worte wie „zerschmettern“ und „am Boden zerstören“ auf. Der Wirt beruhigte die Gemüter, indem er eine Freirunde verkündete. Ich wagte es nun, den

Kahlkopf anzutippen. „Sagen Sie, bitte“, fragte ich, „liegt Krieg in der Luft?“ Der Kahlkopf blickte mich verdutzt an. „Sie haben wohl nicht alle Tassen im Schrank, Mann“, meinte er verächtlich. „Wir reden vom Fußball, von Argentinien, von der Mannschaftsaufstellung für das morgige Spiel!“

„Aber sie reden doch von Kanonen... und Fremdenlegionären“, stammelte ich weiter, „von siegen oder untergehen...“ Die Männer lachten dröhnend, und dann erklärten sie mir, daß sie von Fußballkanonen gesprochen hätten, und Fremdenlegionäre seien Fußballer, die im Ausland als Profis kickten, beispielsweise der Beckenbauer.

Ferner, daß man das morgige Spiel unbedingt gewinnen müsse, unbedingt, sonst sei es aus mit der weiteren Teilnahme an der Weltmeisterschaft, und das wäre immerhin ein nationales Unglück, da müsse man sich doch aufregen. „Oder vielleicht nicht?“

Ich stimmte ihm zu, obwohl ich mit Fußball gar nichts im Sinne habe. Ja, auch so etwas soll es noch geben. Aber angesichts der entschlossenen Fußballpatrioten blieb mir gar nichts anderes übrig als zuzustimmen. Schließlich sagte ich mir, es ist schon besser, die Männer begeistern sich für Fußballkanonen als für richtige Kanonen, für Fremdenlegionäre dieser Art als für kämpfende Soldaten. Heinz Rein

Wir gedenken

Rüsselsheim

Christoph Bopp, Rentner
geb. 2.8.14 gest. 5.5.78

Bruno Schöllner, Rentner
geb. 7.4.05 gest. 18.5.78

Philipp Zimmermann, Rentner
geb. 6.12.09 gest. 20.5.78

Walter Diefenbach, Rentner
geb. 30.11.07 gest. 23.5.78

Robert Schulzek, Rentner
geb. 11.12.11 gest. 23.5.78

Oskar Sudler, Preßwerk
geb. 10.10.21 gest. 24.5.78

Christoph Reitz, Rentner
geb. 8.9.04 gest. 24.5.78

Oswald Rittreiser, Rentner
geb. 21.10.02 gest. 24.5.78

Georg Schuhmacher, Rentner
geb. 15.6.03 gest. 24.5.78

Johann Schmitt, Rentner
geb. 12.9.99 gest. 25.5.78

Lorenz Theis, Rentner
geb. 7.7.13 gest. 25.5.78

Philipp Wenner, Rentner
geb. 10.2.02 gest. 25.5.78

August Becker, Rentner
geb. 7.4.05 gest. 26.5.78

Fritz Stahlke, Rentner
geb. 13.1.10 gest. 26.5.78

Ludwig Müller, Rentner
geb. 28.6.04 gest. 27.5.78

Georg Holler, Rentner
geb. 17.8.06 gest. 28.5.78

Anton Leber, Materialabt.
geb. 22.7.40 gest. 28.5.78

Adolf Mildenerger, Rentner
geb. 5.11.07 gest. 28.5.78

Hans Möszi, Rentner
geb. 18.6.21 gest. 29.5.78

Adam Reinhardt, Rentner
geb. 25.1.05 gest. 29.5.78

Ludwig Jung, Rentner
geb. 30.7.13 gest. 30.5.78

Josef Thureau, Rentner
geb. 17.7.04 gest. 30.5.78

Wilhelm Wolf, Rentner
geb. 28.12.05 gest. 30.5.78

Georg Jährling, Rentner
geb. 27.6.03 gest. 1.6.78

Friedrich Laux, Rentner
geb. 17.7.16 gest. 1.6.78

Heinrich Rose, Rentner
geb. 20.10.09 gest. 1.6.78

Georg Schädel, Rentner
geb. 8.4.08 gest. 1.6.78

Konrad Kraft, Rentner
geb. 12.11.00 gest. 2.6.78

Anton Werschnik, Rentner
geb. 10.11.08 gest. 2.6.78

Helmut Belker, Berufsausbildg.
geb. 16.6.60 gest. 4.6.78

Hasim Bedir, Motorenbau
geb. 20.2.30 gest. 5.6.78

Heinrich Lorsbacher, Rentner
geb. 22.6.11 gest. 5.6.78

Johann Porth, Rentner
geb. 27.5.00 gest. 5.6.78

Heinrich Scharf, Rentner
geb. 27.6.01 gest. 5.6.78

Wilh. Reinheimer, WA-Werkst.
geb. 25.6.20 gest. 7.6.78

Peter Scheppler, Rentner
geb. 2.10.13 gest. 7.6.78

Jakob Biensack, Rentner
geb. 20.9.06 gest. 8.6.78

Bernhard Habig, Rentner
geb. 13.9.94 gest. 8.6.78

Heinrich Voller, Rentner
geb. 11.8.07 gest. 8.6.78

Franz Schmaltz, Werkz.u.Betr.M.
geb. 3.2.24 gest. 9.6.78

Josef Sieger, Modellschreinerei
geb. 7.10.16 gest. 9.6.78

Richard Hört, Rentner
geb. 22.10.87 gest. 11.6.78

Wilhelm Kraus, Preßwerk
geb. 1.9.19 gest. 13.6.78

Johann Roosen, Rentner
geb. 21.12.00 gest. 13.6.78

Johann Schneiker, Rentner
geb. 12.8.14 gest. 13.6.78

Wilhelm Müller, Rentner
geb. 25.1.02 gest. 14.6.78

Jakob Clemens, Rentner
geb. 5.12.02 gest. 15.6.78

Wilhelm Neumann, Rentner
geb. 19.3.09 gest. 15.6.78

Wilhelm Piescha, Rentner
geb. 4.7.06 gest. 16.6.78

Ludwig Metzger, Rentner
geb. 20.7.99 gest. 16.6.78

Günter Hartwich, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 30.5.41 gest. 17.6.78

Bochum

Josef Hüll, Preßwerk
geb. 18.12.26 gest. 19.5.78

Karl-Heinz Mann, Chassis I
geb. 10.6.24 gest. 27.5.78

Klaus-Dieter Ebeling, Härtereie
geb. 18.12.35 gest. 7.6.78

Max Mausewski, Chassis I
geb. 14.1.34 gest. 11.6.78

Kaiserslautern

Dieter Andes, Werkzeugbau
geb. 24.8.50 gest. 18.6.78



WERK BOCHUM



Früherer Werksleiter zu Besuch

Vor kurzem besuchte A. A. Cunningham, Group Vice President GMOO, unser Bochumer Werk und trug sich in das Gästebuch ein (Bild oben).

An bestimmten ausgewählten Betriebspunkten hat sich der ehemalige Werksleiter von Bochum auch über die in der Zwischenzeit vorgenommenen Verbesserungen unterrichtet (Bild Mitte).

In der Wagenendmontage zeigte A. A. Cunningham besonderes Interesse für den Qualitätsstand der Fahrzeuge und informierte sich über die Entwicklung des Qualitätsindex. Links Generaldirektor J. F. Waters, Jr. (Bild unten).



Blutspendeaktion '78

Für dringende, oftmals lebensrettende Blutübertragungen bei schweren Erkrankungen, Operationen usw. benötigen Krankenhäuser in steigendem Maße Blutkonserven, die heute mit zu den wertvollsten Heilmitteln zählen. Dazu bedarf es der Hilfsbereitschaft von Blutspendern.

Nach zwei erfolgreichen Aktionen in den Jahren 1976 und 1977 in unseren Bochumer Werken, findet auch in diesem Jahr wieder eine Blutspendeaktion statt, und zwar vom 18. – 20.9.78 in Werk I und vom 25. – 26.9.78 in Werk II.

Unter der Betreuung von geschulten Helfern und Helferinnen des DRK werden den Spendern 400 cm³ Blut entnommen. Den Untersuchungen in den Laboratorien dient eine weitere kleinere Menge. Nach der Blutentnahme soll der Spender 10 Minuten ruhen, dann werden ihm Getränke und ein Imbiß gereicht. Die Blutentnahme ist schmerzlos und beeinträchtigt in keiner Weise das Wohlbefinden, die Gesundheit oder die Arbeitskraft.

Alle Spender erhalten einen Unfallhilfe- und Blutspenderpaß. (Aus Plakaten und Anschlägen sind demnächst Einzelheiten zu entnehmen.)



Bürger begegnen sich ...

Opel beteiligte sich wieder an Bürgerwoche in Bochum-Ost

Die Woche wurde mit einer Sitzung der Bezirksvertretung eröffnet, an der neben dem Bezirksvorsteher Vertreter der Parteien, des Rates, der Verwaltungsstellen, des Bauamtes, der Oberbürgermeister, ein Stadtrat sowie Rektoren, Lehrer, Bürger aus Werne und Langendreer und zwei Abschlußklassen der Hauptschule Wittekindstraße teilnahmen. Vor allem Schüler und Bürger erlebten so praktizierte Demokratie.

Die Zeitungen brachten eine Sonderbeilage über die Beteiligung unseres Werkes, das in diesen Stadtteilen angesiedelt ist. Eine tägliche Programmvorschau unter dem Motto „Bürger begegnen sich“ lud zu den zahlreichen Veranstaltungen und Begegnungen ein.

Zusammen mit der Eröffnung der Bürgerwoche präsentierte Opel im Foyer der Aula eine Informationsausstellung mit Fotos, Teilen und Prüfungsarbeiten sowie detaillierten Angaben zu den einzelnen Berufsbildern unserer Lehrberufe. Oberbürgermeister H. Eikelbeck, Stadtrat E. Magdowski und einige hundert Teilnehmer waren aufmerksame Interessenten, denen H. Plattfaut und H. Mehler von der Berufsausbildung und Frau U. Knap von

der Öffentlichkeitsarbeit viele Fragen beantworteten. An zwei Tagen wurden in der gleichen Schule unsere Filme „Hirne, Hände und Computer“ sowie „Dem Zufall keine Chance – Prüffeld Dudenhofen“ gezeigt.

Unter der Federführung des SV-Langendreer 04 wurde auch in diesem Jahr der Wanderpokal unter den Mannschaften der Grundschulen des Bezirks Bochum-Ost ausgeschrieben.

Der Opel-Händler Pieper veranstaltete auf dem Marktplatz in Langendreer einen Autosalon. Neben der musikalischen Umrahmung war als besondere Attraktion der Motor-Sportclub „Flying Death“ verpflichtet.

Mit Hilfe der Heimleiter unserer Wohnheime beteiligten sich auch unsere türkischen Mitarbeiter und berichteten über ihr Heimatland. Sie stellten Arbeiten von Laienkünstlern, türkische Handarbeiten und kunstgewerbliche Gebrauchsgegenstände aus und boten einen Filmvortrag über die Geschichte der Türkei. Außerdem organisierten sie ein Jugendfußballspiel einer spanisch-türkischen Mannschaft gegen Jugendliche aus Laer. In allen drei Stadtteilen hatten die Heimbewohner einen Stand aufgebaut, an dem türkische Spezialitäten angeboten wurden.

Der Abschluß der Festwoche fand am kleinen Ümminger See statt; hier trat eine türkische Folkloregruppe mit einer Bauchtänzerin auf, die unsere Heimleitung engagiert hatte. UK

Die neuen Jugendvertreter

Am 1. und 2. Juni 1978 wurde die Jugendvertreterwahl in unserem Bochumer Werk durchgeführt. Wahlberechtigt waren 156 Jugendliche; davon haben 152 ihre Stimme abgegeben. Das entspricht einer Wahlbeteiligung von 92,1 Prozent. Für die Kandidaten wurden abgegeben: M. Wittkowski (145 Stimmen), A. Behrendt (121), R. Nahl-Wittkowski (114), R. Beltermann (82), St. Kruse (73), M. Backe (70) und H. Möhnke (68).

In der konstituierenden Sitzung wurden M. Wittkowski zum Vorsitzenden, A. Behrendt zum stellvertretenden Vorsitzenden und R. Nahl-Wittkowski zur Schriftführerin gewählt.



Michael Backe



Andreas Behrendt



Ralf Beltermann



Stephan Kruse



Horst Möhnke



R. Nahl-Wittkowski



Manfred Wittkowski

Die Jugendvertretung ist zu erreichen: Betriebsratsbüro Werk I, Bau D 8, Telefon 2262 und 2584; Werk II, Bau L 2, Telefon 2763 und 4157.

In wenigen Zeilen

Das Sportfest der Auszubildenden fand Ende Juni statt. Wir berichten darüber in unserer nächsten Ausgabe.

Während des Werksurlaubs werden alle Waschräume und Spinde gründlich gereinigt und desinfiziert. Deshalb müssen vor Beginn der Werksferien alle Spinde geräumt sein. Mehr darüber auf den Anschlagtafeln.

Auf Grund einer Vereinbarung mit dem Betriebsrat wird in allen Produktionsabteilungen und allen produktionsgebundenen Abteilungen an folgenden Samstagen nach den Werksferien gearbeitet: 26. August (Schicht A), 2. September (Schicht B), 9. September (Schicht A), 30. September (Schicht B) und 21. Oktober (Schicht A).

Die Jubilarfeier 1978 für die Bochumer Jubilare ist am 29. September vorgesehen.

Die betreffenden Jubilare erhalten noch eine besondere Nachricht mit Einzelheiten über die Veranstaltung.

Die Industrie- und Handelskammer Bochum hat Ende Juni in unserem Werk die mündliche Prüfung für Industriekaufleute durchgeführt.

Broschüren „Wohngeld '78“ und „Unser neues Mietrecht“ sind in der Sozialabteilung (Werk Bochum, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646) erhältlich.

Mit Beginn der Spielzeit 1978/79 – etwa ab Oktober 78 – wird der Theaterplan an den Schwarzen Brettern im Werk wieder ausgehängt.

Nach Vorstellung der neuen Modelle SENATOR und MONZA hatten Mitarbeiter des Werkes Gelegenheit, die Fahrzeuge im Ausstellungsraum an einem Samstag zu besichtigen. Zahlreiche Mitarbeiter und ihre Familienangehörigen machten von der Gelegenheit Gebrauch.



Wohin mit dem Müll?

Genauso wie in Haushalten die Beseitigung des Abfalls Probleme aufwirft, haben wir auch in unserem Bochumer Werk damit zu kämpfen. Zu der Zeit, als noch in den Haushalten der altbewährte Kohleofen stand, wußte man seine brennbaren Abfälle zu „verheizen“. Jeder achtete darauf, daß keine Fremdkörper in den heißgeliebten Ofen kamen. Dosen, Tuben und der andere nicht brennbare Müll wurden ausgesondert. Da wir in unserem Werk eine Abfallverbrennungs-Anlage betreiben, könnte man sie mit einem Kohleofen, der früher in jedem Haushalt stand, vergleichen. In dieser Anlage werden die brennbaren Materialien des gesamten Werkes mit Energieausnutzung vernichtet. Zur Einsammlung des brennbaren Mülls stehen überall Sammelbehälter zur Verfügung.

Unter brennbarem Müll versteht man: Papier, Kartonagen, Kunst- und Schaumstoffe, Putzlappen, Polsterwolle, verölzte Sägespäne, Schreinerabfälle, Absorptionserde und Kehricht.

Diese Materialien gehören in die dafür vorgesehenen Behälter für brennbaren Müll (unser oberes Bild). Durch einen gelben Rundumstrich mit der Aufschrift „Brennbarer Müll“ sind diese Behälter für jedermann leicht erkennbar und nicht zu verwechseln.

Der nicht brennbare Müll, wie Eisenteile, Dosen und größere Blechbehälter gehören nicht in diese Sammelbehälter. Dieser Abfall wird als Schrott behandelt und über Kipploren (unser zweites Bild) der Schrotthalle übergeben. Unter keinen Umständen dürfen Flüssigkeitsbehälter, auch vermeintlich leere, in Verbindung mit brennbaren Abfällen eingesammelt werden. Diese Kombination würde eine Gefährdung der Sicherheit für die Allgemeinheit darstellen.

Jedem Werksangehörigen sollte die Unterscheidung zwischen brennbarem Müll als Grundsatz zur Arbeitssicherheit dienen. In Zweifelsfällen sollte man seinen Vorgesetzten fragen.



WOHNHEIME

Fahrt nach Köln

Das Jugendsozialwerk – die Betreuungsorganisation unserer Wohnheime – hat Anfang Juni zum wiederholten Mal in Köln Sport- und Spieltage durchgeführt. Eine Abordnung von 130 Personen hat unsere Bochumer Wohnheime vertreten. Darunter waren auch einige ehemalige Heimbewohner, die ihre Familien nach Deutschland geholt haben und noch guten Kontakt zum Wohnheim halten. Samstag und Sonntag wurde in Köln hart gekämpft: Tischtennis, Schießen, Schach, Volleyball, Tavla und Fußball gehörten zum Programm. Die Fußballmannschaft „Español de Bochum“ unserer Wohn-



heime in Bochum-Laer konnte den Sieg in der Seniorenklasse erringen. Eine Jugendmannschaft – ausschließlich Söhne von deutschen und ausländischen Mitarbeitern unseres Werkes – wurde Zweite im Fußball. Unsere Bilder zeigen die siegreiche Seniorenmannschaft und die Freude bei den Bochumern über den errungenen Pokal. Herzlichen Glückwunsch!

Ein erfreulicher Zufall

In der Nummer 1/2 1978 hatten wir in der Spalte „Einer von uns“ über den ausscheidenden Boten W. Mellin berichtet. Bei der Redaktion Bochum ging Wochen später ein Brief für W. Mellin ein. Er wurde an die Privatanschrift weitergeleitet. Der Schreiber war ein alter Freund von „Wilhelm“, der seinen Kriegskameraden über die OPEL POST wiedergefunden hatte. Beide hatten seit Jahrzehnten nichts mehr voneinander gehört. Die Verbindung Rüsselsheim/Bochum war geknüpft. Zufälle gibt's! (Lesen Sie in diesem Zusammenhang auch die Spectator-Glosse auf Seite 15 „Einer fehlt“.)

Eine sportliche Stadt . . .

Das größere Freizeitangebot lassen den Sport und die sportliche Betätigung zu einem beherrschenden Faktor unseres Lebens in der heutigen Zeit werden. Träger dieser gesellschaftlichen Aufgabe sind in besonderer Weise die Turn- und Sportvereine sowie ihre Fachschaften, die immer wieder die Bedeutung, die dem Turnen und Sport heute zukommt, unter Beweis stellen. Dabei steht nicht nur der Leistungssport, sondern in gleicher Weise auch die sportliche Breitenarbeit im Vordergrund.

Die Stadt Bochum unterstützt durch die Bereitstellung und Unterhaltung von sportlichen Einrichtungen und Übungsstätten die Aufgaben und Ziele der sportlichen Organisation. Dabei ist sie bemüht, ihren Bürgern die Hilfen zu geben, die notwendig sind, die vielfältigen Aufgaben zu bewältigen. Entsprechend dieser Bedeutung hat die Stadt den Sport gefördert. Aus der Statistik ist zu ersehen, daß es in Bochum 280 Turn- und Sportvereine mit 73.843 Mitgliedern = 17 % der Gesamtbevölkerung gibt. (Stand: 1977)

Im vergangenen Jahr wurden für zahlreiche Vereine insgesamt 274.000 DM für den Ausbau und die Instandsetzung vereinseigener Sportanlagen, ferner für die Anschaffung von Grundsportgeräten sowie die Förderung von Spitzensportlern und Zuschüsse zu Fahrtkosten von der Stadt Bochum gezahlt. 141 Vereine erhielten zusammen 251.824 DM städtische Zuschüsse für die Honorierung ihrer Übungsleiter. Für denselben Zweck wurden im Jahre 1977 aus Landesmitteln DM 503.648 gezahlt.

Den Lehrkräften der 68 Schulsportleistungsgruppen wurden für 9.211

Übungsstunden aus städtischen Mitteln DM 43.431 und aus Landesmitteln DM 71.706 vergütet. Die vom Sport- und Bäderamt eingerichteten Kurse für Gymnastik, Yoga, Schwimmen, Spiele, Segeln und Sportboot-Führerscheine wurden gut besucht.

Das Angebot zur Vorbereitung und zum Erwerb des Sportabzeichens konnte auch 1977 vergrößert werden. In allen Stadtbezirken wurden schwerpunktmäßig auf 14 Sportplätzen regelmäßig stattfindende, kostenfreie Trainingsmöglichkeiten unter fachkundiger Leitung angeboten. Insgesamt konnten 6.009 Personen die Sportabzeichenbedingungen erfüllen und die Urkunde dafür verliehen bekommen.

Die Stadt hat im letzten Jahr 7 neue Sportobjekte – Umbau von Plätzen, Renovierung von Böden, Neubau von Sporthallen – fertiggestellt und der Bochumer Bevölkerung zur Benutzung übergeben. Kosten: DM 18.625.000. Die Summe läßt erkennen, daß man dem Bau von Turn- und Sportanlagen große Bedeutung beimißt. 19 Projekte befinden sich im Bau oder sollen 1978 begonnen werden. Dafür sind DM 15.887.000 vorgesehen.

Zur Zeit stehen der Bochumer Bevölkerung, den Turn- und Sportvereinen sowie den Schulen folgende städtischen Sportanlagen zur Verfügung: 74 Sportplätze, 30 Rundlaufbahnen, 11 Sporthallen, 95 Turnhallen und Gymnastikräume, 10 Schwimmhallen, 34 Lehrschwimmbecken, 14 Freibäder. Außerdem gibt es noch zahlreiche Anlagen, die privaten Trägern gehören.



Auch das gehört zum sportlichen Bochum: Das Ruhrstadion und der VfL Bochum.

Am Rande notiert

MIESE TYPEN

Durch meine Kur muß ich wohl den Anschlag über die Erhöhung der Parkplatzversicherung nicht gelesen haben. Weil man Bernhard aus unserer Abteilung hatte, kamen wir auf die Versicherung zu sprechen. 125 DM sollen wir also ab dem 1. Juli zahlen. „Hennes, rechne mal aus, wieviel Flaschen Bier oder wieviel Taubenfutter man dafür kaufen kann“, hetzte mein Kumpel. Ich weiß noch gut, wie es damals mit der Parkplatzversicherung begann. Ein paar Mark haben wir nur gezahlt. Bis heute habe ich noch keinen Pfennig von der Versicherung in Anspruch genommen. „Wieso erhöhen die dann andauernd die Prämien?“, fragte ich meinen Vertrauensmann. „Das hängt ganz einfach mit den vielen Schäden zusammen“, sagte er. Genaueres könnte man mir im Betriebsratsbüro sagen.

In der Pause war ich oben. „Morgen!“ – „Morgen!“ – „Na, Hennes, du siehst gut aus. Hat die Kur gut angeschlagen?“, fragte mich Hans, der für den Publikumsverkehr beim Betriebsrat zuständig ist. „Du bist ja auch nicht einer von den Mageren. Ich hab’ ein gutes Rezept für die schlanke Linie aus der Kur mitgebracht“, erklärte ich. „Laß kommen“, rief jemand. „Paß auf, wenn du jetzt einen neuen Anzug kaufst, nimmst du ihn einfach eine Nummer größer. Alle, die dich dann sehen, sagen: Verdammt schön abgenommen.“ Alle grinsten.

Dann fragte ich nach der Parkplatzversicherung. Da hatte ich in ein Wespennest gestochen: „Bei den Kollegen bedanken.“ „Keine Solidarität.“ „Anschlag genau lesen.“ „240.000 DM Verlust bei der Versicherung.“ „Versicherungsbetrug.“ Man zeigte mir schwarz auf weiß, daß die Versicherung wesentlich mehr Leistungen erbracht hat als Prämien gezahlt worden sind. Ich erfuhr auch die tollsten Sachen: Aufgefahren – abgehauen. Fremde beschädigte Wagen mitgebracht – Versicherung zahlen lassen usw. Ich mußte zugeben, daß es so nicht gehen kann. Dazu kommt, daß Schäden, die durch eine andere Versicherung abgedeckt sind, einfach noch einmal auf unsere Parkplatzversicherung abgeschoben wurden. Da braucht man sich über die hohen Versicherungsprämien nicht zu wundern.

In meinen Augen sind Leute, die solche Dinge drehen, keine Kollegen, sondern miese Typen. Auf diese „Kollegen“ sollte man mal ein Auge werfen und gegen sie vorgehen. Das meint ganz unmaßgeblich Euer Hennes.

Ende des Bochum-Teils

WERK KAISERS- LAUTERN

Einzugsgebiet der Mitarbeiter

Mehr als 70 km weit fahren täglich einige Mitarbeiter unseres Werkes Kaiserslautern, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Schon mehrfach waren in der OPEL POST die Einzugsgebiete der Werke Rüsselsheim und Bochum zu sehen. Damit die Mitarbeiter dieser Werke sich auch einmal ein Bild von den Verhältnissen bei uns machen können, zeigen wir in dieser Ausgabe unsere Gebietskarte.

Aus 212 Gemeinden

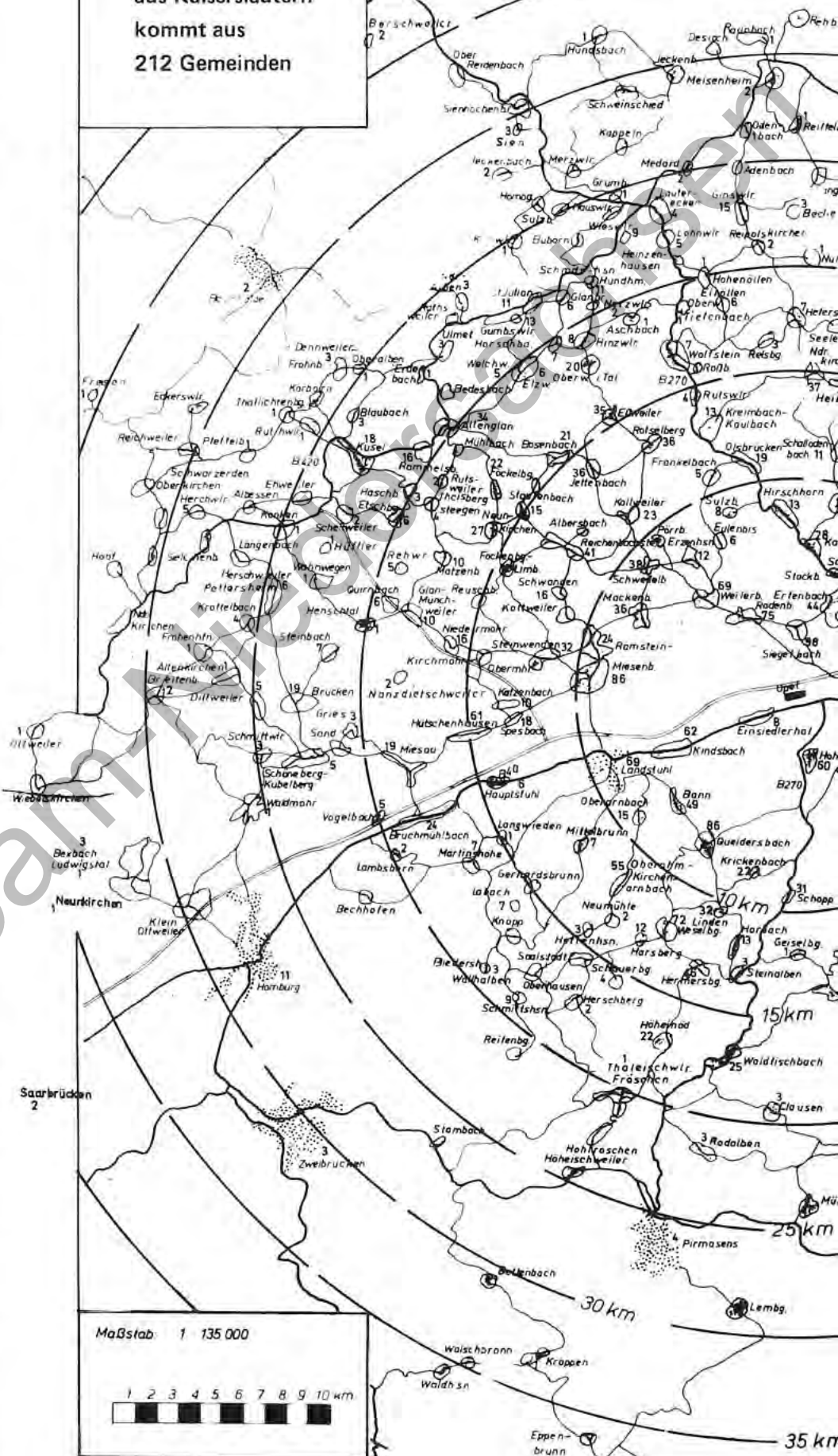
Da die Westpfalz zu den industriearmen Gebieten zählt, war die Ansiedlung des Opel-Werkes in unserer Stadt eine echte Bereicherung auf dem hiesigen Arbeitsmarkt. Dementsprechend groß und weit gestreut sind auch die Wege, die unsere Werksangehörigen täglich zurücklegen müssen, denn nicht nur Kaiserslauterer sind hier beschäftigt; täglich kommen aus 212 Wohngemeinden unsere Werksangehörigen zu ihren Arbeitsplätzen. Die meisten haben mindestens 30 km Anfahrtswege zurückzulegen, einige fahren bis zu 70 km, um ihrer Arbeit bei uns nachzukommen.

Meistens in Fahrgemeinschaften

Natürlich kommen die meisten unserer „Opelner“ aus Kaiserslautern und den eingemeindeten Orten. Zur Zeit sind es aus diesem Knotenpunkt 1.081 Mitarbeiter. Die restlichen „Opelner“ sind, wie die Karte zeigt, verstreut und kommen aus dem benachbarten Saarland, aus der Vorderpfalz, aus dem Hunsrück und einige wenige sogar aus Hessen. Die meisten Werksangehörigen kommen in Fahrgemeinschaften zu ihren Arbeitsplätzen. Busverbindungen nach außerhalb, wie in Rüsselsheim, gibt es bei uns nicht. Mit dem Bus zur Arbeit kommen nur die im Stadtbezirk wohnenden Werksangehörigen. Die Zahl der mit Bussen fahrenden Mitarbeiter ist auch sehr gering, da unser Werk außerhalb der Stadt liegt und keine direkte Busverbindung hat. So kommt es, daß auch die meisten Kaiserslauterer in Fahrgemeinschaften zum Werk kommen.

Adam Opel Aktiengesellschaft
Werk Kaiserslautern

Die Belegschaft
aus Kaiserslautern
kommt aus
212 Gemeinden



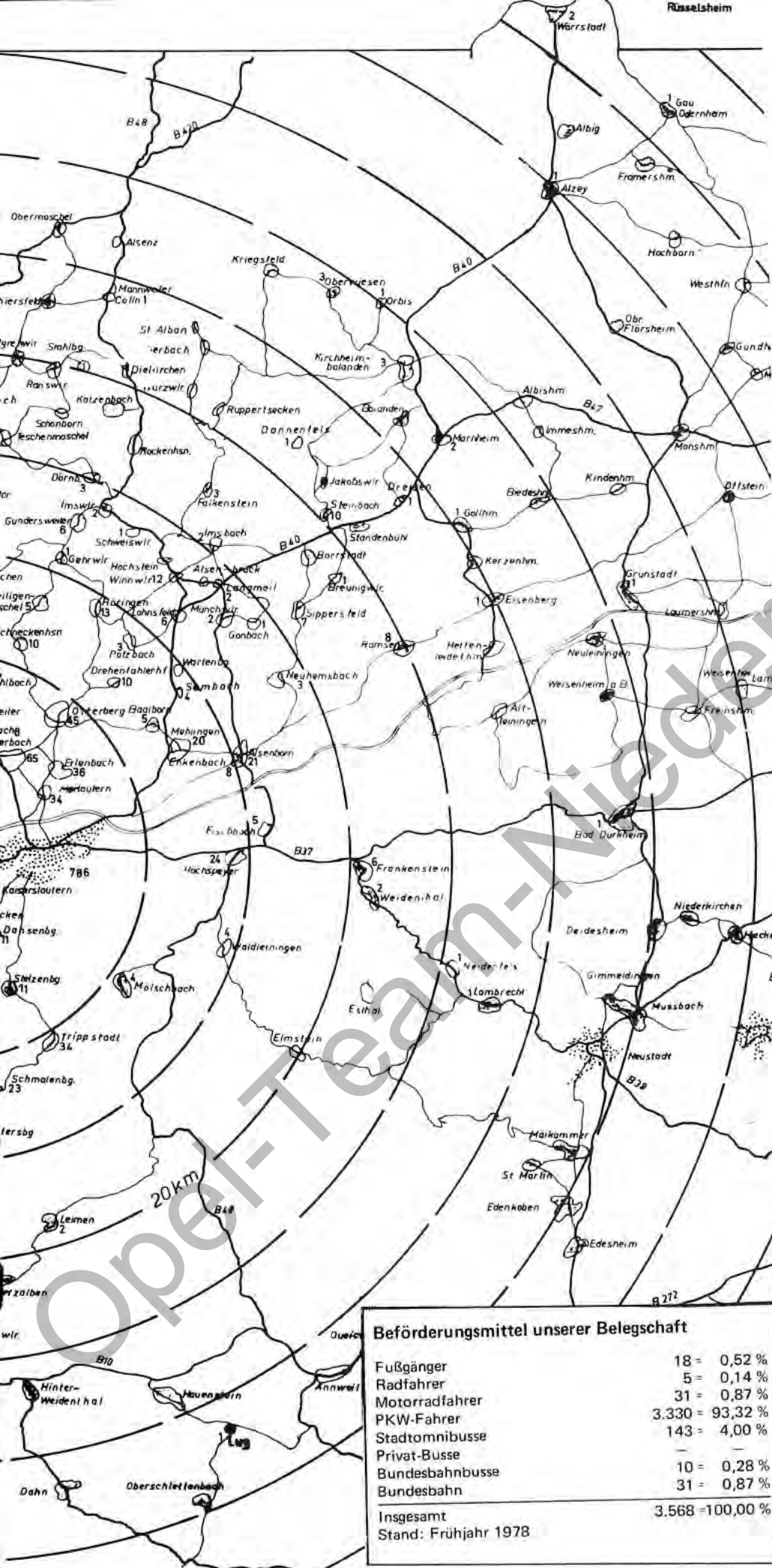
URLAUBER

Die D-Mark im Ausland

Nach einer kürzlichen Verlautbarung des Bundesverbandes der Deutschen Banken ist der Urlaub für Bundesbürger in den meisten Reiseländern durch die dortigen hohen Preissteigerungsraten inzwischen teurer geworden. Andererseits habe die beträchtliche DM-Aufwertung gegenüber verschiedenen Währungen die Entwertung der „Urlaubs-Mark“ jedoch in Grenzen gehalten. Über die Kaufkraftunterschiede zur DM in den wichtigsten Urlaubsländern gibt der Verband folgende allgemeine Übersicht: Italien/Jugoslawien: noch deutlich billiger; Frankreich/Großbritannien/Luxemburg/Spanien/USA: billiger; Niederlande/Österreich: etwa gleich teuer; Dänemark/Norwegen/Schweden/Schweiz: teurer. Ob es günstiger ist, DM bereits zu Hause oder erst am Urlaubsort in der Landeswährung umzutauschen, sei von Land zu Land verschieden. Empfehlenswert sei es aber, sich eine bestimmte Summe Bargeld in der Landeswährung vor Reiseantritt zu besorgen, um am Urlaubsort bei geschlossenen Bank-schaltern nicht auf den meist ungünstigeren Kurs von Hotels oder Taxifahrern angewiesen zu sein.

Identitätsnachweis

Der AvD weist alle Ferienreisenden auf eine wichtige, mitunter viel Ärger ersparende Vorsichtsmaßnahme hin. Um sich bei Diebstahl oder anderweitigem Verlust von Personal- oder Kfz-Papieren sowie wertvollen Dokumenten und Gegenständen nicht zeitraubenden Ermittlungen und Verdächtigungen auszusetzen, schlägt der Club die Anfertigung eines Identitäts-Nachweises vor. Auf einer Liste werden dabei alle Nummern von Reisepaß, Personalausweis, Führerschein und Kfz-Schein mit Ausstellungsdatum und Ort der ausstellenden Behörden aufgeführt. Diese Liste wird dann in mehreren Ausfertigungen an die Mitreisenden verteilt und an sicherer Stelle deponiert. Bei Konsulaten und Botschaften der Bundesrepublik, wo der Verlust der Personal-papiere sofort zu melden ist, hat man es dann viel leichter, zu Ersatzpapieren zu kommen. Werden nämlich über Fernschreiben die vorliegenden Daten von den Heimatbehörden bestätigt, erhält man schnell Ersatzpapiere. Und noch etwas: Wer nach Italien in die Ferien fährt, sollte stets die Personalpapiere mit sich führen. Nach den neuen Antiterrorgesetzen kann nämlich jedermann, der bei einer Kontrolle ohne Paß oder Personalausweis angetroffen wird, für 24 Stunden festgehalten werden.



Beförderungsmittel unserer Belegschaft

Fußgänger	18 = 0,52 %
Radfahrer	5 = 0,14 %
Motorradfahrer	31 = 0,87 %
PKW-Fahrer	3.330 = 93,32 %
Stadtomnibusse	143 = 4,00 %
Privat-Busse	—
Bundesbahnbusse	10 = 0,28 %
Bundesbahn	31 = 0,87 %
Insgesamt	3.568 = 100,00 %
Stand: Frühjahr 1978	



Opel-Produktschau '78



Manta: Sportliches Coupé von rassischer Eleganz

Der Besitz eines schnellen Sport-Coupés ist nicht mehr Privileg für Leute mit besonders gut gefüllten Brieftaschen oder ohne Familienanhang. Der Idee des voll familien- (und urlaubs-) tauglichen Coupés trägt der Manta voll und ganz Rechnung. Eine tief heruntergezogene Motorhaube modernen Zuschnitts und ein in die Karosserie integrierter Überrollbügel sind seine charakteristischen äußeren Merkmale. Eine tiefe Gürtellinie und eine großzügige Verglasung unterstreichen die sportlich-funktionale Linienführung. Das Interieur atmet farbenfrohe Gediegenheit. Der Manta zeichnet sich durch ein neutrales Fahrverhalten aus, das auch ungeübte Piloten in überraschenden Situationen kaum vor Probleme stellt. Durch das hervorragende Fahrverhalten und die Spurtkraft seiner Motoren verfügt er bereits über beste Voraussetzungen auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit. Aber auch was die passive Sicherheit anbelangt, haben unsere Techniker dem Coupé gute Eigenschaften mitgegeben: u.a. Knautschzonen an Bug und Heck, ein über der Hinterachse platzierter Tank sowie die durch einen breiten Überrollbügel geschützte feste Fahrgastzelle.

Den Manta gibt es in Normal- und Luxusausführung oder als „Berlinetta“ mit besonders

luxuriös verpacktem Komfort. Beide Varianten können mit zwei SR-Paketen komplettiert werden. Zur Motorisierung stehen sechs verschiedene Triebwerke zur Verfügung. Bereits mit dem 1,2 Liter 40 kW-Triebwerk (55 PS) erreicht der strömungsgünstige Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 143 km/h, mit zwei Litern und 74 kW (100 PS) dagegen schafft er eine Spitze von 180 km/h. Bei den Motoren ab 1,6 Liter Hubraum kann der Bedienungskomfort durch die bewährte Opel-Automatik wesentlich erhöht werden. Eine wichtige Rolle im Programm spielt der Manta E. Gleichstark motorisiert wie das konsequent sportlich ausgelegte Schwestermodell GT/E, bietet er mit seinem 81 kW (110 PS) leistenden Zweiliter-Einspritzer hohe Fahrleistungen.

Der Manta GT/E nimmt in der Modellreihe eine Sonderstellung ein. Das wird bereits durch seine Leistungswerte dokumentiert. In nur 10,0 Sekunden sprintet er von Null auf Hundert und erreicht als Spitze 187 km/h, beeindruckende Werte, denen die Fahreigenschaften dieses Sportwagens adäquat sind. Kernstück des GT/E ist das 81 kW (110 PS) starke 2,0 Liter-E-Triebwerk, ein Einspritzmotor auf der Basis des bewährten 2,0 Liter Opel-Vierzylindermotors in Verbindung mit dem Bosch-L-Jetronic-Einspritzsystem.