

OPEL POST

Zeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

11/12
79



„Goldenes Lenkrad“ für den Kadett

Zeitschrift 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: Gisela Kröhner, 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

Vortragsreihe	4
Beobachtungen	5
Personalien	6
Rallye-Meister	8
Rechtsabteilung	10
Kfz-Technik	12
Am Lenkrad	14
Werk Bochum	18
Werk Kaiserslautern	23
Bei uns zu Haus	25
Verkehrsforum	26
Ausbildungsberuf	28
Eine gute Idee	29
Freizeit + Hobby	30
Werkverpflegung	31
Jubilare — Ruhestand	32
Wir gedenken	33
Jubilarsfeier	34
Betriebsräteversammlung '79	37

Titelbild

Unser Fotograf war mit dem neuen Kadett kürzlich auf der Groß-Glockner-Hochalpenstraße. In den vor uns liegenden Weihnachts- und Neujahrstagen, dem „zweiten“ Werksurlaub, werden dort und in anderen alpinen Gebieten auch zahlreiche Opeler zu finden sein. Ende November wurde übrigens bekannt, daß der Kadett die Trophäe „Das goldene Lenkrad“ in seiner Klasse errungen hat. (Siehe den Bericht auf Seite 7.)



Zur Lage

OPEL-POST-Gespräch
mit Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt

OPEL POST: Herr Dr. Schlotfeldt, in allen Zweigen der Wirtschaft, nicht zuletzt in der Automobilindustrie, kommt der längerfristigen Planung große Bedeutung zu. Das gilt auch für die Produktionszahlen und, auf die Verkaufserwartungen gestützt, die Personalplanung. Doch alles, was sich auf langfristige Schätzungen stützt, muß mit einem gewissen Vorbehalt aufgenommen werden . . .

DR. SCHLOTFELDT: . . . richtig, wir haben bei Opel — wie ich meine — ein sehr durchentwickeltes System, das versucht, auf der Basis möglichst vieler Daten die wahrscheinliche Entwicklung vorauszusehen. Es gibt aber letztlich kein System, mit dem man den Markt exakt vorausschätzen kann. Immer erst nachher kann man feststellen, ob eine Vorausschätzung richtig oder falsch gewesen ist. Nachträglich kann man auch erst untersuchen, warum bestimmte Ereignisse nicht eingetreten sind oder warum sie andere als erwartete Reaktionen auslösen. Plötzliche politische Ereignisse, man denke nur an die gegenwärtige zugespitzte Lage in Iran, Krisen anderer Art, den Ausfall oder die Reduzierung beziehungsweise die immense Verteuerung von Rohstoffen — herausragendes Beispiel ist seit einiger Zeit das Öl — können neben anderen Umständen das Käuferverhalten plötzlich beeinflussen. Es ist also ein Zusammentreffen von vielfältigen Ursachen, die zu einer raschen Änderung der Marktsituation und als Folge davon zu Kurzarbeit, wie jetzt im Werk Rüsselsheim, führen können.

OPEL POST: Bis zum Frühherbst herrschte ja noch eine zwar abwartende, aber letztlich doch optimistische Grundstimmung.

DR. SCHLOTFELDT: Das stimmt, wir hatten mit einer zwar leichten Abschwächung des deutschen Automobilmarktes, dafür aber mit einer leichten Zunahme auf den Exportmärkten für das zweite Halbjahr 1979 gerechnet. Doch, wie gesagt, die Ereignisse auf dem Ölmarkt und die sich daran anschließende öffentliche Diskussion haben offensichtlich den Käufer viel stärker verunsichert, als vorauszusehen war. Paralell dazu mußten wir eine Hinwendung vieler Käufer zu kleineren Modellen feststellen. Nachträglich könnte man jetzt sagen, daß wir die Planung des neuen Kadett genau auf diese Situation zugeschnitten hatten. Nun, der Absatz des neuen Kadett erfüllt die Zahlen der Vorausschätzung. Ich halte darüber hinaus die

Hinwendung der Käufer zu kleineren Modellen nur für eine vorübergehende Erscheinung. Ich kann nur hoffen, daß der Käufer bald einsieht, daß der Rekord ein sehr wirtschaftliches und vor allem ein Fahrzeug mit einem sehr günstigen Energieverbrauch ist.

OPEL POST: Kann der Export keine Entlastung bringen, wie es ja schon früher in ähnlichen Lagen der Fall war?

DR. SCHLOTFELDT: Die wirtschaftliche Lage auf den Exportmärkten ist sehr unterschiedlich. Auf den größeren Automobilmärkten, wie Italien, Frankreich und Großbritannien, zeichnet sich eine ähnliche Entwicklung wie in der Bundesrepublik ab. In den meisten anderen Ländern müssen wir mit einer leicht rückläufigen Entwicklung rechnen, die durch die positive Entwicklung in den restlichen Ländern nicht aufgehoben wird.

OPEL POST: Kann man im Augenblick etwas über die Zukunftsaussichten sagen?

DR. SCHLOTFELDT: Bei der gegenwärtigen, vor allem der politisch undurchsichtigen Lage ist es nicht möglich, die Zukunftsentwicklung auf den Automobilmärkten heute exakt vorauszusagen. Ich rechne damit, daß wir uns auf einen weiteren Rückgang des Automobilgeschäftes in den nächsten Monaten einstellen müssen. Es ist anzunehmen, daß das Jahr 1980 insgesamt schwächer als die vorangegangenen Jahre sein wird, aber schon 1981 dürfte eine positivere Entwicklung bringen.

OPEL POST: In Situationen wie der gegenwärtigen werden immer wieder Rezepte vorgeschlagen, wie die Kurzarbeit hätte vermieden werden können, beispielsweise durch langsamer laufende Bänder; auch von mehr Pausen, ja von der Einführung der 35-Stunden-Woche wurde gesprochen. Was sagen Sie dazu?

DR. SCHLOTFELDT: Das sind Scheinlösungen, die letztlich zu mehr Kurzarbeit oder Arbeitsplatzeinbußen führen würden, denn jeder dieser Vorschläge würde nämlich die produzierten Produkte derartig verteuern, daß sie im internationalen Wettbewerb nicht mehr absetzbar wären.

OPEL POST: Die Geschäftsleitung hat die Forderung des Betriebsrates, seine Zustimmung zur Kurzarbeit von einer Ausgleichs-

zahlung zum Kurzarbeitergeld abhängig zu machen, weitgehend erfüllt. Früher lehnte man sie kategorisch ab. Wie kam es zu der neuen Einstellung zu diesem Fragenkomplex?

DR. SCHLOTFELDT: *Wir halten nach wie vor nichts von Kurzarbeitsausgleichsfonds und so weiter. Nachdem VW und Ford aber seit kurzem ähnliche Systeme praktizieren, haben wir unsere eigene Haltung überprüft. Die Vereinbarung mit dem Betriebsrat halte ich übrigens für fair und gerecht, auch im Hinblick auf diejenigen Mitarbeiter, die während der Kurzarbeitsperioden arbeiten müssen. Jedoch müssen wir abwarten, ob sie sich in der Praxis bewährt.*

OPEL POST: Noch eine andere Frage: Kann man jetzt, Anfang Dezember, schon etwas Konkretes über Maßnahmen auf dem personellen Sektor sagen? So hält sich hartnäckig das Gerücht, es könnte noch vor Jahresende zu einer Abfindungsaktion kommen.

DR. SCHLOTFELDT: *Ich weiß, daß darüber geredet wird. Aber es ist ein Gerücht. Im übrigen werden wir für die nächsten Monate unsere Einstellsperrre aufrechterhalten.*

OPEL POST: Hat die neue Situation Einfluß auf das große Investitionsprogramm?

DR. SCHLOTFELDT: *Im Grundsatz nein, denn die Hauptmittel waren für Produktverbesserungen und Expansion vorgesehen, und diese Programme laufen planmäßig weiter. Auch das für andere Investitionen vorgesehene Volumen wird nicht verändert. Hier können sich jedoch terminliche Verzögerungen ergeben. Inwieweit zum Beispiel schon genehmigte Projekte durchgeführt werden können oder zurückgestellt werden müssen, wird zur Zeit noch geprüft.*

OPEL POST: Manche Leute sagen, durch Kurzarbeit mache die Firma einen „ganz schönen Schnitt“, verdiene also daran. Stimmt das?

DR. SCHLOTFELDT: *Nein, ganz im Gegenteil. Denn während einer Kurzarbeitswoche bleiben alle fixen Kosten bestehen. Das Unternehmen muß die Löhne und Gehälter der arbeitenden Mitarbeiter und den Anteil der Sozialversicherungsbeiträge der kurzarbeitenden Mitarbeiter sowie neuerdings den Zuschuß zum Kurzarbeitergeld zahlen. Eine Woche Kurzarbeit in Rüsselsheim bedeutet deshalb eine ganz erhebliche Belastung für das Unternehmen. Daß das Unternehmen durch Kurzarbeit keinen Gewinn macht, wird am besten deutlich daran, daß sich Staat und Kommunen auf geringere Steuereinnahmen von Opel einstellen.*

OPEL POST: Herr Dr. Schlotfeldt, wir danken Ihnen dafür, daß Sie unsere Fragen so ausführlich beantwortet haben.

Am Jahresende

An den Portalen und auf einigen Plätzen unserer Werke brennen in diesen vorfestlichen Tagen wieder die Lichter der Weihnachtsbäume, zu Hause in den Familien die Kerzen an den Adventskränzen. Es ist die Zeit, die nicht nur mit Vorbereitungen und Geschäftigkeit, sondern auch mit Besinnlichkeit erfüllt ist.

Während wir am Jahresende 1978 noch mit großer Hoffnung auf das neue Jahr blickten, liegen auf dieser Jahreswende Schatten. Unsere ursprünglichen Erwartungen für 1979 werden sich nicht ganz erfüllen. Die plötzlich notwendig gewordene Kurzarbeit in Rüsselsheim zeigt, wie rasch sich die Lage ändern kann. Mit Prognosen für das kommende Jahr muß man zum Zeitpunkt, da diese Zeilen in Druck gehen, zurückhaltend sein, zu viele Fragen sind noch offen, müssen erst geklärt werden.

Doch von diesen Unwägbarkeiten bleiben die Leistungen und die unverminderte Einsatzbereitschaft aller Mitarbeiter im nun zu Ende gehenden Jahr unberührt. Dafür gebührt ihnen Dank und Anerkennung.

Das Jahr 1979 war für unser Unternehmen durch drei Höhepunkte gekennzeichnet: Die Vorstellung und sehr gute Aufnahme



des neuen Kadett, dem jetzt sogar die Ehre des „goldenen Lenkrads“ zuteil wurde, weiter die Internationale Automobilausstellung in Frankfurt mit mehr als einer Million Besuchern, die erneut zu einer Demonstration für das Auto wurde, sowie der „Tag der offenen Tür“ mit über 100.000 Gästen in den drei Werken, ein Zeichen der Verbundenheit zwischen dem Unternehmen, den Mitarbeitern und deren Familien sowie der Bevölkerung in den drei Opel-Städten.

Am Jahresende 1979 wünschen Vorstand, Werksleitungen und Betriebsräte allen Mitarbeitern und ihren Angehörigen, den Opel-Rentnern und Opel-Händlern ein frohes Fest und ein gutes neues Jahr in der Hoffnung, daß die gegenwärtigen Schwierigkeiten in Teilbereichen des Unternehmens nur von kurzer Dauer sein mögen. Diesen Wünschen schließt sich die Redaktion an.

Neuer Status der Werkberufsschule

Die berufschulische Bildungsarbeit im dualen System der Berufsausbildung hat bei OPEL in Rüsselsheim schon eine lange Tradition. Bereits seit 1913 werden die schulischen Inhalte der jeweiligen Ausbildungsberufe im Rahmen unserer Werkberufsschule vermittelt. Die für die Berufsschulen des Landes Hessen zuständigen staatlichen Stellen haben die hohe Leistungsfähigkeit unserer Schule durch die Verleihung einer sogenannten „staatlichen Genehmigung“ bereits vor vielen Jahren anerkennend honoriert. In diesem Zusammenhang muß gesagt werden, daß die Werkberufsschule mit zur Zeit rund 910 Auszubildenden eine erhebliche Entlastung für den öffentlichen Schulträger darstellt. Das ist umso höher zu bewerten, wenn man an die ständig steigenden Kosten im Bereich des Schul- und Ausbildungswesen denkt.

Natürlich hat es auch in der Vergangenheit Überlegungen gegeben, ob man den Staat ange-

sichts steigender finanzieller Belastungen im Bereich der Werkberufsschule wieder in seine Verantwortung für die Finanzierung und Durchführung der berufschulischen Ausbildung unserer Auszubildenden nehmen sollte.

Aufgrund der langen Tradition und der allgemeinen Anerkennung der Qualität unserer Werkberufsschule in der Öffentlichkeit hat sich unser Unternehmen entschlossen, die Schule in eigener Regie weiterzuführen. Dabei sollte jedoch die gesetzliche Möglichkeit einer Finanzierungshilfe nach dem hessischen Ersatzschulfinanzierungsgesetz genutzt werden. Voraussetzung dafür war aber, daß der Werkberufsschule nicht nur die staatliche Genehmigung, sondern auch eine staatliche Anerkennung als Ersatzschule ausgesprochen wurde.

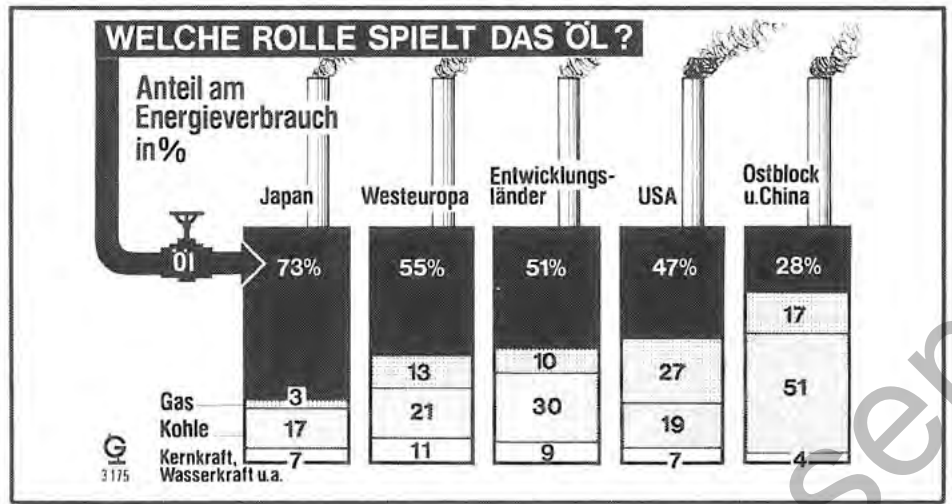
Nach eingehenden Schulbesichtigungen und Unterrichtsbesuchen von seiten der staatlichen

Fortsetzung Seite 7

„Stapellauf“ – ein neuer Opel-Streifen

„Stapellauf“ heißt ein neuer Opel-Film, der seit kurzem in Rüsselsheim in den Werkbüchereien kostenlos ausgeliehen werden kann, während in Bochum die Abteilung Soziale Betreuung und in Kaiserslautern die Personalabteilung Kopien für den Verleih an Werksangehörige bereit hält.

Der im Auftrag unseres Bereiches Öffentlichkeitsarbeit hergestellte 20-Minuten-Streifen zeigt am Beispiel des Kadett die „Produktion auf Probe“ im Pilotwerk und den Fertigungsablauf in der Serie. Zeichentrick- und Realszenen geben Einblick in die Herstellung der



drei Haupt-Baugruppen Motor, Fahrwerk und Karosserie sowie in die Wagenmontage.

„Stapellauf“ steht, wie die schon seit längerem angebotenen Filme im Angebot für die Mitarbeiter, in Super 8 mit Magnetton-Randspur

zur Verfügung, und zwar auf 120-Meter-Spulen. Die Super 8 Filme wurden vom 35 Millimeter Original kopiert. Dieses Verfahren sichert eine Schärfe, Brillanz und Farbsättigung, wie sie bei Original Super 8 Aufnahmen nicht zu erreichen sind.

OPEL-VORTRAGSREIHE

Stargast war diesmal Peter Habeler

Mit Helfried Weyers Leicavision über die Wüste Sinai endete am 20. November der erste Teil der Opel-Vortragsreihe des Winterhalbjahres 1979/80. Begonnen hatte er in der mit 1.100 Besuchern voll besetzten Flörsheimer Stadthalle (Bild) mit Peter Habelers eindrucksvollem Bericht über seinen und Reinhold Messners „einsamen Sieg“ im vorigen Jahr am Mount Everest. Nach dem Vortrag diskutierte Habeler mit den Besuchern (Bild). Ins ehe-

mals deutsche Ostpreußen führte in seinem Farbbildbericht Michael Welder, nach Südchina sowie in das chinesische Alltags- und Kulturleben Volker Klöpsch. Mit „Herbstimpressionen“ erfreute der altbekannte Fotokünstler Dr. Georg Wolff seine nach wie vor zahlreichen Freunde, und Fritz Kortlers Farbbildbericht behandelte die abenteuerliche Fahrt in einem Sperrholzboot über den Atlantik und durch die Karibik.



BEOBACHTUNGEN

Andere und unsere

Manchmal sehe ich in diesem oder jenem Büro auch mal Werkzeitschriften herumliegen, die von anderen Unternehmen unserer Branche, von Zulieferern oder befreundeten Firmen herausgegeben und an die verschiedensten Empfänger verschickt werden. Ich erfuhr, daß das auch mit unserer Werkzeitschrift geschieht. Manche dieser Blätter sind wahre Prachtexemplare: Schweres Kunstdruckpapier, Vierfarbendruck, aufwendige Gestaltung. Man merkt, daß in diesen Firmen großer Wert auf Repräsentation gelegt wird. Die OPEL POST und andere Hefte, die ich sah, kommen da nicht mit; sie sind schlichter und nicht so luxuriös aufgemacht.

Nun ist Opel ja nicht irgendeine Firma, sondern ein Weltunternehmen, und so fragte ich bei Gelegenheit in der Redaktion nach dem Grund dieser Bescheidenheit. Das sei einfach. Natürlich könne man auch ein aufwendigeres Blatt machen, aber jede Redaktion habe in der Regel einen Jahresetat, mit dem sie auskommen müsse. Stecke man viel Geld in die Aufmachung, so kämen die Hefte in längeren Abständen heraus, unter Umständen nur zwei-, vier- oder sechsmal im Jahr, da das Gesamtbudget durch die teureren Herstellungskosten pro Ausgabe sonst nicht reiche. Sei die Werkzeitschrift dagegen weniger prunkvoll, lägen die Kosten pro Ausgabe niedriger, könnten folglich mehr Hefte im Jahr erscheinen. Davon lasse sich die Redaktion der OPEL POST leiten. Man wolle die Leser so oft

wie möglich informieren, wenn irgend möglich durch monatliches Erscheinen. Die größtmögliche Aktualität habe Vorrang vor aufwendiger Gestaltung.

Sicher, man kann über die Zielsetzungen von Werkheften verschiedener Meinung sein. Mein Standpunkt ist, daß eine Werkzeitschrift nicht unbedingt in teurerem Gewand erscheinen muß, zumal sie in keinem Konkurrenzkampf mit anderen Blättern am Kiosk steht und deshalb besonders glänzen muß. Zeitungen, auch Werkzeitschriften, sind für die meisten Leser nicht für die Ewigkeit gemacht, sie verschwinden schon bald irgendwo im Papierkorb, wenn sie gelesen, durchblättert sind, das Informationsbedürfnis befriedigt ist. Gesammelt werden sie ja nur von den wenigsten. Spectator

Mach mit spar Sprit

Die junge Dame auf dem Bild wirbt mit dem Slogan „Mach mit, spar Sprit“ für eine vernünftige Fahrweise im Straßenverkehr, eine Aktion, die vom Verband der Automobilindustrie (VDA) ausgeht. Die Gründe für diese Mahnung sind bekannt, viele beherzigen sie, andere müssen immer wieder daran erinnert werden.

Seit 1972 hat der jährliche Benzinverbrauch — die Zahl der zugelassenen Pkw und Kombi wuchs seit 1972 um 32 Prozent — um 24 Prozent zugenommen. Im Durchschnitt verbrauchte jeder Pkw und Kombi mit Ottomotor 1978 etwa 1.450 Liter Benzin. Es wird in absehbarer Zeit keine alternativen Kraftstoffe in großen Mengen geben, und aufgrund der angespannten Situation auf dem Ölmarkt ist Kraftstoffsparen das Gebot der Stunde, damit wir noch lange Auto fahren können. (Für die Aufnahme hat sich Monika Lauck, eine junge Mitarbeiterin aus dem Beschaffungswesen, zur Verfügung gestellt.)



Personalien

In der DV-Systementwicklung sind folgende Organisationsänderungen in Kraft getreten: Wilhelm Wolf wurde zum Leiter der Abteilung DV - Systementwicklung - Betrieb, Stefan Krämer zum Leiter der Abteilung DV-Systementwicklung-Verwaltung, ernannt. Horst Uri übernahm die Leitung der neuen Abteilung DV-Systementwicklung-Projekte und Dieter Schäfer ist für die übergeordneten Aufgaben Systemkoordination, Daten Management und GM Expansion verantwortlich.

Jürgen Thomas, Leiter der Abteilung DV-Systementwicklung-Betrieb, ist zum Projektleiter, MPK-Steuerungsfunktionen für die neue Lackiererei ernannt worden.



W. Wolf St. Krämer H. Uri



D. Schäfer J. Thomas G. Meyer



G.J. Wagemans B. Buhl G. Lunau

Mit Wirkung vom 1. September trat im Betriebsmitteleinkauf folgende Änderung in Kraft: Gert Meyer wurde zum Einkaufsbereichsleiter mit Sonderaufgaben befördert. Gustaaf J. Wagemans wurde zum Projektleiter - Verkauf Spanien ernannt. - Bernhard Buhl, Leiter der Projekt- und Budgetkoordination und -analyse, ist zum Leiter des Bereichs Stabsfunktionen der Gesamtwerksleitung ernannt worden. Zum 1. November wurde Günther Lunau zum Abteilungsleiter Projekt- und Budget-Koordination und -analyse ernannt. Axel Schmidt übernahm als Abteilungsleiter Programme und Systemplanung das bisherige Aufgabengebiet von Günther Lunau.

In der Finanzabteilung wurden ab 1. November Wolfgang Behm

zum Leiter der Abteilung Preise - Marketing Units und Anton Moll zum Leiter der Abteilung Voraus-schätzungen und Berichte ernannt. Joachim Ehrhardt, Leiter Rechenzentrum, hat neue Aufgaben im Rahmen des europäischen Expansionsprogramms übernommen. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung vom 1. November Hartmut Burger zum Leiter Rechenzentrum ernannt.

Im Bereich der Zentralplanung ist Hans Alt zum Leiter der Abteilung Wirtschaftlichkeitsstudien, Standardisierung und Spezifikation ernannt worden, während Hans Wallau die Verantwortung für die Abteilung Elektrische Steuerungen übernahm und Manfred Weber als Abteilungsleiter verantwortlich für Mechanisierung und Speicherprogramm-Systeme ist.

Mit Wirkung vom 1. November traten innerhalb der PEK folgende Organisationsänderungen in Kraft: Luben Scheff, seither Abteilungsleiter für Innenraumverkleidung und Zeichnungskoordination im Bereich Karosserie, wurde zum Abteilungsleiter J Car Gewicht- und Kostenreduzierung ernannt. - Wilhelm Firnhaber, seither Abteilungsleiter Getriebe- und Antriebsstrangentwicklung und -erprobung, übernahm als Abteilungsleiter die bisherigen Aufgaben von L. Scheff. - Timotheus Knauß, seither Abteilungsleiter Vorausentwicklung Erprobung und Fahr- und Triebwerkskonstruktion, übernahm als Abteilungsleiter die bisherigen Aufgaben von W. Firnhaber.



A. Schmidt W. Behm A. Moll



J. Ehrhardt H. Burger H. Alt



H. Wallau M. Weber L. Scheff



W. Firnhaber T. Knauß R. Rönitz



E. Treber G. Arndt

Rolf Rönitz wurde zum Abteilungsleiter Fahr- und Triebwerkskonstruktion im Bereich der Vorausentwicklung ernannt. Ewald Treber ist zum Abteilungsleiter Chassis Werks-Layout, Gerhard Arndt zum Abteilungsleiter Karosserie Werks-Layout ernannt worden.

Kurz berichtet

Von der Kurzarbeit im Werk Rüsselsheim waren in der letzten Novemberwoche rund 16.000 und in der ersten Dezemberwoche rund 20.000 Mitarbeiter betroffen, für die auf Grund der Vereinbarung mit dem Betriebsrat zum Kurzarbeitergeld ein Zuschuß gewährt wurde, wodurch sie auf 97 bis 99 Prozent ihres Nettolohnes kamen.

Die Weihnachtsgatifikation '79 in der Regel ein 13. Monatsentgelt, sowie die einmalige Sonderzahlung wurden Ende November auf die Konten der Mitarbeiter überwiesen.

Die letzte Aufsichtsratssitzung war am 7. November in Rüsselsheim.

Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt feierte am 24. November seinen 50. Geburtstag.

Die Jubilarfeiern im nächsten Jahr sind am 8. März und am 27. September wieder in der Mainzer Rheingold-Halle.

Über 200.000 Verbesserungsvorschläge wurden von 1950 - dem Gründungsjahr des Vorschlagswesens - bis heute im Werk Rüsselsheim eingereicht. Etwa jeder dritte Vorschlag konnte angenommen und realisiert werden, wobei das Werk die guten Ideen seiner Mitarbeiter mit insgesamt 17,7 Millionen Mark honorierte.

Im Vorschlagswesen aller Werke werden an jeden Einsender seit kurzem Kalenderfaltblätter für 1980

Parkplatzversicherung

Aufgrund einiger Vorkommnisse machen wir ausdrücklich darauf aufmerksam, daß Parkplatzzschäden nur dann reguliert werden können, wenn das Fahrzeug vom versicherten Werksangehörigen selbst geparkt wurde. GBR

und ab Januar '80 Schlüsselmäppchen verschickt.

Die ersten sechs Abende der Opel-Vortragsreihe des Winterhalbjahres 79/80 wurden von 4.770 Interessenten besucht, was einer Durchschnittszahl von 795 pro Abend entspricht. (Die Durchschnittszahl im Herbst '78 betrug 848.)

Ein weiterer Büropavillon in der Nähe der Sanitätsstation I ist fertiggestellt und in diesen Tagen von Mitarbeitern der PVP-Konstruktion und des Beschaffungswesens bezogen worden.

Der Speisesaal A 1 des Rüsselsheimer Werkes ist inzwischen renoviert und am 26. November wieder für die Mitarbeiter geöffnet worden.

Im östlichen Bereich des alten Prüffeldes sind die Bauarbeiten für den dort geplanten neuen Bus-Bahnhof in vollem Gange.

Allen Opel-Rentnern sowie Werksangehörigen (auch Frauen und Kindern von Mitarbeitern), die zu Weihnachten im Krankenhaus liegen, werden in diesen Tagen wieder Päckchen gebracht oder geschickt.

In die Opel-Kindertagesstätte in Rüsselsheim kam am 5. Dezember der Nikolaus, während eine kleine Weihnachtsfeier in den nächsten Tagen stattfinden wird.

Werkberufsschule (Fortsetzung)

Schulaufsichtsbehörde wurde unsere Schule dieses beehrte Prädikat zuerkannt und mit Erlaß des hessischen Kultusministers vom 15.3.1979 bestätigt. Damit ist unsere Werkberufsschule den öffentlichen Berufsschulen in der offiziellen Beurteilung hinsichtlich der Anforderungen und der Leistungsfähigkeit gleichgestellt. Finanzielle Unterstützung kann nur solchen Schulen gewährt werden, die darüber hinaus noch dem Merkmal „Gemeinnützigkeit“ gerecht werde, das heißt, daß sie keine finanziellen Gewinninteressen haben. Um dies öffentlich zu bekräftigen, hat sich die Geschäftsleitung unseres Unternehmens entschlossen, die Werkberufsschule in den eingetragenen Verein „Berufsbildende Schulen der ADAM OPEL AG e.V.“ zu überführen, der sich gemäß seiner Satzung zur Gemeinnützigkeit verpflichtet.

Die Gründung dieses Vereins erfolgte am 27.11.1979 und der Vorstand wird durch die Herren Dr. Walter Schlotfeldt und Dr. Horst W. Herke repräsentiert.

„Goldenes Lenkrad“ für den KADETT

Nach einer großen Zahl von Käuffern votierte jetzt auch eine 23köpfige Jury von Automobil-Experten aus neun Nationen für das jüngste Modell unseres Hauses: Sie verlieh dem Kadett das begehrte, 1979 zum vierten Mal vergebene „Goldene Lenkrad“, das von der Chefredaktion von „Bild am Sonntag“ gestiftet worden ist. Unser populärer Kompaktwagen mit Quermotor und Frontantrieb erhielt den Preis mit 68 Punkten und damit deutlichem Vorsprung vor dem Mitsubishi Colt (37 Punkte) und dem VW Jetta Li (33 Punkte) sowie weiteren Konkurrenten in der Klasse III (Kaufpreis bis 15.000 DM).

Die Jury hatte ihre Wahl mit einer eindeutigen Stellungnahme begründet: „Der Opel Kadett 1980 bietet nicht nur wirtschaftliche, sondern auch sichere Fortbewegung. Dieses neue Kadett-Modell zeichnet sich in allen Belangen durch wirkliche Fortschritte in der Gesamtkonzeption aus.“ H. W. Zincke, als Direktor für Produktentwicklung und Konstruktion Pkw Europa verant-



wortlich für die Technik in unserem Hause, war in Begleitung seines Vorstandskollegen Ekkehard Rohde nach Berlin gereist, um das goldene Volant zu übernehmen. Zincke: „Mit dieser Auszeichnung haben wir eine prominente Bestätigung unseres Konzeptes erfahren.“ Auf dem Bild von links: Generaldirektor James F. Waters, Jr., George A. Gallion, stellvertretender Leiter Styling, und Helmut W. Zincke, Direktor PEK-Pkw Europa mit der Trophäe.



Ein Festival der guten Laune mit Musik, Gesang, Tanz und Humor war die Show '79, die in diesem Jahr ihr 25jähriges Jubiläum feierte und in den drei Opel-Städten von rund 35.000 Besuchern mit viel Beifall bedacht wurde. Das Bild, im Rüsselsheimer Stadttheater aufgenommen, zeigt das Finale mit Stargast Bruce Low (Mitte mit Mikrophon), den anderen Mitwirkenden und der Big Band des Werksorchesters, das auch in großer Besetzung zu hören war und unter Leitung von Andreas Wagner mit seinem Auftritt einen Schlußakkord unter das Jahr seines 30jährigen Bestehens setzte.

„Opel-Olympiade“

Vor längerer Zeit kam die Idee auf, vor kurzem wurde sie verwirklicht, die „Opel-Olympiade“, ein Vergleichswettkampf von Sportlern der drei Opel-Städte Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern. (Eine kurze Meldung mit dem Ergebnis war bereits im letzten Heft erschienen.)

Vor zahlreich erschienenen Zuschauern und Gästen, unter anderen den Oberbürgermeistern von Kaiserslautern und Rüsselsheim, Th. Vondano und Dr. Storsberg, sowie dem Bürgermeister von Bochum, N. Withoit, kämpften im Oktober 300 Sportler in den Disziplinen Leichtathletik, Fuß- und Handball sowie Turnen und Schwimmen um die von unserem Unternehmen gestifteten Wanderpokale.

Am erfolgreichsten waren bekanntlich die Gäste aus dem Ruhrgebiet;



Steffi Badenius, eine der Turnerinnen der Rüsselsheimer Mannschaft. (Foto: RE)



Schnapschuß von der Siegerehrung: Von links Uwe Weiß, Vorsitzender der Stadtjugendvertretung Bochum, Stadtrat H. Folz, Kaiserslautern, der für den abends nicht mehr anwesenden Oberbürgermeister Th. Vondano den Pokal entgegennahm, Oberbürgermeister Dr. Storsberg, Rüsselsheim, Bürgermeister N. Withoit, Bochum, und W. Majer, Öffentlichkeitsarbeit.

sie belegten den ersten Platz mit 14 Punkten, gefolgt von den Mannschaften aus Rüsselsheim mit 9 und von Kaiserslautern mit 7 Punkten.

Abends fand in Anwesenheit von Repräsentanten aus den drei Opel-Städten und des Unternehmens die Siegerehrung statt. Oberbürgermeister Dr. Storsberg betonte dabei, daß die Begegnung neben dem sportlichen Wettkampf vor allem auch dem gegenseitigen Kennenlernen und der Knüpfung freundschaftlicher Kontakte dienen soll-

te. Dann wurden Wimpel und Erinnerungsgeschenke ausgetauscht und von W. Majer, Öffentlichkeitsarbeit, die Pokale übergeben. Für die musikalische Unterhaltung der Gäste sorgte eine Gruppe des Opel-Werksorchesters.

Den Abschluß dieser ersten erfolgreichen „Opel-Olympiade“, die nach dem Willen der Teilnehmer in absehbarer Zeit wiederholt werden soll, bildete am letzten Tag eine gemeinsame Dampferfahrt auf dem Rhein, zu der das Unternehmen ebenfalls eingeladen hatte.

Jochi Kleint und Gunter Wanger Rallye-Europameister

Mit insgesamt 381 Punkten erangen die Opel-Fahrer Jochi Kleint und Gunter Wanger auf Ascona vor Saisonende durch ihren zweiten Platz bei der kürzlich stattgefundenen „Rallye-Spanien“ den Titel des „Rallye-Europameisters 1979“ und sind damit in die Annalen des Championships eingegangen. Vor ihrem schärfsten Konkurrenten Antonio Zanini auf Fiat, der 301 Punkte für sich verbuchen konnte, belegten sie den zweiten Platz auf der Wertungstabelle.



Jochi Kleint



Gunter Wanger

Europameisterschaft erstmals von Röhrl/Berger auf Ascona gewonnen. In der nächsten Saison will Jochi Kleint mit dem neuen PS-stärkeren Ascona 400 um Weltmeisterschaftspunkte fahren. Dazu drücken wir ihm die Daumen. (Siehe an anderer Stelle.)

Das ist der zweite Sieg eines Opel Teams; 1974 wurde die

WIEDER EINE HÖCHSTPRÄMIE

Ein anderes Herstellungsverfahren

Auf unserem Bild überreicht Dr. Klaus Kartzke, Direktor Beschaffungswesen, dem im gleichen Bereich tätigen kaufmännischen Sachbearbeiter Helmut Kittler den Bescheid über die Zuerkennung der VV-Höchstprämie von 50.000 DM. Hinten der Leiter der Abteilung Vorschlagswesen, Albert Willmes.



Der Verbesserungsvorschlag des Einsenders hat sich gelohnt. Es ging um folgendes: Unsere Firma baut nicht nur für den eigenen Bedarf Motoren. Auch für andere GM-Werke werden speziell Dieselmotoren hergestellt, so auch für Vauxhall in Großbritannien. In der Pla-

nungsphase wird bei der Werkstoffauswahl eines Teiles das günstigste Herstellungsverfahren gewählt. So hatte man sich entsprechend der herzustellenden Stückzahl der Dieselmotoren als Verfahren zur Fertigung der Zylinderkopfhäuben für Aluminium-Sandguß entschieden. Doch der Bedarf war gestiegen. Helmut Kittler überlegte: Kann bei einer größeren Bedarfsmenge durch eine Änderung des Herstellungsverfahrens eine Kostensenkung bei den Zylinderkopfhäuben herbeigeführt werden?

In seinem Verbesserungsvorschlag riet er, die Zylinderkopfhäube für die Vauxhall-Dieselmotoren von Aluminium-Sandguß auf Aluminium-Druckguß umstellen zu lassen. Festigkeitsversuche und Kostenschätzung ergaben, daß der Vorschlag durchführbar war. Er wurde angenommen. Auch so also kann man zu 50.000 DM kommen. Übrigens gehen aus dem Beschaffungswesen besonders viele Verbesserungsvorschläge ein, und viele Prämien werden auch nach dort vergeben. Zur Nachahmung für andere Bereiche empfohlen. Wi.

Machen Sie
sich selbst
ein bißchen
reicher durch
einen guten Vorschlag!



Rüsselsheim, mußte — damals von vielen bedauert — 1975 wegen Bau-fälligkeit der Spitzhacke zum Opfer fallen.

Der letzte der Opel-Schlote ist zwar noch in einem baulich guten Zustand, aber er muß — wie alle derartigen Bauwerke — von Zeit zu Zeit auf seine Standfestigkeit hin überprüft werden. Wenn nötig, müssen Reparaturen vorgenommen werden, jetzt zum Beispiel wurden Metallringe um das Mauerwerk gelegt. Diese oder ähnliche Ausbesserungsarbeiten müssen aus Sicherheitsgründen regelmäßig durchgeführt werden.

Astronautenbesuch

US-Astronaut James B. Irwin (links) freut sich augenfällig auf eine Woche Deutschland und auf den Monza, den ihm Opel für diese Zeit zur Verfügung stellte. Inzwischen gab Irwin, der als Teilnehmer der Apollo 15-Expedition zum Erdtrabanten als erster Mensch ein von General Motors mitentwickeltes Auto auf dem Mond bewegt hatte, den Monza 3.0 E vor seinem Abflug in die Vereinigten Staaten mit dem Kommentar „Ein herrliches Auto — ich hätte es gerne länger behalten“ wieder zurück. — Unser Foto entstand bei der Wagenübergabe am Frankfurter Rhein-Main-Flughafen. Rechts Erich Kupfer von der Opel-Pressabteilung.



Männer in schwindelnder Höhe

Ihr Arbeitsplatz liegt in luftiger Höhe. Am Schornstein des Kesselhauses II (gegenüber dem alten Versuchsbau) waren sie vor einiger Zeit zu beobachten, Männer einer Spezialfirma, die an dem rund 70 m hohen Schornstein Wartungs- und Reparaturarbeiten vornahmen.

Um ihren Arbeitsplatz zu erreichen, müssen sie den Schlot Stufe für Stufe erklimmen. „Bevor man oben ankommt, muß man ab und zu verschnaufen, die Kletterei ist ganz schön anstrengend“ sagte uns einer der Männer, „und natürlich muß man bei diesem Job absolut schwindelfrei sein, alles andere ist dann Gewohnheit!“

Der aus dem Jahr 1911 stammende Schornstein ragt als der Letzte seiner Art über die Dächer des Rüsselsheimer Werkes hinaus; der große Opel Schornstein, mit seinen 136 Metern einst das Wahrzeichen von



JURISTISCHES rund um Opel

Im Autoradio ertönt ein „Ohrwurm“, ein Hit, von dem bekannten Schlagerstar Peggy March gut interpretiert. Im Strom der Wagen ein Werbetexter auf seiner morgendlichen Fahrt ins Büro. Er summt den Refrain mit. Das wäre eine zündende Hintergrundmelodie für den neuen Kadett-Fernsehspot, denkt er. In die Tat kann er diese Idee allerdings nicht umsetzen; sie würde zu einem Rechtsfall werden — wegen unzulässiger werbemäßiger Verwendung eines Liedes. Daß es nicht so weit kommen kann, dafür sorgt unsere Rechtsabteilung, die auch in allen Fragen der Werbung beratend mitwirkt. Doch dieser Fall mit melodöser Note ist nur einer von vielen, die in den Aufgabenbereich der Mitarbeiter unserer Rechtsabteilung fallen. Vier Juristen, ein Sachbearbeiter und drei Bürokräfte bearbeiten alles Juristische rund um Opel. Um es vorweg zu sagen: es sind keine Männer in schwarzen Roben. Trotz aller Juristerei, und das heißt Genauigkeit, Gesetzes- und Paragräphentreue, wirken sie aufgeschlossen, von trockenem Ton keine Spur. In den Gesprächen für diesen Bericht konnten wir das wieder einmal feststellen.

Rechtsfragen im Großbetrieb sind ein weites Feld. Wer tiefer in die Materie eindringt, wird auf vielen Gebieten fündig. Natürlich kann hier nicht alles aufgeführt werden, es sei denn, man hätte viele Seiten für diesen Bericht zu Verfügung. Dennoch kann man bereits mit einem Satz das Wesentlichste hervorheben: Rechtliche Beratung der Geschäftsleitung, aber auch aller Abteilungen in den drei Werken, der Niederlassung Berlin, der Gemeinnützigen Opel-Wohnbau GmbH und der General Motors GmbH Berlin.

Umfassende Beratung

Dieser knappe Abriß über die Aufgaben unserer Rechtsabteilung ist natürlich zu allgemein. Etwas ausführlicher könnte man sagen, daß die erwähnte Beratung, der jeweils zu beurteilende Sachverhalt, immer in bezug auf rechtliche, kaufmännische, geschäftspolitische und organisatorische Gesichtspunkte gesehen werden muß. Erst nach der Beurteilung der rechtlichen Situation und des Risikos wird unter Berücksichtigung der vorstehend genannten Aspekte eine Rechtsauskunft, verbunden mit einer Verhaltenempfehlung gegeben. Eine unzutreffende oder unvollständige Beratung kann erhebliche finanziell nachteilige Auswirkungen für das Unternehmen haben, sogar dessen Ruf schädigen. Man sieht, daß gerade auf diesem Arbeitsfeld gründliche juristische Überlegung bzw. Genauigkeit oberstes Gebot sein muß, um Schaden fern zu halten.

Ein weites Feld

Das alles klingt sehr nüchtern, fast schon trocken. Der Sachverhalt, um

den es hier geht, ist es in der Regel nicht. Worum aber geht es im einzelnen? Hier ein paar Stichworte, wobei der Komplex Verträge an



Wenn einer unserer Werbeleute auf den Gedanken käme, den neuen Hit von Schlagerstar Peggy March als Hintergrundmelodie für einen Opel-Fernsehspot zu verwenden, würde das wegen unzulässiger werbemäßiger Verwendung eines Liedes zu einem Rechtsfall werden. Daß es nicht so weit kommt, dafür sorgt unsere Rechtsabteilung. Über sie und ihre vielseitigen Aufgaben interessante Einzelheiten in dem Bericht auf diesen Seiten.

erster Stelle steht, Verträge der unterschiedlichsten Art: Grundstückskauf-, Pacht- und Mietverträge (zum Beispiel über Geschäftsräume, Wohnhäuser und Wohnungen, Maschinen und Geräte, Computer, Software), Darlehensverträge, Energie-Versorgungs- und Gestattungsverträge, Verträge über Konstruktionsarbeiten und technische Beratung. Dazu kommen Verträge über Werbeberatung, Verkaufsförderung und Marktforschung, über Konzipierung, Vorbereitung und Durchführung von Trainingsprogrammen und repräsentativen Verkaufsveranstaltungen auf nationaler und internationaler Ebene, Verträge über Film- und Tonbildschauproduktionen, über Texter-, Grafiker- und Übersetzerdienste, Mitwirkung von Künstlern bei Opel-Veranstaltungen, um nur die wichtigsten zu nennen. Ein weites Feld.

Wahrheit und Klarheit

Ein anderes Gebiet ist die Geltendmachung und Durchsetzung von Ansprüchen gegen Dritte und die Abwehr unbegründeter Ansprüche von Dritten gegen die Firma. Hierzu zählen beispielsweise Schadenersatzansprüche. Auch das anfangs erwähnte Beispiel des Werbetexters fällt in die Kompetenz der Rechtsabteilung, denn alle Maßnahmen, insbesondere alle Informationen auf dem Gebiet der Werbung und Verkaufsförderung müssen, wie schon kurz angedeutet, mit den einschlägigen Gesetzen sowie der dazu ergangenen Rechtsprechung in Einklang stehen. Denken wir nur an das Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb oder das Rabatt-Gesetz und die Zugabe-Verordnung. In jedem Fall müssen die Werbekonzeptionen und werblichen Leitmotive auf ihre rechtliche Durchführbarkeit, das heißt ihre Wahrheit und Klarheit hin untersucht werden.

Das gilt natürlich auch für Entwürfe von Werbeanzeigen, Prospekten, TV-Spots und Verkaufsförderungsaktionen sowie für sämtliche Produktinformationen und das Verkaufsförderungsmaterial des Fahrzeug- sowie Teile- und Zubehörprogramms.

Ansprüche gegen Dritte

Doch das ist noch nicht alles. Unsere Rechtsabteilung befaßt sich auch mit Kartellangelegenheiten, dem Aktienrecht, Warenzeichenfragen, dem Umweltschutz, öffentlich rechtlichen Angelegenheiten, Ord-

nungswidrigkeitsfällen, Strafsachen in Zusammenhang mit dienstlichen Tätigkeiten und anderem mehr. Dagegen fallen Arbeitsrecht, Patentrecht, Steuer- und Versicherungsrecht nicht in die Zuständigkeit der Abteilung. Doch auch hier wird sie konsultiert, falls Rechtsfragen allgemeiner Art zu klären sind.

Nicht in privaten Fällen

Daß in privaten Rechtsfällen den Werksangehörigen keine Auskunft gegeben werden darf, muß in diesem Zusammenhang ebenfalls erwähnt werden, denn ständig kommen rechtssuchende Werksangehörige in die Büros im B-Bau oder rufen an in der Hoffnung, eine Rechtsauskunft oder eine Unterstützung zu erhalten. („Ich will mich scheiden lassen, können Sie mir da einen juristischen Rat geben?“ Oder: „Ich hatte einen schweren Autounfall, können Sie mich vor Gericht vertreten?“). Die beste Empfehlung, die den rechtssuchenden Werksangehörigen gegeben werden kann, ist, sich in solchen Fällen an einen Rechtsanwalt zu wenden.



Nicht nur vor der Kamera, auch sonst nicht humorlos: die Verantwortlichen unserer Rechtsabteilung. Von links: H. Parsiegl, D.H. Oelsner, F.H. Plaschnick, Leiter der Rechtsabteilung, R. Pinnekamp und W. Kosmider.

Negative Auswirkungen vermeiden

Es ist das Bestreben unserer Juristen, daß möglichst wenig Fälle zu Rechtsfällen werden. „Wir verstehen uns als Lotsen, die die Klippen umgehen helfen, bevor das Schiff auf Grund läuft“, faßte unser juristischer Interviewpartner das Selbstverständnis seiner Arbeit in einem Satz zusammen: Das heißt, die Beratung der einzelnen Bereiche durch die Rechtsabteilung soll so umfassend und umsichtig sein, daß nach Möglichkeit erst gar keine Rechtsstreitigkeiten aufkommen.

„Bei unserer Arbeit haben wir immer das Ziel vor Augen“, so der Leiter der Rechtsabteilung, F.H. Plaschnick, „unsere Verträge, Gutachten und Empfehlungen so klar abzufassen, daß es gar nicht erst zu Meinungsverschiedenheiten kommen kann. Denn abgesehen von den Kosten, die der Firma durch einen Rechtsstreit entstehen würden, muß dabei auch an die negativen Auswirkungen und an den Ruf des Hauses Opel in der Öffentlichkeit gedacht werden, denn jede gerichtliche Auseinandersetzung hat einen negativen Aspekt, selbst wenn man im Recht ist“. — Andererseits: Wenn es sein muß, entscheiden unsere Juristen natürlich auch über die Erhebung von Klagen, die Einlegung von Rechtsmitteln oder den Abschluß von Vergleichen. Die Mitwirkung in

zahlreichen Gremien und Ausschüssen des Unternehmens, zum Beispiel im Baudarleihenausschuß, gehört darüber hinaus ebenfalls zum Aufgabenbereich der Rechtsabteilung.

Das berühmte „Juristendeutsch“

Wenn man Gelegenheit hat, mit Juristen über ihre Arbeit zu sprechen, drängt sich zwangsläufig die Frage nach dem berühmten „Juristendeutsch“ auf. Diese schwer zu verstehende Sprache, von Ketzern oft als „verwirrendes Fachchinesisch“ bezeichnet, ist auch unseren Juristen ein Dorn im Auge. Ihre Schriftsätze sind in der Regel in einer Sprache abgefaßt, die jeder versteht. Dennoch, so sagte man uns, könnten Fachausdrücke ähnlich denen der Techniker, Ärzte oder anderer Berufsgruppen, in juristischen Schriftsätzen nicht ganz ausgeschlossen werden. „Im Auslegungsbereich der Paragraphen und Gesetze ist man notgedrungen gezwungen, sich auf den Pfaden der juristischen Sprache zu bewegen“, meinte einer unserer Juristen, ergänzte aber sofort „natürlich steht es den Mitarbeitern einer Rechtsabteilung gut an, wenn sie in Sachen Klarheit und Verständlichkeit mit gutem Beispiel vorangehen.“ — Und das tun sie in der Regel auch, meinen wir!



Akten, Akten, Akten. An der Menge der auf dem Bild nur teilweise sichtbaren Ordner läßt sich der Arbeitsumfang der Rechtsabteilung erahnen. Alle Fälle, die jemals aktenkundig wurden, müssen stets griffbereit abgelegt werden. Auf unserem Bild Mitarbeiterin G. Conrad.

400 Stunden im Windkanal

Unser Unternehmen hat mit dem neuen Kadett ein Modell auf den Markt gebracht, das alle Anlagen hat, wieder zu einem Spitzenreiter seiner Klasse zu werden. Er bietet in attraktiver Verpackung ein für seine Größenordnung beispielhaftes Raumangebot, guten Komfort, einen respektablen Stauraum für das Gepäck, hohe Zuladung und die traditionellen Kadett-Vorzüge, wie Wirtschaftlichkeit und Fahrsicherheit. Besonders gut ist der neue Kadett hinsichtlich der aerodynamischen Ausbildung der Karosserie geraten, was Anlaß dafür bietet, einige Grundlagen der Fahrzeugaerodynamik zu erläutern und daran die aerodynamischen Qualitäten des neuen Kadett aufzuzeigen.

Dadurch, daß sich ein Auto durch die Luft, ähnlich wie ein Schiff durch das Wasser, bewegt, werden auf das Fahrzeug Kräfte und Momente ausgeübt, die dessen Fahrleistungen und Richtungsstabilität wesentlich beeinflussen. Der Luftwiderstand und auch die anderen Komponenten der resultierenden Luftkraft und deren Momente

wachsen mit dem Quadrat der Fahrgeschwindigkeit an, was aus der Formel für den Luftwiderstand deutlich ersichtlich ist:

$$W = c_W \times A \times \frac{\rho}{2} \times v_F^2$$

Darin bedeuten W die Luftwiderstandskraft, c_W den Luftwider-

standsbeiwert, eine dimensionslose Kennzahl, die Aufschluß über die Strömungsgünstigkeit des untersuchten Fahrzeugs gibt. Je niedriger der c_W -Wert, desto strömungsgünstiger das Fahrzeug, A ist die Projektionsfläche des Fahrzeuges, ρ die Luftdichte und v_F die Fahr- bzw. Anströmungsgeschwindigkeit.

Für die zur Überwindung einer Widerstandskraft notwendige Leistung gilt der Zusammenhang

$$N = W \times v_F$$

Wird hierin der obige Ausdruck für den Luftwiderstand eingesetzt, dann ist

$$N = c_W \times A \times \frac{\rho}{2} v_F^3$$

Der neue Kadett während der Entwicklungsphase im Großwindkanal. Durch Bekleben mit Wollfäden kann der Strömungsverlauf auf der Karosserie sichtbar gemacht werden. Auf dem Bild nimmt Mitarbeiter K. Müller eine letzte Kontrolle des Versuchsaufbaues vor dem Test vor.



und es zeigt sich, daß sich die zur Überwindung des Luftwiderstandes erforderliche Motorleistung mit der dritten Potenz der Geschwindigkeit ändert.

Das bedeutet in der Praxis: Wenn für Tempo 80km/h sieben Kilowatt (9,5 PS) Motorleistung ausreichen, sind für Tempo 160 km/h 56 kW (76 PS) notwendig. Die Bedeutung der Fahrzeugaerodynamik wird noch offensichtlicher, wenn man bedenkt, daß bei einem Pkw der Kadett-Klasse der Anteil des Luftwiderstandes am gesamten Fahrwiderstand bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h bereits 75 – 80 Prozent beträgt. Aus diesem Grund steht das Streben nach einem möglichst niedrigen Luftwiderstand im Mittelpunkt der Fahrzeugaerodynamik, insbesondere wenn, wie in der derzeitigen Energiesituation, einer Senkung des Kraftstoffverbrauchs höchste Priorität zukommt.

Neben dem Luftwiderstand ist auch der Auftrieb eines Fahrzeuges von Bedeutung. Durch ungleichmäßige Umströmung von Ober- und Unterseite des Fahrzeuges und die daraus resultierenden Druckdifferenzen wirken vertikale Kräfte, die sich bei einem Pkw herkömmlicher Form als Auftrieb auswirken. Dieser Auftrieb ist an Vorder- und Hinterachse in der Regel nicht gleich und beeinflusst das Fahrverhalten bei höheren Geschwindigkeiten und vor allem bei nasser oder glatter Fahrbahn dadurch, daß er das Fahrzeug anhebt und damit die wirksamen Radlasten verkleinert. Sowohl Luftwiderstand als auch Auftrieb ändern sich bei Schräganströmung, sprich Seitenwind, mitunter in recht erheblichem Maße.

Aus dem bisher Gesagten geht hervor, daß der aerodynamischen Entwicklung eines Fahrzeuges erhebliche Bedeutung zukommt. So wurden bei der Entwicklung des neuen Kadett etwa 400 Teststunden im Windkanal aufgewendet; etwa die Hälfte davon für Untersuchungen von Plastilin-Modellen im Maßstab 1 : 5 zur Ermittlung der aerodynamisch günstigsten Karosserieform und der Rest für Detailuntersuchungen und Überprüfung von Prototypen und Pilot-Fahrzeugen in einem Großwindkanal.

Die Grafik veranschaulicht, in welchem hohem Maße der Luftwiderstand am gesamten Fahrwiderstand beteiligt ist (siehe auch im Textteil).

Und das Ergebnis kann sich sehen lassen. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert

$$c_W = 0,39$$

wurde nicht nur die magische Grenze, von $c_W = 0,4$ unterschritten und der neue Kadett um 15 Prozent gegenüber dem Vorgängermodell verbessert, er hat auch den niedrigsten c_W Wert im Vergleich mit der derzeit auf dem Markt befindlichen Konkurrenz.

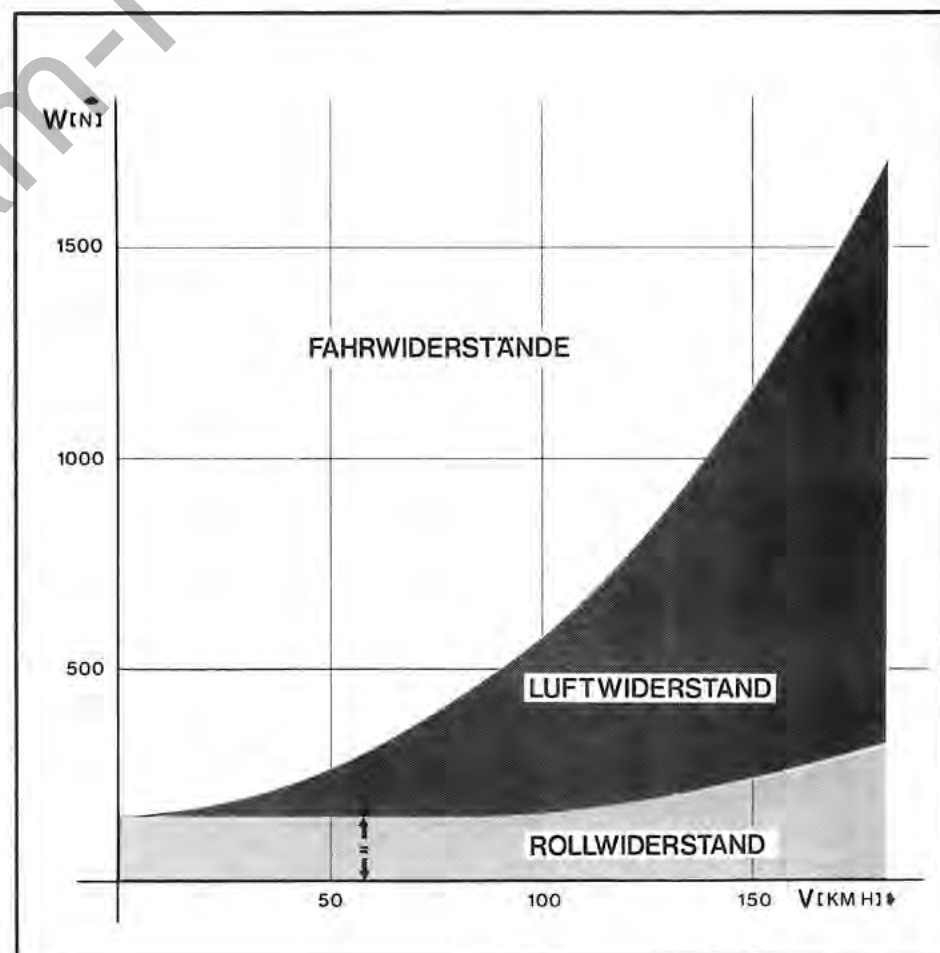
Einige markante Details der aerodynamisch günstigen Form des neuen Kadett sind: der integrierte Frontspoiler, die Abrißkante am Dachende und die abgeschrägte Frontpartie. Der günstige c_W -Wert und der damit geringe Luftwiderstand bedeuten für den Käufer einen geringen Kraftstoffverbrauch sowie eine höhere Endgeschwindigkeit. Darüber hinaus wurden im Verlauf der aufwendigen und langwierigen aerodynamischen Entwicklungsarbeit spektakuläre Erfolge bezüglich der Reduzierung des Auftriebes erzielt.

Der neue Kadett hat an der Vorderachse einen um 60 Prozent und an der Hinterachse um 90 Prozent gegenüber dem Vorgängermodell verringerten Auftrieb. Dies gewähr-



Einer der für die Aerodynamik kritischen Bereiche an der Karosserie des neuen Kadett ist die Abrißkante am Dachende. Schwerpunkt bei der aerodynamischen Entwicklung war die optimale Gestaltung dieser Partie, die einen beträchtlichen Anteil an dem beispielhaft niedrigen Luftwiderstand des neuen Kadett hat.

leistet eine verbesserte Bodenhaftung und Fahrsicherheit, besonders bei Seitenwind und Kurvenfahrt. Wie schon eingangs erwähnt, dürfte der neue Kadett eines der attraktivsten Autos seiner Klasse sein und dies nicht zuletzt aufgrund seiner hervorragenden aerodynamischen Eigenschaften. K.W.M.





REIFENWECHSEL- kinderleicht

Statistisch hat ein Autofahrer alle zwei Jahre eine Reifenpanne. So unangenehm diese Zwangspause auch ist, vor allem, wenn man es eilig hat oder es schon dunkel ist, — dank vorhandenem Reserverad und Werkzeug ist der Defekt verhältnismäßig leicht behebbar. Zugegeben, bei manchen Fahrern hapert es mitunter an der handwerklichen Geschicklichkeit, und besonders Damen sagt man eine natürliche Zurückhaltung vor diesem „Auftritt“ auf der Straße nach. Wenn sich jedoch kein „Kavalier der Straße“ findet, müssen sie wohl oder übel selbst zum Handwerkszeug greifen.

Um jeden Fahrer — ob Frau oder Mann — den nächsten Reifenwechsel profihaft gestalten zu helfen, wenn er es noch nicht getan hat, nachstehend die Reihenfolge der wichtigsten Handgriffe. Wer kein Supergedächtnis hat, schneidet sich diesen Artikel am besten aus. Im Handschuhfach oder direkt beim Reserverad aufgehoben, kann er im Bedarfsfalle als „Spickzettel“ oder als Checkliste verwendet werden.

Falls noch möglich: günstigen Montageplatz suchen. — Handbremse anziehen, Warndreieck aufstellen. — Reserverad, Wagenheber, Radschlüssel bereitlegen. — Radkappe oder Plastikköppchen der Radmuttern entfernen. — Radmuttern lockern. — Wagen hochbocken. — Radmuttern vollständig lösen. — Defektes Rad durch Reserverad ersetzen. — Alle Radmuttern leicht anziehen. — Wagen ablassen. — Radmuttern festziehen. — Alles einsammeln. (Warndreieck nicht vergessen!). — Bei nächster Gelegenheit Luftdruck kontrollieren und defekten Reifen reparieren lassen.

Erfahrungsgemäß gibt es bei einigen dieser Stichpunkte hin und wieder Schwierigkeiten, die Theorie erfolgreich in praktische Handgriffe umzusetzen. Deshalb hier noch einige spezielle Hinweise: Die erste Hürde muß meist schon bei Radkappe oder Plastikdeckel überwunden werden. Beide sind mehr nach ästhetischen Gesichtspunkten gestaltet und weniger, um dem daran kratzenden Werkzeug eine gute Angriffsfläche zu bieten. Dennoch, einem gezielten Abhebeln mit dem Schraubenzieher (Bilder 1 und 2) oder spitzem Ende des Radschlüssels können sie kaum widerstehen. Es empfiehlt sich, sie gleich nach dem Abfallen einzusammeln, ehe sie verschwinden oder plattgetreten werden.

Die Radmuttern liegen jetzt frei und warten auf einen Kraftakt. Also den Schlüssel ansetzen, so daß er etwas waagrecht steht und mit einem Fuß auf das Hebelende stellen (Bild 3). Dabei muß der Fuß links von der Radmutter aufgesetzt werden, damit sich eine Linksdrehung ergibt, sobald das Monteurgewicht wirkt. So lassen sich die Radmuttern relativ leicht lockern.



Abbildungen 1 und 2: Gezieltes Abheben von (je nach Modell) Radkappen oder Plastikdeckeln mit dem Schraubenzieher.

Aber höchstens eine halbe Umdrehung lösen, denn das Fahrzeug steht ja immer noch auf dem platten Reifen.

Nun den Wagenheberdorn in die Aufnahmevorrichtung am Fahrzeugboden schieben (Bild 4). Es empfiehlt sich, dabei eines der am Boden verbleibenden Räder mit Steinen oder dergleichen abzustützen und so ein unfreiwilliges Wegrollen oder Kippen zu verhindern. Bordwagenheber können einfach nicht so solide sein wie zenterschwere Werkstattgeräte. Heftige Bewegungen am hochgebockten Wagen sollten daher unterbleiben, weshalb die Radmuttern auch schon vor dem Wagenheben losgeknackt werden müssen.

Sobald nach einiger Kurbelei am Wagenheber das defekte Rad frei über dem Boden schwebt, brauchen die Muttern nur noch von Hand abgedreht zu werden. Danach das plattfüßige Rad abnehmen und durch das Reserverad ersetzen. Dabei sollte das Reserverad bereits am Boden so gedreht werden, daß die Befestigungslöcher genau vor den Radbolzen der Nabe liegen. So läßt es sich am einfachsten auflegen. (Beim neuen Kadett entfällt übrigens dieses zielgenaue Montieren, denn hier werden statt Radbolzen Schrauben verwendet. Das Rad nur auf den Zentrierbund der Nabe aufsetzen und dann drehen, bis hinter den Felgenbefestigungslöchern die Gewindebohrungen der Nabe sichtbar werden.)

Nachdem die Radmuttern angezogen und der Wagen wieder abgelassen wurde, müssen die Radmuttern richtig festgezogen werden. Um einen sicheren Sitz der Felge auf der Nabe zu gewährleisten, ist dafür eine bestimmte Mindestkraft erforder-



Der Winter läßt sich nicht bemogeln



Abbildung 3: Mit einem Fuß auf das Hebelende stellen, und zwar links von der Radmutter.

derlich. Diese darf aber auch nicht zu hoch sein, sonst könnten die Felge oder das Gewinde Schaden nehmen und überdies wird der nächste Radwechsel recht anstrengend. Gute Werkstätten verwenden deshalb einen Drehmomentschlüssel, der die Radmuttern exakt mit 9 mpk anzieht. Diese 9 mpk bedeuten nichts anderes, als daß eine Kraft von 9 kp an einem Hebel von 1 m Länge dreht, oder auch eine Kraft



Abbildung 4: Den Dorn des Wagenhebers in die Aufnahmevorrichtung am Fahrzeugboden schieben. (Genaue Beschreibung der einzelnen Arbeitsgänge im Textteil.)

von 90 kp an einem mit einer Länge von 10 cm.

Falls Sie also mit diesem Gewicht aufwarten können und sich ungefähr mit diesem Abstand von der Radmutter auf den Radschlüssel stellen, sollte es genügend fest angezogen sein. Leichtgewichte stellen sich entsprechend weiter außen auf den Radschlüssel, wobei dieser in der Endstellung waagrecht stehen sollte. Ja, und damit hätten Sie Ihren Radwechsel geschafft. P. Kr.

Den Autofahrern stehen frostige Zeiten ins Haus. Jetzt offenbart sich wieder, wer sein Fahrzeug für den Winter präpariert hat, wer säumig blieb, wer die Werkstatt besucht hat, wer sie schwänzte. Der Winter läßt sich nicht bemogeln. Er deckt die verschleiß- und altersbedingten Schwachstellen am Wagen schonungslos auf. Gepflegte Rösser springen auch bei polaren Luftmassen klaglos an — die anderen plagen sich oder bleiben gar, unter Mißachtung ihrer mobilen Pflichten, fahrunwillig im Startloch sitzen.

Ein „vergreister“ Akku

Freilich verweigern sich Automobile ihrem Eigner nicht aus Trotz, sondern meist aus Energiemangel. Mit einer ausgezehrten Batterie und abgebrannten Zündkerzen ist nun mal kein Motor zum Anspringen zu überreden. Schon gar nicht nach einer eiskalten im Freien verbrachten Nacht, nach der alle Triebwerksteile tiefgefroren sind und das Schmiermittel zähflüssig im Ölkreislauf steht. Eine Null-Grad-Nacht kostet eine Batterie 25 Prozent ihres Leistungsvermögens, und bei minus 20 Grad entzieht ihr der Frost gar 50 Prozent ihrer Kapazität. Solchermaßen geschwächt, tut sich schon eine intakte Batterie schwer, den Anlasser zügig durchzudrehen und die erforderliche Spannung für den fetten Zündkerzenfunken auszuliefern, den man zur Gemischzündung braucht. Ein vergreister Akku mit energiewachen Zellen ist diesem Kraftakt nicht mehr gewachsen.

Frostige Realität

Das sind keine Gänsehaut-Parolen, das ist frostige Realität — deren verdrießliche Folgen sich freilich durch adäquate Vorsorge abwenden lassen. Dazu gehört es, die Batterie auf ihr Energievolumen zu prüfen, sie gegebenenfalls aufzuladen oder destilliertes Wasser bis 15 Millimeter über die Plattenoberkante nachzufüllen. Polköpfe und Klemmen sollten mit einer Drahtbürste vom weißen Oxydablag befreit und eingefettet werden. Daß Zündung und Vergaser korrekt eingestellt sein müssen und der Keilriemen, der die Lichtmaschine treibt, straff gespannt ist, ist für ein Auto, das sich mit dem Winter einläßt, unerlässlich. Alles andere schwächt seine Mobilität. Genau wie abgewirtschaftete Unterbrecherkontakte und Zündkabel mit durchgescheueter oder rissiger Isolierung durch die Spannungsverluste entstehen. Und weil man sich solchen Strom-Aderlaß nicht leisten kann, gehören sie gegen neue ausgetauscht, genau wie Zündkerzen, deren Elektroden-Abstand sich durch Abbrand so weit vergrößert hat, daß er nicht mehr nachstellbar ist. Eine dermaßen abgenutzte Kerze — darauf verweisen Techniker immer wieder — braucht doppelt so viel Spannung wie eine neue, um den zündenden Funken zum automobilen Fortkommen zu zeugen.

Wintergemäß präparieren

Und weil sparsamer Umgang mit Energie und ihr gezielter Einsatz



erstes winterliches Gebot ist, gehört nach einer Frostnacht im Freien aller Strom den Startbemühungen. Erst recht, wenn er aus der Batterie gezapft wird, deren erster Schmelz schon abgenutzt ist. Töricht wäre es, heizbare Heckscheibe, Radio, Heizlüfter und andere Stromkonsumenten einzuschalten, bevor der Motor angesprungen ist. Winterscheue Automobile gibt es nicht. Es gibt nur Automobilisten, die ihr Fahrzeug nicht auf den Winter einstellen und es so zum Sitzenbleiber machen. Beides mündet umweglos in die logische Erkenntnis, daß man seine Karosse entweder frostgemäß präparieren oder sich — alternativ — die Abfahrtszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel einprägen muß. H.S.

Sicher durch den Winter!

Die Zeit der Schneebesen, der Streufahrzeuge, der Eisglätte und der Dunkelheit ist angebrochen. Der Scheibenkratzer wird zum Hauptrequisit des Autofahrers. Fahrzeug und Fahrer müssen jetzt auf Winterbetrieb „umgeschaltet“ werden.

Die richtige Ausrüstung

Die richtige Ausrüstung an Bord des Fahrzeuges ist in den weißen Monaten wichtiger denn je. Warndreieck und Verbandskasten sind per Gesetz sowieso für das ganze Jahr vorgeschrieben. Jetzt aber sollen Abschleppseil und Eisschaber, Entfrosterspray und Schneebesen, Re-

servekanister und Schneeketteneinsatz stets greifbar sein. Eine Schaufel, eine Wolldecke, Sandsack, Schwamm und Antibeschlag Tuch können ebenfalls nicht schaden. Ein Vorrat an Reserve-Glühlampen hilft, wenn das Licht ausfällt. So gerüstet, kann aus einer kleinen Panne nicht ein großes Malheur werden, und das Gefährt ist fast immer rasch wieder flott und fahrbereit.

Winterfahren will gekonnt sein

Zu keiner anderen Jahreszeit ändern sich die Wetter- und Straßenverhältnisse so rasch — oft von Stunde zu Stunde — wie im Winter. Das erfordert vom Fahrer flexibles Mitdenken und Konzentration. Eile ist zu keiner Zeit so schadensträchtig wie im Winter. Lenken, schalten, bremsen und überholen bergen vielfache Gefahren auf glatter, ungriffiger Straßendecke. Riskantes Überholen ist bei Eis und Schnee doppelt gefährlich, da der Grenzbereich viel rascher erreicht ist und die im Sommer manchmal mögliche „Noch-mal-gut-gegangen-Korrektur“ oft nicht mehr greift. Vor dem Start deshalb Winterbewußtsein aktivieren, Auto vom Schnee befreien und für gute Sicht sorgen. Dann wintergerecht starten, den Motor nicht im Stand warmlaufen lassen oder gar mit hoher Drehzahl losfahren. Beim Fahren Vorsicht vor hoher Geschwindigkeit, vor jeder Kurve, Brücke, Waldschneise und Straßenkuppe. Vor allem der Winteranfang verlangt verstärkte Konzentration. Der Vorsicht-Sensor ist noch nicht empfindlich genug.

Winterschutz fürs Auto

Binsenweisheit: Man fährt nur gut in einem Fahrzeug, das gut fährt. Das bedeutet, auch Kamerad Auto muß seine Winterqualifikation haben. Dem Kühler muß ebenso erhöhte Aufmerksamkeit gelten wie der Scheibenwaschanlage (Frostschutzmittel!). Das Motoröl muß Winterkonsistenz haben (dünnflüssig!) und das Zündsystem muß blitz-blank „funken“. Die Batterie braucht Winterkraft, die Bremse vielleicht neue Beläge, die Reifen brauchen Profil und die Scheinwerfer ebenso eine neue Einstellung wie der Fahrer. Übrigens: Wenn der Unterbodenschutz Steinschlagnarben hat, ist das Bodenblech Salz und Wasser schutzlos ausgesetzt. Das senkt die Autolebensdauer und den Wiederverkaufswert. Am besten ist es, zum Winteranfang einen Test auf Herz und Nieren, das heißt auf Fahrwerk, Lack und alle Aggregate machen zu lassen. In der Werkstatt, beim Fachmann, natürlich.

—GWZD—

Fußgänger im Winter

Überraschende Kälteeinbrüche können über Nacht Straßen und Gehsteige in spiegelglatte Rutschbahnen verwandeln. Die meisten Autofahrer kennen schon die neuralgischen Punkte: auf und unter Brücken, an Waldstücken, Schneisen und an ungeschützten Stellen, wo der Wind vorbeipfeift, bildet sich mit Vorliebe tückisches Glatteis, das dann schnell zur ungewohnten Rutschpartie verhilft.

Wer morgens aus der Haustür trat und ums Haar lang hingeschlagen wäre, weil es vor der Haustür spiegelglatt war, sollte sein weiteres Verhalten entsprechend einrichten. Ein Auto hat allemal einen längeren Bremsweg und eine viel größere Knautschzone als ein Fußgänger, erst recht bei glatter Fahrbahn. Darum als Fußgänger an Zebrastreifen nicht auf das in der Straßenverkehrsordnung verbriefte Vorrangrecht pochen. Lieber warten bis sich im Verkehr eine größere Lücke auftut, der Autofahrer also mehr Platz zum Anhalten hat. Besonders beim Überqueren der Fahrbahn abseits von Fußgängerüberwegen den längeren Anhalteweg auf glattem Untergrund berücksichtigen.

Auf keinen Fall plötzlich auf die Fahrbahn treten — etwa weil die Straßenbahn schon abzufahren droht — das kann böse ausgehen.

AvD





WERK BOCHUM

Ralfs Weihnachtskarte geht in alle Welt

Im Dezember vorigen Jahres erging an die Kinder der Mitarbeiter aller Opelwerke die Einladung, bei einem Mal- und Zeichenwettbewerb mitzumachen. Es sollte eine originelle Weihnachts- und Neujahrskarte entworfen werden. Zum dritten Mal war zu diesem Wettbewerb aufgerufen worden. (Inzwischen ist der Wettbewerb auch für 1980 ausgeschrieben worden.)

Eine Jury hat die zahlreichen Entwürfe gesichtet und aus den Vorschlägen der Kinder, deren Eltern in den Werken Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und der Niederlassung Berlin arbeiten, die besten Bilder ausgewählt. Es gab zwei Altersgruppen. Der erste Preis in der Gruppe I der 12- bis 16 jährigen wurde an Ralf Hölscher aus Witten vergeben. Ralf ist 13 Jahre alt, sein Vater arbeitet in der Abteilung Werksanlagen Werk II. Sein Bild fand so viel Anklang, daß es in diesen Tagen als Weihnachts- und Neujahrskarte der Firma in alle

Welt verschickt wird. In jeder der beiden Altersgruppen erhielten die Kinder als zweiten Preis eine Reiseschreibmaschine und als dritten Preis eine Armbanduhr. Alle übrigen Einsender erhielten Mal- und Farbkästen sowie Bücher.

Ralf Hölscher wurde der Preis im Werk überreicht. Die Mutter und der jüngere Bruder waren mitgekommen. Vor der Preisverleihung, im Rahmen einer kleinen Feier, fand eine Besichtigungsfahrt im Werk I statt. Unser Bild zeigt Ralf Hölscher beim Auspacken seines ersten Preises, einer Spiegelreflexkamera mit elektronischem Blitzlichtgerät. Je Karte führt Opel DM 1,- wohltätigen Zwecken zu. In Bochum bekamen die Trägerverbände der Behindertenwerkstatt die Spende, die Freude darüber war sehr groß. Ralf Hölschers prämierte Weihnachts- und Neujahrskarte wird auf Seite 36 dieser Ausgabe gezeigt.



Neuer Film

Zu den bereits vorhandenen Farbfilmen im Format Super 8

„Hirne, Hände und Computer“

„Formen für morgen“

„Sicherheit ab Werk“

„Dem Zufall keine Chance“

ist neuerdings der Film „Stappellauf“ hinzugekommen, der zum größten Teil im Werk Bochum gedreht wurde.

Die Filme können bei der Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407, kostenlos ausgeliehen werden. Erforderlich ist ein Tonfilmprojektor.

In wenigen Zeilen

Die vor kurzem ausgegebenen Gutscheine zum Erwerb von Sicherheitsschuhen gelten bis zum 31. Oktober 1980. Innerhalb dieser Frist kann der Gutschein (Wert DM 20,-) in den bekannten Verkaufsstellen im Werk eingelöst werden.

Das Arbeitsamt Bochum hat für Entlaßschüler der Sekundarstufe I/1980 berufskundliche Nachmittage in unserem Werk durchgeführt. Besucht wurden unsere Ausbildungsstätte und Arbeitsplätze im Werk II.

Für das Budgetjahr 1980 wurden weitere 3.000.000 DM als Baudarlehen bereitgestellt. Insgesamt stehen damit 15.499.000 DM zur Verfügung. Der Darlehensausschuß hat bisher 446 Anträgen mit 12.724.000 DM zugestimmt. Von diesen Anträgen sind vom Vorstand 436 mit einer Gesamtsumme von

12.444.000 DM genehmigt worden. Hiervon sind bisher 11.522.500 DM für insgesamt 404 Anträge an die Darlehensnehmer des Werkes Bochum ausgezahlt worden.

Mitarbeiter, die zum Grundwehrdienst oder Ersatzdienst eingezogen sind, bekommen durch die Sozialabteilung die OPEL POST zugeschickt. In diesen Tagen gehen auch Weihnachts- und Neujahrsgrüße an diese Mitarbeiter.

Alle Werksangehörigen oder deren Familienmitglieder, die über Weihnachten das Krankenhaus nicht verlassen dürfen, bekommen von der Sozialabteilung des Werkes Bochum ein Weihnachtspäckchen geschickt.

Die Betriebsgruppe der DAG führte im Zuge ihres Jahresprogramms eine Grubenfahrt auf der Zeche „Nordstern“ in Gelsenkirchen durch; vorher hatte man noch das Bergbaumuseum in Bochum besichtigt.

JUBILARFEIER DES WERKES BOCHUM

„Sing doch noch 'mal La Paloma!“

Neben der persönlichen Ehrung eines Mitarbeiters einen Tag vor seinem Jubiläum, findet einmal im Jahr eine Gemeinschaftsfeier aller Jubilare des betreffenden Jahres statt. Für Freitag, den 26. Oktober, hatten 26 Jubilare mit 25- beziehungsweise 40jähriger Dienstzeit und die Ehefrauen der Jubilare eine Einladung ins Bochumer „Humboldtdeck“ erhalten. An dem genannten Tag waren um 18.30 Uhr außer den Jubilaren mit ihren Ehepartnern, Vertreter des Betriebsrates, die Vorgesetzten der Jubilare sowie Gäste aus Rüsselsheim und Kaiserslautern, an ihrer Spitze der Gesamtwerkleiter und Mitglied des Vorstandes C. J. Vaughan, anwesend. Vier Jubilare konnten auf eine 40jährige und 22 auf eine 25jährige Dienstzeit zurückblicken. Sechs Mitarbeiter waren früher in Rüsselsheim tätig und wurden bei Werksgründung nach Bochum versetzt. 20 Jubilare besitzen einen Bergmannversorgungsschein. Ihnen wird die Untertagezeit aus dem Bergbau beim Jubiläum angerechnet.

Der große Saal des „Humboldtdeck“ war festlich geschmückt. W. Pihan, der Leiter des Werkes, eröffnete die Feier. Nach dem Willkommensgruß sagte er: „Ihr Jubiläum, meine Jubilare, ist der Anlaß für diese Feier. Sie stehen heute im Mittelpunkt. Wir wollen Sie heute bewußt aus der Gesamtheit der Belegschaft herausheben. Sie gehören zum Stamm unseres Werkes und zu den Männern der Ersten Stunde. Sie, die früher im Bergbau tätig waren und nun bei uns Ihr Dienstjubiläum

feiern und Sie, die ehemaligen Rüsselsheimer Werksangehörigen, die größtenteils bereits Anfang der 60er Jahre nach Bochum kamen.“

Der Werksleiter stellte dann fest, daß 33 Prozent aller Beschäftigten und 55 Prozent mehr als 10 Jahre im Werk tätig seien und damit die Stammebelegschaft darstellen, auf die man sich verlassen könne. Die Jubilare seien Mitarbeiter mit einer breiten Erfahrung, hohem technischen und wirtschaftlichen Können und ausgeprägtem Qualitätsbewußtsein. Im Verlauf seiner Ausführungen nannte der Werksleiter dann einige Erfolgszahlen: Seit Beginn der Produktion in Bochum seien 8 Millionen Wagen hergestellt worden, der neue Kadett erfreue sich großer Beliebtheit. Zum Schluß dankte der Werksleiter den Ehefrauen der Jubilare, daß sie in all den Jahren ihren Männern treu zur Seite gestanden hätten und wünschte allen Anwesenden viel Freude für den folgenden Teil des Abends.

Betriebsratsvorsitzender G. Perschke sagte, daß eine Jubilarefeier anregende Rückschau zu halten. Es sei noch keine 100 Jahre her, daß das Automobil seinen Einzug hielt. Die stark zunehmende Motorisierung habe jedoch erst vor 25 Jahren bei uns begonnen. Sie habe das Gesicht der Welt, aber auch das Leben der Menschen stark verändert. Die Jubilare hätten in ihrem Arbeitsleben erkennen müssen, daß sehr viel Können und Selbstbeherrschung dazu gehören, alle Unzulänglichkeiten im Arbeitsleben aufzufangen.

Nicht nur die Treue zum Arbeitsplatz oder die Zufriedenheit gäben allein die Gewähr, so viele Jahre in einem Unternehmen beschäftigt zu sein, sondern die wirtschaftliche Lage eines Landes und des Unternehmens entschieden mit darüber, wie der Arbeitsprozeß verlaufe. In diesem Zusammenhang sprach der Betriebsratsvorsitzende die ständig zunehmende technologische Entwicklung der Industrie und die damit verbundene Rationalisierung an. Erst am Tage des Jubiläums könne man endgültig feststellen, daß man es geschafft habe.

W. Benda ergriff das Wort für die Jubilare. Er bedankte sich im Namen aller für die Feier. „Es sei schon eine gute Sache, wenn nach einer Betriebszugehörigkeit von 25 oder 40 Jahren eingeladen werde. Hier drücke sich echte Verbundenheit zwischen Mitarbeitern und Werk aus. W. Benda: „Heute steht unsere Firma mit an erster Stelle in der Automobilindustrie. An dieser Leistung haben wir alle durch unsere langjährige Tätigkeit wohl einen wichtigen Anteil.“

Die Reden waren gehalten, das Wichtigste gesagt. Die „Kolibris“ machten Musik. Ein reichhaltiges Büffet lud zur Stärkung ein. Es folgte das bunte Unterhaltungsprogramm mit Tanz. Mitwirkende waren die internationale Showgruppe „The Lady Girls“ sowie der Ansager und Parodist A. H. Gräber. Es herrschte eine vergnügte Stimmung im Saal, die einen Jubilar zum mehrmaligen Zwischenruf „La Paloma — Sing doch noch 'mal La Paloma“ hinriß und große Heiterkeit hervorrief.

Der Abend ist harmonisch verlaufen, so recht zur Freude unserer Jubilare. Sie werden noch lange an diesen Tag zurückdenken.

Auf der Jubilarefeier sprachen Werksleiter W. Pihan, Betriebsratsvorsitzender G. Perschke und der Vertreter der Jubilare, W. Benda (von links).





Die Köche des „Humboldtteck“ hatten ein reichhaltiges Büffet zubereitet.



„The Lady Girls“ brachten Schwung ins bunte Programm.



Die „Kolibris“ sorgten für den musikalischen Rahmen und spielten zum Tanz auf. Es herrschte eine aufgelockerte Stimmung.

Am Rande notiert

Da ist doch vor kurzem dem Olaf aus unserer Abteilung ein Dingen passiert: Er fährt eine „1000er Honda“ und hat auch das entsprechende Lederzeug dazu. Um dieses Lederzeug geht es. Man hatte ihm aus seinem Spind die Lederhose gestohlen. Er stand nach Schichtende ohne Hose da. Als er uns das am nächsten Tag erzählte, gab es ein schallendes Gelächter in der Abteilung. „Wie, bist Du nur mit der Unterhose nach Hause gefahren?“ scherzte Willi. Er konnte sich mit einer Stoffhose helfen, die er zufällig im Spind hatte. Aber es ist doch eine Schweinerei, daß es Kollegen gibt, die so etwas machen. Als wir den Fall dem Kauwärter erzählten, konnte der uns eine ganze Reihe von Diebstählen aufzählen: Uhren, Kleidungsstücke, Bargeld und vieles andere mehr. Unser Kauwärter meinte noch, daß Leute, die Kollegen bestehlen, sicher auch im Werk und sonst wo klauen. Diesen „Langfingern“, die nicht Mein und Dein unterscheiden können, sollte man das Handwerk legen, meinte er.

Ja, aber wie, das ist hier die Frage! Nun, beim Olaf sind es nur 200 Mark, aber wenn man mal eine Hochrechnung macht – vor allen Dingen bei den Diebstählen im Werk – kommen ganz schöne Summen zusammen. Ich hab mich mal zu Hause hingesezt und etwas darüber nachgedacht und gerechnet. Es ist doch so, daß zum Beispiel die gestohlenen Autoradios, Birnen, Zündkerzen und was sonst noch mitgeht wieder neu beschafft werden müssen, weil sie ja fehlen. Und das kostet wieder Geld. Dadurch entstehen unnötige Verluste, die negativ zu Buche schlagen.

Ich meine deshalb; die Diebstähle gehen uns alle an. Ich halte es auch für eine ganz reelle Sache, daß man Kollegen meldet oder dem Ermittlungsdienst einen Tip gibt, wenn einer zum Langfinger wird. Ich habe auch Verständnis dafür, daß unsere Firma bei Bekanntwerden eines Diebstahls sofort reinen Tisch macht und den betreffenden Kollegen entläßt.

Ehrlich währt am längsten! Das meint ganz unmaßgeblich

Euer Hennes



tet haben, fand ein Domino-Turnier statt. Auf dem Sportplatz Everstalstraße trafen sich die „hauseigene“ Mannschaft „Los Rebeldes“, eine jugoslawische Studentenmannschaft und eine Mannschaft des Wohnheimes Hauptstraße 90 zu einem Fußballturnier. Es wurde auch Schach gespielt. Folkloristische Einlagen von Heimbewohnern und ausländischen Familien sowie Musik aus der Heimat der Bewohner bestimmten den äußeren Rahmen. Anwesend waren auch Vertreter des Betriebsrates, der Sozialabteilung sowie von verschiedenen Vereinen und Behörden. Erfolg? Durch das Fest wurden herzliche Kontakte zu den Nachbarn geknüpft oder bestehende verbessert. Man hat das Haus kennengelernt, seine Sauberkeit und Ordnung gelobt, miteinander geredet und gefeiert. Man grüßt sich nun. Das ist doch was!

Ein Fest mit José, Willi und Mustafa...

Das Wohnheim Rüsselsheimer Weg in Bochum-Langendreer grenzt unmittelbar an einen größeren Wohnblock. Zwar gab es schon bei der Errichtung des Baues Proteste von seiten der Anlieger, denn sie waren der Auffassung, daß man ein Wohnheim nicht in die Nähe eines Wohnblocks bauen könne. Inzwischen hat man sich jedoch aneinander gewöhnt, was nicht ausschließt, daß es schon mal kleine Meinungsverschiedenheiten gibt.

Um diese auszuräumen, hatte die Leitung des Heimes Rüsselsheimer Weg 7 eine glänzende Idee. Sie veranstaltete vor kurzem — an einem Samstag — ein Nachbarschaftsfest. Beteiligt waren die über 150

Heimbewohner und ca. 50 Familien aus der Nachbarschaft. Auf dem Wohnheimgelände wurden spanische und türkische Stände errichtet, an denen Spezialitäten des betreffenden Landes angeboten wurden und gut schmeckten.

Tische und Stühle luden zum Verweilen ein. Für „durstige Kehlen“ sorgte eine Getränkestand, und für die Kinder fand ein kleines Kinderfest im Freien statt. Die Tür des Wohnheimes hatte man an diesem Tag weit geöffnet; stündlich fanden Hausbesichtigungen statt. Bei Kaffee und Kuchen konnte man nach dem Hausdurchgang miteinander plaudern. Im Clubraum des Hauses, den die Bewohner selbst eingerich-



ASCONA für die US-Militärpolizei

Sechs Ascona mit der Sonderlackierung „olivgrün“ wurden vor einigen Wochen direkt in unserem Werk abgeholt. Nachdem sich die Fahrer etwas im Werk umgesehen, sich erfrischt hatten und die Nummernschilder angebracht waren, nahmen sie Kurs auf Berlin. Hier werden die Wagen in den Dienst der amerikanischen Militärpolizei gestellt.



BLUTSPENDEAKTION

Was geschieht mit Ihrem Blut?

An der Blutspendeaktion, die im Herbst dieses Jahres zum vierten Mal in unseren Bochumer Werken I und II durchgeführt wurde, haben sich 1.468 Werksangehörige beteiligt. In diesem Zusammenhang wird immer wieder die Frage gestellt, was mit dem gespendeten Blut geschieht. Hier einige Informationen dazu: Der Blutspendedienst des Deutschen Roten Kreuzes bringt die Blutkonserven in sein Institut nach Hagen. Hier wird es bis zur Aufbereitung oder Ausgabe bei einer Temperatur von + 4° C gelagert. Die Röhrchen mit den Blutproben durchlaufen die Laboratorien. Dort werden alle Proben in ihre Hauptbestandteile, die Blutkörperchen und das Blutserum beziehungsweise das Plasma aufgeteilt. Die Bestimmung der sogenannten ABO- und Rhesus (Rh)-Eigenschaften geschieht mit Hilfe von Testflüssigkeiten. Die Blutgruppen und die Rhesus-Eigenschaften sind beim Menschen sehr unterschiedlich verteilt.

Warum werden die Blutgruppen bestimmt? Weil sie für die Verträglichkeit einer Blutübertragung von entscheidender Bedeutung sind und weil im Zusammenhang mit der Untersuchung der Blutgruppen mitunter krankhafte Veränderungen erkannt werden. Das Blutserum enthält Stoffe gegen fremde Blutgruppeneigenschaften, die Antikörper. Ein Mensch mit der Blutgruppe A beispielsweise besitzt in seinem

Blutserum Antikörper gegen die Blutgruppe B und umgekehrt. Diese Antikörper bewirken eine Auflösung der blutgruppenfremden Blutkörperchen, sobald diese in den Blutkreislauf des Patienten gelangen. Das kann beim Patienten schwere Störungen, wenn nicht gar den Tod zur Folge haben.

Darum muß vor jeder Bluttransfusion die Übereinstimmung beziehungsweise Verträglichkeit der Blutgruppen des Empfängers und des Spenders überprüft werden. Das Blutserum enthält in der Regel keine Antikörper gegen die Rhesus (Rh)-Eigenschaft. Durch Übertragung von Rh-positivem Blut auf einen Rh-negativen Empfänger kann es jedoch zur Bildung von Rhesus (Rh)-Antikörpern, und damit bei erneuter Transfusion von Rh-positivem Blut zu Transfusionsstörungen kommen.

Der Blutspendedienst dehnt daher bei allen Blutspendern die Untersuchungen auf den Nachweis von Antikörpern aus, um Antikörperträger vor gesundheitlichen Schäden bei Transfusionsstörungen zu bewahren. Weiter wird untersucht: Die Bestimmung des Blutfarbstoffgehaltes, eine labormedizinische Prüfung der Leberfunktion, ein Test auf Anwesenheit von Gelbsucherregern oder eine Untersuchung auf Antikörper, die im Gefolge bestimmter Krankheiten auftreten können. Was geschieht mit den

Blutkonserven? Die Blutkonserve wird so, wie sie entnommen worden ist, an ein Krankenhaus weitergegeben. Dort wird sie auf einen Patienten übertragen, der im Laufe einer Operation, nach einer Geburt oder durch eine Unfallverletzung viel Blut verloren hat. Ferner wird die Konserve auch für Austauschtransfusionen bei Neugeborenen gebraucht. Oft werden die Konserven mit Blaulicht und Martinshorn oder gar mit dem Hubschrauber an den Bestimmungsort gebracht.

In der Mehrzahl werden heute im Rahmen der Transfusionsbehandlung nur einzelne Blutbestandteile benötigt. Zum Beispiel braucht man für die Behandlung von Blutarmut Konzentrate von roten Blutkörperchen. Oder bei der Blutgerinnung fehlen die sogenannten Blutplättchen. Auch die weißen Blutkörperchen als die „Polizei des Körpers“ für die Vernichtung von Krankheitserregern stehen infolge krankhafter Veränderungen nicht in ausreichender Zahl zur Verfügung. Rote Blutkörperchen, Blutplättchen und weiße Blutkörperchen werden je nach Bedarf aus dem gespendeten Blut durch Ausschleudern in Kühlzentrifugen isoliert und als Spezialaufbereitung an die Krankenhäuser abgegeben. Bei diesem Verfahren bleibt das Blutplasma zurück. Auch dessen Bestandteile, die in einem besonderen Arbeitsgang voneinander getrennt werden können, erfüllen im Körper lebenswichtige Funktionen. (Auszug aus einer Informationsschrift des DRK-Blutspendedienstes.)

NACHLESE

Tag der offenen Tür

Vor kurzem wurden die 75 Gewinner des Preisausschreibens der



Bochumer Teile- und Zubehörabteilung ermittelt. Das Preisausschreiben hatte am Tag der offenen Tür im September dieses Jahres stattgefunden. Die Ziehung der Gewinne nahm der 10jährige Dieter Maurischat vom Bochumer Kinderheim „Overdyck“ vor. Unsere Bilder zeigen (links: von links W. Rasche, Leiter der Teile- und Zubehörabteilung Bochum, J. Stiller, Leiter Verkaufsbereich Bochum, D. Maurischat vom Kinderheim „Overdyck“, K. Froese, Personalabteilung als juristische Aufsichtsperson und (rechts) die Überreichung eines Präsentes an den Glücksbringer D. Maurischat. Es hat ihm Spaß ge-



macht; erfreut war er auch über sein Geschenk.

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

Großübung der Feuerwehren

Im Oktober fand eine Großübung der Werkfeuerwehr Kaiserslautern in Verbindung mit der Berufsfeuerwehr und den freiwilligen Feuerwehren der Stadt Kaiserslautern in unserem Kaiserslauterner Werk statt. Angenommen wurde eine Explosion in der Härterei mit Brandausbreitung und Einsturz sowie vermißten Personen.

Alarm um 16 Uhr

Um 16 Uhr wurde die Berufsfeuerwehr Kaiserslautern vom Telefonisten der Werkfeuerwehr alarmiert. Kurz nach 16 Uhr erfolgte Großalarm im Stadtgebiet und in den Vororten. Eintreffen der Berufsfeuerwehr Kaiserslautern um 16.10 Uhr. Zwischenzeitlich wurde von

der Werkfeuerwehr Menschenrettung sowie Brandbekämpfung geübt, während die Abteilung Werkenschutz für Absperrmaßnahmen eingesetzt wurde.



Die Werkfeuerwehrmänner A. Schlarb und H. Krück beim Aufsetzen der Atemschutzgeräte (oben). Zwei unserer Feuerwehrmänner beim „Verladen“ eines „verletzten“ Werksangehörigen (links).

Aus den Vororten

Gegen 16.30 Uhr kamen dann noch die ersten Fahrzeuge der freiwilligen Feuerwehren der Vororte. Diese wurden auf dem Lkw-Parkplatz

bereitgestellt, registriert und sofort der Einsatzleitung gemeldet, die Löschfahrzeuge nach Bedarf abgerufen und vom Einsatzleiter (Leiter der Werkfeuerwehr) in den gebildeten drei Einsatzabschnitten eingesetzt. In diesem Zusammenhang wurde in Verbindung mit der Härtereiaufsicht und den Energieanlagen das Abschiebern von Gas- und Kühlwasserleitungen simuliert. Wegen angenommener Ausbreitung des Feuers auf dem Dachbereich wurden noch eine Drehleiter und eine Leiterbühne zur Brandbekämpfung über Dach eingesetzt.

Das Übungsziel

Während des Ablaufs der Übung wurde die Erreichbarkeit des abwesenden Feuerwehrpersonals, der notwendigen Spezialisten sowie der Werksleitung vom Telefonisten der Werkfeuerwehr überprüft. Den Übungstermin hatte man bewußt gewählt, um eine Situation zu simulieren, bei der zu erwarten war, daß ein Großteil der einsatzfähigen Feuerwehrleute nicht zu Hause anzutreffen war, da zur gleichen Zeit „ablenkende“ Großereignisse wie Oktobermarkt und ein Bundesligaspiel stattfanden. Eine Situation, die auch durchaus im Ernstfall denkbar ist. Die Übung wurde um 17 Uhr beendet. Insgesamt waren 95 Feuerwehrmänner, 15 Löschfahrzeuge, 5 Werkschutzleute und Mitarbeiter der Härterei und der Energieanlagen im Einsatz.

Guter Ablauf

Bei dieser Übung ging es primär darum, die Führungsaufgaben eines Großeinsatzes zu üben und zu koordinieren. Abschließend kann gesagt werden, daß die Übung gut verlaufen ist und die außenstehenden Organisationen im Ernstfall schnellstens Hilfe für das Werk leisten können. Nach der abschließenden Kritik bedankte sich Brandamtsrat Schick, Leiter der Berufsfeuerwehr von Kaiserslautern, Dr. Schöttler, der zuständige Dezernent, sowie der Leiter der Werkfeuerwehr, H. Schmidt, bei der Werksleitung dafür, daß eine solche Großübung auf dem Werksgelände stattfinden konnte.



Abschlußkritik durch Brandratsamt Schick, Berufsfeuerwehr Kaiserslautern. Links von ihm Dr. H. Schöttler, zuständiger Dezernent der Stadt Kaiserslautern, sowie der Abteilungsleiter des Werkschutzes, H. Wilke, und der Leiter der Werksfeuerwehr, H. Schmidt.



sowie der Spielführer W. Nicklas, der einen Spielball als Geschenk überreichte.

Umgezogen

Seit dem 1. November befindet sich der Neuwagen-, Gebrauchtwagen- und Zubehörverkauf des Werkes Kaiserslautern in der Material- und Produktionskontrolle im Bau K-32, 1. Stock. Wir bitten die festgelegten Öffnungszeiten zu beachten: Für die Frühschicht von 9.00 Uhr bis 11.00 Uhr und für die Spätschicht von 14.30 Uhr bis 16.00 Uhr.

Die Kasse der Finanzabteilung befindet sich seit einiger Zeit im Erdgeschoß des Verwaltungsgebäudes. Die Öffnungszeiten der Finanzkasse sind von 14.00 Uhr bis 15.00 Uhr. Es wird um Beachtung dieser Zeiten gebeten.

Preis Ausschreiben

Im Oktober fand im Büro des Hauptabteilungsleiters der Personal- und Sozialabteilung, K. E. Happel, dem Mitglied des Betriebsrates, P. Schleicher und dem Abteilungsleiter des Werkschutzes, H. Wilke die Auslosung der Gewinner des T & Z Preis Ausschreibens statt. Als „Glücksfee“ fungierte I. Forster, Sekretärin des Betriebsrates. Die Gewinner wurden zwischenzeitlich benachrichtigt.

Freundschaftsspiel gegen Rüsselsheim

Diesmal ging es nicht um Projekte, sondern bei einem Freundschaftsspiel zwischen Planung und Verwaltung des Werkes Kaiserslautern gegen die PVCH-Rüsselsheim um das runde Leder. Man traf sich ganz privat im Waldstadion des SV-Rodenbach, Heimatort des Fußball-Nationalspielers Peter Briegel, zu einem Fußballspiel. Die zahlreichen Zuschauer, darunter auch Hauptabteilungs- und Abteilungsleiter der betreffenden Abteilungen, sahen von Anfang an ein spannendes und faires Spiel. Die Gäste legten sofort ein Tor vor, das aber postwendend ausgeglichen wurde. Bis sechs Minuten vor Spielschluß führte die Pla-

nung- und Verwaltungs Kaiserslautern mit 2 : 1.

Als dann der PVCH Rüsselsheim der Ausgleich glückte, war der Jubel im Lager der Gäste groß. Die Freude dauerte jedoch nicht lange, denn im Gegenzug gelang der Planung und Verwaltung Kaiserslautern der 3 : 2 Sieg. Dem Sieger überreichte die PVCH Rüsselsheim eine Torte als Siegesprämie.

Auf dem Bild von links K. Erford, A. Fritzing, K.V. Wild, D. Wezel, G. Kleemann, L. Baur, J. Polke, K. Wagner, M. Begehold, R. Wichert, H. Fischer (Firma Sport-Fischer)



Besuch aus England

In Zusammenarbeit mit der Universität Kaiserslautern und der Universität Hatfield in England besuchen jährlich einige englische Studenten die Universität Kaiserslautern, um ihre deutschen Sprachkenntnisse zu verbessern. Während dieses Aufenthaltes in Kaiserslautern besuchten sie auch unser Werk,

um sich über die Fertigung, die Einrichtungen und die Menschen zu informieren. Ebenso informierten sie sich über die in der Bundesrepublik praktizierte Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat und das Betriebsverfassungsgesetz. Unser Bild zeigt einige der Gäste mit ihren Lehrern in unserer Lehrwerkstatt im Gespräch mit dem Abteilungsleiter der Lehrwerkstatt, F. Tregel.

Um Verkehrsprobleme vor und nach der Schicht des Werkes Kaiserslautern ging es in einem Gespräch, das kürzlich der Betriebsratsvorsitzende K. Guthi (rechts) und Betriebsrat P. Schleicher (Mitte) mit einem Reporter der „Rheinpfalz“ führten. Die Betriebsräte verlangten dabei eine rasche Lösung der täglichen Verkehrsmisere.

Ende des Kaiserslautern-Teils

Die Gäste waren stark beeindruckt

Ausbilder und Betriebsräte aus Stuttgart informierten sich über die „lernzielorientierte Ausbildung“ bei OPEL

Auf Einladung des Rüsselsheimer Betriebsrates besuchte kürzlich eine Delegation des IGM-Bezirk Stuttgart die Rüsselsheimer Lehrwerkstatt, um sich über die lernzielorientierte Ausbildung in unserem Unternehmen zu informieren. Das auf



einer 1977 abgeschlossenen Betriebsvereinbarung basierende Modell der lernzielorientierten Ausbildung, das Ausbildungsziele und Beurteilungsmethoden nach den neuesten Erkenntnissen zum Inhalt hat, gilt als das derzeit fortschrittlichste im Rahmen der innerbetrieblichen Ausbildung. Zusammengefaßt heißt das: Es werden nur meßbare Kri-

terien bewertet und keine subjektiven Beurteilungen vorgenommen.

Nach einem einführenden Referat von G. Ehlers, Ausbildungsleitung, und einem gemeinsamen Mittagessen besichtigten die Teilnehmer, Ausbilder, Betriebsräte, Jugendvertreter und Vertreter der Gewerkschaft die Lehrwerkstatt, um sich an Ort und Stelle von der praktischen Seite des Ausbildungsmodells ein Bild zu machen. In Gesprächen mit Ausbildern und Auszubildenden wurde der Verlauf der Ausbildung und die Beurteilung der zu erwerbenden Fertigkeiten erläutert und darüber diskutiert. Die Gäste aus Baden-Württemberg zeigten sich von den Einrichtungen der Lehrwerkstatt und den Ausbildungsmöglichkeiten in unserem Unternehmen stark beeindruckt.

Während des Rundganges Betriebsratsvorsitzender Richard Heller, Edgar Schmidt von der Bezirksleitung der IG-Metall Stuttgart und Ludwig Böhmer, Leiter der gewerblich-technischen Ausbildung in Rüsselsheim (unser Bild).

KADETT-CUP '79

Premiereerfolg

Als ein starkes Instrument zur Förderung des Rallye-Nachwuchses erwies sich der in diesem Jahr erstmals ausgeschriebene „Opel Kadett-Cup um die Mobil-Trophies“. Dieser erste Rallye-Markenpokal eines bundesdeutschen Automobilherstellers wurde 1979 in zehn Läufen ausgetragen und von dem schwäbischen Team Peter Holub/Edgar



Kress errungen (auf dem Bild von links).

Interessante Preise

Neben Geldpreisen bei den einzelnen Läufen gewannen sie die kostenlose Teilnahme mit einem profimäßig vom Opel-Euro-Händler-Team präparierten Rallye-Auto an zwei internationalen Wettbewerben. Ähnliche Preise gab es auch für die Zweit- und Drittplazierten, Eugen Glasbrenner/Walter Urban beziehungsweise Waldemar Gössling.

Geringe Kosten

Die Ausschreibung des Kadett-Cups zielte ganz darauf ab, die beim Motorsport nicht unerheblichen Kosten gering zu halten. So zahlten beispielsweise Holub/Kress für ihr einsatzfähiges Auto ganze 7.500 Mark. Gestartet wurde auf identischen Kadetten mit 1,2 Liter Hubraum und einer Leistung von 60 Ps. Modifikationen waren nur im geringen Umfang — meist zugunsten der Sicherheit — erlaubt.

500 Mark gab es für den Sieg in jedem der zehn Läufe, für den 10. Platz noch 50 Mark. Für die Einstufung zur Endabrechnung sorgte ein Punktesystem, das bis zum jeweils 25. Rang reichte. Der Pokal habe gehalten, was man sich von ihm versprochen habe, meinte Organisator Willi-Peter Pitz. Junge talentierte Fahrer hätten erstmals bei vertretbaren Kosten Rallye-Sport betreiben können. Es sei fair, aber wirklich hart gekämpft worden.

748 Fahrer am Start

Zu den zehn über die Bundesrepublik verteilten Läufen waren 748 Starter gekommen, von denen 540 den jeweiligen Wettbewerb in Wertung abschlossen. 181 fielen aus, sieben erhielten wegen Tunings die „Rote Karte“, und 23 kamen außer Wertung an. Weit verbreitet war die Meinung, daß angesichts der Erfolgsbilanz des Jahres 1979 die Zukunft des Cups im Jahre 1980 keine Frage sei.

RALLYE-WELTMEISTERSCHAFT

Team jetzt komplett

Die Mannschaft des Opel-Euro-Händler-Teams für den Kampf um die Rallye-Weltmeisterschaft 1980 ist jetzt komplett: Neben Kleint/Wanger (Hamburg/Ludwigshafen) werden das schwedische Team Anders Kulläng/Bruno Berglund in der kommenden Saison einen Ascona 400 der Gruppe 4 pilotieren. Geplant sind sechs Einsätze in Europa sowie die Beteiligung an zwei außer-europäischen WM-Läufen, von denen die Safari bereits fest im Programm steht.

Damit ist Opel für 1980 auch personell bestens gerüstet: Kleint/Wanger ließen in dieser Saison durch den Gewinn der Europameisterschaft auf einem Ascona der Gruppe 2 keinen Zweifel daran, daß sie der internationalen Spitzenklasse angehören, der nach wie vor auch Schnee- und Schotterspezialist Kulläng zugerechnet werden muß.

GERÜCHT

Im Unternehmen hält sich hartnäckig das Gerücht, im kommenden Jahr würden keine automatischen Getriebe mehr in die Wagen eingebaut. Grund: 1980 sei ein Schaltjahr.

BEI UNS ZU HAUS

Ginsheim-Gustavsburg

Im Nordwesten des Landkreises Groß-Gerau liegt die Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg. Sie ist der Wohnsitz von 1150 Opel-Mitarbeitern. Ginsheim ist der ältere Gemeindeteil, Gustavsburg der jüngere. Viel Geschichte ist auch über diese Gemarkung hinweggegangen.

Nach dem Ende der jahrhundertelangen römischen Besatzungszeit im südlichen Germanien, nach den Wirren der Völkerwanderung und der Entscheidungsschlacht zwischen den

Franken und Alemannen im Jahre 496 begann die fränkische Landnahme auch im Rhein-Main-Gebiet, in deren Gefolge Ginsheim allmählich entstand. Man nimmt an, daß der Ortsname auf einen fränkischen Siedler namens Gimmo zurückgeht, der hier sein Heim, sein Gehöft errichtete. („Gimmo's Heim“, woraus sich der spätere Name Ginsheim entwickelte).

Etwa in das 17. Jahrhundert fiel der Ursprung des einen Gemeindeteils

Gustavsburg. Er erhielt seinen Namen von dem in den 30jährigen Krieg eingreifenden Schwedenkönig Gustav Adolf, der hier 1632 eine Burg erbauen ließ. Für die neue „Realfestung und Stadt“ stellte 1633 nach dem Tode des Königs der schwedische Reichskanzler Graf



Der Ortskern von Gustavsburg.



Der Altrhein bei Ginsheim ein beliebtes Erholungsgebiet an Wochenenden.



Die Main-Spitze bei Gustavsburg, die der Gegend den Namen gegeben hat.

Oxenstierna einen Schutz- und Freiheitsbrief aus. Doch bereits 1635 gaben die Schweden die Festung auf. 1816 wurde das Gustavsburger Gebiet aus der Gemarkung Kostheim gelöst und der Gemarkung Ginsheim zugeschlagen. Seitdem führt die Gemeinde den Doppelnamen Ginsheim-Gustavsburg. Nach dem Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Mainz 1858 begann für Gustavsburg ein neuer Anfang. Aus einer kleinen Ansiedlung entwickelte sich in rund 100 Jahren ein blühender Industriort.

Ginsheim, das in den zurückliegenden Jahrhunderten immer wieder unter dem Hochwasser des Rheins gelitten hatte, wurde 1876 und 1882/83 erneut von schweren Überschwemmungen heimgesucht. Bis zum Dammbau im Jahre 1838 war Ginsheim ein wichtiger Umschlagplatz für Steine, Backsteine, Kohlen und Getreide. Auf dem Rhein vor Ginsheim lagen noch zu Beginn dieses Jahrhunderts zeitweilig 15 Schiffsmühlen vor Anker. Hierher brachten die Bauern aus nah und fern das Getreide zum Mahlen. Heute ist Ginsheim hauptsächlich Wohngebiet für viele Arbeitnehmer.

1930 wurde Ginsheim-Gustavsburg nach Mainz eingemeindet, 1945, mit der Einführung des Besatzungsstatuts, wieder eine selbständige Gemeinde des Landkreises Groß-Gerau. Während Gustavsburg ein Industriort geworden ist, blieb Ginsheim ein mehr ländliches kleines Städtchen.



Einen Wagen kann man bremsen... Kinder nicht

„Wo ein Ball rollt, sind auch Kinder“. Eine alte Weisheit, die jeder Autofahrer immer wieder erlebt.

Im nun zu Ende gehenden Jahr des Kindes wurde immer wieder über die vielfältigen Probleme von Kindern in aller Welt berichtet. Bei uns hat man insbesondere auf Gefahren aufmerksam gemacht, denen Kinder im Straßenverkehr ausgesetzt sind. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, die Verkehrswacht, die Automobilclubs, Wissenschaftler und Verkehrsexperten verwiesen ständig auf die Besonderheiten des kindlichen Verkehrsverhaltens und mahnten die erwachsenen Verkehrsteilnehmer, sich ihrer Verantwortung den Kindern gegenüber bewußt zu sein, ein Herz für sie auch im Verkehr zu haben. Unser Unternehmen beteiligte sich in diesem Zusammenhang an verschiedenen Aufklärungskampagnen. Auch die OPEL POST widmete dem Thema einige Beiträge. Doch die Tatsache, daß alle vier Stunden in der Bundesrepublik ein Kind an den Folgen eines Verkehrsunfalles stirbt, fordert immer wieder zu neuen eindringlichen Mahnungen heraus, die über das Jahr des Kindes hinaus gültig sind, das eigene Verkehrsverhalten immer und überall bestimmen sollten.

nicht so schnell erfassen und entsprechend reagieren, sie sind noch impulsiver, weniger diszipliniert, überhaupt noch nicht so vertraut mit dieser abstrakten, ihnen in vieler Beziehung so fremdartig und unverständlich erscheinenden Erwachsenenwelt. Und dann dieser Verkehr, den sie als so einengend



An Zebrastrassen wird viel gesündigt, nicht jedoch von diesem Fahrer, der anhält und den Kindern — was im übrigen Vorschrift ist — den Vortritt läßt.

Vergessen wir nicht: Unsere Verkehrswelt, unsere Verkehrsvorschriften sind das Werk von Erwachsenen für Erwachsene. An den Verkehrsteilnehmer Kind wurde bei ihrer Aufstellung weniger gedacht. Man geht davon aus, daß Erwachsene in der Regel im Verkehr Einsicht zeigen, Zusammenhänge sehen, sich rational, also vernünftig verhalten und Verständnis für gesetzliche Vorschriften haben. In der Praxis

ist das natürlich nicht immer so. Jeder weiß das selbst am besten. Doch wenn schon Erwachsene den Bedingungen des Verkehrs gegenüber alles andere als perfekt sind — um wieviel weniger können das Kinder sein?

Sie sind noch stark beherrscht von Gefühlen, Spielen, Träumen, sie können eine Verkehrssituation

empfinden — und dem sie sich doch beugen sollen.

Kinder haben nun einmal nicht die Fähigkeiten von Erwachsenen. Sie sind von Statur kleiner als diese, haben eine entsprechend begrenzte Verkehrsübersicht. Kinder wissen auch wenig von Fahrzeugtechnik, Bremsweg- und Geschwindigkeitseinschätzung und dergleichen. Die Reaktionszeit von Kindern unter 5 Jahren ist etwa doppelt so lang wie die von Erwachsenen. Nur eine ablenkende Nebensächlichkeit — und schon haben sie bei ihrer begrenzten Konzentrationsfähigkeit eine Gesamtsituation aus dem Auge verloren, sind für meist wichtige Augenblicke im Verkehr nur von einem unwichtigen Punkt gefesselt, abgelenkt. Und schon ist es passiert. Bis zu 6 Jahren haben Kinder in der Regel ein nur begrenztes Verständnis für Verkehrssituationen, und noch mit 8 Jahren sind sie oft wenig gefahrenbewußt.

Kinder also bedürfen im Verkehr des Verständnisses und der Rücksicht der erwachsenen Verkehrsteilnehmer. Von zu Hause — man denke nur an die Arbeitsüberlastung vieler Mütter und Väter — erhalten viele Kinder kaum eine entsprechende Verkehrserziehung. Sie werden sich oft selbst überlassen, oder ihre Einsicht in die Zusammenhänge des Verkehrsgeschehens wird überschätzt. Gedankenlos gehen heute viele Menschen nur von sich und ihren eigenen Erfahrungen aus. An die kaum vorhandenen der Kinder denkt so gut wie niemand.



Wo diese Schilder auftauchen, ist Vorsicht und Rücksicht besonders am Platze. Kinder im Straßenverkehr sind unberechenbar.

Was Wunder, wenn Kinder als Verkehrsteilnehmer falsch beurteilt werden! Sie werden häufig in den Verkehr geschickt, ohne je nennenswerte Verhaltensmaßregeln erhalten zu haben. Eltern sollten mehr über die Entwicklungsbedingungen ihrer Kinder wissen, wenn es um Verkehrserziehung geht. Dabei kommt es immer zuerst darauf an, dem Kind mit gutem Beispiel voranzugehen. Doch daran hapert es. Man stelle sich nur einmal an die nächste Ampel oder an den nächsten Zebrastreifen um zu erkennen, warum Kinder oft in ihr Verderben rennen

— weil wir Erwachsenen schlechte Vorbilder sind.

Auf das Verhalten der Kraftfahrer kommt es vor allem an. Sie müssen mehr über die charakteristischen Verhaltensweisen der Kinder wissen, zum Beispiel, daß sie ganz plötzlich aus einer unübersichtlichen Verkehrssituation vor dem Wagen auftauchen können. Ein Fahrer sollte im Stadtverkehr also möglichst vorausschauend und vorausahnend fahren, und das nicht nur in der Nähe von Schulen, Kindergärten, Freibädern, Sport- und Spielplätzen, Haltestellen von Bussen und Straßenbahnen, auch oder gerade in relativ verkehrsarmen Gegenden ist das Thema „Kinder im Verkehr“ stets aktuell.

Schutzinseln, breite Gehwege, Fußgängerüber- und -unterführungen sind zwar gut, aber Wunder können von ihnen nicht erwartet werden. Die Verantwortung wird dem Autofahrer dadurch nicht abgenommen. Vorsicht und Umsicht, Verständnis und Rücksicht im Straßenverkehr sind für sie wichtige Gebote. Autos kann man bremsen, Kinder nicht.

Auch in Nebenstraßen muß beim Anfahren eines dort abgestellten Wagens der rückwärtige Straßenteil beobachtet werden. Auf ihren Rädern herumflitzende Kinder sind hier keine Seltenheit. Plötzlich tauchen sie vor oder neben dem startenden Wagen auf (Bild links).



AUSBILDUNGSBERUFE

Maschinenschlosser

Wo Maschinen arbeiten oder arbeiten sollen, wird er gebraucht. Er ist nicht nur zuständig für die Wartung, Überholung und Reparatur von Maschinen jeder Art, sondern auch für das Anfertigen und Montieren von Sondermaschinen, wie zum Beispiel Transfer- und Schweißstraßen.

Um seine weitgespannten Aufgaben erfüllen zu können, wird er in allen wichtigen Bereichen der Metallbearbeitung ausgebildet: Bohren, Drehen, Fräsen, Hobeln, Gewindeschneiden. Ferner Biegen, Nieten, Federwickeln, Schmieden, Weich- und Hartlöten, Gas- und Elektroschweißen. Dazu kommt eine gründliche Einführung in die Metall- und Maschinenkunde, in die Hydraulik, Pneumatik und auch in die Regeltechnik.

Als Vorbildung braucht der künftige Maschinenschlosser den Hauptschulabschluß oder eine vergleichbare Schulbildung. Die Ausbildung dauert dreieinhalb Jahre; ausgebildet wird in allen drei Werken.



WERKFEUERWEHR

„Hilfe, bei uns brennt's...“

„Hilfe, bei uns brennt's, alles ist voller Rauch, kommt schnell!“ Das war alles, was eine aufgeregte Anruferin in der Zentrale der Rüsselsheimer Werkfeuerwehr am Telefon zu sagen wußte. Dann legte sie auf. Als ob die Männer in der Zentrale

raten könnten, wo es denn nun brenne. (Telefonanrufe sind etwas anderes, als der Alarm durch den Feuermelder.)

Gerade in Fällen, in denen es auf jede Sekunde ankommt, geht durch

solch unüberlegtes Verhalten kostbare Zeit verloren. Während die Feuerwehr erst versuchen muß, von anderer Seite näheres über die tatsächlichen Geschehnisse zu erfahren, kann Schlimmes passieren: der Brandherd kann sich ausweiten, Menschen können zu Schaden kommen, großer Sachschaden an Geräten und Gebäuden kann entstehen. Aus diesem Grunde erneut der Appell der Werkfeuerwehr an alle Mitarbeiter: im Notfall Ruhe bewahren, die Notrufnummer 2222 oder die Telefonnummer 4666 bzw. 4555 wählen und den Ort des Brandes oder Unfalles, die Art des Unfalles, ob mit Personenschaden oder nicht, angeben. Dann kann die Feuerwehr sofort und ohne Zeitverlust eingreifen.

Um die Sicherheit im Betrieb bei Brand und Unfällen besser zu gewährleisten, wurden in den letzten Monaten mehr als 1.000 Mitarbeiter vor allem aus den Produktionsabteilungen über das Verhalten im Brandfalle und bei Unfällen unterwiesen. — Auf unserem Bild Bernd Rössler in der Rüsselsheimer Meldezentrale der Werkfeuerwehr, die rund um die Uhr besetzt ist.





Entspannung in der Mittagspause

10.30 Uhr. Pause der Frühschicht. Einige Stunden haben die Männer angestrengt gearbeitet. Nun sind sie froh, ein wenig ausspannen zu können. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die Pause zu verbringen. Ein großer Teil läßt sich das preiswerte Essen in den Speisesälen nicht entgehen. Andere schnappen vor der Halle etwas Luft oder verzehren im Pausenraum ihre mitgebrachten Brote. Andere wieder treibt es, wie kürzlich ein Kollege sagte, zu den „Auftank-Stationen“ in Werksnähe, wo man belegte Brötchen, Bratwürste oder halbe Hähnchen erstehen und etwas trinken kann. Zwanglos, je nach Lust und Laune läuft die halbe Stunde ab. Wo auch immer: die Unterhaltung mit Kollegen ist für viele ein Teil der Entspannung.



EINE GUTE IDEE

Im Vorschlagswesen besonders aktiv

„Wo bleiben die Frauen?“ Unter diesem Titel stellten wir in Heft 4/79 in einer Folge unserer VV-Serie Meisterin Rose Seidenfuß als erfolgreiche Einsenderin eines Verbesserungsvorschlages vor. In diesem Zusammenhang wiesen wir auf die verhältnismäßig geringe Beteiligung der Frauen am Vorschlagswesen hin, obwohl, was immer wieder mit Überraschung festgestellt wird, viele Frauen technisches Talent und eine gute Beobachtungsgabe für Verbesserungen haben, in gewissem Sinn sogar erfinderisch sind.

Diesmal berichten wir erneut von einer Frau, die auf dem Gebiet des Vorschlagswesens sehr aktiv ist. Es ist Helma Gauger, die seit 1964 in der Rüsselsheimer Produktion arbeitet. 23 Verbesserungsvorschläge hat sie bisher eingereicht, von denen 12 angenommen wurden und zum Teil beachtliche Prämien brachten.

Der Erfolg ihrer Vorschläge ermunterte sie, sich an ihrem früheren Arbeitsplatz im G-Bau und in des-



Frauen sind erfinderisch. Viele Verbesserungsvorschläge werden von Frauen eingereicht.

Und wo bleibt Ihr Vorschlag?

sen unmittelbarer Nähe weiterhin umzusehen. Dabei fiel ihr auf, daß man Ausschuß- und Nacharbeits-Stoßfänger achtlos in eine große Pritsche warf, wodurch sie noch mehr zerkratzt und zerbeult wurden. Von einer späteren Verwendung konnte da keine Rede mehr sein.

Helma Gauger schlug deshalb vor, die Ausschußteile sorgfältiger, und zwar auf einem Gestell abzulegen, damit zumindest das eine oder andere Teil nach geringer Nacharbeit



noch verwendet werden könne. Der Vorschlag wurde geprüft und angenommen. Er brachte der Einsenderin wieder eine beachtliche Prämie.

Kurz danach war Helma Gauger mit einem zweiten Vorschlag erfolgreich: der Sache mit den Ausschußteilen vom Zusammenbau Lenker, den zur Achse gehörenden Teilen. Hier wurden Löcher durch ungenaues Spannen teilweise außermittig gebohrt, so daß oft Ausschuß entstand. Helma Gauger schlug vor, an der Spannvorrichtung die Auflagestellen abzurunden, um eine bessere Zentrierung zu ermöglichen. Auch dieser Vorschlag traf ins Schwarze.

Bedarf es da noch eines Beweises, daß Frauen im Vorschlagswesen ebenso erfolgreich sein können wie Männer? Jedenfalls gilt der Leitspruch „Denke mit, es zahlt sich aus!“ für beide Geschlechter. (Der Fotograf hat Helma Gauger an ihrem derzeitigen Arbeitsplatz aufgenommen; das Bild hat nichts mit den oben erwähnten Vorschlägen zu tun.)



Fechten

Fechten ist unter anderem eine der ältesten Sportarten der Menschheit überhaupt. Vielen Fechtern genügt die Einreihung des Fechtens unter die Sportarten nicht: es sei mehr als ein Sport, nämlich eine Kunst. Die Antike pflegte das Fechten in Fechterschulen, in denen im alten Rom die Sklaven zu Gladiatoren ausgebildet wurden. Das im Mittelalter mit dem Ritterstand verknüpfte Fechten war zunächst verhältnismäßig kunstlos. Ab 16. Jahrhundert erst entwickelte sich in den romanischen Ländern ein System der Fechtkunst. Die Duellsitte des Adels, der Offiziere und Studenten begünstigte die Verbreitung dieses Sports. Die wichtigsten Pflegestätten des Fechtens blieben dann später die Hochschulen und Universitäten.

Hinsichtlich der Dauer der Höchstleistungsperiode wird das Fechten von keinem anderen Sport erreicht. Die Gründe hierfür: erst nach jahrelanger intensivster Arbeit an sich selbst wird man zum Artisten, und durch fechterisches Training gewinnt man eine weit über das bei ande-



„Nulltarif“

ren Sportarten übliche Maß hinausreichende Reaktionsschnelligkeit weniger des Körpers als des Geistes, und letzte erreicht ihren Höhepunkt viele Jahre nach dem Maximum der körperlichen Leistungsfähigkeit, so daß die Summe beider den Erfolg bedingenden Faktoren rund 30 Jahre annähernd konstant bleibt.

New York

An der Küste des Atlantik, an der Mündung des Hudson River, liegt New York, die größte Stadt der Vereinigten Staaten: Sie besteht aus fünf Bezirken, den sogenannten „Boroughs“ – Manhattan, Queens, Brooklyn, Staten Island und the Bronx (der einzige Bezirk, der nicht auf einer Insel liegt). – Wenn man von New York spricht, dann denkt man allgemein nur an die Insel Manhattan. Hier herrscht das hektische Leben, hier treffen sich auf diplomatischem Parkett die führenden Männer der Welt in den Vereinten Nationen. Und der Millionenbau aus Marmor, das Lincoln Center, ist ein Mittelpunkt des kulturellen Lebens.

Hier finden wir die pulsierende Wall Street, den Schwerpunkt der Hochfinanz und der Börse, Greenwich Village mit seinen Avantgarde-Künstlern, Park Avenue, die breite Prachtstraße mit Blumenbeeten, mit den Luxus-Wohnungen und den modernen Wolkenkratzern: Seventh Avenue, den



Mittelpunkt der bedeutenden Bekleidungsindustrie des Landes. Fifth Avenue, die größte Ladenstraße und den Broadway, das Zentrum der Theaterwelt, die Freiheits-Statue, das Empire State Building mit seinen 102 Stockwerken, das lange Zeit mit 380 m Höhe als höchstes Gebäude der Welt galt und nun von den beiden Türmen des Welthandelszentrums mit 411 m Höhe überragt wird. Seit Ankunft des ersten Schiffes mit Siedlern aus den Niederlanden im Jahre 1626 kommen Einwanderer aus allen Ländern der Welt laufend in diese Stadt und bringen die Lebensart ihres Landes mit. New York hat seine eigene Chinatown, ein „Klein-Italien“, sein deutsches, griechisches, tschechi-

Fragen kurz vor „Spielschluß“

Es gibt Fragen im Leben, auf die eigentlich kaum ein Mensch eine zufriedenstellende Antwort weiß. Was – Hand auf's Herz! – würde man beispielsweise tun, wenn einem eines Tages der Arzt mitteilte, man hätte nur noch eine Woche zu leben? Eine Woche? Donnerwetter! Das ist nicht viel. Was tun, um die kurze Frist sinnvoll zu nutzen?

Darüber dachten drei ältere Männer nach, die auf einer Parkbank hockten. „Ich wüßte es genau“, sagte der erste. „Ich würde mich in meiner Wohnung einschließen, meine Sachen – vor allem die Papiere – ordnen, ein paar nette Abschiedsbriefe an Verwandte und Freunde schreiben und

schließlich versuchen, mich damit vertraut zu machen, daß alles mal zu Ende ist.“

„Nein, das täte ich weiß Gott nicht“, sagte der zweite. „Ich würde mein ganzes Geld von der Bank holen, in den Süden fliegen, ein phantastisches Zimmer in einem luxuriösen Hotel mieten, speisen und trinken wie Lukull und mir ein paar ausgesucht schöne Damen an die Tafel laden.“

Und Sie?“ fragte er den dritten. „Was täten Sie denn, wenn der Doktor Ihnen mitteilte, daß für Sie der Spielschluß unmittelbar bevorsteht?“ „Ich? Also ich... ja, ich würde zunächst einmal den Arzt wechseln.“

D.N.

sches und andere Viertel. Eine Stadt von ungeheurer Dynamik und mit zahllosen Gesichtern, eine Stadt von überwältigenden Proportionen. Heute ist diese Metropole der Wolkenkratzer der größte Hafen auf der westlichen Halb-

kugel, Schwerpunkt der Vereinigten Staaten in Kultur, Finanz, der Geisteswelt und dem Bildungswesen. Und ein erregendes Reiseziel für die 16 Millionen Besucher, die aus allen Teilen der Welt in jedem Jahr nach New York kommen.

Neues aus der Werkbücherei

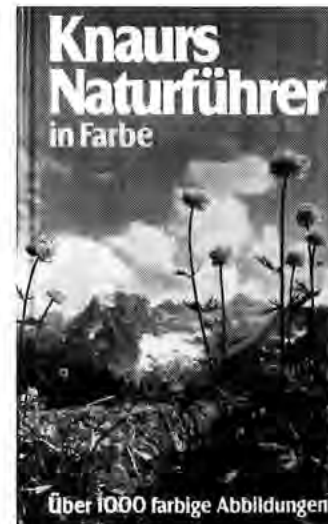
Eine beliebte Freizeitbeschäftigung vieler Werksangehöriger ist es, sich in ihrer Freizeit in der Natur aufzuhalten, sei es im Garten oder auf einer Wanderung in Wald und Feld. Und wie oft stellen sich dann Fragen: „Was ist das für ein Vogel?“, der da plötzlich aufgeflattert ist. Oder: „Welcher Baum ist das?“ wird vom Sprößling gefragt. Auch bei der Beantwortung dieser Fragen kann die Werkbücherei helfen. In ihrem Sachbuch-Bestand – fast zwei Drittel des Gesamtbestandes – findet sich eine große Anzahl von Naturführern, die Auskunft über Steine, Tiere und Pflanzen geben. Vorgestellt seien an dieser Stelle

nur zwei von zahlreichen Neuerscheinungen: „Knaurs Naturführer in Farbe“ und das „BLV-Bestimmungsbuch: Vögel“. Es sind zwei Handbücher zum raschen Nachschlagen. Die Bücher enthalten viele farbigen Abbildungen und eine Reihe von Übersichtskarten zur schnellen Orientierung. Denken Sie bei Ihrer nächsten Wanderung doch an diese nützlichen Begleiter. In der Werkbücherei können sie unentgeltlich ausgeliehen werden. Wer noch kein Leser ist, kann dies mit einer kurzen Anmeldung schnell nachholen. (Werkbücherei I am Hauptportal, Werkbücherei II am Portal 20.)

BLV Bestimmungsbuch

Vögel

Mittel- und Nordeuropas
341 Arten in über 800 farbigen Abbildungen
323 Verbreitungskarten
E. Bezzel / B. Gidstam



Über 1000 farbige Abbildungen

SPLITTER

„Sprachliches Narrenkleid“

Viele Schuhhändler führen Slipper, Sporties, Sling-Pumps, Clogs und Boots. Für den Winter gibt es Snow-Boots. Einige Händler verkaufen auch Moon-Boots (Mond-Stiefel). Das sind sicherlich Stiefel für Weltraum-Reisende, die einen Flug auf den Mond gebucht haben. Wer nicht so hoch hinaus will und lieber auf der Erde bleibt, kann mit den Moon-Boots im Mondschein spazierengehen.

Die amerikanische Tageszeitung „International Herald Tribune“ brachte unlängst einen Beitrag ihres Korrespondenten Charles Lam Markmann über die englisch-deutsche Mischsprache. Der amerikanische Journalist nannte sie „Gerglish“ (ein Kunstwort aus „German“ und „English“). Im Deutschen müßten wir wohl „Engleutsch“ sagen. Das in Deutschland geprägte Wort „Twen“ mußte für den Leser der amerikanischen Zeitung erklärt werden („people in their twenties“).

Sehr erheiternd ist es für Englisch sprechende Ausländer, daß viele deutsche Geschäftsleute das Wort „Boy“ zur Bezeichnung eines nützlichen Gegenstandes gebrauchen. Markmann führte als Beispiel das Wort „Teleboy“ an, mit dem eine bewegliche Vorrichtung bezeichnet wird, die das Bedienen des Fernsprechers erleichtert. Der Amerikaner nannte das Bilden solcher Wörter „idiotisch“.

Diese Boy-Mode breitet sich immer weiter aus. Ein Partyboy ist kein junger Mann, der gerne Parties besucht, sondern ein Mixbecher. In Geschäften für Bürobedarf findet man Schreibtisch-Boys (Behälter für Kugelschreiber, Bleistifte und dergleichen). Es gibt Copy-Boys (Kopiergeräte) und Pin-Boys (kleine Behälter mit Stecknadeln), Klimaboys (Frostschutzgeräte) und Nähboys (Nähschrankchen), Schneidboys (Schneidgeräte) und Herrenboys (Ständer für Herrengarderobe). Die Hersteller der „Boys“ sprechen sicherlich von einem Boy-Boom.

In vielen Städten gibt es Kino-Center, Fitness-Center, Eros-Center, Diagnose-Center (für Autos). Irgend etwas findet sich immer, was man in einem Center zusammenfassen kann. Vielleicht sollte man, wenn wieder Pläne für ein neues Center entworfen werden, einmal ein Kauderwelsch-Center bauen, ein kleines Museum, in dem ausländische Sprachbrocken gesammelt werden. Die Wörter Boy und Center würden in dieser Sammlung einen Vorzugsplatz erhalten.

Ernst Moritz Arndt nannte den französischen Flitter, mit dem die deutsche Sprache sich im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert schmückte, einen „bunten und närrischen Harlekinsrock“. Heute trägt unsere Sprache ein Narrenkleid mit englischen Flickern und Verzierungen. Aus: DLA



Metzgermeister Anton Kasper beim Prüfen der Qualität der eingegangenen Fleischlieferung, die einmal in der Woche erfolgt.

WERKSVERPFLEGUNG

Fleisch für täglich 10.000 Esser

Große und kleinere Teile von Rind- oder Schweinefleisch in einer Reihe am Haken aufgehängt: Wer das Bild auf dieser Seite betrachtet, glaubt sich in einen Schlachthof versetzt, nicht aber in einen Betrieb, in dem Blech und Autoteile die Szene beherrschen. Rinderhälften werden von Laien hier wohl kaum erwartet. Und doch: die Fotos zeigen Ausschnitte aus einem Arbeitsbereich der Werksverpflegung unseres Rüsselsheimer Werkes; sie wurden in der Fleischvorbereitung im Bau K-40 aufgenommen, zu der neben modernen Maschinen auch ein großer Tiefkühlraum mit minus 18 Grad Celsius gehört.

Die Kollegen, die die Fleischteile flink und fachmännisch lösen, sind Fachleute in ihrem Beruf, sind gelernte Metzger. Küchenfertig kommen die Fleischteile von hier in die 5 Großküchen, in denen 335 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt sind. Am Ende eines langen Arbeitsganges haben die Essenteilnehmer — etwa 10.000 sind es jeden Tag — in den 24 Speisesälen Schmorbraten, Gulasch oder was es gerade als Fleischgericht bei Opel gibt, auf dem Teller.

Bei so vielen Essern muß natürlich auch viel Fleisch eingekauft werden 1 1/2 Tonnen sind es im Durchschnitt pro Tag, 2 Tonnen sogar,

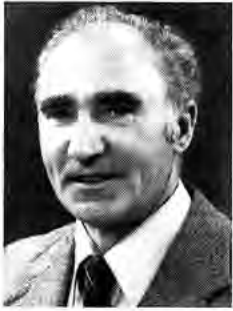
wenn es Schnitzel oder Huhn gibt. Und schon erhebt sich die Frage, wie und woher diese enormen Mengen Fleisch beschafft werden. Nun, die Speisepläne werden zusammen mit dem Sozialausschuß des Betriebsrates meist für vier Wochen im voraus festgelegt. Nach diesen Plänen richtet sich dann auch der Fleischeinkauf; es beginnen die Verhandlungen mit den Lieferanten, werden die Angebote eingeholt, die breit gestreut aus Wiesbaden, Frankfurt oder auch aus dem Schwäbischen und aus Norddeutschland kommen.

Man hält sich besonders an leistungsfähige Großschlachtereien. Gekauft wird vorwiegend Fleisch der obersten Güteklasse. „Das ist zwar“, so Alfred Jäger, der neue Leiter der Werksverpflegung, „teurer, der Fett- und Knochenanteil dieser Tiere beträgt aber nur 22 bis 23 Prozent. Da wir Fett nur zu einem ganz geringen Teil verwerten können, sind Abschnitte entsprechend gering.“ Und was halten die Mitarbeiter vom Essen? „Reklamationen über die Qualität des Essens“, informiert uns Alfred Jäger abschließend, sind recht selten.

Auch unsere ausländischen Mitarbeiter sind in den meisten Fällen zufrieden. Da kann man nur noch guten Appetit wünschen.

UNSERE JUBILARE

40



Heinrich Müller
Kar.-Fertigmontage
2.11.1979



Anton Bender
Werkz.u.Betriebsm.
10.11.1979



Heinrich Breidert
Werkfeuerwehr
15.11.1979



Karl Engroff
Qual.Ktr.u.Insp.
18.11.1979



Adam Pons
Schnittbau
1.12.1979



Erhard Hofmann
PEK-Versuchsbau
3.12.1979



Hans Arnold
Werkschutz
6.12.1979



Josef Ruppert
Gehaltsbuchhaltung
21.12.1979



Liesel Geider
Schmiede
26.12.1979



Karl Böddrich
TZA Werkzeugbau
27.12.1979

Rüsselsheim

1.11.1979

Johann Andel
Betriebskrankenkasse
Fritz Krieger
Instandhaltung

3.11.1979

Friedel Ritzmann
Fahrzeugauslieferung.
Helmut Sadowski
MPK-Materialbehandlg.

7.11.1979

Oswald Baumung
Qual.Ktr.u.Insp.
Ernst Döb
Maschinenabteilung

Erich Heinrich Lerch
Energieversorgung

8.11.1979

Helmut Gautsche
MPK-Transportwesen

11.11.1979

Erwin Heinrich
Werkz.u.Betriebsmittel

15.11.1979

Alfred Dammel
PEK Rohkarosserie
Johannes Gamon
Betriebskrankenkasse

19.11.1979

Friedel Horne
PEK Versuchsfahrz.

25

23.11.1979

Helmut Kröll
Instandhaltung
Erich Schäfer
PEK-Versuchsbau

28.11.1979

Toni Mathes
Energieversorgung
Georg Schädel
PEK-Rohkarosserie

1.12.1979

Heinz Born
Verkaufstraining

Helmut Heier
Werksärztl.Dienst

13.12.1979

Jakob Rosinus
Chassisbau I
Martha Schäfer
Verkauf

23.12.1979

Werner Dickhaut
PEK-Labor-Tests
Otto Sturm
Instandhaltung

27.12.1979

Elsbeth Kneisel
Betriebsabrechnung

28.12.1979

Renate Cornelißen
Betriebsabrechnung

Bochum

28.11.1979

Erin Mauer
Chassis I

11.12.1979

Werner Johnel
Prod.Vorb.Werk II

12.12.1979

Hubert Korte
Teile u.Zubehör

30.12.1979

Erwin Schütz
Finanzabteilung

IM RUHESTAND

Peter Böhm
Chassisbau I

Otto Buchholz
Werkschutz

Heinrich Dietrich
Materialbehandlung

Antonie Eichler
Teilelager

Karl Engroff
Qual.Ktr.u.Insp.

Anna Fiedler
Qual.Ktr.u.Insp.

Johann Gaida
Instandhaltung

Eduard Gierakowski
Karosseriebau I

Rose Gisbert
Instandhaltung

Alfred Greinig
Transportwesen

Emil Jobski
Preßwerk

Barbara Kirschner
Ordnungsdienst

Frieda Koser
Ordnungsdienst

Sandor Kovac
Qual.Ktr.u.Insp.

Alois Krätschmer
Materialbehandlung

Margarete Kraft
Werkz.u.Betriebsmittel

Karl Krüger
Teilelager

Elmo Martin Landry
Werkzeugbau

Heinrich Müller
Instandhaltung

Rudolf Pabst
Qual.Ktr.u.Insp.

Martha Raczek
Chassis I Vergaser

Marianne Rohark
Teilelager

Ferdinand Schmucker
Zentralwerkstätten

Hilde Schubert
Karosseriebau II

Johann Skibinski
PEK-Versuchsplanung

Jakob Veith
Qual.Förderg.u.Insp.

Wir gedenken

Rüsselsheim

Erol Özer, Chassis I
geb.10.11.57 gest.29.7.79

P. Garippa, Transp.Abt.
geb.20.2.44 gest.18.9.79

Rudolf Drott, Instandh.
geb.27.7.36 gest.20.9.79

Theo Braun, MPK
geb.5.12.29 gest.22.9.79

Hch. Hammen, Inspektion
geb.22.8.25 gest.27.9.79

Adam Bormet, Transp.Abt.
geb.21.4.30 gest.30.9.79

Hermann Remy, Zentr.Werkst.
geb.7.10.34 gest.1.10.79

Waldemar Werner, Preßwerk
geb.27.1.57 gest.4.10.79

Hch Jungmann, Polstererei
geb.5.10.22 gest.6.10.79

L. Siegel, Prüff.D'hofen
geb.11.3.32 gest.7.10.79

Halil I. Güclü, Chassis I
geb.1.1.43 gest.8.10.79

Karl Fauerbach, Chassis I
geb.23.9.26 gest.12.10.79

W. Kratz, Kar.Rohmont.
geb.5.12.39 gest.17.10.79

E. Neumayer, Polstererei
geb.25.9.35 gest.1.11.79

R. Schwitalla, Lackiererei
geb.24.5.53 gest.3.11.79

Ph. Stilgenbauer, W. Verpfl.
geb.27.10.19 gest.7.11.79

Rita Schwarz, Fert.Mat.
geb.3.11.59 gest.10.11.79

Bochum

R. Sander, P.V.Karosserie
geb.26.9.24 gest.21.9.79

E. Niemann, Hinterachs.
geb.8.9.30 gest.22.9.79

S. Körber, Berufsausbldg.
geb.6.1.63 gest.28.9.79

F. Hettmanski, Werkzeugb.
geb.28.3.34 gest.29.9.79

Hch Köhler, Kar.Rohbau
geb.2.1.24 gest.30.9.79

Raimund Ernst, Kar.Fert.Mont.
geb.5.5.54 gest.6.10.79

Heinz Mohr, Automatenbau
geb.9.3.27 gest.7.10.79

H. J. Puls, Motorenbau
geb.7.3.28 gest.7.10.79

Murat Cakar, Kar.Fert.Mont.
geb.1.1.56 gest.8.10.79

W. Caweista, Kar.Rohbau
geb.28.9.18 gest.15.10.79

Manfred Sommer, Kar.Rohb.
geb.23.1.51 gest.20.10.79

Klaus Funke, Werkzeugbau
geb.31.1.43 gest.25.10.79

Kaiserslautern

Kurt Seibt, Produktion
geb.28.5.30 gest.14.10.79

H. Neubauer, Inspektion
geb.24.5.25 gest.28.10.79

Julius Wagner, Produktion
geb.18.3.53 gest.31.10.79

Rentner

Wilhelm Heil
geb.30.5.99 gest.11.9.79

Josef Reinhardt
geb.30.6.07 gest.14.9.79

Hans Baptistella
geb.18.9.02 gest.20.9.79

Eduard Büchner
geb.21.8.06 gest.20.9.79

Fritz Nolte
geb.17.6.13 gest.20.9.79

Erich Meyer
geb.125.21 gest.21.9.79

Elisabeth Portscht
geb.15.5.98 gest.21.9.79

Otto Berg
geb.11.7.36 gest.22.9.79

Anton Willhardt
geb.1.9.02 gest.22.9.79

Willy Hardt
geb.9.2.02 gest.24.9.79

Valentin Wolf
geb.11.12.99 gest.24.9.79

Peter Rechel
geb.19.8.97 gest.25.9.79

Karl Riedel
geb.10.1.04 gest.25.9.79

Friedrich Stuckmann
geb.5.5.02 gest.27.9.79

Albert Kaltwasser
geb.20.9.04 gest.28.9.79

Gerd Brinkhoff
geb.16.7.38 gest.29.9.79

Karl Gaydoul
geb.4.7.05 gest.29.9.79

Wilhelm Stork
geb.8.3.08 gest.30.9.79

Leopold Tröger
geb.3.6.05 gest.1.10.79

Georg Diehl
geb.3.1.99 gest.4.10.79

Georg Hofmann
geb.14.2.02 gest.4.10.79

Johann Jäger
geb.16.3.01 gest.4.10.79

Josef Jonas
geb.29.3.13 gest.4.10.79

Josef Fink
geb.25.2.14 gest.5.10.79

Walter Jung
geb.1.9.03 gest.8.10.79

Hermine Kirchen
geb.25.4.12 gest.8.10.79

Friedrich Petermann
geb.11.9.07 gest.8.10.79

Heinrich Mahle
geb.27.9.04 gest.9.10.79

Anton Berk
geb.7.9.03 gest.10.10.79

Michael Förster
geb.2.7.05 gest.10.10.79

Rudi Apel
geb.14.4.06 gest.12.10.79

Hermann Astheimer
geb.15.4.12 gest.12.10.79

Herbert Karwath
geb.11.6.14 gest.12.10.79

Emil Brückner
geb.27.11.98 gest.13.10.79

Fritz Weyell
geb.6.3.97 gest.13.10.79

Albert Fischer
geb.8.2.07 gest.15.10.79

Wilhelm Sperling
geb.11.2.06 gest.15.10.79

Ludwig Steuernagel
geb.22.8.04 gest.15.10.79

Julius Freimann
geb.17.8.92 gest.16.10.79

Johann Krost
geb.28.2.28 gest.16.10.79

Albert Meinel
geb.20.5.11 gest.16.10.79

Johann Quanz
geb.28.6.08 gest.16.10.79

Ludwig Zwilling
geb.2.11.99 gest.16.10.79

Johann Sensfelder
geb.6.10.95 gest.17.10.79

Georg Hümmel
geb.13.9.13 gest.20.10.79

Johannes Romig
geb.14.7.09 gest.20.10.79

Heinrich Seidenberger
geb.15.1.03 gest.21.10.79

Otto Vollmar
geb.1.4.08 gest.21.10.79

Ludwig Barthel
geb.15.7.07 gest.22.10.79

Anton Mathes
geb.14.9.00 gest.24.10.79

Karl Kranz
geb.8.6.94 gest.25.10.79

Karl Neubrand
geb.5.10.25 gest.25.10.79

Albin Bernhardt
geb.18.4.13 gest.28.10.79

Bernhard Kronenburg
geb.16.1.01 gest.28.10.79

Ludwig Winzenburg
geb.12.6.11 gest.28.10.79

Paul Martin
geb.7.8.92 gest.30.10.79

Bodo Rink
geb.15.5.13 gest.30.10.79

Johannes Daum
geb.21.3.93 gest.31.10.79

Julius Häckl
geb.9.11.10 gest.31.10.79

Karl Wolfsberger
geb.6.12.03 gest.1.11.79

Johann Schick
geb.11.5.03 gest.3.11.79

Philipp Fenchel
geb.4.6.91 gest.4.11.79

Philipp Cezanne
geb.25.8.04 gest.5.11.79

Werner Schürger
geb.28.3.35 gest.5.11.79

Karl Klinger
geb.28.10.06 gest.6.11.79

Dies + Das

Ein Mann steht vor einem Aufzug. Andere Kollegen, die auch mitfahren wollen, kommen hinzu. Schließlich ist es eine kleine Menschentraube, die eine ganze Weile still und geduldig wartet, bis es einem dann doch zu lange dauert. „Kommt das Ding denn nicht bald?“ fragt er. „Langsam wird's ja Zeit.“ Auch andere werden ungeduldig. Da erwacht derjenige, der zuerst allein da war, wie aus einem Traum. „Ach, ich hab' ja ganz vergessen den Knopf zu drücken“, meint er schuldbewußt. Alle Nachgekommenen hatten sich darauf verlassen, daß der Aufzug bereits herbeigerufen worden war.

„Blechschaten in Höhe von DM 900 stellte in den Abendstunden ein Autofahrer an seinem Wagen auf dem Parkplatz am M 55 fest. Der unbekannte Fahrer, der den Wagen dort beim Rückwärtsfahren beschädigt hatte, war verschwunden...“ So stand's in der Rüsselsheimer Zeitung. Vor solchen Parkplatz „Kavalieren“ ist niemand gefeit. Da hilft nur die Parkplatzversicherung, die der Gesamtbetriebsrat mit einer Versicherungsgesellschaft abgeschlossen hat.

Oft hört man die Sirene des Krankenwagens im Werk. Aber da es einen selbst nicht betrifft, macht man sich weiter keine Gedanken. Zuweilen fragt sich aber dieser und jener doch: Unfall, Kreislauf oder sonst was? In einem Werk mit 42.000 Menschen — etwa die Bevölkerung einer mittelgroßen Stadt — ist in dieser Hinsicht ja häufig was los. Mancher ist dann doch froh, daß er selbst nicht unter Sirenengeheul davongefahren wird.

Noch etwas zum Thema Sirene: Wenn die der Feuerwehr ertönt, klingelt in der Feuerwehrentrale ständig das Telefon: „Wo brennt's denn?“ fragen neugierige Anrufer. Daß hier durch Neugierde die Leitung blockiert und der Alarmierungs- und Informationsablauf behindert wird, daran denken diese Anrufer nicht.

„Ein Großbetrieb kann keine heile Welt sein“

Auch die zweite Jubilarfeier 1979 war wieder in der Mainzer Rheingold-Halle. Im letzten Heft gingen wir schon kurz darauf ein, in diesem folgt der angekündigte ausführliche Bericht. Rund 1.400 Teilnehmer — Jubilare, Ehepartner, Vorgesetzte und Gäste, an ihrer Spitze der Mainzer Oberbürgermeister Jockel Fuchs — nahmen an der Feier teil. Den zwei „goldenen Jubilaren“, Hans Hufnagel und Heinrich Mößinger, hatte er als Geschenk der Stadt Mainz eine Wochenendreise mit Gattinnen nach Berlin mitgebracht.

Der akademische Teil wurde von unserem großen Werksorchester unter Andreas Wagner musikalisch umrahmt. Zum Essen spielte eine Streichergruppe der Opel-Musiker unter Jakob Schultheis und später zum Tanz das Horst Althoff-Septett vom Hessischen Rundfunk, das auch den Stargast des bunten Teils, Roberto Blanco, begleitete, dessen Auftritt durch eine technische Panne an der Verstärkeranlage leider etwas beeinträchtigt wurde.

Besonderes Gütezeichen

„Sie alle, meine lieben Jubilare, haben sich durch treue, pflichtbewußte Arbeit ausgezeichnet, dafür gebührt Ihnen Dank und Anerkennung. Ihre Jubilarnadel, die Sie heute tragen, ist ein Gütezeichen besonderer Art. Auf dieses Symbol langjähriger Arbeit bei Opel können Sie mit Recht stolz sein.“ Das sagte Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt zu Beginn seiner Ansprache. Alle Kapitalinvestitionen seien nutzlos vertan, wenn sie nicht von den Mitarbeitern getragen und von ihnen wertschöpfend und nutzbringend gestaltet würden. Die Jubilare hätten wesentlich zum hohen Ansehen der Firma und der Wertschätzung ihrer Produkte in

aller Welt beigetragen, oft unter Anspannung aller körperlichen und geistigen Kräfte, ganz gleich, an welchem Platz sie stünden, welche Position sie bekleideten.

„Es gibt auch Schattenseiten“

Dank und Anerkennung sagte Dr. Schlotfeldt auch den anwesen-

den die Jubilare zu Opel gekommen waren, Jahrzehnte mit Höhen und Tiefen, wichtigen Einschnitten im Leben der Menschen. Angesichts der gegenseitigen Abhängigkeit von Einzelnen und Gruppen in einem Industriebetrieb sei die vertrauensvolle Zusammenarbeit eine der wichtigsten Voraussetzungen für das gute Funktionieren eines Unternehmens. Keiner könne seine Interessen unabhängig gegenüber dem anderen durchsetzen. Natürlich laufe nicht alles reibungslos, gebe es auch Schattenseiten, Versäumnisse und verbesserungswürdige Zustände im Unternehmen. Ein Großbetrieb, Opel nicht ausge-



Im Rampenlicht der Jubilarfeier standen (von links) Dr. Walter Schlotfeldt als Sprecher des Vorstandes, Richard Heller als Sprecher des Betriebsrates und Fritz Fensch als Sprecher der Jubilare.

den Ehefrauen und Ehemännern der Jubilare und Jubilarinnen. Die Berufsarbeit des Partners lasse sich aus der Ehe nicht ausklammern, ja Berufsarbeit und Ehe ergänzten einander. Ausführlich ging der Redner auf die Zeiten ein, in de-

nommen, könne keine heile Welt sein, obwohl viel guter Wille in ihm wirke. Gerade bei uns hätten die Mitarbeiter einen Lebensstandard erreicht, der vor 25, 40 oder gar 50 Jahren noch als unmöglich angesehen worden sei.

Mit 1.400 Teilnehmern, Jubilaren, Ehepartnern und Gästen, war die Mainzer Rheingold-Halle wieder bis auf den letzten Platz besetzt.





Ehregast Jockel Fuchs, der Oberbürgermeister von Mainz, hatte für die „goldenen Jubilare“ Hans Hufnagel und Heinrich Mößinger als Geschenk der Stadt eine Wochenendreise nach Berlin mit Ehefrauen mitgebracht. Auf dem Erinnerungsfoto von links Betriebsratsvorsitzender Richard Heller, Ehepaar Hufnagel, Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, Ehepaar Mößinger und Oberbürgermeister Jockel Fuchs.

Verbesserung der Opel-Rente

In seiner Ansprache ging Dr. Schlotfeldt auch auf die betriebliche Altersversorgung ein, die vom System her gut sei. In den letzten Jahren seien die Opel-Renten ständig gestiegen, so auch jetzt wieder. Dieses Leistungssystem brauche keinen Vergleich mit anderen Unternehmen zu scheuen. Dennoch arbeite man an einer Verbesserung der betrieblichen Altersversorgung. Man hoffe, daß es trotz der Komplexität der Materie bald gelinge, ein verbessertes System vorzulegen, das sowohl dem einzelnen Vorteile bringe als auch im Rahmen des finanziell Machbaren liege. Zum Schluß wünschte Dr. Schlotfeldt den Jubilaren Gesundheit und ein bißchen Glück.

Im Mittelpunkt unserer Jubilarsfeier, sagte Betriebsratsvorsitzender

Richard Heller, stünden Menschen, die 25, 40 und sogar 50 Jahre ihres Lebens Automobile gebaut hätten. Ihnen gelte Respekt und Dank, in den man die Lebensgefährten, in den meisten Fällen die Frauen der Jubilare, einbeziehen müßte. Gerade in Gesprächen mit Jubilaren werde deutlich, welche großen technologischen Veränderungen die Welt erfahren habe, die aber heute als selbstverständlich erschienen. Aber es werde auch deutlich, daß man vielleicht doch nicht im gleichem Maße wie beim technischen Fortschritt erfolgreich gewesen sei, die Arbeitswelt menschlicher zu machen. Diese Problematik solle man gerade auf einer Jubilarsfeier ansprechen.

„Keine Stechuhr für Jubilare“

Deshalb sollte man laut darüber nachdenken, daß es nicht nur gelte, bessere und schönere Autos zu bauen, sondern im gleichen Maße

auch die Arbeitswelt humaner zu gestalten. Allgemein seien sich zwar alle Seiten über diese große Zielsetzung einig, problematisch werde es aber im Detail, in dem bekanntlich der Teufel stecke. Eine solche Detailfrage sei, ob man wirklich nur durch Zeitmessung und Zeitvorgaben die menschliche Arbeitsleistung erfassen beziehungsweise steuern könne. Die deprimierende Kontrolle des Menschen durch die Stoppuhr am Arbeitsplatz und durch die Stechuhr zum Beginn und am Ende der Arbeitszeit sollte bald der Vergangenheit angehören.

Und darum solle ein großer Schritt in diese Richtung des Vertrauens zu allererst bei denen gemacht werden, die ein Leben lang dem Unternehmen die Treue gehalten hätten. Zum Beispiel wäre es ein großer, vernünftiger Schritt als Anerkennung für lange Betriebszugehörigkeit, mindestens die Jubilare vom An- und Abstecken zu befreien.

Harmonie auch im Alltag

Der Jubilarsprecher Fritz Fensch, Werkzeugausgabe M-2, Gesenkbau und Schmiede, äußerte den Wunsch, die Harmonie, die heute alle im Saal verbinde, sollte nicht nur auf diese Stunden beschränkt bleiben, sondern sich auch nach Möglichkeit im betrieblichen Alltag fortsetzen — zum Wohl der Belegschaft und der Firma. Warum die Zahl der Jubilare in den letzten Jahren so stark gestiegen sei? Er glaube, der Grund sei darin zu sehen, daß es den meisten bei Opel gefalle und sie hier ihr gutes Einkommen hätten. Als Pendler sei er so etwas wie ein Tramp, wenn auch nicht einer aus der Pfalz, so doch aus dem Dreieck Mainz-Bingen-Worms. Die Pendler aus

Nach den Klängen des Horst Althoff-Septetts vom Hessischen Rundfunk wurde eifrig das Tanzbein geschwungen, auch von den älteren Jahrgängen.





Zum Abendessen servierten Jakob Schultheis und eine Streichergruppe des Werksorchesters konzertante Delikatessen. — Margitta Krafczyk, Kulturabteilung, betätigte sich als charmante Moderatorin. — Stargast des bunten Teils war der bekannte Showstar Roberto Blanco, der übrigens eine eigene Tonanlage benutzte.

dieser Gegend und anderen Richtungen trennten oft zwischen 25 und 50 Kilometer von ihrer Arbeitsstätte in Rüsselsheim. Er fahre seine Strecke täglich seit nun 25 Jahren, ganz gleich, ob die Straßen trocken, naß oder winterlich glatt seien.

Frage nach dem Fahrgeldzuschuß

Der Jubilarsprecher ließ in diesem Zusammenhang den Wunsch anklingen, ob die Firma den weiter weg wohnenden Pendlern einen Fahrtkostenzuschuß geben könne. Schließlich sei auch dieses tägliche lange Unterwegssein ein Teil der Treue und Pflichterfüllung der Firma gegenüber, die in den Reden so

hervorgehoben worden seien. Doch auch das dürfe nicht verschwiegen werden: soziales Verständnis und soziale Leistungen hätten gerade bei Opel eine Tradition. Wenn auch längst nicht alles Gold sei, was glänze, so sei die Zahl der sozialen Errungenschaften doch beträchtlich. Die Jubilare wüßten das zu schätzen. Gerade in Krisenzeiten werde deutlich, daß das persönliche Wohlergehen des einzelnen und das der Firma voneinander abhängig seien.

Zwanglose Gespräche

Der Abend klang aus mit viel Musik und, wie schon gesagt, dem Show-Teil mit Roberto Blanco. Da

das Horst Althoff-Septett unermüdlich im nostalgischen wie im modernen Sound für die richtige musikalische Einstimmung sorgte, war die Tanzfläche immer voll. Auch die älteren Jubilarjahrgänge schwangen das Tanzbein, als wären sie noch zwanzig. In den Pausen wurden Erinnerungen ausgetauscht, und vielfach wurde die Gelegenheit benutzt, mit dem Vorgesetzten im zwanglosen Gespräch betriebliche oder persönliche Fragen anzuschneiden. Im betrieblichen Alltag findet sich ja meist kaum genügend Zeit. 23 Uhr war es, als in der riesigen Halle die Lichter erloschen; so lange hatten die Letzten ausgehalten.

Malwettbewerb junger Künstler

Zahlreiche Jungen und Mädchen beteiligten sich wieder an dem Mal- und Zeichenwettbewerb für das bevorstehende Weihnachtsfest. In der Gruppe I (Jahrgang 1963 - 1967) kam Ralf Hölscher aus Witten an der Ruhr auf den ersten Platz, den zweiten und dritten belegten Karin Dammel und Monika Knapp, beide aus Rüsselsheim. In der Gruppe II (Jahrgang 1968 - 1971) siegte Carsten Eckert aus Rüsselsheim; und auf den zweiten und dritten Platz kamen in dieser Gruppe Petra Barth aus Rüsselsheim und Cornelia Rickert aus Mainz. Als Motive für die Opel-Weihnachtskarten konnten nur zwei der prämierten Zeichnungen ausgewählt werden: der bunte Weihnachtsmarkt von Ralf Hölscher (Bild) und eine weihnachtliche Schlittenpartie, gemalt von Monika Knapp. (Auch für 1980 ist wieder ein Wettbewerb ausgeschrieben worden. Siehe dazu die Beilage.)



Bunter Weihnachtsmarkt von Ralf Hölscher aus Witten an der Ruhr, der für sein Bild den 1. Preis der Gruppe I erhielt. Für jede Karte wird DM 1,— wohltätigen Zwecken zugeführt. (Das farbige Original wirkt natürlich viel lebendiger.)

„Das sozialpolitische Klima hat sich verhärtet“

Aus redaktionstechnischen Gründen konnte im November keine OPEL POST erscheinen; so können wir erst jetzt näher auf die Betriebsräte-Vollkonferenz '79 eingehen, die Mitte Oktober in Gelterswoog bei Kaiserslautern stattgefunden hat. An ihr nahmen Betriebsräte aus den drei Werken und der Filiale Berlin sowie als Gäste Vertreter der Geschäftsleitung und der Gewerkschaften teil. In dem in Kürze erscheinenden Sonderdruck über diese Konferenz wird ausführlich über ihren Ablauf, die Referate und Diskussionsbeiträge berichtet, so daß wir uns an dieser Stelle auf wesentliche Punkte beschränken können.

Die Tagesordnung war sehr umfangreich. Im Mittelpunkt des ersten Tages standen die Begrüßungsansprache des Werksleiters von Kaiserslautern, Heinrich Peter Klein, und der Bericht des Aufsichtsratsmitgliedes Dr. Harald Fuchs von der IG Metall über die Arbeit dieses Gremiums aus der Sicht der Arbeitnehmerbank. Breiten Raum an diesem Tag nahmen auch die Berichte aus den Werken ein, erstattet von den einzelnen Betriebsratsvorsitzenden. Am Abend dieses Tages gab die Stadt Kaiserslautern einen Empfang im historischen Casimirsaal. Am zweiten Konferenztag erstattete der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates, Rudi Hahn, den Rechenschaftsbericht für die letzten 12 Monate. Einen Bericht für die Lohn- und Gehaltskommission des GBR gab anschließend Betriebsrat Martin Schwarz, für die Sozialkommission Liane Steinführer, für den Bildungsausschuß Betriebsrat Rolf Petry, für die Gesamtjugendvertretung deren Vorsitzender Karl Heinz Kreuzer und für die Schwerbehinderten deren Gesamtvertrauensmann Hans Rosenstock. (Bilder nächste Seite.)

Ausführliche Diskussionen

Über diese Berichte beziehungsweise die vorgetragenen Probleme wurde ausführlich diskutiert, ebenfalls später über den Bericht der

Am Vorabend der Konferenz gab die Stadt Kaiserslautern Betriebsräten und Gästen einen Empfang im historischen Casimirsaal. Dabei wurde dem Oberbürgermeister Th. Vondano als Gastgeschenk ein kupferner Teller überreicht. Von links: Werksleiter H. P. Klein, Bürgermeister B. Barthel, Betriebsrat R. Müller, Oberbürgermeister Th. Vondano, der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates R. Hahn und G. Noß, Leiter der Personalabteilung Rüsselsheim.

Geschäftsleitung über das Personal- und Sozialwesen sowie die wirtschaftliche Lage des Unternehmens. Ein gesellschaftspolitisches Referat von Georg Benz vom geschäftsführenden Vorstand der IG Metall beendete das Programm des zweiten Tages. Am Vormittag des dritten Tages ging es weiter mit der Verabschiedung von Anträgen und Resolutionen. (Siehe am Ende des Berichts.) Schlußpunkt war ein Resümee des Tagungsablaufes.

DER GBR-BERICHT

In dem ausführlichen Bericht des GBR-Vorsitzenden Rudi Hahn wurden zahlreiche Punkte angeschnitten und zur Diskussion gestellt. Eingangs ging Hahn auf die sozialpolitische und die wirtschaftliche Lage ein. Das sozialpolitische Klima in der Bundesrepublik, aber auch das bei Opel, habe sich spürbar verhärtet. Die Ankündigung, in Spanien und Österreich neue GM-Werke zu errichten, wurde von Hahn kritisch beurteilt, ihre Notwendigkeit bestritten. Das Fazit der Produktionsausdehnung, nicht nur von GM, sondern aller Konzerne, werde sich zu einem gna-

denlosen Verdrängungswettbewerb auswirken. In allen Fällen, so Hahn „tragen immer die Beschäftigten das unternehmerische Risiko.“ Er forderte in diesem Zusammenhang Beschäftigungsgarantien, Ausgleichszahlungen bei Kurzarbeit und einen garantierten Jahreslohn.

Umsatzsteuer für Jahreswagen

Dieses Thema nahm ebenfalls breiten Raum in dem Bericht ein. Rudi Hahn sagte dazu: „Dieses Urteil des Bundesfinanzhofes betrachten wir als einen Skandal erster Ordnung. Die Arbeitnehmer der Automobilindustrie werden durch dieses Urteil beim Wiederverkauf ihres Wagens wie Unternehmer behandelt und daher zur Umsatzbesteuerung herangezogen...“ In einem persönlichen Gespräch mit dem hessischen Finanzminister, das auf Initiative des Kollegen Heller zustande gekommen sei, habe dieser zugesichert, die Oberfinanzdirektion Frankfurt werde in dieser Angelegenheit nicht tätig werden, solange es zu keiner bundeseinheitlichen Regelung gekommen sei.

„Auf die lange Bank geschoben“

Viele Punkte der laufenden Gesprächsrunden mit der Geschäftsleitung würden mit dem Hinweis, die Angelegenheit werde bearbeitet, auf die lange Bank geschoben. Hahn kritisierte diese Handhabung mit scharfen Worten. Andererseits könne er auch über manches Positive berichten, so über die jüngst





Am Vorstandstisch: Von links H. Beiske, Bochum, GBR-Vorsitzender R. Hahn, sein Stellvertreter R. Müller, der die Tagung leitete, beide Rüsselsheim sowie G. Steputat, Bochum.

abgeschlossene Betriebsvereinbarung zur Regelung des Arbeitseinsatzes von Schwerbehinderten. In Fragen der Altersversorgung gingen die Meinungen noch weit auseinander. Hahn behandelte gerade diesen Punkt sehr ausführlich, genauso die Betriebsvereinbarung über die Erschwerniszulage für Angestellte, die zwar nicht ganz befriedigend, aber doch ein Meilenstein für die Angestellten sei. Der zunehmende Einsatz von Bildschirmgeräten, die Teilnahme von Werksangehörigen an außerbetrieblichen Fort- und Umschulungsmaßnahmen sowie das Baudarlehenprogramm waren weitere Abschnitte des Rechenschaftsberichtes. Der GBR-Vorsitzende forderte aufgrund von Vorkommnissen bei Vertragshändlern eine eigene Kundendienstwerkstatt für Werksangehörige.

Zum Thema „Sonderzahlung“

Auch die Themen Vorsorgeuntersuchungen, Akkordarbeit und die Ermittlung von Zeitvorgaben sowie

die Weihnachtsgratifikation für 1979 und die Sonderzahlung wurden in dem Bericht behandelt. Zur Sonderzahlung sagte Hahn: „Ich



Das Hauptreferat auf der Betriebsräteversammlung '79 hielt GBR-Vorsitzender R. Hahn. — Den Bericht für die Lohn- und Gehaltskommission gab M. Schwarz, für die Sozialkommission L. Steinführer, für den Bildungsausschuß R. Petry, für die Gesamtjugendvertretung K. H. Kreuzer und für die Schwerbehinderten deren Vertrauensmann H. Rosenstock (von links).

scheue mich aber nicht, im Namen aller Betriebsräte unsere Enttäuschung darüber zum Ausdruck bringen, daß die Geschäftsleitung nicht bereit war, mehr für unsere Werksangehörigen auszuschütten.

Wir haben diese Enttäuschung auch unmittelbar nach der Verhandlung Generaldirektor Waters gegenüber zum Ausdruck gebracht. Wir vertreten nach wie vor die Meinung, daß eine Belegschaft, die durch ihre Leistungsbereitschaft den wesentlichsten Teil zum Geschäftserfolg beigetragen hat, angemessen, und nicht — im Verhältnis dazu — mit einem Trinkgeld abgepeist wird.“

Zielvorstellungen für 1980

Abschließend nannte GBR-Vorsitzender Rudi Hahn einige Zielvorstellungen für die Zukunft: „Eine verbesserte, gerechte und unterschiedslose Neuregelung der Altersversorgung; eine weitere Verbesserung von Löhnen und Gehältern; mehr Erholzeiten; die schnellere Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen; bessere und ausreichen-

dere Be- und Entlüftungen; humane und menschenwürdige Arbeitsbedingungen; ein 14. Monatseinkommen; Beschäftigungsgarantien; Ausgleichszahlungen bei Kurzarbeit; garantiertes Jahreseinkommen; Neuordnung der Dienstjubiläen hinsichtlich der Jubiläumsgaben und des dazu gewährten Urlaubs.“ Um diese Ziele zu erreichen, bedürfe es der Einigkeit und Geschlossenheit der Belegschaft, sagte der GBR-Vorsitzende am Ende seines langen Referats.

Bericht der Geschäftsleitung

Nach § 53 des Betriebsverfassungsgesetzes gab Dr. Walter Schlotfeldt im Laufe der Konferenz den Bericht über das Personal- und Sozialwesen sowie die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zum Zeitpunkt der Berichterstattung. Die Produktions- und Verkaufserwartung sowie die Situation in den einzelnen Werken wurde dargestellt und alle Zahlen mit der Personal-

Blick in den Tagungsraum mit Betriebsräten und Gästen.



entwicklung in Verbindung gebracht. Die Tarifrunde 1979, die Nachschlagsforderung, die Kostensituation und der finanzielle Rahmen wurden in dem Bericht ebenfalls ausführlich behandelt. In die Tarifrunde 1980 geht man mit einer finanziellen Vorbelastung durch höhere Lohn- und Gehaltskosten als Folge des Stufenabkommens über die Verlängerung des Urlaubs sowie die Erhöhung der vermögenswirksamen Leistungen von 39 auf 52 DM ab Januar 1980.

Die Weihnachtsgratifikation

Zur Weihnachtsgratifikation sagte Dr. Schlotfeldt unter anderem: „Sie ist in diesem Jahr nicht nur absolut höher als im vergangenen Jahr, sondern sie ist in Relation zu der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens zum gegenwärtigen Zeitpunkt ganz erheblich höher als in den vergangenen Jahren. Sie wird nämlich zu einem Zeitpunkt gewährt, in dem die Gewinnerwartungen der Firma wesentlich niedriger sind als in den vergangenen Jahren“.

Neufassung der Altersversorgung

In seinem Bericht wurde auch die rückwirkende Anpassung der Opel-Renten sowie die angestrebte Neufassung der Opel-Altersversorgung eingehend erörtert. Zu diesem Kapitel sagte Dr. Schlotfeldt abschließend unter anderem: „Ich bin nach wie vor der Meinung, daß unsere Altersversorgung nicht so schlecht ist, wie es manchmal aufgrund der Diskussion den Anschein haben könnte. Ich bin ferner der Ansicht, daß wir nicht nur aus Kostengesichtspunkten den Charakter der Opel-Altersversorgung erhalten sollten. Wir dürfen nicht nur isoliert die Situation des Opel-Rentners betrachten, sondern wir müssen die Opel-Altersversorgung als eine Gesamt-Versorgungsleistung ansehen und dürfen dabei die Relation zu den aktiv Arbeitenden nicht übersehen beziehungsweise vernachlässigen.“

Berufsausbildung bei Opel

Genau wie der GBR-Sprecher beschäftigte sich Dr. Schlotfeldt ebenfalls mit verschiedenen Vereinbarungen und Programmen der letzten Zeit. Ausführlich ging er auf die Berufsausbildung im Unternehmen ein: „Unsere Berufsausbildung ist nach wie vor hervorragend, und diejenigen, die es selbst erlebt haben, werden mir sicher

zustimmen. Darauf sind wir auch stolz. Im Berichtsjahr haben wir unsere Anstrengungen zum Ausbau und zur Verbesserung unseres Ausbildungsangebots erneut verstärkt. Im Herbst 1978 wurden 545 Auszubildende eingestellt, 18 Prozent mehr als im Vorjahr. Auch in diesem Jahr haben wir die Zahl der Neueinstellenden Auszubildenden noch einmal erhöht. Die Gesamtzahl der Ausbildungsplätze stieg auf 1.516 gegenüber knapp 1.400 in 1978... Zur Erhöhung des Lehrstellenangebots wurden die Ausbildungsstätten in Kaiserslautern ausgebaut, und in Rüsselsheim wurden die bestehenden Kapazitäten erweitert beziehungsweise modernisiert. Die Bochumer Werke erhielten eine völlig neue Lehrwerkstatt... Unser verstärktes Engagement um mehr Ausbildungsplätze erscheint uns richtig und logisch, denn die Auszubildenden von heute sind die Facharbeiter von morgen. Wir wollen aber auch einen Beitrag zugunsten der jungen Menschen leisten, die es besonders schwer haben, einen Ausbildungsplatz zu finden und beteiligen uns daher in maßgeblichem Umfang an dem sogenannten Rüsselsheimer Modellversuch, der lernbehinderten Jugendlichen eine Ausbildungsmöglichkeit einräumt.“

Zur Zusammenarbeit bereit

Im Bericht der Geschäftsleitung ging es dann noch um die Themen Erholpausen, Alkoholmißbrauch am Arbeitsplatz, die hohe Abwesenheitsrate sowie Probleme im Rahmen des Mitbestimmungsgesetzes. Dr. Schlotfeldt sagte abschließend: „Bei allen Entscheidungen im Vorstand spielen die

Interessen der Belegschaft eine entscheidende Rolle. Denn ohne die Menschen wird nicht produziert, und ohne Produktion gibt es schließlich nichts zu finanzieren. Natürlich gibt es immer wieder Meinungsverschiedenheiten, insbesondere dann, wenn die anstehenden Probleme aus einem unterschiedlichen Blickwinkel betrachtet werden. Aber diese können sachlich und immer dann gelöst werden, wenn beide Seiten vertrauensvoll zusammenarbeiten. Und ich kann noch einmal wiederholen, daß ich persönlich, aber auch die Geschäftsleitung insgesamt, zu dieser vertrauensvollen Zusammenarbeit bereit sind.“

Anträge und Entschlüsse

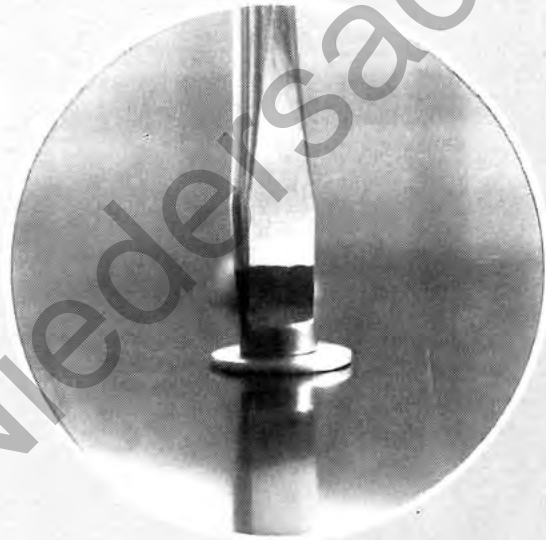
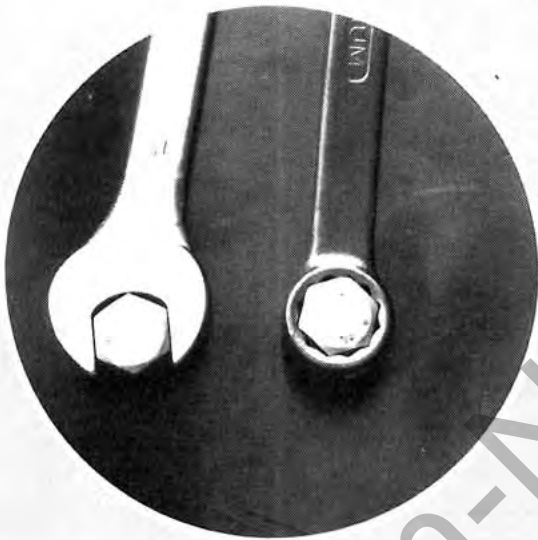
Am dritten und damit letzten Tag der Konferenz wurden von den Teilnehmern 14 Anträge gestellt, die sich unter anderem mit Problemen der Zeitermittlung im Akkordbereich, der Reinigung des Betriebes, Arbeitszeitverkürzung für 59jährige, Abstechen der Zeitkarten, Einrichtung von Verkaufsständen im Werk, Fragen zu Arbeitsjubiläen, Einrichtung von Sportstätten in allen Werken und Gewährung einer Zulage für die Auszubildenden befaßten. Außerdem verabschiedeten die Teilnehmer eine Entschliebung zu der in jüngster Zeit in der Bundesrepublik bekannt gewordenen Praxis der Überprüfung der Kandidaten der Betriebsratswahlen durch den Verfassungsschutz. Die Versammlung verurteilte diese Vorgehensweise auf das Schärfste. (Einzelheiten über die Betriebsräteversammlung — wie schon erwähnt — in dem in Kürze erscheinenden Sonderdruck.)



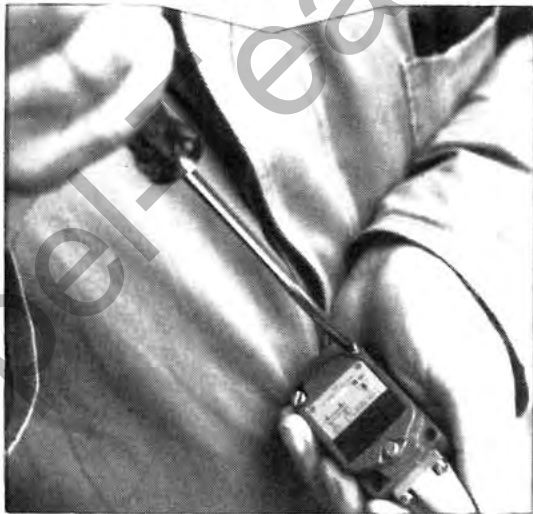
Persönliches am Rande der Konferenz: Während der Tagung wurde bekannt, daß sich die GBR-Sekretärin Dorothea Neidhardt mit Betriebsrat Richard Adam verlobt hat. Glückwünsche gab es auch für Betriebsrat Hans Smänder, der am zweiten Konferenztag Geburtstag hatte und von Rudolf Müller einen Blumenstrauß erhielt.

SICHERHEIT

Passendes Werkzeug
Sichere Verwendung



SO NICHT !



So wird der Schraubendreher
zum Dolch



Fachmännisch! Sicher!