

OPEL POST

$\frac{5}{79}$

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft



Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, der Niederlassung Berlin sowie für die Opel-Rentner. — Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim — Verantwortlich: Karl-Heinz Mai — Redaktion: Christel Kühn, Willi Seibert — Redaktion Bochum: Horst v. Dieken — Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam — Nachdruck nur mit Quellenangabe — Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder — Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht — Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen — Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen — Fernsprecher: 06142-664879 (Fernschreiber: 41 239) — Hausapp.: 4879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

AUS DEM INHALT

Leitartikel	2
Kurz berichtet	3
Modellauto-Wettbewerb ...	4
Kadett-Cup	5
Zur Lage	7
Werkchutzreportage	9
Beobachtungen	13
Bei uns zu Haus: Nauheim ..	14
Ausbildungsberufe	15
Das sichere Auto	15
Jubilare	16
Ruhestand	18
VV-Höchstprämie	19
Kfz-Technik	20
Am Lenkrad	22
Freizeit und Hobby	24
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Werk Kaiserslautern	30
Serie: Arbeitssicherheit	32

TITELBILD

Die Monate Mai und Juni mit ihren Feiertagen nutzen viele Familien ohne schulpflichtige Kinder, ihren Urlaub schon jetzt zu nehmen, um nicht in das große Gedränge der Hauptreisezeit zu kommen. Wer es beruflich einrichten kann, hat in diesen Wochen sicher mehr von seinem Urlaub — es sei denn, er ist Bade-Fan. Dann muß er schon weit nach Süden fahren, denn hierzulande bekäme er sehr schnell eine Gänsehaut. Schließlich konnte man Anfang Mai warme Kleidung wieder gut gebrauchen, gab der Winter noch ein kurzes Gastspiel.

GEFAHR EINER ABSAGE

Nicht nur schwarz in schwarz

Kultur- und gesellschaftskritischer Pessimismus bestimmt zunehmend den Tenor öffentlicher Diskussionen, auch in manchen Organen und bestimmten Sendungen der elektronischen Medien. Vor allem die Zukunft der Jugend wird schwarz in schwarz gemalt, obwohl die Menschen eher Zuversicht brauchen, um mit den anstehenden Problemen fertig zu werden. Die Motive mancher dieser Pessimisten sind sicher lauter und subjektiv erklärbar; sie sollen und müssen auch gehört werden. Unerträglich wird es jedoch, wenn sie das Übergewicht erhalten, wenn Gegenwart und Zukunft fast nur noch in düsteren Farben gemalt werden, während das Positive unterbewertet oder überhaupt nicht erwähnt, Erreichtes verschwiegen wird.

Angst vor der Zukunft

„Heute haben viele junge Menschen Angst vor der Zukunft, Angst vor Prüfungen, Angst vor den Anforderungen des Berufslebens, Sorgen um den Arbeitsplatz und um berufliche Entwicklungschancen, Angst vor privaten Risiken, ja sogar Angst vor der Ehe. Es scheint notwendig, daß auch die ältere Generation dieses Phänomen erkennt und sich die Frage vorlegt, wieweit ihr eigenes Verhalten und die in vielen Reden, Berichten und Artikeln zum Ausdruck kommende Schwarzmalerei hierzu beigetragen haben ...“ (Zitat aus einer Rede in einer kürzlich stattgefundenen Freisprechungsfeier.) In der Tat: Ideenreichtum, Beweglichkeit, Phantasie, Widerstandsfähigkeit gegenüber Schwierigkeiten, diese Eigenschaften, die die Jugend dringend braucht, um im Leben bestehen zu können, werden mit Schwarzmalerei nicht gerade gefördert.

Ein schlechter Rat

Als Sündenbock für alle negativen Erscheinungen unserer Zeit werden hauptsächlich die ökonomischen Schwierigkeiten mit ihren Folgen, zum Beispiel Arbeitslosigkeit, hingestellt, die mit einer gesellschaftlichen Krise zusammenfallen. Zu dieser Krise gehörten Umweltzerstörung, entfremdete Arbeit ohne eigene Einwirkungsmöglichkeiten und eine Sinn-Krise. Aus ihr wiederum folge, daß Belohnungen für

Anstrengungen wie Lernen, Arbeiten usw. nicht mehr einlösbar seien. So werde Zukunftsplanung zunehmend sinnlos. An ihre Stelle sei Zukunftsangst getreten. Als einziger Ausweg böten sich alternative Lebensformen an, und als Fazit wird den Jugendlichen teilweise sogar ein Leben in Randgruppen empfohlen. Ein schlechter Rat!

Absage an die Gesellschaft

So wird Problem auf Problem zu einer Mauer aufgetürmt, die der Jugend den Blick in die Zukunft versperrt. Ergebnis: Junge Menschen, denen ständig suggeriert wird, sie hätten keine wirklichen Chancen mehr, werden der Gesellschaft, in der sie leben, eine Absage erteilen. Mitentscheidend für unsere Zukunft ist es aber, daß es gelingt, vor allem den Jugendlichen wieder mehr Zuversicht und Selbstvertrauen zu geben, damit sie mit den Problemen besser fertig werden, die es natürlich zuhauf gibt und die nicht bagatellisiert werden sollen. Aber: Sie sind bei weitem nicht so groß und vor allem nicht unüberwindbar, wie das so gerne dargestellt wird. Wem Arbeit nur noch als Fluch eingeredet wird, für den wird sie tatsächlich zum Fluch. Wer dagegen Freude an der Leistung hat, hat auch die Chance zum Erfolg.

Mehr positive Beispiele

Jungen Menschen könnte auch dadurch mehr Mut gemacht werden, daß man ihnen an positiven Beispielen zeigt, daß der Leistungswettbewerb nicht notgedrungen Freundschaft und kollegiale Zusammenarbeit zunichte machen muß, wie das so oft behauptet wird. Es hat auch schon früher Leistungsanforderungen und Sorgen um den Arbeitsplatz gegeben, ohne daß die Menschen nur noch Rivalen waren. Im Gegenteil, stärker als in früheren Zeiten spielt gerade heute die gute Zusammenarbeit eine wichtige Rolle im Arbeitsleben. Schwarzmalerei aus Prinzip oder ideologischer Voreingenommenheit sehen das alles natürlich nicht. Um so mehr müssen die Realisten diesem übertriebenen Pessimismus entgegentreten, der auf die Dauer zu einer gefährlichen Emotionalisierung der Jugend führen wird. sp.



„Ich bin ein Opel-Fan“

Noch sportlicher als bisher schon will sich künftig Erfolgstrainer Klaus Mayr auf der Straße bewegen: Der Team-Coach der bundesdeutschen Ski-Amazonen entschied sich für einen schneeweißen Monza 3.0 S mit schwarzem Interieur, den er jetzt persönlich in Rüsselsheim abholte. Daß ihm die Entscheidung für den Neuen nicht schwer gefallen sein konnte, bewies der prominente Ski-Experte mit einem kurzen Kommentar während der Übergabe durch den stellvertretenden Verkaufsleiter Deutschland, Karl Krödel (rechts). Mayr: „Ich bin eben ein Opel-Fan!“

GM-Preise für die Krebsforschung

Der Schwede Georg Klein, der Brite Sir Richard Doll und der Amerikaner Henry Kaplan sind nach einer Mitteilung der General-Motors-Stiftung in New York die ersten Empfänger des von dem Automobilkonzern neu geschaffenen Preises für Verdienste um die Krebsforschung.

Die mit je 100.000 Dollar verbundenen Auszeichnungen wurden Anfang Mai in Washington übergeben. Der Preis gehört zu den bestdotierten Ehrungen im Bereich der Krebsforschung. Unter den Medizinpreisen rangiert er hinter dem Nobelpreis an zweiter Stelle.

Sir Richard Doll, an der Universität Oxford tätig, war einer der ersten Wissenschaftler, die den Zusammenhang zwischen dem Rauchen und Lungenkrebs erkannten. — Klein vom Stockholmer Karolinska-Institut hat die Rolle des Immunsystems bei Krebserkrankungen eingehend erforscht. — Kaplan, Leiter des Krebsforschungsinstituts an der Universität Stanford, wurde für seine Verdienste um die Strahlentherapie von Lymphdrüsenkrebs ausgezeichnet.

Kurz berichtet

Ende April waren im Unternehmen 65.612 Mitarbeiter beschäftigt, davon 42.806 in Rüsselsheim, 18.684 in Bochum, 3.937 in Kaiserslautern und 185 in der Filiale Berlin.

Rund 600 Führungskräfte aus dem gesamten Unternehmensbereich trafen sich am 11. Mai im großen Saal des Kurhauses Wiesbaden zum diesjährigen Management-Treffen. Statements über finanz-, personal-, betriebs- und verkaufspolitische Aspekte schloß sich eine Podiumsdiskussion mit Vertretern des Vorstandes an.



Mit der kürzlichen Bereitstellung von 1.000 neuen Parkplätzen südlich der B 43 ist die Parkplatzsituation nicht wesentlich entspannt worden. Mit dem Bau weiterer 800 Plätze im Anschluß an diesen Parkraum ist in den letzten Tagen begonnen worden. Der Betriebsrat hat darüber hinaus zusätzliche Parkplätze in anderen Bereichen beantragt.

Der nächste Tag der offenen Tür wird in den Werken Rüsselsheim und Bochum am 29. September und im Werk Kaiserslautern am 30. September sein. (Einzelheiten werden rechtzeitig bekanntgegeben.)

Über das Festkonzert des Werksorchesters am 18. Mai im Stadttheater Rüsselsheim anlässlich seines 30jährigen Bestehens berichten wir im nächsten Heft.

Energiespar-Maßnahmen

Die Automobilindustrie hat jetzt in einem Gespräch mit Bundeswirtschaftsminister Graf Lambsdorff zugesichert, daß sie mit einem Bündel von Energiespar-Maßnahmen den Kraftstoff-Verbrauch der Fahrzeuge senken wird. Im Mittelpunkt dieser Zusagen stehen konstruktive Veränderungen, durch die der Kraftstoff-Verbrauch der Personenwagen bis 1985 um 10 bis 12 Prozent ermäßigt werden soll. Für Nutzfahrzeuge werden bis zu diesem Zeitpunkt Einsparungen von 5 Prozent erwartet.

Lambsdorff hatte die Vorstandsvorsitzenden der deutschen Automobilunternehmen im Bundeswirtschaftsministerium empfangen, um mit ihnen Sparmaßnahmen zu vereinbaren. Sie werden in ein erweitertes Energiespar-Programm der Bundesregierung aufgenommen. Vom Mineralölverbrauch in der Bundesrepublik entfallen 25 Prozent auf den Straßenverkehr.

ZUKÜNFTIGE DESIGNER

Rekordbeteiligung beim Modellauto-Wettbewerb

Mit einer Rekordbeteiligung von 2.773 eingeschickten Modellautos endete im April der 14. Modellauto-Wettbewerb unserer Modellbauer-Gilde. Das bedeutet eine Steigerung gegenüber dem letztjährigen Wettbewerb um 23,7 Prozent. Teilnahmeberechtigt waren diesmal die Jahrgänge 1962 bis 1966. „Parallel mit der großen Beteiligung ist eine beachtliche Steigerung der Qualität der Modellautos zu verzeichnen“, sagte uns H. Barth, Leiter der Modellbauer-Gilde, die dem Bereich Öffentlichkeitsarbeit angegliedert ist.

Erstmals waren diesmal die Modellautos im Ausstellungsraum zu besichtigen, bevor die Jury am 26. April ihr Urteil fällte und die Sieger ermittelte, die im Juni bekanntgegeben und in einer Feier in Hamburg geehrt werden. Nicht nur junge Werksbesucher bewunderten vor den Werksbesichtigungen voll Anerkennung die Traumaautos der „Zukunftsdesigner“, sondern auch viele Werksangehörige.

Von H. Barth erfuhren wir noch ein paar Einzelheiten, die vor allem junge Leser der OPEL POST interessieren dürften: „Die Aufgabe, die die Modellbauer-Gilde den Jugendlichen stellt, besteht darin, aus einem haltbaren Material (Holz, Metall, Kunststoff usw.) ein Automobil zu bauen, das den Wettbewerbsbestimmungen entspricht. Der Phantasie sind dabei keine Grenzen gesetzt. Jeder kann nach seinen Ideen planen und bauen, muß sich aber an einige Vorschriften, die in

einem Anleitungsheft genau erläutert sind, halten.“

Ein besonderer Anreiz, so erfuhren wir weiter, seien die ausgesetzten Geldpreise in Höhe von 5.000,-, 3.000,-, 2.000,-, 1.500,- und 1.000,- DM sowie wertvolle Sachpreise. Zusätzlich war bei diesem Wettbewerb ein Sonderpreis von 1.000,- DM für das beste Modell eines Stadt-Kleinwagens ausgeschrieben.

Viele Schulen in der Bundesrepublik haben inzwischen die Wettbewerbsaufgabe in den Werkunterricht aufgenommen und damit ausgezeichnete Erfolge erzielt. Übrigens ein interessantes Thema für Lehrer, denn es gibt den Schülern die Möglichkeit, gestalterisch und handwerklich zu arbeiten. Eine Schule nimmt am Sonderwettbewerb teil, wenn mindestens 15 Modelle eingeschickt werden. Geldpreise in Höhe von 500,- bis 2.500,- DM sind zum Kauf von unterrichtsfördernden Gegenständen, wie Werkzeugen, Projektoren, Tonbandgeräten usw. bestimmt, die im Eigentum der Schule bleiben.

„Die 10 besten Modelleinsender mit je einer Begleitperson sowie Werklehrer der siegreichen Schulen werden zur Siegerehrung eingeladen“, so H. Barth abschließend. „Zwei Tage mit interessantem Programm sind jedes Mal ein unvergeßliches Erlebnis und eine zusätzliche Belohnung für die Anstrengung. Denn es sind ja viele Stunden, die bis zur Fertigstellung eines Modellautos aufgewendet werden müssen.“



Bei der Vorauswahl wirkten unter anderem die PEK-Mitarbeiter Karl Heimerl (links) und Klaus Müller mit.



Die Wahl der Vertrauensleute

In der Zeit vom 17. April bis zum 4. Mai 1979 fand im Werk Rüsselsheim die Neuwahl der Vertrauensleute der IG Metall statt. (Bei der Wahl im Jahre 1976 waren es 850.) Die Vertrauensleute wurden auch diesmal wieder in den einzelnen Abteilungen gewählt, und zwar in Form einer Persönlichkeitswahl. (Unser Bild entstand in der Fertigmontage.)

Da es – vor allem bei neuen Mitarbeitern – immer wieder Unklarheiten über die Aufgaben eines gewerkschaftlichen Vertrauensmannes gibt, fragten wir den ersten Vorsitzenden unserer Vertrauenskörperleitung, G. Wink, über Entwicklung und Aufgaben der Vertrauensleute.

„Die Stellung der Vertrauensleute im Betrieb war lange Zeit ungeklärt. Durch eine tarifvertragliche Regelung vor einigen Jahren ist deren Tätigkeit dann aber von den Tarifpartnern anerkannt worden. Im übrigen gab es den Vertrauensmann schon in der Frühzeit der Gewerkschaftsbewegung. Schon damals war er Bindeglied zwischen den Gewerkschaftsmitgliedern im Betrieb und den örtlichen Gewerkschaftsleitungen. Er hatte die Mitglieder über Ansichten, Maßnahmen und Beschlüsse der Organisationsleitung zu unterrichten, diese wiederum über die Verhältnisse im Betrieb auf dem laufenden zu halten. Das ist bis heute so geblieben.“

Abschließend bemerkte G. Wink noch: „Treu geblieben sind die Vertrauensleute ihrer Aufgabe, die Solidarität zu fördern, bis heute. Daneben haben sie für Wahlvorschläge der Gewerkschaften bei Betriebsratswahlen zu sorgen. Der alle drei Jahre gewählte Vertrauensleutkörper hält vierteljährlich Versammlungen ab, auf denen die wichtigsten gewerkschaftlichen und betrieblichen Fragen besprochen werden. In unserem Werk herrscht unter den Vertrauensleuten ein kollegialer Geist, der jedoch auch unterschiedliche Meinungen

nicht ausschließt. Gut ist der Kontakt zum Betriebsrat, mit dem wir eng zusammenarbeiten. Immerhin müssen im Werk Rüsselsheim mehr als 40.000 Arbeitnehmer betreut werden. Ganz zwangsläufig fällt da den Vertrauensleuten eine besondere Stellung zu, denn die 53 Betriebsräte können nicht überall sein. Auch zu den betrieblichen Vorgesetzten haben die meisten Vertrauensleute einen guten Kontakt." So weit G. Wink.

Nach der inzwischen abgeschlossenen Wahl haben jetzt die Vorbereitungen für die Neuwahl der Vertrauenskörperleitung begonnen.



BESUCHEREMPfang

„Ich möchte gern zu Herrn Müller“

Wer täglich nicht mit den gleichen, sondern immer wieder mit anderen Menschen zu tun hat, verfügt über viel Menschenkenntnis; er weiß auch, wie man mit ihnen umzugehen hat und kann auf seinem Posten vermutlich nur dann der richtige Mann sein, wenn er inmitten eines ständigen Kommens und Gehens und angesichts an ihn herangetragener vielfältiger Anliegen über Geduld und Takt verfügt.

Solche Gedanken drängen sich einem auf, wenn man Albert Speyer (unser Bild), dem z.Z. der Besucherempfang im Ausstellungsraum unseres Werkes übertragen ist, bei seiner Arbeit beobachtet. Hier ist die erste Kontaktstelle zwischen Besuchern und Besuchten, Gästen und Werk. Und da der erste Eindruck oft entscheidend ist, kommt dem Besucherempfang große Bedeutung zu. Er ist gewissermaßen eine Visitenkarte.

Mehr als 200 Besucher nehmen in der Regel täglich Albert Speyers Dienste in Anspruch. Viele wollen in den Einkauf und in die Abteilung Industrial Engineering (Standardabteilung), aber auch in die Abteilung Werksanlagen und in die Personal- und Sozialabteilung kommen viele Besucher. (Hinzu kommen die Besuchergruppen zu den täglichen Werksführungen.) Immer wieder muß er Anliegen und Wünsche anhören und Fragen beantworten. Alle Besucher und Gäste, darunter

natürlich auch Ausländer verschiedener Nationen, sind an die richtige Stelle zu weisen. Albert Speyer muß sich also nicht nur in den Abteilungen auskennen, er muß auch viele Namen und Telefonnummern im Gedächtnis haben. Nebenbei leistet er so manche Gefälligkeit.

Da sind beispielsweise Frauen, die ihren im Werk beschäftigten Männern etwas Wichtiges mitzuteilen haben. Albert Speyer versucht dann, diese telefonisch zu erreichen, zumindest die Abteilungen, in denen sie arbeiten. Dabei hört er von manchen Problemen, Sorgen und Anliegen. Aber auch ohne Humor geht es zuweilen nicht ab. Denn mancher Besucher macht gerne einmal ein Witzchen. Interessant ist Albert Speyers Tätigkeit auf jeden Fall. Er untersteht übrigens dem Werkschutz.

KADETT-CUP

Neue Möglichkeiten

Im März wurden bekanntlich die ersten Läufe zu dem neu ins Leben gerufenen Opel Kadett-Cup ausgetragen. Dieser Wettbewerb ist ausschließlich darauf ausgerichtet, jungen Motorsport-Enthusiasten den Einstieg in den aktiven Rallyesport zu ermöglichen. Hier haben junge Leute die Gelegenheit, ihr fahrerisches Können und ihre finanziellen Mittel in Übereinstimmung zu bringen. Die Richtigkeit dieses Konzeptes bestätigte sich sehr bald – insgesamt 190 Teams schrieben sich bis zum Nennungsschluß für die 10 Wertungsläufe ein. An den Start zum ersten Lauf – der 41. Westfalen-Lippe-Fahrt mit Start in Gütersloh – gingen 125 Teams!

Den jungen Fahrern wurde einiges abverlangt: insgesamt 205 km Sonderprüfungen auf dem dafür idealen Gelände des Truppenübungsplatzes Senne waren zu bewältigen. Das Feld war bunt gemischt. Die 60 PS-Kadett – Limousine, Coupé oder City – sahen mit ihren wenigen

erlaubten Veränderungen „richtigen“ Rallyefahrzeugen schon recht ähnlich. Der Opel Kadett-Cup bietet viele Möglichkeiten. Dieser Wettbewerb ist bisher in Deutschland mit nichts zu vergleichen.

MONZA

„Erfolg garantiert“

Die zahlreichen Auszeichnungen der letzten Zeit für unseren SENATOR dürfen nicht vergessen machen, daß der MONZA ebenfalls ständig mit Bestnoten bedacht wird. Hier – auszugsweise – eine weitere Stimme aus jüngster Zeit. In der „Frankfurter Rundschau“ war zu lesen:

„Daß Opel neuerdings in der Oberklasse wieder ernst genommen wird, beweist der Erfolg des ‚Senator‘. Von ihm verkauft das Rüsselsheimer Unternehmen in der Bundesrepublik allmonatlich deutlich mehr Fahrzeuge als BMW von seinen Siebener-Modellen... Aber auch mit der Coupé-Version des Senator, dem Monza, kann Opel bereits zufrieden sein... Dieser Erfolg aus dem Stand heraus kommt nicht von ungefähr. Der Monza besitzt selbstverständlich die gesamte technische Konzeption des Senator, der – wie selten ein Auto zuvor – sofort nach seiner Premiere von allen namhaften Fachkritikern mit Bestnoten bedacht worden ist.“

In der Praxis bedeutet dies, daß auch der Monza jenes überdurchschnittlich gute Fahrwerk besitzt, das in seiner Synthese



aus optimaler Fahrsicherheit und gediegemem Insassenkomfort Spitzenniveau repräsentiert. Was den Monza darüber hinaus attraktiv macht, ist sein originelles Karosseriekonzept. Im Gegensatz zu allen anderen Oberklasse-Coupés auf dem Markt besitzt der Monza einen variablen Innenraum und eine große Heckklappe.

Nun ist Zweckmäßigkeit in aller Regel für die Coupé-Käufer kein ausschlaggebendes Kaufmotiv. Verbindet sich diese nützliche Vielfalt der Einsatzmöglichkeiten jedoch gleichzeitig mit einem ernsthaft-eleganten und glaubwürdig sportlichen Habitus, so muß der Erfolg nahezu garantiert sein...“

**DER KLUGE
MANN
SCHLÄGT VOR**



Junge Meisterin

Rund 2.400 Meister wurden seit 1956 in den eigenen Meisterlehrgängen für die Werke Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Berlin ausgebildet. Daß Frauen an diesen Kursen teilnehmen, gehört leider immer noch zu den Ausnahmen. Warum eigentlich? Die OPEL POST berichtete jeweils über solche „Sonderfälle“. Kürzlich qualifizierte sich wieder eine Mitarbeiterin zur Meisterin. Es ist Brigitte Kreer, gelernte Technische Zeichnerin, die ihre Ausbildung bei uns absolvierte.

Erwähnenswert ist vor allem, daß die frischgebackene Meisterin (auf dem Bild hinten mit einer Auszubildenden) erst 24 Jahre alt ist. Wir unterhielten uns mit ihr über ihren beruflichen Werdegang, der sich von dem anderer junger Mädchen, die wie Brigitte Kreer eine technische, gewerbliche oder kaufmännische Ausbildung abgeschlossen haben, unterscheidet. Nach der Lehrabschlussprüfung war sie noch kurze Zeit als Technische Zeichnerin in der PEK. Anschließend verließ sie jedoch unser Unternehmen, um weitere Berufserfahrungen in einem kleineren Betrieb zu sammeln. „Dann besuchte ich die Technikerschule in Weilburg und nahm hier die Gelegenheit wahr, meine Ausbilder-Eignungsprüfung vor der Industrie- und Handelskammer abzulegen. Im September 1977 kam ich dann wieder zu Opel.“

Der Anstoß, sich an einem Test für die Meisterlehrgänge zu beteiligen, kam von der Abteilung Berufsausbildung. Dieser Test war im März 1978, im November des gleichen Jahres begann der Kurs, der — wie gesagt — mit der Ernennung zur Meisterin erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Herzlichen Glückwunsch. Auf die Frage, ob es schwierig gewesen sei, die Meisterprüfung zu bestehen, antwortete sie kurz und bündig: „Es ging. Wer hat schon gern Prüfungen mit all den Aufregungen, die damit verbunden sind.“ Es ist vorgesehen, Brigitte Kreer demnächst in der Berufsausbildung bei den Technischen Zeichnern als Meisterin einzusetzen. Wünschen wir ihr für ihre weitere berufliche Laufbahn alles Gute und viel Erfolg.



H. Wolf Dr. R. Jacob K. Westphahl

Personalien

Werner Kunke, Betriebsleiter Außenbereiche und Ordnungsdienst, ist in den Ruhestand getreten. H. Wolf, Gebäudeinstandhaltung, übernahm zusätzlich die Verantwortung für die Außenanlagen und die Werksreinigung.

Dr. Ralf Jacob, bisher Assistent des Verkaufsleiters Deutschland, wurde am 1. Mai zum stellvertretenden Zonenleiter in der Verkaufszone Bielefeld ernannt. Klaus Westphahl, der bisherige stellvertretende Zonenleiter der Verkaufszone Bielefeld, hat die Position von Dr. Jacob übernommen.

Ehrung eines Opel-Jubilars

Hans Hufnagel aus der Fotoabteilung feierte jetzt sein 50jähriges Arbeitsjubiläum. (Siehe auch die Jubilarseite.) Am 4. Mai fand in Anwesenheit von Vertretern der Geschäftsleitung, des Betriebsrates und seiner Vorgesetzten eine Würdigung des Jubilars statt. Nach der



Ehrung sowie der Überreichung von Scheck und Geschenken überbrachte Stadtrat Erich Solberg die Grüße von Ministerpräsident Holger Börner und übergab ihm als Anerkennung für seine 50jährige Arbeit bei Opel die Urkunde der hessischen Landesregierung.

Hans Hufnagel begann 1929 als Elektriker-Lehrling bei Opel. In den fünfziger Jahren kam er von der Elektrischen Abteilung als Elektriker und Beleuchter in die Fotoabteilung, in der er auch für die Wartung der technischen und elektrischen Ausrüstung verantwortlich war. Ende Mai tritt er in den Ruhestand. Wir wünschen ihm noch viele Jahre bei guter Gesundheit. — Auf unserem Bild von links G. Noß, Leiter Personalabteilung, Stadtrat Erich Solberg, Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt sowie der Jubilar.

SAMMLUNG

Nachahmenswert

Es gibt Leute, die glauben, für soziale und ähnliche Hilfe seien nur der Gesetzgeber oder die Wohlfahrtsverbände zuständig. Wenn es an ihren eigenen Geldbeutel geht oder in anderer Form Hilfe von ihnen erbeten wird, haben sie taube Ohren. Doch es gibt glücklicherweise auch viele Menschen, die anders denken. So hat die OPEL POST in Heft 1/2 dieses Jahres von Mitarbeitern des Motorenprüfstandes und der Motoren-Endmontage berichtet, die der Werkstätte für Behinderte in Rüsselsheim 200 DM stifteten. Nun erreicht uns eine weitere gute Nachricht dieser Art: Ein Mitarbeiter feierte während seiner Kur Geburtstag. Dabei kamen die geladenen anderen Opel-Kollegen, die mit zur Kur waren, auf die gute Idee, während der Geburtstagsfeier Geld zu sammeln und den Betrag dem Kindergarten in Strümpfelbrunn bei Waldbrunn zu übergeben. So fanden die gesammelten 135 DM eine gute Verwendung.

Mitarbeiter Spyridon Koffas hat uns darüber geschrieben und eine Empfangsbescheinigung der Gemeinde mitgeschickt, damit auch alle Spender erfahren, daß das Geld an die richtige Adresse gelangte. Auch dieses Beispiel zur Nachahmung empfohlen!

JUBILARSEITE

Bilder verwechselt

Durch ein unglückliches Versehen kam es beim Aufnehmen der Porträts für die Jubilarseiten dieses Heftes (Seiten 16 + 17) zu Verwechslungen bei der Beschriftung der Aufnahmen, so daß — teilweise — ein sogenannter „Bildersalat“ entstand. Das Versehen, das wir zu entschuldigen bitten, wurde erst entdeckt, als diese Seiten bereits ausgedruckt waren. Die Bilder der Betroffenen werden im nächsten Heft noch einmal veröffentlicht.



Keine Goldgräber

Goldgräber sind hier nicht am Werk, sondern Straßenbauer und Facharbeiter für Rohrverlegungen. Die wochenlangen Straßenbauarbeiten rund um das Werk (neue Kanalisation, Verlegung von Versorgungsleitungen usw.) führten verständlicherweise zu großen Belästigungen der Anlieger und nicht zuletzt zu starken Behinderungen des Verkehrs, vor allem in den Stoßzeiten des Berufsverkehrs. Wenn diese Arbeiten in absehbarer Zeit beendet sein werden, wird mit einer Entspannung gerechnet, eine bessere Lösung verspricht später der Gesamtverkehrsplan.

ZUR LAGE

Absatz • Marktanteil • Belegschaft

Bedingt durch die schlechten Witterungsverhältnisse im Januar und Februar 1979 blieb der Absatz unserer Produkte zu Jahresanfang hinter den Erwartungen zurück. Demgegenüber stand der März wiederum im Zeichen einer gesteigerten Nachfrage, was unter anderem auch auf die „Schneekönig-Werbung“ für den Kadett zurückzuführen ist. Erfreulich positiv ist die Nachfrage nach unseren jüngsten Modellen, dem Manta CC und dem Commodore.

In den Monaten Januar bis März 1979 wurden insgesamt 274.762 Einheiten produziert. Dies bedeutet eine Erhöhung um 5,6 Prozent gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. Während im Inland 136.956 Fahrzeuge verkauft wurden, gingen 128.990 Fahrzeuge in den Export, das heißt 8.226 Fahrzeuge mehr als im letzten Quartal 1978. Besonders in England, Dänemark und Belgien war eine starke Nachfrage zu verzeichnen.

Im ersten Quartal 1979 haben unsere Produkte im Inland einen Marktanteil von 19,3 Prozent erreicht. Dies bedeutet einen geringfügigen Rückgang um 0,1 Prozent gegenüber dem letzten Quartal 1978. Opel nimmt jedoch weiterhin Platz 2 der Neuwagenzulassungen ein.

Am 31.3.1979 beschäftigten wir im gesamten Unternehmen 65.824 Mitarbeiter, davon 53.497 Lohnempfänger, 10.984 Gehaltsempfänger und 1.343 Auszubildende. Gegenüber dem Stichtag des Vorjahres hat sich der Mitarbeiterstand um 3.967 erhöht und lag damit zum ersten Mal über 65.000. Es ist geplant, den Mitarbeiterstand in den nächsten Monaten noch leicht zu erhöhen.

WERKSÄRZTLICHER DIENST

Spatenstich für den Erweiterungsbau

Lange mußte er auf diesen Tag warten, den Beginn des Erweiterungsbaues der Station I des Werksärztlichen Dienstes. Gemeint ist Dr. G. Carow, Leiter des Werksärztlichen Dienstes, der aus diesem für ihn besonders erfreulichen Anlaß am 4. Mai eine kurze Feier improvisierte, um im Kreise einiger Ärzte und Mitarbeiter der Station I den ersten Spatenstich vorzunehmen (Bild). Am Tage darauf kam dann der Bagger, um das Erdreich auszuheben. Inzwischen ist mit den Bauarbeiten begonnen worden.

In einem anschließenden Gespräch sagte uns der Leiter des Werksärztlichen Dienstes, daß in dem Erweiterungsbau in Zukunft die Einstellungsuntersuchungen separat durchgeführt würden. Dadurch werde die zur Zeit noch bestehende Enge in der Station I, die immer wieder Anlaß für Klagen war, beseitigt. „Durch die neu zu schaffenden Räume“, so Dr. Carow

weiter, „werden die einzelnen Untersuchungs-Stationen organisch geordnet und gestatten so eine bessere Trennung von Personengruppen, Geschlechtern und Untersuchungsaufgaben.“





KONTAKTSTELLE ZIMMER 109

„Kollege, wo drückt der Schuh?“

Am Ende eines langen Ganges im ersten Stock der Personalabteilung liegt Zimmer 109, eines der Büros des Betriebsrates. Hier sitzen Mitglieder des Personalausschusses sowie eine Sachbearbeiterin. Dieser Raum ist Anlaufpunkt Nummer 12 für neue Mitarbeiter, denn jede Neueinstellung bedarf bekanntlich nach den Bestimmungen des Betriebsverfassungsgesetzes der Zustimmung des Betriebsrates.

Jeder Neue erhält am Tage seiner Einstellung eine Mappe mit verschiedenen Unterlagen, die er in den einzelnen Bereichen

benötigt; sie enthält auch einen mit Symbolen versehenen Plan, auf dem die 15 Stationen seines Rundganges aufgeführt bzw. dargestellt sind, beginnend und endend in der Personalabteilung.

In das Zimmer 109 kommen natürlich nicht nur Neueinstellende, denen hier mit Stempel und Unterschrift die Zustimmung des Betriebsrates gegeben wird, sondern auch viele Werksangehörige mit ihren Sorgen und Nöten. Vor allem in arbeitsrechtlichen Fragen wird hier beraten, aber auch viele andere Probleme gilt

es zu klären, wozu dann meist noch andere Betriebsräte eingeschaltet oder auch Kontakte zu entsprechenden Stellen des Hauses geknüpft werden, um den jeweiligen Fall möglichst reibungslos zu lösen. Durch die ständigen Neueinstellungen, aber auch die hohe Belegschaftszahl geht es hier an manchen Tagen sehr lebhaft zu.

Am Tage, an dem die Aufnahme gemacht wurde, war es etwas ruhiger. Auf dem Bild erkennt man vorne links Betriebsrat Richard Adam im Gespräch mit einem Werksangehörigen. Hinten am Telefon Betriebsrat Gerhard Wink, Sachbearbeiterin Maria Mitter und Neueinstellende.

Kilometerpauschale

Wenn die Preissteigerungen für Benzin in gleichem Tempo fortschreiten sollten wie in letzter Zeit, will Hessens Finanzminister Heribert Reitz eine Erhöhung der derzeitigen steuerlichen Kilometerpauschale von 36 Pfennig bei den Werbungskosten nicht ausschließen. Im Interesse der steuerlichen Gerechtigkeit, aber auch damit die Ölpreisentwicklung nicht einseitig zu Lasten der Arbeitnehmer gehe, müsse dann mittelfristig die Aufstockung der Pauschale erwogen werden.

WAS GIBT ES NEUES?

Informationsquelle „Schwarzes Brett“

Ausreichend informiert zu werden, ist ein wichtiges Anliegen unserer Zeit. Wer nicht informiert ist, lebt gewissermaßen „hinter dem Mond“, öffnet Gerüchten und Klatsch eher das Ohr als der, der etwas weiß und mitsprechen kann. Das gilt auch für den unüberschaubaren Großbetrieb. Gerade hier muß das Nachrichtenwesen gut funktionieren. Neben der mündlichen Information und der durch Rundschreiben, Mitteilungen und nicht zuletzt durch die nachfassende Berichterstattung und Kommentierung in der Werkzeitschrift ist auch das Schwarze Brett zu nennen.

Rund 250 gibt es in allen Bereichen des Rüsselsheimer Werkes. Fast täglich werden hier Anschläge angeheftet, die auf aktuelle Gegebenheiten hinweisen oder mit denen auf wichtige Betriebsinternas aufmerksam gemacht wird. Es lohnt also schon, täglich einmal vor oder nach der Schicht beziehungsweise in der Pause einen Blick auf das Schwarze Brett der

Abteilung zu werfen. Seine Bedeutung als wichtige Informationsquelle heißt allerdings auch, daß auf ihm Ordnung herrschen muß, so wie auf der Anschlagtafel

unseres Bildes. Und daran hapert es manchmal.

Man gehe nur einmal durch den Betrieb oder die Gänge der Verwaltungsbereiche. Nicht sorgfältig befestigte, oft auch längst überholte Plakate flattern da im Zugwind oder sind so unübersichtlich angebracht, daß man achtlos daran vorbeigeht. Merke: Auch Anschlagtafeln sind Visitenkarten.



Mit Werkschutzleuten unterwegs

Vielseitige Aufgaben im Dienst der Sicherheit des Unternehmens und der Belegschaft

Alle Abteilungen unseres Unternehmens haben ihre besonderen, nur ihnen übertragenen Aufgaben zu erfüllen. Das gilt auch für den Werkschutz. Er ist Teil des Ganzen, ebenso notwendig wie jeder andere Arbeitsbereich. Aufgaben, die er im Betrieb hat, erledigen im öffentlichen Leben, beispielsweise bei Kommunen, Ländern und Bund, die für die öffentliche Sicherheit zuständigen Stellen. Man kann eben – um nur ein Beispiel zu nennen – nicht ungefragt und unangemeldet überall ein- und ausgehen. Das ist in der ganzen Welt so. Über die Notwendigkeit von Kontrollen, Objektsicherungen usw. sollte es keine Diskussionen geben. Ohne Sicherungs- und Ordnungsdienste würden in nicht wenigen Bereichen schon bald Unordnung oder gefahrenträchtige Umstände entstehen, auch in einem Industrieunternehmen. Der allgemeine Schutz der Betriebseinrichtungen und die Kontrollen an den Werkstoren sind unerlässlich und neben anderen Aufgaben dem Werkschutz übertragen. Von ihm handelt der folgende Bericht.

Der Werkschutz übt seine Aufgaben im Rahmen der für jeden Mitarbeiter gültigen Gesetze unter Beachtung der Betriebsordnung und sonstiger innerbetrieblicher Vereinbarungen aus. Die Anforderungen an ihn sind im Laufe der Jahre mit dem Werk und neuen Aufgaben gewachsen, also mit den gestiegenen Beschäftigtenzahlen, der Erweiterung von Gebäuden, der Vermehrung von Maschinen und anderen Anlagen. Um seine Aufgaben erfüllen zu können, gliedert sich der Werkschutz in die Bereiche Portal- und Streifen dienst, Kaufmännischer Kontrolldienst, Ermittlungsdienst, Verkehrsüberwachung, Tagdienst und Sonderaufgaben sowie Hundestaffel.

Notwendige Kontrollen

Beginnen wir mit den Personen- und Fahrzeugkontrollen an den Portalen, einem Dienst in Früh-, Spät- und Nachtschicht. Unaufgefordert, so steht es in der Betriebsordnung, soll der Werksausweis beim Betreten und Verlassen des Werkes vorgezeigt werden. Im Werk ist er ebenfalls stets mit sich zu führen, damit man sich – wenn erforderlich – als Werksangehöriger ausweisen kann. Koffer, Kisten, Körbe und Pakete, mit denen manche Mitarbeiter das Werk betreten wollen, sind bis Arbeitsende dem Werkschutz gegen Quittung zur Aufbewahrung abzugeben. Da privates Fotografieren und Filmen im Werk untersagt ist, sind Fotoapparate und Filmgeräte ebenfalls für die Dauer der Arbeitszeit unaufgefordert an den Portalen zu hinterlegen. Auch die gelegentlichen Taschenkontrollen sind nicht persönlich zu nehmen; sie sind nichts anderes als eine vorbeugende Maßnahme.

Schutz von Geschäftsgeheimnissen

Bei diesen Kontrollen geht es keineswegs nur um die mögliche Mitnahme von

Werkseigentum oder Eigentum von Kollegen, sondern auch um den Schutz von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen. Vor einiger Zeit wurde bei einer dieser Stichproben zufällig entdeckt, daß vertrauliches Material, vor allem technischer Art, nach draußen mitgenommen werden sollte. Gerade der Industriespionage gilt es im Interesse unserer Wettbewerbsfähigkeit möglichst jede Chance zu nehmen. Deshalb dürfte die Notwendigkeit solcher Kontrollen verständlich sein, zumal sich ihnen auch die Vorgesetzten in Stichproben unterziehen müssen.

Kollegen und keine „Bullen“

In diesem Zusammenhang muß wieder einmal gesagt werden, daß jeder Angehörige des Werkschutzes in der Ausübung seiner Aufgaben als Kollege handelt. Er ist gehalten, trotz aller notwendigen Bestimmtheit, die mitunter angezeigt ist, verbindlich zu bleiben. Diese Verbind-

lichkeit darf umgekehrt der Werkschutz von den angesprochenen Mitarbeitern erwarten. Man sollte die Werkschutzleute als Kollegen respektieren und sie nicht als „Bullen“ abwerten und beleidigen, wie es zuweilen vorkommt. Das aber bedeutet, daß jeder bemüht sein muß, sich in die Lage des anderen zu versetzen, was bei gegenseitigem Verständnis durchaus möglich ist.

Kaufmännischer Kontrolldienst

Doch kehren wir zu den Aufgaben des Werkschutzes zurück, zu denen es auch gehört, alle Materialien, die ins Werk kommen oder es verlassen, ebenso einer Prüfung zu unterziehen wie alle Versandfahrzeuge. Recht umfangreich sind in diesem Zusammenhang die Aufgaben des kaufmännischen Kontrolldienstes, so daß sie hier nicht im einzelnen behandelt werden können. Es liegt auf der Hand, daß Eigentum der Firma nur mit entsprechenden Passierscheinen aus dem Werk gebracht werden kann. Was die ein- und ausgehenden Materialsendungen anbelangt, so müssen die ihnen beigegebenen Begleitpapiere auf sachliche Richtigkeit und Unterschriftsberechtigung überprüft und mit dem Material hinsichtlich Stückzahl und Anzahl der Packstücke verglichen werden. Allein an einem der großen Portale werden täglich 800 bis 1.000 Fahrzeuge abgefertigt. Das gibt eine ungefähre Vorstellung vom Umfang des Materialverkehrs. Gerade vom kaufmännischen Kontrolldienst wird eine Arbeit geleistet, die äußerste Genauigkeit und Zuverlässigkeit erfordert.

Der Werksausweis soll beim Betreten und Verlassen des Werkes stets vorgezeigt werden. Hier bei der Ausweiskontrolle am Portal 20 Werkschutzmann Herbert Fuhrmann.



Wie in einem Taubenschlag

Wer die Szene an manchen Portalen beobachtet, wird zuweilen an den Betrieb an Grenz- und Zollstellen erinnert. An einem der Portale sagt uns ein Werksschutzmann: „Bereits von 7 bis 8.30 Uhr sind hier gut und gern 150 Dienstwagen durchgefahren. Wenn man hier schon lange Dienst tut, kennt man die meisten Fahrer. Das erleichtert die Arbeit. Aber die Abteilungswagen werden ständig von anderen Leuten gefahren, die man nicht kennt. Das erfordert natürlich mehr Zeitaufwand.“ Drinnen sitzt sein Kollege vor dem Kontrollbuch. Er muß seine Augen überall haben. Seine Arbeit ist ständige Aufmerksamkeit. Der Schreibtisch ist mit vielen Scheinen übersät, Kontroll- und Passierbelegen. Ständig kommen und gehen Leute. Es ist wie in einem Taubenschlag.

Spezielle Lehrgänge

„Unsere Arbeit hat sich in den letzten Jahren stark vermehrt“, meint der Werksschutzmann. „Sehen Sie da draußen, fast zur gleichen Zeit, drei Wagen raus, vier rein.“ Auf unsere diesbezügliche Frage meint er: „Zweifellos hat sich das Verhältnis zwischen Werkschutz und Belegschaft in den letzten Jahren verbessert.“ Das sei, wie wir hören, nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß seit einigen Jahren externe Werkschutzlehrgänge durchgeführt würden. Teilnehmer dieser Lehrgänge hätten die Möglichkeit, vor der Industrie- und Handelskammer eine Prüfung abzulegen. Erst nach bestandener Prüfung seien sie Werkschutzfachkräfte.

Keine Schwierigkeiten

Auf die Frage nach den Taschenkontrollen antwortet der Werksschutzmann: „Keinem Menschen ist es wohl angenehm, wenn er kontrolliert wird. Die meisten Kollegen sehen die Notwendigkeit aber ein, vor allem, wenn sie sich bewußt machen, daß das nicht gezielt, sondern



Auch die in das Werk ein- und ausfahrenden Fahrzeuge werden regelmäßig kontrolliert, hier am Portal N 20 von Werksschutzmann G. Früh.

stichprobenartig geschieht, also nicht persönlich zu nehmen ist. Aber es gab auch schon welche, die davonliefen, wenn man sie unauffällig bat, in dem geschlossenen Raum die Tasche zu öffnen. Doch das sind Ausnahmen. Im großen und ganzen haben wir keine Schwierigkeiten bei den Kontrollen...“

Auf Streifendienst

Ein weiteres Kapitel ist der am Tage und auch nachts stattfindende Streifendienst. Diese Kontrollgänge dienen dazu, Umstände, die die Ordnung und Sicherheit beeinträchtigen, zu erkennen und mit den betreffenden Abteilungen für Abhilfe zu sorgen. Wo Unregelmäßigkeiten und anderes Auffallende zu bemerken sind – man denke beispielsweise an eine Öffnung in einem der Werkszäune, durch die Diebesgut aus dem Werk geschafft werden könnte – muß sofort Meldung erstattet werden. Trifft man während eines Streifenganges auf Personen, die sich nicht als Werksangehörige oder Besucher ausweisen können, so werden Sachverhalt und Per-

sonalien geklärt. Bei den Rundgängen muß auch auf das Rauchverbot in gewissen Werksbereichen geachtet werden. Ab und zu kommt es vor, daß Mitarbeiter unter Alkoholeinfluß stehen. Sie sind dann eine Gefahr für sich und andere. Trifft man sie in diesem Zustand an, so werden sie zum Werksärztlichen Dienst gebracht.

Auch eine Hundestaffel

Der Streifendienst muß auch danach sehen, ob Türen und Fenster, vor allem in Büros, nachts geschlossen sind, sich keine Mängel an Heizungsanlagen zeigen oder irgendwo unnötig Licht brennt. Selbstverständlich ist das Augenmerk auch auf Feuersbrünche, Wasserrohrbrüche, Gasrohrbrüche und andere Schäden zu richten, die in einem Großbetrieb immer wieder vorkommen können. Zum Streifendienst gehört ebenfalls der Einsatz der Hundestaffel, insbesondere im Bereich der Abstellplätze und entlang den Außenzäunen des 2,5 Millionen Quadratmeter großen Werksareals. Für die Betreuung

Kaufmännischer Kontrolldienst der Versandfahrzeuge mit den Werksschutzmitarbeitern A. Habauer (linkes Bild) und W. Roth: Fahrzeuge und Zubehör müssen mit den Angaben und Daten in den Versandpapieren übereinstimmen.



und Ausbildung der Hunde sowie für die Instandhaltung der Zwinger ist der Gruppenführer der Hundestaffel verantwortlich.

Mitunter wird provoziert

Ein junger Mitarbeiter, noch nicht lange beim Werkschutz, war sehr betroffen, als er während eines Streifenganges seine ersten Erfahrungen im K 40 machte: „Als wir, mein Kollege und ich, das Gebäude betraten, schallten uns Rufe wie ‚Achtung, die Grünen kommen!‘ entgegen. Vereinzelt waren auch Pfiffe zu hören.“ Solche Reaktionen könne man bei Strei-

seine Zigarette beim Herannahen der Streife verlegen ausdrückt. Woanders raucht man in der Pause auf der mit Kippen besäten Treppe, obwohl hier ein separater Raucherraum zur Verfügung steht. Allzu gerne wird die Gefahr hierbei übersehen. Schäden in Millionenhöhe entstehen unserer Wirtschaft jährlich durch achtloses Rauchen an besonders brandempfindlichen Orten.

Eine heikle Sache

Eine heikle Sache für den Streifendienst ist die gelegentlich notwendige Aufforderung an die Kollegen, die Waschräume

wird. Aber diese Annahme geht an den Tatsachen vorbei, denn der Ermittlungsdienst maßt sich keine polizeilichen Eingriffsbefugnisse an. In sein Aufgabengebiet fallen vor allem Verstöße gegen die Betriebsordnung. Die Befragung verdächtiger Personen erfolgt nur nach Rücksprache mit dem Betriebsrat. Bei der Befragung kann auch ein Mitglied des Betriebsrates zugegen sein.

Die „weißen Mäuse“

Von „städtischen“ Verhältnissen muß man auch bei der Verkehrsregelung auf den vielen Werkstraßen und werkseigenen



Der Werkschutzmann L. Bischoff mit den Schäferhunden Arras und Marko aus dem Zwinger der Hundestaffel des Werkschutzes während eines Kontrollganges auf einem der riesigen Fahrzeugabstellplätze. Gerade hier und vor allem nachts ist dabei das Mitführen der Hunde dringend geboten. Die Rüsselsheimer Hundestaffel besteht aus elf Hunden.

fengängen oft erleben. Inzwischen ist dem jungen Mann klar geworden, daß sie in vielen Fällen nicht ernstzunehmen sind. Für die meisten, die sich da „produzieren“, ist es nur ein Jux. Andere hingegen wollen provozieren. Aber die Mitarbeiter des Werkschutzes lassen sich darauf nicht ein. Und das ist gut so. Denn Werksangehörige, die sich bei dieser Gelegenheit auf solche Weise bemerkbar machen, sind eine Minderheit. „Man muß“, so der Werkschutzmann, „einfach darüber hinwegsehen.“

Rauchen trotz Verbots

Doch man kann bei Streifengängen noch andere Beobachtungen machen. Hier und da sind Notausgänge durch abgestelltes Material blockiert. Dann wird sofort veranlaßt, daß sie frei gemacht werden. Ein anderes Problem ist das Rauchen in den Rauchverbotszonen. Immer wieder wird beobachtet, wie am Rande einer Abteilung mit Rauchverbot ein Mitarbeiter

außerhalb der üblichen Zeiten ohne triftige Gründe nicht zu betreten. Häufig kommen Spindeinbrüche, also Diebstähle an Kollegen vor, und wer dann zu der fraglichen Zeit im Waschraum war, kann leicht in Verdacht geraten. Das ist der Grund für diese Bitte. Keineswegs ist es die Aufgabe des Werkschutzes, Mitarbeiter, die sich zufällig im Waschraum aufhalten, an ihre Arbeit zu beordern. Aber das sind nur einige der vielen Dinge, mit denen die Streifengänger täglich konfrontiert werden.

Aufgaben des Ermittlungsdienstes

Es liegt nahe, daß es in einem Werk, das nach der Beschäftigtenzahl mit einer mittelgroßen Stadt vergleichbar ist, immer wieder zu strafbaren Handlungen, meist Eigentumsdelikten, kommt, die der Aufklärung bedürfen. In diesem Falle schaltet sich der Ermittlungsdienst des Werkschutzes ein, in dem oft so etwas wie eine „betriebliche Kriminalpolizei“ gesehen

Parkplätzen ausgehen. Schon die Tatsache, daß im Werk ebenso wie auf den öffentlichen Straßen die Straßenverkehrsordnung gilt, gibt einen Fingerzeig, wie vielseitig die Aufgaben der Verkehrsüberwachung des Werkschutzes sind, der „weißen Mäuse“, wie sie im Betriebsmund heißen. Ihr Augenmerk richtet sich auf die Fahrgeschwindigkeit, andere Verkehrsvorschriften und ebenfalls darauf, daß nicht an verbotenen Stellen geparkt wird. Aber auch die Aufnahme von Verkehrsunfällen, die immer wieder im Werksbereich vorkommen, gehört zu den Aufgaben der Verkehrsüberwachung. Ebenso muß auf den außerhalb des Werkes liegenden Pkw- und Omnibus-Parkplätzen nach dem Rechten gesehen werden. Allerdings kann die Verkehrsüberwachung nicht überall zur gleichen Zeit sein. Außerdem muß dafür gesorgt werden, daß die notwendigen Verkehrszeichen angebracht oder aufgestellt werden. Und wenn die Situation es erfordert,



Mitarbeiter P. Veverka während eines Streifenganges durch die Werkhallen. Hier prüft er gerade den Schlüsselkasten an einem der Notausgänge.

stehen vor und nach den Schichten oder bei besonderen Anlässen Verkehrsposten an bestimmten Straßenstellen.

Auch der ruhende Verkehr

Besondere Aufmerksamkeit gilt auch dem ruhenden Verkehr, sofern er den fließenden behindert oder in Gefahr bringt. Vor einem Problem steht die Verkehrsüberwachung immer wieder: In einem Großbetrieb werden aus Raumnot, vielfach auch aus Unbedacht, allerlei Materialien an den ungeeignetsten Stellen abgestellt, wodurch für den fließenden Verkehr mitunter erhebliche Gefahren entstehen. Auch hier hat die Verkehrsüberwachung einzugreifen. Einen kleinen Einblick in die Praxis erhält man, wenn man an einer Verkehrsüberwachungsfahrt durch das Werksgelände teilnimmt. Da ist man einem Raser auf der Spur, dort einem Lkw-Fahrer, der mit offener Ladeklappe von einer Abladestelle zu einer anderen fährt. Immer wieder stößt man auch auf Disziplinlosigkeiten oder besser gesagt mangelnde Rücksichtnahme gegenüber den Mitparkern auf den Parkplätzen. Schwerbehinderten-Parkplätze werden häufig von Leuten benutzt, die dazu nicht befugt sind.

Aufnahme von Unfällen

„Manchmal“, berichtet ein Mitarbeiter der Verkehrsüberwachung, „waren wir

schon Drohungen ausgesetzt, wenn wir auf falsches Parken aufmerksam machten. Sind es nur ein, zwei Leute, zeigen sie sich meist vernünftig, sind sie aber in einer Gruppe, dann wird geschimpft, ja zuweilen bietet man uns sogar Schläge an, wenn wir sie auf ein verkehrswidriges Verhalten aufmerksam machen.“ 1978 habe es im Werksbereich einschließlich der Parkplätze 236 Verkehrsunfälle gegeben, hörten wir weiter, aber auch schon 300 in einem Jahr. Von jedem Unfall wird eine Skizze angefertigt. Wenn die Unfallbeteiligten es wollen und keine Einigung zustande kommt, wird die Polizei hinzugezogen. Übrigens: Im Winter gibt es weniger Unfälle als im Sommer.

Auch für Katastrophenfälle

Schließlich hat der Werkschutz auch für Katastrophenfälle bereit zu sein. Dazu gehören vorbeugende Maßnahmen für Menschen und Material. Das bedingt eine enge Zusammenarbeit mit der Werksfeuerwehr und der Abteilung Arbeitssicherheit. Aus diesem Grunde werden Werkschutzmitarbeiter auch zu Hilfsfeuerwehrkräften ausgebildet. — Man erkennt daran und den anderen hier nur kurz und nicht vollständig skizzierten Aufgaben den ganzen Umfang und die vielfältige Verästelung der Werkschutzarbeit, die auf einigen Sektoren rund um die Uhr getan werden muß. Sie erfordert Pflichtbewußtsein, Zuverlässigkeit und Dienstfreudigkeit. Wer einmal nur ein wenig in das Getriebe dieser Arbeit hineingesehen hat, gewinnt vom Werkschutz ein anderes Bild, als er es als



Mitarbeiter H. Gergen während einer morgendlichen Verkehrskontrolle bei der Einfahrt zu den Parkplätzen nach der neuen Parkplatzregelung im N-Bereich.

Außenstehender oft oberflächlich empfängt. Dieser Bericht will zur besseren Verständigung beitragen.

Das Protokollieren von Verkehrsunfällen auf dem Werksgelände gehört ebenfalls zu den Aufgaben der Verkehrsüberwachung des Werkschutzes. Bei der Aufnahme eines Unfalles erkennt man hier die Mitarbeiter H. Fuhrmann (rechts) und H. Gergen.



BEOBACHTUNGEN

Vom Ruhestand nicht überrumpeln lassen

In jeder OPEL POST-Ausgabe erscheinen Namen von Mitarbeitern, die in den Ruhestand getreten sind. Wenn ich diese Namenslisten durchgehe, stoße ich zuweilen auf Menschen, mit denen ich früher gut bekannt war, deren Natur und Lebenseinstellung ich bis zu einem gewissen Grad kenne. Dabei habe ich mich in Einzelfällen oft schon gefragt: Wie mag es ihm ergehen? Wie mag er, aktiv wie er immer war, mit dem Ruhestand fertig werden? Könnte bei ihm nicht plötzlich ein Faden gerissen sein, nachdem er aus dem Arbeitsprozeß ausgeschieden ist? Aber ich habe in dieser Rubrik auch schon Bekannte entdeckt, von denen ich weiß, daß sie den Ruhestand schon lange herbeisehnten, entweder, weil sie vorzeitig verbraucht waren, die Nase voll hatten, oder ihr Leben persönlicher, individueller gestalten wollten.

Kein Patentrezept

Da werden den Pensionären von verschiedenen Seiten allgemeine Ratschläge erteilt. Ihr Tenor, auf einen kurzen Nenner gebracht, lautet: Geistig und körperlich aktiv bleiben, sich für viele Dinge interessieren, gesund leben. Das sind gewiß gute Empfehlungen, nach denen jeder Rentner handeln sollte – wenn er kann. Denn nicht alle bringen das ganz fertig, sei es, daß ihnen die eigene Natur, eine Krankheit oder irgend etwas anderes im Wege steht. Wollten die auf diese Weise Benachteiligten den Ratschlägen folgen, müßten sie mehr Energie aufwenden als die anderen. Man kann ihnen nur wünschen, daß sie in ihrem Bemühen, gut mit Ruhestand und Alter fertig zu werden, Erfolg haben. Keineswegs also kann man allen Rentnern frisch-fröhlich, naiv oder gedankenlos ein allgemeingültiges Patentrezept für die Bewältigung ihrer Probleme anbieten.

Innere Vorbereitung

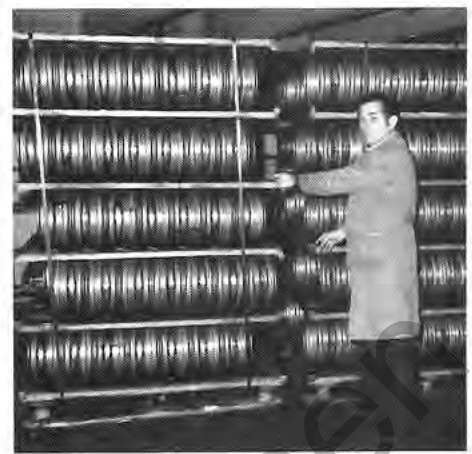
Doch das schließt nicht aus, daß jene Ratschläge hilfreich und förderlich sein können. Man kann zwar nicht alles vorprogrammieren, weil vieles bekanntlich anders kommt als man denkt, aber was man vorausplanen kann, sollte man nicht versäumen. Das gilt auch für die rechtzeitige innere

Vorbereitung auf den Ruhestand. Er darf uns nicht überrumpeln. Wir müssen uns schon vorher ein genaues Bild von ihm machen, uns mit einigen Vorhaben beschäftigen. Leben heißt ja auch, sich auf Vorausschaubares einstellen. Wie ich jedoch aus Gesprächen weiß, geht solche rationale Erkenntnis in manche Menschen nicht ein. Sie kommen, in unserem Fall, nicht von Opel und ihrer gewohnten täglichen Arbeit los. „Man schleicht“, gestand mir einer, der vor einiger Zeit pensioniert wurde, „oft sehnsüchtig ums Werk herum.“ Der Kreis des jahrzehntelang gewohnten Lebens kann nicht von jedem von heute auf morgen durchbrochen werden.

Keine vorzeitige Resignation

Wer also am Tage X seine Entlassungspapiere in die Hand gedrückt bekommt und über Form und Inhalt seines zukünftigen Lebens noch keine rechte Vorstellung hat, ist in der Regel nicht gut dran. Das gilt auch für jene, die nicht gründlich genug bedenken, daß trotz leidlicher guter Rente und der Opel-Altersversorgung mancher zusätzliche „Lohn“ wegfällt, beispielsweise das Weihnachts- und Urlaubsgeld, das Einkommen nun also merklich geschmälert ist, man demnach auf kleinerem Fuß leben muß. Da haben es jene leichter, die sich in mehr als einer Hinsicht schon lange auf den Ruhestand vorbereiteten. „Immer auf eine Änderung gefaßt sein und aus ihr Sinn und neue Freude für das Leben schlagen“, meinte einer, „denn nichts bleibt so wie es ist.“ Und er fuhr fort: „Um aktiv zu sein, spielt das Alter keine Rolle. Man darf sich nur nicht die Courage abkaufen lassen.“ Er sprach dann von Adenauer, der noch in einem Alter Bundeskanzler wurde, in dem die meisten Menschen bereits schon mehrere Jahre im Ruhestand sind. Man könnte noch mehr solcher Beispiele nennen, auch wenn sie nicht repräsentativ für die Allgemeinheit sind. Trotzdem: Mit vorzeitiger Resignation arbeitet man nur gegen sich selbst. Schon mancher, der die Flinte zu früh ins Korn warf, hat sie nachher wieder gesucht, aber nicht mehr gefunden.

Spectator

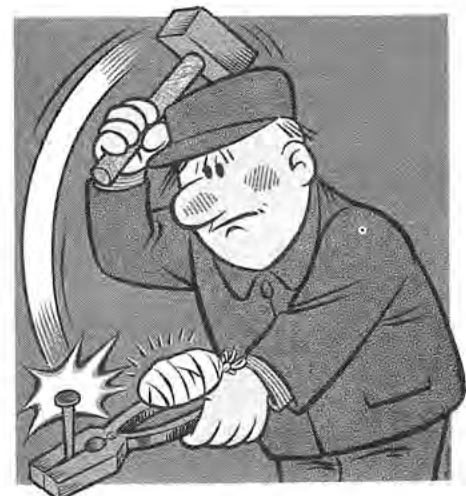


Hätten Sie's gemerkt?

8 statt 7

Mitarbeiter Hermann Rauschkolb ist Lagerverwalter in der Abteilung Materialbehandlung. Er entdeckte die Sache mit den von auswärts gelieferten Scheibenrädern (Felgen). Die Lieferanten setzen sie auf Paletten (Bild), auf denen in jeder Reihe 7 Felgen gelagert waren. Unser Einsender merkte jedoch eines Tages, daß in jeder zweiten Reihe eine mehr, also acht gelagert werden könnten. 8 statt 7, so rechnete er, bedeuten eine bessere Ausnutzung des Frachtraumes und damit im Laufe der Zeit eine beachtliche Frachtkostenersparnis.

Gedacht – getan: Hermann Rauschkolb reichte einen entsprechenden Verbesserungsvorschlag ein. Und in der Tat, die Prüfungen bestätigten seine Einsparungs-idee. Vorerst erhielt er eine Teilprämie von über DM 4.000. Die Nachrechnung wird zeigen, was der Vorschlag endgültig an Einsparung bringt. Wir wollen für Hermann Rauschkolb hoffen, daß die Restprämie recht hoch ausfällt. Auch in diesem Fall wieder die Frage: Hätten Sie's gemerkt? Wi.



Vorschlagen statt Draufschlagen!

BEI UNS ZU HAUS

Die Gemeinde NAUHEIM

Rund 10 Kilometer trennen Rüsselsheim von der waldumgebenen, heute 9.600 Einwohner zählenden Gemeinde Nauheim im Kreis Groß-Gerau. 1.150 Mitarbeiter kommen zur Zeit von dort. Wie andere Orte mit der Namensendung „heim“ geht auch Nauheim auf eine fränkische Gründung zurück. 851 wurde es erstmals im „Codex Laureshamensis“ erwähnt, dem Güterverzeichnis des im Jahre 763 gegründeten Benediktinerklosters Lorsch.

Im Frühmittelalter gehörte Nauheim zusammen mit Königstädten und Astheim zu dem Reichsbesitz, der sich um die Kaiserpfalz Tribur, dem heutigen Trebur, gruppierte. Das weitere Schicksal des Ortes war geprägt durch häufige Herrschaftswechsel, bis er im Jahre 1600 an den Landgrafen Ludwig von Hessen verkauft wurde.

Früher eine rein landwirtschaftliche Gemeinde mit starkem Obstanbau und verschiedenen Sonderkulturen, setzte um die Jahrhundertwende mit der fortschreitenden Industrialisierung eine unaufhaltsame Umstrukturierung zur Arbeiterwohngemeinde ein. Diese Entwicklung wurde vor allem durch Opel in Rüsselsheim, die Maschinenfabrik MAN in Gustavsburg

Die Hochhäuser im Baugebiet „Ochsengrund“ sind eines der neuen Wahrzeichen Nauheims. Im Vordergrund die Grünanlage in der Waldstraße und der Kindergarten „Ochsengrund“.



und den großen Verschiebebahnhof in Bischofsheim verursacht.

Als Folge der starken Bautätigkeit, die nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzte, hat die Gemeinde ein neues Gesicht erhalten. Sie erfuhr auch eine erneute Strukturwandlung durch die Ansiedlung einer geschlossenen Bevölkerungsgruppe aus dem Sudetenland, die aus heimatlicher Tradition eine weltweit bekannte Musikinstrumenten-Industrie gründete. Dank ihrer Qualitätsarbeit hat sie sich bis heute gegen amerikanische, japanische und chinesische Konkurrenz gut behaupten können.

Die Nauheimer Musiktage erfreuen sich mit ihrem vielseitigen und anspruchsvollen Programm jährlich großer Beliebtheit. Verständlich, denn Musik- und Gesangspflege wird in der Gemeinde groß geschrieben. Man denke nur an den weit über die Gemeinde hinaus bekannten Musikverein, der von dem früheren Kapellmeister des Opel-Werksorchesters, Georg Mischlich, geleitet wird. Ebenfalls sind ein die sudetendeutsche Tradition fortsetzendes Kinderblasorchester, ein über hundertjähriger Männergesangsverein und zwei Kirchenchöre zu nennen. Die

sportlich interessierten Bürger sind in mehreren Sportvereinen aktiv, darüber hinaus widmen sich mehrere Vereine der Tierpflege, der Tierzucht und dem Gartenbau.

Neben der Musikinstrumenten-Industrie haben sich im Laufe der Jahre auch



Der alte Ortskern mit der evangelischen Kirche, die 1753 eingeweiht wurde. Um sie herum stehen noch viele Fachwerkhäuser aus dem 18. Jahrhundert.

andere Branchen in Nauheim angesiedelt. Die Nauheimer sind über das bisher Erreichte stolz, dennoch will man noch mehr tun. Unter anderem denkt man an die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe. Von Wald umgeben und verkehrsgünstig gut gelegen, bietet die Gemeinde eine ideale Verbindung von Wohnen und Erholen.



Der alte Kastanienbaum auf dem Friedrich-Ebert-Platz, mitten im Herzen der Gemeinde, ist eines der Wahrzeichen von Nauheim.



AUSBILDUNGSBERUF

Der Fahrzeugpolsterer

Das Arbeitsgebiet des Fahrzeugpolsterers ist wesentlich umfangreicher als die Berufsbezeichnung vermuten läßt. Er überzieht nicht nur die Fahrzeugsitze mit einer bequemen, schmückenden Polsterung, sondern ist auch zuständig für die gesamte Seiten- und Dachausstattung des Autos. Weiter erfüllt er anspruchsvolle Sonderwünsche und führt Reparaturen aus.

Um das alles zu können, muß er viel lernen: Grundkenntnisse in der Holz- und Metallbearbeitung, Aufbau von

Autositzen und anderen Polsterteilen, Umgang mit Form- und Fertigpolstern und mit allen Arten von Schaumteilen, Anfertigen von Schablonen. Vor allem aber das Nähen mit der Hand und mit verschiedenartigen Nähmaschinen, wie Stepp-, Keder- und Einfaßmaschinen.

Als Vorbildung benötigt der künftige Fahrzeugpolsterer den Hauptschulabschluß oder eine vergleichbare Ausbildung. Die Ausbildung dauert drei Jahre; ausgebildet wird im Werk Rüsselsheim.

einiger Zeit befahren im Rahmen einer Untersuchung 15 routinierte Autofahrer – Männer und Frauen verschiedener Berufe und Altersklassen – eine Teststrecke durch Vororte und das Zentrum einer Großstadt. Der erste Teil des Versuchs wurde in einem Wagen mit Schaltgetriebe absolviert, der zweite in einem Fahrzeug gleichen Typs, jetzt allerdings mit Automatik. Während der Fahrten standen die Fahrer unter der Beobachtung von Wissenschaftlern. Mit hochempfindlichen elektronischen Geräten wurden verschiedene Körperfunktionen der Fahrer und Fahrerinnen ermittelt: Puls, Atmung, Sauerstoffausnutzung. Eindeutiges Ergebnis: Bei Handschaltung schlug der Puls um 9,15 Prozent schneller. Pro Minute wurde 40,1 Prozent mehr Luft eingeatmet. Die Sauerstoffausnutzung der Atemluft sank um 0,5 Prozent. Schnellere Atmung und sinkende Sauerstoffausnutzung ließen die Testpersonen nervöser fahren. Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 80 km/h aufwärts wurden viermal so häufig beobachtet wie bei Automatik-Fahrern. Schneller zum Ziel kamen die handgeschalteten Fahrzeuge jedoch nicht.

ZEICHNUNG

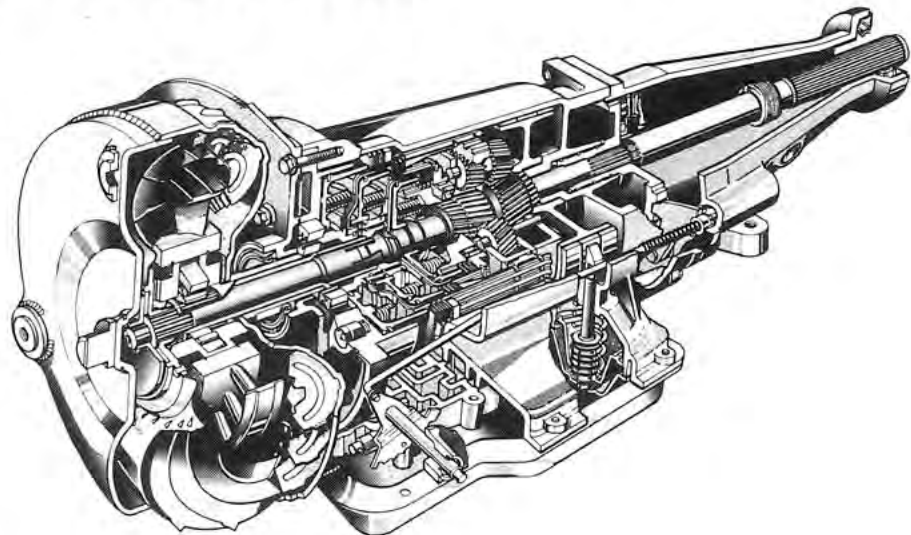
Das technische Prinzip der Automatik in Kurzform: Zwei Schaufelräder stehen sich in einem mit Öl gefüllten Gehäuse gegenüber. Das Pumpen-Schaukelrad wird vom Motor angetrieben. Es setzt Öl in Bewegung, welches das Turbinen-Schaukelrad antreibt. Durch ein drittes Schaufelrad, das Leitrad zwischen Pumpen- und Turbinen-Schaukelrad, wird der Ölstrom so gelenkt, daß ein höheres Antriebsdrehmoment abgegeben wird. Die hydraulische Kupplung ist dadurch zum Drehmomentwandler geworden. Ihm ist ein Planetengetriebe nachgeschaltet. Mit ihm können drei Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang geschaltet werden.

DAS SICHERE AUTO

Sicher fahren mit AUTOMATIK

Eine Szene aus dem Verkehrsalltag, die jeder kennt: Ein Fahrer wartet lange Zeit, um sich in den dichten Verkehr auf der Vorfahrtstraße einzufädeln, erspät endlich eine Lücke ... und „würgt“ sein Auto ab. Wieder nichts. Mit einer Getriebeautomatik wäre das nicht passiert. Die Getriebeautomatik kann aber mehr, als nur das Anfahren erleichtern: Durch den Wegfall des Schaltens und Kuppelns wird der Fahrer körperlich und geistig entlastet – ein unschätzbare Vorteil etwa im zähen Stadtverkehr oder in einer langsam kriechenden Autobahnkolonne.

Sicherheit durch Komfort – eine einfache Formel, die in einem interessanten Vergleich eindrucksvoll bewiesen wurde: Vor



UNSERE JUBILARE



50

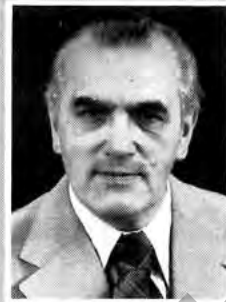
Hans Hufnagel
Fotoabteilung
4.5.1979



Karl Assmann
Fertig.Mat.Einkauf
1.5.1979



Karl Bettmann
PEK Verwaltung
1.5.1979



Werner Rühl
Betriebsmittel-Eink.
1.5.1979



Otto Treber
Hauptkasse
1.5.1979

40

Rüsselsheim



Georg Barth
Werksanl.Instandh.
2.5.1979



Karl Breckheimer
Stromversorgung
2.5.1979



Hans Diehl
PEK Versuchsbau
2.5.1979



Heinrich Fichter
Instandhaltung
2.5.1979



Kurt Hoffmann
PEK Werkstoffentw.
2.5.1979



Heinz Kehl
PEK Verwaltung
2.5.1979



Georg Körner
Qual.Förderg.u.Insp.
2.5.1979



Heinz Kunzmann
Instandhaltung
2.5.1979



Ludwig Martini
Instandhaltung
2.5.1979



Hans Matthes
Schnittbau
2.5.1979



Willi Müller
PEK Werkstoffentw.
2.5.1979



Hans Mundschenk
Kundenbetreuung
2.5.1979



Otto Roth
Berufsausbildung
2.5.1979



Georg Runkel
Zentralwerkstätten
2.5.1979



Heinrich Scherer
PEK Werkstoffentw.
2.5.1979



Alfred Schmidt
Chassisbau I
2.5.1979



Gerhard Schneider
Instandhaltung
2.5.1979



Paul Täuber
PV Chassisbau
2.5.1979



Werner Treber
PEK Versuchsbau
2.5.1979



Ludwig Tron
PEK Versuchsbau
2.5.1979



Josef Wollstädter
Zentralwerkstätten
2.5.1979



Willi Biegler
Qual.Ktr.u.Insp.
3.5.1979



Karl Knoblauch
Werkzeugbau
3.5.1979



Rudolf Kräuter
PV Chassisbau
3.5.1979



Joachim Kunz
Werkzeugbau
4.5.1979



Georg Reviol
Verkauf
10.5.1979



Georg Hitzer
Werksanlagen-Werkst.
15.5.1979



Willi Frank
Rohrfabrikation
20.5.1979



Karl-Heinz Kanz
PEK-Motorenkonstr.
28.5.1979



Rudolf Leichtfuß
Werkzeugbau
2.5.1979

Kaiserslautern

Rüsselsheim

1.5.1979
Karl-Heinz Geyer
Verkauf
3.5.1979
Josef Burkhard
MPK Materialbehandlg.
Heribert Göttlicher
Motorenbau
6.5.1979
Heinz Breckheimer
Chassisbau I
Günter Dotter
Zentrale Masch.-Abt.
Helmut Grün
Wagenendmontage
Ludwig Laßhof
Motorenbau
Karl Moll
MPK Prod.Steuerung
Georg Pfister
Getriebebau
Günther Radtke
Härtereie
Hans Rausch
Wagenendmontage
Hans Scheicher
Werkzeugforschung
Karl Sünner
Chassisbau I

Heinz Vollrath
Werkzeugschleiferei
H. Friedel Weyerhäuser
Werksanlagen-Werkst.
7.5.1979
Erwin Bernhard
Qual.Ktr.u.Insp.
Siegfried Bogatz
Motorenbau
Alfred Zander
PEK Elektr.u.Ausst.
10.5.1979
Karl Armbrüster
Schmiede
Hans Borderding
Werkzeugbau
Willi Buchholz
Motorenbau
Wilhelm Danz
Getriebebau
Johann Edler
Vergaserbau
Wilhelm Engelhardt
Motorenbau
Adolf Giegrich
Wagenendmontage
Heinrich Gremm
Werkzeugzentralmagazin
Rudolf Grimme
Schmiede

Hermann Hahn
Instandhaltung
Hans Horneff
Kar.-Fertigmontage
Alfred Klappich
Motorenbau
Bernhard Kraft
Lackiererei
Ernst Krämer
DV Rechenzentrum
Friedrich Lohrum
Werkschutz
Hermann Loos
Zentrale Masch.-Abt.
Franz Pauser
Motorenbau
Ludwig Schäfer
MPK Transportwesen
Karl Seibert
Achsenbau
Reinhard Thuy
Instandhaltung
Walter Weg
Rohrfabrikation
Ludwig Wolf
Lackiererei

25

Alfred Zlattinger
Verkaufsz. Mainz
12.5.1979
Erich Binder
Getriebebau
Werner Muy
Schnittbau
13.5.1979
Wilfried Epstein
PEK Verwaltung
14.5.1979
Werner Becker
TZA Disposition
17.5.1979
Kurt Becker
Debitorenbuchhaltg.
Rudolf Blum
Lackiererei
Ludwig Dammel
Wagenendmontage
Wilhelm Engeroff
Debitorenbuchhaltg.
Friedrich Fleck
Motorenbau

Karlheinz Hölters
Instandhaltung
Friedrich Mosmann
Lackiererei
Valentin Schütz
Achsenbau
Heinrich Seibt
Lackiererei
Heinz Weber
Vorausschätzg.u.Ber.
Fritz Wöfle
PEK Verwaltung
18.5.1979
Paul Korner
Qual.Förderg.u.Insp.
Hans Lotz
Teilelager
Herbert Zang
TZA Werkstätten
20.5.1979
Alban David Acker
Qual.Ktr.u.Insp.
21.5.1979
Willi Steinmann
Kar.-Fertigmontage
24.5.1979
Heinrich Bohl
Qual.Förderg.u.Insp.
Werner Dietz
Schweißmasch.u.Vorr.

Willibald Gauer
Instandhaltung
Ernst Hoffmann
Ordnungsdienst
Erich Lorenz
Instandhaltung
Hans Mikulasch
Preßwerk
Heinz Rost
Betriebskrankenkasse
Dina Steller
MPK Materialbehandlg.
31.5.1979
Heinz Arnold
Motorenbau
Ludwig Bäuml
Lackiererei
Heinrich Becker
PEK Motorenprüfst.
Heinrich Coutandin
Qual.Ktr.u.Insp.
Helmut Daum
Preßwerk
Willi Haas
MPK Transportwesen
Hans Hebling
Werksfeuerwehr
Gerhard Hickl
Export Verpackg.
Werner Husar
Wagenendmontage

Philipp Keller
Motorenbau
Karlheinz Köbel
Gesenkbau
Leopold Kraus
PEK Versuchsbau
Franz Kühnhackl
Preßwerk
Hermann Landua
Instandhaltung
Rudolf Laqua
Prüffeld Dudenh.

Manfred Machate
Lehrenbau
Bernhard Mätzke
Schweißmasch.u.Vorr.
Adolf Nau
Preßwerk
Theo Palzer
Teilelager
Johann Pflüger
MPK Materialbehandlg.
Wilhelm Pohl
MPK Transportwesen

25

Gerhard Poljak
Instandhaltung
Heinz Reis
Kar.-Rohmontage
Josef Stößel
Beschädigteneins.

Willi Trinkaus
Preßwerk
Otto Weil
Preßwerk

8.5.1979
Werner Lehmann
Preßwerk

Bochum

6.5.1979
Walter Sawatzki
Karosseriewerk

Kaiserslautern

2.2.1979
Helmut Schmidt
Werksfeuerwehr

IM RUHESTAND

Rüsselsheim

Robert Bauer
Instandhaltung
Johannes Erdmann
MPK Materialbehandlg.
Fritz Fischer
Ordnungsdienst
Ludwig Herbert
Preßwerk
Ernst Hoffmann
Ordnungsdienst
Hans Hufnagel
Fotoabteilung
Wenzel Krombholz
Vergaserbau
Artur Kunkler
Ordnungsdienst
Margarete Latzel
Werksverpflegung

Charlotte Lehmann
Vergaserbau
Wilhelm Lenz
Werkzeugbau
Ludwig Lieberknecht
Werksanlagen-Werkst.
Wolfgang Pielmeier
Qual.Ktr.u.Insp.
Willi Pons
Werkschutz
Heinrich Preuß
Ordnungsdienst
Peter Puhmann
Teile-Preisgestaltg.
Ernst Renker
Ordnungsdienst
Georg Schader
Werkz.u.Betriebsmittel
Georg Schenkel
Werkzeugbau

Friedrich Strobel
Chassisbau I

Bochum

Richard Albrecht
Prozeßabteilung
Josef Bartzak
Qual.Ktr.u.Insp.
Bernhard Dahm
Teile u. Zubehör
Ernst Fliege
Qual.Ktr.u.Insp.
Karl Gürtel
Lackiererei
Heinrich Haag
PV Karosserie
Fritz Hahnfeld
Kar.-Rohbau
Heinrich Hentschen
Finanzabteilung

Ludwig Jendrian
Preßwerk
Karl Heinz Kalski
Kar.-Rohbau
Nikolaus Klosak
Werkzeugbau
Wilhelm Kontzak
Prod.Vorb. Werk I
Walter E. Koslowski
Energieabteilung
Erwin Langner
Qual.Ktr.u.Insp.
Gerrit Liebig
Energieanl. Werk II
Wilhelm Muskalla
Preßwerk
Wilhelm Rospiescz
Lackiererei
Manfred Stöhr
Qual.Ktr.u.Insp.

Vladimir Sudjaka
Transportabteilung
Reinhard Töfle
Materialabteilung
Erich Trebbe
Werkzeugbau
Heinrich Wende
Finanzabteilung
Fritz Wendlandt
Kühlerbau
Rudolf Wernicke
Werkzeugabteilung
Hans Will
Transportabteilung
Erich Winkelmann
Werksanlagen
Paul Zoschke
Kar.-Rohbau

Dies + Das

Ein Mitarbeiter, der immer für die Sorgen und Probleme seiner Kollegen ein offenes Ohr hatte, mußte plötzlich operiert werden. Wochenlang lag er im Krankenhaus und freute sich, wenn ihn einmal ein Kollege besuchte. Doch es waren wenige, die kamen. Die meisten Mitarbeiter aus den Nachbarbüros hielten es nicht einmal für nötig, sich nach seinem Befinden zu erkundigen oder Grüße auszurichten. Sind es der Wohlstand und die in seinem Gefolge aufgekommene Teilnahmslosigkeit gegenüber dem Schicksal unserer Mitmenschen oder etwa Bequemlichkeit, die zu diesem Verhalten führten? (Oder gilt auch hier das Sprichwort: Aus dem Auge, aus dem Sinn.)

In die Stadthalle mußten für eine größere Opel-Veranstaltung zusätzlich 150 Stühle transportiert und am anderen Tag wieder ins Werk zurückgebracht werden. Neuerdings macht das eine Fremdfirma. Mit

600 DM wurde die auftraggebende Abteilung belastet. (Ganz schön happig.)

Bei der Kundgebung zum 1. Mai in Rüsselsheim fehlten nun schon zum zweiten Male die Opel-Musiker, die doch mehr als zwei Jahrzehnte regelmäßig an diesen Veranstaltungen mitgewirkt haben. Gründe für die stillschweigende Ausladung sind nicht bekannt. Nach dem Warum fragten verschiedene Mitarbeiter, zumal die Orchestermitglieder ja auch Arbeitnehmer sind. (Die Frage ist nicht ganz unbegründet.)

Überall grünt und blüht es. Nach dem langen Winter allgemein etwas verspätet. Auch in unseren Grünanlagen. Schließlich haben wir den Wonnemonat Mai. Nur, das was von Lesern schon häufig vorgeschlagen wurde, fehlt noch immer: ein paar Betonkübel da und dort mit Pflanzen und etwas Grün zur Auflockerung und freundlicheren Gestaltung der im Grunde doch tristen Fabrikatmosphäre. Heuer war es zu spät. Vielleicht im Jahre 1980. (Warten wir ab und hoffen weiter.)

„Die Arbeitshetze bei Opel nimmt immer mehr zu“, hieß es in einem Flugblatt aus dem Jahre 1975, das damals an den Werkstoren verteilt wurde. Vor einigen Tagen schrieben die Leute der gleichen Gruppe „... und das alles bei einer ständig zunehmenden Arbeitshetze“. Wenn dem so wäre, müßten die Bänder inzwischen im D-Zug-Tempo rasen, Maschinen und Automaten rotglühend gelaufen sein. (Leute, die ein gewisses Soll an Polemik zu erfüllen haben, nehmen es mit der Logik nicht so genau.)

Kürzlich wurde des Natur- und Umweltschutzes bzw. der Energieersparnis wegen ein autofreier Pfingstsonntag gefordert. Als Reaktion darauf kamen auch aus dem Betrieb Unmutsäußerungen. Die Arbeitnehmer, so war zu hören, seien an ihre feste Arbeit gebunden, nicht so frei wie manche der Leute, die so etwas forderten. Was Wunder, wenn sie sich angesichts von drei aufeinanderfolgenden freien Tagen auf einen längeren Autoausflug oder einen Kurzurlaub freuten! (Man sieht, alles hat zwei Seiten.)

Der Blick an die Wand

Erneut eine Höchstprämie im Vorschlagswesen

Wieder konnte einem Mitarbeiter für seinen Verbesserungsvorschlag die Höchstprämie von 50.000 DM überreicht werden. Diesmal an Klaus Wolf, Einkäufer in der Abteilung Fertigungsmaterialeinkauf. Er ist seit 1961 bei Opel. Mitarbeiter Wolf hatte vorgeschlagen, die Materialstärke für das Opel-Emblem (den Blitz) zu reduzieren. Zum Zeitpunkt der Einreichung seines Vorschlages war er als Einkaufssachbearbeiter für diverse Karosserieteile tätig. Auf Grund seiner Kenntnisse über die Fertigungsmethoden bei den Lieferanten glaubte er, daß die Embleme aus dünnerem Aluminiumblech gefertigt werden könnten, ohne daß sich dadurch das Aussehen verändern würde.

Die Idee führte zum Einreichen eines VV. Umfangreiche und langwierige Prüfungen – auch beim Lieferanten – ergaben, daß sich durch eine geringfügige Änderung des Herstellungsverfahrens sein Vorschlag verwirklichen läßt. Die Embleme wurden bisher aus Vollmaterial geprägt, und die Befestigungsbolzen mußten aus dem gleichen Material herausgepreßt werden. Die Fertigung aus Aluminiumblech brachte eine Materialeinsparung; die Befestigungsbolzen werden nun angeschweißt.

„Gut’ Ding braucht Weile“, sagte uns Klaus Wolf in einem kurzen Gespräch nach der Überreichung des Schecks für die letzte Rate. Von der Einreichung seines Vorschlages bis zur Auszahlung der ersten Teilprämie hatte es schließlich drei Jahre gedauert. „Ich war mir wohl darüber im klaren, daß der Vorschlag – sollte er angenommen werden – mir ein ‚paar Mark‘ einbringen wird, aber mit der Höchstprämie habe ich ehrlich nicht gerechnet.“

Den Anstoß zu seinem Vorschlag erhielt er übrigens während einer Dienstreise. Bei einem der Lieferanten sah er an der Wand ein Firmenzeichen hängen, das aus der frühen Zeit des Automobilbaues stammte. Damals wurden diese Zeichen aus Zinkdruckguß gefertigt und waren entsprechend schwer. Der kurze Blick an die Wand war der Auslöser, der ihn zu der guten Idee brachte, die sich dann als „Volltreffer“ erwies.

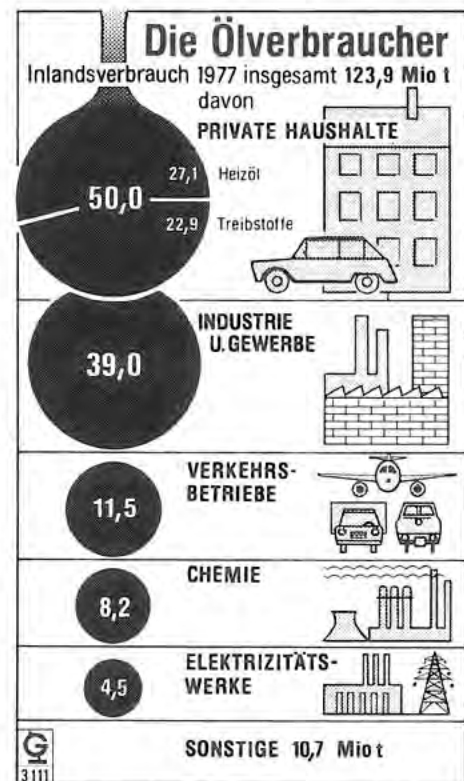
Klaus Wolf erreichte die Höchstprämie mit seinem zweiten Vorschlag; der erste war vor vielen Jahren abgelehnt worden. Bauen will er mit dem Geld nicht; er hat es inzwischen anderweitig gut angelegt.



In einem so großen Automobilunternehmen wie Opel fallen täglich große Mengen Abfall an. Ein Teil dieser Abfälle, beispielsweise Schrott, läßt sich durch Recycling wieder verwendbar machen. Der Rest muß umweltschützend vernichtet werden. An Abholstellen, die im gesamten Werk verteilt sind, stehen zwei Arten von Sammelbehältern, einmal für den brennbaren und zum anderen für den nicht brennbaren Müll. Spezialtransporter – Dumpmaster genannt – fahren diese Abholstellen in regelmäßigen Abständen an und leeren die Behälter (unser Bild). Der brennbare Müll wird übrigens in der werkseigenen Müllverbrennungsanlage mit Energieausnutzung verbrannt.



Unser Bild wurde nach der Überreichung des Schecks für die letzte Rate aufgenommen. Klaus Wolf (rechts) erklärt gerade Vorstandsmitglied Dr. W. Schlottfeldt (Mitte) seinen Verbesserungsvorschlag. Daneben Th. Steuding, Leiter Fertigungsmaterialeinkauf, und A. Wilmes, Leiter des VV-Büros.



Öl sparen! Das ist heute mehr als ein gutgemeinter Ratschlag, es ist ein dringender Appell angesichts der neuerlichen Ölpreiserhöhung und des eng gewordenen Weltölmarktes aufgrund der Liefereinschränkungen. Wo aber soll man ansetzen? In erster Linie wohl bei jenen, die am meisten Öl verbrauchen: den privaten Haushalten!

Neuer Kraftstoff in Sicht?

Seit der Energiekrise 1973 wurde die Suche nach anderen Primärenergiequellen, und in diesem Zusammenhang auch nach Alternativkraftstoffen für den Straßenverkehr, weltweit intensiviert. Diese Bemühungen scheinen nun ihre ersten Früchte zu tragen, und die aktuellen politischen Ereignisse bestätigen, daß die Anstrengungen nicht umsonst waren. Bis zur Einführung solcher neuer Kraftstoffe in großem Stil ist jedoch noch viel Vorarbeit zu leisten, insbesondere deshalb, weil das Netz der Straßen und Tankstellen so groß ist, daß jeder Fahrzeugbetreiber, der ein auf den neuen Kraftstoff abgestimmtes Fahrzeug fährt, mit Recht ein ähnlich dichtes Netz von Tankstellen des neuen Kraftstoffes erwartet, und dies bezogen auf ganz Europa. Außerdem sollen an Betriebsweise, Reichweite, Sicherheit und Fahrkomfort keine Abstriche zugelassen werden.

Bisherige Ergebnisse

In Forschungs- und Entwicklungsprojekten bei der Mineralöl- und Automobilindustrie wurden Alternativkraftstoffe wie Methanol (Methylalkohol), Äthanol (Äthylalkohol), Alkohole in Mischung

mit herkömmlichen Kraftstoffen (Otto und Diesel) und Wasserstoff intensiv studiert. Als mittelfristig realisierbare Lösung hat sich ein Gemisch aus Super- bzw. Normalbenzin mit 15 Vol. Prozent Methanolanteil herausgestellt. Dieses auch M15 genannte Gemisch kann unter Be-

achtung der noch folgenden Einschränkungen in dem vorhandenen Raffinerie- und Verkehrssystem erzeugt, verteilt, gelagert und verbraucht werden. Dies ist der eine Vorteil. Der andere, noch entscheidendere Vorteil besteht darin, daß Methanol nicht aus Erdöl, sondern zum Beispiel aus heimischer Kohle, Methangas oder Gärungsprozessen gewonnen werden kann, wodurch eine Streckung der Erdölvorräte erreicht wird. Ein weiterer Vorteil wird in der deutlich verringerten Schadstoffemission (Kohlenwasserstoffe und Stickoxide) gesehen. Vorversuche mit einem solchen Mischkraftstoff sind auch bei Opel durchgeführt worden, jedoch fehlte es bisher an einem repräsentativen Großversuch. Der Zeitpunkt hierfür ist jetzt gekommen.

Großversuch mit M15

Im Auftrag des Bundesministeriums für Forschung und Technologie beteiligt sich Opel an einem Großversuch mit M15-Kraftstoff. Ein solcher Großversuch bedarf eines umfangreichen Planungs- und Entwicklungsaufwandes und muß in enger Kooperation aller beteiligten Automobil- und Mineralölfirmen durchgeführt werden. Opel wird jeweils 100 Rekord 2.0 S und 2.0 E Fahrzeuge bereits in der Produktion auf M15-Betrieb umstellen und an interessierte Großabnehmer mit gewissen Auflagen und Rabatten verkaufen. Die Betreiber werden diese Fahrzeuge ca. zweieinhalb Jahre lang über möglichst große Strecken fahren und dann zwecks Nachkontrolle an Opel zurückgeben. Zwischenmessungen der Abgasemissionen und der Verbräuche runden das Gesamtbild ab. Um M15 auch tanken zu können, werden schwerpunktmäßig im gesamten Bundesgebiet und in West-Berlin insgesamt ca. 30 M15-Zapfsäulen errichtet, vorrangig bei Stamm-Tankstellen der Betreiber von M15-Fahrzeugen und in der Nähe der Bundesautobahnen. Diese Zapfsäulen und die dazugehörigen Tanks müssen M15-verträglich sein, daß heißt Materialien, die mit M15 in Berührung kommen, müssen geändert werden.

Abbildung 1

M 15 IM GROSSVERSUCH WICHTIGE KRAFTSTOFFEIGENSCHAFTEN IM VERGLEICH

EIGENSCHAFT	DIM.	BENZIN (SUPER)	M 15 FÜR GROSSVERSUCH (SUPER)
METHANOLGEHALT	VOL. %	—	MIN 15
DICHTE	g / cm ³	0,73 - 0,78	0,73 - 0,78
KLOPFESTIGKEIT ROZ	—	98	100 - 102
KLOPFESTIGKEIT MOZ	—	88	88
LUFTBEDARF (STÖCH.)	kg LUFT / kg KRAFTSTOFF	~ 14,8	~ 13,5
SIEDETEMPERATUR	°C	40 - 200	40 - 200
DAMPFDROCK RVP (SOMMER)	m bar	450 - 700	760 - 840
DAMPFDROCK RVP (WINTER)	m bar	600 - 900	960 - 1040
UNTERER HEIZWERT	KJ / kg	~ 44.000	~ 40.350
UNTERER HEIZWERT	KJ / lit.	~ 33.000	~ 30.545
VERDAMPFUNGSWÄRME	KJ / kg	380 - 500	490 - 590
BLEIGEHALT	g / lit.	MAX 0,15	MAX 0,15
KORROSIONSSCHUTZ ADDITIV	—	—	JA
SIEDVERLAUF	SIEHE SIEDEKURVE		

Kraftstoffveränderungen

Es wird zunächst nur ein M15-Kraftstoff in Superqualität bereitgestellt, das heißt wichtige Bestandteile der entsprechenden DIN-Norm 51 600, wie Oktanzahlen und Bleigehalt, bleiben bestehen, wogegen weniger bekannte, aber für den fehlerfreien Betrieb ebenso wichtige Faktoren, wie beispielsweise Dampfdruck, Siedekennlinie, Verdampfungswärme usw., stark verändert werden. Die Abbildungen 1 und 2 zeigen diese Veränderungen, wie sie für den M15-Großversuch gegenüber Superbenzin auftreten werden. Der Dampfdruck und die Verdampfungswärme steigen stark an, was sich auf Kaltstart,

Warmlauf und Heißfahrbetrieb ungünstig auswirkt, sofern nicht zusätzliche Maßnahmen an Motor und Kraftstoff getroffen werden. Der Heizwert sinkt, da Reimethanol etwa nur den halben Energiegehalt von Benzin besitzt.

Fahrzeugveränderungen

Alle Werkstoffe, die mit Kraftstoff oder Kraftstoffdämpfen in Berührung kommen, müssen in ihrer Verträglichkeit mit M15 überprüft werden. Insbesondere sind fast alle Kunststoffe in ihrer Zusammensetzung zu überarbeiten, da die bisher eingesetzten Materialien stark quellen und ihre Festigkeitswerte verschlechtert werden. Auch Metalle und ihre Korrosionsschutzschichten verhalten sich unter M15-Einwirkung anders als bei Betrieb mit Benzin. Die Oktanzahlen als Maßeinheiten für die Klopfestigkeit des Kraftstoffes bleiben, wie in DIN 51 600 spezifiziert, erhalten, die ROZ steigt sogar. Allerdings bewertet jeder Motortyp einen gleichen Kraftstoff anders, und M15 wird bei dieser Bewertung durch unsere Motoren etwas ungünstiger abschneiden.

Die Siedekurve

Eines der gebräuchlichen Maße, um die Verträglichkeit des Kraftstoffes für den Motor zu charakterisieren, stellt die sogenannte Siedekurve dar. Ein handelsübliches Benzin setzt sich ja aus vielen verschiedenen Kohlenwasserstoffverbindungen zusammen, die alle unterschiedliche Siedepunkte besitzen und im Gemisch des Benzins nochmals eine Verschiebung dieser Siedepunkte erfahren. Dadurch ergibt sich die in Abbildung 2 gezeigte Siedekurve, mit „Superbenzin“ bezeichnet. Die zweite Kurve mit „M15“ gekennzeichnet, zeigt einen ausgeprägten Bauch dieser Siedekurve im Bereich des 65°C-Punktes, bei dem Methanol siedet.

Wie man sieht, geht dieser Bauch bereits über die DIN 51 600 Grenzen hinaus, das heißt, wenn beim Aufheizen des Kraftstoffes der 65°C-Punkt erreicht wird, ist bei M15 bereits eine viel größere Menge des Kraftstoffes verdampft als bei Superbenzin. Diese Ausbauchung der M15-Kurve und die Veränderungen des Dampfdruckes sind die Hauptursachen, warum das Kaltstart-, Warmlauf-, Heißstart- sowie Leerlaufverhalten der Fahrzeuge untersucht werden müssen.

Die Entmischung

Das Methanol zeigt einen Drang, sich mit Wasser, zum Beispiel Feuchtigkeit der Luft, zu verbinden. Diese Verbindung wirkt dann schädlich, wenn sie sich bei tieferen Temperaturen vom Benzin abscheidet. Dann werden Rostvorgänge beschleunigt, und das Fahrzeug läßt sich gegebenenfalls nicht mehr fahren. Zur Abhilfe werden sogenannte Lösungsvermitt-

M 15 IM

GROSSVERSUCH

SIEDEKURVEN

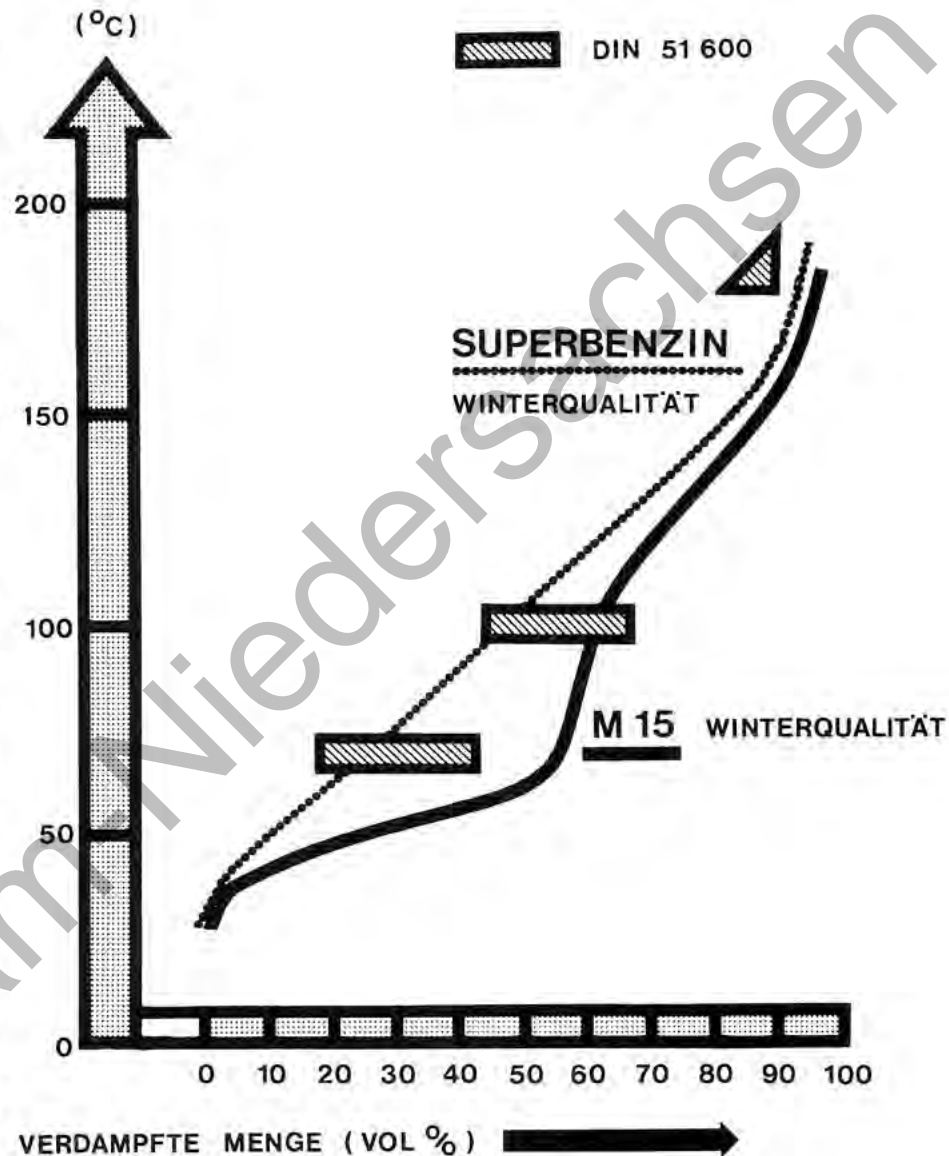


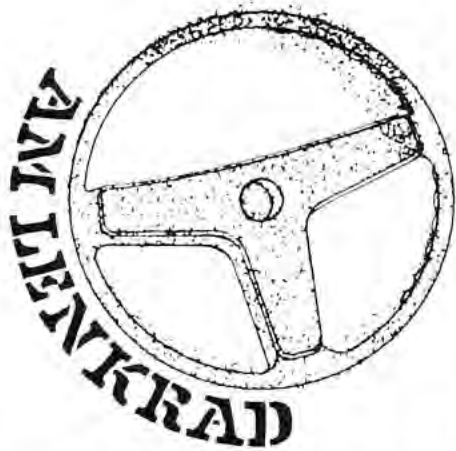
Abbildung 2

ler dem Kraftstoff beigemischt, und alle Umfüllvorgänge dürfen nur mit getrockneten Tanks vorgenommen werden.

Fahrverhalten

Um das Fahrverhalten, also Kaltstart, Warmlauf, Heißstart, Leerlauf, Beschleunigung etc., auf das gleiche Niveau der heutigen Produktion zu bringen, müssen die einzelnen Kalibrierungen des Vergasers beziehungsweise der Einspritzanlage neu auf den M15-Kraftstoff abgestimmt werden. Einzelne zusätzliche Maßnahmen am Fahrzeug, wie zum Beispiel das Zufügen einer Kraftstoffrücklaufleitung, sind erforderlich, um die Anpassung an M15 ganz zu ermöglichen.

Die Einführung von Alternativ-Kraftstoffen ist in Vorbereitung. Im Prinzip können auch Kraftstoffe mit Alkoholgehalten bis nahezu 100 Prozent verwendet werden. Dabei müssen jedoch wesentlich größere Anpassungen an Motor und Fahrzeug vorgenommen werden als für M15 beschrieben, beispielsweise größere Tanks, andersartige Materialien und völlig neue Kalibrierungen. Noch weiter in der Zukunft wird die Wasserstofftechnologie gesehen, die allerdings ein ganz neues Verteil- und Lagersystem wie auch geänderte Motor- und Fahrzeugkonstruktionen bedingt. Über den weiteren Ablauf des Großversuchs werden wir zu gegebener Zeit berichten. H.M.



BENZIN SPAREN

Gute Tips dafür

Mit einer verbrauchsbewußten Fahrweise lassen sich nach der Ansicht des Automobilclubs von Deutschland (AvD) im Durchschnitt leicht zwei bis drei Prozent Treibstoff einsparen. Bei bisher unwirtschaftlicher Fahrweise lassen sich sogar bis zu 10 Prozent bessere Verbräuche erzielen: Bei einer Tankfüllung von fünfzig Litern mache das schon rund einen Liter aus. Der Automobilclub hält eine solche Einsparung bei gleicher Kilometerleistung für möglich, wenn folgende Tips beachtet werden:

Gaspedal nur zwei Drittel durchtreten, weil der Motor im Teillastbereich am wirtschaftlichsten arbeitet. Schnellstarts vermeiden; Gaspedal und Bremse nicht abrupt treten, weil gleichmäßiges Fahren Treibstoff sparen hilft. — Mit Voraussicht fahren; rechtzeitig Gas wegnehmen, weil so ein Vergeuden von Treibstoff vermieden wird; nur überholen, wenn genügend Raum ist; Abstand halten und im Verkehrsfluß „mitschwimmen“, weil das Bremsen mehr Benzin kostet, denn dabei wird Bewegungsenergie vernichtet.

Bei längerem Halt Motor abstellen, besonders im Stau oder an Bahnstrahlen; das spart immer. Kolonnenverkehr meiden; ein dauerndes Anfahren kostet viel Benzin. Bei langen Überlandfahrten Gaspedal langsam zurücknehmen: Das Tempo geht dabei nur unwesentlich, der Verbrauch aber erheblich zurück. Nach dem Starten sofort losfahren und den Motor vorsichtig warmfahren; den Motor nicht im Stand warmlaufen lassen — das bedeutet eine totale Verschwendung.

Rechtzeitig schalten und den Motor in den Gängen nicht „hochjubeln“. Ergänzend sei darauf hingewiesen, daß im Zusammenhang mit verbrauchsbewußter Fahrweise auch der Fahrzeugzustand, also korrekter Reifendruck und Einhaltung der Inspektionskontrolle beachtet werden müssen.

LEBENSRETTER SICHERHEITSGURT

Weitere Beweise, die für den Gurt sprechen

Für Benutzer des Sicherheitsgurtes im Auto ist das Risiko, bei einem Unfall getötet zu werden, 2,5mal geringer als bei „Gurtmuffeln“. Diese Statistik veröffentlichte jetzt der Pariser Arzt Professor Claude Got nach der Auswertung von 3.138 Unfällen.

Nach achtjährigen Untersuchungen kam der Mediziner zu dem Ergebnis, daß bei den über 3.000 Unfällen von 1.624 daran beteiligten und angegurtenen Personen nur 48 umgekommen sind. Die Todesrate bei 3.242 Autofahrern, die nicht angegurtet in ihrem Fahrzeug saßen, betrug dagegen 229.

Dem weitverbreiteten Argument, angeschnallte Fahrer seien bei einem Brand rettungslos verloren, trat der Professor mit der Bemerkung entgegen: Bei keinem einzigen von ihm in acht Jahren untersuchten Unfall habe es einen Brand gegeben. Außerdem weisen Experten in diesem Fall immer wieder darauf, daß nicht angegurte Fahrer möglicherweise nach dem Aufprall bewußtlos sind und in den Flammen umkommen, während die angegurten Insassen, da bei vollem Bewußtsein, den Wagen noch verlassen können, ehe die Flammen sich ausbreiten.

Auch der Bundesgerichtshof hat in der Frage der Gurtbenutzung bekanntlich seine Meinung geändert. 1970 hatte er noch ein Mitverschulden eines nicht angeschnallten Fahrers an einem Unfall mit der Begründung abgelehnt, daß das Anschnallen mit nicht unerheblichen Risiken

verbunden sei. Nach einer kürzlichen Entscheidung des 6. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes (VI ZR 152/78) handelt ein einsichtiger Autofahrer nur dann verkehrsrichtig, wenn er sich zu seinem eigenen Schutz anschnallt. Tut er dies nicht, so trifft ihn der Vorwurf einer Mitschuld an denjenigen Verletzungen, die er beim Anlegen des Gurtes nicht erlitten hätte. Er muß daher in solchen Fällen eine Kürzung seiner Ersatzansprüche hinnehmen.

In einem ergänzenden Urteil des Bundesgerichtshofes hierzu heißt es allerdings, daß nicht angeschnallt fahrende Autofahrer eine Kürzung ihrer Ersatzansprüche nur dann hinnehmen müssen, wenn zum Unfallzeitpunkt bereits die Anschnallpflicht und die Nachrüstungspflicht bestanden hat. Einen genauen Stichtag, ab dem die Kürzung der Ersatzansprüche eintritt, legte das Gericht jedoch nicht fest. Das kürzlich vom 6. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes verkündete Urteil bezieht sich auf einen Fall, in dem ein Autofahrer nach Inkrafttreten der Anschnallpflicht (1. Januar 1976) in einen Verkehrsunfall verwickelt wurde. Sein Kraftfahrzeug mußte jedoch nicht mit Gurten ausgerüstet werden, weil es schon im Jahre 1969 erstmals in den Verkehr gekommen war. Nach dem Urteil können nun die Insassen dieses Fahrzeugs, die schuldlos in einen Unfall gerieten, für die Verletzungen nicht verantwortlich gemacht werden, die ihnen wegen des Nichtanschnallens entstanden. (Aktenzeichen: VI ZR 83/78 und VI ZR 146/78 vom 10.4.79.)



„Das kommt davon, weil Du den Wagen vor dem Urlaub nicht noch zur Inspektion gebracht hast!“

Lackschäden

Erleidet ein Auto bei einem Unfall leichte Beschädigungen, die mit einer Teil-Lackierung behoben werden können, so muß der geschädigte Besitzer geringe Farbabweichungen, wie sie bei derartigen Ausbesserungsarbeiten auftreten können, in Kauf nehmen. Diese gelte auch für die wesentlich empfindlicheren Metall-Lackierungen. (OLG Düsseldorf, Az. 12 und 175/74).

Linksabbiegen

Zweimal, so schreibt es die StVO vor, muß ein Linksabbieger in den Rückspiegel schauen und sich so vergewissern, daß kein nachfolgendes Fahrzeug etwa noch überholen will. Der zweite Blick darf aber auch in Überholverbotszonen nicht unterbleiben, wenn also eigentlich gar kein Wagen mehr überholen darf. Der AvD verweist zu diesem Punkt auf eine Entscheidung des OLG Stuttgart (AZ 1 Ss 1094/77), das einen Kraftfahrer zu einer Geldbuße von 40 DM verurteilt hat, weil er beim Linksabbiegen auf den zweiten Blick verzichtet hatte und es dadurch zu einer Kollision mit einem verbotswidrig überholenden Fahrzeug gekommen war. Kein Kraftfahrer, so führten die Richter aus, könne sich darauf verlassen, das Verbotserregungen auch tatsächlich von allen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden.

Zündkerzen

Mit einer Einheits-Zündkerze für alle Motoren auszukommen, gehört zu den automobilen Lieblingsträumen. Daß es diesen universellen Funkenspender nicht gibt, ist



Die Wahl des richtigen Zugfahrzeuges entscheidet nicht zuletzt darüber, ob Caravan-Urlauber auch Alpenstraßen – unser Bild entstand im Vintschgau in Südtirol – gut meistern können.

kein kommerzieller Trick – wie mißtrauische Autofahrer argwöhnen könnten, dahinter steckt vielmehr technischer Zwang. Weil die Motorkonstruktionen verschieden sind und es unterschiedlich heiß in den Brennkammern zugeht, ist folglich auch eine Vielzahl von Zündkerzen vonnöten, die sich den motorischen Betriebsbedingungen anpassen. Ein und dasselbe Kerzen-Exemplar würde in dem einen Motor verrußen, weil die Freibrenntemperatur nicht erreicht wird und im anderen Motor dafür sorgen, daß Glühzündungen im Zylinderkopf herumspuken.

Wichtiges Kriterium für die Zuordnung der Kerze zum Motor ist der Wärmewert – eine Vergleichszahl, die Kerzen entsprechend ihrer Fähigkeit einordnet, Wärme von der Isolatorspitze an das Kühlsystem des Motors zu transportieren. Oder anders gesagt, die Spanne im Temperaturbereich, in der die Kerze warm genug wird, um Ablagerungen wegzubrennen und kühl genug, um unter der kritischen Glühzündungszone zu bleiben.

Motoren mit geringer Kompression brauchen einen warmen Kerzentyp, der besonders im Großstadtverkehr mit seinen Stop- und Go-Perioden häufiger die Freibrenntemperatur erreicht. Motoren mit hoher spezifischer Leistung hingegen benötigen bei Vollastbetrieb eine „kalte“ Kerze mit schneller Wärmeableitung an das Kühlsystem. Optimale Leistung und wirtschaftlicher Betrieb setzen voraus, daß die Zündkerze zwei Temperaturgrenzen respektiert: Bei Vollast darf die Isolatorspitze nicht wärmer als 850 °C werden, bei Teillast – im Stadtverkehr – 350°C nicht unterschreiten.

Um für jeden Motor die optimale Kerzenempfehlung sicherzustellen, arbeiten Zündkerzen-Techniker eng mit den Entwicklungs- und Versuchsabteilungen der Industrie zusammen. Bei Dauererprobungen auf dem Prüfstand, auf Teststrecken sowie bei Rennen werden die Kerzen mit Hilfe modernster Instrumente getestet. Dabei sekundieren spezielle Thermoelement-Kerzen, die eine genaue Messung der Temperatur im Brennraum ermöglichen und den Technikern unbestechliche Werte liefern. Bei dem prominenten Einfluß des Zündkerzen-Wärmewertes auf den automobilen Betriebsfrieden ist es folglich ratsam, sich bei der Wahl der Funkenspender genau an die Herstellerempfehlung zu halten. H.S.

„Benzinklau“ tankt zum Nulltarif

Ging früher in dunklen Winternächten der Kohlenklau um, so ist heute dann und wann der Benzinklau zu beobachten. Insbesondere nach Benzinpreiserhöhungen häufen sich die Fälle, in denen sich finstere Gestalten zum Nulltarif aus den Tanks fremder Autos bedienen. Der Automobilclub von Deutschland (AvD) rät darum dringend zur Anschaffung eines abschließbaren Tankdeckels, nicht zuletzt auch im Interesse der Sicherheit. Beim nächtlichen Tanken zum Nulltarif, das in der Regel mit einem Schlauch von Benzintank zu Benzintank oder von Tank zu Kanister vorgenommen wird, kann Kraftstoff leicht danebenfließen, und dann genügt bereits eine achtlos weggeworfene Zigarettenkippe, um ein kräftiges Feuerwerk zu entfachen.



Jeden Morgen hatte er Streß. Die Straße war verstopft. Die Uhr rannte bössartig schnell, der Ärger, nicht pünktlich im Werk zu sein, machte ihn nervös. Die Beinahe-Unfälle häuften sich. Jetzt hat er das hinter sich. Ein Viertelstündchen früher ist er abgefahren, und pfeift sich eins: er kommt glatt durch – und findet leichter einen Parkplatz. Im übrigen schadet täglicher Streß im Berufsverkehr der Gesundheit. Er ist mit schuld an manchem Herzinfarkt, zumindest aber an Nervosität, die nicht zu sein brauchte.

FREIZEIT und HOBBY



Pferdesport

Das Geld lockt. Viele braune Tausender winken für die Ersten am Zielstrich. Aber nicht nur deshalb sind die Pferdebesitzer nicht abgeneigt, ein Risiko in Form von einem nicht geringen Startgeld locker zu machen, bevor ihr vierbeiniges Kapital in die Startbox gedrängt werden darf. Der Rennsport dient in der modernen Pferdezucht vor allem nämlich auch als Leistungsprüfung des Vollblutes.

Nur ein Pferd, das den Anstrengungen des harten Trainings gewachsen ist und im Kampf mit seinen Gegnern auf der Rennbahn beste Leistungen zeigt, hat Aussicht, in der Zucht Verwendung zu finden. Alle anderen Pferde werden rücksichtslos von der Zucht ausgeschlossen.

Unterschieden wird – je nach Entfernung – Fliegerrennen (1.000 bis 1.400 m), Meilenrennen (1.600 m), Steherrennen über 2.000 m, wobei eigentlich 2.400 m und längere Strecken als ausgesprochene Steherdistanzen bezeichnet werden. Dann kennt man Altersgewichtrennen, bei denen das von den Pferden zu tragende Gewicht sich nach dem Alter richtet.

Bücher

In letzter Zeit wird unserem historischen Kulturgut und allem bäuerlichen Brauchtum wieder mehr Beachtung geschenkt. Eine besonders liebenswerte und dekorative Tradition haben sich bereits manche unter unseren Werksangehörigen zu ihrem Hobby erkoren: Die Bauernmalerei. In dem Buch von Arbo Gast und Hanne Stegmüller, „Bauernmalerei als Kunst und Hobby“, finden sich viele Anregungen zum Nacharbeiten sowie ein historischer Überblick zur Entwicklungsgeschichte dieser besonders in Bayern gepflegten Kunst; die verschiedenen Richtungen und Stile werden erklärt und auch auf das rein Handwerkliche

wird eingegangen, so auf die Auswahl der Farben oder auf die Art der Möbelstücke. Ein Buch für den Hobbyfreund oder auch einfach nur ein Band, der es mit seinen zahlreichen, ausgezeichneten Farbbildern durchaus wert ist, mit Genuß betrachtet zu werden.

Ein Thema ganz anderer Art behandelt das Buch „Bilder aus Sachsen“ von Klaus Lehnartz und Hans Scholz. In Wort und Bild wird dem Leser eine Landschaft vorgestellt, die viele von uns leider nicht mehr kennen. Die Autoren haben bewußt Altes und Modernes nebeneinander gestellt, die prachtvollen Schlösser von Meißen oder Moritzburg, die herbe Gebirgslandschaft des Erzgebirges und das abwechslungsreiche Elbtal ebenso wie das geschäftige, betriebsame Leipzig und das an Traditionen reiche sächsische Industriegebiet. Für viele eine Reise in die verlorene Heimat, und für andere ein erster Eindruck von einem für sie fremden Land.

In diesem Roman von Henry Carlisle „Westwärts wo die Sonne sinkt“, der sich eng an die historischen Begebenheiten anlehnt, wird die Geschichte einer eigenwilligen Frau erzählt, die versucht, die Beziehungen zwischen den Indianerstämmen Floridas und den weißen Siedlern zu verbessern. Ihre Bemühungen scheitern jedoch an der unversöhnlichen Politik der Regierung, und am Ende stehen Tod und Umsiedlung der überlebenden Indianer in trostlose Reservationen. Ein fesselnder Roman vom tapferen Kampf und Untergang der Seminolen und zugleich eine Schilderung eines relativ unbekanntes Kapitels der amerikanischen Geschichte.

Neben den hier aufgeführten Büchern (drei von 37.000) weist der Bestand unserer Werkbücherei natürlich auch eine große Anzahl Bände anderer Themenbereiche auf. So stehen zum Beispiel zahlreiche Titel zu aktuellen, zeitgeschichtlichen oder auch zu wirtschaftlichen Fragen und Problemen für alle interessierten Leser und für die, die es werden wollen, zur Verfügung.



Vorfahrt geändert...

An diesem Tage hatte ich es sehr eilig. Erst als ich mein Ziel in der Innenstadt fast erreicht hatte, ging ich mit dem Gas herunter. Aber gerade da passierte es. Ich hatte Vorfahrt, da ich von rechts kam, aber das rote Cabriolet fuhr über die Kreuzung, als gäbe es so etwas wie ein Vorfahrtsrecht überhaupt nicht. So blieb mir nichts anderes übrig, als die Fußbremse durchzutreten. Auch das rote Auto bremsste hart. Es waren nur Zentimeter, die uns trennten, als die beiden Wagen standen.

Es kostete mich große Überwindung, nicht den bekannten Autofahrergruß anzuwenden – denn am Steuer des Cabriolets saß eine Dame. Ich dachte, was viele Männer am Steuer in solchen Augenblicken denken: Natürlich eine Frau! Was mich aber noch mehr aufbrachte, als die Mißachtung meines Vorfahrtsrechtes, war, daß die Dame nicht ein bißchen schuldbeußt aussah. Im Gegenteil, sie blitzte mich böse an, woraufhin ich wild mit den Armen fuchtelte.

Ich hatte eine ganz schöne Wut im Leib. Was Frauen sich so einbilden! Weil sie Frauen sind, haben alle Männer am Steuer Rücksicht zu nehmen. Weil sie Frauen sind, haben alle Männer am Steuer mit weiblicher Logik zu rechnen. Am liebsten wäre ich der Dame nachgefahren, hätte sie gestellt. Aber leider hatte ich keine Zeit, so ließ ich die Dame ungeschoren. Zu meinem Glück, denn ich war im Unrecht. Das stellte sich heraus, als ich Tage später wieder durch jene Straße fuhr. Da mußte ich nämlich einsehen, daß ich verkehrswidrig gehandelt hatte. Die Vorfahrtsberechtigung für jene Straße war nicht nur aufgehoben worden, vor der Kreuzung stand jetzt

sogar ein Stoppschild. Ich hatte es glatt übersehen. Macht der Gewohnheit.

Aber glücklicherweise war nichts passiert, und ich hätte den Vorfall bestimmt bald vergessen, wenn ich nicht kürzlich jene Dame wiedergetroffen hätte. Sie fuhr, übrigens recht geschickt, mit ihrem Cabriolet in die Parklücke neben meinem Wagen, dem ich gerade entstieg war. Auch die Dame erkannte mich sofort, ich merkte das an ihrem Blick, sie sah mich an wie einen Buben, dem man eine Ungezogenheit verzeiht.

Hätte sie mich mit Vorwürfen überschüttet, ich wäre ihr keine Antwort schuldig geblieben. Je mehr man im Unrecht ist, desto lauter schreit man bekanntlich, ich bin keine Ausnahme. Aber angesichts des Blicks der Dame brach meine Selbstrechtfertigung zusammen, und ich raffte mich zu einer Entschuldigung auf. „Können Sie mir noch einmal verzeihen?“, bat ich sie. „Ich hatte kürzlich das Stoppschild vor der Kreuzung glatt übersehen. Früher hatte nämlich die Schillerstraße Vorfahrtsrecht, deshalb bin ich...“

Die Dame lächelte. „Ich trage Ihnen nichts nach“, sagte sie freundlich. „Zumal ja nichts passiert ist.“ Sie blickte mich wohlwollend an und fuhr dann fort: „Ich freue mich, daß es noch Autofahrer gibt, die ihre Verkehrssünden nicht nur einsehen, sondern sich sogar dazu herablassen, sich zu entschuldigen. Es gibt nicht viele Männer von Ihrem Schlag.“ Hierauf nickte sie mir zu und eilte davon. Ich blickte ihr beschämt nach. Aber seitdem halte ich mich für einen besseren Menschen. Man hat manchmal eine viel zu geringe Meinung von sich selber. H.R.

Bilder aus SACHSEN



Henry Carlisle Westwärts, wo die Sonne sinkt



Wir gedenken

Rüsselsheim

Walda Adamczak, Lackiererei
geb. 7.2.28 gest. 30.3.79

Nicola Pasquino, Preßwerk
geb. 9.6.50 gest. 1.4.79

Kornelia Kolb, Werksverpflegung
geb. 5.6.43 gest. 14.4.79

Jörg R. Teichert, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 24.8.25 gest. 14.4.79

Heinz Karau, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 17.2.22 gest. 15.4.79

Hans Eller, Materialabt.
geb. 3.9.35 gest. 21.4.79

Paul Bulitta, Chassisbau I
geb. 10.7.17 gest. 23.4.79

Bochum

Walter Link, Mat.-u.Prod.Ktr.
geb. 12.4.28 gest. 26.3.79

Kaiserslautern

Edwin Schäfer, Produktion
geb. 16.4.16 gest. 1.4.79

Rentner

Anna Dreys
geb. 15.4.06 gest. 8.3.79

Josef Kauth
geb. 14.10.96 gest. 12.3.79

Heinrich Rahn
geb. 22.10.00 gest. 21.3.79

Adam Kolb
geb. 22.2.91 gest. 23.3.79

Johann Bernhard
geb. 4.7.08 gest. 24.3.79

Michael Hauf
geb. 13.10.07 gest. 24.3.79

Franz Juraschka
geb. 13.9.03 gest. 24.3.79

Paul Rahn
geb. 21.6.14 gest. 25.3.79

Anton Banot
geb. 17.11.14 gest. 26.3.79

Adam Eisenhauer
geb. 11.10.97 gest. 26.3.79

Jakob Becker
geb. 11.6.03 gest. 27.3.79

Hermann Schubert
geb. 7.2.04 gest. 29.3.79

Friedrich Sudrow
geb. 21.10.11 gest. 29.3.79

Jakob Sutor
geb. 7.11.03 gest. 29.3.79

Josef Pfeffinger
geb. 23.9.09 gest. 30.3.79

Vladimir Sudzuka
geb. 20.2.25 gest. 30.3.79

Karl Rubesch
geb. 21.12.22 gest. 31.3.79

Friedrich Schmid
geb. 5.10.05 gest. 31.3.79

Philipp Barth
geb. 9.9.89 gest. 1.4.79

Rudolf Scheiber
geb. 30.4.23 gest. 1.4.79

Franz Josef Stoll
geb. 16.3.07 gest. 3.4.79

Peter Guthmann
geb. 18.9.04 gest. 5.4.79

Alfred Schrott
geb. 19.8.99 gest. 6.4.79

Gerhard Thierfelder
geb. 19.1.16 gest. 8.4.79

Heinrich Spuck
geb. 15.2.11 gest. 10.4.79

Franz Kubiszkeski
geb. 19.5.17 gest. 11.4.79

Gustav Wenzel
geb. 16.1.08 gest. 12.4.79

Adam Rettig
geb. 23.4.05 gest. 13.4.79

Karl Zimmer
geb. 5.6.08 gest. 15.4.79

Willi Seiler
geb. 10.11.13 gest. 18.4.79

Eduard Harder
geb. 3.4.21 gest. 19.4.79

Erich Jung
geb. 4.3.14 gest. 19.4.79

Peter Walz
geb. 5.1.96 gest. 21.4.79

Ernst Eichler
geb. 18.7.09 gest. 22.4.79

Josef Niemetz
geb. 26.7.08 gest. 24.4.79



Blick vom Opel-Turm in nördlicher Richtung auf das Opel-Kraftwerk und die Landschaft jenseits des Mains.



WERK BOCHUM

Für den Notfall gut gerüstet

Die Vorschrift „VBG 109“ des Verbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften verlangt, daß in Betrieben etwa 10 Prozent der Mitarbeiter in Erster Hilfe ausgebildet sein müssen. Diese Ausbildung ist alle drei Jahre zu wiederholen. Noch bevor diese Vorschrift in Kraft trat, hat es



Schulungsraum D 5: Hier wird für die Erste Hilfe gebüffelt.



Übung im Atemspenden.

bei Opel bereits Erste Hilfe-Lehrgänge gegeben. Seit Mai 1977, also etwa seit zwei Jahren, hat der Malteser Hilfsdienst die Ausbildung unserer Bochumer Werksangehörigen übernommen.

Die einzelnen Abteilungen benennen die Teilnehmer. Während der Arbeitszeit – in Früh- und in Spätschicht – werden die Kurse durchgeführt. In acht Doppelstunden ist eine Menge Stoff zu behandeln. So wird über Aufbau und Funktionen des menschlichen Körpers gesprochen; man legt Verbände an, übt das Atemspenden und die sogenannte Stabile Seitenlage oder spricht darüber, welche Sofortmaßnahmen am Unfallort durchgeführt werden müssen. Bilder, Plakate und Filme lockern den Unterricht auf. Damit man alles Wichtige über Erste Hilfe schwarz auf weiß hat, erhält jeder Lehrgangsteilnehmer eine kleine Broschüre. Zum Schluß gibt es eine Teilnahmebescheinigung.

Die Ausbilder des Malteser Hilfsdienstes haben bisher 85 Lehrgänge durchgeführt,



Anschaulicher Unterricht.

das heißt, rund 1.700 Werksangehörige haben bis jetzt eine Erste Hilfe-Ausbildung erfahren. Die Federführung der Kurse liegt in Händen unseres Werksärztlichen Dienstes. Die sogenannten „Sondergruppen“, darunter fallen die Mitarbeiter der Werksfeuerwehr, alle Elektriker, die Sicherheitsbeauftragten und noch an-



Übung: Stabile Seitenlage.

dere Personengruppen werden zu 100 Prozent ausgebildet.

Jeder soll also im Notfall sofort und richtig eingreifen können. So gehört es auch zum festen Bestandteil der Ausbildung, daß unsere gewerblichen Auszubildenden an einem solchen Lehrgang teilnehmen.

VORSCHLAGSWESEN

Wieder „große Kasse“ gemacht

Einige findige Köpfe haben bei Opel in Bochum im Vorschlagswesen wieder „große Kasse“ gemacht. Der Leiter des Werkes, T. R. Faber, überreichte jetzt an acht Werksangehörige Schecks in einer Gesamthöhe von DM 304.000,—, dreimal gab es sogar die Höchstprämie von DM 50.000,—.

Die neuen Ideen dieser Mitarbeiter reichen von Veränderungen im Ferti-

gungsablauf der Endmontage über Bezugsartänderungen verschiedener Verkleidungsteile bis hin zu Frachtkosteneinsparungen durch geänderte Anlieferung von Produktionsmaterialien.

In einer Diskussion der Einsender dieser Verbesserungsvorschläge mit Führungskräften des Werkes konnte festgestellt werden, daß durch das Vorschlagswesen bei Opel den Mitarbeitern die Gelegenheit

gegeben wird, aktiv in das Produktionsgeschehen am Arbeitsplatz einzugreifen, durch eigene Ideen die Persönlichkeit des einzelnen zu entfalten und somit mitzuhelfen, Unternehmensziele zu erreichen.

Die bevorstehenden Änderungen in vielen Fertigungsabläufen geben einen breiten Spielraum für alle Werksangehörigen, ihr Ideenpotential für Änderungen vielschichtiger Art in die Waagschale zu werfen. Qualität des Produktes, Wirtschaftlichkeit in der Fertigung, Sicherheit am Arbeits-

platz, Reduzierung von Ausschuß und Eliminierung von Nacharbeit sind „Hauptangriffspunkte“, die es in Form von Verbesserungsvorschlägen zu „erstürmen“ gilt – und häufig als Ergebnis zu hohen Prämien für die Einsender führen.

Das Betriebsgeschehen mit wachen Augen zu beurteilen, um selbst einer der Prämienempfänger zu werden, das sollte auch in Zukunft das Ziel möglichst vieler bei uns sein.

E.E.

Am Rande notiert

Vor kurzem sagte mir mein Meister, als wir über alle möglichen Dinge geplaudert hatten: „Hennes, das Leben ist wie eine ‚Brille‘ – man macht viel durch!“ „Ja, ja“, gab ich zur Antwort. Das hatte ich auch schon mal zitiert. Kurz darauf konnte ich den bitteren Ernst des kleinen Sprichwortes erfahren: Nach der Schicht wollte ich mir beim Betriebsrat etwas Material über die Ruhrfestspiele holen und platzte zufällig in eine Gruppe. „Sauerei ... das hat es früher nicht gegeben ... Hände abhacken ... Da sollte die Bundesregierung mal eingreifen ... Zahlt Opel den Schaden?“ Das wären die Sätze, die ich mitbekam.

Was war geschehen? Einem Kollegen hatte man auf dem Parkplatz vor dem Bau D 8 – also nur einige Meter vom Haus entfernt – von seinem neuen Manta alle vier Räder abmontiert. Auf dem Tisch lag ein Foto. (Es ist unten auf der Seite abgebildet.) „Wie, so auf Steinen aufgebockt und alle Räder weg?“, war meine Frage, als ich das Foto sah. „Zahlt doch die Parkplatzversicherung“, wollte ich den betroffenen Kollegen beruhigen.

Das hätte ich nicht sagen sollen, denn plötzlich fielen sie alle über mich her und redeten wie wild auf mich ein. Sie warfen



mir vor, daß das keine kollegiale Haltung sei. Die Parkplatzversicherung würde durch solche Dinge in die Höhe getrieben, und ob ich überhaupt wüßte, daß die Versicherung wegen der enorm hohen Schäden den Vertrag zum 30. Juni gekündigt habe.

Zum Schluß waren wir uns alle einig: Es müssen doch üble Kerle sein, die fremdes Eigentum so demolieren. Diesen „Mitmenschen“ sollte es ähnlich ergehen, wenn sie ihren Wagen mal irgendwo abgestellt haben. Es stand vor einigen Tagen in der Zeitung, daß im Mittleren Osten Dieben die Hand abgehackt würde. Solches möchte ich dem Dieb nicht wünschen, es soll aber zeigen, wie abscheulich ich diese Angelegenheit finde.

Euer Hennes.



Hier die Mitarbeiter, die mit ihren guten Ideen wieder „große Kasse“ gemacht haben: insgesamt mehr als 300.000,- DM.

ZUR KLARSTELLUNG

Niemand wurde fallengelassen...

Seit den letzten drei Prüfungsterminen für die gewerblichen Auszubildenden war es erforderlich, jeweils größere Gruppen vorübergehend in der Produktion mit Arbeiten zu beschäftigen, die ihrer fachlichen Ausbildung nahekommen. Diese Tatsache wurde von „interessierten“ Gruppen im Betrieb als Unglück hingestellt, obwohl wir wissen, daß in anderen großen Unternehmen die Zuweisung von Produktionsarbeiten für Jungfacharbeiter die Regel ist. Bei uns ist es jedoch gelungen, die Tätigkeit in der Produktion auf eine kurze Zeit zu beschränken, und anschließend eine Arbeit im erlernten Beruf zur Verfügung zu stellen.

So mußten im Januar 1978 von 49 auslernenden Facharbeitern 19 vor-

übergehend in der Produktion arbeiten; bis Juni 1978 waren jedoch alle in einem Fachbereich eingesetzt. Im Juni 1978 mußten von 32 mit der Ausbildung fertig gewordenen gewerblichen Auszubildenden sechs mit vorübergehenden Arbeiten in der Produktion vorliebnehmen; sie waren bis November 1978 in einem Fachbereich untergebracht worden. Im Januar 1979 wurden von 46 erfolgreichen Prüflingen 45 vorübergehend in Produktionsabteilungen fachnah beschäftigt. Bis Ende April 1979 konnten davon bereits 22 in ihrem Beruf eingesetzt werden. Nur 14 arbeiten noch in der Produktion; von den restlichen 10 Jungfacharbeitern sind acht bei der Bundeswehr, und zwei sind aus dem Betrieb ausgeschieden.

Ein Opel-Rentner mit Elan

Unter der Rubrik „Einer von uns“ haben wir schon über zahlreiche Mitarbeiter und ihre Hobbies berichtet. Diesmal sind die Zeilen einem Ehemaligen — einem Opel-Rentner — gewidmet, dem früheren Mitarbeiter H. Hock, 65 Jahre, der seit dem 1.1.1975 in Pension ist. Er kann auf eine 25jährige Tätigkeit bei Opel zurückblicken, die er je zur Hälfte in Rüsselsheim und Bochum verbracht hat.

Der noch rüstige Rentner war in der Abteilung Qualitätskontrolle und Inspektion tätig, zuletzt als Abteilungsleiter. Erlernter Beruf: Dreher. Seine Lehrzeit absolvierte er bei der damaligen Reichsbahn in seiner Heimatstadt Offenbach am Main. Es folgten 12 Jahre als Berufssoldat, wobei er es bis zum Hauptmann brachte. Bochum ist für H. Hock die zweite Heimat geworden. Er erwarb ein Haus, das im Schatten von Werk II steht. Hier verbringt er zusammen mit seiner Frau und seinem Sohn, der zur Zeit noch studiert, seinen Lebensabend.

Was macht nun ein Rentner mit seiner vielen Freizeit? — Das Haus muß gepflegt

werden, er geht viel spazieren, macht hin und wieder einen Besuch bei Opel und genießt seinen Ruhestand. Seit einiger Zeit widmet sich der voll Elan steckende ehemalige Mitarbeiter einem nicht alltäglichen Hobby. Man könnte auch sagen: Er reist mit Wilhelm Busch. Zur Erklärung sei vermerkt, daß es sich hier um den Dichter Wilhelm Busch handelt, der von 1832 bis 1908 gelebt hat und vor allem durch seine Max- und Moritz-Geschichten bekannt geworden ist.

Angeregt durch eine Fernsehsendung, in der über mangelnde Betreuung von älteren Leuten, die in Heimen leben, geklagt wurde, erinnerte sich H. Hock an die heiteren Verse von Wilhelm Busch, die er bereits vor 40 Jahren während seiner Zeit bei der damaligen Wehrmacht, in Schulen, Vereinen und später bei Opel-Tagungen der gemeinsamen Sozialarbeit der Konfessionen mit Erfolg vorgetragen hatte. So schrieb er an das Sozialamt der Stadt Bochum und bot seine Künste für die Altenbetreuung an. Als sich hier niemand regte, sprach er selbst in einigen Altenheimen vor.



Der „Busch-Sprecher“ H. Hock.

Der Stein kam ins Rollen. Er fand einen Zitherspieler, der bei seinen „heiteren Stunden mit Wilhelm Busch“ mitwirkte. Inzwischen hat er die 15. Veranstaltung hinter sich und noch etliche Auftritte in Altenheimen in seinem Terminkalender vorgemerkt. Wir besuchten eine Veranstaltung von H. Hock im Alten- und Pflegeheim „Glockengarten“ in Bochum-Altenbochum: Zufriedene Zuhörer, Beifall und eine weitere Einladung. Unser „Busch-Sprecher“, der die Verse ohne Manuskript vorträgt, nimmt kein Honorar, sondern möchte Langeweile vertreiben und Heiterkeit schenken. So etwas gibt es noch.

Wir wünschen ihm und seinen Zuhörern noch viele heitere Stunden mit Wilhelm Busch, der in einem Vers den Humor so skizzierte:

*„Es sitzt ein Vogel auf dem Leim,
er flattert sehr und kann nicht heim.
Ein schwarzer Kater schleicht herzu,
die Krallen scharf, die Augen gluh.
Am Baum hinauf und immer höher
kommt er dem armen Vogel näher.
Der Vogel denkt: Weil das so ist
und weil mich doch der Kater frißt,
so will ich keine Zeit verlieren,
will noch ein wenig quinquillieren
und lustig pfeifen wie zuvor.
Der Vogel, scheint mir, hat Humor.“*

Eine „heitere Stunde“ im Altenheim „Am Glockengarten“.



In wenigen Zeilen

Mit Wirkung vom 9. April 1979 ist das Betriebsratsmitglied H. Gantenberg Mitglied des Betriebsausschusses geworden. P. Jaszczyk, das bisherige Ausschußmitglied, ist aus dem Betriebsausschuß ausgeschieden.

Die OPEL POST liegt für arbeitsunfähige Mitarbeiter auch nach den Ausgabeterminen noch in der Schalterhalle der Betriebskrankenkasse und an den Werks-

toren zum Mitnehmen aus. (Vorschlag: Man könnte auch die Werkzeitschrift für kranke Kollegen mitnehmen.)

Es wird erneut darauf hingewiesen, daß die Büchereibusse der Stadtbücherei jeweils donnerstags am Portal I in Bochum-Laer und dienstags vor dem Portal 10 in Bochum-Langendreer von 13.30 bis 15.00 Uhr Station machen. Die Busse führen etwa 5.000 Bücher verschiedenster Bereiche mit. Gerade nicht greifbare Bände können vorbestellt bzw. beschafft werden. Das Ausleihen ist kostenlos.

Unser Wohnheim Werner Hellweg 105 wird seit dem 1.4.1979 nicht mehr bewirtschaftet. Zur Verbesserung der Wohnqualitäten wurden die Heimbewohner in andere Wohnheime verlegt.

Von der Möglichkeit, Super 8-Tonfilme über die verschiedensten Arbeitsgebiete des Unternehmens auszuleihen, wurde bisher zahlreich Gebrauch gemacht. Interessierte Werksangehörige, die über einen Tonfilmprojektor verfügen, wenden sich an die Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407.

Anschauliche Stadtgeschichte

„Bochumer Ansichten auf alten Postkarten“ ist der Titel einer Sonderveröffentlichung des Stadtarchivs Bochum. Das Buch bringt mit 14 Seiten Text und 128 Abbildungen eine „anschauliche“ Geschichte Bochums anhand von alten Bochumer Ansichtspostkarten. Im einleitenden Text des kleinen Buches heißt es unter anderem:

„Die ersten Postkarten, die Bochumer Ansichten überliefern, stammen aus den frühen neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Zwar war damals die Post- oder Correspondenz-Karte schon seit zwei Jahrzehnten in Österreich (1869), in Preußen und den süddeutschen Ländern (1870) in Gebrauch; doch erst mit der Fotolithografie und dem Lichtdruck begann um 1890 der große Siegeszug der Postkarten in Deutschland und rund um die Welt.

Die zahlreichen Bochumer Postkarten geben Gesamtansichten der Stadt und ihrer markantesten Gebäude wieder, sie zeigen Plätze, Straßen- und Häuserdetails, sie künden von besonderen und alltäglichen Ereignissen aus dem Leben der Stadt, sie werben für Veranstaltungen, Vereine, gesellschaftliche Gruppen und für Gastwirtschaften.

Sie zeichnen damit ein deutliches Bild der Stadt von 1890 bis in die dreißiger Jahre unseres Jahrhunderts: die Alt-Stadt in ihrer noch deutlich erkennbaren mittelalterlichen Form mit eng verwinkelten Gassen, die schnell wachsende Neustadt mit belebten Verkehrs- und Geschäftsstraßen und ansehnlichen wilhelminischen Häuserzeilen, die neuen Plätze und prächtigen Parks, die zahlreichen neuen Kirchen, Schulen und großen Verwal-

tungsgebäude, auf die die junge Großstadt stolz war.

Auf den Postkarten wird aber auch die wirtschaftliche Potenz der Stadt und ihres Umlandes sichtbar: Mit Bildern aus der Schwerindustrie und aus dem Bergbau wird eine kompakte Industrie- und Zechenlandschaft vorgestellt – und für sie geworben! So sind über die zechenreichen Vororte des Bochumer Nordens und Ostens besonders viele Postkarten erhalten geblieben, die heute als wichtige Zeugnisse für eine fast verschwundene Industriearchitektur zu werten sind. Damit wird an den Bochumer Postkarten deutlich, wie Industrie und Technik eine Stadt grundlegend verändern können. Die Postkarten wurden so ausgewählt und mit knappen Kommentaren versehen, daß die historische und kultursoziologische Entwicklung der Stadt erläutert und zugleich aufgezeigt werden konnte, daß die Stadträume, in denen wir leben, einem ständigen Wandel unterworfen sind.

Die Bochumer Postkarten geben aber nicht nur das äußere Bild der Stadt wieder; auf ihnen sind auch Menschen abgebildet. Sie vermitteln deshalb auch Einblicke in die Bochumer Arbeitswelt und in die Lebensgewohnheiten der Bochumer Bürger, fangen das Daseinsgefühl und die Atmosphäre einer Zeit ein, die unsere Gegenwart unmittelbar geprägt hat. Deshalb ist es sinnvoll, sich mit dieser jüngsten Vergangenheit zu beschäftigen. Denn nur wer weiß, wie Bochum einst aussah, wie es sich entwickelte und veränderte, wird das Werden der modernen Großstadt in ihrer heutigen Gestalt verstehen, Erhaltenswertes bewahren und neue Entwicklungen sinnvoll fördern können.“

Sportplätze

Für den Ausgleichssport (Fußballspiele u.a.) stehen im Sommerhalbjahr 1979 folgende Plätze zur Verfügung:

Platz Urbanusstraße

montags 15.00 – 17.00 Uhr
mittwochs 15.00 – 17.00 Uhr

Platz Brelohstraße

mittwochs 15.00 – 16.30 Uhr
freitags 15.00 – 17.00 Uhr

Platz Everstalstraße

dienstags 15.00 – 16.30 Uhr
mittwochs 15.00 – 16.30 Uhr
freitags 15.00 – 16.30 Uhr

Platz Heinrich-Gustav-Straße

montags 17.00 – 19.00 Uhr

Einteilung der Zeiten und weitere Auskünfte: SOZIALE BETREUUNG, Werk Bochum, Telefon 2407.

Abenden hielten sich die Fahrtteilnehmer in den türkischen Lokalen des Stadtteils Kreuzberg auf. Die „Kreuzberger Nächte“ sollen lang gewesen sein . . .

Ostermontag trat man wieder die Rückreise nach Bochum an. Unsere türkischen Mitarbeiter waren von Berlin begeistert. Die Mauer, die diese Millionenstadt teilt, gab Anlaß zum Nachdenken. Wegen des guten Erfolges plant man eine weitere Informationsfahrt. Die ersten Interessenten haben sich bereits gemeldet.

Personalien



W. Büdenbender

G. B. Lehmann wurde von der Verantwortung für die Verkehrsabteilung Bochum entbunden, um sich ausschließlich der ihm übertragenen Sonderaufgaben zu widmen. (Siehe auch die „Personalien“ der letzten OPEL POST.) Mit seiner Versetzung nach Rüsselsheim ist gleichzeitig folgende Organisationsänderung wirksam geworden: W. Büdenbender wurde zum Leiter der Verkehrsabteilung Bochum ernannt. Er berichtet dem Leiter des Beschaffungswesens Bochum, H. Gerdts.

Ende des Bochum-Teils

OPEL-WOHNHEIME

Informationsfahrt nach Berlin

Über Ostern waren 40 türkische Heimbewohner aus unseren Häusern Sudbeckenpfad 6 und 8 in Berlin. Das Jugendsozialwerk, das unsere Heime und die darin untergebrachten – überwiegend ausländischen – Werksangehörigen betreut, hatte diese Informationsfahrt ausgeschrieben und durchgeführt.

In den frühen Morgenstunden des Karfreitags traten die Teilnehmer die Reise mit dem Bus an. In etwa 9 Stunden war Berlin erreicht. Nach der Einquartierung

in ein Wohnheim des Jugendsozialwerkes hatten unsere Heimbewohner Gelegenheit, sich zunächst etwas in Berlin umzusehen. Die meisten machten einen Bummel über den „Ku-Damm“. Zum Programm gehörten eine Stadtrundfahrt durch West-Berlin, wo die vielen Sehenswürdigkeiten Berlins erklärt wurden, Vorträge über Berlin und die DDR, des weiteren eine Fahrt mit der S-Bahn nach Ost-Berlin. Hier sah man sich am Alexander-Platz um, besichtigte den Fernsehturm und das Regierungsviertel. An den



WERK KAISERSLAUTERN

Die Lehrwerkstatt hat ihn wieder!

Im Herbst 1968 war der Auszubildende Norbert Ambis bei den ersten, die in der damals gerade fertiggestellten Kaiserslauterner Lehrwerkstatt ihre Ausbildung antraten. Auch für ihn hieß es zu diesem Zeitpunkt Feilen, Drehen, Fräsen und Schmieden, denn er wollte Werkzeugmacher werden. Zu den praktischen Übungen kamen noch der theoretische



heim. Wieder hieß es für ihn büffeln, aber da er ja noch jung an Jahren ist und der letzte Schulbesuch noch nicht so lange zurücklag, fiel es ihm nicht schwer. Am 31. März 1979 hatte er auch diesen Lehrgang erfolgreich hinter sich gebracht. Seit dem 1. April 1979 ist er nun Meister in unserer Lehrwerkstatt und hat ein weiteres Etappenziel erreicht. Er ist der erste Auszubildende, der im Werk Kaiserslautern seine Lehrzeit absolviert hat und auch zum Meister ernannt wurde. Wir wünschen ihm weiterhin guten Erfolg! Unsere Bilder zeigen ihn als Meister in unserer Lehrwerkstatt.



Unterricht und der Besuch der Berufsschule. Aber dies alles war für unseren Auszubildenden Ambis keine große Hürde. Mit Fleiß und Ausdauer schaffte er es und konnte am 10. Juli 1970 als Krönung seiner dreijährigen Bemühungen seine Lehrabschlussprüfung mit gutem Erfolg ablegen.

Wissen erweitert

Nach dieser Abschlussprüfung arbeitete er als Werkzeugmacher in unserer Abteilung Werkzeugbau. Hier wurde er in den verschiedensten Bereichen eingesetzt und konnte dadurch sein Wissen erweitern. Aber das alles genügte ihm nicht, er wollte weiterkommen und hatte ein klares Ziel vor Augen. Um seine bisher gesammelten Erfahrungen vergrößern zu können, besuchte er die Technikerschule und konnte im Juni 1975 sein staatlich geprüftes Techniker-Diplom mit der Fachrichtung Feinwerktechniker in Empfang nehmen.

Wieder auf der Schulbank

Aber auch dies war nicht sein letzter Schulbesuch. Im Januar 1979 drückte er wieder die Schulbank. Er besuchte nun den Meisternachwuchslehrgang in Rüssels-

Internationale Rallye Trifels

Auch jetzt war unser Parkplatz am Portal I wieder Start und Ziel der diesjährigen Internationalen Rallye Trifels. Diese Rallye gehört zu den zehn Wertungsläufen zur Deutschen Rallye-Meisterschaft. Da man noch am Anfang der Meisterschaft steht, war diese Rallye ein erster Test für Mensch und Maschine; für viele Favoriten wurde sie zu einem Alptraum.

Aus der Traum

Der größte Pechvogel dürfte wohl der Kaiserslauterer Klaus Fritzingler gewesen sein. Er zählte auf dieser Strecke als haushoher Favorit, und ihm wurden auch die größten Chancen eingeräumt. Aber schon nach fünf Kilometern war der

Traum vom Sieg für ihn und seinen „Franser“ Mario Kraitschy ausgeträumt. Auch für die Opel-Fahrer Joachim Kleint/Gunter Wanger war dies, trotz des strahlenden Sonnenscheins, ein rabenschwarzer Tag. Nach einer Runde in Katzenbach mußten sie mit einem Motorschaden das Rennen aufgeben.

Tag der Außenseiter

Diese beiden Teams waren nicht die einzigen, für die an diesem Tag die Sonne nicht mehr schien. Von den am 24. März gestarteten 100 Teilnehmern befanden sich nach 10 von 20 Etappen nur noch 59 im Rennen. Aber auch das war noch nicht alles. Auf der berühmt-berüchtigten



Start einer der Teilnehmer auf dem Werksparkplatz.



Einer der Opel-Fahrer bei einer der Kontrollstellen

Königsetappe von Weidentahl nach Waldleinigen (164 Kurven auf 17 Kilometern!) erwischte es einen weiteren Favoriten, und zwar Josef Haider auf seinem auf 150 PS getrimmten Opel GT/E. Nachdem er auf dieser Strecke die drittbeste Zeit fuhr, „rasierte“ er etwa fünf Meter hinter der weißen Linie die Böschung und mußte mit Totalschaden ebenfalls aufgeben. Fahrer und Beifahrer kamen mit dem Schrecken davon. So wurde die diesjährige Rallye Trifels zu einem „Tag der Außenseiter“.

Eine Spende

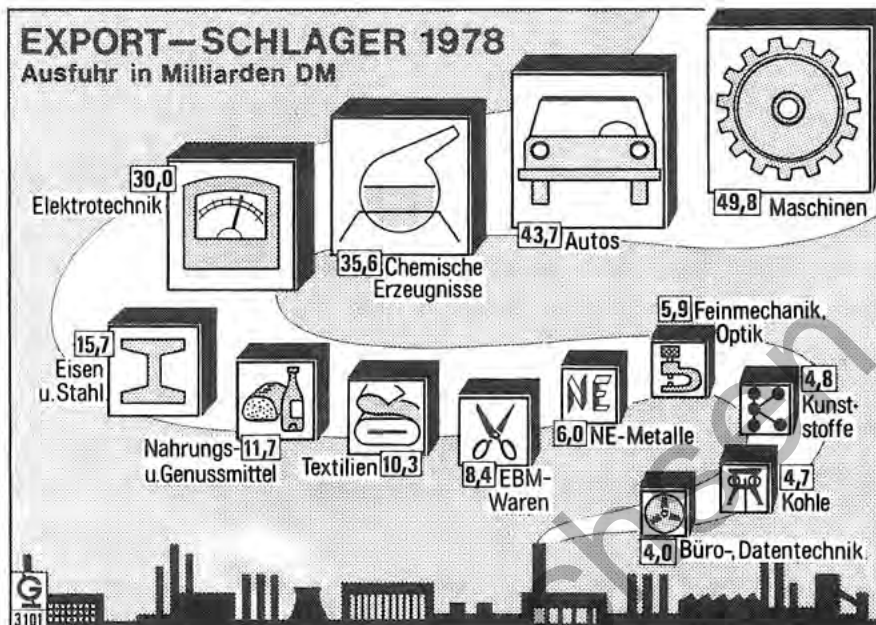


Ein Herz für geistig und körperlich behinderte Kinder hat unser Werksangehöriger Heinrich Schmidt, Abteilungsleiter der Feuerwehr (rechts). Im Februar 1979 konnte er auf sein 25jähriges Dienstjubiläum zurückblicken. Statt ein großes Fest zu veranstalten, überreichte er eine Spende an die Lebenshilfe Kaiserslautern e.V. Der zweite Vorsitzende dieser Institution, Walfried Weber, nahm dieses hochwillkommene Geschenk gerne entgegen.

Ende des Kaiserslautern-Teils

EXPORT-SCHLAGER 1978

Ausfuhr in Milliarden DM



Maschinen, Autos, chemische Erzeugnisse und elektrotechnische Produkte waren die Hits in der Exportschlagerparade 1978. Mit einem Ausfuhrwert von 159 Milliarden DM – das ist mehr als die Hälfte der gesamten deutschen Exporterlöse – gehören sie zu den am meisten gefragten Produkten „Made in Germany“. Aber auch die anderen Waren im Exportsortiment wie Eisen und Stahl, Nahrungs- und Genussmittel, Textilien sowie Eisen-, Blech- und Metallwaren (um nur die bedeutendsten zu nennen) sind auf den Auslandsmärkten begehrt – und das, obgleich die DM ständig aufgewertet

wurde, die deutschen Industrielöhne zu den höchsten der Welt zählen und die Exportgüter dementsprechend teuer geworden sind. Wenn die höheren Preise von den Kunden dennoch akzeptiert werden und deutsche Waren der Konkurrenz aus anderen Ländern standhalten, so hat das gute Gründe. Ausgefeilte Technologie, hohe Qualität und prompte Lieferbereitschaft sind die Trümpfe der deutschen Exportwirtschaft, die auf den Auslandsmärkten stechen und die die Bundesrepublik zum größten Exporteur von Industrieerzeugnissen in der Welt gemacht haben.



Im Urlaub: Sicher ist sicher!

Die Urlaubszeit steht vor der Tür. Manche, die keine Kinder haben und es beruflich können, nutzen schon jetzt die Vorteile der Vorsaison. Ganz gleich, ob jetzt oder später: Wo viele Menschen und Gepäck sich drängen, auf Bahnhöfen, Flughäfen und in Hotelhallen, machen Langfinger das große Geschäft mit dem Leichtsinns. Deshalb gibt die Kriminalpolizei den Rat: Lassen Sie ihr Gepäck nie aus den Augen oder machen Sie es so, wie die jungen Leute auf dem Bild. Denn: Sicher ist sicher!

