

OPEL POST

AUSGABE NOVEMBER 1969

**Energieverbrauch und andere Daten
Meisteranwärter in der Ausbildung
Wir besuchen die Styling-Studios**



Der Staat kann nichts verschenken

Auf einer Wahlversammlung im Herbst sprach ein Redner über die Problematik von Steuererhöhungen. Da soll ihn ein Zwischenrufer unterbrochen haben: „Wir wollen überhaupt keine Steuern zahlen! Die Steuern soll der Staat zahlen!“ — O, heilige Einfalt. Doch solche Leute gibt es noch, obwohl jeder Bürger wissen sollte, daß der Staat nur ausgibt, was er von den Steuerzahlern erhält. Wenn er (sprich die Parteien) viel verspricht, mit Milliarden lockt, dann kann er das nur, wenn genügend Deckung (sprich Steuern) vorhanden ist. Würden alle Versprechungen erfüllt, die in Wahlzeiten gemacht werden, müßte der Staat Geld regnen lassen, also eine inflationäre Politik treiben. Da das niemand will und Staats- und Gemeindefinanzen keine unerschöpflichen Füllhörner sind, muß man mit kaufmännischem Sinn darauf achten, daß den Ausgaben entsprechende Einnahmen gegenüberstehen. Ein Beispiel: Da sind die Verkehrsbetriebe. Auch sie bemühen sich von Zeit zu Zeit, mehr Geld hereinzubekommen, um notwendige Investitionen zu finanzieren oder andere Kosten aufzufangen. Wie man darauf reagieren kann, wissen wir von der Aktion „Roter Punkt“. Nun erhebt sich die Frage, ob solche auf der Straße erfochtenen „Siege“ letztlich nicht doch Pyrrhussiege sind. Denn: Defizit bleibt Defizit! Und irgendwo muß das Geld ja herkommen, um das Loch zu stopfen. Nun werden untragbare Einnahmeausfälle beim Staat oder den Kommunen in der Regel durch höhere Steuern oder erhöhte andere Abgaben gedeckt. Letztlich sind dann doch die wieder die Dummen, denen eine Ermäßigung zugute kommen sollte. Vom „Roten Punkt“

zu „Roten Zahlen“ ist nämlich nur ein kurzer Schritt. In der Industrie wird der Kostendeckungsgrundsatz aus gutem Grund, übrigens auch zum Nutzen der Arbeitnehmer, mit strenger Konsequenz gehandhabt, weil es hier um Sein oder Nichtsein eines Betriebes geht. Ein anderes Beispiel dafür, daß bestimmte soziale Maßnahmen nur dem Namen nach sozial sind: In den kommunistischen Ländern werden in der Regel sehr billige Mieten verlangt, was natürlich allen sozial vordergründig Denkenden ins Auge springt. Nur wird dabei vergessen, daß kaum finanzielle Mittel bereitgestellt werden, um den Verfall vor allem der Altbauten zu verhindern, denn für die notwendigen Renovierungen ist bei solchen, die Kosten nicht deckenden Mieten verständlicherweise kein Geld da. Man schaue sich nur einmal im Ostblock um. Im übrigen werden die Mietsubventionen an anderer Stelle wieder herausgeholt. Unter dem Strich im Haushaltsbudget des Bürgers gleicht sich dann alles wieder aus beziehungsweise läßt klar zu Tage treten, daß „soziale Kraftmeierei“ aus ideologischer Verkrampfung mehr Schein als Wirklichkeit ist. Bei uns wird mitunter mit ähnlichen „Errungenschaften“, beispielsweise dem „Nulltarif“, also der kostenlosen Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel, geliebäugelt. Wunderbar! Doch wer soll das bezahlen? Natürlich die Allgemeinheit einschließlich all derer, die nie eine öffentliche Verkehrseinrichtung benötigen, weil sie Autofahrer oder Fußgänger sind. Nein, der Staat kann nichts verschenken. Auch die Sozialpolitik muß auf wirtschaftlicher Vernunft aufgebaut sein; sonst beißt sich die Katze in den Schwanz. M.

OPEL POST

11 1969
21. Jahrg.

Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main — **Verantwortlich:** K.H. Mai — **Redaktion:** W. Seibert, Chr. Kühn — **Redaktion Bochum:** W. Seidel — **Redaktion Kaiserslautern:** H. Adam — **Aufnahmen:** Werkfotos und Bilder besonders genannter Fotografen — **Druck:** Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim — **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 — **Fernsprecher:** 06142-66879 (Fernschreiber 41239)
Auflage: 62 000 Exemplare

Unser Titelbild: Arbeitsplatz Deutschland. Auf unserer Aufnahme eine junge Italienerin. Über das Gastarbeiterproblem finden Sie im Inneren des Heftes auf Seite 11 eine interessante Abhandlung.

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter unserer Unternehmen in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, der Niederlassungen in Düsseldorf und Berlin sowie für die Opel-Rentner



Automobil-Sicherheitsforschung bei OPEL

Dieser „Fahrer“ sieht zwar einem Menschen aus Fleisch und Blut täuschend ähnlich, ist aber in Wirklichkeit eine Versuchspuppe der dritten Generation, die im Auftrag von General Motors entwickelt wurde. Auf den Erprobungsstätten der Adam Opel AG in Rüsselsheim und in Dudenhofen, wo seit Jahren Unfälle simuliert und eingehend studiert werden, ist er unter dem Namen „Oscar humanus“ bekannt. Als bislang naturgetreueste Nachbildung des menschlichen Körpers repräsentiert er für die Opel-Sicherheitsingenieure einen beachtlichen Fortschritt, denn er hat Knochen aus Kunstharz mit der gleichen Bruchresistenz wie menschliche, und innere Organe, wie Leber, Niere, Milz, usw., dargestellt durch ausgeklügelte Plastikpackungen. „Oscar humanus“ erleidet bei einem schweren Aufprall die gleichen Verletzungen, die ein Fahrer oder Beifahrer erleiden würde.

Presseempfänge

Am 7., 11. und 13. November

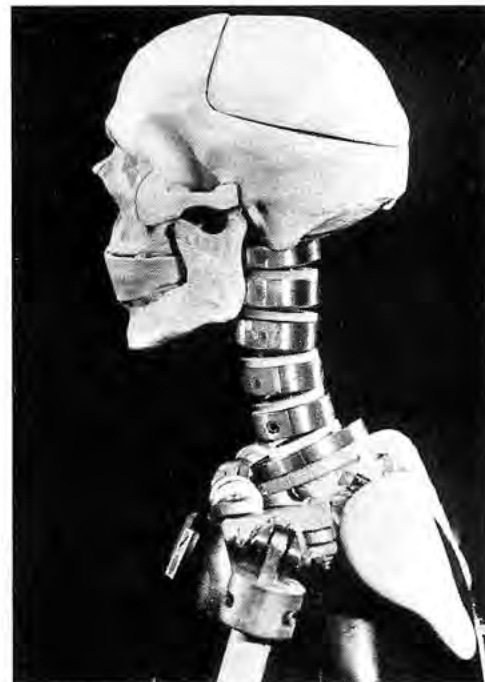
Zum Thema „Automobil-Sicherheitsforschung bei Opel“ fanden an den oben angegebenen Tagen auf dem Prüffeld in Dudenhofen Presseempfänge statt. Am 7. 11. waren es Fernsehteams aus der Bundesrepublik und zahlreichen europäischen Ländern, am 11. 11. deutsche und am 13. 11. ausländische Fachjournalisten, die bei Crash-Tests (Aufprall-Versuchen), Filmvorführungen und Vorträgen von E. Kiefer und M. Wolf sowie einem von Professor Luff über die oben gezeigte Versuchspuppe Einblick in die Automobil-Sicherheitsforschung unseres Werkes nehmen konnten. Einzelheiten auf den Seiten 4 und 5. Eine ausführliche Zusammenfassung folgt im nächsten Heft.



Eine neue Ära der Sicherheitsforschung wird eingeleitet durch „Oskar humanus“, den Super-Dummy, der nicht nur äußerlich einem Menschen aus Fleisch und Blut ähnelt. (Siehe auch Seite 3.) — Auf dem mittleren Bild wird „Oskar humanus“ mit dem „Röntgenauge“ betrachtet. Die Puppe stellt einen bedeutsamen Schritt dar bei der Simulation des Verhaltens des menschlichen Körpers bei Auto-unfällen. Bruchresistenz und funktionelle Be-



weglichkeit des Skeletts sind die wesentlichsten Verbesserungen dieses Dummy. Bricht sein Arm beim „geplanten“ und absichtlich herbeigeführten Aufprall, so bedeutet das, daß sich ein Wageninsasse aus Fleisch und Blut unter den gleichen Umständen ebenfalls den Arm gebrochen hätte. — Der Schädel — um auch ihn zu zeigen — ist ein außerordentlich kompliziertes Gebilde, dessen biomechanische Eigenschaften dem des



menschlichen Schädels entsprechen. Er sitzt auf einer unzerbrechlichen Nackenkonstruktion. Zwischen den einzelnen Halswirbeln befindet sich eine verformbare Masse. Sie zeigt die Stärke der Belastung an, die bei Frontalzusammenstößen und Auffahrunfällen auf diesen Teil des menschlichen Skeletts einwirkt. Das Gehirn besteht aus einer gallertartigen Masse mit dem spezifischen Gewicht des menschlichen Gehirns.



Ein Rekord wird für seine „letzte Fahrt“ auf der modernen Crashtest-Anlage des Dudenhofener Opel-Prüffeldes vorbereitet. Für die Opel-Sicherheitsingenieure ist dieser Aufprallversuch eine Routineangelegenheit, da sie im Rahmen ihres Forschungsprogramms zwei- bis dreimal je Woche einen Wagen auf die Betonmauer oder auf einen zweiten Wagen auffahren lassen. Sie überprüfen noch

einmal ihr reichhaltiges Instrumentarium — hochempfindliche elektronische Meßgeräte, Lichtstrahloszillographen, Trägerfrequenzverstärker — und justieren die Hochgeschwindigkeitskameras, um jede Phase des Aufpralls und der Bewegungen der Dummies festzuhalten. Dann wird der Wagen in seine Startposition gebracht. Während die links sichtbare Zielkamera — gesteuert durch

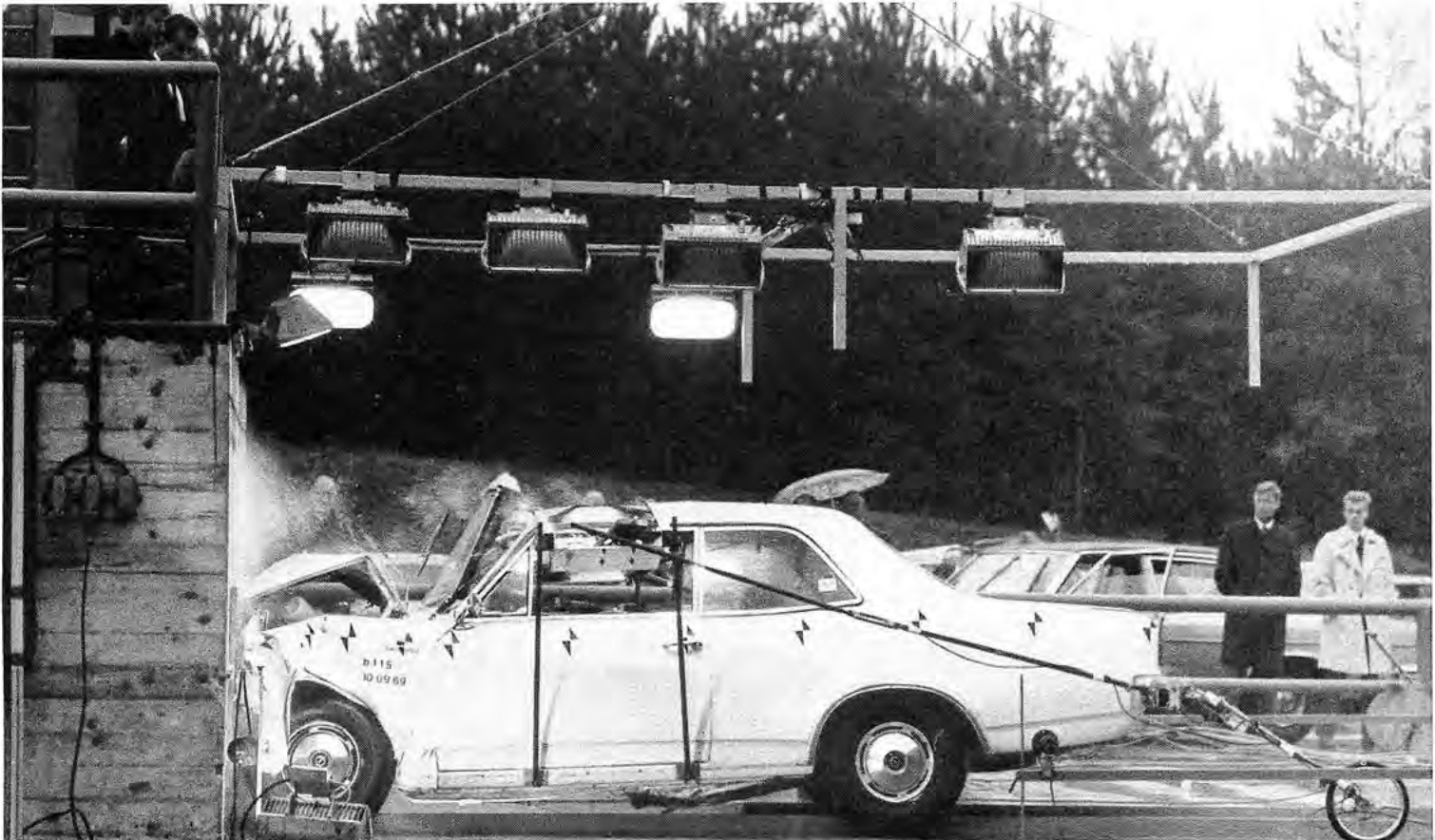
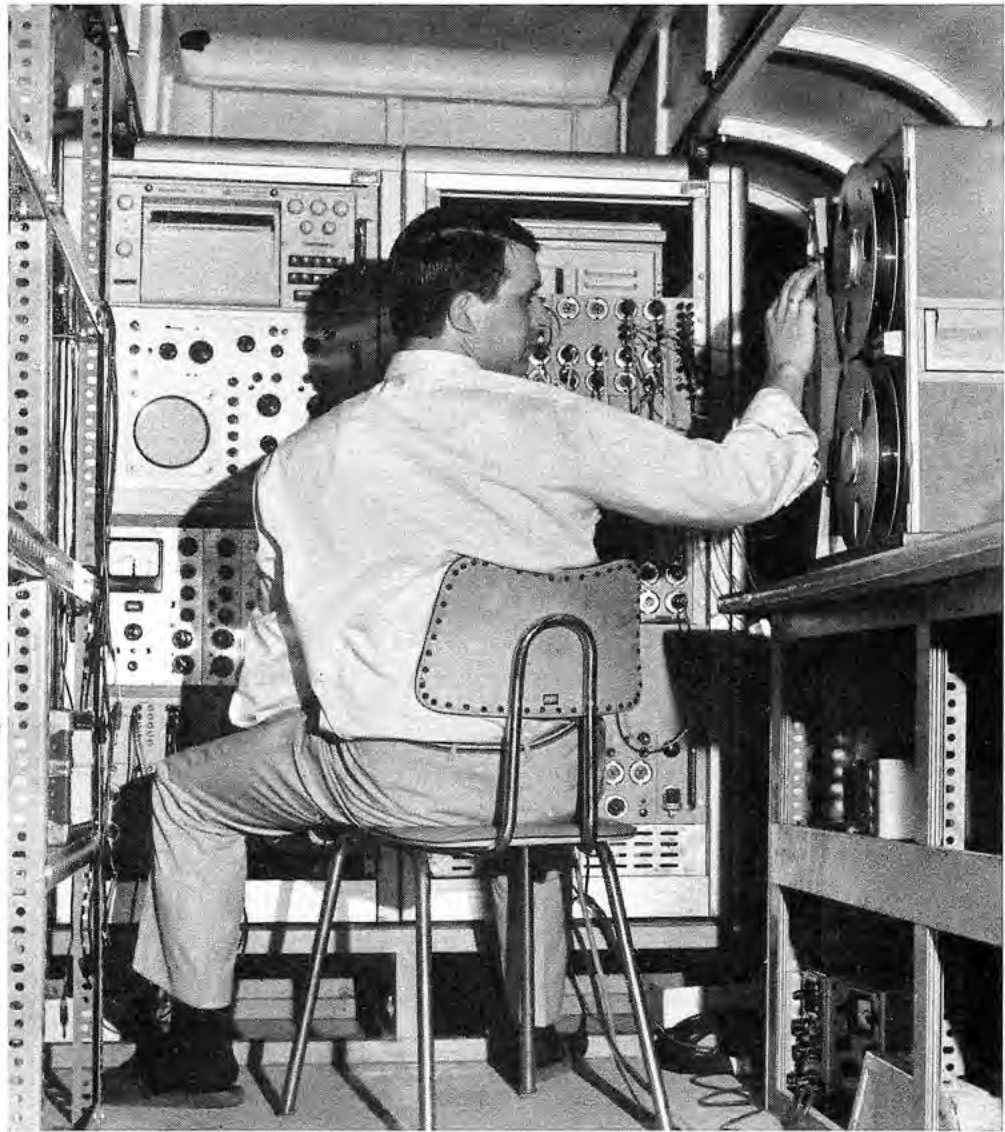
Lichtschranke — die Verformung des Wagnervorderteils filmen wird, nehmen drei weitere am und im Crash-Wagen montierte Kameras jede geringste Veränderung des Innenraums auf und registrieren die Bewegungen der Dummies. Für die erforderliche Helligkeit sorgen Scheinwerfersysteme am Kran und im Versuchswagen. Die Kameras nehmen bis zu 10000 Bilder pro Sekunde auf.



Ein Techniker des Crashtest-Teams stellt das Objektiv einer Hochgeschwindigkeitskamera ein, die bis in die letzte Einzelheit genau festhält, welche Bewegungen die Puppe im Augenblick eines absichtlich herbeigeführten Aufpralls ausführt. (Bild oben.)

Blick in das Innere eines Meßwagens für Aufprallversuche. Kontrollgeräte und hochempfindliche elektronische Apparate registrieren alle Vorgänge während eines Crashtests. Die einzelnen Phasen werden zugleich von Hochgeschwindigkeitskameras und Magnetbändern aufgezeichnet.

Nach den geschilderten Vorbereitungen prallt der Rekord auf die Betonmauer der Crashtest-Anlage auf dem Versuchsgelände in Dudenhofen. Weit aus besser und präziser als das menschliche Auge halten die hochempfindlichen elektronischen Meßgeräte und Hochgeschwindigkeitskameras jede Phase des Experiments fest.



Es gehen in den Ruhestand

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk

Robert Altmaier Schnittbau	41
Hermann Bandlow Transportwesen	15
Fritz Becker Prozeßabteilung	35
Georg Bender Allgemeine Verwaltung	39
Oskar Blecker Preßwerk	20
Adam Fehr Instandhaltung Preßwerk	41
Max Gorzel Lehrenbau	26
Otto Heidrich Instandhaltung Preßwerk	30
Willi Hochheimer Zentr.-Masch.-Abt.	15
Heinrich Horn Karosseriebau I	27
Christoph Kaiser Gehaltsbuchhaltung	41
Kurt Kauder Karosseriebau I	19
Alwin Kempert Teile-Lager und Versand	13
Josef Kessler Werkzeugbau	36
Friedrich Kleinert Schweißmasch. u. Vorrichtungen	40
Adam Kohl Beschädigten-Einsatz	39
Marie-Anna Lösch Werkverpflegung	20

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk

Käthe Krug Teile-Techn. Abt.	42
Karl Merz Qualitätsförderung und Inspektion	44
Albert Müller Revisionsabteilung	18
Heinrich Müller Preßwerk	19
Josef Overlack Prozeßabteilung	32
Fritz Pettmann Teile-Lager und Versand	32
Johann Piescha Instandhaltung Preßwerk	14
Gerhard Rühl Motorenbau	43
Johann Schlereth Werkzeugzentralverwaltung	41
Hans Schroth Zentr.-Masch.-Abt.	32
Franz Schubert Zentr.-Masch.-Abt.	15
Heinrich Speckhardt Transportwesen	35
Georg Stroh Werkzeugbau	34
Margarete Töpfer Karosseriebau II	16
Peter Vetter Qualitätsförderung und Inspektion	44
Gunard Winstrom Gesamt-Werksleiter	
Otto Wolf PEK	50

SIE im Betrieb



Innerhalb der einzelnen Produktionsabteilungen nimmt die Inspektion einen sehr wichtigen Platz ein. Nur durch die dauernden Kontrollen ist es möglich, den hohen Qualitätsanforderungen gerecht zu werden. Immer wieder werden Teile aus der laufenden Produktion geprüft, ob sie den Spezifikationen noch entsprechen. Hier kommt es auf äußerste Genauigkeit an, und selbst minimalste Abweichungen werden registriert. Manche dieser Tätigkeiten erfordern viel Fingerspitzengefühl. Für sie sind Frauen oft besser geeignet als Männer.

In der Qualitätskontrolle der Härterei im I-Bau ist Maria Trautmann als Inspektorin tätig. Sie kam vor 10 Jahren zu uns und hatte damals noch wenig Erfahrung auf technischem Gebiet. Deshalb wurde sie zunächst für einfachere Inspektionsarbeiten eingesetzt. Da sie aber viel Interesse zeigte und im Laufe der Berufspraxis Erfahrungen sammelte, war es möglich, sie schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit bei Werkstoffuntersuchungen einzusetzen. Die Aufgabenstellung umfaßt vorwiegend Festigkeits- und Mikrogefügeuntersuchungen. Letztere sind in ihrer Strukturaussage von wesentlicher Bedeutung für die Steuerung der weiteren Fertigungsabläufe, beispielsweise der Zerspanbarkeit, der Verzugsneigung, des Härteverhaltens der Werkstoffe und dergleichen mehr. In der Härterei, wo Maria Trautmann arbeitet, werden Teile für Getriebe, Hinterachse usw. aufgekühlt, das heißt, der Stahl wird erhitzt. Dabei wird ihm ein bestimmter Prozentsatz Kohlenstoff zugeführt. Er bekommt dann eine besonders harte, verschleißfeste Oberfläche.

Dieser Prozeß ist notwendig, weil der Stahl sonst zu weich wäre und die Teile in ihrer Funktion den Erfordernissen nicht entsprechen würden. Aufgabe von Maria Trautmann ist es, durch vielseitige Prüfungsmethoden (Härteprüfungen, Gefügeuntersuchungen, mikroskopische Prüfungen usw.) zu überwachen, ob die Teile den vorgeschriebenen Normen entsprechen. Es ist eine etwas ungewöhnliche Tätigkeit für eine Frau, die aber äußerst vielseitig und interessant ist.

Kündigungsfristen wurden verlängert

Im „Wahlfieber“ ist es fast untergegangen, daß seit dem 1. September in der Bundesrepublik neue Kündigungsbestimmungen in Kraft getreten sind: Das „Gesetz zur Änderung des Kündigungsrechts und anderer arbeitsrechtlicher Vorschriften“ (1. Arbeitsrechtsbereinigungsgesetz). Es bestimmt: Die Kündigungsfrist für Arbeiter wird auf 2 Wochen verlängert. (Die Kündigungsfristen für Angestellte bleiben unverändert.) Als Schutz vor allem für die älteren Arbeitskräfte sind folgende Bestimmungen gedacht: Für Arbeiter über 35 Jahre beträgt die Kündigungsfrist bei 5jähriger Betriebszugehörigkeit: einen Monat zum Monatsende, bei 10jähriger Betriebszugehörigkeit: zwei Monate zum Monatsende, bei 20jähriger Betriebszugehörigkeit: drei Monate zum Quartalsende. Diese Kündigungsfristen gelten nicht nur für den Chef, sondern auch für den Arbeiter. So wie

der Arbeitgeber niemanden den „Stuhl vor die Tür“ setzen darf, so dürfen andererseits auch die Arbeiter nicht von heute auf morgen (und vielleicht nur wegen einer vorübergehenden Verärgerung) die Arbeit hinwerfen.

Übrigens: In den Tarifverträgen können auch künftig andere Kündigungsregelungen getroffen werden. Auch das ist neu: Bei betriebsbedingten Kündigungen muß der Arbeitgeber die Gründe für die Kündigung nennen. Bei Änderungskündigungen (wenn Ihnen z.B. ein anderer Arbeitsplatz zugewiesen wird), können Sie Einspruch einlegen bzw. Kündigungsschutzklage erheben: Frist: drei Wochen. Mit diesem Gesetz sind — ähnlich wie mit dem Lohnfortzahlungsgesetz — bisher noch bestehende arbeitsrechtliche Unterschiede zwischen Angestellten und Arbeitern „zugeschüttet“ worden.

WER WIRD SIEGER FÜR 1969 SEIN?

Endrunde im Ideenwettbewerb angelaufen

Noch rund sechs Wochen, dann steht der Sieger des Ideenwettbewerbs fest, der in diesem Jahr erstmals getrennt in allen Opel-Werken läuft. In diesem Abteilungswettbewerb des Vorschlagwesens zeichnet sich in Rüsselsheim bereits eine Spitzengruppe ab; doch wer wird Sieger? Noch kann jeder Verbesserungsvorschläge einreichen. Einige Einsendungen in die-

ser oder jener Abteilung mehr, und schon ändert sich das Gesamtbild, verschiebt sich die Endzahl. Noch ist also nichts entschieden. Jetzt, wo es „um die Wurst geht“, sollte sich noch einmal der Ehrgeiz regen, denn der Wanderpreis des Generaldirektors winkt! Er wird auf der Veranstaltung am 30. Januar in der Stadthalle übergeben. Diese Veranstaltung wird anlässlich des 20jährigen Bestehens des Vorschlagwesens bei Opel in einem besonders festlichen Rahmen stattfinden. Im nächsten Heft finden Sie die Namen der Künstler, die beim großen bunten Programm mitwirken, das die Kulturabteilung zusammengestellt hat und das diesmal besonders viele Stars aufweist. Machen Sie mit! Mit einer besonders guten Idee können auch Sie dabei sein! Meu.

VORSCHLAGWESEN

Die Sache mit der Rundtischmaschine

Oder: Warum noch mit der Hand, wenn es auch mit der Maschine geht?

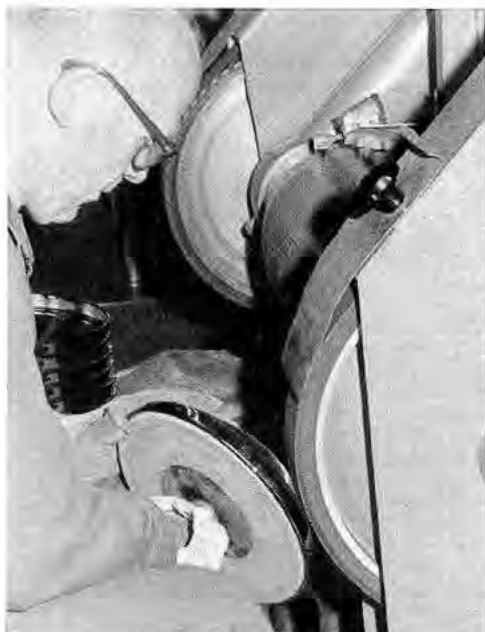
Die Radkappen unserer Kapitän-Modelle wurden bekanntlich nach der Vernickelung leicht angeraut, damit in der folgenden Verchromung ein Mattglanzeffekt erzielt wird. Dieses Anrauen wurde bisher mit der Hand ausgeführt (linkes Bild), und die dazu eingesetzten Schleifer benötigten für diese Arbeit erhebliches Geschick und viel Fingerspitzengefühl.

Der Einsender eines Verbesserungsvorschlages, G. Becker aus der Abteilung Oberflächenveredelung, schlug nun vor, diese Arbeiten auf eine nicht voll ausgelastete Rundtischmaschine zu verlegen (Bild rechts). Die Erprobung des Vorschlages erbrachte die gleiche Qualität bei einer erheblichen Zeiteinsparung. Als Belohnung für seine gute Idee konnte dem Einsen-

der inzwischen eine Prämie in Höhe von 500 DM ausgehändigt werden.

Auch dieses Beispiel zeigt, daß die Überprüfung von Arbeitsvorgängen im eigenen Bereich einen lohnenden Verbesserungsvorschlag zur Folge haben kann. Prüfen Sie einmal, ob sich in Ihrer Umgebung oder sonstwo im Betrieb, wenn Sie es zufällig beobachten, sich etwas verbessern, ändern oder einsparen läßt. Solche Möglichkeiten gibt es genug.

Wenn dies der Fall sein sollte, dann rasch aus dem nächsten Kasten des Vorschlagwesens einen Vordruck geholt, den Vorschlag zu Papier gebracht und abgegeben. Vielleicht können auch Sie schon bald eine Prämie in Empfang nehmen. Meu.



Mit einer Gesamtlänge von rund 15 000 km war die diesjährige 13. Tour d'Europe abermals die längste Rallye der Welt. Sie führte durch sechzehn Länder Europas und Kleinasiens mit zum Teil extrem schlechten Straßenverhältnissen und stellte damit an Fahrer und Wagen außergewöhnlich hohe Ansprüche. Umso höher ist der Erfolg des Opel-Teams Waldner/Vogt zu werten, das sich auf Opel Rallye Kadett 1900 vor BMW und Alfa Romeo den Gesamtsieg holte. Die Mannschaft Beck/Grafenhorst auf Opel Rallye Kadett 1100 wurde darüber hinaus Sieger in der Klasse 1 (bis 1150 ccm). Von den 16 gestarteten Opel-Mannschaften erreichten 11 das Ziel Travemünde in Wertung. Herbert Völker war dabei. Aus seinem Tagebuch bringen wir einige Portraits und die interessantesten Erlebnisse.

„Revolution“ in Arabien

Marie-Claude Beaumont (unser Bild) ist jung, hübsch, blond und unerhört romantisch. Sie ist neben Claudine Trautmann die einzige Profi-Rennfahrerin Frankreichs, fährt mit Starfahrer Henri Greder und ist selten untermotorisiert. In Monte Carlo fuhren Greder/Beaumont je einen Commodore GS, bei der Tour d'Europe 1969 genügte ihnen einer. Der Schwede Söderström und Greder/Beaumont waren die Stars der diesjährigen Tour. Die deutschen Favoriten waren die BMW-Werksfahrer, angeführt von Jochen Springer, während Langstrecken-Spezialist Hans Schuller sich mit Albert Pfuhl in einem Opel Commodore zusammengespannt hatten. Endlose Bolzereien gewohnt und von dieser Art einer

TOUR D'EUROPE 1969

SIEG

Waldner/Vogt gewinnen auf Rallye Kadett die längste Rallye der Welt

Langstreckenprüfung enttäuscht, machte Hans Schuller „Revolution“ in Arabien...

Diese XIII. Tour d'Europe hatte sich nicht eben glücklich angelassen: Kadett-Fahrer Eugen Lohrig übersah nachts in der Türkei eine Kurve und verunglückte tödlich. Fahrleiter Tietsch wandte mit unpopulären Maßnahmen ein Debakel ab: Gerade auf den eintönigen Strecken durch den Irak, Jordanien und Syrien verminderte er die vorgeschriebenen Schnitte, um das wegen der schrecklichen „Verkehrsdisciplin“ in diesen Ländern

hohe Unfallrisiko zu mindern. Der sportliche Wert des arabischen Streckenteils war äußerst gering, die Langeweile unter dem Großteil der Fahrer wurde bedrohlich. Tietsch schlug die „Schuller-Revolution“ in Beirut nieder, indem er die Beschränkung aufhob und einige rasche Etappen versprach. Tatsächlich wurde die Tour in Rumänien und der CSSR sportlich gerettet...

International gewiefte Fahrer

Kurt Waldner und Hans Vogt aus Stuttgart gewannen die Tour auf einem 130-PS-Opel Kadett 1900. Opel-Händler Waldner, 32, zählt zu Deutschlands schnellsten Lenkraddrehern, Computer Vogt programmierte ihn auf Sieg. International gewieft und durch sechsmalige Tour d'Europe-Teilnahme mit allen Schlichen des Fahrleiters vertraut, gab Vogt nur dort den Gasfuß Waldners frei, wo es richtig war. Ansonst betrieb er eifrig Mathematik, um bei allen Geheimkontrollen eine römische Eins für besonders gutes Benehmen zu kassieren. Ein quicker Fahrer, ein kluger Rechner und Navigator sowie ein zuverlässiger Opel, der sich auf 14 000 Kilometern nur mit Sprit, Öl und einem fünften Reifen begnügte, das war die siegreiche Crew...

Ohne vom schwelenden Geplänkel im arabischen Raum konfrontiert zu werden, strebten 60 Teams dem Süden zu, beobachteten den Aufmarsch an beiden Seiten der Grenze, waren glücklich, Bagdad wegen seines Verkehrschaos' wieder zu vergessen und kämpften sich durch ein Spalier von begeisterten Irakern, die oft nur schmale Streifen auf den Straßen freiließen. Polizisten auf Motorrädern fuhren vor den Rallyewagen und hieben auf die Leute ein, die zurückwichen und etwa zwei Wagenbreiten freiließen, die von Sandalen übersät waren. Doch hinter jedem Fahrer schwappte dann die Straße wieder zu. Aus tiefer Freude über den abendländischen Besuch beklopften die Irakis die Wagenwände mit allem, was sie hatten...

Kuwait war positiver Höhepunkt dieser vierzehn Tage. Disziplin auf den Straßen, ein atemberaubendes Wüsten-Manhattan. Breite Autobahnen durchqueren das Land mit dem höchsten Pro-Kopf-Einkommen der Welt (jeder 70. ist Dollar-Millionär). Das Ziel in Ku-

Kurt Waldner (links) und Hans Vogt wurden auf Rallye Kadett 1900 Gesamtsieger der Tour d'Europe 1969 und Klassensieger der Klasse 4 (bis 2000 ccm).



Ein Opel, der aus der Wüste kam. Der Rallye Kadett 1100 mit Günther Irmischer und Harald Andersen in der Wüste von Kuwait.

wait befand sich in einem Fußballstadion mit Sandbahn. Es gab Flutlicht und eine begeisterte Menschenmenge, die nicht ahnte, daß die Fahrer nur eine langsame Transportetappe hinter sich hatten. Als Günther Irscher mit seinem Kadett als erster in die Stadionbahn einbog, beweg ihn die tosende Anfeuerung der Araber zu einem dramatischen Finish: Im Drift rast er um die Sandbahn, preßte sich in die Kurven und spendierte den taumeligen Kuwaitis prächtige Sandfontänen, um dann zwanzig Minuten vor der Sollzeit zu stempeln. Kuwait war Halbzeit, Wendepunkt, Lichtblick und Badeort für die Dreckbeladenen. Vom Scheich weiß ich zu berichten, daß er Sabah al Salem al Sabah heißt und sich mit 25 Frauen begnügt...

Auf endlosen Wüstenstraßen

Wie die Rallye stand, das wußte zur Halbzeit niemand. Nach einer Übernachtung zurück in den wilden Irak auf endlosen Wüstenstraßen. Ein Auge auf den traurig tiefstehenden Zeiger des Tourenzählers, vorne die fade Straße, Wüste und Steine, Straße und Steine, Straße und Wüste. Nach einer etwas schnelleren Wüstenetappe taucht am Morgen Amman auf. Ein Büffet des Jordanischen Automobilclubs wartet, nicht jedoch der König. Seine (angekündigte) Hoheit läßt sich entschuldigen. Dringende „Kriegsspiele“ ließen ihm wahrscheinlich keine Zeit. Die Fahrer sind dennoch aufgekratzt und hungrig. Das Büffet ist mangelhaft. „Partisanen“ dringen in die Küche ein, totale Vernichtung aller Reserven. Als satte Bürger kehren sie zurück in ihre Autos. Damaskus wartet...

Der Mann an der Zeitnahme in Damaskus kann keinen Fünfer schreiben. Drum schreibt er immer „Five“ darüber. Einer bekam als Ankunftszeit 10.60 Uhr eingeschrieben. Der konnte wenigstens eine Zeitlang lachen, was ansonsten hier nicht leicht fällt. Im Zollhaus an der syrischen Grenze wurde mit einem uralten Plakat (auf deutsch) geworben für „Traumferien im orientalischen Zauberland Syrien“. Ich dachte lange nach, wo ich noch lieber Traumferien verbringen würde. Dann endlich der Libanon. Kurvenreiche Bergabfahrt, enormer Verkehr. Manch einer muß loslegen, um die Etappe zu schaffen.

Opel-Libanon zieht die tollste Show ab: Jeden Kilometer ein Servicewagen, vor jeden Opel setzt sich ein Lotsenwagen; mit Sirengeheul kommt Atmosphäre auf. Ein entfesselter Greder prescht bergab. Vor der Zeitkontrolle muß er warten, er ist zu früh dran. Er wollte nur endlich seinen Spaß haben, drum fuhr er wie ein Gehetzter. Mal den Herrschaften zeigen, wie's geht. Auch in Beirut weiß keiner, wie die Rallye steht. Opel oder BMW, vielleicht auch Nellemann auf Ford. Diese Alternative hat sich herauskristallisiert. Alle Teams nützen die Nacht zu komplettem Service...

Entscheidung jenseits des Bosphorus

Die Entscheidung fällt erst jenseits des Bosphorus. Für den Zeitpunkt der Rückkehr nach Europa errechnet man eine ziemlich sichere Führung für Greder/Beaumont auf Commodore, die aber ab Rumänien an die Opel-Kollegen Waldner/Vogt (wegen deren instinktiv richtiger Einschätzung der Grenzschwierigkeiten) übergeht. Die Werkswagen von BMW



Mitarbeiter Hans Beck (links) und Bodo Grafenhorst freuen sich über ihren Klassensieg (Klasse 1 bis 1.150 ccm) auf einem Rallye Kadett 1100.

der 2000er-Klasse könnten jetzt nur noch durch Fehler der anderen zum Sieg kommen: Favorit Springer hatte sich schon zu Beginn kurz verfahren, Kleint hatte den gleichen Ärger, Bökman beklagte Kardanwellen-Schaden. Die letzte Nacht mit knappen Etappen in der CSSR wird zur Entscheidung zwischen den in Front liegenden Teams: Nellemann auf Ford reitet in einer tückischen Kurve aus, die auch Waldner (vorher) nicht geschafft hatte. Waldner allerdings hatte mit letzter (Handbremsen-) Kraft den Sprung auf die harmlosere Straßenseite geschafft, während Nellemann abstürzt und erst auf Hilfe warten muß, um den Wagen hochzuziehen...

Nächstes Jahr wirds noch länger

Waldner/Vogt gewinnen mit zwei Minuten Vorsprung vor Falkenberg/Maarfeld (BMW 1600 TI). Klein/Sonnemann auf Alfa Giulia Super werden Dritte. Fahrtleiter Tietsch verspricht beim Schlußempfang: „Wem's trotz der 14000 Kilometer nicht hart genug war, der kommt nächstes Jahr dran!“ Die XIV. Tour d'Europe 1970 wird 16000 km rund ums Mittelmeer führen.



Marie-Claude Beaumont war Beifahrerin von Henri Greder auf Commodore GS. Beide konnten als bestes ausländisches Team auf einem deutschen Fabrikat einen Ehrenpreis in Empfang nehmen.

IN WENIGEN ZEILEN

Ende Oktober beschäftigte unser Unternehmen 34815 Mitarbeiter in Rüsselsheim, 13350 in Bochum und 2430 in Kaiserslautern sowie 729 in den Zweigniederlassungen Berlin, Düsseldorf und in der General Motors GmbH Berlin, zusammen 56324 Werksangehörige (Ende September 56002).

Die Werksferien 1970 werden in allen Opel-Werken in die Zeit vom 27. Juli – 15. August fallen.

Am 2. Januar 1970 bleibt das Werk geschlossen. Die Arbeitszeit wird am 10. bzw. 17. Januar nachgeholt (Einzelheiten auf den Werksanschlägen).

Die Jubilare des Monats November werden mit denen des Monats Dezember im nächsten Heft veröffentlicht.

Die für dieses Heft angekündigte Reportage über ein Stahlwerk erscheint in einer späteren Ausgabe.

Der Vortrag von Helen Keiser am 13. November sowie die vorher stattgefundenen Vorträge der Opel-Vortragsreihe werden im nächsten Heft zusammen mit dem Vortrag von Eugen Schuhmacher (27. 11.) besprochen.

In einem persönlichen Schreiben an alle Mitarbeiter hat Generaldirektor Mason noch einmal auf die Bedeutung des Vorschlagwesens hingewiesen und bedauert, daß sich nur rund 10% der Belegschaft daran beteiligen. Er appellierte, die Chancen, die das Vorschlagwesen bietet zu nutzen und verwies u.a. auf die Serie in der OPEL POST mit Beispielen, wie man zu einem guten Verbesserungsvorschlag kommen kann.

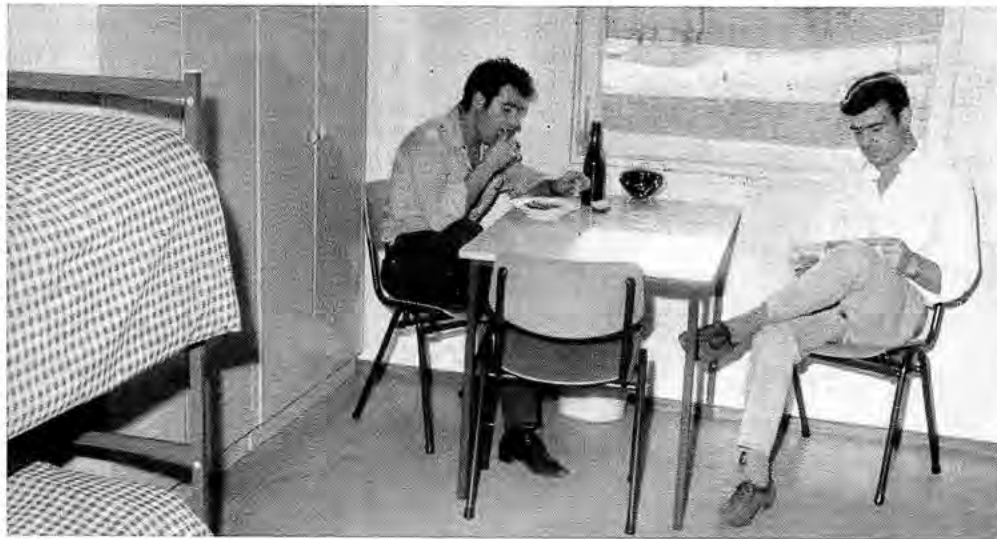
Die Geschäftsleitung hat kürzlich Wirtschaftsausschuß und Betriebsrat den wirtschaftlichen Lagebericht für das 3. Quartal 1969 erstattet und darin u.a. bemerkt, daß der Kraftfahrzeugmarkt in der Bundesrepublik sich gegenüber 1968 auf einem wesentlich höheren Niveau bewege.

Zu den Besuchern der letzten Zeit zählten neben vielen Schülern und Studenten auch wieder zahlreiche ausländische Besuchergruppen, wie Studenten des Technikums Winterthur, der Turnverein Brunn und eine Studentengruppe aus Tokio.

Im Fundbüro der Werkswache wurden u. a. abgegeben: Aktentaschen, 1 blauer Arbeitsanzug, 1 Transistorradio, 1 Damenstrickweste, Geldscheine, 1 Damenschirm (Knirps), 1 Schirmhülle, 1 Paar Lederhandschuhe, Armbanduhrn, Gelbbörsen, 1 Herrenpulli, 1 Herrenring mit Stein, 1 Damenweste, 1 Pulli, 1 Uhr ohne Band, 1 Trauring, 1 Herrenwindbluse. Abzuholen im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679).

Flensburg sagtjedem

Jedermann kann künftig die schriftliche Auskunft über seine Eintragungen in der „Verkehrssünderkartei“ in Flensburg erhalten. Die Unterschrift seiner Anfrage, die je nach Umfang der Schreibezeit 5 bis 10 DM kostet, muß allerdings behördlich beglaubigt sein. DAZ



wollen, ihr Lieblingsgericht selbst zubereiten. Jeder hat hier ein eigenes kleines Fach, in dem er Lebensmittel, Geschirr usw. aufbewahren kann. Die Gebäude werden durch eine Warmluftheizung beheizt.

In den Aufenthaltsräumen im Verwaltungsgebäude findet man einen Fernsehraum, eine Musiktruhe, Tischtennis usw. Vortragsabende und Filmvorführungen sorgen für weitere Abwechslung in der Freizeit. Auch in dem neuen Wohnheim ist die Betreuung der Gastarbeiter dem Jugendsozialwerk übertragen worden. Wie oben schon festgestellt, fühlen sich die meisten in ihrer neuen Umgebung wohl. Durch die in der Nähe liegende Bushaltestelle sind sie schnell in der Stadt, um einzukaufen, einen Bummel zu machen oder sich mit ihren Kollegen aus den anderen Heimen zu treffen.

Sie haben sich gut eingelebt

Wir besuchten die neuen Gastarbeiter im Wohnheim hinter dem Teilebau

Der nebenstehende Aufsatz (Arbeitsplatz Deutschland) behandelt das Problem der Beschäftigung von ausländischen Arbeitskräften in der Bundesrepublik. Wenn er auch eine allgemein gehaltene Betrachtung ist, so treffen doch viele der in ihm angeschnittenen Probleme auch auf unseren Arbeitsbereich zu, so daß er die Beachtung aller OPEL POST-Leser verdient, denn schließlich arbeiten in unserem Unternehmensbereich rund 6000 Ausländer, davon in Rüsselsheim allein fast 5000.

Die meisten von ihnen sind in den Wohnheimen am Grundweg untergebracht, rund 600 in den neuen Heimen hinter dem Teilebau. Ihnen statteten wir vor kurzem einen Besuch ab, wobei wir feststellten, daß sich die mei-

sten der erst seit einigen Wochen hier lebenden Spanier schon recht gut in ihre neue Umgebung eingefunden haben.

Bei einem Rundgang erfuhren wir, daß in jeder der 10 Wohneinheiten rund 60 ausländische Mitarbeiter untergebracht sind. Jedes Haus hat Waschräume, Kucheneinrichtungen und Toiletten. Im Verwaltungsgebäude befinden sich neben den Büros der Heimleitung die Freizeit- und Unterrichtsräume. Alle Zimmer sind hell und wohnlich eingerichtet. Jeder Bewohner hat einen eigenen Schrank, und in der Mitte jedes Raumes oder in Fernernähe findet man eine Sitzgruppe.

In der Küche jedes Wohntraktes können sich diejenigen, die nicht in der Kantine essen



Neue Regeln des Berufsbildungsgesetzes

Am 1.9.1969 ist das Berufsbildungsgesetz in Kraft getreten. Es enthält zahlreiche neue Regelungen und grundsätzlich neue Begriffe, die sich der Kreis der Interessenten zu alten Regelung aus.

Alte Begriffe:

Lehrbetrieb
Lehrherr
Lehrling, Anlernling
Lehrvertrag
Berufsbild
Lehrzeit
Erziehungsbeihilfe
Lehrlingsrolle
Lehrabschlußprüfung

Neue Begriffe:

Ausbildungsstätte
Ausbilder
Auszubildender
Berufsausbildungsvertrag
Ausbildungsberufsbild
Ausbildungszeit
Vergütung
Verzeichnis der Berufsausbildungsverhältnisse
Abschlußprüfung

Das neue Berufsausbildungsgesetz gilt für alle ab 1.9.1969 abgeschlossenen Berufsausbildungsverträge. Alle bis zu diesem Zeitpunkt laufenden Verträge laufen nach der alten bekannten Regelung aus.

Arbeitsplatz Deutschland

Der ausländische Arbeitnehmer in der deutschen Industrie: Fragen, Probleme, Vorteile, Schwierigkeiten, Möglichkeiten

In der öffentlichen Diskussion über die Probleme der ausländischen Arbeitnehmer taucht immer wieder, ob verborgen oder offen gestellt, die Frage auf: „Ist denn die Beschäftigung ausländischer Arbeitnehmer in der Bundesrepublik wirklich unumgänglich?“ Dabei ist oft die unterschwellige Ablehnung deutlich zu vernehmen. Es vermischen sich Vorurteile gegenüber dem Fremden und die Angst vor Erschütterung des eigenen wirtschaftlichen und sozialen Status, was oft zu einer im irrationalen Bereich wurzelnden Aversion führt. Eine Tatsache ist, daß sich das Wachstum unserer Volkswirtschaft in den letzten Jahren erheblich langsamer vollzogen hätte, wäre es nicht gelungen, zusätzliche Arbeitskräfte aus dem Ausland zu bekommen. Trotz Rationalisierungs- und Technisierungsmaßnahmen in den Unternehmen war es nicht möglich, die Lücke auf dem Arbeitsmarkt zu schließen, deren Ursache unter anderem in der ungünstigen Altersstruktur der deutschen Bevölkerung zu suchen ist. Sofern die wirtschaftliche Notwendigkeit der Ausländerbeschäftigung halbwegs eingesehen wird, bleibt jedoch oft der Beigeschmack des „notwendigen Übels“ zurück. Dabei gibt es genügend wirtschaftliche Argumente, die nicht nur die Notwendigkeit der Ausländerbeschäftigung, sondern auch ihre Vorteile aufzeigen.

Preisstabilität durch Ausländerbeschäftigung

Die Abhängigkeit unserer wirtschaftlichen Wachstumsrate von einem ausreichenden Angebot an Arbeitskräften ist bekannt. Vielfach wird dem das Argument entgegengesetzt, daß die Rückgriffsmöglichkeit auf die ausländischen Kräfte den Zwang zur Rationalisierung und Automation beseitige und damit wachstumshemmend wirke. Dabei wird übersehen, daß die deutsche Wirtschaft selbst bei einer Beschäftigung von heute ca. 1,5 Millionen Ausländern immer noch 800 000 offene Stellen aufweist (Stand: Oktober 1969). Der aus diesem unzweifelhaft erheblichen Arbeitskräftemangel resultierende Lohnkostendruck zwingt die Unternehmen weiterhin, Rationalisierungsinvestitionen durchzuführen. Man könnte sogar sagen, daß die Ausländerbeschäftigung die weitere Rationalisierung und Automation unserer Wirtschaft begünstigt, indem sie bewirkt, daß die Investitionsgüterindustrie, die am stärksten unter dem Arbeitskräftemangel zu leiden hat, die Nachfrage nach neuen Maschinen ohne erhebliche Preissteigerung erfüllen kann und in den letzten Jahren erfüllen konnte. Damit trägt die Ausländerbeschäftigung zur Preisstabilität in unserem Lande bei, wie sie überhaupt gesamtwirtschaftlich als Stabilisator angesehen werden kann.

In Zeiten der Hochkonjunktur und des Nachfragegedrucks exportiert der Ausländer durch seine Transferzahlungen Kaufkraft, was die inländische Nachfrage mindert und auf diese Weise die Bemühungen um Preisstabilität un-

terstützt. Weiterhin tragen die 1,5 Millionen Ausländer mit ihren Zahlungen in die Kassen der deutschen Arbeiterrentenversicherung dazu bei, die negativen Auswirkungen unserer kopflastigen Bevölkerungspyramide, der der natürliche, breite Mittelbau fehlt, zu mildern. Innerhalb dieses skizzierten allgemeinen Rahmens sind die betrieblichen Probleme der Ausländerbeschäftigung sehr verschiedenartig. Die folgenden Angaben basieren auf unterschiedlichen Erfahrungen und sind daher nicht zu verallgemeinern.

Psychologisches Phänomen „Heimweh“

Die Leistungsbereitschaft ist bei den meisten ausländischen Arbeitskräften hoch und zufriedenstellend. Lediglich in der Einarbeitungszeit wird sie in vielen Fällen durch psychologische und physiologische Momente beeinträchtigt. Oft stellt die erhöhte Leistungsbereitschaft des Ausländers die Führungskräfte vor schwerwiegende Probleme: Die Ausländer wünschen Überstunden zu leisten und sind unzufrieden, wenn ihnen keine geboten werden, womit sie sich in Gegensatz zu ihren deutschen Kollegen stellen. Die Quote der durch Unfälle verursachten Fehlschichten ist allgemein höher als bei den Deutschen. Die beiden Hauptursachen für dieses bedauerliche Ergebnis dürften in der mangelnden Erfahrung im Umgang mit Maschinen und in den sprachlichen Verständigungsschwierigkeiten zu sehen sein. Obwohl die Ausländer vor der Arbeitsaufnahme eingehend über Unfallgefahren, Sicherheitsvorkehrungen und Schutzeinrichtungen belehrt werden, machen sich bei der laufenden Unterweisung am Arbeitsplatz die mangelnden Kenntnisse der deutschen Sprache doch erschwerend bemerkbar. Geht man den teilweise geäußerten Klagen über Unzuverlässigkeit, Unsauberkeit und ähnliches bei einzelnen ausländischen Arbeitnehmern nach, so dürfte in den meisten Fällen dieses in dem psychologischen Phänomen „Heimweh“ zu suchen sein. Die geographische Trennung vom gewohnten Milieu, einhergehend mit Angst vor der neuen Umgebung, bewirken eine Anpassungskrise, die erheblich verstärkt wird durch klimatische Einflüsse, veränderte Ernährung und sprachliche Hindernisse. In manchen Industriebetrieben wurde beobachtet, daß die Heimwehreaktion oft erst Wochen oder Monate nach der Arbeitsaufnahme, die von spontaner Ankunftsfreude und offensichtlichem Wohlbefinden gekennzeichnet war, eintrat. Dies kann mitunter auch zu Fehldeutungen und Fehldiagnosen seitens der Ärzte führen.

Das Problem der Anpassungskrise

Als häufig auftretende Begleiterscheinungen wurden von der Wissenschaft erkundet und vielfach in der Praxis bestätigt gefunden: Depressionen, einhergehend mit Angst um die Familie und Schuldgefühlen, vor allem

darüber, die Familie allein gelassen zu haben; erhöhte Sensivität und Irritierbarkeit, die sich nicht selten in aggressivem Verhalten äußert; Ermüderscheinungen, Konzentrationsunfähigkeit; erhöhte Krankheits- und Unfallneigung. Die Anpassungskrise bei den ausländischen Arbeitnehmern zu verhindern, wird nur sehr schwer möglich sein. Vielmehr geht es darum, sie zu erkennen, sie zu verstehen und sie abzuschwächen, vor allem auch Krankheits- und Unfalltendenzen vorzubeugen. Hier kommt nicht nur auf den Werkarzt eine weit über seine physiologisch-medizinische Aufgabe hinausgehende Verpflichtung zu, auch die Führungskräfte aller Ebenen müssen von diesen Problemen wissen, um mit ihnen fertig zu werden und in der Lage zu sein, dem Ausländer über diese Phase hinwegzuhelfen oder zumindest nicht durch ungeschicktes Verhalten seine psychologische Reaktion in negativer Richtung zu verstärken. Es mag banal klingen, ist jedoch von höchster Wichtigkeit: nämlich dem ausländischen Arbeitnehmer mit Freundlichkeit und ermutigender Mimik gegenüberzutreten. Mit einem Lächeln erreicht man bei dem sprachisolierten Südländer oft mehr als mit Vorschriften oder Drohungen. Für einen erheblichen Teil der ausländischen Arbeitnehmer bedeutet der Arbeitsbeginn in Deutschland eine erste Begegnung mit industriellen Bedingungen. Der durchorganisierte und rationalisierte Fertigungsprozeß stellt dabei Anforderungen an den Organismus, die dem individuellen Erfahrungsfond fremd sind.

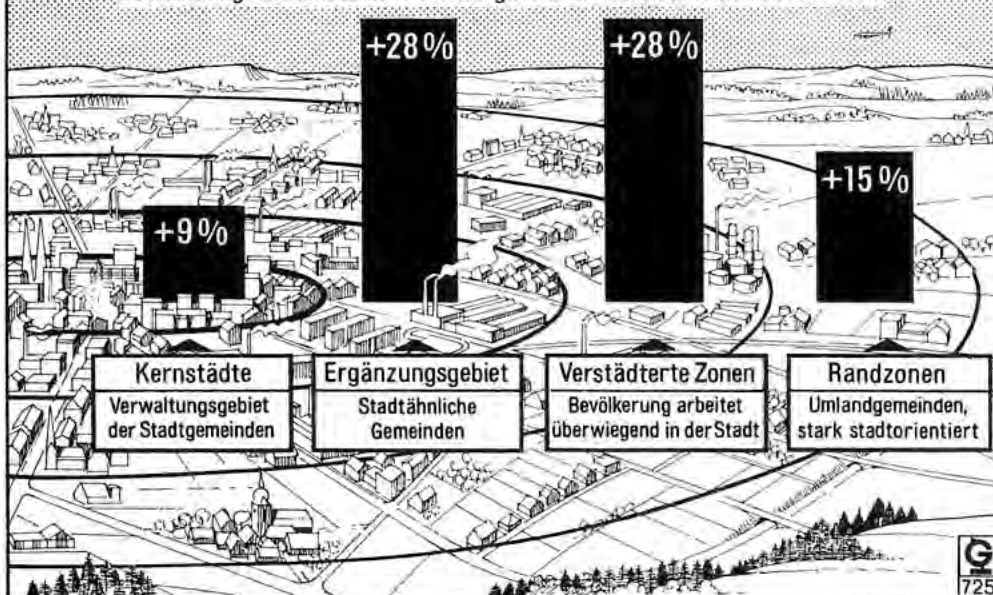
Trennung von der Familie

Eine von einem Ärzteteam durchgeführte Untersuchung weist am Beispiel der Lärmbelastung die höhere Empfindlichkeit der Ausländer gegen die Reize der industriellen Arbeitswelt nach. Während in der Kontrollgruppe nur 12 % der unter Lärmexposition arbeitenden Deutschen vegetative Funktionsstörungen aufwiesen, waren es 40 % der Griechen und 25 % der Italiener und Spanier. Auch die Erkrankungsarten der Ausländer können in ihrer Ursache vorwiegend als arbeitsnahe bezeichnet werden. Bei der Beurteilung der oben als Beispiele aufgezeigten psychologischen und physiologischen Reaktionen muß man sich immer von neuem vergegenwärtigen: Ein Teil der ausländischen Arbeiter muß innerhalb kürzester Zeit alle Phasen der Anpassung durchmachen, für die der industriellen Bevölkerung Jahrzehnte zur Verfügung standen. Als erschwerend wirkt sich dabei die fremde Umgebung und die häufig mißlingende Begegnung mit unserer durch Industrie und Wohlstand geprägten Gesellschaft aus. Hinzu kommen bei vielen Ausländern aus agrarischen Gesellschaftsordnungen die Folgen, die sich aus der plötzlichen Entlassung aus einer intensiven Bindung an den Familienverband ergeben.

H.J. Spiegelhalter

VON DER STADT ZUR STADTREGION

Bevölkerungswachstum in 68 Stadtregionen der BR Deutschland 1956-1966



Unsere Städte gehen in die Breite

Die Städte sprengen ihre Grenzen; sie wachsen dort am stärksten, wo sie enden. In dem Jahrzehnt zwischen 1956 und 1966 nahm die Bevölkerung der Stadtgemeinden (Kernstädte) nur noch um knapp ein Zehntel zu, die des Umlandes aber um fast ein Drittel. Dieses Umland nimmt immer mehr städtische Züge an; ein großer Teil seiner Bewohner arbeitet in der nahen Stadt. Unaufhaltsam bildet sich eine Siedlungs- und Lebenseinheit aus Kernstädten und Umland heraus. Aus der Stadt wird die Stadtregion. Über die Hälfte der Bundesbevölkerung lebt bereits in derartigen Regionen, in denen Stadt und Land zu verschmelzen beginnen, und wo die überkommenen Grenzen nicht mehr zu bestehen scheinen. Aber sie sind da. Die Verwaltungsgrenzen bestimmen die Siedlungs- und Verkehrsplanung, sie engen den Baulandmarkt ein und helfen mit, die Preise nach oben zu

treiben; sie begrenzen das Gesichtsfeld und die finanziellen Möglichkeiten für die sogenannten Sozialinvestitionen, vom Krankenhaus bis zur Badeanstalt und zum Kindergarten.

Hier müssen Wege frei gemacht, müssen Grenzen überschritten und Kompetenzen erweitert werden. Darauf weist der „Städtebaubericht 69“ des Bundeswohnungsbauministeriums hin. Dieser Bericht bietet eine eindrucksvolle Gesamtschau der Probleme des Städtewachstums, wie es sie bisher weder in der Bundesrepublik noch im Ausland gab, und er macht deutlich, daß hier eine der großen Gemeinschaftsaufgaben liegt, in die sich Bund, Länder und Gemeinden teilen müssen. Eine wichtige Rolle fällt dabei dem Städtebauförderungsgesetz zu, dessen Verabschiedung zu den dringlichsten Aufgaben des neuen Bundestages gehören wird.

den am Wagen. Wird das Auto erst nach zwei Monaten wiedergefunden, so ersetzt die Versicherung den Zeitwert des Fahrzeuges. Das Auto selbst geht in das Eigentum der Versicherungsgesellschaft über. Wegen der über 100 000 Autodiebstähle jährlich ist es ratsam, wenigstens eine Teilkasko-Versicherung abzuschließen; diese kann außerdem bei Schäden durch Überschwemmung, Sturm, Hagel, Blitzschlag und Brand sowie bei Beschädigung der Scheiben in Anspruch genommen werden.

Fahrspur einhalten

Im mehrspurigen Großstadtverkehr muß jeder Kraftfahrzeugführer grundsätzlich die von ihm benutzte Fahrspur einhalten. Er darf diese nur dann wechseln, wenn dadurch kein Benutzer der benachbarten Spur behindert oder gefährdet wird. Dabei ist es unerheblich, ob die einzelnen Fahrstreifen durch eine Fahrbahnmarkierung gekennzeichnet sind oder nicht. (Oberlandesgericht Hamm 1 Ss 802/66)

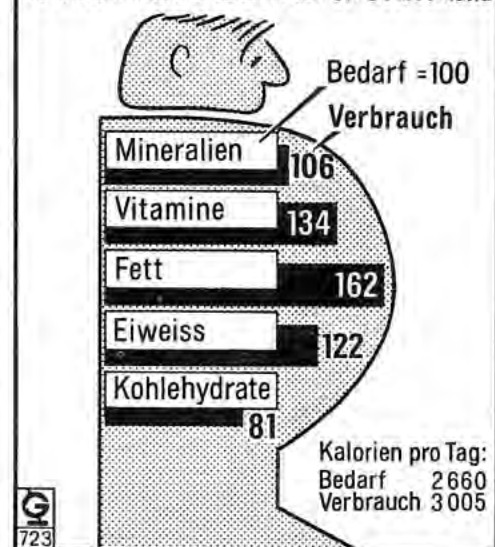
Bei Autodiebstahl sofort zur Polizei

„Hilfe – mein Auto ist weg“. Täglich werden rund 300 Autofahrer in der Bundesrepublik so aufgeschreckt. Im Jahr sind das über 100 000 Diebstähle. Wie der ADAC feststellt, werden etwa 80 % dieser Wagen nachts gestohlen. Er rät allen Autofahrern, deren Wagen verschwunden sind, sich sofort an die Polizei zu wenden. Nach der Diebstahl-Meldung werden von der Polizei zwei Fahndungen gleichzeitig eingeleitet: die örtliche und die überörtliche. Die örtliche Fahndung besteht aus einem Sammelfernschreiben an alle Polizeidienststellen im Arbeitsbereich des betreffenden Präsidiums, ferner aus einem Sammelfunkspruch an alle Funkstreifenwagen. Gleichzeitig läuft eine überörtliche Fahndung an. Die Angaben werden dabei an

drei Stellen per Fernschreiben übermittelt: an das zuständige Landeskriminalamt, an das Bundeskriminalamt und an die zentrale Meldestelle in Flensburg. Über 70 % der gestohlenen Wagen tauchen wieder auf. Viele werden nach der Fahrt vom Dieb einfach irgendwo abgestellt. Die Fahndungsarbeit der Polizei ist kostenlos. Lediglich die Abschleppkosten müssen bezahlt werden. Wie sieht es aus, wenn der Autofahrer seinen Wagen stark demoliert oder gar nicht wiederbekommt? Nur bei Abschluß einer Teil- oder Vollkasko-Versicherung wird eine Entschädigung bezahl. Taucht das Auto innerhalb von zwei Monaten wieder auf, so muß es der Besitzer zurücknehmen. Die Versicherung ersetzt aber den vom Dieb angerichteten Scha-

Wir ernähren uns falsch

Durchschnittsverbrauch in der BR Deutschland



Zu viel und zu fett, das schreiben die Ernährungswissenschaftler mit Rotstift über unsere Speisezettel. Der Beweis: Die Bundesbürger konsumieren im Durchschnitt 62 Prozent mehr Fett als sie eigentlich brauchen. Das ist neben vielen anderen Erkenntnissen dem jüngst erschienenen Ernährungsbericht 1969 zu entnehmen, den die Deutsche Gesellschaft für Ernährung im Auftrag des Bundesernährungsministeriums und des Gesundheitsministeriums herausgegeben hat. Gewohnheit und Vorurteil bestimmen danach stark unsere Ernährungsgewohnheiten. Immer noch gilt fettes Essen weithin als gutes Essen. Und immer noch stopfen wir pro Tag im Durchschnitt über 3000 Kalorien in uns hinein, obwohl 2660 Kalorien vollauf genug und viel gesünder wären. Damit ernähren wir uns immer noch so reichlich, wie es allenfalls vor mehr als hundert Jahren richtig war. Damals mußten nämlich 82 Prozent der Bevölkerung in Haus und Beruf körperlich mittelschwere bis schwerste Arbeit leisten; heute hingegen leisten nur noch 38 Prozent schwere Arbeit.



Meisteranwärter in der Ausbildung

Seit 1956 wurden in unserem Unternehmen 1700 Meister ausgebildet

Auch Meister sind Führungskräfte, deren Verhältnis zur breiten Schicht der Arbeitnehmer in menschlicher wie auch in fachlicher Hinsicht von besonderer Bedeutung ist. Ihre Stellung bezeichnet eine wichtige Nahtstelle in der Betriebsstruktur. Deshalb befaßt sich unser Unternehmen seit vielen Jahren mit ihrer planmäßigen Ausbildung, bedingt durch die Erweiterung und Neuerrichtung von Produktionsstätten, aber auch durch ständige technische Veränderungen. Für die Auswahl der Betriebsangehörigen, die an den Meisternachwuchslehrgängen teilnehmen, sind verschiedene Bedingungen und Richtlinien festgelegt. Die Teilnahme erfolgt auf Vorschlag der betreffenden Hauptabteilung. Aber erst die erfolgreich bestandene Eignungsuntersuchung und die Erfüllung anderer Bedingungen ermöglichen die Teilnahme an einem Meisternachwuchslehrgang.

kung auf die Ausbildung, die Aufgaben und die Position des Meisters geblieben. Daher werden stets aktuelle Programmpunkte in den Ausbildungsplan aufgenommen. Die Ausbildung bezweckt vor allem die Entfaltung, Förderung und Stärkung der in den Meisteranwärtern vorhandenen Führungseigenschaften. Neben den wichtigen Fachgebieten Führungskunde, Menschenkenntnis und Menschenbehandlung werden die ausgewählten Teilnehmer mit jenem Wissen bekannt gemacht, das es ihnen ermöglicht, die Aufgaben und Verantwortlichkeiten zu übernehmen, die in menschlicher, technischer und wirtschaftlicher Beziehung in den Arbeits- und Pflichtenkreis eines Meisters fallen. Fach- und Arbeitskunde, Arbeits- und Sozialrecht, allgemeine und betriebliche Wirtschaftskunde, Unfallverhütungsfragen, erste Hilfe und anderes sind in den vorgezeichneten Lehrplan aufge-

nommen, der sich an das Ausbildungsprogramm der Industrie- und Handelskammer anlehnt. Daß bei dieser Ausbildung auf die besonderen Belange unseres Hauses Gewicht gelegt wird, versteht sich von selbst.

Bisher 78 Meisterlehrgänge

Mehrere Wochen vor Beginn der Ausbildung werden den Teilnehmern zur persönlichen Vorbereitung Lehrgangsunterlagen überlassen, die in einem Kontaktgespräch ausgehändigt und in dem weitere wichtige Informationen zur bevorstehenden Ausbildung gegeben werden. Ein Ausbildungslehrgang dauert 22 Wochen, die Teilnehmerzahl beträgt jeweils 18 bis 20 Mitarbeiter. Die mündliche und schriftliche Prüfung am Schluß des Meisternachwuchslehrgangs umfaßt alle Wissensgebiete, in denen die Teilnehmer unterwiesen wurden. Für ihre Beurteilung sind sowohl die Leistung als auch die Eindrücke maßgebend, die jeder Referent vom einzelnen gewonnen hat. Jeder erfolgreiche Teilnehmer erhält ein Diplom. Seit 1956 wurden 1700 Meister in 78 Lehrgängen für unsere Werke in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern ausgebildet.

Vielseitiges Ausbildungsprogramm

Die rasche technische und wirtschaftliche Entwicklung ist natürlich nicht ohne Auswir-

AUFNAHMEN

Im September begann ein neuer Meisterlehrgang. Während der Begrüßungsansprache erkennt man rechts den Leiter der Abteilung Betriebskunde für leitende Angestellte, H. Marx (oberes Bild).

Schnappschuß vom Arbeits- und Sozialkunde-Unterricht während des laufenden Lehrgangs. An der Tafel K.G. Krachten (Bild rechts).





Rund ums Auto

TIPS · ENTSCHEIDUNGEN · HINWEISE

Wenn etwas passiert ist . . .

. . . dann ist es gut zu wissen, was man tun muß und in welcher Reihenfolge

Nach einem Verkehrsunfall hat jeder Beteiligte sofort anzuhalten, um sich über die Unfallfolgen zu vergewissern. Die Hilfe für Verletzte und die Sicherung der Unfallstelle geht dann allem voran. Das wichtigste ist immer, Menschenleben zu retten und Gesundheit zu bewahren. Sachkundige Erste Hilfe kann manches Unheil mildern. Wissen Sie da Bescheid?

Vorüberfahrende Fahrzeugführer sind verpflichtet, auf Verlangen den nächsten Arzt oder die Polizei zu verständigen. Weitergehende Hilfe muß jeder leisten, der dazu in der Lage ist, etwa ein Arzt.

Das zweite wichtige Gebot: Der Verkehr muß gewarnt werden, damit es nicht zu weiteren Unfällen kommt. In ausreichendem Abstand vom Unfallort umgehend Warndreieck, Blinkleuchten aufstellen.

Handelt es sich nur um geringen Sachschaden oder ist der Verkehr auf andere Weise nicht aufrecht zu erhalten, fährt man die Fahrzeuge von der Fahrbahn weg. Vorher allerdings Kreidemarkierungen anbringen.

Grundsätzlich ist die Polizei zu rufen, wenn bei einem Unfall Personen getötet oder schwer verletzt wurden. In jedem Fall muß am Unfallort so lange gewartet werden, bis alle Beteiligten und anwesenden Geschädigten oder die Polizei alles festgestellt haben, was zur Klärung des Unfalles erforderlich ist.

Wer den Unfallort verläßt, ohne die Ermittlungen über Unfallhergang und über seine Beteiligung am Unfall abgewartet zu haben, macht sich strafbar.

Wer sich vorübergehend vom Unfallort entfernt, um für Verletzte zu sorgen oder die Polizei zu verständigen, genügt seiner Wartepflicht, wenn er den Beteiligten und anwesenden Geschädigten Namen und Anschrift hinterläßt.

Sind Geschädigte nach einem Unfall nicht erreichbar — wenn man etwa ein parkendes Fahrzeug gerammt hat —, dann muß man, wenn die gebotene Wartepflicht über Gebühr lang werden kann (etwa auf Werksparkplätzen), Namen und Anschrift am Unfallort hinterlassen (Zettel unter den Scheibenwischer klemmen) und den Betreffenden unverzüglich benachrichtigen. Und wer ist „Beteiligter“? Beteiligt an einem Verkehrsunfall ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zum Unfall beigetragen haben kann. Ein Verkehrsunfall liegt auch dann vor, wenn nur unbedeutender Sachschaden entstanden ist.

Angeheiterte Beifahrerin

Wie der ADAC erfuhr, kann jetzt sogar schon das Mitnehmen eines angeheiterten Mädchens zu einer Strafe führen. Zu diesem Urteil kam zumindest das Oberlandesgericht Oldenburg (DAR 51, S. 147). Nach Ansicht des OLG Oldenburg muß ein Autofahrer nämlich damit rechnen, daß ihn eine angeheiterte Beifahrerin behindert. In diesem speziellen Fall war es ein plötzlicher Zärtlichkeitsausbruch, der durch das südländische Temperament der Dame allerdings noch verstärkt wurde. Der Fahrer kam dabei so in Bedrängnis, daß er den Wagen gegen einen Steinhaufen lenkte. Dabei erlitt die Beifahrerin Verletzungen.

Gleichzeitiges Überholen

Wenn sich zwei in entgegengesetzten Richtungen fahrende Kraftfahrzeuge nähern und jedes von ihnen ein Fahrzeug in seiner Fahrtrichtung überholen will, die Breite der Fahrbahn ein gleichzeitiges Überholen aber nicht zuläßt, so hat das Fahrzeug den Vorrang, das mit dem Überholen zuerst begonnen hat. Dieser Grundsatz gilt jedoch nicht uneingeschränkt, zum Beispiel dann nicht, wenn ein Fahrzeug, das demnach ein Vorrecht hätte, aus einer Kolonne aussichert. (Oberlandesgericht Celle 1 Ss 369/67)

Fahrbahnverengung

Fährt an einer Fahrbahnverengung der aufgrund der Verkehrszeichen wartepflichtige Kraftfahrer in dem Augenblick in die Engstelle ein, als sich in dieser noch kein Vortrittsberechtigter Fahrer in Gegenrichtung befindet, so muß der erst später in den Sichtbereich kommende bevorrechtigte Fahrzeugführer dem anderen das Verlassen der Engstelle ermöglichen, bevor er selbst in diese einfährt. Sind sowohl der bevorrechtigte als auch der wartepflichtige Fahrzeugführer in die Engstelle eingefahren, weil keiner von ihnen vor und beim Einfahren das entgegenkommende Fahrzeug sehen konnte, so muß derjenige zurücksetzen oder umkehren, dem dies nach den gegebenen Umständen am ehesten zuzumuten ist. (Bayerisches Oberstes Landesgericht St 41/67)



Das Kreuzen zweier starker Verkehrsströme wird hier durch Ampeln geregelt. Was tut nun derjenige, der an einer solchen Kreuzung abbiegen will? Der Linksabbieger muß sich vor der Ampel zur Fahrbahnmitte hin einordnen. Erhält er freie Fahrt, rollt er bis zur Kreuzungsmitte vor, läßt dort den Gegenverkehr vorbei und biegt erst dann ein. Der Rechtsabbieger ordnet sich rechts ein. Fußgängern auf dem Zebrastreifen, den er beim Abbiegen überqueren muß, hat er den Vortritt zu lassen und muß gegebenenfalls anhalten. Fußgänger dürfen den Zebrastreifen nur dann betreten, wenn die Fußgängerampel „Grün“ zeigt. Diese Bestimmungen gelten auch für den Fall, daß der Kreuzungsverkehr durch einen Verkehrspolizisten geregelt wird.



Unverhofft kommt oft, so sagt man. Damit müssen Sie im Straßenverkehr stets rechnen. Und auch damit, daß verkehrsuntüchtige Fußgänger aus voller Deckung hinter dem haltenden Bus auftauchen und blindlings auf die Fahrbahn laufen. Seien Sie darum bremsbereit, wenn Sie an einem haltenden Bus oder einer haltenden Straßenbahn vorbeifahren. Die Richter erwarten es.

Frühstart an Ampeln ist gefährlich

Autofahrer sollten vor Verkehrsampeln unbedingt auf das grüne Licht warten. Oft fahren sie bereits los, wenn Gelb aufleuchtet. Das ist jedoch gefährlich. Der ADAC macht darauf aufmerksam, daß nach Rot und Gelb nicht unbedingt Grün folgt. Bei ferngesteuerten Ampeln kommt es vor, daß die Polizei von Gelb auf Rot zurückschaltet, um z.B. Krankenwagen freie Fahrt zu verschaffen. In der Regel leuchtet dann in der Zwischenphase statt der Kombination Rot/Gelb das gelbe Licht für kurze Zeit allein auf, ehe auf Rot zurückgeschaltet wird.

Ungeahnte Unfallkräfte

Schon bei einem Anprall des Autos aus 40 km/st Geschwindigkeit sind nach Dr. Gögler von der Chirurgischen Universitätsklinik Heidelberg am Brustkorb und an den Hüften Verzögerungskräfte von 1000 bis 3000 Kilogramm gemessen worden. Sie entsprächen einem Druck von einer bis drei Tonnen. Der empfindlichste Körperteil sei der Schädel. Er erlaube nur eine Verformung um einen Zentimeter, dann komme es zum Schädelbruch. Etwa 70 bis 80 Prozent verunglückter Insas-

sen von Personenwagen erleiden, wie Chirurgen festgestellt haben, Kopfverletzungen, ein Drittel von ihnen durch die Windschutzscheibe. Jeder dritte Insasse werde am Becken oder Brustkorb verletzt, jeder vierte an den Beinen. In den meisten Fällen seien an jedem Betroffenen mehrere Verletzungen konstatiert worden.

Kontrollampe beachten

Der Führer eines Kraftfahrzeuges muß jedesmal, wenn er den Fahrtrichtungsanzeiger betätigt, dessen Wirksamkeit durch einen Blick auf die Kontrollampe am Armaturenbrett überprüfen. Stellt er fest, daß der Blinker ausgefallen ist, so muß er Zeichen in anderer geeigneter Weise geben und gegebenenfalls von einem beabsichtigten Abbiegen absehen, um keine Gefahrenlage für andere Verkehrsteilnehmer zu schaffen. (Oberlandesgericht Düsseldorf 2 Ss 621/67)



Radfahrer sind wendig. Das ist ihr Vorteil im Verkehrsgedränge — und ihre ständige Versuchung. Da bremst der Vordermann. Die Radlerin schert nach links aus. Radfahrer denken sich nicht viel dabei. Sie als Kraftfahrer sollten daher immer denken: Wer den möglichen Unfall als erster erkennt, der hat auch die Pflicht, ihn zu verhüten.

Abgenutzte Reifen

Auch nicht bis zur nächsten Werkstatt darf mit durch Abnutzung mangelhaft gewordenen Reifen gefahren werden, entschied das Oberlandesgericht Hamm (Az.: 3 SS 1903/68). In den Entscheidungsgründen wird herausgestellt, daß der Grundsatz, man dürfe bei unterwegs auftretenden Mängeln die Fahrt bis zur nächstgelegenen Reparaturwerkstatt fortsetzen, nur bei plötzlich auftretenden nicht vorhersehbaren Schäden gilt. Die Reifenabnutzung jedoch sei normal und daher voraussehbar und vermeidbar. Die Deutsche Verkehrswacht erinnert in diesem Zusammenhang daran, daß man sich regelmäßig über den Zustand der Reifen unterrichten muß. Dies entspricht nicht nur einer Forderung des Bundesgerichtshofes (Az.: 4 StR 259/66), sondern liegt auch im eigenen Interesse jedes Autofahrers.



Dicke Brummer haben es nicht leicht in engen Straßen. Hier biegt einer nach rechts ab, genau wie der Motorradfahrer. Dabei rollt sein Anhänger zwangsläufig dicht am Kantstein entlang und bringt den Motorradfahrer in Bedrängnis. Das muß man wissen, sehen und erkennen. Der erfahrene Zweiradfahrer läßt deshalb erst den Dicken vor.

Es gibt nun einmal Leute, die riskieren auf der Straße mehr, als sie sich erlauben können, und auch mehr, als ihnen die Straßenverkehrsordnung zubilligt. Auch damit müssen Sie rechnen. Wo Sie falsches Tun erkennen, müssen Sie selbst richtig reagieren. Und wo Sie einem Wahnwitzigen begegnen, reagieren Sie nach dem Grundsatz: Schneid haben ist schön, aber Überleben ist besser!



Aber nicht nur im Betrieb – auch im privaten Bereich. Denn manche drückenden Lasten, beispielsweise die Raten einer Abzahlungsverpflichtung, können durch die Prämie eines guten Verbesserungsvorschlages gemildert oder ganz abgetragen werden. Und wenn man Glück hat und vielleicht die Höchstprämie – seit dem 1. März 1969 bekanntlich 20000 DM! – erzielt, kann man sich sogar manches zusätzlich leisten. Viele klagen, das Leben sei teuer, dieses und jenes könne nicht angeschafft werden. Ein guter Vorschlag kann hier helfen! Siehe auch den folgenden Text.



Ein Haus müßte man haben . . .

Warum nicht. Viele von uns haben ein Häuschen oder sparen darauf. Im Vorschlagswesen für eine besonders gute Idee die Höchstprämie erreicht – und schon sind 20000 DM (netto: die Steuern zahlt der Betrieb) fällig. Grundstock für ein Haus im Grünen. Diese Chance sollte sich niemand entgehen lassen. Darum mitgemacht beim OPEL-Ideenwettbewerb. Gute Ideen machen sich bezahlt! (Aufnahme: Bausparkasse Wüstenrot)



Nach Feierabend

„Opeler“ beim Kabarett

Im Rüsselsheimer Kulturleben tut sich allerdhand. „Opeler“ sind daran nicht unbeteiligt. So zum Beispiel beim ersten Kabarett unserer Stadt. Im Ensemble des Kabarett LUI befinden sich drei „feste“ Opeler und zwei „Teil“-Opeler. Ellen Loos (oben) und Helga von der Weiden („schwebend“) sind beide in der Verkehrsabteilung beschäftigt, Rudi Liebermann (links) besucht die Lehrwerkstatt, und Rolf Holler und Heinz Mees (2. und 3. von links) sind die beiden „Teil“-Opeler. Holler gibt Religion in der Opel-Berufsschule und Student Heinz Mees verdient sich in den Semesterferien im Achsenbau das nötige Geld zum Studieren. Die restlichen Mitglieder des Ensembles sind Horst Krieger (rechts), Schüler, und Willi Reinheimer (unten), Chemielaborant. Zur Zeit tritt das Kabarett LUI mit seinem dritten Programm „... aber die öffentliche Meinung aufrecht erhalten ...“ in der Opel-Stadt und umliegenden Gemeinden

auf. Einladungen sind bereits nach Kassel und Stuttgart ergangen. Demnächst werden die LUIs mit ihrem vierten Programm Premiere haben und erneut auf Tournee gehen.



Die Mittagspause gut genutzt

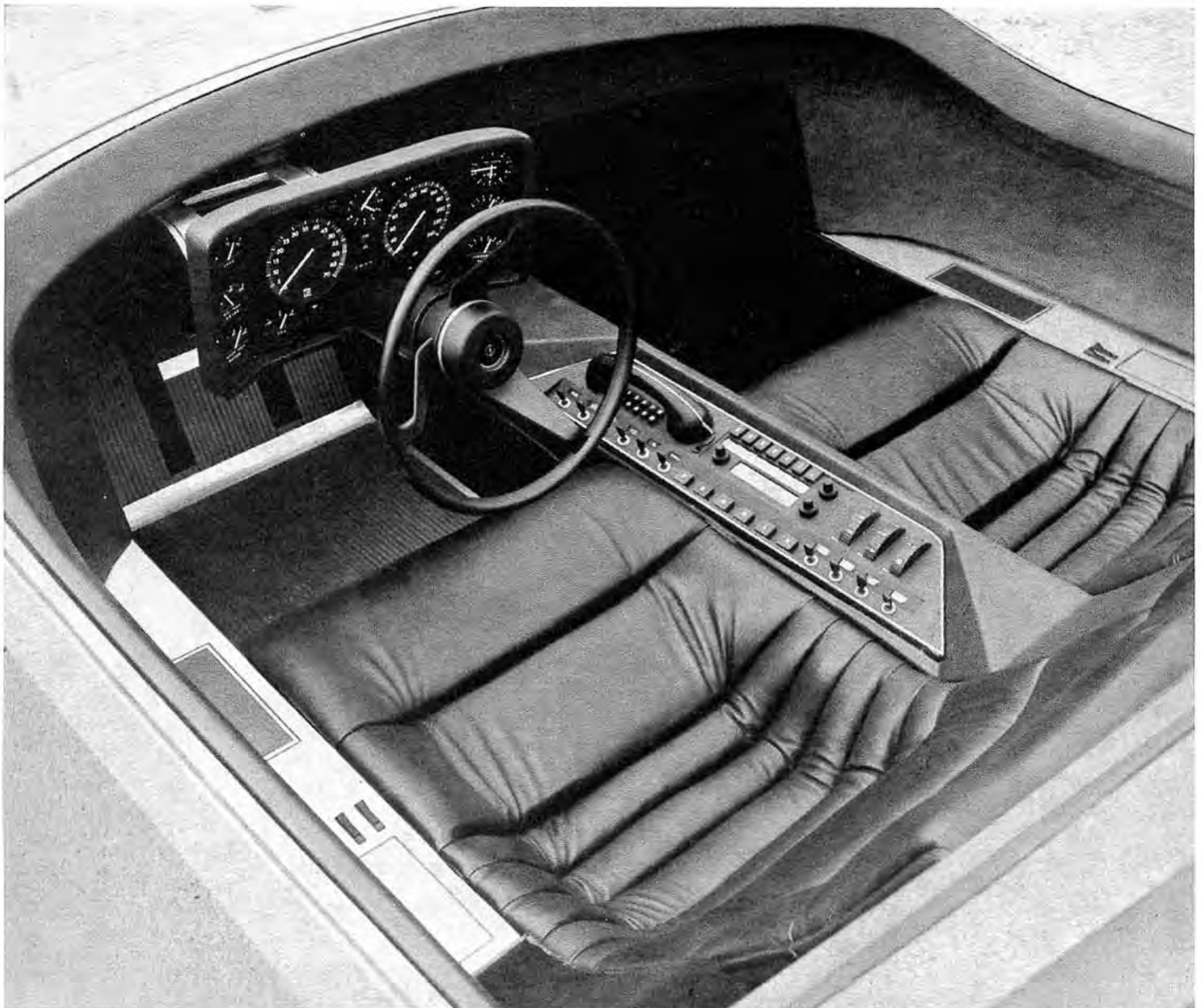
Viel war zu sehen auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt, über die wir im letzten Heft ausführlich berichtet haben: Autos, die es bereits gestern gab, Autos, die es heute gibt, und Autos, die es demnächst geben wird. Ein Wagen aber war dabei, den es überhaupt nicht geben wird: Opel CD, die Vision vom Auto der weltraumfahrenden Generation, die wir ebenfalls mit vielen Details vorstellten. Warum entwickelte das Werk ein solches Automobil? — Weil es am Beispiel des CD zeigen wollte, wie wir in die Zukunft denken. Das Auto der Zukunft wird bestimmt sein von den physischen Bedürfnissen des Fahrers. Das Auto der Zukunft ist in höchstem Maße anpas-

CD

Vision vom Auto der weltraumfahrenden Generation

sungsfähig. Lenkrad und Pedale sind nach den individuellen Erfordernissen zu verstellen. Die Kontroll- und Bedienungselemente sind in nächster

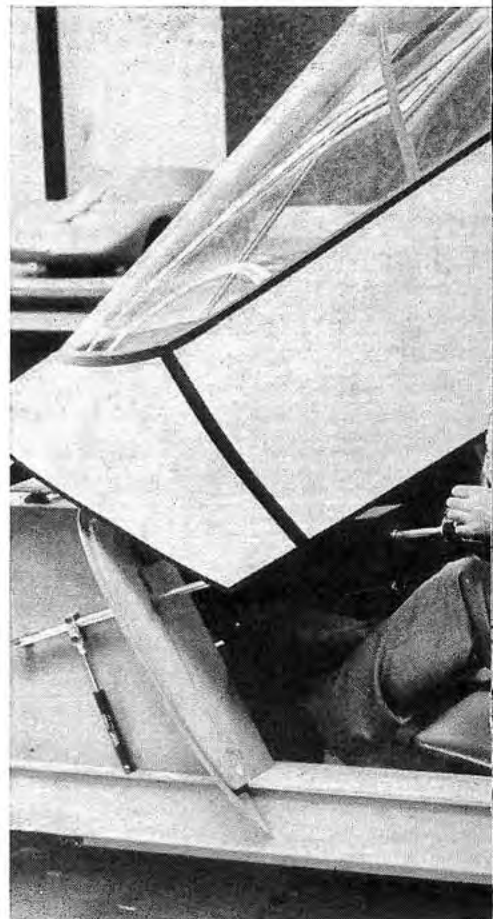
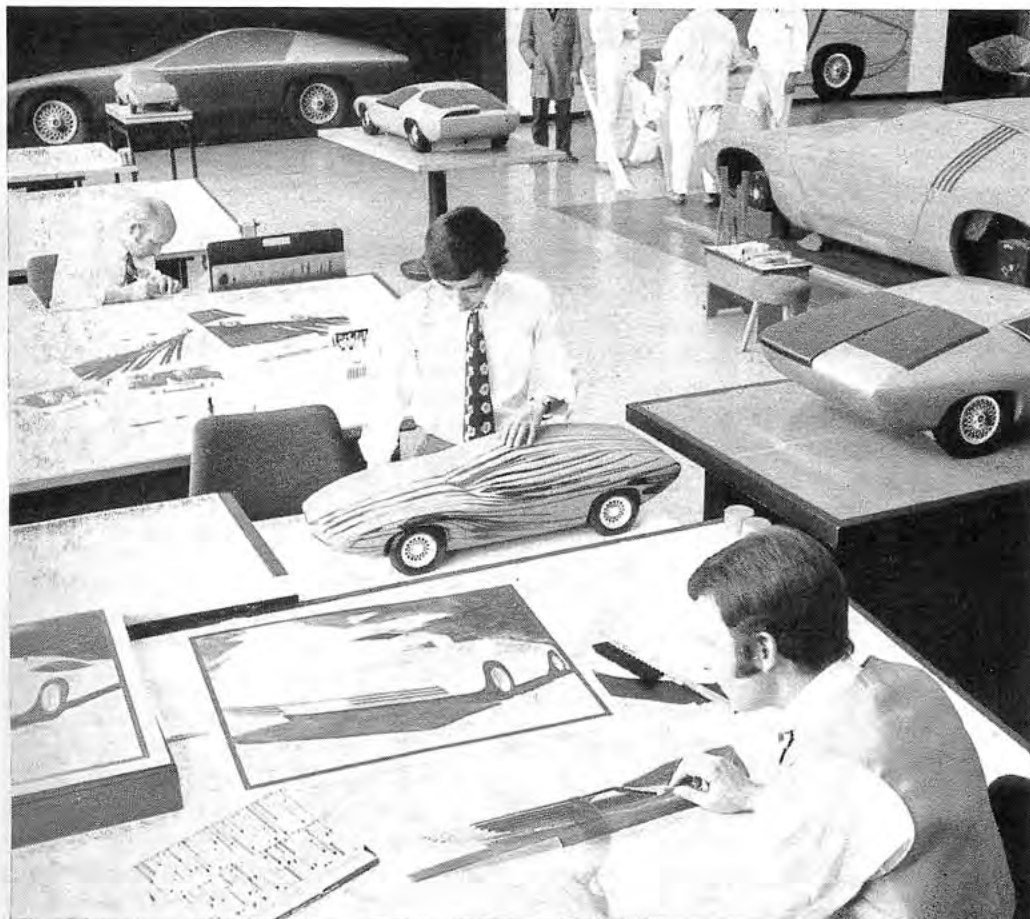
Griffnähe angeordnet. Bequemen Ein- und Ausstieg bietet die klappbare Glaskanzel. Selbstverständlich ist der CD mit einem vollautomatischen Getriebe ausgestattet. Ein raffiniert konstruierter Sicherheitsgurt strafft sich bei starkem Abbremsen automatisch und preßt Fahrer und Beifahrer in die Schalensitze. So sieht Opel den Wagen der Zukunft: Die Technik ist dem Menschen untertan, nicht umgekehrt. Das Werk hat den CD gebaut, um etwas von dem Fortschritt zu zeigen, der Opel-Wagen schon heute charakterisiert. In dem Beitrag auf den folgenden Seiten schildern wir an Hand der Bilder die Vorgeschichte des CD, wie überhaupt die zukunftsorientierte Arbeitsweise im Styling.



IDEE · FORM · FUNKTION



Aus der Ar





heit im Styling

Verfolgen wir den Werdegang eines neuen Modells, so finden wir seine ersten Ursprünge im Styling. Hier beginnt die eigentliche schöpferische Phase. Sie nimmt mit vielen Ideen ihren Anfang und endet mit dem fertigen Entwurf, der nicht nur auf dem Papier festgehalten ist, sondern schon durch ein Plastilin-Modell in natürlicher Größe seine dreidimensionale Ergänzung findet. Zunächst jedoch hat die Phantasie der Designer freien Lauf. Man skizziert, tauscht Ideen aus, zeichnet, zeichnet, läßt sich von Linien inspirieren, setzt neue Akzente, verwirft sie wieder, hat neue Ideen.

Die Phantasie wird provoziert

Im Styling ist das, was andere vielleicht für Spielerei halten eine ernste Sache. Einige Stilisten zeichnen räumlich. Mit Pastellfarben geben sie den Flächen die dritte Dimension. Dieses schöpferische Vorstadium ist notwendig. Es provoziert die Phantasie! Das meiste jedoch wird verworfen, nur ein Rest bildet zum Schluß die Grundlage fachlicher Diskussionen. Wenn man sich über die endgültige Form des neuen Modells einig ist, wird zunächst ein Plastilinmodell im Maßstab 1:5 modelliert. Der Chefingenieur und seine Mitarbeiter begutachten es kritisch. Fruchtbare Auseinandersetzungen zwischen Stilisten und Technikern beginnen; sie dauern bis zur endgültigen Freigabe des Wagens an. Zwischen Theorie und Praxis bestehen nun einmal Unterschiede.

Unabhängig davon gehen die Arbeiten im Styling weiter. Große Wandzeichnungen im Maßstab 1:1 entstehen. Radstand, Bodenfreiheit, Höhe und Länge des Wagens sind auf

AUFNAHMEN

Designer bei der Arbeit im Studio. Ziel der Arbeit: die CD-Modellstudie. (links)

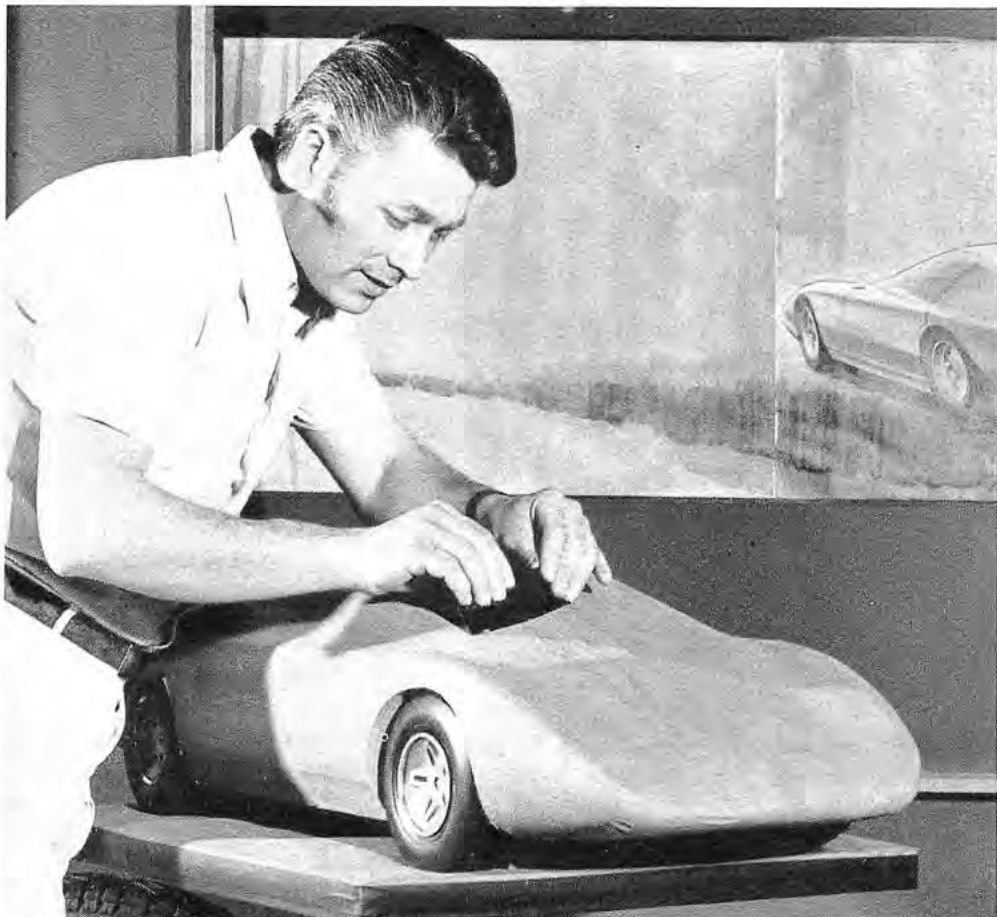
Styling-Chef C.M. Jordan im vorläufigen Sitzbock des CD. Sitze sowie Ein- und Ausstieg der Modellstudie werden getestet. (Mitte)

Ein vorläufiges Plastilin-Modell (Maßstab 1:5) entsteht. (Bild unten rechts)

ihnen genau zu erkennen. Mit Klebestreifen werden Konturen festgelegt. Millimeter verändern oft Form und Gesamteindruck. Und wieder geht es in die dritte Dimension. Das Grundmaterial für das jetzt entstehende Plastilinmodell in natürlicher Größe wird aufgetragen, 5 cm dick, um Spielraum für Änderungen zu haben. Eine Folie täuscht die Windschutzscheibe vor. Metall-Klebestreifen ersetzen Chromleisten. Immer ähnlicher wird das Modell dem endgültigen Wagen. Dann kommt der Tag der Vorstellung vor der Geschäftsleitung. Im Lichthof des Styling steht das Plastilinmodell neben dem laufenden Typ. Es wird begutachtet, vielleicht noch in Kleinigkeiten geändert – und schließlich akzeptiert.

Auch die Innenausstattung ist wichtig

Die Arbeit im Styling beschränkt sich natürlich nicht nur auf die Festlegung der Dimensionen und die Form des Wagenkörpers, sondern erstreckt sich auch auf die Innenausstattung der Karosserie. Auch hier beginnt die Arbeit mit zahllosen Entwürfen und Detailskizzen. An einem Innenraum-Modell





wird die Ausstattung des Interieurs entwickelt, das Armaturenbrett entworfen, die Anordnung der Instrumente, Sitze, Innenauskleidungen, Türgriffe usw. bestimmt. Die Arbeitsgruppe, die sich mit der Innenausstattung befaßt, muß auch die Forderungen der passiven Sicherheit im Auge behalten. Dazu gehört die optimale Übersichtlichkeit der Instrumente, die anatomisch richtige Anordnung der Bedienungsorgane, die Sicherung der Insassen gegen Stoßverletzungen durch „Entschärfen“ einzelner Teile wie Schalter, Fensterkurbeln und Türgriffe. Die Formgebung der Sitze und ihre Verstellmechanik sind weitere wichtige Aufgaben, die dieser Arbeitsgruppe übertragen sind.

Dem Serienprodukt um Jahre voraus

Es versteht sich von selbst, daß der Stand der Versuchs- und Entwicklungsobjekte der Styling-Abteilung dem jeweiligen Serienerzeugnis um Jahre voraus sein muß. Vor allem die Stilisten leben mit ihren Formvorstellungen in der Zukunft. Ihnen fällt die schwierige Aufgabe zu, nicht nur die zukünftige „Automode“ zu kreieren, sondern gewissermaßen auch den Publikumsgeschmack vorauszuahnen. Rein ästhetische und nüchtern praktische Erwägungen müssen dabei harmonisch miteinander vereinigt werden. Unter Umständen geht die Vorausentwicklung in den Styling-Studios aber auch ganz andere Wege. Es ist durchaus nicht ungewöhnlich, daß die gestellte Aufgabe in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der normalen Fertigung steht, sondern als Selbstzweck eine Forschungsaufgabe erfüllen oder der Er-

weiterung des Wissens dienen soll. So befaßt sich die Abteilung gelegentlich auch mit der Konzeption eines Wagens, der Untersuchungen an Fahrwerkskonstruktionen, aerodynamischen Messungen oder Versuchen mit weiterentwickelten Serientriebwerken dienen soll – um nur einige der Möglichkeiten zu nennen, die in der auf der IAA gezeigten CD-Studie (unsere Bilder) und dem AEROGT wirkungsvoll repräsentiert wurden.

Vorstöße in die Zukunft

Styling – so wie man diesen Begriff bei Opel auffaßt – beschränkt sich demnach keineswegs auf die äußere Form des Wagenkörpers, die Raumaufteilung, Innenausstattung und die passive Sicherheit – hier werden auf vielen Gebieten Vorstöße in die Zukunft unternommen, die neben möglichen Karosserieförmern späterer Jahre genauso eine Steigerung der aktiven Sicherheit, der Fahrleistungen wie auch der Wirtschaftlichkeit zum Ziel haben. v.F.

AUFNAHMEN

Eine Wandzeichnung im Maßstab 1:1 entsteht. Klebestreifen legen Konturen fest. (oben)
 Und wieder geht es in die dritte Dimension: Hier wird am Plastilin-Modell in natürlicher Größe gearbeitet. (Mitte)
 Und endlich ist es soweit: Das fertige Fiberglas-Modell der CD-Studie steht vor seiner Vollendung. (unten)



STREITPUNKT GEWINN

Alle Tätigkeiten im Unternehmen — die Produktion mit den erforderlichen Investitionen, der Verkauf ebenso wie die sozialen Maßnahmen — finden ihren Niederschlag in der Ergebnisrechnung, in unserem Aktienrecht auch Gewinn- und Verlustrechnung genannt. Diese Rechnung gibt die Möglichkeit, den Weg zu erkennen, den ein Unternehmen als Ganzes im Wirtschaftsablauf eines Jahres genommen hat. Dieser Weg ist keineswegs vorgezeichnet. Konjunkturelle Einflüsse, Einbrüche der Konkurrenz in den eigenen Marktbereich durch neue, vielleicht bessere und gängigere Produkte oder das Aufkommen neuer Produktionsmethoden beeinflussen, um nur einige Beispiele zu nennen, den Absatz.

Gewinn oder Verlust sind die Signale am Rande des nie gerade verlaufenden Weges eines Unternehmens. Der Gewinn zeigt, daß der Ertrag der gemeinsamen Anstrengungen größer ist als der dafür verwendete Aufwand, daß die Substanz eines Unternehmens erhalten oder vergrößert wurde und damit dem sich ständig wachsenden Kapitalbedarf je Arbeitsplatz Rechnung getragen werden kann. Ein Verlust hingegen würde die Substanz verringern und auf die Dauer die Grundlage eines Betriebes aushöhlen. Wie es endet, wenn ständig mit Verlust statt mit Gewinn gearbeitet wird, wissen wir aus vielen Beispielen bis in die jüngste Zeit.

Ungeheuer und kaum zu stillen ist der Kapitalhunger in unseren Tagen. Milliarden braucht noch der Wohnungsbau, Milliarden der Straßenbau, Milliarden der dringend notwendige Ausbau der Einrichtungen für Erziehung, Wissenschaft und Forschung, Milliarden die Reorganisation unserer zurückgebliebenen Landwirtschaft. Das alles sind unbestreitbar lebenswichtige Bereiche, die mit Recht ihren Kapitalbedarf zur Deckung anmelden, und es gibt noch viele andere vom gleichen Rang. Wo aber bleibt die Industrie, die ja doch in einem Industriestaat das meiste für die Sicherung der wirtschaftlichen Fundamente der Gesellschaft tun muß?

Die deutsche Industrie steht in fast allen Sparten in harter Konkurrenz mit den häufig fortgeschrittenen Industrienationen der Welt. Stellt man die Kapitalausrüstung vergleichbarer Unternehmen in den USA mit denen in Deutschland einander gegenüber, so zeigt sich, daß auch manche unserer bestfundierte Großbetriebe hinter der Kapitaldecke ihrer ausländischen Konkurrenten weit zurückbleiben. Der wünschenswerte soziale Fortschritt, der ja nicht verordnet, sondern erarbeitet werden muß, ist nicht zu erreichen in einer Industriegesellschaft, die den unerläß-

lichen technischen Fortschritt nicht ausreichend zu finanzieren vermag. Von einer neuen Anlage in der Stahlindustrie wurde vor kurzem berichtet, daß für jeden ihrer Arbeitsplätze im Durchschnitt eine Million Mark aufgewendet werden mußte. Es ist klar, daß Kapital in solchen Dimensionen nicht allein mit dem Behelf der Selbstfinanzierung zu beschaffen ist, zu dem die frühere Schwäche des Kapitalmarktes und die Steuerpolitik lange Zeit gedrängt hatten.

Es ist deshalb eine Lebensfrage unserer Wirtschaft, ob der deutsche Sparer noch mehr als bisher zur Kapitalbildung beitragen wird und ob er bereit ist, sein Vertrauen auch einer Sparform zu schenken, die den Kapitalstrom zur Wirtschaft hin unmittelbar verstärkt: der Aktie.

Und noch etwas: Der Arbeitskräftemangel zwingt zu immer stärkerer Rationalisierung. Doch wer soll sie bezahlen? Mechanisierung ist ein teurer Spaß! Wer sich nur ein bißchen gesunden Menschenverstand bewahrt hat und frei von Vorurteilen ist, wird einsehen, daß ein Unternehmen im ständigen Ringen um die Selbstbehauptung über genügend finanzielle Mittel, also Überschüsse verfügen muß, um alle Lasten, die auf es zukommen, zu verkraften.

Mit der reinen Kostendeckung allein ist es nämlich nicht getan. Je geringer die Überschüsse, desto schmaler die Plattform, von der aus der Sprung in die Zukunft gemacht werden kann. Und an die Zukunft müssen wir vor allem denken und damit an die weltweite Auseinandersetzung auf den Märkten der Welt. Zukunft, das heißt Entwicklung, Forschung, Vorausplanung, heißt: auf alle Eventualitäten vorbereitet sein. Das kostet Geld. Nur mit finanzstarken Betrieben läßt sich die Herausforderung der 70er Jahre meistern.

Nun kommt gerade jetzt eine Kostenlawine auf die Unternehmen zu, wie wir sie seit langem nicht erlebt haben. In manchen Branchen machen die Kostensteigerungen 15, 18 und — teilweise — noch mehr Prozent aus. Bisher konnte der Produktivitätszuwachs noch vieles auffangen. Aber jetzt? Laut Septemberbericht der Deutschen Bundesbank „öffnet sich die Kostenschere merklich“.

Wen wundert es da, wenn der Betrieb seinen Anteil am Gewinn zu verteidigen sucht, einfach weil er ihn braucht, um das Tempo des Wettbewerbs einerseits und den Druck der Kosten andererseits mithalten bzw. aushalten zu können? Übrigens auch oder gerade im Interesse jedes einzelnen Mitarbeiters! St.

Unterwegs getroffen

Hans Gajdos ist Mitarbeiter unserer Abteilung Unfallverhütung. Seit 14 Jahren ist er dort als Sachbearbeiter tätig. Tagsüber ist er voll in seine Tätigkeit in der Abteilung eingespannt. Doch auch in seiner Freizeit ist er noch aktiv tätig. „Hilfsbereit gegenüber allen, die Hilfe brauchen“, ist sein Motto. Das war auch der Grund, warum er im Jahre 1956 mit zunächst nur wenigen Helfern den Ortsverband Rüsselsheim des Technischen Hilfswerkes gründete. Heute hat der Verband bereits



nahezu 300 Mitglieder. Das Programm des Technischen Hilfswerkes ist breit gestreut. Neben Einsätzen in Katastrophenfällen setzt sich eine Gruppe des Verbandes Jahr für Jahr beim Rüsselsheimer Volkslauf helfend ein, während eine andere die Streckensicherung bei Moto-Cross-Rennen übernimmt. Der Rüsselsheimer Ortsverband ist für Katastrophenfälle bestens ausgerüstet und kann jederzeit und überall Hilfe leisten. Der größte Wunsch von Hans Gajdos ist es, daß das Technische Hilfswerk bald ein eigenes Haus bekommt. Vor kurzem feierte er seinen 60. Geburtstag. Aus diesem Anlaß und in Würdigung seiner Verdienste um den Aufbau und die Entwicklung des Technischen Hilfswerkes wurde ihm das Helferzeichen in Gold mit Kranz verliehen.

Computer helfen der Wissenschaft

Forschungsergebnisse nicht mehr überschaubar

Wer weiß eigentlich, was wir wissen? In 50 000 Laboratorien und Instituten der Welt wird täglich geforscht, Wissen gesammelt und gestapelt. Hunderttausend Fachzeitschriften verbreiten die neuen Erkenntnisse. Aber wer kann ihren Inhalt noch lesen, auswerten oder gar geistig bewältigen?

Verzweifelter Kampf gegen die Uhr

In allen Ländern schießen jetzt Dokumentationszentren aus dem Boden. Sie bemühen sich, mit Hilfe von Computern die Fachliteratur bestimmter Wissenschaftszweige aufzunehmen, zu ordnen und den Interessenten zugänglich zu machen. Welche Schwierigkeiten sich da auftürmen, zeigte ein Besuch in der Dokumentationsstelle für Biologie unter Leitung von Dr. Martin Scheele in Schlitz bei Fulda. Sie wird zur Zeit von der Max-Planck-Gesellschaft betreut. Die Dokumentationsforscher kämpfen verzweifelt gegen die Uhr. Die Wissenschaft weitet sich in einem Maße aus, das von den meisten noch nicht begriffen wird. Drei verblüffende Zahlen machen das deutlich: Von allen Wissenschaftlern, die es jemals auf der Welt gab, sind 90 Prozent heute am Leben. Das bedeutet, daß wissenschaftliche Forschung in allen früheren Jahrhunderten die Arbeit einiger weniger Einzelgänger war. Der Gesamtumfang des wissenschaftlichen Schrifttums verdoppelt sich jetzt etwa innerhalb von zehn Jahren. Der Bestand an Forschungsberichten, der bis 1949 vorhanden war, hat sich also in den letzten zwanzig Jahren vervierfacht. Um 1800 gab es auf der ganzen Welt hundert wissenschaftliche Zeitschriften, 1900 etwa zehntausend und heute mehr als hunderttausend.

Konzentration auf das Wesentliche

In einem vor kurzem erschienenen Buch „Wissenschaftliche Dokumentation“ hat Dr. Scheele eine Arbeit zitiert, wonach ein Physiologe im Jahre 1870 37 Tage und vier Stunden brauchte, um alle wissenschaftlichen Publikationen seines Faches, die in einem Jahr erschienen, zu bewältigen. 1940 brauchte er schon mehr als zwei volle Jahre, um seine Fachliteratur eines einzigen Jahres zu lesen. Heute würde er vermutlich zehn Jahre brauchen. Der Ausweg aus diesem Dilemma ist: Konzentration auf das Wesentliche, Auswahl nach individuellen Gesichtspunkten und intensive Beobachtung einzelner Teilgebiete. Trotzdem hat niemand mehr einen Überblick. An allen Universitäten werden ständig Forschungsarbeiten vergeben, die an anderen Orten längst gemacht worden sind. Geld und kostbare Arbeitskräfte werden so sinnlos vergeudet. Die wissenschaftliche Dokumentation

will nun alles erfassen, was im Fachschrifttum erscheint, sichten und auf Magnetbändern und in Computern so speichern, daß die für eine ganz bestimmte Fragestellung wichtige Literatur blitzschnell abgerufen werden kann. Die Vorarbeit dafür ist eine reine Fleißaufgabe. In Schlitz sind bisher 250 000 Forschungsbereiche aus wissenschaftlichen Zeitschriften erfaßt und aufgenommen worden. Sie enthalten den Titel der Arbeiten, den Namen des Autors und die Zeitschrift, in der sie zu finden sind.

Beim zweiten Schritt kommt es darauf an, dem Computer den Sinn der gespeicherten

Wörter verständlich zu machen. Würden unter bestimmten Kennziffern einfach Schlagwörter gespeichert, dann hätte die ganze Arbeit wenig Sinn. Ein Forscher, der etwas über Manometer wissen möchte, würde dann vom Computer nur Titel bekommen, in denen das Manometer steht. Alles andere über die Druckmessung könnte der Computer aber nicht herausgeben, weil er nicht weiß, was ein Manometer ist. Das muß man dem Computer wie einem Kind erklären. Nach dem System von Dr. Scheele geschieht das so: „Das Manometer ist ein Apparat, mit dem man Druck messen kann.“ Die Worte begreift er natürlich nicht, aber er „versteht“ die Kennziffern, mit denen man die Begriffe verschlüsselt. Die Ziffer 0280 bedeutet: Apparate, Geräte, die Kennziffer 0260: messen und die Kennziffer 1461: Druck. Wenn also in der Überschrift eines Artikels das Wort Manometer steht, dann werden dem Computer diese drei Kennziffern eingegeben. Er kann also künftig alle Titel heraussuchen, in denen außer Manometer auch noch die Begriffe Druckmessung, Meßapparate usw. vorkommen. Die Dokumentation unseres Wissens ist eine der wichtigsten Forschungsaufgaben von heute. Der Hamburger Professor Dr. Reinhold von Sengbusch, der sich viele Verdienste um das neue Fachgebiet erworben hat, nennt es „Forschung an der Forschung“. H.L. Schr.

Ein Tip für den ganzen Tag:

Tief atmen erhält gesund!

„In meiner Jugend“, sagte der 74jährige William P. Knowles, „haben wir noch richtig geatmet“, weil wir tüchtig arbeiten mußten. Die Männer sägten Holz, luden Heu auf oder hoben Gräben aus. Die Frauen wuschen die Wäsche noch mit der Hand und schrubbten die Fußböden. Jeder war viel auf den Beinen. Man brauchte sich nicht erst draußen Bewegung zu machen. Heute sitzen wir meist den ganzen Tag. Deshalb müssen wir uns umstellen und die Kunst sinnvoller Atemführung lernen.“ Seit 1936 hat Atem-Knowles, wie man ihn manchmal nennt, rund hunderttausend Menschen beigebracht, ihre Lungen richtig zu gebrauchen. Ich suchte Knowles auf, weil mich die begeisterten Schilderungen von Leuten beeindruckt hatten, denen er geholfen hatte. „Die Bestätigung für die Hilfe, die Sie Patienten mit schlechter Atmung gebracht haben, sind höchst erfreulich“, sagte ich zu Knowles. „Aber wie steht es mit uns anderen? Ich atme doch richtig.

Jedenfalls bilde ich's mir ein.“ „Sie nutzen den Fassungsraum ihrer Lunge vermutlich nur zu einem Sechstel aus“, meinte er, mich mit einem Blick abschätzend. Die meisten Menschen, erklärte er mir, atmen 14 bis 18 mal pro Minute flach ein und aus. Er selbst kommt heute mit nur vier tiefen Atemzügen aus. Und wer seinen Ratschlägen folgt, wird ziemlich bald bloß noch acht brauchen. „Öffnen Sie den Mund und atmen Sie ganz aus“, sagte er mir. Ich tat es. „So“, fuhr er fort, als ich mich fast leer fühlte, „jetzt die Lippen nach vorn wölben und pusten“. Ich mußte ihm recht geben. Tatsächlich war noch viel Luft in meiner Lunge zurückgeblieben.

„Und diese Rückstände“, sagte er, „waren verbrauchte Luft; sie blockieren die Hohlräume der Lunge und lassen zu wenig Sauerstoff in Ihr Lungengewebe gelangen“. Knowles betont, daß gutes Ausatmen nicht nur die Lunge von Verunreinigungen befreit, die sich in ihr angesammelt haben, sondern auch das tiefe Einatmen erleichtert. Bei einer seiner Übungen muß man beim Einatmen bis 4 zählen und beim Ausatmen bis 12; das muß man dann steigern, bis man es beim Einatmen auf 7 und beim Ausatmen auf 21 bringt. Jede Teilübung ist dreimal zu wiederholen.

Ich erappte mich dabei, daß ich auf meinen Londoner Spaziergängen Knowles' Methoden ausprobieren. Mit Erfolg! Atmen Sie zum Beispiel tief ein und halten Sie die Luft an, wenn Sie etwas Schweres heben müssen; Sie werden sehen, wieviel leichter es dann geht. Beim Treppensteigen atmen Sie immer bei zwei Stufen ein, bei den nächsten beiden aus, und Sie werden kaum außer Atem kommen. Geht Ihnen doch einmal die Luft aus, dann hecheln Sie ein paar Minuten lang wie ein Hund – und bald können Sie wieder normal atmen. Das gleiche Mittel hilft auch, wenn Ihnen kalt ist; Sie werden rasch wieder warm. Knowles weist darauf hin, daß es gerade in unserer Zeit immer wichtiger wird, den noch in der Luft vorhandenen Sauerstoff durch richtiges Atmen rationell zu nutzen. „Unsere Maschinen“, sagt er, „behandeln wir besser als uns selber. Atmen wir richtig, dann sind wir auf dem Wege, gesünder und natürlicher zu leben. Es ist höchste Zeit, glaube ich, daß wir das beherzigen.“

Das Beste aus Reader's Digest



Brigitte fragt:

REGEL ODER AUSNAHME?

Zugegeben, mein Wagen ist schon ein paar Jahre alt, und als ich ihn kaufte, war er auch schon nicht mehr neu, aber er tat treu und brav seine Pflicht und hatte mir kaum je ernstlich Ärger bereitet. Jetzt aber wollte er einfach nicht mehr. Da ich nichts davon halte, Handwerkern ins Handwerk zu pfuschen, weil man damit mehr verdirbt als verbessert, so rief ich Herrn Simmethuber an und sagte ihm, er möge die Liebenswürdigkeit haben und möglichst umgehend nach meinem kranken Auto sehen. Herr Simmethuber betreibt ein paar Ecken weiter eine Tankstelle und eine Reparaturwerkstatt und handelt auch ein bißchen mit Wagen aus zweiter Hand. Er kennt mich, weil ich meinen Spritbedarf meist bei ihm decke und den Wagen bei ihm durchsehen und abschmieren lasse.

Handwerker, gleich welcher Art, haben es heutzutage gar nicht eilig, so sagt man wenigstens. Herr Simmethuber aber fertigte mich überraschenderweise nicht mit dem Handwerkerslogan „Meine liebe Dame, wie stellen Sie sich das vor? Möglichst umgehend!“ ab, sondern sagte eifertig und beflissen: „Komme sofort! In ein paar Minuten bin ich bei Ihnen!“ Ich nahm mir vor, niemals wieder schlecht über Handwerker zu reden, denn Herr Simmethuber war tatsächlich binnen fünf Minuten da. Aber ... ich will nicht vorgreifen, sondern schön der Reihe nach erzählen. Herr Simmethuber kam also. Seine Miene besagte nichts Gutes, obwohl er noch nicht einmal die Motorhaube hochgehoben hatte, aber er kannte meinen Wagen ja, und vielleicht hatte er schon lange auf

diesen Augenblick gewartet. Er ging um den Wagen und besah ihn mit einem Blick, als habe er ein weidwundes Tier vor sich, dann entschloß er sich, die Untersuchung vorzunehmen. Sie dauerte etwa fünf Minuten, dann richtete er sich auf und stellte die Diagnose: „Ich muß die Karre abschleppen lassen, sie muß in die Werkstatt. Aber im Vertrauen gesagt. Es lohnt sich nicht mehr.“

So etwas hört man nicht gern. „Was würde die Reparatur denn kosten?“ fragte ich. Herr Simmethuber hob die Schultern. „Schwer zu sagen“, antwortete er. „Sechshundert, siebenhundert, bestimmt nicht weniger, eher mehr.“ „Das ist viel Geld!“ rief ich bestürzt aus. „Ist es“, gab Herr Simmethuber zu. „Deshalb sagte ich Ihnen ja, es lohnt nicht mehr. Aber ich mache Ihnen einen Vorschlag. Ich habe ein sehr schönes Kabriolett an der Hand, Tachostand zweiundzwanzigtausend, für nur dreieinhalb Mille. Ihre alte Karre würde ich mit fünfhundert in Zahlung nehmen, obwohl sie nur noch Schrottwert hat. Ist ein glänzendes Geschäft! Für Sie! Greifen Sie zu!“ Ich griff nicht zu. So eine Sache will reiflich überlegt sein, und ich sagte es Herrn Simmethuber. „Lassen Sie mir Bedenkzeit“, bat ich ihn. „Bedenkzeit!“ zischte Herr Simmethuber, tippte an seine Mütze und ging beleidigt davon.

Was war zu tun? Sechshundert, siebenhundert Mark in den alten Wagen stecken oder dreitausend für einen ziemlich neuen Wagen ausgeben? Ich tat ein drittes und rief Herrn Aschendorfer an, bei dem ich auch gelegent-

lich tanke, auch er hat eine Werkstatt und einen kleinen Gebrauchtwagenhandel. Es war ein Glückstag ohnegleichen. Auch Herr Aschendorfer sagte, er werde sogleich kommen. Und er kam tatsächlich, besah den Wagen ein wenig skeptisch, hob die Motorhaube hoch und besah die Innereien. Als er sich wieder aufrichtete, sagte er: „Wenn man bedenkt, daß der Wagen sechs Jahre alt ist – alle Achtung!“ „Sie meinen ...“ begann ich, „... daß der Wagen noch tadellos in Schuß ist“, fiel Herr Aschendorfer mir ins Wort. „Sieht man gleich, daß er vernünftig gefahren wird.“ „Er fährt aber nicht“, wandte ich ein. „Kann er ja auch nicht“, sagte Herr Aschendorfer und begann sogleich am Wagen herumzuarbeiten. „Die Nockenwelle hat sich verklemmt.“ Ich war baff und mußte erst tief Luft holen, ehe ich zu fragen vermochte: „Der Wagen ist also noch nicht reif für den Schrott?“ „Noch lange nicht“, antwortete Herr Aschendorfer, „der macht noch zwei, drei Jahre, der ist unverwundlich. Ist ja nicht gerade das neueste Modell, aber innerlich ist er gesund. Na, dann wollen wir mal sehen.“ Er setzte sich ans Steuer, fuhr in die Straße hinein, wendete und kam zurück. „Alles in Ordnung?“ fragte ich. „Alles in Ordnung“, bestätigte Herr Aschendorfer und stieg aus. „Zwanzig Mark. Ist doch nicht zuviel?“ „Nein“, sagte ich und gab ihm einen Geldschein. „Ich komme bald wieder bei Ihnen vorbei.“ „Wird mich freuen“, sagte Herr Aschendorfer. „Und wenn Sie mich wieder mal brauchen sollten ...“ Er tippte an seine Mütze und ging davon.

Ich sah ihm nach wie einem guten Geist. Da reden Leute immer so häßliche Sachen über die Handwerker, dachte ich. Offen blieb allerdings die Frage, wer von den beiden nun die Regel und wer die Ausnahme war. Ich neige dazu, in Herrn Aschendorfer die Regel zu sehen. Oder ist das zu optimistisch? H.R.

Ansichtssache

Eine englische und eine amerikanische Schuhfabrik wollten den afrikanischen Markt erkunden. Sie schickten je einen Reisenden nach Zentralafrika. Der Engländer schrieb seiner Firma einen Brief: „Reise war zwecklos, kein Geschäft zu machen. Niemand trägt hier Schuhe.“ Der Amerikaner schickte seiner Firma ein Blitztelegramm: „Reise war Bombenerfolg – aussichtsreichster Markt der Welt. Schuhe völlig unbekannt – schickt sofort 100 000 Paar!“

Moderner Verkehr

Der leitende Ingenieur eines Bautrupps, der in Mexiko eine Bahn baute, tat sein möglichstes, um einem Mexikaner die Vorteile der neuen Eisenbahn klarzumachen. „Wie lange braucht ihr jetzt, um eure Waren auf den Markt zu bringen?“ „Mit einem Maultier dauert das drei Tage“, war die Antwort. „Da habt ihr's!“ rief stolz der Ingenieur. „Wenn die Bahn gebaut ist, dann könnt ihr eure Waren in einem Tag auf den Markt schaffen und noch am selben Tag zurück sein!“ „Sehr schön“, erwiderte der Mexikaner gelassen. „Aber was soll ich mit den beiden anderen Tagen anfangen?“



Hubert Diehl singt

Hubert Diehl, jugendlicher Gesangstar aus Rüsselsheim mit inzwischen internationalem Ruf, ist einer der Mitwirkenden des bunten Programms — „Melodie und Rhythmus“ — anlässlich des 20jährigen Bestehens des Opel-Werksorchesters vom 1.—12. Dezember (außer 6. und 7.12.) im neuen Rüsselsheimer Stadttheater. Karten, die nur zusammen mit dem Werksausweis zum freien Eintritt berechtigen, beim Betriebsrat. Einzelheiten finden Sie auf den Werksanschlagen.



BÜCHER

Einige der Neuerwerbungen der beiden Werkbüchereien

Aloys Bernatzky: „Gärten für uns“. Ihre Anlage und Gestaltung. Mit Abbildungen. In der Hauptsache geht es in diesem reich illustrierten Band um Raumaufteilung, Ausstattung und Bepflanzung des Wohn- und Nutzgartens, während der eigentlichen Gartenpflege nur ein kleiner Abschnitt vorbehalten ist.

Paul Gallico: „Freund mit Rolls-Royce“. Roman — Einer temperamentvollen Londoner Putzfrau gelingt es, als unverwundlicher Optimistin einen Platz im Unterhaus zu ergattern.

Anton Reithinger: „Praxis moderner Geldanlagen und Vermögensverwaltung“. Bessere Erträge, Erhaltung des Geldwertes, Erfolg an der Börse. — Der Autor gibt nützliche Hinweise und Informationen über die grundlegenden Überlegungen jedweder Geldanlage, über Anlageformen, Steuerverfahren und Börsenpraxis.

BELLETRISTIK

Taylor Caldwell: „Doctor Ferrier“ — Der spannende Roman schildert den Kampf einer kleinen Stadt in Pennsylvania gegen den Doctor Ferrier und sein Bemühen um geistige und körperliche Hygiene.

Henry Castillou: „Die graue Eminenz ist eine Dame“ — Bei den Auseinandersetzungen zweier großer Erdölfirmen um die Vergabe der Schürfrechte gelingt es einer faszinierenden Frau, die Entscheidung zugunsten ihres Liebhabers herbeizuführen.

Normen Mailer: „Heere aus der Nacht“ — Die Protestdemonstration der extremen Außenseiter der amerikanischen Gesellschaft gegen den Vietnamkrieg ist Thema dieses Buches. Mit großer Eindringlichkeit zeigt Mailer die Gefahr, die der westlichen Welt droht, falls die innenpolitische Situation in den USA nicht bereinigt wird.

Lilian Robertson: „Liebe aus Nachbars Garten“ — In einen Wirbel aufregender

Ereignisse gerät ein Jungeselle, bevor es ihm zusammen mit einer hübschen Nachbarin gelingt, ein kleines Mädchen dem richtigen Vater zuzuführen.

SACHBÜCHER

Hans-Joachim Flechtner: „Grundbegriffe der Kybernetik“. Eine Einführung. Mit Tabellen. — Der Band gibt einen umfassenden Überblick über die Problemstellungen, Ergebnisse und die Denkweise der neuen Wissenschaft.

Philippe Ganier-Raymond: „Der große Bluff“. Der Spionagefall „Nordpol“ — Der auf umfangreiches Tatsachenmaterial gestützte spannende Bericht schildert die erfolgreichen Versuche der deutschen Abwehr, dem britischen Intelligence Service das Bestehen eines gut organisierten Widerstandes in den besetzten Niederlanden vorzuspielen.

Robert F. Kennedy: „Dreizehn Tage“. Die Verhinderung des 3. Weltkrieges durch die Brüder Kennedy. Mit Beiträgen von Robert McNamara und Harold Macmillan. Mit Abbildungen. — Der damalige Justizminister Robert F. Kennedy zeigt in seinen Erinnerungen ein interessantes Stück Zeitgeschichte.

„Knaurs Buch der frühen Entdeckungsreisen in Farben“. Von der Expedition nach Punt im Jahre 1493 v. Chr. bis zur Entdeckung des Kaps der Guten Hoffnung 1488 n. Chr. Mit Abbildungen. — Der Autor gibt einen Bericht über 3000 Jahre Entdeckungsreisen zu Wasser und zu Lande, soweit diese von Europa ausgingen und dazu beigetragen haben, das europäische Weltbild zu schaffen.

Keith Gerald Lockyer: „Einführung in die Netzplantechnik“. Mit Abbildungen. — Der Band bietet eine knappe, systematische Einführung, die auch kurz auf die Geschichte der Netzplantechnik eingeht.



Hätte der Ägypterkönig Cheops im Jahre 2600 vor Christi Geburt in seiner Pyramide eine 60-Watt-Glühlampe eingeschaltet, und die Lampe würde heute noch brennen, dann hätte sie so viel Strom verbraucht, wie die Opel-Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern zusammen an einem einzigen Tag, nämlich 2,5 Millionen Kilowattstunden. Ein Güterzug von 120 Kilometer Länge wäre erforderlich, um den Jahresbedarf von 350 000 Tonnen Kohle und Heizöl zu den Werken zu transportieren. Die monatlich verbrauchten 4,3 Millionen cbm Gas würden einen Gasometer von 100 m Durchmesser und 550 m Höhe füllen. Und der Schliersee in Bayern müßte leerlaufen, um den jährlichen Wasserbedarf von ca. 50 Millionen cbm in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern zu decken. Diese Zahlenbeispiele verdeutlichen, in welchen ungeheuren Dimensionen das gesamte Produktionsgeschehen eines so großen Unternehmens wie Opel sich bewegt. Doch spielen wir noch ein wenig weiter mit den Opel-

OPEL in Zahlen

Eine statistische Plauderei
über Energieverbrauch
und andere Daten

Zahlen. Das gesamte Gelände aller drei Werke einschließlich des Prüffeldes in Dudenhofen umfaßt 8,2 Millionen qm, ein Gebiet, auf dem man pro Jahr 200 000 Doppelzentner Kartoffeln ernten könnte. Allein das Gelände des Stammwerkes in Rüsselsheim erstreckt sich über 2,4 Millionen qm, groß genug, um

6 000 Einfamilienhäuser mit Garten darauf unterzubringen. Die 2,1 Millionen qm große Arbeitsfläche aller Werke reichte aus für 25 000 geräumige 2½ Zimmer-Wohnungen. Die Gesamtlänge aller Fließ- und Förderbänder beträgt 160 km, das ist so weit wie von Hamburg nach Hannover oder von Karlsruhe nach Ulm.

Der Schnappschuß von Arno Jansen aus etwas ungewöhnlicher Perspektive zeigt das Opel-Großkraftwerk am Main, Hauptquelle der Energieversorgung des Rüsselsheimer Werkes. Weit grüßt der Name Opel über den Fluß. Die Lage des Kraftwerkes unmittelbar an den Hafenanlagen ist für die Entladung der Kohlenfrachter und Öltankschiffe sehr günstig. Man sieht: Die Größe eines Unternehmens zeigt sich nicht nur in seiner räumlichen Ausdehnung, der Gewinnsumme, den Beschäftigten- und Produktionszahlen, sie wird auch oder gerade in seinem gesamten Energiebedarf deutlich.

Fehleinschätzung der Entfernung

Bei der Beobachtung des Gegenverkehrs, den der Kraftfahrer vorbeizulassen hat, bevor er nach links in eine Grundstückseinfahrt oder in eine abzweigende Straße einbiegen darf (§ 17 und § 8 Absatz 3 der Straßenverkehrsordnung), gehen Fehlschätzungen der Entfernung und der Geschwindigkeit der aus der Gegenrichtung ankommenden Fahrzeuge zu Lasten des Kraftfahrers. Er kann sich also mit falscher Einschätzung nicht entschuldigen.

Das gilt auch beim Linkseinbiegen auf einen zu einer Gastwirtschaft gehörenden Parkplatz, mag er nun zum öffentlichen Verkehrsraum oder zu einem privaten Grundstück gehören. Allerdings kann der Kraftfahrer dann entschuldigt sein, wenn das bevorrechtigte, aus der Gegenrichtung kommende Fahrzeug mit einer weit höheren als der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ankommt. Damit braucht der Wartepflichtige nicht zu

rechnen. Jedoch ist dies nicht etwa dahin zu verstehen, daß der Wartepflichtige im Verkehr in geschlossenen Ortschaften nicht mit einer höheren Geschwindigkeit als 50 km/h zu rechnen brauche. Einen solchen „Vertrauensgrundsatz“ gibt es nicht. Mit gewissen Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit muß durchweg gerechnet werden. In welchem Umfang dies zu geschehen hat, richtet sich nach den im Einzelfall herrschenden Verkehrsverhältnissen. Bei gut ausgebauten und gut ausgeleuchteten breiten Durchgangsstraßen müssen sogar Geschwindigkeitsüberschreitungen von 40 Prozent noch bei der Schätzung einkalkuliert werden.

FAZ



FÜR DIE FRAU

Ordnung halten leicht gemacht

Im Kinderzimmer sieht es heillos aus. Dra-chenreste aus dem vergangenen Jahr finden sich im Kasten des „Mensch-ärgere-dich-nicht“-Spiels, Gabys Schlummerpuppe holt sich gewaltige Ölflecken in jenem Kasten, in dem Bruder Gert sein Fahrradwerkzeug aufbewahrt, während die Zahnbürste des Bruders aus unerfindlichen Gründen im Bräter der schwesterlichen Puppenküche gelandet ist. Das Aufräumen ist für die Mutter — sie macht es ja doch, obwohl sie schon hundertmal geschworen hat: nie wieder — das Aufräumen ist stets eine langwierige Arbeit, verbunden mit der im Hinterkopf nagenden Frage, wie man den Ordnungssinn in die Kinder hereinbekommen kann. Natürlich geht so etwas mit Schelte und handfesteren Erziehungsmaßnahmen, die schon Urgroßmutter und Urgroßvater zu spüren bekommen haben, ohne daß sie an Leib und Seele sonderlich Schaden litten. Es geht natürlich aber auch anders, ganz anders. Hier eine Methode, die gleichermaßen praktisch, lustig und nützlich ist; die — nach den Schularbeiten, versteht sich — lange, regnerische Nachmittage ausfüllt und am Ende gar dem Kinderzimmer ein hübsches Aussehen gibt, beschäftigt Sie die Kinder mit Bastelarbeiten.

Sofern die Sache nicht allzu schwierig ist und der Werkzeugbedarf gering (was fängt ein zehnjähriges Mädchen schon mit einem elektrischen Vielzweckwerkzeug an?), reicht

auch kindliches Sitzfleisch aus, um eine angefangene Sache zu Ende zu führen. Sie wollen ein Beispiel? Ein Pyjama-Beutel, der zugleich ein reizvoller Wandbehang im Kinderzimmer ist. Als Werkzeug wird eine Schere gebraucht, später Nähnaedel und Faden, wobei Mutter diesen Teil der Arbeit vielleicht auf der Nähmaschine erledigt. Alles andere, das Material, den Schnittmusterbogen, die Anleitung und sogar den Leim finden Sie in einer kompletten Bastelpackung, wie sie von einer Firma im oberfränkischen Lichtenfels hergestellt wird, und die es um die Ecke zu kaufen gibt. Der Pyjama-Beutel besteht aus buntem Filz, der zum Teil geklebt, zum Teil genäht wird. Die wichtigste Arbeit dabei ist das sorgfältige Ausschneiden der Figurenteile. Wird hier gemogelt, so erhält das zukünftige Prunkstück — sei es ein drollig aussehender Elefant oder ein putziges Sandmännchen — nicht die richtige Fassung. Außerdem: so ein Pyjamabeutel braucht schon seine Zeit, im Handumdrehen ist er keineswegs fertig. Dafür ist die Freude über das fertige Stück aber auch um so größer. Und nächstens, wenn Gaby es mal morgens wieder gar so eilig hat, wird sie trotzdem noch Zeit finden, ihren Schlafanzug in dem bunten Beutel ordentlich zu verstauen. Ein wichtiger Schritt in Richtung Ordnung ist getan, andere werden folgen, und schließlich steckt auch die Zahnbürste richtig im Glas. Wollen wir wetten?

G.H.

TAGEBUCH

„Denn mit des Geschickes Mächten, ist kein ewiger Bund zu flechten.“ Ja, da hat unser Dichterst Schiller etwas Wahres geschrieben. Auch mich haben des Geschickes Mächte jüngst ereilt, und zwar im Urlaub, den ich außerhalb der Werksferien im Herbst nehmen mußte. Als ich schon meinte, eine Bergwanderung gut hinter mich gebracht zu haben, kam ich aus ungeklärtem Grunde kurz vor meinem Quartier plötzlich zu Fall. Fußknöchelbruch. Der restliche Urlaub war veramselt, denn ist das Bein vergipst, kann man nicht mehr viel anfangen. Jetzt humpel ich zu Hause schwerfällig im Gips umher und schreibe dort auch mein Tagebuch. Einige Wochen zumindest muß ich dem Arbeitsplatz fernbleiben. Ich bin das gar nicht gewöhnt. Bisher war ich nur selten krank und nie lange. Auch jetzt bin ich ja eigentlich nicht krank. Ich bin nur in der Bewegung behindert und muß das Bein schonen, damit der Bruch besser und schneller heilt. Das ist eine Situation, in der ich mich gar nicht wohlfühle. Ich möchte hinaus, wieder arbeiten und komme mir doch beinahe wie gefangen vor. Das geht nicht mir allein so. Andere werden von ähnlichem oder gleichem getroffen. Aber jetzt, wo ich mehr Zeit als sonst zum Nachdenken habe, beschäftige ich mich in Gedanken mit Menschen, die viel schlimmere Unfälle erlitten haben, Betriebs- und Verkehrsunfälle. Da sind Leute, die unter Schmerzen stöhnen und noch nicht wissen, ob sie wieder ganz hergestellt werden. Das ist eine Ungewißheit, die niemand aus der Welt schaffen kann. Diese Menschen wären froh, wenn sie sich wie ich „nur“ einen Fußknöchelbruch zugezogen hätten. Und dann die vielen anderen Schwerkranken, deren Heilung sehr langwierig und in so manchen Fällen auch hoffnungslos ist. Dagegen bin ich noch einmal gut davongekommen. Gerade deshalb habe ich die OPEL POST-Beilage in der letzten Ausgabe anlässlich der Opel-Sicherheitswoche mit ganz besonderem Interesse gelesen. Erst einmal im Krankenhaus, ist es zu spät zu sagen: „Ach hätt ich nur...“

Das Bild, das man sich im allgemeinen vom November macht, ist grau, trübe und wolkenverhangen. Bäume und Büsche sind kahl, abgefallenes Laub liegt umher. Die Natur hat ihren Segen an die Menschen abgegeben. Setzt sie sich nun für eine Weile zur Ruhe? Im November könnte es so scheinen. Aber wir wissen, daß sie weiter „arbeitet“. Es kommt ja eine andere Jahreszeit, und viele werden Winterfreuden genießen. Trotzdem teilt sich die übliche Novemberstimmung in vielen Fällen dem menschlichen Gemüt mit. Für uns bei Opel hat jedoch der diesjährige November etwas Tröstliches und Erfreuliches. Unsere Produktion läuft nämlich gut weiter. 1969 ist ein gutes Autojahr. Daran kann der November nichts ändern. Hoffentlich bleibt es so. Spectator



Abstand · Lichthupe Ausscheren

Wer an einem haltenden Omnibus vorbeifährt, sollte mindestens 2 m Abstand haben. Nur dieser Abstand nämlich schließt die Gefahr aus, daß man Fußgänger erfaßt, die plötzlich vor oder hinter dem Bus in die Fahrbahn laufen. Kann man diesen Mindestabstand nicht einhalten, darf man nur so schnell an dem Bus vorbeifahren, daß man seinen Wagen notfalls sofort stoppen kann. (BGH, 10.4.68, VRS 35, 114)

Außerhalb geschlossener Ortschaften darf man auch bei Tag die Lichthupe benutzen. (OLG Frankfurt, 2.9.59, DAR 1960, 27)

Ein zum Überholen auf enger Straße ansetzender Kraftfahrer genügt der zum Ausschluß der Gefährdungshaftung erforderlichen besonderen Umsicht und Sorgfalt nicht schon dann, wenn er sich zwei Sekunden vor dem Ausschieren vom Nichtvorhandensein nachfolgenden Verkehrs überzeugt; er ist vielmehr nach diesen erhöhten Anforderungen unmittelbar vor dem Ausschieren zu nochmaliger Beobachtung der rückwärtigen Fahrbahn verpflichtet. (BGH, Urt. v. 2.7.68 — VI ZR 8/67 — VersR 1968, 1041)

JUNGE STILISTEN

Teilnehmer des Modellauto- Wettbewerbs Gäste des Styling

Der Leiter unserer Styling-Abteilung, C.M. Jordan, hat beim Wettbewerb 1968/69 der Modellbauergilde erstmals einen Sonderpreis ausgeschrieben, der es zwei Teilnehmern ermöglicht, 14 Tage Gäste im Styling zu sein. Bei der Vergabe dieses Preises kommt es vor allem auf die besondere stilistische Form des Modellautos an. Erstmals konnte diesen Sonderpreis der siebzehnjährige Gymnasiast Bernhard Giering aus Salzgitter-Bad in Empfang nehmen. Im Oktober hielt er sich zwei Wochen in den Rüsselsheimer Entwurfsstudios auf, schaute den Stilisten bei der Arbeit zu und bekam dabei wertvolle Anregungen für seine weiteren Modellbaupläne. In einem Gespräch sagte er uns, daß er glücklich darüber sei, dieses so überaus wichtige Arbeitsgebiet einer Automobilfabrik kennengelernt zu haben. Bernhard Giering beteiligte sich zum ersten Mal am Modellauto-Wettbewerb. Daß er dabei sofort den Sonderpreis errang, freut ihn ganz besonders.

Gleichzeitig mit Bernhard Giering war auch ein Teilnehmer des Modellauto-Wettbewerbs der Schweiz, Mario Bretscher, Gast der Styling-Abteilung. Er kam aus Zürich nach Rüsselsheim. Neunzehn Jahre alt, beendet er demnächst seine Lehre als Lüftungszeichner. Er belegte in der Schweiz den 1. Platz beim Wettbewerb 1968/69. Für ihn waren die 14 Tage in Rüsselsheim der erste Aufenthalt in

Deutschland. Er zeigte sich stark beeindruckt von dem bei Opel Gesehenen. Für seine weitere berufliche Tätigkeit nahm er viele nützliche Erkenntnisse mit nach Hause. Auf unserem Bild Bernhard Giering (links) und Mario Bretscher (rechts), der Modellbauer aus der Schweiz, betreut von E. Schnell, Studioleiter im Styling.



UDO JÜRGENS KOMMT BALD

Anknüpfend an den großen Erfolg des Karel-Gott-Gastspiels am 4. Oktober für die Freunde eines anderen Großen im internationalen Showgeschäft ein weiteres Sondergastspiel im neuen Rüsselsheimer Stadttheater: Die Udo-Jürgens-Show (Udo 70) am 7. Januar 1970. Karten in den Preisgruppen 8, 15, 20 und 24 DM können ab 20.11. in den Kulturabteilungen des Werkes (Tel. 879 und 3387) und der Stadt (Tel. 69253) abgeholt werden. Wegen der zu erwartenden großen Nachfrage wird empfohlen, schon jetzt von der Vorverkaufsmöglichkeit Gebrauch zu machen.

WIR GEDENKEN UNSERER TOTEN †

Karl Albluhn, Preßwerk K 67
geb. 25. 8. 1906 gest. 10. 7. 1969

Fritz Meinhold, Rentner
geb. 20. 7. 1901 gest. 15. 7. 1969

Karl Hagen, Rentner
geb. 25. 6. 1924 gest. 28. 7. 1969

Johann Löbig, Rentner
geb. 4. 8. 1901 gest. 31. 7. 1969

Ernst Ruf, Standardabteilung
geb. 4. 1. 1914 gest. 1. 8. 1969

Martin Alt, Rentner
geb. 26. 12. 1889 gest. 4. 8. 1969

Jakob Braun, Karosserie-Rohbau
geb. 7. 10. 1905 gest. 4. 8. 1969

Robert Kaufmann, Lehrenbau
geb. 20. 1. 1912 gest. 4. 8. 1969

Karl Rummel, Rentner
geb. 24. 2. 1904 gest. 4. 8. 1969

Karl Heitsch, Rentner
geb. 1. 9. 1898 gest. 8. 8. 1969

Philipp Vogel, Rentner
geb. 17. 7. 1902 gest. 10. 8. 1969

Hans Rötger, Polsterei
geb. 18. 9. 1914 gest. 13. 8. 1969

Michael Endres, Rentner
geb. 20. 4. 1905 gest. 19. 8. 1969

Friedrich-Wilhelm Feindt, Rentner
geb. 17. 10. 1893 gest. 19. 8. 1969

Adam Schwab, Rentner
geb. 20. 12. 1881 gest. 21. 8. 1969

Friedrich Dingeldein, Rentner
geb. 7. 8. 1904 gest. 24. 8. 1969

Hans Erbelding, Rentner
geb. 24. 5. 1895 gest. 25. 8. 1969

Martin Spies, Rentner
geb. 5. 2. 1894 gest. 25. 8. 1969

Adam Becker, Rentner
geb. 3. 5. 1891 gest. 26. 8. 1969

Andreas Hermann Kesselheim, Rentner
geb. 26. 3. 1904 gest. 27. 8. 1969

Heinrich Budesheim, Beschädigten-Eins.
geb. 9. 9. 1916 gest. 28. 8. 1969

Heinrich Kern, Werkswache
geb. 16. 4. 1905 gest. 30. 8. 1969

Kurt Haaß, Preßwerk u. Rohrwalzwerk
geb. 22. 3. 1928 gest. 31. 8. 1969

Otto Possehl, Rentner
geb. 11. 12. 1890 gest. 31. 8. 1969

August Benz, Rentner
geb. 21. 6. 1905 gest. 2. 9. 1969

Wenzel Hirschfelder, Werkz.-Zentr.-Verw.
geb. 27. 4. 1910 gest. 2. 9. 1969

Friedrich Welker, Rentner
geb. 15. 5. 1921 gest. 4. 9. 1969

Ludwig Hollmann, Schmiede u. Härtere
geb. 19. 3. 1907 gest. 5. 9. 1969

Michael Müller, Rentner
geb. 6. 3. 1900 gest. 6. 9. 1969

Heinrich Reinhard, Getriebebau M 55
geb. 3. 5. 1919 gest. 7. 9. 1969

Jakob Jost, Rentner
geb. 13. 7. 1900 gest. 7. 9. 1969

Jakob Klink, Rentner
geb. 31. 3. 1904 gest. 7. 9. 1969

Karl Steiner, Energieversorgung
geb. 28. 7. 1908 gest. 7. 9. 1969

Walter Bartsch, Kdd.-Techn. Abteilung
geb. 7. 11. 1910 gest. 8. 9. 1969

Georg Bub, Karosseriebau I
geb. 28. 9. 1911 gest. 8. 9. 1969

Karl Schuricht, Rentner
geb. 12. 8. 1904 gest. 9. 9. 1969

Dietrich Feltgen, Rentner
geb. 4. 12. 1894 gest. 10. 9. 1969

Adam Becker, Rentner
geb. 20. 1. 1893 gest. 12. 9. 1969

Alfred Recker, Rentner
geb. 20. 8. 1894 gest. 13. 9. 1969

Paul Wolf, Rentner
geb. 14. 10. 1906 gest. 13. 9. 1969

Karl Becker, Rentner
geb. 7. 2. 1903 gest. 15. 9. 1969

Jakob Förster, Rentner
geb. 19. 5. 1896 gest. 15. 9. 1969

August Walther, Rentner
geb. 23. 1. 1892 gest. 17. 9. 1969

Hans Müller, Instandhaltung Chassisbau
geb. 1. 2. 1934 gest. 18. 9. 1969

Hans Haas, Rentner
geb. 28. 9. 1896 gest. 19. 9. 1969

Heinrich Kern, Zentrale Masch.-Abt.
geb. 27. 2. 1920 gest. 19. 9. 1969

Ludwig Rühl, Betriebskrankenkasse
geb. 21. 8. 1911 gest. 19. 9. 1969

Wilhelm Kraft III., Rentner
geb. 21. 10. 1883 gest. 20. 9. 1969

Karl Kupfer, Motorenbau M 55
geb. 13. 2. 1915 gest. 20. 9. 1969

Wilhelm Treber, Rentner
geb. 20. 5. 1897 gest. 20. 9. 1969

Heinz Holstein, Prod.-Vorb. Schmiede
geb. 15. 1. 1931 gest. 21. 9. 1969

Adam Hahn, Rentner
geb. 25. 10. 1904 gest. 22. 9. 1969

Tobias Rühl, Rentner
geb. 26. 8. 1896 gest. 22. 9. 1969

Max Schröder, Schmiede u. Härtere
geb. 23. 9. 1913 gest. 23. 9. 1969

Wilhelm Schildge, Rentner
geb. 16. 3. 1902 gest. 24. 9. 1969

Georg Sulzmann, Rentner
geb. 28. 5. 1901 gest. 24. 9. 1969

Helmuth Post, Chassis I
geb. 26. 9. 1941 gest. 25. 9. 1969

Wilhelm Salomon, Rentner
geb. 2. 8. 1891 gest. 28. 9. 1969

Johann Scheppier, Rentner
geb. 4. 5. 1894 gest. 28. 9. 1969

August Blall, Rentner
geb. 9. 10. 1902 gest. 29. 9. 1969

Wilhelm Daum, Rentner
geb. 2. 10. 1894 gest. 29. 9. 1969

Walter Flöper, Versuchswerkstatt
geb. 13. 8. 1933 gest. 29. 9. 1969

Richard Meusel, Wagenendmontage Pkw
geb. 23. 12. 1908 gest. 29. 9. 1969

Hans Schmitt, Werkswache
geb. 17. 5. 1912 gest. 30. 9. 1969

Helmut Stein, Motorenbau M 55
geb. 18. 4. 1926 gest. 1. 10. 1969

Gotfried Wendel, Rentner
geb. 18. 6. 1897 gest. 1. 10. 1969

Adam Willnow, Rentner
geb. 7. 12. 1877 gest. 2. 10. 1969

Karl Ferdinand Claus, Rentner
geb. 15. 3. 1892 gest. 3. 10. 1969

Wilhelm Kolb, Rentner
geb. 23. 7. 1911 gest. 6. 10. 1969

Paul Hasberg, Rentner
geb. 7. 7. 1899 gest. 8. 10. 1969

Georg Müller, Rentner
geb. 15. 3. 1900 gest. 8. 10. 1969

Adam Spielmann, Rentner
geb. 8. 10. 1893 gest. 8. 10. 1969

Georg Wagner, Rentner
geb. 13. 10. 1893 gest. 8. 10. 1969

Jakob Müller, Achsenbau Pkw
geb. 18. 6. 1911 gest. 11. 10. 1969

Johann Senkel, Rentner
geb. 26. 8. 1897 gest. 13. 10. 1969

Georg Gregg, Rentner
geb. 28. 10. 1907 gest. 16. 10. 1969

Ludwig Mauer, Rentner
geb. 4. 12. 1903 gest. 16. 10. 1969

Ewald Lehmann, Preßwerk K 67
geb. 9. 9. 1935 gest. 17. 10. 1969

Hermann Kisselbach, Rentner
geb. 27. 9. 1908 gest. 18. 10. 1969

Karl Tron, Rentner
geb. 17. 5. 1897 gest. 18. 10. 1969

Robert Kahl, Schnittbau
geb. 5. 8. 1906 gest. 22. 10. 1969

Johann Häußer, Motorenbau M 55
geb. 11. 2. 1912 gest. 24. 10. 1969

Ludwig Küchler, Kundendienst-Werkstatt
geb. 29. 7. 1911 gest. 24. 10. 1969

Thomas Böck, Prozeßabteilung
geb. 6. 7. 1929 gest. 28. 10. 1969

Erich Zöller, Gesenkbau
geb. 13. 1. 1920 gest. 29. 10. 1969

WERK BOCHUM

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK AN DER RUHR



An den
Rand
geschrieben

Kürzlich ist mir im Werk folgendes passiert: Als ich die Toilette betrat, kam mir eine Qualmwolke entgegen. Hier stimmt was nicht, war meine erste Reaktion. Ich wollte sofort die Werkfeuerwehr benachrichtigen, aber „mein Geschäft“ war dringender. So eilte ich mit Riesenschritten in den Toilettenraum der unteren Etage. Wenig später kam mir ein Meister des Ordnungsdienstes entgegen. Aufgeregt rief er: „Einige 'liebe Mitarbeiter' haben auf der Toilette mit dem Inhalt eines Papierkorbes ein Feuerchen gemacht. So eine Unvernunft! Nebenan in der Abteilung lagert leicht brennbares Material! Und er fuhr fort: „Sie glauben gar nicht, was wir alles erleben. Die Frauen geben sich die größte Mühe, aber kurz nach der Reinigung sehen die Toiletten wie 'Schlachtfelder' aus. Zigarettenkippen im Raum, herumliegende Cola-Flaschen, dazu jede Menge Zeitungen und Papier, von der Verschmutzung der Toiletten-töpfe und den 'Schmierereien' an den Wänden ganz zu schweigen.“ Ich mußte bestätigen, daß ich das auch schon des öfteren erlebt habe. Später nahm ich mir vor, das Erlebnis zu Papier und in die OPEL POST zu bringen. Ob es was nützt? Dabei sind die meisten doch kultivierte Menschen. Sollte es ihnen nicht gelingen, den Schmierern und Rabauken das Handwerk zu legen, ganz kollegial natürlich? Das meint, ganz unmaßgeblich,
Euer Hennes

Unfälle verhüten OPEL-SICHERHEITSWOCHE

Vom 13.-18. Oktober wurde im Werk Bochum wie auch in den Werken Rüsselsheim und Kaiserslautern die OPEL-Sicherheitswoche durchgeführt. Der Sinn dieser Sicher-

heitswoche lag vor allem darin, jeden Werksangehörigen daran zu erinnern, daß „jeder Unfall zuviel ist“ und sich deswegen alle an der Unfallbekämpfung beteiligen müssen. Die Bilder zeigen einige Szenen aus dem Programm der Sicherheitswoche: Plakatwerbung an den Portalen, Sicherheitsinspektionen im Betrieb, auf dem Bildstreifen eine in der Lackiererei und eine im Preßwerk, Schulung der Sicherheitsbeauftragten, Sehtest der Deutschen Verkehrswacht und Verkauf von verbilligten Sicherheitsgurten. Darüber hinaus wurden fortlaufend Unfallverhütungsfilme vorgeführt und an den „Schwarzen Brettern“ im täglichen Wechsel Unfallverhütungsplakate ausgehängt.



KURZMELDUNGEN

In den letzten Tagen wurde mit der Ausgabe von gelben Gutscheinen (Wert 10 DM) zum Erwerb von Sicherheitsschuhen begonnen, die Gültigkeit bis zum 31. Oktober 1970 haben. Innerhalb dieser Frist kann der Gutschein beim Kauf gegen Vorlage des Werksausweises eingelöst werden; er gilt zum Erwerb von einem Paar Sicherheitsschuhen pro Jahr.

Am 1. Oktober haben 111 Werksangehörige ihren Grundwehrdienst bei der Bundeswehr angetreten. Sie gehören jetzt zu dem Kreis unserer 505 Bundeswehrangehörigen, mit denen wir durch die OPEL POST in Verbindung bleiben.

Mit dem Betriebsrat wurde die Einlegung von insgesamt 10 zusätzlichen Produktionsschichten an Samstagen im Oktober, November und Dezember 1969 vereinbart.

Hunderte von Kartenbestellungen für die Theater in Bochum, Dortmund, Essen und Gelsenkirchen konnte die Abteilung Soziale Betreuung nach Aushang des ersten Theaterplanes im Werk Bochum im Oktober 1969 entgegennehmen.

Ende Oktober fanden im Werk I und im Werk II Betriebsversammlungen der Jugendlichen statt, bei denen R. Berger vom DGB über das neue Berufsbildungsgesetz referierte.

Verschiedene Fundsachen (darunter Armbanduhren, Geldbörsen, Ringe, Aktentaschen, Schlüsselbünde) haben sich in der letzten Zeit bei der Werkswache angesammelt. Verlierer von Gegenständen wenden sich bitte an folgende Stellen: Werk I – Bau D 8, Zimmer 19, Tel. 2185, in der Zeit von 8 bis 16 Uhr; Werk II – Bau L 2, Büro Werkswache, Tel. 2179, jeweils um 6, 13 und 20 Uhr.

WIR GEDENKEN



Hilmar Wolansky, Lackiererei
geb. 24. 2. 1943 gest. 12. 9. 1969

Ingolf Wiethoff, Mat.- u. Prod.-Kontr.
geb. 2. 1. 1947 gest. 7. 10. 1969

Johanna Maier, Werksverpflegung
geb. 25. 7. 1929 gest. 14. 10. 1969

Leopold Kabacher, Lackiererei
geb. 9. 12. 1943 gest. 18. 10. 1969

Werner Voss, Karosserie-Fertigmont.
geb. 22. 10. 1923 gest. 22. 10. 1969

20 000 DM für eine gute Idee

Zwei Vorschlags-Einsender teilen sich das Geld

Im Werk Bochum wurde erstmalig die neue Höchstprämie für einen durchgeführten Verbesserungsvorschlag von 20 000 DM überreicht. Die beiden glücklichen Prämienempfänger, S. Glebe und M. Finkel, erhielten ihre Prämienchecks aus der Hand des Leiters des Werkes, F. Beickler, der bei dieser Gelegenheit sagte, daß ein Mitarbeiter, der sich am Verbesserungsvorschlagwesen beteilige, zu einer geistigen Mitarbeit bereit sei, die über seine eigentlichen arbeitsvertraglichen Aufgaben und Pflichten hinausgehe. Es gelte, diese positive Einstellung der Belegschaft zum Betrieb und zur Arbeit zu erhalten.

Die beiden Mitarbeiter sind als Zuschneider für Polstermaterialien in der Polsterei beschäftigt. Ihre Idee bestand darin, die Polsterteile in den Zuschneideschablonen so auszulegen, daß der Verschnitt sich verringert. Der Zwischenraum zwischen den einzelnen Polsterteilen fiel dabei ganz weg. Für die erzielte Materialeinsparung wurde die Höchstprämie von 20 000 DM errechnet.

Seit Einführung des Vorschlagwesens im Werk Bochum im Jahre 1963 wurden 27 977

Verbesserungsvorschläge eingereicht. Das Jahr 1969 scheint — wie schon im letzten Heft angedeutet — ein neues Rekordjahr zu werden, da bis Ende Oktober rund 7 500 Vorschläge eingegangen sind. Die Annahmerate aller bisher eingereichten Vorschläge betrug 25,26 Prozent. 1 353 788 DM wurden seit 1963 als Prämie ausbezahlt, davon die frühere Höchstprämie von 10 000 DM neunmal. Diese eindrucksvollen Zahlen zeigen, welche Anziehungskraft das Vorschlagwesen unter unseren Mitarbeitern besitzt. Sie zeigen aber auch, welche Reserven an Intelligenz in einer Belegschaft stecken, die durch das Vorschlagwesen zum Wohle des Unternehmens und des einzelnen genutzt werden können.

Kein Unternehmen kann es sich leisten, die Intelligenzreserven der Mitarbeiter brach liegen zu lassen. Je weiter der Automatisierungsgrad fortschreitet, desto größer ist das Feld für das Verbesserungsvorschlagwesen, zumal wenn man bedenkt, daß alle Bereiche der Technik heute fortlaufend einem außerordentlichen schnellen Wandel unterworfen sind. Deshalb: Mitdenken. N.



IHM zuliebe: Noch mehr Sicherheit!

und ihrer schulischen Vorbildung vorzeitig einen Teil der Facharbeiterprüfung ablegen durften. 34 Prozent der Lehrlinge erreichten bei der Fertigungsprüfung die Note „sehr gut“ und 54 Prozent die Note „gut“. Bei der Kenntnisprüfung lagen die Ergebnisse bei 44 Prozent für die Note „gut“.

Die traditionelle Lehrabschlussfahrt an einem der letzten Arbeitstage als Lehrling führte diesmal ins Münsterland. Im Speiseraum D 1 fand einen Tag später in Anwesenheit der Ausbilder, des Betriebsrates, der Jugendvertretung und Vertretern der Personalabteilung die Lehrabschlussfeier statt, bei der die jungen Mitarbeiter aus dem Lehrverhältnis entlassen und als Facharbeiter begrüßt wurden. Auf dem einen Bild beim Aushändigen des Lehrzeugnisses und des Facharbeiterbriefes von links Facharbeiter M. Baumgart, H. Plattfaut, Leiter der Abteilung Berufserziehung, und H. Offele, Leiter der Lehrwerkstatt. Auf dem anderen Bild begutachten die neuen Facharbeiter die ihnen überreichten Urkunden.

Erfolgreiche Facharbeiterprüfungen

Unsere neuen Facharbeiter blicken auf eine solide Ausbildung zurück

Ein moderner Industriebetrieb wie unser Werk Bochum braucht den Facharbeiter. Darum sehen wir es als vordringliche Aufgabe an, ständig für geeigneten Nachwuchs in allen seinen Bereichen zu sorgen. Ein Stab

von Mitarbeitern unserer Abteilung Berufserziehung bemüht sich ständig, daß die jungen Menschen eine solide Ausbildung erhalten, die sie befähigt, später als Fachkräfte in unserem Werk tätig zu sein.

Bei den Facharbeiterprüfungen im Herbst dieses Jahres zeigte sich, daß das Bemühen der Abteilung Berufserziehung nicht umsonst gewesen ist. 61 gewerbliche Lehrlinge haben an den Herbstprüfungen der Industrie- und Handelskammer Bochum teilgenommen, davon 7 Lehrlinge, die wegen guter Leistungen



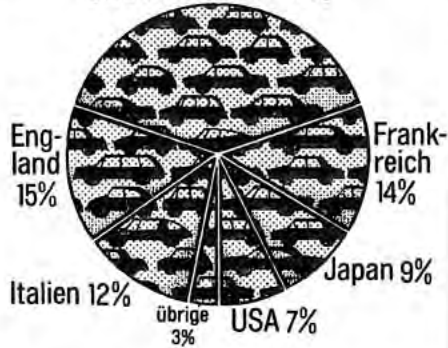
Auswuchten

Obwohl Kupplung, Schwungrad und Kurbelwelle schon einzeln ausgewuchtet sind, ist es zweckmäßig, das ganze Aggregat nach der bekannten „Dreierauswuchtung“ aufeinander abzustimmen. Unwuchten, die durch Spiele und Exzentrizitäten in den Zentrierungen entstehen, werden, um Motorvibrationen auszuschalten, durch die „Dreierauswuchtung“ ausgeglichen.

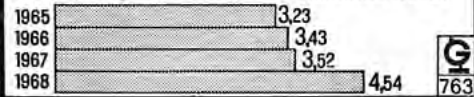
Autolieferanten der Welt

Pkw-Weltexport 1968: 4,5 Millionen Wagen
davon:

BR Deutschland 40%



Entwicklung des Weltexports in Millionen Wagen



Deutsche Marken weit an der Spitze

Die Motorisierung der Welt kam 1968 ein gutes Stück voran. Der Bestand an Pkw wuchs innerhalb dieses Jahres von 158 auf 169 Millionen Fahrzeuge. Dazu trug eine ungewöhnliche Zunahme des Weltexports von Pkw bei. 4,5 Millionen Pkw (gegenüber 3,5 Millionen im Jahr zuvor) wurden exportiert. Die Reihe der Autolieferanten der Welt führte wiederum mit großem Abstand die Bundesrepublik Deutschland an; vier von je zehn in den Ländern der Welt importierte Pkw kamen aus deutschen Fabriken. Insgesamt führte die Bundesrepublik 1968 1,8 Millionen Pkw aus, 400 000 mehr als 1967. Unter den übrigen Autolieferanten erzielte Japan den größten Erfolg, denn der japanische Export stieg von 223 000 Pkw im Jahre 1967 auf 406 000 Pkw 1968. Freilich war der japanische Gesamtexport nur etwa ebenso groß wie der deutsche Exportzuwachs.



Eine gute Lösung

Am Motormontageband des Bochumer Werkes II ist in jeder Schicht ein durch Verkehrsunfall querschnittsgelähmter Schwerbeschädigter beschäftigt. Für das Montieren der Zündkabel wurde der Arbeitsplatz so gestaltet, daß die Arbeit auch von einem Schwerbeschädigten im Rollstuhl ausgeführt werden kann. Zur Betreuung in den Pausen und bei Schichtwechsel wurden auch die Frauen bzw. Bräute der betreffenden Mitarbeiter eingestellt, die an einem benachbarten Arbeitsplatz tätig sind.

Mit oder ohne Pfeife

Auf ein gutes Klima kommt es an



Da steht er mit der Pfeife in der einen und mit den Papieren in der anderen Hand und lächelt seine Sekretärin an. So ein pfeifenrauchender Chef wirkt irgendwie gemütlich und zutrauenerweckend. Es kommt eigentlich selten vor, daß ein Mann mit Pfeife ungemütlich ist und aus der Haut fährt. (Oder?)

Er verbreitet meist eine behaglich-unbefangene Atmosphäre, in der die Arbeit munter fortfließt. Kein Wunder, die Menschen lieben nun mal diese Art an den Vorgesetzten. Daß er auch einmal schimpft und verdrießlich ist, wenn jemand einen Bock geschossen hat, darf ihm gerechterweise niemand übernehmen. Auch das gehört zur rein menschlichen Seite seines Verhältnisses zu den Mitarbeitern. Die ewige Freundlichkeit eines Chefs kann man nämlich bald ebenso satt haben wie ständiges Gebrumme. Ein Chef ist eben dann in Ordnung, wenn er trotz einer gelegentlichen Brummelei seinen Mitarbeitern auch dann sympathisch bleibt. Sie wissen ja, daß er im Grunde das Herz auf dem rechten Fleck hat und viele gute hervorstechende Seiten. Schließlich ist er manchmal nicht ohne Grund unzufrieden, denn auch seine Mitarbeiter sind keine fehlerlos arbeitenden Menschen. Auch sie haben ihre großen und kleinen Schwächen, die der Chef ja auch ertragen muß. Aber im großen und ganzen sollte jeder Chef bestrebt sein, daß in seiner Abteilung ein gutes, arbeitsförderndes Klima herrscht, daß man seine Autorität anerkennt, aber ihn auch als Mensch respektiert – mit oder ohne Pfeife, denn die allein macht es im Grunde auch nicht.



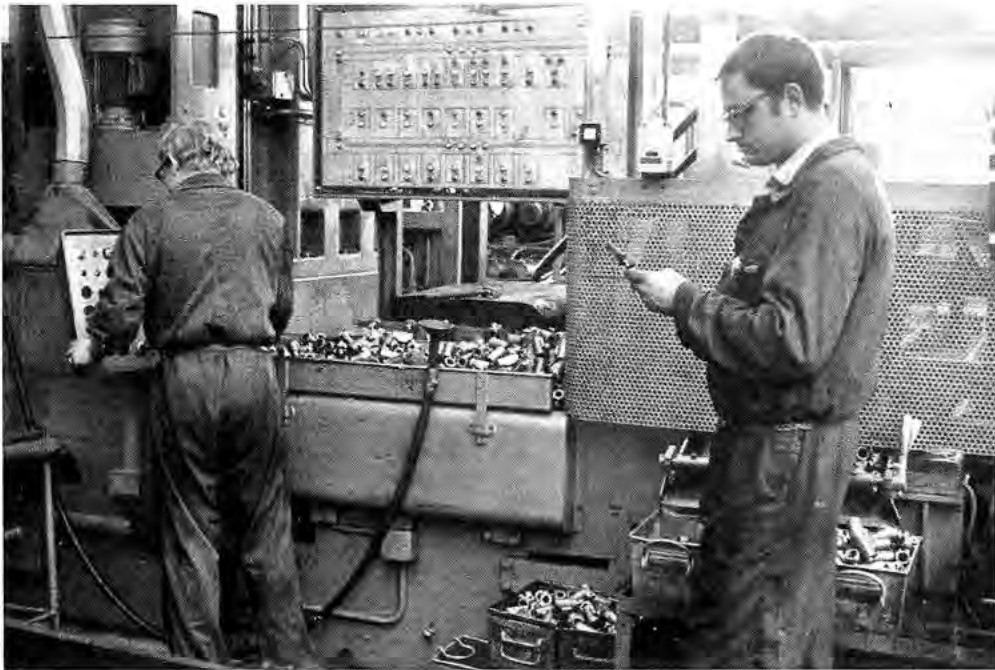
Aus dem Bochumer Chassiswerk

Einzelteile des Hinterachsgetriebes wie beispielsweise die Kegelräder der Hinterachswelle und des Ausgleichs sind nicht mit einfachen und handelsüblichen Maschinen und Werkzeugen herzustellen. Laufruhe und funktionelle Sicherheit verlangen den Einsatz sehr genauer, speziell für diese Teile entwickelter vollautomatischer Sondermaschinen und ebensolcher Präzisionswerkzeuge. Auf unserem Bild ist Einrichter G. Bartig zu erkennen, der gerade einen „Messerkopf“ mit neuen Fräserzahnsegmenten bestückt und ihn in die Verzahnungsmaschine einbaut.

Ende des Bochum-Teils

WERK KAISERSLAUTERN

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK IN DER PFALZ



An dieser Transferstraße wird das Gehäuse der Radbremszylinder gefertigt. Unser Bild zeigt die beiden Werksangehörigen H. Mertins und H. Bardens bei der Arbeit. (links.)

chenverdichtung. Der Zusammenbau der Radbremszylinder erfolgt in einem klimatisierten staubfreien Raum. Diese Montage ist für Frauen besonders geeignet. Nach Ablauf einer geraumen Zeit mußte festgestellt werden, daß die Übernahme dieser Abteilung verhältnismäßig gut vorbereitet war; entsprechend sind auch der Produktionsanlauf und die Qualität. Die Aufnahme dieser Fertigung brachte unserem Werk ein Volumen von fünfzehn zusätzlichen Arbeitsplätzen. Durch die Übernahme der Produktion Radbremszylinder erfuhr auch die Abteilung KD-Verpackung eine Erweiterung.

KURZ NOTIERT

Die nächste Betriebsversammlung (und auch die Jugendversammlung) findet am 17. Dezember 1969 statt. Wie immer, wird für alle, die an dieser Versammlung nicht teilnehmen können, ein ausführlicher Bericht in Druck gegeben.

Der diesjährige „Bunte Abend“ für Werksangehörige und deren Familien findet am Sonntag, dem 7. Dezember 1969, um 19.30 Uhr in der Fruchthalle Kaiserslautern statt. (Siehe auch die Opel Post und die Werksanschläge.)

Einen geselligen Abend, zu dem auch Ehefrauen und Bekannte eingeladen waren, veranstaltete die Abteilung Lenkung und Automaten in der Gaststätte Bahnheim.

Bei der Fundstelle der Werkswache wurden folgende Gegenstände abgegeben: Ein Manschettenknopf, eine Schutzbrille, Essenmarken und Geld.

Neue Abteilung

Verlegung der Radbremszylinder in das Werk Kaiserslautern

Mit der Verlegung der Abteilung Lenkung wurde auch die Fertigung der Radbremszylinder von Bochum nach Kaiserslautern verlegt. Da es sich hier um DS-Teile (Sicherheitsteile) handelt, muß jeder Werksangehörige, der daran arbeitet, besondere Sorgfalt walten lassen, denn jedes Versehen kann gerade bei Bremsteilen einen Unfall zur Folge haben. Die damit Beschäftigten sind sich ihrer Verantwortung auch voll und ganz bewußt.

Damit diese neue Abteilung gleich auf vollen Touren arbeiten konnte, wurde zur Einarbeitung eine entsprechende Zahl von Werksangehörigen aus Produktion und Inspektion vorher in Bochum ausgebildet. Die Radbremszylinder-Abteilung beinhaltet neun Sorten Serie und dreiundzwanzig Sorten KD sowie Kupplungsgeber und Kupplungsnehmer mit je vier und zwei Sorten Hauptbremszylinder. Diese Teile laufen über 5 Transferstraßen, wovon zwei aus Bochum kamen.

Neu für das Werk Kaiserslautern ist auch der Arbeitsgang Rollieren. Bisher wurden diese Teile nur gehont. Beim Honen wurde eine Rauhtiefe von 1,6 my eingehalten, beim Rollieren sind es 3 my. Durch dieses neue Verfahren entsteht eine beachtliche Oberflä-



In diesem staubfreien Raum sind die Werksangehörigen E. Ziegler, A. Jung, L. Sklarzik und E. Küntzler mit dem Zusammenbau der Bremszylinder für den Rekord beschäftigt.



Der Werksangehörige W. Bohnhagen ist auf diesem Bild mit dem Rollieren der Radbremszylinder beschäftigt.

Die letzten Fußgänger

Bei einer vor kurzem durchgeführten Zählung im Werk Kaiserslautern wurde festgestellt, daß die zu Fuß kommenden Werksangehörigen „am Aussterben“ sind. Die meisten Betriebsangehörigen kommen per Pkw, und zwar 89,8 %; die restlichen verteilen sich auf Krafträder: 1,1 %, Fahrräder: 0,9 %, Bahnbus: 0,3 %, Eisenbahn: 1,8 %, städtische Omnibusse: 5,9 %, während die Fußgänger nur noch 0,2 % der Belegschaft ausmachen.



Lehrabschlussfahrt

Seit Bestehen des Werkes Kaiserslautern gab es zum ersten Male eine Lehrabschlussfahrt. Die 22 ehemaligen Lehrlinge, die inzwischen als Facharbeiter im Werkzeugbau tätig sind, traten diese Reise mit besonders guter Lau-

ne an. Bei strahlendem Sonnenschein ging die Fahrt über Saarbrücken, Trier, Berncastel und Idar-Oberstein. Zum Abschluß dieser fröhlichen Tour gab es in Hohenecken ein Abendessen mit viel Musik. Unser Bild zeigt die Lehrlinge beim Antritt ihrer Reise mit dem Ausbildungsleiter P. Jahn (ganz rechts) und den Ausbildern H. Bier und Th. Fauß (ganz links und zweiter von rechts).



HOBBY

Alte Waffen und Orden

Wohl jeder Junge spielt gern Cowboy und Indianer, da man bei diesen Spielen seinen Mut und seine Kraft mit dem Gegner messen kann. Ein wichtiges Requisit dabei ist die Waffe. Vielleicht gab auch dieses Spiel der Jugendzeit den Ausschlag, daß sich Mitarbeiter Gerhard Armbrust aus der Abteilung Gelenkwellen heute noch mit Waffen beschäftigt, und zwar als Sammler seltener Stücke. Im Laufe der Zeit hat er schon ein kleines Arsenal mit vielen Raritäten zusam-

mengetragen. In seiner Sammlung befinden sich so seltene Stücke wie Säbel und Bajonette aus dem ersten Weltkrieg. Eine Seltenheit ist wohl auch ein Portepemesser, um das ihn bestimmt mancher Waffensammler beneiden würde. Krönung seiner Sammlung aber ist ein Trommelrevolver aus dem Jahre 1878, der mit Zündnadelpatronen geladen werden müßte, falls man ihn noch benutzen wollte. Auch ein Bowiemesser, wie es noch in ganz vereinzelt Exemplaren als Jagdmesser Verwendung findet, ist wohl eine Seltenheit der Sammlung. Von Waffen zu Orden und Ehrenzeichen ist kein großer Sprung. So hat G. Armbrust auch auf diesem Gebiet schon manches seltene Stück gesammelt.

Ende des Kaiserslautern-Teils



K. Ringelstein



E. Saure



F. Wohlgemuth



W. Fräsdorf



H. Eckert



H. Roemor



K.-F. Stark

Ende September ist G. Merseburger, Verkaufsleiter unserer Zweigniederlassung Berlin, in den Ruhestand getreten. Klaus Ringelstein wurde sein Nachfolger. — Der Abteilungsleiter der Kundendienst-Technischen Abteilung, A. Rahn, ist am 30. September aus den Diensten des Werkes ausgeschieden. Zu seinem Nachfolger wurde Erich Saure ernannt. — Nach mehr als 48jähriger Werkzugehörigkeit ist Peter Guthmann, Hauptbetriebsleiter Kraftwerk und Energie nach Erreichen der Altersgrenze in den Ruhestand getreten. Nachfolger wurde Fritz Wohlgemuth. Gleichzeitig traten im Bereich Kraftwerk und Energie folgende Organisationsänderungen in Kraft: Wilhelm Fräsdorf wurde zum Betriebsleiter ernannt und ist verantwortlich für den Betrieb sämtlicher Energieerzeugungsanlagen. Hans Eckert wurde Betriebsleiter und ist verantwortlich für die gesamte Hochspannungsversorgung, während Herbert Roemer als neuer Abteilungsleiter verantwortlich ist für Energieplanung und Überwachung, Abrechnung und Statistik. — Karl-Friedrich Stark, bisher Assistent des Hauptbetriebsleiters Schmiede, ist zum Schichtbetriebsleiter Schmiede ernannt worden.

(Berichtigung: Bei der Organisationsänderung auf Seite 9 des letzten Heftes mußte es richtig heißen: T. E. Dolan, stellvertretender Cheffingenieur. — Durch ein Versehen wurden bei den Personalien auf Seite 50 die Bildunterschriften von M. Grove und G. Messerschmidt vertauscht.)



Änderung im Gesamtbetriebsrat

Nachdem Hermann Reitz aus dem Gesamtbetriebsrat ausgeschieden ist, wurde Eugenie Fischer vom Rüsselsheimer Betriebsrat in den Gesamtbetriebsrat delegiert und gleichzeitig in die Lohn- und Gehaltskommission des Gesamtbetriebsrates gewählt.



Die OPEL - Sicherheitswoche

In der Woche vom 13.-18. Oktober 1969 fand in allen Opel-Werken und -Niederlassungen eine Sicherheitswoche statt. Zusätzlich zu den ständig laufenden Aktionen der Abteilung Unfallverhütung wurden alle Werksangehörigen besonders intensiv mit dem Thema „Sicherheit am Arbeitsplatz“ konfrontiert. Plakate an den Werkseingängen und Anschläge an den Schwarzen Brettern machten auf die Sicherheitswoche aufmerksam, genauso wie der Lautsprecherwagen (unser Bild), der in den Pausen durchs Werk fuhr und nach musikalischen Einlagen Unfallverhütungshinweise brachte. Bei Schichtwechsel fuhr der Wagen zu den Parkplätzen, um auf die Unfallgefahren im Straßenverkehr hinzuweisen. Dazu kamen in allen Werken interne Schulungen und das Verteilen von Broschüren. Die OPEL POST, die in der Sicherheitswoche herauskam, enthielt eine Sonderbeilage, die ganz auf das Thema „Unfälle und Unfallverhütung“ einging.

Bei diesen Belehrungen ging es darum, alle Mitarbeiter wachzurütteln, um sie auf die Ar-

beit der Abteilung Unfallverhütung hinzuweisen und sie aus der Tagesroutine heraus zur aktiven Mitarbeit aufzurufen. In den Abteilungen für Unfallverhütung in Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim sind mehr als 600 Sicherheitsbeauftragte zusammengefaßt.

Unter anderem haben sie die Aufgabe, ihre Arbeitskollegen zu Vorsicht und Umsicht am Arbeitsplatz anzuhalten. Dieser enorme Aufwand hat sich schon bezahlt gemacht: Die Anzahl der Arbeitsunfälle ist erheblich zurückgegangen. Und doch ist die beste technische Unfallverhütung nur eine halbe Sache, wenn nicht alle Werksangehörigen mit-tun. Bereits bei der Einstellung wird jeder auf die Notwendigkeit der Unfallverhütung hingewiesen und später in regelmäßigen Abständen auf die speziellen Unfallgefahren seines Arbeitsbereichs aufmerksam gemacht. Und dennoch: Es geschehen noch zu viele Unfälle. Meist aus Unachtsamkeit oder Gedankenlosigkeit. Es wird auch oft beobachtet, daß allzu große Vertrautheit mit dem Arbeitsplatz leicht alle Gefahren vergessen läßt.

Der zu sparsame Autofahrer riskiert mit un-terlassenen Reparaturen oder Neuanschaffungen von Teilen ein Vielfaches dessen, was man dafür aufwenden müßte. Vor allem sollte man bei einer fälligen Neubereifung des Autos nicht auf den Pfennig sehen. Das gilt vor allem für den, der abgefahrene Reifen nachschneidet und ihnen somit neue Rillen verpaßt. Das Bayerische Oberste Landesgericht (1 a St 202/67) stellte in einem Urteil folgenden Leitsatz auf: Die Benutzung von Reifen, die bis auf den Gewebeunterbau nach-geschritten sind, verstößt auch dann gegen das Gesetz, wenn keine konkrete Gefährdung durch die Fahrt mit einer solchen Be-reifung eingetreten ist.

Manche Autofahrer haben die Angewohnheit, sich zu knapp vor den Überholten zu setzen. Einer, der dies getan hatte, wobei es zu einem Unfall gekommen war, hoffte, seinen vollen Schaden ersetzt zu bekommen, weil er seinen Hintermann für den Alleinschuldigen hielt. Das Oberlandesgericht Nürnberg (4 U 73/68) schob ihm jedoch die Hälfte der Schuld an dem Unfall zu und warf ihm vor, er habe sich beim Überholen in zu kurzem Abstand vor den Überholten gesetzt und damit die Gefahr heraufbeschworen, daß bei einer plötzlichen Sperrung der vor ihm liegenden Kreuzung der Hintermann nicht mehr rechtzeitig bremsen konnte.

Ein Autofahrer war auf der Suche nach einer Tankstelle. Als er eine rechts liegen sah, bremste er seinen Wagen ohne Vorankündigung scharf ab und fuhr, ohne das Blinkzeichen zu benutzen, in die Tankstelle ein. Dadurch wurde sein Hintermann gezwungen, sein Fahrzeug nach links zu reißen, um einen Auffahrunfall zu vermeiden. Ein entgegenkommender anderer Fahrer befürchtete einen Zusammenstoß, lenkte sein Auto scharf nach rechts und kollidierte dabei mit einem geparkten Wagen. Das Bayerische Oberste Landesgericht (1 a St 345/65) sprach den ersten Fahrer mit folgender Begründung schuldig: „Gegen die Grundregel des rücksichtsvollen Fahrens verstößt, wer ohne Notwendigkeit plötzlich scharf abbremst und ohne Anzeigen der Richtungsänderung nach rechts abbiegt, so daß ein nachfolgender Verkehrsteilnehmer zu einer ruckartigen Ausweichbewegung in die Fahrbahnhälfte des Gegenverkehrs gezwungen wird.“

Ein Autofahrer wollte unvorschriftsmäßig über eine Verkehrsinsel hinwegfahren, um einer vor ihm befindlichen Verkehrsstauung auszuweichen. Ein Fußgänger, dem das nicht paßte, wich nicht aus und blieb stehen. Der Autofahrer berührte den Stehenden mit der Stoßstange ganz leicht am Unterschenkel. Das Oberlandesgericht Stuttgart (1 Ss 103/68) diktierte dem Fahrer wegen seines verkehrswidrigen Verhaltens zwar eine Geldstrafe zu, sprach ihn jedoch von der Anklage der Nötigung frei. Der Fußgänger habe leicht ausweichen können, da ihm die Absicht des Autofahrers erkennbar geworden sei.

Die Wiedergabe der Urteile erfolgt wie immer ohne Gewähr.

Helles Licht auf dunklen Straßen

Sehen und gesehen werden verhindert Unfälle

Folgendes ist in der dunklen Jahreszeit wichtig für die Verkehrssicherheit:

- ☉ Beleuchtung rechtzeitig einschalten und nicht zu früh ausschalten: Am Licht gespart ist nicht gespart!
- ☉ Standlicht nur zum Beleuchten des Fahrzeuges im Stand benutzen: Mehr Beleuchtung — weniger Unfälle!
- ☉ Beleuchtungsanlagen müssen alle in Ordnung sein, auch an landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Fahrrädern und Handwagen!
- ☉ Leuchten stets sauberhalten: Die Beleuchtung Ihres Fahrzeuges ist Warnsignal für andere!



„Toooooor!“

Lachende Post



„Bitte gleich direkt vor meinen Mann!“



„Was ist los, Papa? Hat dein Verein verloren?“



„Selbst bei den einfachsten Bällen muß er immer eine große Schau abziehen!“



„Können Sie nicht auf der Tribüne oder sonst irgendwo Platz nehmen? Unser Rechtsaußen versagt heute auf der ganzen Linie!“



„Kannst du nicht die Fußballreportage einen Moment ausschalten?“

Ziel vieler Fotografen



Das Kirchlein in der Ramsau fotografierte Werner Stuhler

Im nächsten Heft:

Die Betriebsreportage behandelt das Thema „Müllbeseitigung im Großbetrieb“ ● Ein anderer Beitrag geht auf „Trends der Technik“ ein ● Im Feuilleton findet man eine Abhandlung über „Weihnachten zu Urgroßvaters Zeiten“