

OPEL POST

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

$\frac{3}{79}$



**Vielseitige Aktivitäten der Sportbetreuung
Noch einmal: Breitreifen und Aquaplaning
Rückblende: Die Vorfahren des Betriebsrates**

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

AUS DEM INHALT

VV-Jahresveranstaltung	4
Personalien	6
Neue Parkplatzregelung	8
Ausbildungsberuf	9
Opel-Sportaktivitäten	10
Vorläufer des Betriebsrates	14
Bei uns zu Haus	16
Bochumer Lehrwerkstatt	17
Das sichere Auto	21
Jubilare — Ruhestand	22
Freizeit — Hobby	23
Vergleichstest der DM	24
Dies + Das	25
Am Lenkrad	26
30 Jahre Werksorchester	28
Wir gedenken	29
Werk Bochum	30
Werk Kaiserslautern	34
Serie: Arbeitssicherheit	36

TITELBILD

Auf der Titelseite der Schnappschuß von einer Rallye-Veranstaltung. Das Bild verweist auf die Titelgeschichte dieser Ausgabe ab Seite 10, die die vielseitigen Aktivitäten und Aufgaben der Sportförderung im Dienste der Opel-Sportfahrer schildert. Das heißt, Jochen Berger, Leiter der Sportbetreuung, berichtet über Einzelheiten in einem Gespräch mit der Redaktion. Ein interessanter Artikel, nicht nur für Sportfahrer und junge Leser, sondern für jeden Mitarbeiter, weil man in diesem Beitrag Details erfährt, die allgemein nicht bekannt sind.

Rauhere Wirklichkeit

Hört man hinein in das Konzert der Stimmen und Meinungen unserer Tage, auch in bestimmten Massenmedien, stößt man auf Fragen und Probleme, die heiß diskutiert werden. Nicht immer sachlich, oft sehr einseitig. Prügelknabe ist zunehmend unser Wirtschaftssystem. Es ist zwar den anderen überlegen, wie ein Blick in die Welt zeigt, aber das wird meist verschwiegen. Fehlentwicklungen, negative Erscheinungen, Unvollkommenheiten — die es überall gibt — werden in den Vordergrund gerückt, einzig und allein unserer Ordnung angelastet. Meist geschieht das von denen, die in den sechziger und in den frühen siebziger Jahren, damals oft in jugendlichem Überschwang, Veränderungen anstrebten, die so extrem waren, daß sie sich einfach nicht verwirklichen ließen. Denn die Realitäten waren stärker. In einer Zeit rückläufigen wirtschaftlichen Wachstums ist manche Erwartung zum Scheitern verurteilt. Das führt zu Enttäuschungen, oft mit entsprechenden Reaktionen.

Der Kuchen ist kleiner geworden. Wer nach wie vor utopischen Höhenflügen nachhängt, fachlichem Rat aus dem Wege geht und Erfahrungen in den Wind schlägt, wird natürlich nicht einsehen, daß unserer Wirtschaft gerade durch das Hereindrängen weltweiter Probleme, zum Beispiel seinerzeit durch die Ölkrise, verbunden mit enormen Kostensteigerungen, zunehmend Grenzen gezogen sind. Vieles Wünschenswerte ist nicht mehr ohne weiteres machbar, weil der zu verteilende Kuchen kleiner geworden ist. Die Bundesrepublik verfügt über einen hochentwickelten Produktionsapparat. Doch viele Bedürfnisse der Bevölkerung sind bereits befriedigt. Die Wirtschaft wächst langsamer. Die früheren hohen Wachstumsraten, Grundlage auch des sozialen Friedens im Lande, gehören der Vergangenheit an. Dazu kommt, daß notwendige Strukturveränderungen vermehrt zu sozialen Spannungen führen.

Nicht mehr so reibungslos

Da vieles nicht mehr so reibungslos und selbstverständlich läuft wie in den ersten zwei Jahrzehnten des wirtschaftlichen Aufbaus nach 1945, wer-

den alle Probleme unserer Tage einfach der Marktwirtschaft angelastet. Mit dem Argument, es gebe in Wirklichkeit ja kaum noch Wettbewerb, wird sie — jahrzehntelang hochgejubelt — plötzlich als überholt abgelehnt. Auch von manchen ihrer früheren Befürworter. Dabei sollten Markenvielfalt und Preisvergleiche unter den zahllosen Anbietern aus dem In- und Ausland deutlich machen, daß es bei uns an Wettbewerb nicht mangelt. Doch das will mancher Kritiker des politischen und wirtschaftlichen Geschehens nicht sehen, so daß der Ruf nach dem Staat, noch mehr behördlicher Gängelei und Lenkung nicht verstummt. Dabei haben sich diese Formen wirtschaftlichen Handelns in den Ländern, in denen sie praktiziert werden, alles andere als vorteilhaft für die davon betroffenen Menschen erwiesen. Um so mehr verwundert es, daß vielen die Meinung sachfremder Ideologen mehr zu gelten scheint als diejenige sachverständiger Praktiker.

Zur Erhaltung des Wettbewerbs

Verteufelt werden in zunehmendem Maße auch die Rationalisierungsbestrebungen in vielen Branchen. Nur selten wird in der Diskussion darauf hingewiesen, daß ein wesentliches Motiv für Rationalisierungsinvestitionen die für die Wettbewerbserhaltung notwendige Kostensenkung ist. Rationalisierung ist nicht die Folge böser Absichten der Technokraten, sondern die Folge hoher Kosten und Lasten. Daß die jahrzehntelange Wohlstandssteigerung nichts anderes war als der Erfolg des Zusammenspiels zwischen Innovation und Rationalisierung, davon hört man plötzlich nichts mehr. Dabei steht fest, daß es ohne Rationalisierung keinen realen Einkommenszuwachs und keine Arbeitszeitverkürzung — z.B. die 40-Stunden-Woche — gegeben hätte. Und das gilt auch für die Zukunft. Damit sollen die sozialen Folgen der Rationalisierung nicht bagatellisiert werden.

In die Diskussion über die Probleme unserer Zeit, von denen aus Platzgründen hier nur einige wenige angeschnitten werden konnten, wirkt neben anderem auch die Unterschiedlichkeit

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 9

Kurz berichtet

Im Gesamtunternehmen waren Ende Februar 65.351 Mitarbeiter beschäftigt, davon allein 42.761 in Rüsselsheim. In beiden Fällen ist es die höchste Belegschaftszahl in der Geschichte unseres Unternehmens.

Auf dem Genfer Automobilsalon vom 1. bis 11. März war unser Unternehmen wieder mit seiner gesamten Pkw-Palette vertreten. Besonderes Interesse des internationalen Publikums wurde unseren Spitzenmodellen Senator und Monza sowie dem neuen Ascona 400, der noch im Frühjahr in Produktion gehen wird, entgegengebracht. (Zum Ascona 400 mehr auf Seite 13.)

Die **Opel-Vortragsreihe** begann den zweiten Teil der Vorträge im Winterhalbjahr 78/79 am 6. März mit Fritz Kortlers Bericht „Allein durch den verbotenen Jemen“ und wurde fortgesetzt am 13. März mit dem Referenten Michael Welder, der die Besucher in die großen Städte der Sowjetunion führte.

Eine **Broschüre** über die Neuregelung der Isar-Gruppenlebensversicherung wird mit diesem Heft ausgegeben.

Bedford, die General Motors-Marke, die auch die in der Bundesrepublik von Opel vertriebenen Bedford Blitz-Transporter produziert, wurde im Jahr 1978 der englische Lastwagenhersteller Nummer eins. 48.594 Lkw verließen in diesem Zeitraum die Produktionsstätten.

Ein **dritter Rang** im Gesamtklassement bei der Sachs-Winter-Rallye reichte dem Opel-Team Kleint/Wanger, um in der Wertungstabelle zur Rallye-Europa-Meisterschaft klar die Spitze zu nehmen.

OPEL und GM

In diesen Tagen wird Opel als GM-Tochter fünfzig. Vor 50 Jahren, 1929, wechselte die Firma den Besitzer. Zu Beginn der großen Weltwirtschaftskrise verlor die deutsche Automobilindustrie zunehmend an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der ausländischen Konkurrenz. Aus dieser bedrohlichen Situation heraus entschloß man sich, das Familienunternehmen Opel an den damals schon größten Automobilproduzenten der Welt, General Motors, zu verkaufen. Nur mit einem starken Rückhalt konnten die Probleme, die seinerzeit auf das Unternehmen zukamen, bewältigt werden. Ein längerer Bericht folgt in Heft 4.

Unser Chef wurde 50

Seinen 50. Geburtstag feierte am 2. März James F. Waters, Jr., Vorstandsvorsitzender und Generaldirektor unseres Unternehmens. Waters, der seit 1978 auch Vize-Präsident der General Motors Corporation ist, hatte die Führung des Unternehmens im März 1976 übernommen. Unter seiner Leitung hat Opel europaweit bei ständig voll ausgeschöpfter Kapazität die Erfolgsserie der letzten Jahre mit beeindruckenden neuen Rekorden in Produktion und Zulassungen fortgesetzt.

Vor seiner Ernennung zum Opel-Chef war Waters für General Motors – wo er seine Laufbahn 1952 begonnen hatte – für die lateinamerikanischen Werke des Konzerns verantwortlich. Waters, der somit einen großen Teil seines Lebens in Südamerika verbracht hat, gelang es schon nach kurzer Zeit, sich auf die Besonderheiten des europäischen Automobilmarktes einzustellen – genauso, wie er schnell die Sympathien seines Mitarbeiterstabes erwarb.

Geboren wurde James F. Waters, Jr. in Kearny im US-Staat New Jersey. Bevor



er bei General Motors eintrat, absolvierte er seinen Militärdienst bei der US-Marine und studierte an der Wesleyan-Universität in Middletown, Connecticut, wo er das Diplom eines Bachelor of Arts erwarb. Entspannung von seinen Verpflichtungen in Rüsselsheim findet Waters im Kreis der Familie – er ist verheiratet und hat drei Kinder – und, wann immer es die Zeit erlaubt, beim geliebten Angelsport.

Voll ins Schwarze getroffen hat das Unternehmen mit der Schaffung eines neuartigen Rallye-Pokals für 1979: Knapp 200 Bewerber – eine auch für Insider überraschend hohe Zahl – wollen sich mit einem 1,2 Liter Kadett an den zehn über

das gesamte Bundesgebiet verteilten Läufen beteiligen.

Der erste Lauf des Kadett-Pokals fand am 10. März mit 120 Teilnehmern statt. Startort war Gütersloh.

Jubilarfeier

Rund 1.500 Teilnehmer, Jubilare mit Ehepartnern, Vorgesetzte und Gäste, waren der Einladung des Werkes zur Jubilarfeier am 10. März gefolgt. Wegen der großen Teilnehmerzahl mußte sie in der Mainzer Rheingoldhalle stattfinden. Es war übrigens die 42. Jubilarfeier seit Einführung dieser Form gemeinschaftlicher Ehrung im Jahre 1956. Über den Ablauf des Abends mit akademischem Teil, der vom großen Werksorchester musikalisch umrahmt wurde, Essen und buntem Programm berichten wir in der April-Ausgabe. Die nächste Jubilarfeier ist am 6. Oktober ebenfalls in der Rheingoldhalle.

Neue Lackiererei

Die Entscheidung über den Bau einer neuen Lackiererei ist jetzt gefallen. Sie wird in der Nähe des K 40 errichtet und löst nach ihrer Fertigstellung (Bauzeit nach Baubeginn etwa zwei Jahre) die vor allem räumlich unzureichende Lackiererei im K 40 ab, die 1956 in Betrieb genommen wurde. Damals galt der K 40 als die technologisch modernste Fertigungsanlage im europäischen Automobilbereich. Einzelheiten und Pläne über die neue Lackiererei werden in diesen Tagen der Öffentlichkeit bekanntgegeben. Aus redaktionellen Gründen können wir darüber ausführlich erst im nächsten Heft berichten.



„Selbstbestätigung durch einen guten Vorschlag“

Fast 300 Teilnehmer kamen im Februar zur Jahresveranstaltung des Rüsselsheimer Vorschlagswesens in den großen Speisesaal der PEK: Vertreter der Siegerabteilungen, erfolgreiche Einsender, Prüfer, Vorgesetzte und Gäste. Im Abteilungswettbewerb 1978 haben den ersten Platz die Qualitätskontrolle und Inspektion Chassis II und Schmiede unter der Leitung von A. Hummel erreicht. Den zweiten Platz – wie schon so oft in der Spitzengruppe – die Abteilung Industrial Engineering (früher Standardabteilung) unter der Leitung von P. Enderle, während auf den dritten Platz die Technischen Zentral-Abteilungen unter Leitung von H. Vollhardt kamen. Diese Bereiche erhielten vom Generaldirektor eine Erinnerungstafel nebst einer Urkunde.

die 30 aktivsten Vorgesetzten aus. Das VV-Wesen sei ein Instrument fortschrittlicher Personalführung, das ohne die aktive Unterstützung der Vorgesetzten nicht optimal genutzt werden könne. Das Ideenpotential der Belegschaft sei groß, und es sei auch gelungen, unsere Mitarbeiter in größerem Umfang als in anderen Unternehmen für das Vorschlagswesen zu aktivieren. Er zitierte dazu die Fachzeitschrift „Auto, Motor und Sport“, die in einem Beitrag über Opel unter anderem geschrieben habe: „In einem Punkt indes gelang es den Opel-Leuten, den großen Konkurrenten Volkswagen aus Wolfsburg zu schlagen. Das Deutsche Institut für Betriebswirtschaft in Frankfurt ermittelte, daß in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern offenbar besonders kreative Mitarbeiter beschäftigt sind. Die Wirtschaftswissenschaftler fanden nämlich heraus, daß die Opel-Verbesserungsvorschläge im letzten Jahr (1977) die effektivsten in der gesamten deutschen Autoindustrie waren.“



Am Rednerpult aufgenommen. Von links: Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, Personalabteilungsleiter G. Noß, Ausschußvorsitzender H. Meuselbach und Professor Dr. H. J. Wallraf, der eine vielbeachtete Festansprache hielt.

Zuvor gab H. Meuselbach, Ausschußvorsitzender des Rüsselsheimer Vorschlagswesens, einen Rückblick auf 1978 und nannte die Ergebnisse von Rüsselsheim und vom Gesamtunternehmen, die bereits im letzten Heft (Seite 5) zu finden waren.

Beteiligung weiter gestiegen

Trotz der erheblich veränderten Belegschaftsstruktur, das heißt eines weiteren Anstiegs von Gastarbeitern in der Produktion, sei in Rüsselsheim die Beteiligung von 12,3 Prozent im Jahre 1977 auf 14,7 Prozent im Jahre 1978 gestiegen. Der Eingang von Verbesserungsvorschlägen habe sich von 10.960 auf 15.154 erhöht. Unsere Einsender hätten im vergangenen Jahr erfreulicherweise rund 500.000 DM an Prämien in Empfang nehmen können. Das gesteckte Ziel, die Beteiligung von 25 Prozent aller Mitarbeiter, sei allgemein zwar noch nicht, erfreulicherweise aber in einigen Abteilungen erreicht worden. H. Meuselbach bedankte sich bei den Prüfern und Gutachtern von Verbesserungsvorschlägen, die trotz erheblicher Arbeitsbelastung sich immer noch die Zeit nahmen, zusätzlich Vorschläge zu bearbeiten.

„Besonders kreative Mitarbeiter“

Der Leiter der Personalabteilung, G. Noß, zeichnete im Verlauf der Veranstaltung

„Ein geistiger Prozeß“

Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt hatte vorher in seiner Begrüßungsansprache betont, daß mit den Vorschlagsbriefkästen allein nichts zu erreichen sei



Erinnerungsfoto nach der Übergabe der Urkunden. Von links H. Meuselbach, Dr. W. Schlotfeldt, A. Hummel, Qualitätskontrolle und Inspektion Chassis II und Schmiede, H. Vollhardt, Technische Zentral-Abteilungen, Generaldirektor J. F. Waters, Jr., und P. Enderle, Industrial Engineering.

— es gehöre mehr dazu. Dazu zähle das ständige Bemühen der Führungskräfte. Für den Mitarbeiter sei der Entschluß, einen Vorschlag einzureichen, ein geistiger Prozeß. Er denke mit, schenke seiner Umwelt Aufmerksamkeit, Prämierte Vorschläge würden andere Mitarbeiter motivieren, die dem Vorschlagswesen gleichgültig oder skeptisch gegenüberstünden. Im übrigen solle man das Erfolgserlebnis nicht unterschätzen: „Ein Mitarbeiter, dessen Vorschlag angenommen wird, fühlt sich bestätigt.“ Der Redner streifte auch die Problematik, die darin liege, wenn ein Vorschlag nicht angenommen werde, und das seien etwa 60 bis 65 Prozent aller Eingänge. Hier gelte es, Resignation erst gar nicht aufkommen zu lassen, wenn nicht heute, dann klappe es eben morgen.

Fortschrittliche Belegschaft

„Jeder muß ein persönliches Interesse am wirtschaftlichen Erfolg unseres Unternehmens haben“, so Dr. Schlotfeldt weiter. „Von jedem einzelnen hängt es mit ab, daß wir im Wettbewerb bestehen können. Durch einen guten Vorschlag trägt er mit dazu bei . . . Die Spitzenstellung, die wir im VV-Vergleich mit anderen Unternehmen einnehmen, ist für uns auch ein Beweis, neben ausgezeichneten Produkten auch eine fortschrittlich motivierte Belegschaft zu haben.“

„Die Technik wird dämonisiert“

Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand der Festvortrag von Professor Dr. Hermann Josef Wallraf, SJ, Frankfurt, zum Thema „Deutende Ideen zu Arbeit und Technik“. Der Referent unternahm einen kurzen historischen Streifzug durch die Jahrtausende und untersuchte die jeweils wechselnde Einstellung der Menschen zu den Begriffen Arbeit und Technik. Schon bei den alten Griechen habe es große Antipathien gegen die Arbeit gegeben. Müßiggang und Passivität wären in der damaligen Philosophie positiv herausgestellt worden. Wer es sich leisten konnte, hätte versucht, „so frei zu sein wie Pflanze und Tier in der Natur“. Das Pendel in der Beurteilung von Arbeit und Technik sei im Laufe der Jahrhunderte immer hin- und hergeschwungen. In Schillers „Glocke“ zum Beispiel sei das Hohelied der Arbeit gesungen worden. In den letzten Jahren mache sich wieder ein neuer Trend bemerkbar. Die Technik werde dämonisiert. Dennoch glaube er, Wallraf, daß trotz aller Vorwürfe und über alle Dialektik hinweg die positive Deutung der Begriffe letztlich weiter den Ton angeben werde. Der Mensch sei von Natur aus ein Gestaltender, ein Schaffender. Erst die zielbewußte Herrschaft über die Dinge und Energien mache ihn zum schöpferischen Menschen, und erst durch Arbeit und Technik schaffe er sich die Welt, die ihm gemäß sei.

Jetzt ein neuer Motor für ASCONA und MANTA

Mit einer Verjüngungskur an der Basis des breiten Motoren-Angebots starten Ascona und Manta in den kommenden Autofrühling: Während bisher am unteren Ende der beim Ascona bis 74 kW (100 PS) und beim Manta und Manta CC bis 81 kW (110 PS) reichenden Motorenpalette jeweils zwei 1,2 Liter-Aggregate lieferbar waren, übernimmt jetzt ein völlig neuer 1,3 Liter Querstrom-Motor die Rolle des wirtschaftlichsten Antriebs. Er gewährleistet dank seiner hochmodernen Konzeption gleichermaßen Spurtfreudigkeit, Laufruhe und eine angemessene Spitzengeschwindigkeit.

An dem neuentwickelten Motor fallen auf den ersten Blick Konstruktionsmerkmale, wie zum Beispiel der Aluminium-Querstromzylinderkopf, die obenliegende, fünffach gelagerte Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb und die ebenfalls in fünf Lagern laufende Kurbelwelle auf. Eine Besonderheit für Vierzylindermotoren in dieser Hubraumklasse stellt der hydraulische Ventilspielausgleich dar, der eine Kontrolle bzw. ein Nachjustieren des Ventilspiels während der gesamten Lebensdauer überflüssig macht.

Die Daten des neuen Triebwerkes versprechen verkehrsgerechte Werte. Die

Nennleistung von 44 kW (60 PS) wird bei 5.800 Umdrehungen pro Minute erreicht; wichtiger jedoch ist das Drehmoment: Hier zeigt sich der neue Motor auch für den Alltagsverkehr als mustergültig — der hohe Wert von 97 Nm fällt schon früh und dabei über das relativ breite Drehzahlband von 3.200 bis 3.600 min⁻¹ an, das bedeutet gute Elastizität. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 8,2 : 1, der Betrieb erfolgt mit Normalbenzin.

In den Fahrleistungen übertreffen der Ascona und der Manta mit 1,3 Liter N-Motor ihre ehemaligen Brüder mit dem nominell gleichstarken 1,2 Liter S-Motor. Die Beschleunigung von Null auf 80 km/h vollzieht sich in 11,5 Sekunden und auf den Standardwert von 100 km/h in 18 Sekunden. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt beim Ascona 1,3 N 145 km/h und beim Manta 1,3 N 150 km/h. Trotz dieser Leistungswerte können den neuen Motoren auch gute Eigenschaften auf dem Sektor Wirtschaftlichkeit attestiert werden: Der Ascona begnügt sich mit einem nach DIN ermittelten Verbrauch von 9,3 Litern Normalbenzin auf 100 km, der Manta sogar mit 8,8 Litern. In dieses günstige Bild fügt sich auch der geringe Wartungsanspruch des Triebwerkes gut ein.

VON ÄGYPTEN BIS ZYPERN

Gastarbeiter aus 50 Staaten

Trotz noch immer hoher Arbeitslosigkeit in der Bundesrepublik ist es schwer, deutsche Arbeitskräfte in ausreichender Zahl für unser Unternehmen zu finden. So bleiben wir nach wie vor auch auf die Mitarbeit von Ausländern angewiesen. Nach dem Stand vom 31. Januar 1979 kommen die 12.683 in unserem Rüsselsheimer Werk gezählten Gastarbeiter aus 50 Staaten, wobei einige nur mit wenigen vertreten sind, andere nur durch eine Person.

Mit 6.141 Mitarbeitern, davon 148 Frauen, stellen die Türken noch immer das stärkste Kontingent. 2.266 Personen, darunter 180 Frauen, sind italienischer Nationalität. Den dritten Platz — 866 Männer, 296 Frauen — halten die Griechen. Mit 1.137 Personen, unter

denen allerdings nur 2 Frauen sind, bleiben ihnen die Marokkaner dicht auf den Fersen. Mit etwas weiterem Abstand — 756 Männern und 118 Frauen — folgt dann das spanische Kontingent, das noch in den sechziger Jahren an der Spitze stand. Jugoslawien ist mit 379 Männern und 48 Frauen vertreten, Portugal mit 117 Männern und 27 Frauen, Tunesien mit 140 Männern und 3 Frauen.

Alle anderen Nationen bleiben unter der Zahl 50. So kommen — um nur einige zu nennen — aus Frankreich 43 Mitarbeiter, aus den USA 40, Polen 33, England und der Tschechoslowakei jeweils 26 und aus Ungarn 9. Außer Australien sind bei uns alle Kontinente vertreten. Aus Ägypten und Zypern, den im Titel genannten Staaten, kommt nur je ein Vertreter.

BITTE GUT MERKEN

Sprechzeiten der Personalabteilung

Mitarbeiter, die die Personalabteilung für Lohnempfänger aufsuchen wollen, sollten unbedingt die Sprechzeiten beachten:

montags bis freitags
jeweils von 9.30 bis 11.00 Uhr
und 13.30 bis 15.00 Uhr

Diese Zeiten sollten sich auch die betrieblichen Vorgesetzten merken, damit ihre Mitarbeiter keine unnötigen Wege machen oder zu lange warten müssen.



HOCHSTAPELEI. (Aufgenommen an einem der zahlreichen Abstellplätze im Rüsselsheimer Werk.)



K. Elbert. C. Hitzel T. P. Preikschat

Personalien

Wegen der gestiegenen Arbeitsbelastung und zur Verbesserung des Arbeitsablaufs in der Patentabteilung übernahm Karl Elbert, stellvertretender Leiter der Patentabteilung, zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben weitere Verantwortung im Rahmen des Patentwesens.

C. Hitzel, bisher Zonen-Kundendienstleiter, Verkaufszone München, wurde in der Verkaufszone Leonberg zum stellvertretenden Zonenleiter befördert und löst T. P. Preikschat ab, der zum Leiter der Händlerplanung ernannt wurde.

Ab sofort möblierte Zimmer dringend gesucht

Ab sofort und in den nächsten Monaten werden für Mitarbeiter gut möblierte Einzelzimmer, vorzugsweise mit Dusche/Bad und WC, benötigt. Werksangehörige aus Rüsselsheim und der näheren Umgebung, die solche Zimmer vermieten wollen, setzen sich bitte mit der Personalabteilung Gehaltsempfänger, D 10, 1. Stock, Zimmer 38, Telefon 4442, in Verbindung.

BEOBACHTUNGEN

Vorteil vor allem für die Spätschicht

Nun haben wir die neue Parkplatzregelung im N-Bereich und an der Alzeyer Straße. (Einzelheiten auf Seite 8 und auf den Werksanschlagen.) Viele hatten sie schon lange erwartet und gefordert, beispielsweise in Leserbriefen an die OPEL POST. Sie beklagten, daß allzu viele Kollegen Parkplätze belegten, die nur einige Schritte von ihren Arbeitsplätzen entfernt lagen, während andere dadurch lange Fußmärsche zurücklegen mußten, weil sie nur noch an der Peripherie parken konnten. Ein solches Verhalten ist zwar menschlich verständlich, aber es bleibt nicht aus, daß es Unwillen erregt und Folgen nach sich zieht. Wenn ich mich so umhörte in meinem Kollegenkreis oder sonstwo etwas aufschnappte – es fiel zuweilen doch sehr harte Worte.

Wesentliches Zugeständnis

Nun dürfen die Leute aus dem N-Bereich die dortigen Parkplätze von Montag bis Freitag nicht mehr benutzen, von einigen Sondergenehmigungen abgesehen. Ihnen sind jetzt die Parkflächen an der Alzeyer Straße zugewiesen. Als recht und billig empfinden es auch viele, daß von montags bis freitags zwischen den Portalen D 24 und 45 entlang der Bahnlinie nun ungefähr 1000 Parkplätze für die Spätschichtler reserviert sind. Da sie zuletzt kommen, mußten sie jahrelang

auf den fast voll besetzten Parkplätzen einen freien Raum für ihren Wagen suchen, was stets viel Zeit und Ärger kostete. Und wenn sie keinen Platz fanden, stellten sie die Wagen einfach auf Gehwegen, Rasenstreifen usw. ab. Ein auf die Dauer unmöglicher Zustand. Nun hat man den Spätschichtlern also ein wesentliches Zugeständnis gemacht.

Erst einmal einspielen

Bevor man Endgültiges über die neue Regelung sagen kann, muß sie sich erst einmal einspielen. Jedenfalls werden die Parkplätze seit dem 5. März „ökonomischer“ genutzt. Trotzdem wird es kaum möglich sein, jedem mit dem Wagen kommenden Mitarbeiter den kürzesten beziehungsweise einen gleichlangen Weg vom Parkplatz zur Arbeitsstelle zu garantieren. Im Zeitalter der Massenmotorisierung wird es auch durch die neue Regelung sicher keine ideale, hundertprozentige Lösung geben.

Übrigens: Die Regelung wäre in dieser Form gar nicht nötig gewesen, wenn die betroffenen Mitarbeiter von vornherein mehr Vernunft und Einsicht gezeigt beziehungsweise entsprechende Mahnungen beherzigt hätten. Aber auf den eigenen Antrieb des einzelnen hofft man in solchen Fällen vergebens.
Spectator

Zitate

„Wenn die Senatoren in der Politik so wären wie das Opel-Flaggschiff gleichen Namens, gingen wir herrlichen Zeiten entgegen: Sie wären nämlich ausgewogen, maßvoll, überlegen, neutral, abgestimmt und leise dazu. Kein Wunder, daß der Wagen, dessen Prototyp bei der IAA 1977 in Frankfurt vorgestellt wurde, die Aura des Erfolges hat . . .“ So stand es in der Berliner „BZ“.

„. . . dies ist ein Traum von einem Auto!“ hieß es in einem Senator-Test, der kürzlich vom Westdeutschen Rundfunk in der Hörfunksendung „Daheim und unterwegs“ ausgestrahlt wurde: „Selbst bei Lastwechseln, wenn ich also von Gas auf Bremse in der Kurve wechseln muß – was man tunlichst unterlassen sollte bei anderen Autos – bei diesem Auto macht es überhaupt nichts aus!“

„Talent zum Präsidenten der Oberklasse“, bescheinigte der „Bonner General-Anzeiger“ dem Senator und meinte weiter: „Was Admiral und Diplomat nicht schafften, erreichte Opel im letzten Anlauf mit der Senator-Reihe: den erfolgreichen Einbruch in die Sternlandschaft der Oberklasse . . .“

Und über den Monza war in einem Testbericht von „auto, motor und sport“ zu lesen: „Im Fahrkomfort zählt das Coupé ebenfalls zu den Besten seiner Klasse!“

LOHNSTEUERJAHRESAUSGLEICH

Bessern Sie Ihre Urlaubskasse auf – durch das Finanzamt!

Im Hessischen Finanzministerium hat man sich wieder etwas einfallen lassen. 1978 lautete das Motto: „Es lohnt sich ganz vorn zu sein.“ In diesem Jahr folgt die Aufforderung: „Bessern Sie Ihre Urlaubskasse auf.“ Gemeint ist der Lohnsteuerjahresausgleich und die Einkommensteuererstattung. Diese Aktion ist nützlich für beide Teile. Die frühe Abgabe ermöglicht eine kontinuierliche Arbeitsauslastung in den Finanzämtern, und die Antragsteller erhalten die bereits im Vorjahr zuviel gezahlten Steuern schneller zurückerstattet. Wer seinen Antrag bis Ende März eingereicht hat, darf bis zum Sommer mit der Rückerstattung zuviel gezahlter Steuern rechnen.

Mit zahlreichen Maßnahmen der Steuerverwaltung sollen die Lohn- und Gehaltsempfänger auf die Möglichkeit der steuerlichen Absetzung von Werbungskosten, Sonderausgaben, außergewöhnlichen Belastungen und auf andere Steuervergünstigungen aufmerksam gemacht werden. So halten die Finanzämter zusätzliche Sprechstunden in Betrieben und Gemeindeverwaltungen ab, um ratsuchenden Bürgern Hinweise und Auskünfte zu geben. Erstmals soll auch ein Modellversuch mit einem Finanzamt auf

Rädern gewagt werden, das zunächst im südhessischen Raum dem Bürger im wahrsten Sinne des Wortes entgegenkommen wird. Die Finanzbehörde sieht diese Bemühungen um steuerliche Aufklärung als einen Beitrag zur Steuergerechtigkeit und will den Arbeitnehmern so besser zu ihrem Recht verhelfen.

Also: je früher desto besser. Nicht erst die Schlußtermine abwarten. Für beide Steuerarten gibt es jetzt nur noch ein Formular. Ein kleines Kreuz genügt, um das Verfahren zu kennzeichnen. Zuerst sollten die Eintragungen des Arbeitgebers auf der Lohnsteuerkarte auf ihre Richtigkeit überprüft werden, dann ist der Antrag sorgfältig auszufüllen. Alle Belege müssen beigelegt werden. Die Unterschrift nicht vergessen, den gemeinsamen Antrag unterschreiben beide Eheleute. Für die Rückerstattung sind das Geldinstitut und die Kontonummer anzugeben.

Im vergangenen Jahr wurden allein im Lohnsteuerjahresausgleich insgesamt 866.000 Anträge von den hessischen Finanzämtern mit Hilfe des Computers bearbeitet und 466 Millionen DM zurückerstattet. Das sind durchschnittlich 540 DM pro Antrag. Es lohnt sich also.



Blick vom Opel-Turm: Richtung Nordwest.

LUTON – FRANKFURT

Jetzt ein regelmäßiger GM-Flugdienst

Wie im letzten Heft bereits kurz berichtet, wurde Anfang Februar ein regelmäßiger GM-Charter-Flugdienst zwischen Luton–Frankfurt–Luton und Antwerpen–Luton–Antwerpen in Betrieb genommen. In Luton in der Nähe von



Oben die zehnsitzige Maschine des Typs Falcon 20 Mystère der Firma Unijet kurz vor dem Abflug in Frankfurt. – Darunter (links) der Abfertigungsschalter der TAS (Transit Aircraft Service) in der Abflughalle A des Rhein-Main-Flughafens. – Daneben während einer Besichtigung der Maschine von links F. Matzdorf, Opel-Reisebüro, Ilona Siebert (Unijet) und H. Maurer, Leiter unseres Reisebüros. Mit dem Rücken zur Kamera Irmgard Häusler, die in unserem Werk für die Reservierungen zu diesen Flügen zuständig ist.

London befindet sich bekanntlich die Vauxhall Motor Ltd., und Antwerpen ist Sitz von General Motors Continental. Für die Flüge stehen komfortable, zehnsitzige Maschinen des Typs Falcon 20 Mystère zur Verfügung.

Die Vorteile dieser neuen Einrichtung sind unter anderem die kurze Reisezeit, so daß ein voller Arbeitstag zur Verfügung

steht. Der Rückflug erfolgt am Ende des Arbeitstages. Außer Arbeitsunterlagen ist kein Gepäck notwendig, da Übernachtungen in der Regel nicht erforderlich sind. Auch ist man nicht mehr abhängig von den Unregelmäßigkeiten des Linienverkehrs.

Werksangehörige, die geschäftlich nach Luton fliegen müssen, brauchen erst 20

Minuten vor Abflug der Maschine auf dem Flughafen zu sein. Flugscheine werden nicht ausgestellt. Bei der Abfertigung am jeweiligen Flughafen ist lediglich der Reisepaß oder Bundespersonalausweis vorzulegen. Für Buchungen und weitere Einzelheiten ist das Zentrale Reservierungsbüro in Rüsselsheim zuständig. (Wir werden noch einmal auf das Thema zurückkommen.)

Neue Parkplatzregelung seit 5. März

Am 5. März trat eine neue Parkplatzregelung in Kraft, auf die Werksanschläge zusammen mit einem Plan des Parkgeländes hinweisen. (Es geht um den Parkraum südlich der Bahnlinie: N-Bereich und Bereich Alzeyer Straße.) Die Regelung ist zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat vereinbart worden.

1. Die Parkflächen in der Alzeyer Straße stehen den Mitarbeitern der PEK zur Benutzung beim Abstellen ihrer Privatfahrzeuge zur Verfügung. Mit Ausnahme von Inhabern zugewiesener Parkplätze, z.B. Schwerbehinderte, dürfen die Mitarbeiter der PEK die Parkflächen im N-Bereich von Montag bis Freitag nicht mehr zum

Abstellen ihrer Privatfahrzeuge benutzen. PEK-Mitarbeiter, die ihren Arbeitsplatz im Gebäude E-26 haben, erhalten auf Antrag von der Verkehrsüberwachung eine Genehmigung, um im N-Gelände parken zu können.

2. Die Einhaltung der unter Ziffer 1 angeführten Regelung wird durch Kontrollen des Werkschutzes im N-Bereich überwacht. Zur Kontrolle durch den Werkschutz dient der Werksausweis bzw. die Sondergenehmigung, der bzw. die von den Mitarbeitern vorzulegen ist. Fahrzeuge, die entgegen der Regelung unter Ziffer 1 im N-Bereich abgestellt sind, können auf Veranlassung des Werkschutzes, ebenso wie verkehrswidrig oder auf Rasenflächen ab-

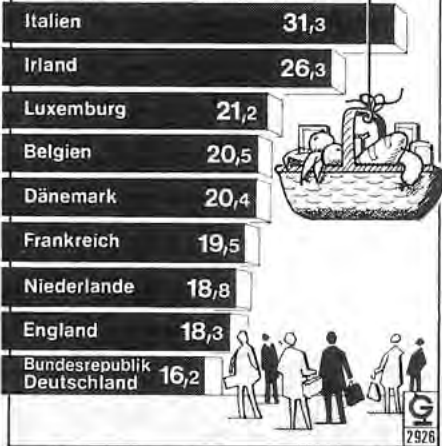
gestellte Fahrzeuge im N-Bereich, auf die Parkfläche Alzeyer Straße-Ost abgeschleppt werden.

3. Für die Mitarbeiter der Spätschicht wird von Montag bis Freitag zwischen Portal D-24 und Portal 45, entlang der Bahnlinie, eine Parkfläche für ca. 1.000 Pkw abgesperrt und freigehalten werden. Die Parkfläche wird an den genannten Tagen um 04.00 Uhr morgens verschlossen und ab 13.00 Uhr zum Ein- und Ausfahren der Spätschicht geöffnet. Außer in der Zeit von Montag bis Freitag steht diese Parkfläche allen Werksangehörigen zur Verfügung.

4. Die übrigen Parkflächen im N-Bereich stehen allen anderen Mitarbeitern (mit Ausnahme unter Ziffer 1) wie bisher zur Verfügung.

Wie hoch hängt der Brotkorb ?

Ausgaben für Nahrungsmittel
in % der Verbrauchsausgaben



Wo das Einkommen kaum für das tägliche Brot reicht, dort herrscht bittere Armut. Aber das Umgekehrte gilt auch: Wenn Essen und Trinken nur einen geringen Teil der Verbrauchsausgaben erfordern, darf man mit großer Sicherheit auf Wohlstand schließen. Mit dieser Elle gemessen, geht es den Deutschen am besten in der EG. Nach Berechnungen der EG erfordern in der Bundesrepublik die Nahrungsmittelausgaben nur 16 Prozent der gesamten privaten Verbrauchsausgaben – und dies, obwohl an den hohen Ansprüchen der deutschen Verbraucher wohl nicht zu zweifeln ist. Die Italiener wären danach die ärmsten Mitglieder der EG, weil sie über 30 Prozent ihres privaten Etats fürs Essen brauchen. Globus

VOR- BILDLICH



Wieder ein „Kavalier der Straße“

Schon häufig konnten wir über Mitarbeiter berichten, die für ihr vorbildliches und hilfsberechtigtes Verhalten im Straßenverkehr die Auszeichnung „Kavalier der Straße“ erhielten. Diesmal ist es Anton Gengnagel aus der MPK-Transportabteilung, der in der Nähe von Alzey wohnt. Im Sommer letzten Jahres wurde ein Ludwigshafener Autofahrer in einen Unfall verwickelt. Dabei wurde die mitfahrende Ehefrau an den Beinen erheblich verletzt, so daß sie dringend ärztlich versorgt werden mußte. Da das Auto durch die Beschädigung nicht mehr fahrbereit war, fuhr Anton Gengnagel, der zufällig an der Unfallstelle vorbeikam, die Frau mit seinem Auto sofort ins Krankenhaus und nach der ärztlichen Behandlung in ihre Ludwigshafener Wohnung. Für diesen nicht selbstverständlichen Einsatz, für den er jede finanzielle oder sonstige Vergütung ablehnte, wurde er kürzlich als „Kavalier der Straße“ ausgezeichnet, wo zu wir ihm herzlich gratulieren.



AUSBILDUNGSBERUF Werkzeugmacher

Er fertigt die Werkzeuge an, die für eine Serienproduktion notwendig sind: Stanz-, Schneid- und Spannwerkzeuge, Vorrichtungen, Formen, Lehren und Meßwerkzeuge. Dabei ist er nicht nur für die Herstellung dieser Geräte zuständig, sondern auch für deren Reparatur und Veränderung.

Die Ausbildung umfaßt die verschiedenen Techniken der Metallbearbeitung: Anreißen, Feilen, Drehen, Fräsen, Bohren, Gewindeschneiden. Ferner das Herstellen von Passungen, Weich- und Hartlöten, Härten, Schleifen, Federwickeln und das Schmieden einfacher Werkstücke. Darüber hinaus lernt er auch die vielen Werkzeugmaschinen zu bedienen.

Als Vorbildung für diesen Beruf ist der Hauptschulabschluß oder eine vergleichbare Schulbildung erforderlich. Die Ausbildung dauert drei Jahre; ausgebildet wird in den drei Werken des Unternehmens.



Fortsetzung von Seite 2

Rauhere Wirklichkeit

des Weltbildes der älteren und der jüngeren Generation hinein. Die Erfahrung der Älteren, existentielle Probleme aus eigener Kraft meistern zu müssen, ist den Jüngeren vielfach fremd geblieben. Sie treten daher der Gesellschaft in der Rolle der Fordernden gegenüber, die meinen, viele eintragbare Ansprüche zu haben, ohne nach den objektiven ökonomischen Rahmenbedingungen zu fragen. Sie sind mit dieser Haltung echte Kinder der Marktwirtschaft, in deren Zeichen der Wohlstand gewissermaßen institutionalisiert schien. Gerade die Erfolge dieser Wirtschaftsform setzten doch die Maßstäbe für alle gegenwärtigen Forderungen und Vorstellungen, was letztlich für sie spricht. Da aber die Wirklichkeit im Gegensatz zur Theorie inzwischen rauher geworden ist, besteht bei manchen Jüngeren die Gefahr der Enttäuschung, wenn sich herausstellt, daß die Utopie an der Realität scheitern muß. Dann neigt ein Teil der

Jungen dazu, aus der Wirklichkeit in extreme Ideologien zu fliehen, statt ihre eigenen Vorstellungen zu überdenken und zu korrigieren.

Soziale Stabilität notwendig

Selbstverständlich stehen viele Probleme im Raum, müssen gelöst werden. Dabei gilt es aber zu bedenken, nicht die, wenn auch oft verständlichen Wünsche, einzelner Gruppen in den Vordergrund zu rücken und als Richtschnur politischen und wirtschaftlichen Handelns zu machen, sondern die Leistungskraft der Wirtschaft zu berücksichtigen, deren finanzieller Spielraum und deren Belastungsfähigkeit nicht mehr so groß sind wie früher. Nur ein starkes wirtschaftliches Fundament ist die Grundlage dafür, weitere Wünsche in angemessener Form zu realisieren. Dazu bedarf es nicht zuletzt sozialer Stabilität und eines gesamtwirtschaftlichen Konsens aller Beteiligten. sp.



NEUORGANISATION DER OPEL-SPORTFÖRDERUNG

„Heiße Kisten“ • Schwere Pisten

OPEL POST-Gespräch mit Jochen Berger, Leiter der Opel-Sportbetreuung, über die vielseitigen Aktivitäten des Werkes für unsere Sportfahrer

Die Opel-Sportbetreuung wurde zur Unterstützung der autosporttreibenden Opel-Fahrer 1968 ins Leben gerufen. Vorher gab es zwar auch schon Hilfen seitens einzelner Bereiche des Werkes, gezielt und offiziell geschieht das, wie gesagt, jedoch erst seit 1968. Die OPEL POST hat im Laufe dieser Zeit immer wieder über die Arbeit der Sportbetreuung und die Unterstützung des Breitensports unserer Kunden durch sie berichtet. Dazu zählen unter anderem Austragungen im Rahmen des 1970 geschaffenen Opel-Sportpokals und Erfolge des 1974 gegründeten Opel-Euro-Händler-Teams, das zwar in die Sportförderung formal eingegliedert, rechtlich jedoch selbständig und unabhängig ist. Dieses Team vertritt Opel im Spitzensport. Inzwischen kam es vor einiger Zeit zu einer Organisationsänderung. Dem neuen Bereich „Sportförderung“ unter Tony Fall unterstehen die „Sportbetreuung“ mit Breitensport (Privatfahrerbetreuung) unter Leitung von Jochen Berger, das „Opel-Euro-Händler-Team“ zur Durchführung der Aktivitäten auf dem Gebiet des Spitzensports (Rallyes) unter Leitung von Erich Koch sowie die neue Abteilung „Sportersatzteile“ unter Leitung von Helmut Bein. Rund 30 Mitarbeiter (einschließlich der Angehörigen der eigenen Spezial-Werkstatt des Händler-Teams) wirken in diesem Bereich, der für die Sportförderung in ganz Europa verantwortlich ist. In einem OPEL POST-Gespräch mit J. Berger erfuhren wir Einzelheiten über verschiedene Aktivitäten der Sportförderung.

REDAKTION: Herr Berger, Sie kamen Anfang 1976 zu uns in die Sportbetreuung. Seit kurzem sind Sie nach der Organisationsänderung deren Leiter. Viele Mitarbeiter kennen Sie, wissen von Ihren autosportlichen Erfolgen in früheren Jahren. Für neue Leser bitte ein kurzer „Steckbrief“.

BERGER: Gerne! Zunächst: Ich bin 32 Jahre. Nach Abitur und Bundeswehr studierte ich. Belegt wurden die Fächer Zeitungswissenschaften, Politik und Soziologie. Nebenher und dann immer häufiger war ich Beifahrer von Dr. Oehm auf NSU, von J. Kleint auf Ford, dann mit Röhl im Team Röhl/Berger oder Kleint/Berger. 1973 kamen Röhl und ich durch Irmischer zu Opel, das heißt wir fuhren dann auf Opel-Wagen. Sie werden sich erinnern, daß wir 1973 die Vize-Europameisterschaft erzielten. 1974 wurde das Opel-Euro-Händler-Team gegründet. Im gleichen Jahr wurden wir Rallye-Europameister. Die Rallye Monte Carlo 1976 war die letzte Veranstaltung, an der ich aktiv dabei war. Wir erreichten seinerzeit den 4. Platz im Gesamtklassement.

REDAKTION: Vielleicht jetzt etwas über Ihre neuen Aufgaben als Leiter der Sportbetreuung, aber auch über die Aktivitäten der Sportförderung ganz allgemein.

BERGER: Die Sportförderung wurde zur Unterstützung der Kunden gegründet, die mit ihren Wagen Sport treiben. Die Fahrer dieser Autos haben früher in eigener Regie versucht, sich automobilsportlich zu betätigen. Das ist aber nur möglich, wenn bestimmte Reglements eingehalten werden, das Fahrzeug zum Automobilsport zugelassen ist, und der „Schlüssel“ dazu ist die Homologation ...

REDAKTION: ... für Laien eine kurze Erklärung des Begriffs.

BERGER: Jedes Fahrzeug muß eine ABE (Allgemeine Betriebserlaubnis) haben und wird dann erst vom TÜV zugelassen, um auf der Straße fahren zu dürfen. Genauso ist es im Sport. Bevor ein Auto im Automobilsport eingesetzt werden darf, muß es homologiert sein. Und diese Homologation kann nur der Hersteller durchführen.

REDAKTION: Wie geschieht das?

BERGER: Die Homologation richtet sich nach Sportgesetzen. Der höchste Verband für die Sportgesetzgebung ist die FIA in Paris (Fédération Internationale l'Automobile). Hier werden die Regeln erarbeitet, nach denen die



Nach dem AvD-Opel-Pokal-Rennen 1978 in Hockenheim. Von rechts: Sieger Jan Lammers, Erich Koch, Leiter des Opel-Euro-Händler-Teams, ADAC-Sportpräsident Jochen Springer und Tony Fall, Leiter der Sportförderung Europa.

Gesetze aufgestellt werden. Man kann beispielsweise nicht mit einem Formel-1-Wagen gegen einen normalen Serientourenwagen antreten. Die Homologation richtet sich im wesentlichen nach den Stückzahlen der Fahrzeuge. Ein Auto, das in großen Stückzahlen hergestellt wird, ist mit Sicherheit nicht so sportlich wie ein Fahrzeug, das man als Prototyp ausschließlich für den Sport herstellt. Vereinfachend kann man sagen, daß die Homologation durch die Stückzahlen bestimmt wird. Die Stückzahlen für die Gruppe 1 (Serientourenwagen) betragen 5.000 Exemplare in 12 aufeinanderfolgenden Monaten, Gruppe 2 (Spezialtourenwagen) 1.000 Stück, Gruppe 3 (Serien-GT-Wagen) ebenfalls 1.000 Stück, Gruppe 4 (Spezial-GT-Wagen) 400 Stück. Daraus ergibt sich schon, daß ein Fahrzeug, das 5.000mal hergestellt wird, in großer Serien laufen muß, kein spezielles Sportauto sein kann, weil es sonst zu teuer würde.

REDAKTION: Was heißt das auf die Opel-Produkte bezogen?

BERGER: Ein Großserienfahrzeug, mit dem Opel zur Zeit in Europa sehr erfolgreich ist, ist der Kadett GT/E; und als Spezialtourenwagen das gleiche Auto, doch wie der Name sagt, zum Einsatz im Motorsport präpariert. Oder als



Opel-Markenrennen 1978 auf dem Hockenheimring vor imposanter Zuschauerkulisse.

anderes Beispiel der Ascona, der serienmäßig ein Vierganggetriebe hat und 100 PS als Serientourenwagen. Hiervon sind 5.000 Stück hergestellt worden. 1.000 Stück sind aber auch vom Band gelaufen mit Fünfganggetriebe und einem modifizierten Motor mit 170/180 PS. In dieser Form bzw. Ausstattung ist es ein Spezialtourenwagen, ganz speziell für den Einsatz im Motorsport ausgerichtet. Soweit – skizzenhaft – ein Überblick über die Homologation, übrigens die Grundlage für die Arbeit der Sportförderung.

REDAKTION: Interessant. Doch nun zurück zu den Anfängen 1968.



Tony Fall: Leiter der Sportförderung Europa.

BERGER: Durch die vielen Fahrer, die mit ihren Opel-Fahrzeugen zunehmend Sport treiben wollten, kam es – wie bereits angedeutet – zur Gründung einer eigenen Abteilung. Zunächst wurde klein angefangen, wichtigste Aufgabe war die Durchführung der Homologation, übrigens eine sehr aufwendige Arbeit, weil jedes Teil, das in ein Fahrzeug gebaut wird, exakt beschrieben und zusätzlich abgebildet werden muß. Es würde hier zu weit führen, auf alle Einzelheiten dieser Arbeit einzugehen. Die Sportfahrer kennen sie. Die FIA prüft unsere Angaben sehr genau und erteilt erst dann die Homologation. Aufgabe der Sportbetreuung ist es weiterhin, aus der Opel-Modellpalette die

Modelle auszuwählen, die sich für den Einsatz im Motorsport und damit zur Homologation eignen. Das für den Sport am besten geeignete Auto ist, ich sagte es bereits, zur Zeit der Kadett GT/E, aber auch der Manta GT/E. Und mit dem Ascona 400, der kürzlich in Frankfurt vorgestellt wurde, werden wir ‚ein zweites Bein‘ im Spitzensport haben. Der neuentwickelte 16-Ventil-Motor beschleunigt das Sportauto, das in Gruppe 4 (Spezial-GT-Wagen) starten wird, in 7,6 Sekunden auf 100 km/h. Mit der Homologation rechnen wir zum 1. Juli dieses Jahres.

REDAKTION: Ein weites Feld und in diesem kurzen Gespräch nicht in allen Einzelheiten zu beschreiben. Vielleicht aber noch ein paar Sätze zum Thema Opel-Sportpokal.

BERGER: Der Opel-Sportpokal wird in diesem Jahr bereits zum 11. Male durchgeführt. Zunächst war er national begrenzt, vor einiger Zeit wurde er auf ganz Europa ausgedehnt. Dieser Sportpokal gewährt – nach Staffellung – zunächst einmal Einzelprämien. Wenn jemand einen Rallye-Weltmeisterschaftslauf im Gesamtklassament gewinnt, erhält er von Opel DM 5.000 Preisgeld. Für den deutschen Rallyemeisterschaftssieg DM 1.000, beim zweiten DM 500. Wird er Gruppensieger, bekommt er auch

Unser Gesprächspartner: Jochen Berger, Leiter der Sportbetreuung.





Erich Koch: Leiter des Opel-Euro-Händler-Teams.



Helmut Bein: Leiter des neuen Bereiches Sportersatzteile.

DM 500, ist er „nur“ Klassensieger, bekommt er DM 300 Prämie. Diese Prämien werden addiert und jeweils in der Jahresmitte und am Jahresende ausgezahlt. Nach den Geldbeträgen richtet sich auch die Punktezahl, die der einzelne im Rahmen des Opel-Sportpokals erhält. Zum Jahresende werden die Punkte zusammengezählt. Wer die meisten hat, ist Sieger des Opel-Sportpokals. Er erhält DM 10.000, die folgenden 8.000, 6.000, 4.000 und 2.000 DMark. Zusätzlich bekommen die jeweils drei Besten eines Landes noch 2.500, 1.500 und 1.000 DM.

REDAKTION: Ein schöner Anreiz. Da lohnen schon die Aktivitäten der Fahrer. Nun noch etwas anderes: Motorsport ist nicht ganz ungefährlich. Versichern wir eigentlich die Fahrer?

BERGER: Ja, die Versicherung umfaßt Tod, Invalidität mit Heilkosten und Tagegeld. Für den Privatfahrer ist dies zweifellos sehr wichtig, denn bei derartigen Sportunfällen zahlt keine Krankenkasse. So ist eine solche Versicherung von großem Vorteil für den einzelnen. Über 1.000 Sportfahrer nehmen übrigens zur Zeit am Opel-Sportpokal teil.

REDAKTION: Wer schreibt eigentlich die Rennen und Rallyes aus?

BERGER: Die Ausschreibung der einzelnen Rennen und Rallyes erfolgt durch die örtlichen Sportclubs oder durch ADAC, AvD und andere Verbände. Die Fahrer bewerben sich dort und

machen bei den einzelnen Wettbewerben mit. Bei Veranstaltungen, an denen viele Opel-Fahrer beteiligt sind, gibt das Unternehmen den technischen Service, das heißt es stellt Service-Fahrzeuge zur Verfügung. Wir verkaufen dabei den Fahrern Teile, die sie benötigen. Die Arbeitszeit für den Service dagegen wird nicht in Rechnung gestellt. Hinzu kommt natürlich die Beratung der Sportfahrer auf sporttechnischem und sportreglementarischem Gebiet.

REDAKTION: Und wie ist das mit dem sogenannten Opel-Markenrennen, das jährlich stattfindet, früher auf dem Nürburgring, seit zwei Jahren auf dem Hockenheimring, richten wir das in eigener Regie aus?

BERGER: Ja! Einmal im Jahr findet das Opel-Markenrennen statt. 1977 und 1978 war es, wie Sie sagten, auf dem Hockenheimring. Wir geben dabei den Fahrern die Möglichkeit, im Rahmen eines großen Rennens mitzufahren. Sie fahren dabei unter sich, nicht gegen Konkurrenzfabrikate. Diese Veranstaltung findet jeweils im Rahmen des Formel-1-Rennens statt, vor einer großen Zuschauer-Kulisse also. Interessant für Ihre Leser außerdem zu wissen ist noch, daß wir zweimal im Jahr Fahrer- und Beifahrerlehrgänge abhalten, um den Nachwuchsfahrern die Möglichkeit zu geben, von bekannten Instruktor angeleitet, „richtig“ fahren zu lernen. Hierfür wird ein besonderes Gelände benötigt mit Schotterstraßen, Asphaltstraßen, großen Plätzen zum Schleudern usw.

Blick in die Werkstatt der Sportförderung. Von den Mitarbeitern werden hier die Rallye-Fahrzeuge für das Euro-Händler-Team in enger Zusammenarbeit mit der PEK und den Sponsoren, Reifenfirmen, Tunern usw., gebaut. Auf dem Bild (Dritter von rechts) Werkstattleiter F. Meuer.



Ein sehr gut geeigneter Ort ist der Fliegerhorst in Diepholz, aber auch unser Werksgelände in Kaiserslautern.

REDAKTION: Ist es richtig, daß jetzt ein Kadett Cup '79 ausgeschrieben wurde?

BERGER: Ja! Sie wissen, Automobilsport ist teuer. Es gibt nun aber viele gute Autofahrer, die nie die Möglichkeit haben, sich sportlich zu bewähren, einfach, weil sie nicht an das Material herankommen. Mit dem Kadett Cup soll deshalb versucht werden, Nachwuchsfahrern relativ preiswerten Motorsport anzubieten. Es wurde eine Sonderklasse ausgeschrieben bei 10 Veranstaltungen in Deutschland. Sie fahren nicht gegen die Konkurrenz, denn da müßte das Fahrzeug wieder optimal nach sportlichen Gesichtspunkten vorbereitet werden. Bei diesem Kadett Cup '79 ist deshalb das Serienauto vorgeschrieben, und zwar das kleinste Auto aus dem Opel-Programm, der 1200er Kadett, 2türig, 4türig, als Coupé oder auch als City. Sportliche Überarbeitungen, beispielsweise am Motor, sind verboten. Freigestellt sind lediglich Sicherheitsvorkehrungen, Überrollbügel, 4-Punkte-Gurte und ähnliches mehr.

REDAKTION: Nach diesen praktischen Aktivitäten nun zur Theorie. Gibt es auch Filme oder spezielle Publikationen für unsere Privatfahrer?

BERGER: Die gibt es, und dafür sind wir ebenfalls zuständig. Solche Filme werden meist an Sportclubs verliehen, und die Zeitschrift „Opel Sport“, die wir periodisch herausgeben, ist ein 8-seitiges Heft, das im Abstand von etwa 6 Wochen an alle Motorsportclubs versandt wird. Darin wird unter anderem über technische Neuerungen, über den Stand des Opel-Sportpokals und vieles andere Wissenswerte im Zusammenhang mit unseren Aktivitäten berichtet.

REDAKTION: Herr Berger, das Gespräch ist länger geworden, als wir ursprünglich vorhatten. Das Ganze ist doch ein umfangreiches Gebiet. Zum Schluß noch ein paar Einzelheiten über das Opel-Euro-Händler-Team.

BERGER: Das Team ist ein eigenständiger, eingetragener Verein, der Rallyes durchführt,



Die neuen Spitzenfahrer des „Euro-Händler-Teams“: „Jochi“ Kleint (links) und Co-Pilot Gunter Wanger, die kürzlich bei der zur Europameisterschaft zählenden Rallye „Boucles de Spa“ in Belgien einen erfolgreichen Einstand mit dem ersten Platz in der Gesamtwertung auf ihrem Ascona (Gr. 2) hatten.

getragen von mehreren Sponsoren, beispielsweise Pirelli, Bilstein, Motorola, Bosch, Mobil, Matter und natürlich Opel. Das Team hat die Aufgabe, Spitzensport zu treiben, denn nur wer im Spitzensport erfolgreich ist, zieht automatisch die Breite mit sich. Im Jahr 1978 sind wir Zweiter in der Weltmeisterschaft geworden, also Vizeweltmeister. Ein beachtlicher Erfolg. Privatfahrern können wir nur Teile verkaufen,

die entwickelt und „standfest“ sind, das Händlerteam dagegen fährt auch mal mit Versuchsteilen. Wir sind dem Privatfahrer also immer um einen Schritt voraus. Es sind Teile, die noch nicht erprobt sind; dadurch haben wir das Risiko, daß ein Teil ausfallen kann. Die Wagen unserer Rallye-Teams werden übrigens in einer eigenen Werkstatt gebaut, selbstverständlich in enger Zusammenarbeit mit der PEK und den Sponsoren, Reifenfirmen, Tunern usw. In unserer Werkstatt werden allerdings keine Motoren gefertigt; die werden komplett angeliefert, entweder von der PEK oder von einem Motoren-Tuner. Wir bauen sie hier nur in die Wagen ein.

REDAKTION: Noch ein Satz zu den Aktivitäten des Teams.

BERGER: Für das „Opel-Euro-Händler-Team“ (OEHT) hat eine neue Phase begonnen. Von jetzt an werden wir bei Rallyes mit dem Gruppe 2-Ascona 2.0 I antreten. Jochi Kleint und Gunter Wanger, das neue Top-Team des „OEHT“ sollen damit nicht nur alle Läufe um die Deutsche Rallyemeisterschaft bestreiten, sondern sie werden mit dem Ascona auch bei besonders ausgesuchten Läufen zur Rallye-Europameisterschaft an den Start gehen. Allein aus Kapazitätsgründen schon werden wir uns in der laufenden Saison an der Rallye-Weltmeisterschaft für Marken kaum direkt beteiligen können. Statt dessen wird voraussichtlich „DOT HOLLAND“ mit Anders Kulläng/Bob de Jong einen Teil der WM-Läufe bestreiten. Nicht zuletzt die selbst für engagierte Marken unzumutbare Inflation der gewerteten WM-Läufe hat uns diesen Entschluß erleichtert.

REDAKTION: Technischer Service, Teilenachschub sind Faktoren, die über Sieg oder Niederlage bei einer Rallye entscheiden. Bei der letzten Rallye Monte Carlo im Januar waren es unseres Wissens sechs Mechaniker-Crews, die an über 35 Stützpunkten die 48 Opel-Fahrer unter den 223 Teilnehmern technisch versorgten.

Auf dem Bild unten der neue sportliche Ascona 400, die „scharfe Waffe“, mit der das „Euro-Händler-Team“ in den Rallye-Sport der Gruppe 4 einsteigen wird. Der schnelle „400“ bringt dazu alle nötigen Voraussetzungen mit. Der neue 16-Ventil-Motor leistet 140 PS. (Mit ei-



Außenansicht des „geheimen Siegers“, wie man den Kadett GT/E nach dem 4. Gesamtklassament hinter drei „Rennmaschinen“ bei der Rallye Monte Carlo 1976 in der Presse nannte.

BERGER: Ja, das stimmt, aber auch anderes ist wichtig. Zum Rallyesport gehören nach meiner Meinung fünf Faktoren. Man muß einen hervorragenden Fahrer haben, einen hervorragenden Beifahrer, ein hervorragendes Auto, hervorragende Reifen und einen hervorragenden Service. Wenn einer dieser fünf Faktoren – wie in einer Kette – ein schwaches Glied ist, dann klappt es

nicht, gibt es Ausfälle. Man hat diese Erfahrung immer wieder gemacht.

REDAKTION: Herr Berger, vielen Dank, daß Sie unsere Fragen so ausführlich beantwortet haben. Sicher, manches wurde nur angedeutet, anderes aus Zeitgründen nicht erwähnt. Darauf kommen wir ein anderes Mal zurück.

einem Tuning-Kit kann die Leistung auf 240 PS gesteigert werden.) Die auffälligen Spoiler am Sport-Ascona sind keine Effekthascherei, sondern überaus wirkungsvolle aerodynamische Hilfsmittel. Dank umfangreicher Entwicklung im Windkanal sank der Luftwiderstandsbeiwert um zehn

Prozent. Der Auftrieb an der Vorderachse wurde um 50 Prozent reduziert, der an der Hinterachse konnte gänzlich eliminiert werden. Mit der Homologation für die Gruppe 4 wird zum 1. Juli gerechnet. Das 200 km/h schnelle Sportauto wurde kürzlich in Frankfurt vorgestellt.



Die Vorfahren des Betriebsrates

Die Entwicklung der Belegschaftsvertretung in unserem Unternehmen

Für alle im Unternehmen Beschäftigten ist die Existenz des Betriebsrates heute eine absolute Selbstverständlichkeit. Durch das Betriebsverfassungsgesetz von 1952 gibt es Betriebsräte in der Bundesrepublik Deutschland seit über 27 Jahren. Anders als bei den Tarifpartnern — Arbeitgebern und Gewerkschaften — gilt für Unternehmensleitung und Betriebsrat vom Gesetz her das Gebot vertrauensvoller Zusammenarbeit. Der Betriebsrat hat Mitwirkungs- und Mitbestimmungsrechte im personellen, sozialen und wirtschaftlichen Bereich.

Das war nicht immer so. Zwar gab es im Deutschen Reich seit dem Betriebsrätegesetz von 1920 eine gesetzliche Basis für die Arbeitnehmervertretung im Betrieb, deren Rechte jedoch vergleichsweise beschränkt waren. Es ist nun sehr interessant, sich einmal mit der historischen Entwicklung auf diesem Gebiet seit dem Jahre 1907 in unserem Unternehmen zu befassen.

Vermittelndes Organ

Der Verfasser stieß vor einiger Zeit bei der Durchsicht alter Schriftstücke auf ein Exemplar der „Satzungen für den Arbeiter-Ausschuß der Firma Adam Opel in Rüsselsheim. Errichtet am 1. November 1907“. Die Prüfung der einzelnen Abschnitte und Paragraphen dieser Satzung läßt erkennen, daß der Arbeiter-Ausschuß jener Tage in erster Linie ein Kommunikations- und Mitverantwortungsorgan war. In § 1 heißt es dazu recht allgemein:

Titelblatt der Satzungen für den Arbeiter-Ausschuß aus dem Jahre 1907.

Satzungen

für den

**Arbeiter-Ausschuß der Firma
Adam Opel in Rüsselsheim.**

Errichtet am 1. November 1907.

I. Zweck. § 1.

Der Arbeiter-Ausschuß hat den Zweck, als **vermittelndes Organ** ein friedliches Zusammenwirken zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu ermöglichen und die **gemeinschaftlichen Interessen** Beider unter Wahrung der **allgemeinen Interessen** der Arbeiterschaft zu fördern.

II. Aufgaben. § 2.

Es ergeben sich für den Arbeiter-Ausschuß folgende Aufgaben:

1. Aufklärung bei etwaiger Abänderung der Arbeits-Ordnung und Sorge für genaue Befolgung der Arbeits-Ordnung sowie aller Verordnungen, welche im allgemeinen Interesse der Arbeiterschaft und der Ehre und Wohlfahrt der Firma erlassen sind.

„Der Arbeiter-Ausschuß hat den Zweck, als vermittelndes Organ ein friedliches Zusammenwirken zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu ermöglichen und die gemeinschaftlichen Interessen Beider unter Wahrung der allgemeinen Interessen der Arbeiterschaft zu fördern.“ § 2 hingegen zählt die Aufgaben ganz konkret auf: „Es ergeben sich für den Arbeiter-Ausschuß folgende Aufgaben:

Konkrete Aufgaben

1. Äußerung bei etwaiger Abänderung der Arbeits-Ordnung und Sorge für genaue Befolgung der Arbeits-Ordnung sowie aller Verordnungen, welche im allgemeinen Interesse der Arbeiterschaft und der Ehre und Wohlfahrt der Firma erlassen sind.
2. Unterstützung des Aufsichtspersonals der Firma bei Handhabung der Ordnung in dem Bestreben, der Vergeudung und Veruntreuung von Eigentum der Firma vorzubeugen.
3. Vorschläge von Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Wahrung der Gesundheit der Arbeiter oder zur Beseitigung etwaiger Mißstände.
4. Übermittlung an die Firma von Wünschen und Beschwerden der Arbeiterschaft, soweit solche das allgemeine Interesse derselben betreffen.
5. Schlichtung und Verhütung von Streitigkeiten zwischen Arbeitern und Einwirken auf Hebung des kameradschaftlichen Verhältnisses unter der Arbeiterschaft.“

Das Wahlverfahren

In den weiteren Abschnitten wird dem Wahlverfahren der Mitglieder umfassend Raum gegeben. Die Wahl erfolgte danach regelmäßig im Monat Oktober für die Dauer von zwei Kalenderjahren. Wahlberechtigt war seinerzeit jeder Arbeiter, der das 21. Lebensjahr vollendet hatte und mindestens ein volles Jahr ununterbrochen bei der Firma beschäftigt war. Wählbar war jeder Arbeiter, der das 30. Lebensjahr vollendet und mindestens 5 Jahre ununterbrochen im Dienst des Un-

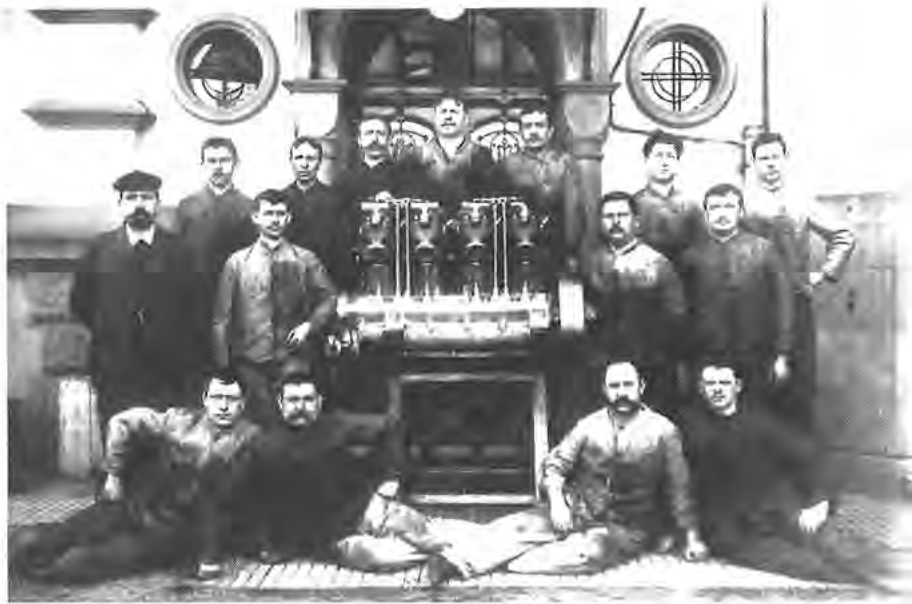
ternehmens gestanden hatte. Weiter ist in dem Papier zu lesen, daß die Arbeiterschaft bei Opel zwei Wahlabteilungen bildete, nämlich die „Fahrrad-Abteilung“ und die „Motorenwagen-Abteilung“. Letztere stellte sechs, erstere nur zwei Mitglieder. Weitere vier Mitglieder (ein Drittel) wurden von der Firma bestimmt, so daß der Arbeiter-Ausschuß insgesamt zwölf Mitglieder (Arbeiter oder Angestellte) umfaßte.

Sitzungsprotokolle verschollen

Interessanterweise ist die Nähmaschinen-Abteilung überhaupt nicht vertreten, was auf ein deutliches Desinteresse der Unternehmensleitung an diesem Geschäftszweig bereits vor dessen Aufgabe nach dem großen Brand im August 1911 schließen lassen könnte. Leider wissen wir heute nur sehr wenig über die konkrete Tätigkeit des Arbeiter-Ausschusses in jenen Tagen. Die Sitzungsprotokolle, die satzungsmäßig vorgeschrieben waren, sind verschollen. Immerhin lassen Nachträge zur Betriebsordnung (Arbeits-Ordnung), die dem Arbeiter-Ausschuß vorher zur Kenntnis gebracht werden mußten, den Schluß zu, daß sich der Ausschuß (wie zu erwarten) in erster Linie mit Lohn- und Arbeitszeitfragen sowie der Schadensersatzpflicht der Arbeiter für unbrauchbar gewordene Schneidwerkzeuge usw. zu befassen hatte. Eine Vereinbarung vom 2. März 1911 besagt dazu, daß Schadensersatzansprüche nur dann geltend gemacht wurden, wenn ein grobes Verschulden nachgewiesen werden konnte. Der Schaden wurde gleichzeitig auf den Wert des Werkzeuges begrenzt.

Ideologische Auseinandersetzungen

Ob der Arbeiter-Ausschuß auch während des Ersten Weltkrieges und in den ersten Nachkriegsjahren seine Tätigkeit fortsetzen konnte, darf bezweifelt werden. Belege dafür sind nicht bekannt. Vermutlich im Laufe der zwanziger Jahre wurde dann auf der Basis des erwähnten Betriebsrätegesetzes ein neuer Betriebsrat gebildet. Nachweisen läßt sich dessen Existenz allerdings erst auf Grund der „Richtlinien für die Betriebs-Abteilung“ Nr. 11 vom 10.12.1930. Danach war der Betrieb in fünf Bezirke eingeteilt, jeder Bezirk wurde von einem Arbeiterratsmitglied vertreten. Insgesamt waren sechs Ratsmitglieder — den Vorsitzenden einge-



Das obere Bild wurde nach der Jahrhundertwende ungefähr im Jahre 1907 aufgenommen. Es zeigt einen Meister der Motormontage mit seiner Gruppe vor der Villa „Sophienheim“, der Privatwohnung des Firmengründers Adam Opel.

schlossen — freigestellt. Offensichtlich war die Betriebsratsarbeit in jenen Jahren durch massive ideologische Auseinandersetzungen innerhalb der Belegschaft stark gestört. Erhaltene Flugblätter aller politischen Schattierungen aus jener Zeit machen das deutlich.

Der „Opel-Putsch“ von 1930

Berühmt geworden ist in diesem Zusammenhang der „Opel-Putsch“ vom 12. Februar 1930. Kommunisten unter Führung eines preußischen sowie eines hessischen Landtagsabgeordneten versuchten, in das Werk einzudringen. Es kam zu Sabotageakten. Gemäßigte Betriebsratsmitglieder einschließlich des damaligen Vorsitzenden Reviol wurden tätlich angegriffen. Die Aufforderung der Putschisten zum Massenstreik wurde von der Belegschaft jedoch nicht befolgt, die große Mehrheit bewies auch in dieser kritischen Situation Augenmaß und Vernunft.

Im Dritten Reich

Nach 1933 wurde der Betriebsrat beziehungsweise der Arbeiterrat schrittweise entmachtet. Nach einer Notiz in der damaligen Werkzeitschrift, der „Opel-Werksgemeinschaft“, trat mit Wirkung vom 1. Mai 1934 an die Stelle des Betriebsrates der sogenannte Vertrauensrat, der — wie es weiter bezeichnend heißt — „dem Führer des Betriebes beratend

RECHTS: Ausriß aus einer Heimatzeitung vom 13. Februar 1930, in der der „Opel-Putsch“ beschrieben wurde. (Einzelheiten darüber im Textteil.)

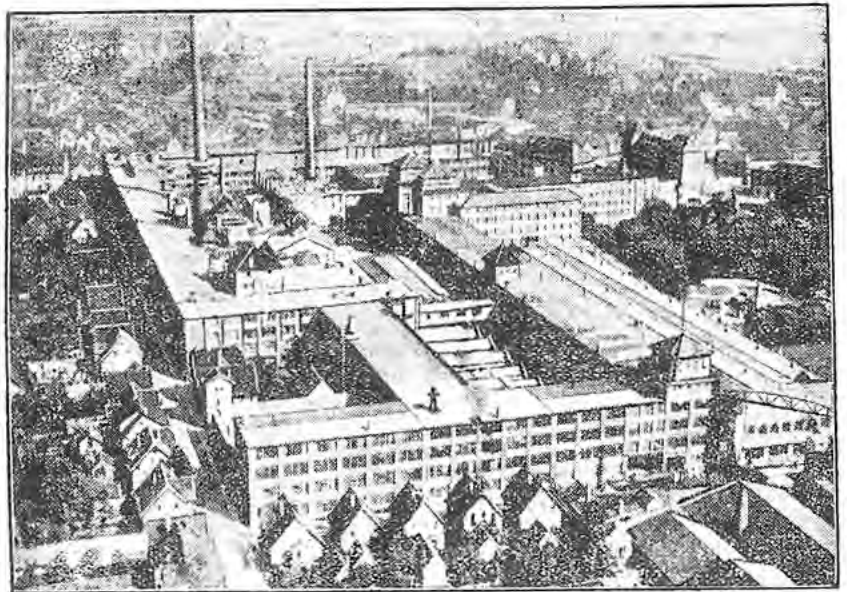
zur Seite steht“. Den Vertrauensräten wurden „erzieherische Aufgaben gegenüber der ‚Gefolgschaft‘“ zugewiesen. Und noch ein wörtliches Zitat aus der „Werksgemeinschaft“: „Selbstverständliche Voraussetzung ist, daß jeder Angehörige des Vertrauensrates der nationalsozialistischen Weltanschauung mit Haut und Haaren verschworen ist ...“ Die freien Gewerkschaften wurden verboten. An ihre Stelle trat die Einheitsorganisation Deutsche Arbeitsfront (DAF). Mitgliedschaft in ihr war Pflicht, so auch bei Opel gemäß § 1 der 1934 neu erlassenen Betriebs-Ordnung. Bis zum Ende des Dritten Reiches im Jahre 1945 gab es somit weder auf der innerbetrieblichen noch auf der überbetrieblichen Ebene eine eigenständige Vertretung der Arbeitnehmerinteressen. OGR

met Tagblatt, Bischofsheimer, Odenheim-Dufanburger, Miefelder, Waldorfer, Raunheimer Rüsselsheim

Dem Heimatbe

Versuchte Stilllegung der Opelwerke.

8 Rädelführer verhaftet. — Die Ruhe wieder hergestellt.



Rüsselsheim erlebte gestern einen bewegten Tag. Am Vormittag trafen etwa 200 Radikale teils zu Fuß, teils in Lastautos und als Motorradfahrer, größtenteils aus Frankfurt oder Offenbach stammend, in Rüsselsheim ein, und versuchten die Opelwerke still zu legen.

Sie drangen — teilweise über die Mauern — in das Fabrikareal ein, versuchten die Belegschaft zur Niederlegung der Arbeit zu bestimmen und die Wiedereinstellung von drei radikalen Betriebsratsmitgliedern zu erzwingen. Diese waren deshalb entlassen worden, weil sie während der Arbeitszeit durch Versammlungen die Belegschaft auf-

Die Vorgeschichte der Unruhen.

Über die Ursachen, die zu den bedauerlichen Zwischenfällen führten, hören wir von gutinformierter Seite in Rüsselsheim:

„Vor einigen Tagen stellten im Betriebsrat der Opelwerke die Mitglieder der kommunistischen Opposition die von vornherein aussichtslose Forderung, den Stundenlohn der im Taglohn beschäftigten Arbeiter so zu erhöhen, daß die Arbeitsstunde nicht mit 60 Minuten sondern mit 80 Minuten in Ansatz gebracht werde. Die Mehrheit des Betriebsrates lehnte es ab, die kommunistischen Lohnforderungen der Betriebsleitung in Betracht zu ziehen, weil sie Arbeit-

BEI UNS ZU HAUS

Nachbarstadt FLÖRSHEIM

Vor Jahren schon fand unsere Serie „Bei uns zu Haus“, in der wir in kurzen Umrissen Wohnorte unserer Mitarbeiter vorstellten, viel Zustimmung, weshalb wir sie im letzten Heft mit einer Skizze der Kreisstadt Groß-Gerau wiederaufnahmen. In dieser Ausgabe berichten wir über Flörsheim im Main-Taunus-Kreis.

durch den Reichsdeputationshauptschluß unter französischem Einfluß territoriale Neuordnungen in Deutschland vorgenommen und die geistlichen Kurstaaten aufgelöst wurden, fiel Flörsheim an das Herzogtum Nassau, 1866, nach dem preußisch-österreichischen Krieg, an Preußen. Seit 1928 gehört die Gemeinde



Teilansicht des Hofgutes des Fürsten von Metternich in Flörsheim-Weilbach.

ernährten, ist Flörsheim, zu dem noch das Weindorf Wicker und Weilbach mit seinen Heilquellen gehören, heute eine ausgesprochene Arbeiterwohnsitz-Stadt, in der sich mittlerweile auch Handwerks- und Industrieunternehmen angesiedelt haben.

Flörsheims Schicksal ist verbunden mit den Weltunternehmen Opel und Hoechst. Nach beiden Werken pendeln sehr viele Bewohner. In der Stadt entstanden in den letzten 20 Jahren ein Krankenhaus-Neubau, ein Schulzentrum und die moderne Stadthalle. Durch die Ungunst der Zeiten sind nur wenige alte Häuser und Altertümer erhalten geblieben. Was jedoch überdauerte und restauriert wurde, gibt dem Stadtbild hier und da einen malerischen Charakter. Die Flörsheimer, gesellige Menschen, die das Vereinsleben lieben, sind stolz auf ihre Stadt.



Die moderne Stadthalle in Flörsheim, Schauplatz vieler Veranstaltungen.

Am nördlichen Mainufer, Rüsselsheim fast gegenüber, liegt Flörsheim. Eine moderne, vierspurige Mainbrücke, über die der Verkehr flüssig rollt – sie wurde erst im Dezember 1978 ihrer Bestimmung übergeben – verbindet beide Städte. Die alte, 1928 erbaute Opel-Brücke war den wachsenden Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen. Von den gegenwärtig rund 16.000 Einwohnern Flörsheims sind rund 1.500 bei Opel beschäftigt. Sie kommen aus einer Stadt, deren Anfänge als fränkische Siedlung ins frühe Mittelalter zurückreichen. Aber erst 828 wurde Flörsheim erstmals urkundlich erwähnt.

zum Main-Taunus-Kreis, 1953 wurde sie zur Stadt erhoben und 1978 feierte sie den 1.150. Jahrestag der Ersterwähnung.

Während sich die Einwohner früher von Fischfang, Weinbau und Landwirtschaft

Malerisches Alt-Flörsheim: Liebevoll restaurierte Fachwerkhäuser.



In den folgenden Jahrhunderten wechselte der Ort mehrmals seinen Besitzer, bis er 1270 für über 500 Jahre in den Besitz der Erzbischöfe von Mainz überging, die zu den drei geistlichen Kurfürsten des Reiches zählten. Eine insbesondere im 16. Jahrhundert ausgebaute mächtige Festungsanlage schützte die Flörsheimer über 200 Jahre vor manchem lästigem Besuch. Zur Zeit des 30jährigen Krieges, und zwar in den Jahren 1615 bis 1625, war Flörsheim Schauplatz von Hexenprozessen. 1666 raffte die Pest ein Viertel der Einwohner hinweg. 1803, als

Hier muß die Ausbildung Spaß machen ...

Unser Bochumer Werk hat jetzt
eine neue Ausbildungsstätte





Arbeiten an der Fräsmaschine.



Messen und Prüfen im Elektronikraum der neuen Lehrwerkstatt.



Blick in die Lehr-Schmiede. — Weibliche Azubis auch bei den Drehern (unten).

Am 21. Februar 1979 wurde im Werk Bochum ein neues Gebäude mit Werkstätten, Unterrichts-, Büro- und Sozialräumen offiziell seiner Bestimmung übergeben. (Wir berichten darüber ausführlich im Bochum-Teil dieser Ausgabe.) Mit einem Kostenaufwand von 5,7 Millionen DM ist in über einjähriger Bauzeit eine moderne und allen Ansprüchen gerecht werdende Ausbildungsstätte mit einer Gesamtfläche von 4.250 m² entstanden. Der Neubau — Bau L 26 — im Werk II in Bochum-Langendreer war erforderlich geworden, weil die bisherigen Räumlichkeiten keine Erweiterungen mehr zuließen und auch eine Umstellung von betrieblichen Einrichtungen vorgenommen werden mußte. Bezogen wurden die neuen Räume bereits am 1.9.1978. Unser Fotograf hat sich in dem neuen Gebäude etwas umgesehen.

Am 1. April 1964, etwa zwei Jahre nach Aufnahme der Produktion im Werk

Bochum, wurde bereits mit der Ausbildung von 64 männlichen Jugendlichen in den Berufen Werkzeugmacher, Maschinenschlosser, Starkstromelektriker, Betriebsschlosser, Dreher und Universalfräser begonnen. Ein Jahr später nahmen dann 14 weibliche Jugendliche die Arbeit auf und wurden zu Bürogehilfinnen ausgebildet. In den Jahren 1964 bis 1967 sind die jährlichen Einstellquoten kontinuierlich erhöht worden, so daß sich schließlich durchschnittlich 330 Jugendliche pro Jahr in der Ausbildung befanden. Hierfür stand eine Lehrwerkstatt mit Schulräumen, Büroräumen und Sozialräumen von 2.900 m² Fläche zur Verfügung.

Ein paar Fakten

Nach dem Ausbildungskonzept wird in der Lehrwerkstatt die Grundausbildung vermittelt, während die Fachausbildung möglichst praxisnah „vor Ort“ in den Betriebsabteilungen und in den kauf-

Unterricht im Hydraulik- und Pneumatikraum der Lehrwerkstatt.





Auch Mädchen im Elektroberuf.



Außenansicht der neuen Lehrwerkstatt in Bochum.

männlichen Abteilungen durchgeführt wird. Als Ergänzung zum Berufsschulunterricht erhält jeder Auszubildende durchschnittlich pro Woche vier Stunden Werksunterricht. Bis zum 1. September 1978 wurden im Werk Bochum 1.421 Jugendliche für eine Ausbildung in gewerblichen und 221 Jugendliche für eine Ausbildung in kaufmännischen Berufen eingestellt. Von 1.103 gewerblichen Auszubildenden der Einstellungsjahrgänge 1964 bis 1975 nahmen 1.012 = 92 Prozent und von 191 kaufmännischen Auszubildenden der Einstellungsjahrgänge 1964 bis 1976 151 = 79 Prozent nach Beendigung ihrer Ausbildung mit Erfolg an Abschlußprüfungen teil. Etwa 95 Prozent davon erhielten einen Arbeitsvertrag. Weit über 50 Prozent dieser ehemaligen Auszubildenden sind heute noch bei uns tätig; dies entspricht den Vergleichszahlen anderer Firmen in unserem Einzugsgebiet. Zahlreiche Auszubildende verließen uns kurz nach der Abschlußprüfung, um ihren

Wehrdienst bei der Bundeswehr abzuleisten oder um eine weiterführende Ausbildung anzuschließen; 17 kehrten inzwischen als Ingenieure ins Werk zurück.

Der Jugend eine Chance

Das Unternehmen hat sich entschlossen, die Ausbildungskapazität in allen Werken erheblich zu erweitern, und zwar in manchen Berufen beträchtlich über den eigenen künftigen Bedarf hinaus. So wird bis 1981 die Einstellquote der gewerblichen Auszubildenden gegenüber 1977 im Werk Bochum um 35 Prozent erhöht, so daß sich daraus ab 1981 eine Erhöhung der Gesamtzahl der in Ausbildung stehenden Jugendlichen um 47,5 Prozent gegenüber 1977 ergibt. Nimmt man die Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern zusammen, so wird bis 1981 die Gesamtzahl der Auszubildenden im Hause Opel um 41 Prozent erhöht, nämlich von 1.190 im Jahre 1977 auf 1.674 im Jahre 1981.



Schalten und Messen im Elektroraum. — Darunter ein Bild von der Grundausbildung am Schraubstock.

Aller Anfang ist schwer: Übungen im Autogen-Schweißen.





Blick in den Waschraum.



Die Verwaltung, in der auch Bürohilffinnen ausgebildet werden.



H. Plattfaut, Leiter der Abteilung Berufsausbildung des Werkes Bochum.

Für diese zusätzlichen Ausbildungsplätze wurden fast 5,3 Millionen DM investiert, davon in Bochum 2,2 Millionen DM.

Weitere Ausbilder

Der Kostenaufwand für die neue Ausbildungsstätte in Bochum – ohne die zusätzlichen Ausbildungsplätze – betrug 3,5 Millionen DM, so daß insgesamt 5,7 Millionen DM im vergangenen Jahr in Bochum für das Ausbildungswesen investiert wurden. Die Gesamtfläche des Baus L 26 beträgt einschließlich der Schulräume, Büroräume und Sozialräume 4.250 m², das bedeutet eine Erweiterung der bisherigen Fläche von 2.900 m² um 46 Prozent. Die Erhöhung der Ausbildungskapazität bezieht sich aber nicht nur auf die Ausweitung der Räume, der maschinellen Ausstattung und der Erweiterung der Ausbildungsmittel, sondern auch auf die Zahl der hauptamtlichen Ausbilder. Am 1. September '78 wurden zwei weitere Ausbilder eingestellt, bis

1981 werden weitere sechs hinzukommen, so daß man dann über 25 hauptamtliche Ausbilder verfügt.

Ausbildung in 11 Berufen

Im Herbst vorigen Jahres wurden erstmalig vier Mädchen als Auszubildende für einen Facharbeiterberuf eingestellt; drei von ihnen wollen Dreher und eine will Elektroanlageninstallateur werden. Zum 1. August dieses Jahres können noch weitere sieben Ausbildungsplätze mit Mädchen besetzt werden. Zur Zeit stehen im Werk Bochum in Ausbildung: 340 Jugendliche in 11 Berufen, davon 309 in gewerblichen und 31 in kaufmännischen Berufen. Nach 1981 werden es über 500 sein. Die Aus- und Weiterbildung von Jugendlichen und erwachsenen Mitarbeitern hat bei Opel einen hohen Stellenwert. Sie hat nicht nur das Ziel, Mitarbeiter fachlich zu qualifizieren, sondern sie ist eine unabdingbare Voraussetzung für den Erfolg unseres Unternehmens.

Mittagessen im Aufenthaltsraum. – Anschließend eine Schachpartie.





Hätten Sie's gemerkt?

Einfacher mit Rundmaterial

In unserer Serie „Hätten Sie's gemerkt?“ stellen wir immer wieder erfolgreiche Einsender von Verbesserungsvorschlägen vor, die für ihr aufmerksames Beobachten und Mitdenken ansehnliche Prämien erhalten.

Diesmal ist es Mitarbeiter Paul Sommer (Bild), der als kaufmännischer Sachbearbeiter in der Schmiede beschäftigt ist. Doch zunächst sei folgendes erklärend vorausgeschickt: In der Schmiede wird zum Abschmieden von Rohlingen das Material in den verschiedensten Abmessungen und Formen verarbeitet. Daher liefern die Walzwerke sowohl Rund- als auch Vierkantmaterial (Knüppelmaterial).

Der Kilopreis ist unterschiedlich. Da Rundmaterial einfacher herzustellen ist, ist es preiswerter. Mitarbeiter Sommer stellte fest, daß die Nabe Kupplung als rundes Drehteil aus dem Vierkantmaterial geschmiedet wurde. Er kam zu dem richtigen Schluß, daß in diesem Fall Rundmaterial genauso geeignet ist.

Vor einiger Zeit reichte er daher den Vorschlag ein, das Schmiedematerial dafür von 40 mm Vierkant- auf Rundmaterial umzustellen, um so bei gleichzeitiger Materialeinsparung günstige Einkaufspreise zu erzielen. Ein Kostenvergleich und anschließende Versuche mit geeignetem Rundmaterial ergaben, daß der Vorschlag durchführbar war. Paul Sommer erhielt für seine gute Idee eine Prämie von DM 4.255. Worauf wieder zu fragen ist: „Hätten Sie's gemerkt?“ Wi.

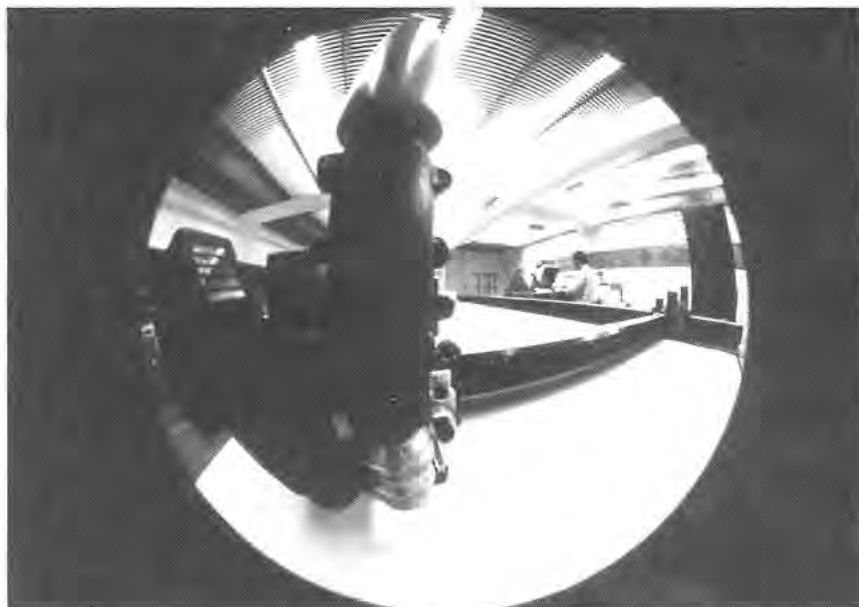
DAS SICHERE AUTO

SICHT und LICHT

Sehen und gesehen werden – darauf kommt es beim Autofahren in erster Linie an. Die Sichtverhältnisse haben daher bereits beim Entwerfen der Karosserieform eine zentrale Bedeutung.

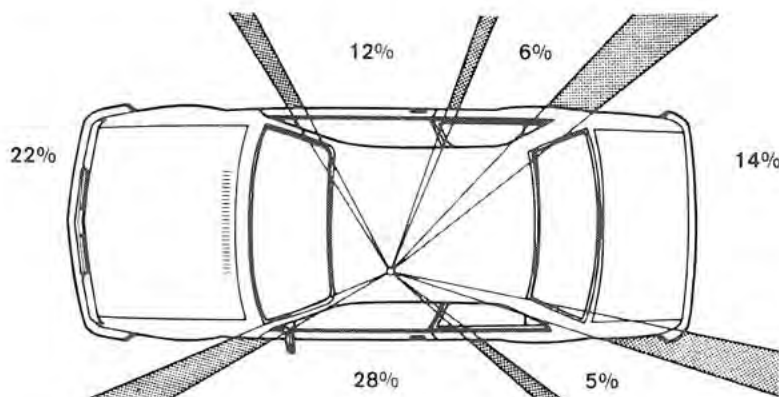
Mit Hilfe von Computern lassen sich Sichtverhältnisse einer geplanten Karosserie schon in einem sehr frühen Entwicklungsstadium analysieren und maschi-

nell zeichnen. Anhand dieser Zeichnungen können wichtige Fragen beantwortet werden: Welche Fahrzeugbereiche verdecken die Sicht nach draußen? Wie sind die Sichtverhältnisse beim Einparken? Wie groß sind die von den Dachsäulen verursachten „toten“ Winkel? Verdeckt das Lenkrad Bedienungselemente bei den verschiedenen Fahrergrößen und Sitzpositionen?



Elektronisch gesteuerte Zeichenmaschine: Derartige Anlagen sind – besonders bei der Karosserie-Entwicklung – wertvolle Helfer. Zeichnen sie doch in Windeseile komplizierte Dar-

stellungen, für die man früher Wochen oder gar Monate benötigt hätte. Nicht nur Studien für neue Lösungen entstehen hier, sondern auch endgültige Konstruktionsunterlagen.



Rundblick: Die Dachsäulen verdecken nur 13 Prozent der Sicht nach draußen. Es verbleiben 87 Prozent freies Sichtfeld.

UNSERE JUBILARE

40

Rüsselsheim



Kari-Heinz Stöbbe
PEK-Vorausentwicklg.
2.3.1979



Heinz Traß
Arbeitssicherheit
5.3.1979



Walter Harth
Zentralwerkstätten
9.3.1979



Johann Schweikhard
Zentralwerkstätten
12.3.1979



Jakob Kittel
Zentralwerkstätten
30.3.1979



Heinrich Niessala
Karosseriewerk
27.1.1979



Heinz Gärtig
Teile u. Zubehör
13.3.1979

Bochum

Rüsselsheim

1.3.1979
Paul Bergander
Ordnungsdienst
Erwin Böhlke
Chassisbau I
Dr. Klaus Budde
PEK Werkstoffunters.
Anton Hoffmann
Instandhaltung
Günther Knopp
Debitorenbuchhaltung
Klaus Kremer
Chassisbau II
Rudolf Lauer
Getriebebau
Ludwig Lutz
Chassisbau II
Konrad Marutschke
Zentralwerkstätten
Berthold Muders
Betriebsrat
Helmut Panak
Chassisbau I
Alfred Reinheimer
Teilelager
Kurt Ripper
Zentralwerkstätten
Bruno Rittner
Zentralwerkstätten
Walter Röthel
Verkauf Wagenvert.
Heinz Schlereth
Preßwerk
Rudolf Schöneberger
Chassisbau II
Hans Vatter
Instandhaltung
Paul Welker
Fertigungsmat.Eink.

Günter Emil Zecher
Karosseriebau I
3.3.1979
Josef Seidler
Motorenbau
4.3.1979
Theo Flügen
PEK Versuchsbau
8.3.1979
Rudolf Altmann
Karosseriebau II
Hugo Braun
Chassisbau II
Karl Wilh. Braun
Zentralwerkstätten
Philipp Breckheimer
MPK Transportwesen
Karl-Heinz Bruchhäuser
Instandhaltung
Gerhard Damian
Lehrenbau
Hugo Enders
Zentralwerkstätten
Georg Etz
Chassisbau II
Horst Florig
Chassisbau II
Heinrich Geiß
Chassisbau II
Jakob Gesinn
Schmiede
Johann Hermann
MPK Materialbehandlg.
Georg Kimmes
Instandhaltung
Friedel Lauth
PEK Motorenentwicklg.
Edwin Oswald
MPK Transportwesen

25

Karl Rendel
PEK Verwaltung
Georg Rohloff
Kdd.-Förderung
Peter Rosenzweig
Motorenbau
Georg Rückert
Chassisbau I
Heinrich Seiberth
Zentralwerkstätten
Konrad Sittig
Zentralwerkstätten
Hans Viotor
MPK Transportwesen
Peter Vogel
Chassisbau II
Johann Weilbacher
MPK Transportwesen
Rudolf Werner
Zentralwerkstätten
10.3.1979
Wilhelm Länger
Instandhaltung
11.3.1979
Josef Hill
PEK Einsatzplanung
Willi Löwe
MPK Transportwesen
15.3.1979
Alfred Deisinger
Chassisbau I

Heinz Hieronimus
Chassisbau I
Heinrich Ihrig
Karosseriebau I
Gerhard Nauth
Chassisbau I
Rudolf Obentheuer
Schmiede
Horst Rosin
Karosseriebau I
18.3.1979
Dieter Bösel
Kostenforschung
Gerhard Fiedler
Kreditorenbuchhaltung
22.3.1979
Lothar Bergin
MPK Materialbehandlg.
Kurt Braun
MPK Materialbehandlg.
Wilhelm Degen
Energieversorgung
Georg Haubner
Chassisbau I
Franz Lang
Instandhaltung
Horst Miklis
Qual.Ktr.u.Insp.
Friedrich Przygodda
Chassisbau II
23.3.1979
Friedrich Kempen
Karosseriebau I
Hans Klein
Zentralwerkstätten
Horst Martin Sattler
Beschädigten-Einsatz
Georg Wetzol
Karosseriebau I

24.3.1979
Willi Lenz
Kar.-Fertigmontage
25.3.1979
Gerhard Grund
Preßwerk
Franz Kuzubowski
Karosseriebau I
Werner Stauder
Instandhaltung
Hans Vey
Werkz.u.Betriebsmittel
29.3.1979
Günter Barth
Chassisbau I
Walter Fichtelberger
Werkdruckerei
Heinz Kipfstuhl
Werkz.u.Betriebsmittel
Hans Schkat
Qual.Ktr.u.Insp.
Otto Spanfellner
Werkz.u.Betriebsmittel
30.3.1979
Heinrich Herzog
MPK Materialbehandlung

Bochum

1.3.1979
Alfred Wolf
Chassis II

Kaiserslautern

22.3.1979
Walter Meierle
Werksverpflegung

IM RUHESTAND

Bernhard Beatzel
Instandhaltung

Josef Bregulla
Ordnungsdienst

Josef Brunet
Teile u. Zubehör

Willi Gediga
Instandhaltung

Günter Gleibs
Zentralplanung

Willi Götz
Ordnungsdienst

Wilhelm Keim
Motorenbau

Ernst Klein
PEK Vorausentwicklg.

Elfriede Kliensch
Chassisbau I

Martin Klose
Wagenendmontage

Hanns Köhler
PEK Fahr- u. Triebwerk.

Margarete Köstner
Teile und Zubehör

Erwin Kucharski
Modellschreinerei

Werner Kunke
Werksanlagen

Annemarie Lautwein
Qual. Ktr. u. Insp.

Otto Leister
Preisstudien

Wilhelm Leitermann
Chassisbau I

Leonid Meyer
Verkaufsz. Mitte

Günter Mosi
Qual. Ktr. u. Insp.

Wilhelm Petschar
PEK Kar. Rohbau

Otto Rauch
Lackiererei

August Rausch
Transportwesen

Karl Reinhard
Karosseriebau II

Heinrich Reviol
Chassisbau I

Adolf Schmelzer
Karosseriebau I

Johann Schott
Ordnungsdienst

Richard Spiralko
Systemplanung

Kurt Voss
Chassisbau I

Franz Werle
Preßwerk

FREIZEIT und HOBBY



Skatmeister

Begeisterte Skatspieler, die mehr oder weniger regelmäßig nach Feierabend „Karten kloppen“ gibt es unter unseren Mitarbeitern sehr viele. Einen davon, der es schon zu zahlreichen Meisterehren gebracht hat, stellen wir diesmal in unserer Hobby-Serie vor: Helmut Hill aus der Abteilung Industrial Engineering.

Skat spielt der gebürtige Groß-Gerauer schon seit seiner frühen Jugend. In der Zwischenzeit hat er bei vielen Preisskatturieren beachtliche Erfolge und viele Preise errungen. Die Krönung seiner „Skatspieler-Karriere“ war die Qualifikation zur Skat-Weltmeisterschaft, die Ende letzten Jahres in der Nähe von Los Angeles, USA, stattfand. Hier wurde H. Hill zunächst Achter beim „Probelauf“, den sogenannten offenen US-Meisterschaften. Bei den eigentlichen Turnieren der Weltmeisterschaft belegte er dann unter 700 Teilnehmern den 35. Platz. Ein schöner Erfolg!

Neben Skat spielt er noch Fußball, aktiv und als Trainer; wie man sieht, ein Mann, der seine Freizeit vielseitig nutzt.

Vom Wetter

Man spricht, weil davon so manches für die Menschen abhängt, häufig vom Wetter, also nicht nur, weil man kein anderes Gesprächsthema hat. Verständlich, denn bei vielen Vorhaben kommt es sehr auf gutes Wetter an. Darum sind einigermaßen zuverlässige Wettervoraussagen so wichtig. Jetzt sollen sie mittels Elektronik, Computer und Satelliten für einen Zeitraum von 10 Tagen möglich werden. Bisher gibt es offizielle Wettervoraussagen nur bis zu 4 Tagen. Eine vom Deutschen Wetterdienst in Offenbach herausgegebene Prognose über 24 Stunden bestätigt sich in 85 Prozent der Fälle, eine Voraussage über 48 Stunden in 75 Prozent. Die Fachleute vom Deutschen Wetterdienst meinen: „Innerhalb von 10 Tagen kann

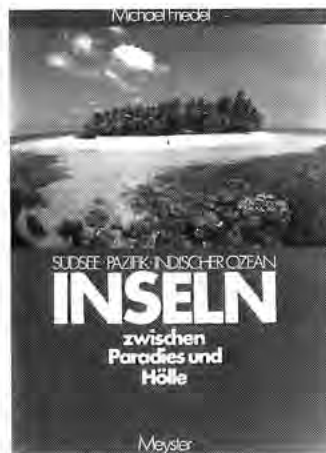
zuviel Unvorhergesehenes passieren.“

Wer trotzdem auf längerfristige Wetterprognosen nicht verzichten will, muß den „Hundertjährigen Kalender“ oder einzelne „Wetterpropheten“ befragen, die sich bei ihren Zukunftsverheißungen auf die Beobachtung der Himmelskörper und die Veränderungen im Sonnensystem stützen. Doch die Meteorologen des Deutschen Wetterdienstes stehen solchen Vorhersagen, die hauptsächlich auf statistische Daten und direkte Beobachtungen zurückgehen, aus Erfahrung skeptisch gegenüber. Das gilt insbesondere für einen Vorhersagezeitraum von Wochen und Monaten.

Beim Deutschen Wetterdienst in Offenbach, der Zentrale aller zwölf deutschen Wetterämter und Knotenpunkt des Netzes der Weltorganisation für Meteorologie (WMO), stehen zwei hochmoderne Fernmeldecomputer. Sie sammeln die rund 8 Millionen Beobachtungs- und Meßdaten, die täglich aus der ganzen Welt eintreffen. Die Auswertung wird dann von einer Großrechenanlage vorgenommen. Der Deutsche Wetterdienst sagt nicht nur das Wetter voraus, sondern untersucht auch für Auftraggeber spezielle Witterungsverhältnisse.

Vom Lesen

Eines der beliebtesten und am weitesten verbreiteten Hobbies ist nach einer kürzlich veröffentlichten Studie eines großen Verlages immer noch das Lesen. In der Rubrik „Freizeit und Hobby“ weisen wir unsere Leser von Fall zu Fall auch auf Bücher-Neuerscheinungen hin, die uns besonders auffielen und selbstverständlich in der Werkbücherei ausgeliehen werden können. Eines dieser Bücher ist Michael Friedels „Inseln zwischen Paradies und Hölle“, das sich mit Inseln und Inselgruppen in der Weite der großen Ozeane beschäftigt. Aber nicht nur als traumhaft schöne Ferienparadiese; der Autor blickt auch hinter die exotischen Kulissen und berichtet Wissenswertes über Geschichte und Kultur, ebenfalls über die derzeitige politische und wirtschaftliche Situation dieser



Inseln, von denen viele einsam und verloren in der Weite der Meere zu liegen scheinen. — Dies ist natürlich nicht das einzige Buch, das die Werkbücherei als besonders lesenswert empfehlen kann. Es ist nur ein Beispiel für viele neu angeschaffte und aufschlußreiche Bücher aller Wissensgebiete, die den Lesern in der Werkbücherei zur Verfügung stehen. Auskünfte erteilen: Werkbücherei I, Tel. 4814, Werkbücherei II, Tel. 4947.

Das Mofa

Ich saß im Sessel und dachte an nichts Böses. Da hockte sich meine Tochter auf die Lehne, drückte ihre schmale Schulter gegen meine und zirpte: „Papi, Papile ...“ Töchter, die zirpen, führen etwas im Schilde. Also stellte ich mich taub. Umsonst. „Papi, Papachen“, zirpte sie erneut und dann ein paar Phon lauter: „Herr Vater!“ „Ja, bitte!“ reagierte ich zurückhaltend. „Ich bin jetzt fünfzehn Jahre alt ...“ ... und möchtest baldmöglichst einen Freund haben“, ergänzte ich. „Unsinn!“, wies sie mich zurecht. „Ich dachte an ein Mofa!“ Klar, daß ich aus allen Wolken fiel.

„Hör zu“, gab ich zu bedenken, „so eine Mofa muß versichert werden ...“ „Ich weiß“, unterbrach sie mich, „ich war schon bei der Versicherung. Es kostet 96 im Jahr. Ich würde die Hälfte der Vericherung bezahlen wenn ...“ „Aber der Kaufpreis“, gab ich zu bedenken. „Wie willst du den aufbringen?“ „Ganz einfach. 400 habe ich auf dem Sparbuch ... 800 kostet eine neue Maschine. Wenn du mir einen Vorschuß auf mein Taschengeld gibst, ist der Rest schnell zusammen.“

Hier konnte ich endlich einhaken. „Schlag dir das aus dem Kopf! Vorschuß ist nicht drin. Wenn du das Mofa mit deinem eigenen Geld bezahlen könntest, ja dann ...“ „Soeben hast du mir hoch offiziell und unüberhörbar das Mofa genehmigt.“ „Ich? Nie!“ „Doch, du hast gesagt, wenn ich es bezahlen könnte, hättest du nichts dagegen. Ist es so?“ „Ja“, gab ich zu und trumpte auf: „Aber dir fehlt doch das Geld dafür.“ Meine Tochter lächelte. „Papi, Heinrich verkauft sein gebrauchtes Mofa für 400, und die besitze ich. Auf meinem Sparbuch!“

Selbstverständlich streckte ich nicht die Waffen. „Augenblickchen, mein Engel“, sagte ich, „so haben wir nicht gewettet. Du wolltest doch ein neues.“ „Keine Spur“, erwiderte meine Tochter und verstärkte ihr Lächeln, „ich habe lediglich gesagt, daß ein neues 800 kostet. Mir reicht aber ein gebrauchtes. Und das hast du mir erlaubt, wenn ich es mir leisten kann. Besten Dank, Herr Vater!“ A.K.

INTERESSANTER VERGLEICHSTEST

SENATOR - BMW 730

Für das Verbrauchermagazin DM nahm der TÜV die „Klassenfeinde“ Senator und BMW 730 in einen harten Vergleichstest. (Siehe dazu unten die verkleinerte Anzeige der DM, die im Februar in zahlreichen Tages- und Wochenzeitungen erschienen und in der auf den Test hingewiesen worden ist.) Im folgenden ein Auszug und das DM-Gesamturteil.

... Es gehört Mut zu der Entscheidung, ein neues Modell in einer Klasse anzusiedeln, die von zwei etablierten Konkurrenten beherrscht wird. Obendrein von Konkurrenten mit Rang und Namen, die in dem Ruf stehen, technisch ausgereifte Automobile zu bauen. Aber Technik ist in dieser Klasse nicht alles. Image gehört dazu und bestimmt den Erfolg eines Modells maßgeblich. Die Daimler-Benz-Strategen kultivierten das Traditionelle, das Wertbeständige, und die bayerischen Kontrahenten kommen mit sportlichen Ambitionen – sie setzen auf die Aktiven. „BMW aus Freude am Fahren“! hieß es in der Werbung. Beide prestigeträchtigen Klassenfeinde haben Erfolg auf ihre Weise. Aber wo ist Platz für einen Dritten, für Opel? Die Opel-Marketingexperten preisen ihren Neuling als den „Funktionellen“ und hoffen damit, sowohl Daimler-Benz als auch BMW Kundschaft abzugewinnen.

Das für den Erfolg eines Modells so wichtige Image und der Prestigewert lassen sich nicht messen; subjektive Entscheidungen sind nur schwer zu ergründen. In einem Autovergleich zählen deshalb objektive Daten, Zahlen und Diagramme. Mit Hilfe von aufwendiger Meßtechnik wird festgestellt, welcher der beiden Probanden besser ist.

In Zusammenarbeit mit dem Institut für Sicherheitsforschung im Straßenverkehr des TÜV-Rheinland verglich DM den Opel Senator mit dem bis dahin jüngsten Modell der Oberklasse, mit dem BMW 730. Die TÜV-Ingenieure deckten bei der knochenharten Test-Tortur die Stärken und Schwächen der beiden Klassenfeinde auf. Eine aufwendige Meßapparatur registrierte und notierte jede Regung der Testwagen.

Die Qualität des Motors ist ein wichtiges Kriterium für den Erfolg eines Modells. Sechs-Zylinder-Triebwerke

sind in der Oberklasse selbstverständlich. Laufruhe, Stärke und Elastizität sind unabdingbare Forderungen an ein Triebwerk in dieser Fahrzeugklasse. Der 3,0-Liter-BMW-Sechs-Zylinder erfüllt diese Forderungen souveräner als die schon etwas betagten Motoren von

Daimler-Benz, das ist bekannt. Aber wie würde der verbesserte vom Opel Commodore GS/E bekannte Sechszylinder-Einspritzmotor den Vergleich mit dem um 4 PS stärkeren BMW-Vergasermotor bestehen?

Die TÜV-Messungen zeigten sehr schnell, daß der Neuling sich keineswegs vor der etablierten Konkurrenz zu verstecken braucht. Im Gegenteil: In Laufkultur und Geräuschpegel steht der Opel-Motor dem BMW-Triebwerk um nichts nach. In puncto Beschleunigung und Elastizität sticht der Opel-

Anzeige der DM (verkleinert), die im Februar in zahlreichen Tages- und Wochenzeitungen erschienen ist und auf den Vergleichstest hinweist.

Der Test, der selbst den TÜV verblüfft:

Opel: BMW



Für das Verbraucher- und Freizeitmagazin DM nahm der TÜV die Klassenfeinde Opel Senator und BMW 730 in einen harten Vergleichstest. Das Ergebnis verblüffte selbst den TÜV und Bayerns Automobilbauer werden es nicht gerne hören. Da wird kräftig mit Opels Hosenträger-Image aufgeräumt und der Große aus München muß Federn lassen. Den Überraschungstest des Monats lesen Sie im Februar-Heft der DM.



Falls ausverkauft, Überweisung DM 3,00 an Handelsblatt. Stichwort: "DM 2/79" PSCHA Frankfurt 255 10 606, Deutsche Bank Frankfurt 095 0162. Das Heft kommt portofrei ins Haus. (Keine Schecks oder andere Konten!)

Heft 2/79
jetzt bei Ihrem
Zeitschriften
händler

Einspritzer den bayerischen Kraftprotz sogar glatt aus. Der Opel braucht von Null auf Tempo 100 knapp 10 Sekunden, der BMW 10,6.

Noch deutlicher wird der Unterschied bei Beschleunigungen in höheren Geschwindigkeitsbereichen: Von Null auf Tempo 160 vergehen beim Senator 27,5 Sekunden, beim BMW 730 immerhin 32,5 Sekunden. Auch bei der Höchstgeschwindigkeit ist der Senator überlegen. Er bringt es auf über 200 Stundenkilometer, der BMW 730 auf 195 km/h. Die Pluspunkte konnte der Senator trotz der Tatsache verbuchen, daß er mit einer PS-schluckenden Automatik ausgerüstet ist, während der BMW-Testwagen von Hand geschaltet wurde.

Trotz der überlegenen Fahrleistung hielt sich der Opel-Motor beim Verbrauch zurück. Je nach Fahrsituation verbrauchte der Opel 12 bis 19 Liter auf 100 km. Unter gleichen Bedingungen liefen beim BMW 730 14 bis 21 Liter durch den Vergaser. Mitentscheidend für die Überlegenheit des Opel Senator ist sicherlich auch sein geringeres Gewicht: Der Opel Senator bringt 1 400 Kilogramm auf die Waage, der BMW 730 1 630 Kilogramm. Leichtbauweise zahlt sich also doppelt aus. In der Oberklasse gehört ein leistungsfähiger Motor ebenso wie ein komfortables und sicheres Fahrwerk zum Handwerkszeug. Ohne Einzelaufhängung ist da kein Blumentopf zu gewinnen. Mit der bei den kleinen Opel-Modellen üblichen starren Hinterachse ist in dieser Klasse kein Staat zu machen. Das war auch den Opel-Technikern klar, und mit der erstmals bei Opel verwendeten Schräglenkerhinterachse zogen die Rüsselsheimer mit der Konkurrenz aus Stuttgart und München gleich, die schon länger auf Einzelaufhängung setzen.

Nach der Papierform also mußten die Kontrahenten etwa gleich gut sein. Aber die Praxis erwies auch hier Vorteile für den Opel Senator. Mit einem Know-how, das bei den Rüsselsheimern in bezug auf Einzelaufhängung nicht zu vermuten war, verpaßten sie dem Senator ein ausgefeiltes und ausgeglichenes Fahrverhalten. Schnelle Autobahnkurven lassen den Senator unbeeindruckt. In engen Kurven bleibt der Opel lange Zeit problemlos neutral. In diesen Situationen wird der BMW viel früher unruhig und verlangt Reaktionen des Fahrers. Kurze oder lange Fahrbahnunebenheiten schluckt der Senator souverän. Sicher verfügt

der BMW 730 in dieser Beziehung auch über einige Fähigkeiten, aber insgesamt ist er härter abgestimmt...

Zum Wohlbefinden in einem Auto tragen nicht nur leistungsfähiger Motor und kultiviertes Fahrwerk bei, sondern auch funktionelle Armaturen und ein ansprechendes Interieur. Dazu gehören auch anständige Sitze. Die Vollschauksitze des Senator bieten auf langen Reisen hohen Komfort und gute Seitenführung. Zwei Klassen schlechter präsentiert sich das BMW-Gestühl. Die Seitenführung fehlt völlig. Bei den extremen Querschleunigungen, die bei den Fahrtests auf der Kreisbahn auftraten, saß der Fahrer regelmäßig auf der Handbremse.

Das Platzangebot im Passagierraum zeigt sich bei beiden Wagen standesgemäß. Der Senator ist äußerlich 5 Zentimeter kürzer und 6 Zentimeter schmaler als der BMW. Um genau die gleichen Maße ist der Innenraum des Senators kleiner als der des BMW, ohne daß es dort eng zuginge. Die Armaturen des BMW 730 sind muster-gültig und beispielhaft funktionell angeordnet. Das ist allgemein anerkannt. Die Opel-Armaturen konnten da nicht mithalten. Sie sehen aus wie eine Luxus-Ausgabe des Opel-Rekord – mit Abstand die schlechteste Lösung in dieser Klasse. Das ist der einzige Punkt, in dem der Opel Senator dem BMW 730 eindeutig unterlegen ist.

Bei der Betrachtung der Betriebskosten wendet sich das Blatt schon wieder. Der Senator ist mit knapp DM 30.000 erheblich preiswerter als der BMW 730, der immerhin mit über DM 34.000 in der Liste steht...

DM-Testurteil

Die bayerischen Automobilbauer werden das nicht gerne hören, aber den Kollegen aus Rüsselsheim ist auf Anhieb ein guter Wurf gelungen. Der Opel Senator C ist dem BMW 730 in fast allen Bereichen überlegen. Der Senator beschleunigt besser und fährt schneller, dabei geht er sparsamer mit dem Treibstoff um. Er hat das problemlosere und komfortablere Fahrverhalten und die besseren Sitze. Außerdem kostet der Senator rund DM 4.000 weniger. Pluspunkte für den BMW 730 gibt es nur bei der Beurteilung der Armaturen und wegen des geringfügig größeren Passagierraums. Alle technischen Voraussetzungen für einen Verkaufserfolg des Opel Senator sind also gegeben.

Dies + Das

In einer Pause unterhalten sich zwei Kollegen. Einer hat seine Frau durch den Tod verloren; er erwähnt, daß er mit zwei Kindern allein dasteht. „Doch hab' ich endlich eine Putzfrau gefunden, die kostet mich zwar zehn Mark die Stunde, billiger – sagt sie – würde sie es nicht machen, aber dafür arbeitet sie auch sehr gründlich, und das ist ja wichtig“, berichtet er. „Wenn das meine Frau erfährt, will sie die Stunde auch zehn Mark kassieren. Mensch, das käme mich aber teuer.“ Mehr fällt dem anderen nicht ein. „Ich würde“, antwortete der Witwer, „meiner gern einen Haushaltslohn zahlen, wenn sie noch lebte. Jetzt, wo man allein ist, weiß man, was man an einer guten Frau hat.“ Darauf kann der andere nichts sagen. Nachdenklich geht er davon. (Ihm ist wohl ein Licht aufgegangen.)

Fußgänger-Übergang Alzeier Straße. Den dort deutlich erkennbaren Zebrastreifen übersehen viele Autofahrer. Sie rasen vor und nach der Schicht darüber hin, als ob es keine Fußgänger gäbe, die dort den Vortritt haben. Den von verschiedenen Gerichten stammenden Rat, vor einem Zebrastreifen die Geschwindigkeit zu drosseln, auch wenn der Fußgängerverkehr rundum nicht stark ist, schlagen sie in den Wind. Man sieht häufiger Fußgänger, die deshalb immer wieder zögern, den Streifen zu betreten oder in letzter Sekunde zurückspringen, um nicht von einem Raser überfahren zu werden. (Von „Partnerschaft im Verkehr“ kann hier wohl nicht gesprochen werden.)

Ein Sirenen-Probealarm weckt die Erinnerung einer älteren Mitarbeiterin an die Kriegszeit. Da waren Fliegeralarme an der Tagesordnung, oft mehrere an einem Tag. Die Menschen im Werk eilten dann aus allen Richtungen zu den Bunkern. Vorher mußten aus den Büros Schreibmaschinen und andere tragbare Wichtigkeiten in den Keller gebracht und nach der Entwarnung wieder heraufgeholt werden. „War das damals ein gehetztes, angsterfülltes Leben“, meint die Mitarbeiterin, „aber wichtig, man hat's ausgehalten und überlebt.“ (Glücklich die Generation, die über so etwas nicht berichten muß.)

Vor einiger Zeit stand auf einem Tisch eines der Speisesäle ein Schild: „Für Nichtraucher reserviert“. Eines Tages war es weg. Ob es beim Säubern vergessen wurde? Eher scheint, daß Raucher es stibitzten, weil sie partout an dem Tisch sitzen und rauchen wollten. (Deshalb die Bitte: Wieder ein neues Schild aufstellen.)



Auto-Ratgeber

WICHTIG

Frühjahrskur nach langer Wintertour

Der Winter ist für Autos eine Zeit besonderer Härten. Man sollte sie daher im Frühjahr gründlich inspizieren und ihnen alle erforderliche Pflege angedeihen lassen, damit sie keinen galoppierenden Wertverlust erleiden. Ins Auge zu fassen sind dabei Karosserie, Motor, Bereifung, Bremsen und Batterie. Beginnen wir mit dem Lack: Ist er älter und verwittert, ist eine Politur notwendig, ist die Oberfläche rau und verdreckt, empfiehlt sich ein Lackreiniger, der mehr Tiefenwirkung hat als Polituren, auf deren milde Wirkung man aber achten sollte, damit durch sie nicht zuviel von der Lackschicht abgetragen wird, da sie Schleifmittelanteile enthalten. Auto-Shampoo bzw. Waschreiniger bessern alle Lacke auf, wenngleich sich ein Dauergebrauch von Auto-Shampoo nicht empfiehlt, da ihm lack-schützende Teile fehlen. Nur geringe Reinigungswirkung haben Waschkonservierer, die dem Lack je nach Witterung nur für kürzere Zeit Schutz und Glanz verleihen. Dagegen überziehen Lackkonservierer oder Hartwachs den Lack mit einer dauerhafteren und glänzenden Schutzschicht.

Ölwechsel nicht vergessen

Für Fahrzeuge, die nicht älter als 18 Monate sind, empfiehlt sich eine Hohlraum-Konservierung. Bereits vorhandener Unterbodenschutz sollte nach den Wintermonaten eingehend kontrolliert werden. Die Fußmatten sollte man nach dem

Winter herausnehmen und ihre ganze Umgebung gründlich reinigen, da auch hier der Winter meist seine Spuren hinterlassen hat. Nicht zu vergessen ist auch der Ölwechsel. Bei steigenden Temperaturen muß das Winteröl durch ein Sommeröl ersetzt werden, sofern kein Mehrbereichsöl verwendet wurde. Und noch einige Worte zum Frostschutz: Beim sogenannten wartungsfreien Kühlsystem von Opel besteht die Kühldauerfüllung aus Wasser plus Frostschutzmittel. Das bedeutet, daß das Kühlmittel nicht gewechselt werden muß. Bei den sogenannten offenen Kühlsystemen braucht man die Winterfüllung nicht unbedingt abzulassen.

Trotz Alterung verlieren Frostschutzmittel ihre Wirkung nicht. Da aber jene Chemikalien unbrauchbar werden, die dem Frostschutzmittel gegen Rostfraß und Kalkablagerungen beigegeben werden, empfiehlt es sich, das Frostschutzmittel alle zweieinhalb Jahre zu erneuern. Übrigens verschlechtert der Frostschutz im Sommer die Kühlung nicht.

Wichtige Reifenlagerung

Ein anderes Problem ist der Luftfilter: Bei Opel-Fahrzeugen kann man den Ansaugstutzen des Luftfilters von Winter- auf Sommerbetrieb umstellen. Unterbleibt die Umstellung, bringt das im Sommer eine schlechtere Motorleistung. Laut Betriebsanleitung z.B. für den Rekord sinkt durch die Umstellung der Benzinverbrauch bis zu 0,5 Litern pro 100 km. Reifen – hier Winterreifen – dürfen nur in geschlossenen trockenen und kühlen Räumen, nicht aber im Freien gelagert werden und auch nicht mit Öl, Benzin oder Fetten in Berührung kommen, da Gummi sonst aufgelöst wird. Empfehlenswert ist es, die abmontierten Winterreifen mit Kreide zu kennzeichnen, da sich jeder Reifen auf das jeweilige Rad eingelaufen hat und bei der späteren Montage die Kennzeichnung Voraussetzung für kontrollierten Wechsel ist. Gut ist ein achsweiser Wechsel, seitengleich von vorn nach hinten, um unterschiedlichen Reifenverschleiß zu vermeiden.

Die Bremsflüssigkeit

Die Bremsflüssigkeit muß hin und wieder gewechselt werden, weil sie altert. Auf jeden Fall sollte bei der Frühjahrsspektion der Allgemeinzustand der Bremsen in der Werkstatt überprüft werden. Und was die Batterie anbelangt: Obwohl sie in der kalten Jahreszeit stärker beansprucht wird als im Sommer, können doch die höheren Außentemperaturen und stärkere Ladung einen höheren Verlust an destilliertem Wasser mit sich bringen, weshalb man etwa alle 3.000 km oder spätestens alle vier Wochen den Flüssigkeitsstand überprüfen sollte.

ACHTUNG Das Zündsystem nicht vergessen

Gleich nach Erscheinen des ersten Krokus greifen die mobilen Deutschen zu Schwamm und Leder und gehen zum Frühjahrsputz ihrer Karossen über. Da werden die hauseigenen PS gebadet, gewachst und poliert, da wird geschuert, geschmirgelt und gerubbelt bis aus wintergrauen Mäusen wieder Autos zum Vorzeigen geworden sind. Von der Stoßstange bis zum Kunststoffhimmel, vom Kühler bis zum Kofferraum bleibt kaum ein automobiler Zentimeter, der nicht in den Akt der Reinlichkeit einbezogen wäre – ausgenommen das Zündsystem, wohin sich der Sauberkeitsdrang leider selten verirrt.

Der zündende Funke

Dabei hat es maßgeblichen Anteil daran, ob ein Motor Kraft oder schlechte Luft produziert, Benzin spart oder vergeudet. Wenn der zündende Funke ausbleibt, ist es mit der Mobilität vorbei – da bleibt selbst ein hochglanzpoliertes Auto fahr-unwillig im Startloch sitzen. Wie alle anderen automobilen Teile ist auch das Zündsystem wintergeschädigt. Deshalb das Anraten, ihm die gebührende Pflege nicht zu versagen. Die Checkliste ist schnell abgehakt, wenn die Motorwäsche nicht zusätzliche vorborgene Mängel zu Tage fördert.

Säurestand der Batterie

Zuerst sollte man den Säurestand der Batterie prüfen, sie eventuell aufladen, die Anschlußpole und Klemmen mit einer Drahtbürste vom Oxydbelag befreien und einfetten. Die Festelektroden an der Innenseite der Verteilerkappe gehören auf Korrosion untersucht, und der Belag ist vorsichtig wegzuschaben. Unterbrecherkontakte und Zündkerzen – die etwa die gleiche Lebensdauer haben – sind, wenn sie abgewirtschaftet sind, auszutauschen, genau wie Zündkabel mit durchgescheueter oder rissiger Isolierung, weil sie Fehlzündungen, Spannungs- und Leistungsverluste auslösen.

In die Werkstatt

Dabei sollten es die Selber- und Saubermacher belassen. Den Motor auf einwandfreie Funktion untersuchen sowie Vergaser und Zündung optimal einstellen – das sollte man professionell erledigen lassen, in der Werkstatt, wo man über spezielles Testgerät und den entsprechenden Sachverstand verfügt. H.S.



NOCH EINMAL ZUM THEMA

Breitreifen und Aquaplaning

Das Thema Breitreifen hat lebhaftere Diskussionen ausgelöst, ob hier nicht doch der Fortschritt in die falsche Richtung entwickelt worden ist, insbesondere, ob dem Autofahrer hier nicht ein Bauteil angeboten wird, welches die Fahrsicherheit auf nassen Straßen deutlich verringert. Deshalb soll das Thema Breitreifen hier noch einmal etwas ausführlicher dargestellt werden.

Auf nasser Straße

Unsere Untersuchungen zu diesem Problem haben folgendes ergeben: Auf feuchter oder nasser Straße sind Breitreifen beim Bremsen und Kurvenfahren besser als vergleichbare Normalstahlgürtelreifen. Das leuchtet auch ein, denn sie bringen ja mehr Gummi auf die Fahrbahn, können also mit einer größeren Fläche Brems- oder Kurvenkräfte übertragen. Ist die Straße durch Pfützen oder Spurrillen mehrere Millimeter hoch mit Wasser bedeckt, sind Breitreifen im Neuzustand und auch noch mit einem etwa bis zur Hälfte abgefahrenen Profil bezüglich Aquaplaning mindestens genauso gut wie ähnlich abgefahrte Normalreifen.

Den Bodenkontakt verlieren

Vergleicht man zum Schluß Reifen mit der gesetzlichen Mindestprofiltiefe von einem Millimeter, so steht der Breitreifen mit einem um etwa 5 bis 8 Prozent früher einsetzenden Aquaplaning schlechter da. Dabei sollte jedoch nicht vergessen werden: Auch Normalreifen, die derart profilarm gefahren werden, können je nach Wasserhöhe und Fahrzeuggewicht schon bei Geschwindigkeiten von ca. 70 km/h

den Bodenkontakt verlieren. Bei den leider selbst bei starkem Regen üblichen deutlich höheren Fahrgeschwindigkeiten auf unseren Straßen würden sie im Ernstfall auch nicht wesentlich schlechter über den Wasserfilm gleiten als die Breitreifen.

Vernunft des Fahrers

Einen Wunderreifen gegen Aquaplaning gibt es also nicht. Es sei denn, man geht 50 Jahre in der Automobilentwicklung zurück und montiert die Regenwurmreifen unserer Auto-Opas. Da aber niemand deren sonstige Nachteile akzeptieren würde, bleibt als einzige Waffe gegen die nasse Gefahr nur die Vernunft des Fahrers, bei Wasser auf der Straße bewußt langsam zu fahren, egal wie breit die Reifen nun tatsächlich sind. P.Kr.

ARBEITSWEG

Die Macht der Gewohnheit

Wer täglich denselben Weg zur Arbeit fährt und diesen Weg auch noch auf der Fahrt nach Hause benutzt, ihn also im Schlaf zu kennen glaubt, gefährdet sich unnötig. Allzu große Routine macht unachtsam, macht unempfindlich für Veränderungen in der Beschilderung und für Gefahrenpunkte. Tip für den Alltag: Suchen Sie sich andere Wege, weichen Sie der Routine aus, wechseln Sie die Strecke zum Werk und nach Hause, machen Sie sich selbst wieder aufmerksam auf die

Gefahr, die hinter jeder Ecke lauern kann. Prof. Günter Kroj von der Bundesanstalt für Straßenwesen sieht noch einen anderen Effekt: „Es bringt Selbstbestätigung, sich als mobiler Mensch gegen die Macht der Gewohnheit aufzulehnen.“

Bei Kindern hupen

Autofahrer, die ein Kind am Fahrbahnrand sehen, müssen es, wenn sie nicht sofort ihre Geschwindigkeit herabsetzen, zumindest mit einem Hupzeichen warnen. Auf ein entsprechendes Urteil des Oberlandesgerichts in Köln machte kürzlich der ADAC aufmerksam. Nach der Ansicht des Gerichts hat ein Autofahrer, der ein Kind am Fahrbahnrand sieht, das in eine andere Richtung schaut oder das in die Fahrtrichtung läuft, dennoch damit zu rechnen, daß es überraschend die Straße überquert. (Aktenzeichen R 78/853).

Ältere Menschen sind unsicher

Auch wenn Sie noch so eilig sind, denken Sie, wenn Sie hinter dem Steuer eines Autos sitzen, auch an die Schwächeren im Verkehr an die älteren Mitmenschen beispielsweise, die viel zu Fuß unterwegs sind und von denen sich jeder vierte nach ihren eigenen Aussagen im Verkehr „eher unsicher“ fühlt. Für sie springen die Ampeln viel zu schnell wieder auf rot. Das macht sie unsicher, und oft kehren sie mitten auf der Fahrbahn wieder um. Sie werden auch durch radfahrende Jugendliche auf dem Bürgersteig leicht aus dem Konzept gebracht. Das hat eine Untersuchung ergeben, die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) durchgeführt wurde. Sie als Autofahrer können da viel tun, zum Beispiel an einer Ampel noch einmal durchatmen, ehe Sie starten; Kurz: Rücksicht auf Ältere.

Wer am
Leben hängt,
hängt auch
am Gurt!

NEUGRÜNDUNG DES WERKSORCHESTERS VOR 30 JAHREN

Opels musikalischer Botschafter



1949, also vor 30 Jahren, wurde das Opel-Werksorchester wieder gegründet. Zunächst hatte sich im Frühjahr jenes Jahres ein Dutzend Musiker unter Leitung des früheren Opel-Werksangehörigen Karl Haumann zusammengefunden, um eine kleine Kapelle ins Leben zu rufen. Diese Gruppe, die als inoffizielle Vorstufe des Werksorchesters gelten kann, spielte während der Mittagspausen in den Speisesälen für die Belegschaft, manchmal auch im Musikpavillon.

Sorgfältige Musikerauswahl

Im Herbst 1949 begann dann Georg Mischlich mit dem Aufbau eines großen Orchesters. Besondere Sorgfalt wurde dabei auf die Auswahl der Musiker gelegt, die sich um Aufnahme in das neue Orchester bewarben. Seine Mitglieder erhielten einheitliche Kleidung, auch wurden seitens der Firma die benötigten Instrumente gekauft. Nach vielen Proben war der Klangkörper dann „zusammengeschweißt“, und es begann eine Zeit großer Erfolge, die man auch von weiten Konzertreisen, unter anderem nach Zürich und Schweinfurt, mit nach Rüsselsheim brachte. Das Orchester gastierte nicht nur, wie es seitdem fester und beliebter Brauch ist, während der Sommermonate in vielen Heimatgemeinden der Mitarbeiter, sondern auch in Hörfunk und Fernsehen. Nicht zuletzt wirkt es

seitdem bei vielen Veranstaltungen der Firma und anderen Anlässen mit, beispielsweise beim jährlich stattfindenden Hessestag. Nachdem Georg Mischlich 1971 in den Ruhestand getreten war, setzte sich die Beliebtheit und der gute Ruf des Orchesters unter der neuen Leitung von Andreas Wagner ständig fort.

Eigentliche Gründung: 1900

Da wir von seiner Neugründung sprechen, muß die Tradition des Orchesters weiter zurückreichen als bis zum Jahre 1949. Das ist auch so. Nach den Angaben von Jacob Banger, der die Opel-Kapelle, so die damalige Bezeichnung, von 1906 bis 1930 leitete, ist 1900 ihr Gründungsjahr. Aus den zunächst 18 Musikern wurden später 26, für die an jedem Freitagabend von 20 bis 23 Uhr eine Probe in einem Rüsselsheimer Gasthaus angesetzt war. Die Kapelle war nach einem Foto aus dem Jahre 1910 in Jägeruniformen gekleidet, später in Feuerwehruniformen. Schon in jenen Tagen verstanden die Musiker sich als „Opels musikalischer Botschafter“. Das Orchester fand bei Konzerten in den umliegenden Städten während der zwanziger Jahre bereits großen Anklang. In den dreißiger und vierziger Jahren war das Schicksal des Orchesters insbesondere durch die Wirren des Zweiten Weltkrieges sehr wechselvoll, bis es schließlich

ganz aufgelöst wurde. Es war Krieg. Die Männer standen im Feld. Niemand dachte in einer solchen Zeit an Musik. So kam es zu der großen Pause, die bis zur Neugründung 1949 dauerte.

Freude an der Sache

Heute hat das Opel-Werksorchester 40 Mitglieder, Mitarbeiter, die tagsüber in den verschiedensten Werksbereichen tätig sind. Jeden Mittwoch um 17 Uhr wird im Musikerraum im D 10 geübt. Musizieren ist also für die Angehörigen des Orchesters Freizeitbeschäftigung, und das setzt Freude an der Sache, Begeisterung für die Musik voraus. Umfangreich ist das Repertoire des Orchesters. So kann es eigentlich bei jeder Gelegenheit eingesetzt werden. Je nach Charakter und Erfordernissen einer Veranstaltung spielt entweder das große Ensemble oder die sechzehnköpfige Big-Band. Bei den beliebten Opel-Reihenveranstaltungen im Dezember war das Orchester mehr als zwei Wochen lang in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern im Einsatz. Es erfreute dabei viele Tausende von Menschen, wie eine Nachzählung ergab, waren es genau 33.000. Inzwischen hat die Konzertsaison 1979 begonnen. Auftakt war die Jubilarfeier am 10. März, über die im nächsten Heft berichtet wird. Ein Festkonzert anlässlich des 30jährigen Bestehens ist am 18. Mai im Stadttheater.

Anziehungspunkt Historische Motivgruppe

Der historische Bereich des Ausstellungsraumes ist vor einiger Zeit durch einen weiteren Anziehungspunkt erweitert worden. Bis Anfang April wird die auf der Aufnahme gezeigte Motivgruppe noch zu sehen sein. Danach werden hier vorübergehend andere Ausstellungen stattfinden.

Die Besucher zeigen sich stets sehr interessiert an der alten Opel-Nähmaschine aus den siebziger Jahren und dem Opel-Hochrad aus den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Jüngere Besucher interessieren sich dagegen besonders für das Opel-Motorrad aus dem Jahre 1928, eine „Motoclub-Neander“-Maschine.

In diesem Zusammenhang sollte wieder einmal in Erinnerung gerufen werden, daß Opel früher auch Motorräder baute. Allerdings waren die Ausflüge in diesen Geschäftszweig stets nur vorübergehend. Der erste Versuch begann 1901 und wurde bereits 1905 wieder beendet. Dann gab es kurz vor und kurz nach dem Ersten Weltkrieg eine zweite Phase. In beiden Fällen handelte es sich bei den Produkten eher um Motor-Fahrräder.

Anders war es mit der OPEL MOTOC-CLUB (Bild), die ab 1928 als Lizenzbau in Rüsselsheim in Serie ging. Es war die NEANDER von Ernst Neumann mit damals ungewöhnlichen technischen Details wie kadmiertem Rahmen, Satteltank und tiefem Luftkissensitz. Mit einer Motoclub, welche mit sechs Raketten neben dem Hinterrad ausgerüstet war, fuhr Fritz

von Opel 1928 Versuche. Bald nach der Übernahme des Werkes durch GM wurden der Motorradbau- und die Motorradexperimente eingestellt.

Auf der Reproduktion im Hintergrund der Motivgruppe eine Abbildung des Hauses in Rüsselsheim – inzwischen der Spitzhacke zum Opfer gefallen – Ochsen-gasse. Das Haus gehörte einem Onkel Adam Opels. In einem freigewordenen Kuhstall baute er 1862 in halbjähriger Handarbeit seine erste Nähmaschine, die an einen Flörsheimer Schneidermeister verkauft wurde. Aus diesem Anfang in einem Stall entwickelte sich das Weltun-ternehmen Opel.



Wir gedenken

Rüsselsheim

Elisabeth Wancar, Qual. Ktr. u. Insp.
geb. 25.4.22 gest. 29.1.79
Heinrich Fleck, Modellschr.
geb. 20.1.27 gest. 5.2.79
Friedel Ritzert, Zentralwerkst.
geb. 19.3.35 gest. 8.2.79
Frank R. Brück, Berufsausb.
geb. 19.1.61 gest. 16.2.79
Philipp Vollhardt, Materialabt.
geb. 27.5.33 gest. 16.2.79

Bochum

Leo Nawrot, Motorenbau
geb. 10.10.19 gest. 20.1.79
Bernhard Gurski, Motorenbau
geb. 17.11.25 gest. 24.1.79
Horst Dobat, Kar.-Rohbau
geb. 19.8.48 gest. 26.1.79
Günter Schwark, Werkzeugbau
geb. 24.5.39 gest. 27.1.79
Heinr. Wambach, Mat.u.Prod.Ktr.
geb. 11.10.26 gest. 10.2.79

Hans-Peter Hunold, Polsterei
geb. 18.7.48 gest. 11.2.79
Karl-Heinz Gude, Werkzeugbau
geb. 2.4.50 gest. 15.2.79

Rentner

Kurt Wessler
geb. 12.10.22 gest. 7.1.79
Johann Rendel
geb. 23.3.97 gest. 15.1.79
Adam Pohensky
geb. 2.8.01 gest. 16.1.79
Martin Schrank
geb. 5.10.93 gest. 19.1.79
Ludwig Schulmeyer
geb. 10.2.08 gest. 19.1.79
Karl Flinner
geb. 6.4.01 gest. 20.1.79
Jakob Schaad
geb. 19.3.20 gest. 20.1.79
Josef Schmitt
geb. 11.2.06 gest. 20.1.79
Wilhelm Diefenbach
geb. 23.1.06 gest. 23.1.79
Otto Habelmann
geb. 14.10.12 gest. 23.1.79
Georg Portugall
geb. 3.8.02 gest. 23.1.79

Hermann Klotz
geb. 30.11.94 gest. 24.1.79
Walter Gorbauch
geb. 4.3.12 gest. 25.1.79
Erich Konkart
geb. 11.4.21 gest. 25.1.79
Alfred Kubisch
geb. 20.7.10 gest. 25.1.79
Nikolaus Roth
geb. 6.12.12 gest. 26.1.79
Philipp Schupp
geb. 20.3.02 gest. 26.1.79
Johann Beuth
geb. 12.2.09 gest. 28.1.79
Josef Keßler
geb. 10.11.04 gest. 28.1.79
Therese Kesselring
geb. 23.12.05 gest. 29.1.79
Christian Barth
geb. 9.2.89 gest. 3.2.79
Franz Traiser
geb. 30.6.01 gest. 3.2.79
Friedhelm Fischer
geb. 14.8.30 gest. 4.2.79
Hans Alt
geb. 22.8.09 gest. 6.2.79
Christine Bender
geb. 17.9.05 gest. 6.2.79
Albert Herrgen
geb. 25.12.10 gest. 8.2.79

Johann Leiter
geb. 1.7.13 gest. 13.2.79
Christoph Reinhard
geb. 20.12.04 gest. 14.2.79
Friedrich Waldschmidt
geb. 7.8.08 gest. 14.2.79
Karl Heidinger
geb. 15.2.03 gest. 15.2.79
Karl Greif
geb. 13.4.12 gest. 17.2.79
Ludwig Bieck
geb. 3.5.19 gest. 18.2.79
Heinrich Krummeck
geb. 21.3.96 gest. 18.2.79
Heinrich Richard
geb. 12.2.00 gest. 18.2.79
Karl Lang
geb. 30.10.05 gest. 19.2.79
Karl Huwert
geb. 16.4.89 gest. 20.2.79
Franz Schmied
geb. 26.8.10 gest. 21.2.79
Fritz Helfrich
geb. 17.8.04 gest. 22.2.79
Josef Kerz
geb. 22.12.02 gest. 22.2.79
Karl Stein
geb. 19.11.09 gest. 22.2.79
Heinrich Schneiker
geb. 13.9.94 gest. 23.2.79



WERK BOCHUM



Während der offiziellen Übergabe der neuen Ausbildungsstätte sprachen T. R. Faber, G. Perschke und Dr. W. Schlotfeldt.

„Eine Investition für die Zukunft“

Neue Ausbildungsstätte für über 500 junge Mitarbeiter eingeweiht

21. Februar 1979, Werk II, Bochum-Langendreer: Wegweiser mit der Aufschrift „Ausbildungsstätte“ fallen ins Auge. Folgt man den Hinweisschildern, kommt man zum Neubau L 26. Fahnen-schmuck deutet auf etwas Besonderes hin. Kurz vor 10.00 Uhr: Der Werkschutz weist vor dem Gebäude die Fahrzeuge ein, viele Gäste kommen. Prominentester Gast ist Oberbürgermeister H. Eikelbeck.

Kurz nach 10.00 Uhr beginnt die Feierstunde im Aufenthaltsraum der neuen Ausbildungsstätte. Dr. B. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung des Werkes Bochum, begrüßt die Gäste aus Wirtschaft, Industrie, Politik, Verwaltung sowie Vertreter der Gewerkschaften und Kir-

chen. Dann spricht Werksleiter T. R. Faber. Er betont, daß es ihm eine große Freude sei, die neue Ausbildungsstätte offiziell ihrer Bestimmung übergeben zu können. Man sei der Einladung in großer Zahl gefolgt, daraus könne man Interesse an der Ausbildung unserer Jugend und an unserem Unternehmen erkennen. Er dankte allen, die an der Planung, dem Bau und der Einrichtung der Ausbildungsstätte mitgewirkt haben. Im Verlauf seiner Ansprache ging der Werksleiter auch auf den Beginn und die Entwicklung der Berufsausbildung im Werk Bochum ein und hob hervor, daß die Ausbildungskapazität von 389 zu Beginn dieses Jahres bis 1981 auf über 500 erhöht werde. T. R. Faber sagte zum Schluß: „Wir nehmen

unsere Verpflichtungen sehr ernst, Jugendliche für ihr künftiges Berufsleben auszubilden. Die qualifizierten Fachkräfte von morgen werden zu den gefragten Facharbeitern von übermorgen gehören. Mit dieser neuen Ausbildungsstätte haben wir hier eine Investition für die Zukunft geleistet.“

Betriebsratsvorsitzender G. Perschke sagte, daß der Betriebsrat immer wieder auf die Notwendigkeit einer neuen Ausbildungsstätte hingewiesen habe, damit ein neuer Weg in der Ausbildungsgeschichte begangen werden könne. Nun sei ein neuer Anfang gemacht. Es bleibe die Forderung nach einem Bildungszentrum. Im Zusammenhang mit der gesellschafts-

Die Teilnehmer der Einweihungsfeier, vorne die Ehrengäste.



AUFNAHMEN

Besichtigung der Ausbildungseinrichtungen. Oberbürgermeister H. Eikelbeck und Werksleiter T. R. Faber im Gespräch mit Auszubildenden (oben). — Beim Rundgang versucht sich Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt am Schraubstock (Mitte). — Nach Reden und Rundgängen für alle Teilnehmer eine Stärkung am Kalten Buffet. Auf dem Bild eine Abordnung der Auszubildenden.

politischen Verpflichtung von Industrieunternehmen ging er auch auf die Ausbildung von behinderten Jugendlichen ein. G. Perschke sagte abschließend: „Es wird unsere Aufgabe sein, das Ausbildungsniveau, die Ausbildungszahlen und die Einrichtung von Ausbildungsstätten in einer Form anzustreben, daß der Opel-Blitz seinem Namen eines Tages in der Helligkeit Ehre macht und den deutschen Stern auf den Straßen verblassen läßt.“

Dr. W. Schlotfeldt, Vorstandsmitglied für das Personal- und Sozialwesen, tritt als letzter Redner ans Pult: Leistungsstandard und internationale Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft hingen wesentlich von den Fähigkeiten und Qualifikationen der Mitarbeiter ab, und Investitionen im Bereich der Bildung, besonders der Berufsausbildung, seien nicht nur ein wesentliches Merkmal des kulturellen und gesellschaftlichen, sondern auch des wirtschaftlichen Fortschritts. Gerade die Automobilindustrie habe in den vergangenen Jahren durch bewußte Anwendung des technischen Fortschritts sich als Motor des wirtschaftlichen Aufschwungs erwiesen. Hand in Hand mit der volkswirtschaftlichen Bedeutung gehe die sozialpolitische Verantwortung. Opel bemühe sich stets darum, ein guter Mitbürger zu sein. Moderne Produkte, gewandelte Arbeitsbedingungen und gesellschaftspolitische Aufgeschlossenheit in Verbindung mit sorgfältiger Ausbildung junger Menschen seien Grundprinzipien des Unternehmens. Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen sprach er über die Gestaltung des Bildungswesens, die Bildungspolitik, über Ausbildungsplätze und Berufswünsche der jungen Menschen.

Nach den Ansprachen konnten die Anwesenden die Ausbildungseinrichtungen besichtigen. (Bildbericht über die neue Ausbildungsstätte ab Seite 17.)



In wenigen Zeilen

Betriebsversammlungen finden wieder am 22. und 23. März statt.

Für **ausländische Mitarbeiter**, die in den Wohnheimen wohnen, hat das Jugendsozialwerk eine Informationsfahrt zum ZDF

nach Wiesbaden durchgeführt. Nach der Besichtigung der Einrichtungen erlebten die Teilnehmer von Opel eine Live-Sendung der „Drehmaschine“.

Das Sommer-Semester '79 der Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung hat am 12. März begonnen. Es finden verschiedene Lehrgänge statt: Technisches Rechnen,

Technisches Zeichnen und moderne Mathematik. Auskünfte erteilt die Personalabteilung, Telefon 2581.

Gewerbliche Auszubildende, die ihre Abschlußprüfung bestanden hatten (es waren 46), wurden jetzt als Mitarbeiter übernommen. In einer kleinen Feierstunde erhielten sie ihre Facharbeiterbriefe.



R. Miesel, Öffentlichkeitsarbeit, Rüsselsheim, übermittelte in seiner Ansprache Grüße und Glückwünsche von Generaldirektor J. F. Waters und Vorstandsmitglied E. Rohde.



In Vertretung von Werksleiter T. R. Faber übergab H. G. Dörr, Leiter der Fertigung und Technischen Bereiche, Urkunden, Preise und Bücher an die Teilnehmer.



Großen Anklang fand W. Zimmermann mit seinem Vortrag „Blick auf den Fortschritt“. Hier erläutert er gerade die Zusammenhänge des lautstarken Verpuffungsstrahltriebwerkes.

Junge Forscher waren in Aktion

Regionalwettbewerb
„Schüler experimentieren“ wieder
in unserem Bochumer Werk

Im Rahmen der 14. Runde von „Jugend forscht '79“ richtete unser Bochumer Werk als Patenfirma am 14. Februar 1979 den diesjährigen Wettbewerb für 23 Jungforscher aus. Während aus Bochum acht ältere Schüler ihre Exponate bei der Patenfirma Chemische Werke Hüls ausstellten, kamen unsere Teilnehmer aus den Städten Oer-Erkenschwick, Siegen, Mönchengladbach, Leverkusen, Düsseldorf und Bonn. Das Durchschnittsalter lag bei 13 Jahren.

Sie hatten in den Fächern Chemie, Physik, Biologie, Geo- und Raumwissenschaften, Informatik und Technik selbständige Arbeiten geleistet, wofür die Juroren zusätzlich zu Urkunden, Prämien und Büchern viermal Jahresabonnements der Zeitschriften „Wir experimentieren“, „Kosmos“ und „Umschau“ vergaben.

Auch im Bereich der Technik hatten die Jungforscher getüftelt. Hier waren „Bau und Entwicklung eines Minispiens“ zu beurteilen, ferner „Ablauf einer mechanischen Lichtreklame/Ampelanlage“ und „Entwicklung und Bau einer elektronischen Geige“.

Als Bereicherung des Tagesablaufs neben der üblichen Werksbesichtigung wurde der Vortrag „Blick auf den Fortschritt“ empfunden, der von Mitarbeiter W. Zimmermann, Rüsselsheim, gehalten wurde und für den er großen Beifall erhielt. Dieser Vortrag, der sich praktisch als Nebenprodukt aus unserer Forschung und Entwicklung ergeben hat, zeigte allen Teilnehmern und Ehrengästen den Namen OPEL in einem ganz neuen Licht.

Zur nachmittäglichen Abschlußveranstaltung mit der Prämierung der bestplatzierten Arbeiten spielte die Glatteiswetterlage an diesem Tag einen Streich, was die Freude der Jungforscher aber nicht beeinträchtigte: Bürgermeister H. Kuhnert brauchte zur Anfahrt 2 1/2 Stunden und traf mit Verspätung ein. Auch Werksleiter T. R. Faber kehrte dadurch nicht rechtzeitig von Rüsselsheim zurück. Aus dem tiefverschneiten Katastrophengebiet Hamburg hatte es sich die Geschäftsführerin der Stiftung „Jugend forscht“ und der Bundeswettbewerbsleitung, Frau M. Tidick, nicht nehmen lassen, trotz mehrstündiger Zugverspätungen anzureisen, um doch noch am Wettbewerb „Schüler experimentieren“ teilzunehmen. U.K.

BOCHUMER STREIFLICHTER

10 Jahre „Schöneres Bochum“

10 Jahre sind es her, seit sich im Jahre 1969 Frauen und Männer aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft freiwillig zusammengefunden hatten, um ein neues Gedankengut in die stadtpolitische Landschaft zu pflanzen; die Idee von einem freundlicheren, schöneren und reizvolleren Bochum. Sie haben sich seitdem unermüdlich in den Dienst dieser Aufgabe gestellt, ehrenamtlich, wie sich von selbst versteht. Der Initiator der Aktion Schöneres Bochum, Bundestagsabgeordneter K. Liedtke, präsidiert noch heute den Beirat der Aktion, und viele der damaligen Mitbegründer wirken wie am ersten Tage immer noch für die Idee.

Zahlreiche Impulse

Die Aktion Schöneres Bochum hat im Laufe ihrer relativ kurzen Geschichte zahlreiche Impulse und Anregungen gegeben, die den Zielvorstellungen ihres Beirates entgegenkamen. Sie hat es aber nicht nur mit „lautem Denken“ bewenden lassen. Ihre Vorschläge und Initiativen waren Aktionen, mit denen sie selbst die breite Öffentlichkeit von der Richtigkeit ihres Willens überzeugten. So entstanden eine Reihe von Aktionen, die weite Kreise der Bürgerschaft ansprachen und zum „Mittun“ animierten: Aktionen, wie „Bürger bauen ihre Kinderspielflächen in Selbsthilfe“, „Saubere Stadt“, „Schach der Langeweile“, „100.000 neue Bäume für Bochum“, „Aufforstung der Ödlandflächen“, „Farbe in der Stadt“, „1.000 neue Bänke“ seien stellvertretend genannt für die breite Palette der Aktivitäten, die sich aus der ASB heraus stadtweit entwickelten.

Aus diesen Einzelaktivitäten sind richtungweisende Handlungen in der Bochumer Kommunalpolitik geworden: Sanierung erhaltenswerter Baukörper und Wohnkomplexe, Schaffung von Spiel- und Sportmöglichkeiten in öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen, Müllcontainerplätze im gesamten Stadtgebiet – um nur einige Beispiele zu nennen.

Viele Farbtupfer

Kein Zweifel, durch die Arbeit der ASB sind viele Farbtupfer in Einrichtungen und Sinneswandel in weiten Kreisen der Öffentlichkeit entstanden, die die Stadt ein Stück nähergebracht haben auf dem Wege zu einem „schöneren Bochum“. Das war auch der Sinn ihrer Gründung. So versteht sich der Beirat der ASB noch heute, und so wird er auch die nächsten 10 Jahre angehen, immer bestrebt,

„Marktlücken“ zu entdecken, die es zu schließen gilt. Im Augenblick läuft der 3. Fassadenwettbewerb, und alle Bochumer



sind aufgerufen, ihre Häuserfronten schöner zu gestalten und sich an dem Wettbewerb zu beteiligen.

Interessante Ausstellung

In einer Ausstellung im Informationszentrum der Stadt stellte die Aktion Schöneres Bochum ihre Arbeit dar und gab Einblick in Möglichkeiten, die jeder Bürger selbst hat, sein Scherflein für ein schöneres Bochum beizutragen. – Auf dem Bild oben eine originell gestaltete Häuserfront.

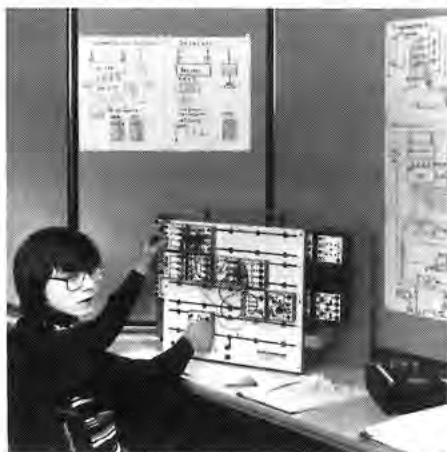
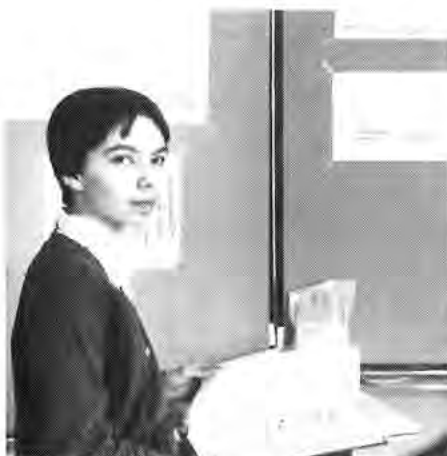
Personalien



W. Rasche

Zum Nachfolger von E. Schimmel in seiner früheren Position als Leiter der Teile- und Zubehör-Abteilung Bochum wurde W. Rasche ernannt. Er berichtet O. Pflug, Teile und Zubehör Disposition und Verteilung in Rüsselsheim. In Wahrnehmung der administrativen Aufgaben zur Werkleitung Bochum erfolgt der Berichtsweg über J. Stiller, Verkaufsbereich Bochum.

Ende des Bochum-Teils



Gerlind Nagel, Martin Korpok, Frank Esser, Benno Buschmann und Thomas Schulz mit ihren Arbeiten, die als die besten von der Jury prämiert und zum Landeswettbewerb bei der Feldmühle AG in Düsseldorf am 1. März 1979 zugelassen wurden.



WERK KAISERSLAUTERN

Eine riesige Baustelle

Wo sich noch vor einiger Zeit Fuchs und Hase „Gute Nacht“ sagten, befindet sich seit Oktober vorigen Jahres eine Großbaustelle. Nachdem auf einer Grundfläche von 30.000 m² gerodet wurde, arbeiten heute ca. 400 Bauarbeiter am neuen Preßwerk Kaiserslautern.

Auf eine Bombe gestoßen

Ehe mit dem Bau begonnen werden konnte, sorgten die mit dem Aushub beauftragten Bagger noch für große Aufregungen. Da es sich, wie hier schon erwähnt, um ein völlig unberührtes Stück Gelände handelte, wurde eines Nachmittags ein Bagger „fündig“. Er grub eine noch völlig intakte 25 Zentner Sprengbombe aus. Als der Baggerführer seinen „Fund“ sah, wurde ihm angst und bange. Ein Sprengmeister, der eilends aus Worms herbeigeholt wurde, entschärfte den Kriegsrest noch am selbem Tag, so daß die Arbeiten wieder zügig weitergeführt werden konnten.

150.000 m³ Erde mußten bewegt werden, um mit den eigentlichen Bauarbeiten beginnen zu können. Sicher kann sich nicht jeder auf Grund der Zahlen ein Bild über diese Großbaustelle machen, aber wenn man sich vorstellt, daß das zu erstellende Gebäude 182 m lang und 160 m breit wird, so bekommt man doch einen ungefähren Eindruck. Bisher wurden auf dieser Baustelle 32.000 m³ Beton und 4.500 Tonnen Stahlkonstruktionen verarbeitet, imponierende Zahlen, die zeigen, daß es sich hier wirklich um eine riesige Baustelle handelt.

Zehn Pressenstraßen

10 Pressenstraßen, die ca. 95 verschiedene Teile fertigen, und eine Instandhaltungsgruppe werden hier einmal untergebracht sein. Nach Fertigstellung dieses Gebäudes beträgt die bebaute Fläche auf dem Kaiserslauterner Gelände 175.000 m². Unser Bild zeigt die Großbaustelle in ihrem jetzigen Zustand.



Neuer IHK-Präsident zu Besuch

Anläßlich einer Informationsfahrt durch den Kammerbezirk besuchte der neu gewählte IHK-Präsident Dr. Hans Jörg Demuth kürzlich auch unser Werk. Präsident Dr. Demuth wurde durch Werksleiter H. P. Klein über die Situation in unserem Werk und die derzeitigen Erwartungen informiert. W. Majer, Öffentlichkeitsarbeit, Rüsselsheim, gab anschließend einen Bericht über die Automobilindustrie und über die Marktsituation, insbesondere über das Verkaufsergebnis der Adam Opel AG im Jahre 1978 und einen Ausblick auf die Verkaufserwartungen für dieses Jahr. Anschließend fand ein Rundgang durch das gesamte Werk statt. Dabei wurde der Lehrwerkstatt und der gewerblichen Ausbildung ein größerer Zeitabschnitt gewidmet. Unser Bild zeigt die Herren in der Lehrwerkstatt. Von rechts nach links Werksleiter H. P. Klein, Präsident Dr. H.J. Demuth, Dr. Gaißer, IHK Kaiserslautern, W. Majer, M. Denger, IHK, sowie F. Tregel, Abteilungsleiter der Lehrwerkstatt.

Auszeichnung für Meister R. Oeser

Rudolf Oeser, Meister der Qualitätskontrolle und Inspektion, wurde anläßlich seiner 25jährigen aktiven und ehrenamtlichen Mitgliedschaft im Deutschen Roten Kreuz durch den 1. Vorsitzenden des DRK, Kaiserslautern-Stadt, Oberbürgermeister Dr. Jung, geehrt. Als äußeres Zeichen der Anerkennung wurden ihm die Silberne Ehrennadel, die Jahresspange und eine Ehrenurkunde verliehen.

In den 25 Jahren der Zugehörigkeit hat R. Oeser verschiedene DRK-Lehrgänge



absolviert. So ist er Lehrscheininhaber für „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ sowie für „Erste Hilfe“. Meister Oeser hat sich für die Durchführung von „Erste Hilfe-Lehrgängen“ innerhalb unseres Werkes zur Verfügung gestellt und dadurch unseren Mitarbeitern notwendiges Wissen um richtige „Erste Hilfe“ im Notfall vermittelt. Er ist im Rahmen weiterer ehrenamtlicher Tätigkeiten auch als Jugendhelferschöffe am Kaiserslauterner Gericht verpflichtet.

Unser Bild zeigt R. Oeser (links) nach Überreichung seiner Auszeichnung durch den Oberbürgermeister der Stadt Kaiserslautern, Dr. H. Jung.

Freundschaft mit den Wüstensöhnen von Katar

Die Traditionsmannschaft des Fußballvereins Kindsbach, deren Coach bei uns im Büro für Verbesserungsvorschläge arbeitet, unternahm auf Einladung arabischer Freunde kostenlos eine achttägige Tunesienreise. In einem der schönsten Hotels in Hammamet traf man sich mit der Universitätsmannschaft Doha von der arabischen Halbinsel Katar. Unter ihnen der Sohn des Emirs von Katar. Die Wüstensöhne kamen von einem vierwöchigen Europa-Trip, und es entwickelte sich in den wenigen Tagen zwischen den Globetrottern des FV-Kindsbach und den Mini-Scheichs eine echte Freundschaft, die am Folklore-Abend ihren Höhepunkt fand.

Im großen Festsaal des Hotel „Les Oranges“ tauschten A. Leßmeister, als Leiter der Traditionsmannschaft und Mouhamed Abd Elbazi von arabischer Seite unter den Klängen echt orientalischer Musik ihre Vereinswimpel aus. Bei den anschließenden Folklore-Darbietungen war Gelegenheit, sich gegenseitig näher kennenzulernen. Aus den einzelnen Gesprächen konnte man entnehmen, daß sie den Namen Opel zwar irgendwann schon einmal ge-

Erweiterung der Lehrwerkstatt

Da sich die Zahl der Auszubildenden in unserem Werk Kaiserslautern erhöht hat, wurde auch unsere Lehrwerkstatt zu klein. Sie wurde deshalb durch einen Anbau um 700 m² erweitert. Die Gesamtfläche der neuen Lehrwerkstatt beträgt nunmehr 2.105



m². Der Anbau ist im Rohbau fertig, und mit den Innenausbauten ist schon begonnen worden. Durch diese Erweiterung können nun die Auszubildenden in den elektrotechnischen Berufen, die bisher im Werk untergebracht waren, auch in der Lehrwerkstatt ihren Ausbildungsplatz einnehmen. Unser Bild wurde während der Bauarbeiten gemacht.

Ein neues Bürogebäude

Das geplante neue Bürogebäude wird zur Zeit gegenüber dem Werkzeugbau erstellt und ist im Rohbau fertig. Durch die ungewöhnlich lang anhaltende Kälteperiode konnte mit dem Innenausbau bisher noch nicht begonnen werden. Alles wartet daher auf den Frühling, damit auch hier wieder mit Hochdruck gearbeitet werden kann. In einigen Wochen sollen hier die Abteilungen Produktion, Arbeitssicherheit, Inspektion, ein Teil der Zeitverrechnung, Werkzeugforschung sowie die Material- und Produktions-Kontrolle untergebracht werden.



hört hatten, für sie allerdings vom Auto her kein Begriff war. Natürlich schwärmten die vier Mitarbeiter von Opel Kaiserslautern von unseren neuen Modellen Monza und Senator, und A. Leßmeister mußte versprechen, entsprechendes Prospektmaterial dem zuständigen Minister zukommen zu lassen.

Natürlich kam auch der Fußball nicht zu kurz. Im ersten Spiel gewann die Traditionsmannschaft des FVK mit 1:0, um dann beim zweiten Match in Nabeul mit 3:2 den kürzeren zu ziehen.

Unser Bild zeigt die beiden Mannschaften vor dem Eingang des Hotels. In der dritten Reihe, zweiter von links VV-Sachbearbeiter A. Leßmeister.



Ende des Kaiserslautern-Teils



Bußgeld-
bescheid

