

# OPEL POST

6  
79

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

*Alte*

Büro Jahn  
Berufsausbildung

20 x



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

Neue Aufklärungskampagne. . . . .	2
Wieder VV-Höchstprämie . . . . .	4
Dies + Das . . . . .	5
Hobby-Serie . . . . .	5
Personalien . . . . .	6
Kurz berichtet . . . . .	6
Jubiläumskonzert . . . . .	8
Urlaubsratschläge . . . . .	9
Jubilare . . . . .	12
Ruhestand . . . . .	13
Kfz-Technik: Fahrzeugbrand . . . . .	14
Am Lenkrad . . . . .	16
Wir gedenken . . . . .	17
Parkplatzversicherung . . . . .	17
Werk Bochum . . . . .	18
PEK-Schnappschüsse . . . . .	22

## TITELBILD

Nun ist es bald soweit. Zunächst für unsere Kollegen in Bochum. Für sie beginnt der Werksurlaub bereits am 9. Juli, so daß sie das Mitte des Monats herauskommende Juli-Heft erst nach den Ferien vorfinden werden. Deshalb schon in dieser Ausgabe unser Beitrag „Vom Urlaub und von Urlaubern“ ab Seite 9 mit Tips und gutem Rat. Unseren Bochumer Fernfahrer wünschen wir, daß sie gesund zurückkommen und, was auch für alle anderen gilt, einen erholsamen Urlaub. Im übrigen wird im Hinblick auf die Werksferien auch in diesem Jahr wieder die Urlaubsfibel des Bundesverkehrsministeriums (allerdings in begrenzter Auflage) verteilt. (Die Aufnahme entstand in Portugal.)

## AUFKLÄRUNGSKAMPAGNE

# Autofahrer: Die Straße noch mehr mit Kinderaugen sehen!

Zum engeren und weiteren Lebenskreis des Kindes, angefangen mit Eltern und Geschwistern, gehören in der Regel viele Personen in den verschiedensten Funktionen. Es wäre müßig, wollte man sie alle aufzählen. Doch an einen, mit dem das Kind auch zu rechnen hat, wird meist nicht gedacht: an den Autofahrer. Und doch kann von ihm Leben und Tod eines Kindes abhängen. Laut Umfrage haben neun von zehn bundesdeutschen Autofahrern Angst, ihnen könne ein Verkehrsunfall mit einem Kind passieren. Das sagt genug. Darum hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) seine jüngste Aufklärungskampagne „Mehr Partner — mehr Sicherheit“ hauptsächlich dem Verhältnis zwischen Kind und Autofahrer gewidmet.

### Keine „kleinen Erwachsenen“

Mit dieser Aktion sollen die Autofahrer veranlaßt werden, ihr Verhalten gegenüber Kindern zu ändern, kindliche Verhaltensweisen besser zu verstehen und sich beim eigenen Verkehrsverhalten zu berücksichtigen. Kurz: es geht darum, den Lebensraum Straße für die Kinder sicherer zu machen. Das setzt voraus, über die „unberechenbaren“, „unvernünftigen“ oder „unerfahrenen“ Kinder nicht nur hilflos zu stöhnen, wie es oft geschieht, sondern sich darauf einzustellen. Viele Autofahrer nämlich sehen das Kind als Verkehrsteilnehmer unter falschen Voraussetzungen. Es mangelt ihnen an Erfahrungen und am Einfühlungsvermögen in das Kind. Bequem und irrig, leider aber allzuweit verbreitet ist die Ansicht, Kinder seien „kleine Erwachsene“. Nein, Kinder sind anders, eben in einem kindlichen Entwicklungsstadium, ihre Fähigkeiten noch nicht voll entwickelt.

### Meist lernwillig

Darauf also heißt es sich im Verkehr einzustellen und kindliches Fehlverhalten stets einzukalkulieren. Es heißt aber auch, mit gutem Beispiel den Kindern Hilfestellung beim Erlernen von richtigem Verkehrsverhalten zu geben. Wer, wenn Kinder an einem Fußgängerüberweg stehen, ihn als Erwachsener bei Rot betritt, ist ihnen ein schlechter Lehrer und spornt sie dadurch unter Umständen zu schlechter Nachahmung an. Auch der Autofahrer,

der ein Kind im Wagen hat, kann es durch ruhiges und rücksichtsvolles Fahrverhalten beeindrucken, denn es ist in der Regel lernwillig, oft sogar lernbegierig. Es beobachtet und erfaßt mehr als Erwachsene glauben.

### Gefahr der Spontaneität

Und doch fehlt Kindern meist die Fähigkeit zur rechten Einschätzung der Gefährlichkeit einer Verkehrssituation. Ein besonderer Gefahrenpunkt ist ihre Spontaneität. Kinder mit ihrem ungelassenen Realitätssinn, noch befangen in ihrer Phantasie, setzen ein irgendwo begonnenes Spiel einfach auf der Straße fort. In seinem unterentwickelten Gefahrenbewußtsein kann ein herannahendes Auto ein Kind möglicherweise weniger ängstigen als ein in seiner Nähe laut bellender Hund. Besonders kleine Kinder können oft noch kaum ein stehendes von einem fahrenden Auto unterscheiden. Beschränkt ist auch das kindliche Konzentrationsvermögen. Nebensächlichkeiten lenken Kinder leicht ab, wodurch sie ebenfalls oft in Verkehrsgefahr geraten. Autofahrer müssen stets damit rechnen, daß Kinder etwas Unerwartetes tun.

### Nachdenklich stimmende Zahlen

Und noch etwas: Kinder sind klein, sie sehen den Verkehr in einer niedrigeren Sichthöhe als Erwachsene. Das ist einer der Gründe, warum Kinder trotz der Gefahr oft unerwartet auf die Straße laufen oder plötzlich hinter einem parkenden Auto hervorkommen: es fehlt ihnen infolge ihrer geringen Körpergröße an Übersicht. Elternbefragungen ergaben, daß 25 Prozent der Kinder vor dem fünften Lebensjahr die Straße überqueren. Vor der Einschulung sind es 90 Prozent. Und Kinder spielen oft an oder auf der Straße, sind häufig schon vom fünften Jahr an Radfahrer. Autofahrer sollten das alles immer wieder bedenken, sollten sich stets bewußt sein, wie Kinder den Verkehr sehen und erleben, wie sie in den verschiedensten Verkehrssituationen reagieren können. Auch wenn 1978 die Zahl der Kinderunfälle in der Bundesrepublik um 4,1 Prozent zurückging, ist das keineswegs ein Anlaß zur Beruhigung, im Gegenteil, denn immer noch starben voriges Jahr 1.245 Kinder auf unseren Straßen. Eine nachdenklich stimmende Zahl. -b-

IN SPANIEN UND IN ÖSTERREICH

# Neue General Motors Werke in Europa

Standorte in Saragossa, Cadiz und Wien • Investitionssumme mehr als 2 Milliarden Dollar • Über 12 000 Mitarbeiter • Kapazität rund 300 000 Wagen pro Jahr

General Motors gab am 11. Juni Pläne für eine wesentliche Ausweitung seiner Automobil-Produktionskapazität in Europa bekannt. Auf einer Pressekonferenz in Detroit erklärte GM-Präsident E. M. Estes, das Unternehmen werde in Spanien Werke zur Produktion, Montage und Komponentenherstellung von Personenwagen und in Österreich ein Motorenwerk bauen. Nach der Anlaufphase würden diese neuen europäischen Werke über 12.000 Mitarbeiter beschäftigen und die Kapazität von General Motors um etwa 300.000 Fahrzeuge pro Jahr steigern. Das Montagewerk in Spanien werde einen völlig neuen europäischen Personenwagen herstellen.

## Größtes Erweiterungsvorhaben

Die Gesamtinvestitionen einschließlich der zusätzlichen Werke zur Teileproduktion, um dieses gesteigerte Produktionsvolumen zu ermöglichen, beliefen sich auf mehr als 2 Milliarden Dollar, sagte E. M. Estes. Dies sei das größte Erweiterungsvorhaben außerhalb von Nordamerika, das General Motors jemals geschlossen bekanntgegeben habe. Standorte für mögliche weitere Zuliefer-Werke in Europa prüfe das Unternehmen zur Zeit noch. Die Expansionspläne von GM in Europa wurden zur gleichen Zeit mit E. M. Estes' Pressekonferenz in Detroit auch in Österreich und Spanien bekanntgegeben. Howard H. Kehrl, Executive Vice President von General Motors, traf die Vertreter der Medien in Madrid, während Alexander A. Cunningham, Vice President und Group Executive für die Übersee-Unternehmungen, auf einer Pressekonferenz in Wien Rede und Antwort stand.

## Weitere Anlagen

Zusätzlich zu den neuen Anlagen in Spanien und Österreich baut General Motors gegenwärtig zwei Werke für Automobil-Komponenten in Frankreich, und ein Teile-Werk in Nordirland steht kurz vor der Produktionsaufnahme. Weitere bedeutende Investitionen wurden bereits von Opel in

Deutschland und Vauxhall in England bekanntgegeben. Eine Anlage zur Herstellung von Produktions-Werkzeugen wird im GM-Werk Luxemburg errichtet, und die Opel-Produktion im GM-Werk in Belgien wurde erst kürzlich durch eine zusätzliche zweite Schicht gesteigert. Weitere Anlagen zum Zusammenbau von automatischen Getrieben für Lastwagen und Busse entstehen gegenwärtig in einem Werk von GM in den Niederlanden.

## Vertrauen in die Zukunft

„Diese Investitionen beweisen das Vertrauen von General Motors in die wirtschaftliche Zukunft Europas und seiner Automobilmärkte“, erklärte E. M. Estes. „Wir rechnen künftig mit einer wachsenden Automobilnachfrage in Europa und wollen auch hier unsere gute Position weiter ausbauen durch das Angebot einer breiten Palette von Automobilen, die hohe Qualität und einen guten Gegenwert bieten. Sie tragen den spezifischen Bedürfnissen der europäischen Automobil-Käufer Rechnung. Durch diese Expansion werden wir die dringend benötigte Produktionskapazität erhalten, um der gegenwärtigen und der wachsenden Nachfrage nach unseren Fahrzeugen in Europa gerecht zu werden. Schon jetzt könnten wir mehr Opel und Vauxhall verkaufen, wenn wir sie nur bauen könnten.“

## Die Werke in Spanien

Die neuen Anlagen von General Motors in Spanien umfassen ein Montagewerk, Preßwerke sowie Hallen zum Teilebau in Saragossa (Zaragoza) und ein Werk in Cadiz. Die Anlagen in Saragossa werden eine Produktionskapazität von 75 Fahrzeugen pro Stunde haben. Sie umfassen eine bebaute Fläche von 485.000 Quadratmetern auf einem 308 Hektar großen Werksgelände. Saragossa, im Nordosten Spaniens auf halbem Weg zwischen Madrid und Barcelona gelegen, hat 540.000 Einwohner. Die Produktionsanlagen in der Gegend von Cadiz, einer Hafenstadt im Südwesten Spaniens am Atlantischen Ozean, werden mecha-

nische Komponenten für die Fahrzeuge herstellen, die in Saragossa zusammengesetzt werden und Einzelteile für den Export, sagte E. M. Estes.

## Baubeginn Anfang 1980

Das neue Werk von General Motors in Österreich liegt in Wien auf einem Betriebsgelände von 65.000 Quadratmetern. Präsident Estes sagte weiter, mit dem Baubeginn rechne man zu Anfang nächsten Jahres. Die Inbetriebnahme aller Werke werde im Jahr 1982 erwartet. Die Standorte in Spanien und Österreich wurden ausgewählt, nachdem andere mögliche Plätze in mehreren europäischen Ländern während des letzten Jahres gründlich überprüft worden sind, so Estes. Sie bieten ein hervorragendes Potential an qualifizierten Arbeitskräften, geeignete Grundstücke, gute Infrastruktur, hervorragende Transportwege, örtliche Zulieferbetriebe, langfristige Renditemöglichkeiten und gesteigerte Marktchancen.

## 21 Produktionsstätten

Seit mehr als einem halben Jahrhundert ist General Motors ein bedeutender Hersteller von Personen- und Lastwagen in Europa. Vauxhall Motors Ltd. in England gehört seit 1925 zu GM, und unser Unternehmen kann in diesem Jahr auf eine 50jährige Zugehörigkeit zu GM zurückblicken. Gegenwärtig beschäftigt GM in Europa etwa 130.000 Mitarbeiter. Das Unternehmen betreibt 21 Produktionsstätten und Montagewerke in Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Belgien, Irland, Portugal und ist außerdem an einem Werk in Jugoslawien beteiligt. Die europäischen Werke von GM verkauften im Jahre 1978 insgesamt etwas über eine Million Automobile. Das entsprach fast zehn Prozent des europäischen Personenwagenmarktes. General Motors ist der größte Automobilhersteller der Welt mit Verkäufen von 9.482.000 Personen- und Lastwagen im vergangenen Jahr. Das sind etwa 25 Prozent der Automobilverkäufe westlicher Länder.



## Sicherheitstraining für Sportfahrer

Sportinteressierte und sicherheitsbewußte Opel-Fahrer hatten im Mai zum sechsten Mal Gelegenheit, ihr Fahrkönnen und Fachwissen zu erweitern und zu vertiefen. Auf dem Gelände des Fliegerhorstes in Diepholz veranstaltete unsere Abteilung Sportbetreuung ein Sport- und Sicherheitstraining in Zusammenarbeit mit dem Diepholzer Automobilclub.

Der Flugplatz im Niedersächsischen bot Trainingsmöglichkeiten für rund 150 Fahrer, die von prominenten Instruktoren im kontrollierten Schleudern auf schlüpfriger Piste, im Powerslide, im Slalomfahren, in der Ideallinie in Kurven und im rallyemäßigen Fahren auf Schotter und auf nassem Untergrund unterwiesen wurden. Motorsport-Asse, wie Dr. Helmut Mander, Willi-Peter Pitz und Walter Struckmann arbeiteten mit den Fahrern, während u.a. Jochen Berger und Dr. Klaus-Peter Bierlich die Rallye-Beifahrer auf ihre „Franser“-Aufgaben vorbereiteten.

Das Interesse der Opel-Fahrer an diesen Kursen ist nach wie vor ungebrochen, und vom City bis zum Monza waren sämtliche Opel-Modelle beim Lehrgang vertreten.

## REKORDSTAND

### Über 56 Prozent mit dem Auto

Das Thema Parkplätze wird auf absehbare Zeit in der Diskussion bleiben, obwohl es Leute gibt, die die Parkplatzprobleme in unserem Werk nicht verstehen. Verwundert fragen sie, warum denn die Parkplätze auf einmal nicht mehr ausreichen, vor einiger Zeit hätte es doch noch keine Klagen über Parkplatzmangel gegeben. Sie übersehen, daß die Motorisierung auch in unserer Belegschaft in den letzten Jahren stark zunahm, nicht zu vergessen die vielen Neueinstellungen. Die steigende Zahl derer (Fahrer und Mitfahrer), die mit dem Wagen zur Arbeit kommen, hat die Parkplätze mehr und mehr gefüllt. Bei der letzten Berufsverkehrszählung am 30. März dieses Jahres wurde mit 56,2 Prozent gegenüber 53,8 Prozent Ende September 1978 ein Rekordstand erreicht. Die Zeiten sind vorüber, in denen es wie noch vor wenigen Jahren „nur“ etwas über 40 Prozent waren. Seitdem setzte ein starker Anstieg ein.

## HÖCHSTPRÄMIE NOCH NACH 6 JAHREN

### Manches braucht halt Zeit



Geduld haben, die Hoffnung nicht verlieren, am Ball bleiben! Die Befolgung dieses Ratschlages hat sich schon für manchen gelohnt, auch für unseren Mitarbeiter Günther Schirrmann aus der Produktentwicklung. Zu seinen Erfahrungen gehört es, daß unter Umständen auch ein Verbesserungsvorschlag Zeit braucht, ehe er verwirklicht werden kann. In seinem Fall dauerte es sogar sechs Jahre. Wie kam es dazu?

#### Zunächst zurückgestellt

1973 hatte Günther Schirrmann bei seiner Tätigkeit an Versuchsmotoren festgestellt, daß bei Instandsetzungen an der Vorwärmung des Auspuffkrümmers aufwendige Reparaturarbeiten anfielen, die bei Parallelfällen in Autowerkstätten Zeit und Geld kosten würden. So sann er auf Abhilfe. Als seine Idee ausgereift war, fertigte er ein Versuchsmuster an und reichte im März 1973 einen Verbesserungsvorschlag ein.

Die Überprüfung ergab, daß der Vorschlag sich zwar gut verwirklichen ließ, da langfristige Modellentwicklungen damals jedoch nicht mehr beeinflußt werden konnten, mußte sein Vorschlag zurückgestellt werden. Und nun tat der Einsender das einzig Richtige, was in solchen Fällen wichtig ist: er erneuerte seinen Verbesserungsvorschlag fristgemäß. Dadurch bewahrte er seine Priorität und konnte den Dingen mit Ruhe entgegensehen.

#### Warten lohnte sich

Daß sich das Warten lohnte, beweist die Tatsache, daß er kürzlich, genau sechs Jahre nach Einreichen seines Vorschlages, die letzte Rate zur Höchstprämie von insgesamt DM 50.000 in Empfang nehmen konnte. Was so lange auf Eis lag, trug

also doch noch gute Früchte. Der Vorschlag bringt zwei erhebliche Vorteile: Einmal wird die Arbeit der Handwerker in den Werkstätten bei Reparaturen einfacher, und zum anderen konnte eine beachtliche Einsparung erzielt werden.

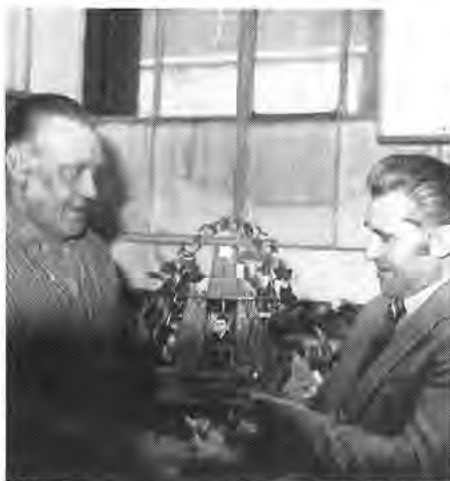
Dieser zweifache Effekt wird auf unserem Bild von Dr. W. Haas, PEK Motorenentwicklung und -erprobung, im Beisein des Einsenders (rechts im Bild oben), Generaldirektor J. F. Waters, Jr., dem Direktor PEK-Pkw Europa, H. Zincke, sowie dem Ausschußvorsitzenden für Verbesserungsvorschläge, H. Meuselbach, erläutert.



Während der Internationalen Automobil-Ausstellung, die kürzlich in Barcelona stattfand, begrüßte Opel-Vorstandsmitglied E. Rohde den spanischen Industrieminister Carlos Bustelo y Garcia de Real (links) und den Präsidenten des spanischen Automobilindustrieverbandes, Alfred Gimenez Cassina, während ihrer Rundfahrt durch die Ausstellungshalle.



Auch die Rüsselsheimer Taxifahrer wissen die Zuverlässigkeit und den Komfort von Opel-Fahrzeugen zu schätzen. Sie fahren – wie könnte es in der Opel-Stadt anders sein – zum allergrößten Teil einen Wagen aus unserem Haus. Auf dem kürzlich auf dem Marktplatz gemachten Bild haben sie ihre Wagen zu einer Gesamtaufnahme postiert.



Jahren war ich länger krank. Damit mir die Zeit nicht zu lang wurde, kam ich auf den Gedanken, aus Streichhölzern Figuren zu basteln.“ Aus Pappe oder Karton wird zunächst die Modellform gefertigt, die dann mit unzähligen Streichhölzern beklebt wird. Mehrere 100.000 Zündhölzer hat Karl Kneib auf diese Weise inzwischen „verbaut“. Die meisten Dinge, die er bastelt, verschenkt er und bekommt so Platz für neue. – Übrigens ein Hinweis für unsere Fußballfreunde: Karl Kneib ist Vater des bekannten Torhüters von Mönchen-Gladbach.

## EINER VON UNS

### Großverbraucher in Zündhölzern

Karl Kneib, seit 26 Jahren in der Opel-Schmiede beschäftigt, verkörpert den Typ Arbeiter, der für die schwere Arbeit in diesem Bereich gebraucht wird: er ist groß und kräftig, sein Arbeitsplatz die 3.000 t Presse, in der aus glühendem Stahl Achsschenkelrohlinge entstehen.

Im Gegensatz zu dieser „handfesten“ Tätigkeit steht das Hobby von Karl Kneib: aus Tausenden von kleinen Zündhölzern bastelt er Häuser, Tiere, Musikinstrumente oder auch einen Schmiedehammer, wie er ihn kürzlich seinem Kollegen Rudolf Grimme anlässlich dessen 25jährigen Jubiläums geschenkt hat. (Auf unserem Bild links Karl Kneib.)

Auf die Frage, wie er zu diesem nicht gerade weitverbreiteten Hobby gekommen sei, antwortete er: „Vor einigen

## VERKAUFSKAMPAGNE



### „KADETT ahoi!“

Die Mitte Mai begonnene Verkaufskampagne „Kadett ahoi“ geht auch in diesen Wochen weiter. Bekanntlich können im Rahmen dieser Kampagne verschiedene Kadett-Modelle zu Vorzugspreisen bestellt werden. Einzelheiten und Preise sind auf den roten Werksanschlagen zu finden.

## Dies + Das

Die Arbeiten am Erweiterungsbau der Station I des Werksärztlichen Dienstes (siehe letzte OPEL POST) gingen zunächst nicht so zügig voran wie ursprünglich angenommen. Wer täglich an der Baugrube vorbeikommt, kennt den Grund: Bei den Ausschachtungsarbeiten stieß man plötzlich auf einen stahlbetonierten Gang vom Bau D 10 (Personalabteilung) zum Luftschutzbunker. Er hemmte unvorhergesehen die Bauarbeiten. Da er nicht gesprengt werden konnte, mußten neue Pläne gemacht werden. Niemand hatte mehr an den unterirdischen Fluchtweg gedacht, durch den die Menschen im Krieg bei Fliegeralarm zum Bunker eilten. Erst der Bagger machte die Vergangenheit lebendig.

Die Schwarzen Bretter, wichtige Informationsquellen für aktuelle Werksnachrichten, werden zunehmend zweckentfremdet. Zettel mit Kauf- oder Verkaufswünschen und ähnlichen Hinweisen werden angeheftet. Einerseits verständlich, denn mancher sucht auf diesem Wege seinen fahrbaren Untersatz leichter an den Mann zu bringen. Nur: dafür sind die Anschlagtafeln nicht da. Die Werksanschlüsse brauchen genügend Platz, um beachtet und gelesen zu werden. Deshalb der Vorschlag, in bestimmten Bereichen zusätzliche Tafeln für private Anzeigen anzubringen.

Dann und wann werden die Sprechzeiten der Büros im Personalbereich bekanntgegeben, so erst kürzlich wieder in der OPEL POST. Aber viele übersehen oder vergessen diese Hinweise, kommen zu früh oder zu spät, müssen weggeschickt oder neu bestellt werden. Deshalb die Frage: Kennen die Vorgesetzten eigentlich die Sprechzeiten? Sie müssen ja schließlich die Mitarbeiter für den Gang zur Personalabteilung beurlauben. (Hier noch einmal die Sprechzeiten: Montag bis Freitag von 9.30 bis 11 Uhr und nachmittags von 13.30 bis 15 Uhr.) Zur Beachtung nicht zuletzt den Vorgesetzten empfohlen.

Ein Mann fragt jemanden nach einem Betriebsleiter. Da er nur dessen Name, nicht aber seine Abteilung kennt, erhält er keine Auskunft. Ja, wenn die Abteilung bekannt wäre, es gebe schließlich viele Betriebsleiter im Werk, die könne man nicht alle im Kopf haben, wird ihm geantwortet. Solche und ähnliche Fragen werden oft gestellt und können nicht geklärt werden. Das Werk ist einfach zu groß. Man brauchte da fast schon ein zentrales Auskunftsbüro.

## SEIT DEM JAHRE 1950

# Der 200.000. Verbesserungsvorschlag

Ende Mai wurde im Werk Rüsselsheim der 200.000. Verbesserungsvorschlag seit Einführung des Vorschlagswesens im Jahre 1950 eingereicht. Für die ersten 100.000 benötigte man noch 22 Jahre, für die weiteren 100.000 waren es „nur“ noch sieben Jahre. Von diesen 200.000 Vorschlägen sind 62.157 angenommen worden, das heißt rund jeder dritte war eine gute Idee. Die Prämiensumme dafür liegt bei nahezu 18 Millionen DM.

Der „Jubiläumsvorschlag“ wurde von Mitarbeiter Rudolf Schmitt eingereicht, der im Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbau arbeitet. Aus diesem Anlaß erhielt er von H. Vollhardt, Leiter der Technischen Zentralabteilungen, ein Erinnerungsgeschenk (Bild). Besonders freute sich natürlich

A. Wilmes, Leiter unseres VV-Büros. Mitarbeiter R. Schmitt hat übrigens schon mehrere Vorschläge gemacht, von denen einige sehr erfolgreich waren.



## CARAVAN gestiftet

Ende Mai waren es 40 Jahre, daß die Alice Schwesternschaft in Mainz unserem Werksärztlichen Dienst in Rüsselsheim Krankenschwestern zur Verfügung stellt. Dieses Jubiläum fiel zusammen mit der diesjährigen Tagung des Verbandes der Schwesternschaften vom DRK am 29. und 30. Mai in der Rheingoldhalle in Mainz. Aus Anlaß dieses Jubiläums und in Anerkennung der Dienste der Schwestern des Roten Kreuzes für die Allgemeinheit und für Opel stellte das Unternehmen der Alice Schwesternschaft in Mainz einen Rekord Caravan zur Verfügung. Unser Bild zeigt die Schlüsselübergabe durch den Leiter der Sozialabteilung, Dr. H. D. Scholl (rechts). Neben ihm Walter Bargatzky, Präsident des DRK, Generaloberin Gisela Bohlken, Präsidentin der Schwesternschaften vom DRK, und Oberin Marie Biermann von der Alice Schwesternschaft in Mainz (von rechts nach links).



## Akademische Würde

**Dr. G. Carow wurde zum Honorarprofessor ernannt**

Überraschung und Freude bei den Mitarbeitern des Werksärztlichen Dienstes in Rüsselsheim: ihrem Chef wurde jetzt die akademische Bezeichnung „Honorarprofessor“ der Technischen Hochschule Darmstadt verliehen. Nach den Gründen für die akademische Würde befragt, sagte uns der Leiter des Werksärztlichen Dienstes: „Die vom Hessischen Kultusminister verliehene akademische Bezeichnung ‚Honorarprofessor‘ erhielt ich hauptsächlich für meine langjährige Vorlesungstätigkeit im Fachbereich Maschinenbau der TH Darmstadt. Gelesen wurde u.a. über ‚Berufskrankheiten und berufseigentümliche Erkrankungen‘ sowie über ‚Arbeitsmedizin, Gewerbehygiene und gesundheitlicher Arbeitsschutz‘. Darüber hinaus wurden einbezogen ver-

schiedene wissenschaftliche Veröffentlichungen, die alle hier aufzuzählen jedoch zu weit führen würde.“ Im Namen der Leser herzliche Glückwünsche! (Auf dem Bild Prof. Dr. Carow mit der Journalistin einer Tageszeitung.)

## Kurz berichtet

**Die Betriebsräteversammlung 1979** mit Betriebsräten aus dem gesamten Unternehmensbereich findet vom 8. bis 10. Oktober in Kaiserslautern statt.

**Die Zahl der gewerkschaftlichen Vertrauensleute**, deren Wahl kürzlich im Werk Rüsselsheim stattfand (siehe letztes Heft) hat sich von nahezu 800 jetzt auf fast 1.000 erhöht. Rund 85 Prozent der Belegschaft sind Mitglieder der IG Metall. Am 19. Juni soll die neue Vertrauenskörperlleitung gewählt werden.

**Die nächste Jubilarfeier** ist am 6. Oktober 1979 in der Rheingoldhalle in Mainz, die darauffolgende am 8. März 1980 ebenfalls in der Rheingoldhalle.

**Die Konzertsaison '79** des Werksorchesters wurde am 18. Mai mit dem Festkonzert im Stadttheater eröffnet (siehe Seite 8). Inzwischen fanden Heimatortkonzerte in Wiesbaden (28.5.) und in Mainz-Gonsenheim (11.6.) statt. In diesem Monat stehen noch Biebesheim, Siefersheim und Okriftel auf dem Plan (siehe Werksanschlüge).

**Meldungen und Berichte** über das Werk Kaiserslautern werden wieder im nächsten Heft veröffentlicht.

**Über die Hitzepausen** für Akkordarbeiter und produktive Inspektoren Einzelheiten auf den Werksanschlügen.

## Personalien

Wilhelm Reitz wurde zum Abteilungsleiter Teile und Zubehör Verkaufsabwicklung ernannt.



**DER KLUGE  
MANN  
SCHLÄGT VOR**

## AUGENTEST

# Gutes Sehen wichtig für die Sicherheit

Rund 40 Prozent aller Arbeitnehmer weisen mindestens eine schwerwiegende Sehschwäche auf und müssen zum Augenarzt, um diesen Fehler durch eine Brille korrigieren zu lassen. Das ist das Ergebnis eines Sehtestes, den das „Grüne Kreuz“ jetzt vorgenommen hat. Als „bedenklich“ wurde es dabei empfunden, daß viele der untersuchten Personen nichts von ihrer offensichtlichen Sehschwäche wußten. Die Menschen sind viel zu sehr an ihre Augenschwäche gewöhnt und versuchen, durch ständige Überanstrengung unbewußt diesen Fehler auszugleichen. Die dadurch entstehenden Allgemeinsymptome, wie Übermüdung, Konzentrationsmangel, Schwindel, Kopfschmerzen und Leistungsabfall werden dann meist als Kreislaufsymptome fehlgedeutet. Das gilt vor allem für ältere Menschen, die diese Beschwerden einfach auf ihr Alter zurückführen und nicht auf den Gedanken kommen, Grund dafür könne ein Augenfehler sein.



Aus diesen Gründen werden nach Erscheinen der OPEL POST in allen Speisesälen Testplakate angebracht (Bild), damit jeder Werksangehörige seine Augen testen kann; auch diejenigen, die bereits eine Brille tragen. Dabei stellt man sich auf die am Boden angebrachte Fußmarkierung und versucht, die Buchstaben auf dem Plakat mit jedem Auge einzeln zu lesen.

Wer das nicht kann, dem wird geraten, diese Sehschwäche durch eine Brille korrigieren zu lassen. Das gilt auch für alle, die über 40 Jahre alt sind und noch keine Lesebrille haben. Der Werksoptiker der Abteilung Arbeitssicherheit berät jeden Ratsuchenden gern!



An den Kaianlagen des Opel-Hafens wurde vor einiger Zeit ein neuer Kran (Bild) in Betrieb genommen, weil der bis dahin benutzte inzwischen veraltet war und nicht mehr wirtschaftlich arbeitete; er stammte noch aus den dreißiger Jahren.

## MÄNNER MIT HERZ

# „Mensch – die hab'n ja 'nen Vogel!“

Dieser Ausruf, sonst als beleidigend zu werten, hat diesmal seine Berechtigung, wenn man die Kontroll-Werkstatt der Versuchsgruppe innerhalb des Opel-Prüfgebietes in Rüsselsheim betreten hat und in einem Käfig Kanarienvogel entdeckt. In unserer harten Arbeitswelt und in der etwas rauhen und lauten Atmosphäre einer Werkstatt ist beim Anblick dieser gelben Kanarienvogel die Frage verständlich, wie es wohl zu dieser „Volière“ kam.

Nun, eines Tages war ein Kanarienvogel da, irgendwo ausgerissen, hatte er sich in diese Werkstatt verirrt – und ihn umkommen lassen, na, das kam überhaupt nicht in Frage! Ein Käfig mußte her, das Kerlchen wurde gefangen, damit war der neue „Mitarbeiter“ etabliert. Herz haben die Männer in der Werkstatt, das muß man sagen.

Ihr Chef aber, der hatte auch Herz, er hatte nicht nur für die tierliebende Haltung seiner Mitarbeiter Verständnis, er dachte auch weiter (dafür ist er ja auch Chef!): An den Wochentagen war Leben in der Bude, aber samstags, sonntags oder an Feiertagen? Da war der kleine Entflohene mutterseelenallein. Und das

## ZITAT

# „Bereicherung“

„Die auf der IAA 1977 in Frankfurt als Prototypen gezeigten neuen Opel-Modelle Senator und Monza sind jetzt ein knappes Jahr im Verkauf. Mit diesen Spitzenmodellen gelang Opel eine geradezu sensationelle Bereicherung auf dem Markt anspruchsvoller europäischer Automobile in der Sechszylinder-Klasse.

Während der elegante Senator eine in dieser Ausgewogenheit nur selten realisierte Synthese aus Komfort, Leistung und Raumökonomie verkörpert, eröffnet der rassige Monza eine eigene Klasse. Er verbindet die Vorzüge einer Limousine mit der Kraft eines leistungsstarken Sportwagens und bietet dazu hohen Freizeitwert ... Es fällt nicht sonderlich schwer zu prophezeien, daß Senator und Monza nach erfolgreichem Startjahr auch weiterhin ihren Weg machen werden ...“

Aus „Frankfurter Neue Presse“

ging doch wohl nicht. So wurde beschlossen, dem Findling, da ein Herr, „Walter I.“ benannt, ein Pendant zuzugesellen. „Opeline“ wurde sie getauft, und nun waren die einsamen Wochenenden vorbei!

Und wie das so mit den Wochenenden ist, an denen man viel Zeit und Ruhe hat ... ein Nest wurde gebaut, und kürzlich stellte sich Nachwuchs ein, zwei an der Zahl. Kanarienglück in einer Opel-Werkstatt, eine Idylle zwischen Chrom, Lack, Gummi und Technik – eine Tierliebe im harten Betriebsalltag. Erfreulich, auch über solches einmal in der OPEL POST berichten zu können. KPT





Festkonzert des Werksorchesters unter Andreas Wagner. Im Hintergrund der Bühne eine Silhouette von Rüsselsheim.

## 30 JAHRE WERKSORCHESTER

# Jubiläumskonzert im Stadttheater

Viele Ehrengäste, Vertreter der Stadt, der Vereine, des Vorstandes und des Betriebsrates konnte die Moderatorin Margitta Krafczyk, Kulturabteilung, am 18. Mai anlässlich des Jubiläumskonzertes des Werksorchesters im Rüsselsheimer Stadttheater begrüßen. Dazu viele ehemalige, inzwischen im Ruhestand lebende Musiker und natürlich die zahlreich erschienenen Freunde des Orchesters.

### Beispiel für Teamgeist

Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt überbrachte die Grüße und Wünsche der Geschäftsleitung. Gerade unser Orchester gebe ein Beispiel dafür, daß es auf den Teamgeist aller Mitglieder ankomme. „Besondere Anerkennung verdient, daß Sie das erreichte Niveau über Jahre und Jahrzehnte gehalten haben. Ich kann mir keine Jubilarfeier oder andere Opel-Veranstaltungen ohne unser Werksorchester vorstellen. Der Beifall, den Ihre Musik dabei stets findet, ist immer wieder Ausdruck der Anerkennung und der Freude über Ihr Können. In diesem Sinne möchte ich „Opels musikalischem Botschafter“, unserem Werksorchester, weiterhin viel Erfolg wünschen...“

### Kulturelle Bereicherung

Der Kulturdezernent der Stadt Rüsselsheim, Gerhard Löffert, betonte in seinem Glückwunschschreiben unter anderem: „Das kulturelle Leben in unserer Stadt wäre ohne dieses Orchester, das in mannigfacher Weise auch zur Umrahmung städtischer Veranstaltungen zur Verfügung stand, um ein beträchtliches Stück ärmer gewesen. Ich würde es für glücklich halten, wenn die Firma auch weiterhin ihren Mitarbeitern die Möglichkeit gäbe, sich in einem eigenen Werksorchester musikalisch zu entfalten und gleichzeitig zur Bereicherung des kulturellen Angebotes in unserer Stadt beizutragen...“

### Männer der ersten Stunde

Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand die Ehrung der „Männer der ersten Stunde“. Karl-Heinz Mai, Leiter der Kulturabteilung, erinnerte in seinem Rückblick an den Anfang vor 30 Jahren und verlas eine Notiz aus der damals gerade neu erschienenen Werkzeitschrift über das erste Konzert des neugegründeten Orchesters am 6. Mai 1949. Es waren zunächst 12 Musiker. Karl Haumann, der dieses Konzert geleitet und die Opel-Kapelle vorher aufgebaut hatte, zählte zu den Ehrengästen und wurde auf die Bühne gebeten, um Worte des Dankes und der Anerkennung sowie ein Blumengebilde und ein Präsent entgegenzunehmen.

Der eigentliche Schöpfer des großen Orchesters ab Herbst '49, Georg Mischlich, stand danach im Scheinwerferlicht auf der Bühne und wurde ebenfalls geehrt und mit

viel Beifall bedacht, genau wie drei heute noch aktive Musiker aus dem Gründungsjahr: Ludwig Jonas, Karl Mayer und Jakob Schultheis. Blumen gab es danach natürlich auch für Andreas Wagner, der 1971 nach der Pensionierung Georg Mischlichs den Dirigentenstab übernommen und das Orchester bis heute erfolgreich weitergeführt hat.

### Viele Zugaben

Das Konzert, ein bunter Melodienstrauß mit bekannten Ouvertüren, Operettenmelodien, modernen Arrangements sowie hervorragenden solistischen Darbietungen einzelner Orchestermitglieder endete mit dem Marsch „Alte Kameraden“, gemeinsam dirigiert von zwei „alten Kameraden“: Karl Haumann und Georg Mischlich. Der Beifall wollte nicht enden, so daß es noch einige Zugaben geben mußte.



Der Marsch „Alte Kameraden“ wurde gemeinsam dirigiert von zwei „alten Kameraden“: Karl Haumann (links) und Georg Mischlich.



# Vom Urlaub und von Urlaubern

Weder riesige Autoschlangen noch lange Wartezeiten an den Grenzen, weder Ungemach durch streikendes Personal noch Ärger an überfüllten Stränden schrecken die Bundesbürger. Sie machen auch in diesem Jahr Urlaub wie eh und je, ja, 1979 werden neue Rekordmarken erwartet. „Was die Urlauber wollen“, so ein Freizeit-Forscher, „ist mehr als Erholung. Sie wollen raus aus dem Alltag und suchen Abenteuer, Versuchungen und neue Erlebnisse. Die Urlaubshoffnungen und -erwartungen werden ständig höher geschraubt, Enttäuschungen nach Kräften verdrängt.“ Nun, wie dem auch sei, der Werksurlaub steht vor der Tür. In Bochum beginnt er bereits am 9. Juli, in Rüsselsheim und Kaiserslautern zwei Wochen später am 23. Juli. In den folgenden Beiträgen wird deshalb schon jetzt das Thema Urlaub behandelt, und zwar einmal anders als sonst: mit vielen Tips und guten Ratschlägen. Daß sie bei dem hohen Motorisierungsstand der Belegschaft vor allem den motorisierten Urlaubsfahrern gelten, liegt auf der Hand; daß man natürlich auch zu Hause schöne, erholsame Urlaubstage erleben kann, ist eine andere Sache. Und viele lassen den Wagen in der Garage, um mit dem Jet Länder und Kontinente zu überspringen. Wie der einzelne es auch hält und wo er seinen Urlaub verlebt, die Redaktion wünscht allen eine schöne Zeit, gute Erholung und eine gesunde Heimkehr.

## EIN WORT ZUR URLAUBSFAHRT

### Wann mit dem Start beginnen?

Welcher Wochentag ist der günstigste Reisetag mit den dünnsten Staus? Auf diese Frage, die immer wieder vor der sommerlichen Urlaubssaison gestellt wird, gibt es nach allen bisherigen Erfahrungen keine einhellige und sichere Antwort. Denn obwohl es derzeit rund 6.500 Kilometer Bundesautobahnen und über 33.000 km Bundesstraßen gibt und bis 1985 weitere 1.400 Kilometer Autobahnen und rund 2.700 Kilometer Bundesstraßen hinzukommen sollen, sind die Fahrbahnen in der Hauptreisezeit an sehr vielen Tagen Jahr für Jahr überlastet, in der Nord-Süd-Richtung oft hoffnungslos verstopft. Nun gibt es viele gutgemeinte Vorschläge, wie man diesem zähflüssigen Massenverkehr entgehen könne —, aber für jeden Vorschlag gibt es auch ein Gegenargument.

#### Montags und nachts?

Da wird zunächst vorgeschlagen, den Schulferienbeginn in den einzelnen Bundesländern noch weiter auseinanderzuziehen. Aber nach der bisherigen Praxis ließe sich das Verkehrsaufkommen auch dann kaum sicherer vorausberechnen, zumal der Ferienbeginn ja schon jetzt sehr weit voneinander abweicht und das keine nennenswerte Entlastung gebracht hat. Schließlich bleiben Juli und August aus allgemeinen klimatischen Gründen die bevorzugte Reisezeit, in der sich stets der Hauptverkehr drängen wird. Dann wird

geraten, zu Beginn der Werksferien der großen Industrieunternehmen nicht gleich am nächsten Tag, einem Samstag, loszufahren, weil das schon Allzuviele täten (übrigens, weil sie verständlicherweise keinen freien Tag ungenutzt lassen wollen). Doch auch an Montagen ist der Verkehr auf den Autobahnen und Bundesstraßen während der Hauptreisezeit nach allgemeiner Beobachtung vor allem in der Nord-Süd-Richtung und umgekehrt sehr stark, weil eben das, was der eine für wahrscheinlich hält, der andere ebenfalls vermutet, den mäßigen Montagsverkehr nämlich, wodurch die Rechnung keiner Seite aufgeht. Ähnlich verhält es sich mit den Nachtfahrten, zu denen sich mittlerweile so viele entschließen, daß das nächtliche Reisen ebenfalls kein Vergnügen mehr ist und kaum eine Entlastung bringt.

#### Auf Nebenstrecken?


Oft heißt es auch, die Autofahrer sollten angesichts eines zu starken Verkehrsaufkommens die Autobahnen verlassen und auf Landstraßen und Umleitungsstrecken ausweichen. Doch auch dort kann man nicht selten die Erfahrung machen, daß auch sie stark befahren sind, denn so schlau, wie man sich selbst hält, sind andere oft auch. Staus an Ampeln mitten in Ortschaften und an Baustellen signalisieren nun mal keine große Entlastung, es sei




denn, man schlägt einen großen Bogen um die Verkehrsschwerpunkte, was jedoch Zeit und Sprit kostet. Zudem meiden viele unbekannte Gegenden. Auf den Autobahnen dagegen kennt man sich aus. Achtzig oder siebzig Kilometer im Schnitt auf der Autobahn, so rechnen manche Fahrer, bringen einen immer noch schneller voran als zeitraubende Umwege über Landstraßen mit ebenfalls starkem Verkehrsfluß.

Als Schlußfolgerung bleibt uns Urlaubsfahrern die Erkenntnis nicht erspart: Welche Schläue und Berechnung wir auch anwenden, ob wir (wenigstens dann und wann) in einem relativ dünnflüssigen Urlaubsverkehr uns fortbewegen oder im dicken Massenverkehr stecken bleiben, ist einfach Glückssache. -b-

**Mit der D-Mark auf Reisen**  
Kaufkraft einer DM\* für Reisezwecke in:



Jugoslawien	1,49 DM
Italien	1,47 DM
England	1,25 DM
Frankreich	1,14 DM
Spanien	1,05 DM
Österreich	1,04 DM
Niederlande	0,99 DM
Danemark	0,83 DM
Schweiz	0,80 DM

\* Anfang 1979 



was vor der Fahrt und am Urlaubsort zu geschehen hat, um sich vor Schaden zu bewahren.

Natürlich gibt es kein absolut sicheres Patentrezept gegen Leute, die die Sorglosigkeit, Vergeßlichkeit oder Unaufmerksamkeit ihrer Mitmenschen ausnutzen und sich so auf deren Kosten bereichern, aber etwas sollte man ihnen doch entgegensetzen: den Ehrgeiz, nicht weniger schlau als sie zu sein.

## WICHTIG

# Versicherungen für den Auslandsurlaub

Eine Auto-Urlaubsreise ins Ausland ist anderen Bedingungen unterworfen als unser normales Alltagsleben zu Hause. Wenn wir daher im Ausland auf alle Eventualitäten vorbereitet sein wollen, sollten wir auch an den Abschluß entsprechender Versicherungen denken. Sie können uns bei einem Unfall, bei Krankheit oder in anderen Notlagen sehr nützlich sein. Da ist zuerst einmal eine Kurzkasko-Versicherung zu nennen. Sie ist wichtig bei einem selbstverschuldeten Autounfall in Ländern, die keine Haftpflichtversicherung kennen (Griechenland, Portugal, UdSSR) oder in denen nur für Personenschäden gehaftet wird (Großbritannien und Spanien).

Die Insassen-Unfallversicherung springt ein, wenn die Insassen eines Pkw einen Unfall erleiden, der zum Tode oder zur Invalidität führt – ganz gleich, ob eigenes oder fremdes Verschulden vorliegt. – Einen Schutz, der sich nicht nur auf das Auto bezieht, gewährt die Reise-Unfall-Versicherung bei allen Unfällen, die sich vom Verlassen der Wohnung an bis zur Rückkehr ereignen. – Während der Reise kann unser Gepäck auf der Fahrt und am Aufenthaltsort beschädigt und gestohlen werden oder auf andere Weise in Verlust geraten. In solchen Fällen bietet sich die Reisegepäck-Versicherung an. Bevor man sie aber abschließt, sollte man sich im einzelnen genau informieren, in welchen Fällen sie Schutz gewährt und in welchen nicht.

Die Seetransport-Versicherung betrifft nur Autofahrer, die ihren fahrbaren Untersatz auf dem Seeweg (Fährschiffen) transportieren. Eine solche Versicherung ist auf jeden Fall empfehlenswert, da die Reedereien bei Diebstahl oder Beschädigung nur sehr beschränkt haften. – Empfohlen werden kann auch der Auslandsschutzbrief, den die Automobilverbände ausstellen. Wer ihn besitzt, kann sich beispielsweise Autoersatzteile portofrei ins Ausland nachschicken lassen. Ist

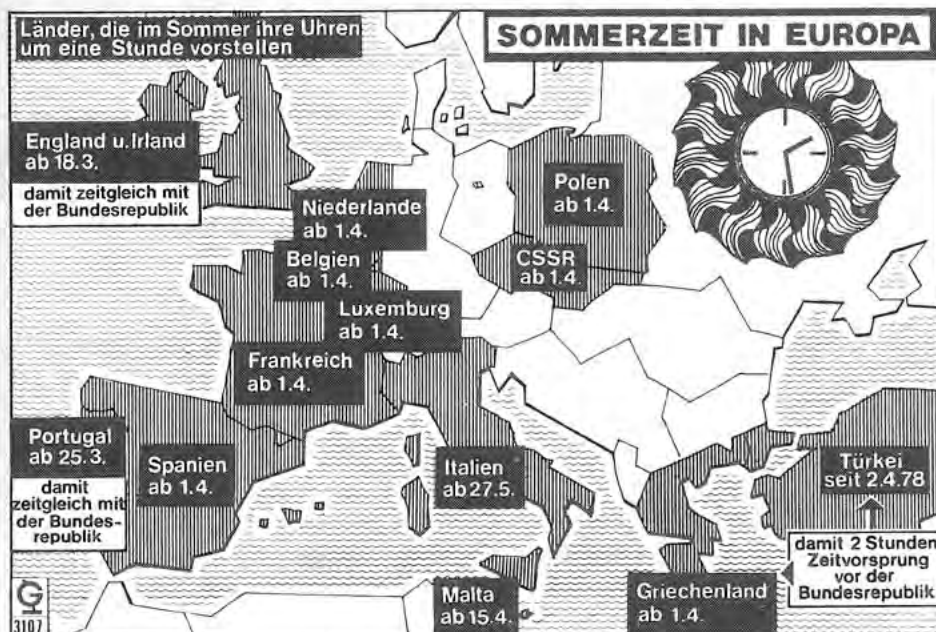
# Diebe machen keinen Urlaub

Zu unserem Bild: Junge Mädchen laufen natürlich nicht mit Schlössern an ihren Reißverschlüssen herum. Das Bild ist nur ein Gag des Fotografen, mit dem er Aufmerksamkeit erregen und vor Augen führen will, daß man sich gerade im Urlaub vor Dieben sichern soll. Denn: Diebe machen keinen Urlaub! Sie sind gerade dann aktiv, wenn viele Bürger sich ihrer wohlverdienten Ferien erfreuen.

Zwar ist der Rat, den Dieben keine Chance zu geben, nicht nur in der Urlaubszeit aktuell, sondern im Grunde das ganze Jahr über. Die Diebe sehen jedoch

in den Hauptferienzeiten eine für sie besonders einträgliche, gewinnbringende Saison. Oft machen die Urlauber es ihnen nicht einmal sonderlich schwer. Zu Hause und unterwegs. An so vieles denkt man vor und während des Urlaubs, nur nicht immer auch an die Sicherung seines Eigentums. Aus Sorglosigkeit oder Leichtsin.

Es gibt laufend Hinweise, was alles beachtet werden muß, um sich vor Einbruch und Diebstahl zu sichern, so daß hier nicht auf Einzelheiten verwiesen zu werden braucht. Überlegen Sie rechtzeitig,



eine Reparatur im Ausland unmöglich, so erfolgt der Rücktransport des Wagens kostenlos. Gleiches gilt auch für die Rückfahrt des Fahrers und eines Beifahrers per Bahn, wenn der Wagen ausfällt. Wer durch Unfall oder Krankheit seinen Wagen nicht mehr selbst lenken kann, dem wird er umsonst vor die Haustür gebracht — wenn er den Auslandsschutzbrief besitzt.

Wir alle wissen, daß uns die Krankenkasse auf Wunsch Auslandskrankenscheine ausstellt. Doch viele ausländischen Ärzte erkennen sie nicht an, obwohl ihre Länder Sozialversicherungsabkommen mit der Bundesrepublik geschlossen haben.

Damit man in solchen Fällen bei einer Krankheit im Ausland finanziell nicht überfordert ist, empfiehlt sich zusätzlich eine Krankenschutz-Versicherung. — Schutz in Not kann auch eine Rechtsschutzversicherung gewähren. Sie übernimmt sämtliche Rechtsanwalts- und Gerichtskosten, Gebühren für Zeugen und Sachverständige bei einem Unfall im Ausland. Doch bevor man eine dieser Versicherungen abschließt, ist es ratsam, sehr genau zu prüfen, auf welche Fälle sich der Versicherungsschutz erstreckt, damit man kein enttäuschendes Erwachen erlebt. Was für einen am zweckmäßigsten ist, darüber berät im Einzelfall jede große Versicherung.

## NICHT ERLAUBT Schwarzarbeit im Urlaub

Die meisten Arbeitnehmer freuen sich auf ihren Urlaub. Sie haben ihn redlich verdient, wollen ausspannen, mal ganz ohne Arbeitspflichten sein. Vom rein Finanziellen her hat man ihnen im Laufe der Zeit erhebliche Zugeständnisse gemacht: Lohn und Gehalt gehen weiter, und obendrein erhält man noch ein recht beachtliches, zusätzliches Urlaubsgeld. So gesehen, sind also dem Ausspannen und Erholen die Wege doch weitgehend geebnet. Doch von dieser Urlaubsmentalität halten die Schwarzarbeiter nichts. Sie wollen während ihres Urlaubs noch darüber hinaus zu Geld kommen, indem sie sich irgendwo verdingen.

Dabei besteht nach der geltenden Rechtslage während des Urlaubs ein allgemeines Erwerbsverbot, dessen Nichtbeachtung dem Arbeitgeber ein klares Kündigungsrecht einräumt. Nur in Sonderfällen erkennt die Rechtsprechung Ausnahmen an, so etwa, wenn jemand Urlaub auf dem Bauernhof macht und sich dabei körperlich mal richtig verausgaben will, indem er dem Bauern auf Hof und Feld bei der Arbeit hilft. Aber wer läßt sich für eine solche „Heilbehandlung“ auch noch bezahlen?

Anders ist es natürlich, wenn jemand, der beispielsweise von Beruf Maurer ist, während des Urlaubs dem Nachbarn beim Bau von dessen Eigenheim hilft und dafür von seinem Freizeitgeber bezahlt wird. Erleidet man bei dieser oder einer anderen verbotenen Urlaubs-Erwerbstätigkeit einen Unfall mit anschließender längerer Arbeitsunfähigkeit, so verliert man den Anspruch auf Lohnfortzahlung im Krankheitsfalle.

Doch wer von den Millionen, für die der Urlaub ein kurzes, wohliges Sonderdasein ist, denkt an solche Fälle? Die liegen ja so fern von ihren eigenen Wünschen und Vorhaben. Gibt's denn das heute eigentlich noch? fragt sich ungläubig mancher passionierte, erholungsbedürftige Voll-Urlauber. Ja, das gibt es wirklich noch. Die ständigen Gerichtsurteile bringen es an den Tag.

## Postzustellung während der Urlaubszeit

### HEIKLES KAPITEL

Im Rahmen der allgemeinen Vorfreude auf den Urlaub vergessen viele Urlauber, sich um ihre Post zu kümmern. Das kann äußerst gefährlich und kostspielig sein, wenn während der Urlaubszeit Zustellungen von wichtigen Schriftstücken zu erwarten sind. Man sollte auf jeden Fall beim zuständigen Postamt einer Person seines Vertrauens Postvollmacht erteilen. Viele Postämter akzeptieren allerdings eine handschriftlich privat ausgefertigte Postvollmacht nicht, weil diese nicht den gesetzlichen Postbestimmungen entspricht.

### Kündigungen

So werden zum Beispiel in Abwesenheit zugestellte Kündigungserklärungen auch dann wirksam, wenn sie entweder durch Boten oder Einschreibbrief an den Urlauber zugestellt wurden. Erst kürzlich hat das Bundesarbeitsgericht in einem grundlegenden Fall entschieden, daß sogar ein Kündigungsschreiben dann wirksam ist, wenn das Schreiben an den Vermieter eines Arbeitnehmers zugesandt wird und der Vermieter dieses Schreiben in Empfang genommen hat. Nach der Rechtsprechung ist ein Schreiben dann zugegangen, wenn für den Empfänger die Möglichkeit besteht, von dieser Erklärung Kenntnis zu nehmen. Diese Möglichkeit besteht dann, wenn das Schreiben in den „Machtbereich“ des Empfängers gelangt ist. Unter Machtbereich versteht die Rechtsprechung die tatsächliche Einflußsphäre des Erklärungsempfängers. Ein Schreiben, das von einem Boten unter der Tür durchgeschoben ist, ist als zugegangen anzusehen.

### Vollstreckungsbefehl

Gerade während der Urlaubszeit kann dies sehr gefährlich werden, weil zum Beispiel die Zustellung eines Zahlungsbefehls, ohne daß innerhalb der gesetzlichen Frist Widerspruch eingelegt wird, bewirken kann, daß ein Vollstreckungsbefehl ergangen ist. Der krasseste Fall würde bedeuten, daß bei langfristiger Urlaubsabwesenheit der Gläubiger auf Grund des Vollstreckungsbefehls zwischenzeitlich die Wohnung ausgeräumt haben kann und ein Teil der Einrichtung zur Versteigerung gelangt. Gegen zivilrechtliche Entscheidungen, die Vollstreckungen nach sich ziehen können, kann oft auch der Antrag auf Wiedereinsetzung wegen Fristversäumnis zu spät sein. Im übrigen sind derartige Anträge im Zivilrechtsverfahren nur unter äußerst engen Umständen erfolgreich. Dies gilt beispielsweise dann, wenn die Frist wegen schwerer Krankheit nicht eingehalten werden konnte. Bei Urlaub gibt es eine Wiedereinsetzung nicht.

### Strafverfahren

Etwas anderes gilt im Bußgeldverfahren oder Strafverfahren. Hier ist der Gesetzgeber großzügiger. Nach der Rechtsprechung gilt, wer eine ständige Wohnung hat und diese nur vorübergehend — zum Beispiel im Urlaub — nicht benutzt, braucht grundsätzlich für die Zeit seiner Abwesenheit keine besonderen Vorkehrungen hinsichtlich möglicher Zustellungen zu treffen. Das wurde vom Bundesverfassungsgericht entschieden.

jp.

Wer am  
Leben hängt,  
hängt auch  
am Gurt!

# UNSERE JUBILARE

## 40



Ludwig Tron  
PEK Versuchsbau  
2.5.1979



Willi Biegler  
Qual.Ktr.u.Insp.  
3.5.1979



Georg Hitzer  
Werksanl.Werkstätten  
15.5.1979



Willi Frank  
Rohrfabrikation  
20.5.1979



Ludwig Mönch  
Rohrfabrikation  
2.6.1979



Bruno Escher  
Chassisbau I  
5.6.1979



Paul Kraus  
Qual.Förderg.u.Insp.  
19.6.1979



Heinrich Duchardt  
DV Rechenzentrum  
20.6.1979



Heinrich Becker  
Produktionsleitung  
28.6.1979

## Rüsselsheim

1.6.1979

Emerich Börzsei  
Chassisbau I  
Willi Brauer  
Kdd.-Werkstatt  
Herbert Frank  
MPK Prod.Steuerung  
Friedrich Glaser  
Wagenendmontage  
Walter Göbel  
Zentralwerkstätten  
Helmut Grebe  
Zentralwerkstätten  
Gerhard Haas  
Motorenbau  
Helmut Hammel  
Motorenbau  
Karl Höfle  
Preßwerk  
Kurt Kaciála  
Vorausschätzungen  
Max Kempik  
Instandhaltung

Karl Petri  
PEK Werkstoffentw.  
Walter Richter  
Verkehrsabteilung  
Erich Schwaderlapp  
Motorenbau  
Josef Weimann  
Instandhaltung

2.6.1979

Rudi Bär  
Preßwerk  
Paul Erdmann  
Modellschreinerei  
Egon Kallohn  
Teile und Zubehör

3.6.1979

Ferdinand Christ  
Zentralwerkstätten

8.6.1979

Hans Acker  
Transportwesen  
Adolf Auer  
Karosseriebau II

## 25

Heinz Bayerer  
Wagenendmontage  
Willi Johann Biener  
Instandhaltung  
Ernst Bretz  
Qual.Förderg.u.Insp.  
Franz Collet  
Werkz.u.Betriebsmittel  
Ernst Eppard  
MPK Materialbehandlg.  
Wolfgang Freitag  
Instandhaltung  
Ernst Friedmann  
MPK Systeme u. Inform.  
Ferdinand Georg  
Werkschutz  
Lorenz Glasl  
Chassisbau I  
Wilhelm Häfner  
Debitorenbuchhaltung

Heinz Hamel  
Preßwerk  
Walter Hammen  
Chassisbau I  
Wilhelm Hemb  
PEK Versuchsbau  
Reinhold Henisch  
Lohnbuchhaltung  
Sebastian Hoffart  
Energieversorgung  
Josef Huber  
Zentralwerkstätten  
Ludwig Kaffenberger  
Karosseriebau I  
Josef Löbig  
Karosseriebau II  
Gerhard Löschner  
Zentralwerkstätten  
Ernst Lugner  
MPK Prod.Steuerung  
Günther Merz  
Instandhaltung  
Heinz Pfister  
Preßwerk  
Günter Senfter  
Preßwerk

Otto Skala  
PEK Elektr.u.Ausst.  
Hans Schilling  
Wagenendmontage  
Hermann Schmidt  
Kdd.-Werkstatt  
Helmut Stark  
Ges.-Werksleitung  
Rudolf Ullmann  
Karosseriebau II  
9.6.1979  
Helmut Fritzen  
Chassisbau I  
Josef Gutjahr  
Zentralwerkstätten  
Karl Hay  
PEK Einsatzplanung  
Johann Kade  
Qual.Förderg.u.Insp.  
Rudolf Klemm  
Instandhaltung  
Alfred Kramer  
Qual.Förderg.u.Insp.  
Peter Mink  
Karosseriebau I

Karl Heinz Nauheimer  
Instandhaltung  
Ernst Schlamp  
Motorenbau  
Adolf Salomon  
Fertig.Mat.Einkauf  
Ernst Schmidt  
Werkschutz  
Horst Stops  
Verkauf  
Anton Völcker  
Energieversorgung

10.6.1979

Eduard Fröhder  
MPK Materialbehandlg.  
Herbert Grimm  
Chassisbau I  
Hans Heyer  
Chassisbau II  
Albert Krost  
Instandhaltung  
Hermann Lehr  
Qual.Förderg.u.Insp.  
Josef Mroczek  
Karosseriebau I  
Hans Röder  
Karosseriebau II  
Wendelin Vogel  
Karosseriebau II

11.6.1979

Günter Müller  
Instandhaltung

14.6.1979

Helmut Belz  
Preßwerk  
Robert Beulich  
Instandhaltung  
Siegfried Brune  
Energieversorgung  
Karl Heinz Brunk  
MPK Materialbehandlg.  
Josef Büttendender  
Wagenendmontage  
Heinz Burda  
Karosseriebau I  
Hans Dexheimer  
Chassisbau I  
Theodor Frieß  
Chassisbau I  
Eduard Gierakowski  
Karosseriebau I  
Hans Heinrich  
Instandhaltung  
Ehrhardt Heuser  
Motorenbau  
Heinz Hild  
Instandhaltung  
Josef Jaklin  
Teile und Zubehör  
Wilhelm Küchler  
PEK Einsatzplanung  
Werner Kühn  
MPK Vers.Zweigwerke  
Franz Kühn  
Instandhaltung  
Erhard Lichtblau  
MPK Materialbehandlg.

Hans Mandler  
Zentralwerkstätten  
Johann Hch. Meffert  
MPK Transportwesen  
Walter Meinhard  
Preßwerk  
Horst Nährer  
Instandhaltung  
Ludwig Nold  
Karosseriebau II  
Johann Pschorn  
Instandhaltung  
Bruno Roth  
MPK Materialbehandlg.  
Gottfried Schmitt  
Karosseriebau II  
Martin Schmitt  
Instandhaltung  
Philipp Scholles  
Modellschreinerei  
Florian Steinborn  
Preßwerk  
Margarete Vogler  
Karosseriebau II  
Erich Walz  
Teile und Zubehör

15.6.1979

Helmut Gerbig  
Fertigmontage  
Günter Glock  
Kundenbetreuung  
Karl Heitzer  
Werksfeuerwehr  
Ulrich Hintze  
Betriebskrankenkasse  
Kurt Jungmann  
Fertigmontage  
Heinrich Koch  
Ordnungsdienst  
Alfred Rimkus  
TZA Ausgabenaufsicht  
Erwin Sauerwein  
PEK Versuchsbau  
Karl-Heinz Schneider  
PEK Verwaltung  
Heinz Uhrig  
MPK Transportwesen  
Antonius Wahl  
Wagenendmontage

16.6.1979

Rudolf Bauer  
Zentralwerkstätten  
Gerd Cordes  
Chassisbau I  
Ernst Haas  
Instandhaltung  
Heinz Huther  
MPK Prod.Steuerung  
Paul Karl  
Fertigmontage  
Wilfried Kaufmann  
Industrial Engineering  
Wilfried Leonard  
Chassisbau I  
Gerhard Morgenstern  
Personalentwicklung  
Gustav Ruhland  
Zentralwerkstätten  
Hans Zimmermann  
MPK Materialbehandlg.

18.6.1979

Helmut Behrendt  
Teile und Zubehör  
Heinrich Menger  
Karosseriebau I  
Alexander Seidel  
MPK Materialbehandlg.  
21.6.1979  
Hans-Lambert Becker  
Lackiererei  
Adolf Berz  
MPK Materialbehandlg.  
Adolf Enenkel  
Werkschutz  
Werner Funk  
PVK Unterzusammenbau  
Otto Grabowski  
Beschädigteneinsatz  
Karl Herth  
Karosseriebau I  
Wolfgang Hölzing  
Karosseriebau I  
Johann Franz Kirchner  
Karosseriebau I  
Otto Köhrer  
Industrial Engineering  
Ernst Kunz  
Zentralwerkstätten  
Heinz Lehmann  
PEK Versuchsbau  
Reinhold Raab  
Karosseriebau II  
Wilhelm Richtberg  
Gerippebau

Helmut Wetzel  
Karosseriebau I  
Daniel Zeller  
Qual.Förderg.u.Insp.

22.6.1979

Günter Lemb  
MPK Prod.Steuerung

23.6.1979

Franz Adam  
PEK Einsatzplanung  
Jakob Deiß  
PEK Versuchsbau  
Karl-Heinz Sunnus  
Zentralwerkstätten

24.6.1979

Fritz Schäfer  
Ordnungsdienst  
Walter Weber  
Getriebebau

28.6.1979

Peter Beutel  
Getriebebau  
Friedrich Emmerich  
MPK Transportwesen  
Werner Hebllich  
Wagenendmontage  
Heinz Hünerfeld  
Modellschreinerei  
Friedel Kissinger  
Getriebebau  
Reinhold Kölsch  
Zentralwerkstätten

Willi Kramer  
Motorenbau  
Fritz Krenzer  
Motorenbau  
Rudolf Kühnl  
Getriebebau  
Wilhelm Leonhardt  
PEK Werkstoffuntersuchg.  
Karl Metzger  
Instandhaltung  
Peter Reichert  
Motorenbau  
Klaus Remus  
Zentralwerkstätten  
Ernst Seigerschmidt  
MPK Transportwesen  
Bruno Sickhardt  
Instandhaltung  
Kurt Walden  
Motorenbau  
Ernst Weber  
Zentralwerkstätten  
Heinz Wigand  
MPK Transportwesen  
Werner Wüstendörfer  
Motorenbau  
30.6.1979  
Hugo Schneider  
Karosseriebau I

**Bochum**

27.6.1979

Rudolf Müller  
Prod.Vorb. Werk I

## IM RUHESTAND

Paul Arnold  
Chassisbau I  
Karl Becker  
Transportwesen

Ernst Braun  
Verkauf

Elisabeth Brier  
Karosseriebau II

Heinrich Dammel  
Mat.Eing.u.Zahlgs.Ktr.

Wilhelm Glas  
Motorenbau

Konrad Glomb  
Instandhaltung

Walter Gröber  
Betriebsmitteleinkauf

Hermann Grünwald  
Beschädigteneinsatz

Lore Hahn  
Instandhaltung

Siegfried Happel  
Verkehrsabteilung

Kurt Hillemann  
Qual.Ktr.u.Insp.

Georg Hörr  
Zentralwerkstätten

Ernst Hoffmann  
Karosseriebau I

Heinrich Horn  
Materialbehandlung

Jakob Kahlenberg  
Karosseriebau I

Otto Kandel  
Ordnungsdienst

Heinz Kern  
PEK Versuchsbau

Wilhelm Kettenbach  
Karosseriebau I

Max Kitsche  
Qual.Ktr.u.Insp.

Karl Krummeck  
Werkzeugbau

Ludwig Leichtweiss  
Beschädigteneinsatz

Alfred von Schönholtz  
Industrial Engineering

Philipp Mager  
Karosseriebau II

Christine Marschall  
Werksverpflegung

Hans Mathes  
Werkschutz

Ellen Mayr  
Kundendienst

Christian Mees  
PEK Fahr- u. Triebwerk

Georg Müller  
Preßwerk

Ernst Neudert  
Preßwerk

Wenzel Preissig  
Preßwerk

Oswald Rückert  
PEK Gebäude u. Einr.

Rudolf Schicht  
Modellschreinerei

Horst Schlißke  
PEK Einsatzplanung

Leopold Schmalz  
PEK Versuchsabteilung

Josefa Seumenicht  
Fert.Mat.Einkauf

Erich Simon  
Teitelager

Adolf Waletzko  
Karosseriebau II

Georg Wellinger  
Beschädigteneinsatz

Helene Wolf  
Chassisbau I

Fritz Wölflie  
PEK Gebäude u. Einr.

# Ein vorsätzlicher Fahrzeugbrand...

Während zu Beginn der Automobilgeschichte brennende Fahrzeuge an der Tagesordnung waren, sind Brände heute nur noch die Ausnahme. Unfallbedingte Fahrzeugbrände sind überhaupt sehr selten, dafür jedoch leider meist spektakulär und oft mit verheerenden Folgen. Um so größer ist deshalb die Ratlosigkeit von Insassen und Rettern, sollte es einmal zu unfallbedingtem Brand kommen. Die Unwissenheit über die mögliche zeitliche Ausbreitung der Flammen führt dazu, daß Passagiere aus Furcht vor einer Explosion das Fahrzeug fluchtartig verlassen und auch die Retter sich schon bei kleinen Bränden nicht mehr an den Wagen herantrauen. Das unerklärliche Abbrennen eines Versuchsfahrzeuges aus unserer PEK-Flotte war kürzlich aktueller Anlaß, das Thema Fahrzeugbrand intensiver zu beleuchten. Dazu gehörten das Studium der einschlägigen Literatur (auch Unfallstatistik) ebenso wie gezielte Brandversuche.

Die Statistik unterscheidet drei Gruppen von Fahrzeugbränden nach ihren Ursachen. A: Unvorsichtigkeit, Brandstiftung (nicht fahrzeugspezifisch). — B: Defekte an Kraftstoffsystemen und elektrischen Einrichtungen durch Unfall oder unsachgemäße Reparatur. — C: Ursachen unbekannt. (Bedingt durch lange Branddauer sind die Ursachen später nicht mehr zu ermitteln.)

## Brände wurden untersucht

In einer umfangreichen Testserie „Fahrzeugbrand“ wurden Erscheinungsbild und

Fortpflanzung sowie Schadensbild und Löschmöglichkeiten von verschiedenen Bränden untersucht. Bei den gezielt gelegten Bränden ging es speziell darum, Möglichkeiten zur Schadensminderung bei einem Brand zu finden und damit die Überlebenschancen der Insassen zu verbessern. Nachfolgend sind einige dieser vorsätzlichen Brände beschrieben und deren Ergebnisse analysiert: Grundsätzlich gehören zu einem Brand drei Dinge:

Sauerstoff, zündfähiges Kraftstoffgemisch und Funke mit ausreichender Energie.

## Zur Ursache A

Es ist nahezu unmöglich, durch unvorsichtigen Umgang mit Streichhölzern und Feuer den Innenraum eines Opel-Fahrzeuges zu entzünden. So führten zum Beispiel weder 30 brennende Streichhölzer noch vier glühende Zigaretten auf den Sitzkissen zu einem offenen Feuer. Die Zigaretten erzeugten jeweils 1 cm<sup>2</sup> große Brandlöcher im Bezugsstoff, jedoch waren durch die feuerhemmende Ausführung des Materials die Feuer sozusagen „selbstlöschend“. Es gibt jedoch andererseits kaum eine Möglichkeit, die Materialien des Innenraumes so zu wählen, daß Brandstiftung (also vorsätzliches Anzünden) völlig unmöglich ist. So führten zum Beispiel die verbesserte Belüftung des Brandherdes durch Aufschlitzen des Stoffbezuges ebenso zu offenem Feuer wie die Verwendung von leichtflüchtigen Flüssigkeiten wie Benzin, Reinigungsmittel usw.

## Zur Ursache B

Hier geht es um einen Motorraumbrand (Kurzschluß und Vergaserbrand). Um einen Kabelbrand zu simulieren, wurde mehrmals bei betriebswarmem Motor der

**Fotografische und filmische Erfassung eines Fahrzeugbrandes (Manta) im Sicherheitszentrum der PEK. Mitarbeiter H. Hanschmann an der Filmkamera und H.-D. Zentgraf mit dem Fotoapparat. Die Werksfeuerwehr steht für alle Fälle bereit.**



Hauptkabelsatz mittels einer 88 Ah Batterie kurzgeschlossen. Dabei schmorten die Kabel durch, ohne daß es im Motorraum zum Brand kam. Auch beim simulierten Vergaserbrand (das im Vergaser befindliche Benzin-Luftgemisch wurde entzündet) war das Feuer nach einer Minute erloschen. Erst nachdem 2 Liter Benzin über den Motorblock gegossen und mittels Fackel entzündet worden waren, brannte der Motorraum innerhalb von 10 Minuten vollständig aus, ohne daß der Fahrgastraum Feuer fing.

### Zur Ursache C

Hier geht es um einen Brand im Bereich der Heckpartie. Bei besonders schweren Unfällen mit intensiver Verformung der Struktur im Heckbereich kann es zu Leckverlusten im Tanksystem kommen. Da außerdem gleichzeitig Funken durch Kurzschluß im elektrischen System oder durch Reibwirkung von Metallteilen auf der Straßenoberfläche entstehen können, besteht Brandgefahr. Als eine Art Simulation wurde bei mehreren Fahrzeugen unter der Heckpartie eine Wanne mit 5 Liter Benzin entzündet. Bei den Fahrzeugen (Manta, Ascona und Kadett) waren Benzinleitungen und Vergaser gefüllt, im Tank befanden sich 10 Liter Benzin.

Nachdem das Benzin unter der Heckpartie mittels Fackel entzündet worden war, brannten die 5 Liter Benzin innerhalb von 4 Minuten ab, ohne daß irgendwelche Teile am Fahrzeug Feuer fingen. Erst ein vorsätzlich im Kofferraum mittels Benzin entfachtetes Feuer erreichte den Fahrgastraum in 12 Minuten. Nach einer Gesamtbrandzeit von 34 Minuten war das Fahrzeug dann total ausgebrannt und wurde von der Feuerwehr gelöscht (Bild).



Der ausgebrannte Manta. H.-D. Zentgraf dokumentiert gerade die Brandschäden. Das Feuer wurde durch Entzünden von 5 Liter Benzin, im Kofferraum verschüttet, vorsätzlich gelegt und später von der Feuerwehr gelöscht.

### Fünf Minuten Überlebenszeit

Bei den beschriebenen Brandverhältnissen hätte ein Insasse nach dem vorsätzlichen Legen eines Kofferraumfeuers noch etwa fünf Minuten Überlebenszeit gehabt. Bewertungskriterien sind dabei ein Mindestsauerstoffgehalt der Atemluft von 10 Prozent (Erstickungsgrenze) und eine Grenztemperatur von + 150°C im Innenraum (Diagramm Seite 16). Bei Schwelbränden könnte eine zusätzliche Gefährdung durch beim Brand entstehende giftige Gase hinzukommen. Trotz intensiver Feuereinwirkung kam es bei keinem der Tests zu den „erwarteten“, in Krimis

oft so spektakulär dargestellten Tankexplosionen, weil der durch die Hitzeentwicklung im Tank entstehende Druck über Tankdeckel oder über Leitungsanschlüsse abbläst.

### Blechkanister besser

In diesem Zusammenhang wurde auch das Gefahrenpotential im Kofferraum befindlicher Ersatzkanister untersucht. Die Blechkanister verhielten sich bei den Versuchen besser als die Kunststoffkanister. Aber selbst das Material des Kunststoffkanisters schmolz nach ca. drei Minuten oberhalb des Benzinspiegels, und das Benzin-Luftgemisch des Kanisters begann zu brennen. Das führte dann natürlich zu einer starken Brandintensivierung im Kofferraum. Bei den Blechkanistern dauerte es ca. 10 Minuten, bis Benzin-Luftgemisch über die Dichtung des Einfüllstutzens abblies und als eine Art Fackel brannte, wobei der Blechkanister selbst in seiner Form erhalten blieb. Rollnähte und Dichtung hielten dem Feuer bis Brandende stand. Nach dem Löschen des ausgebrannten Fahrzeugs waren noch drei Liter Benzin im Blechkanister (Bild).

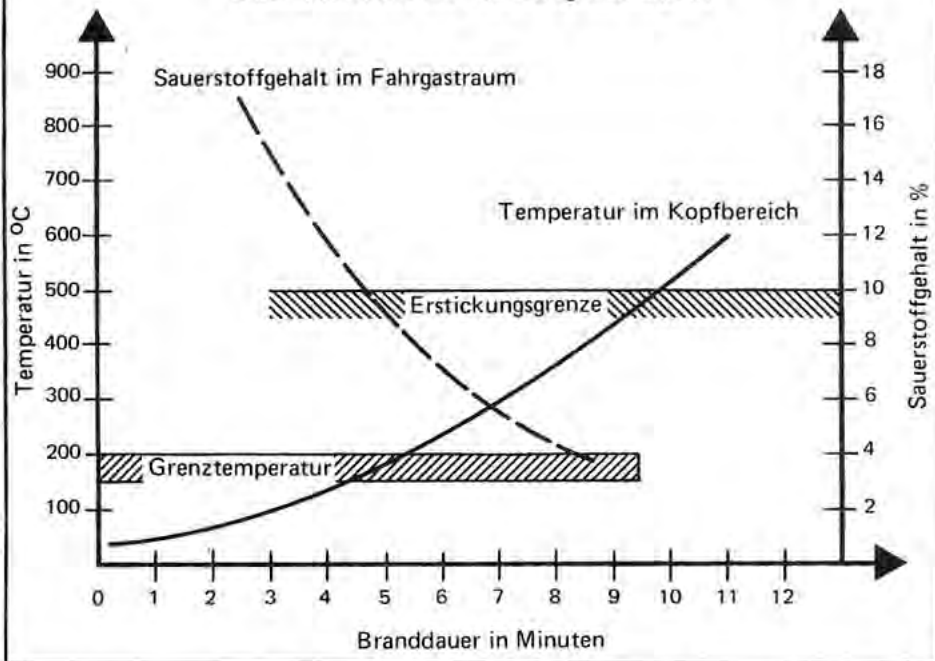
### Verhalten beim Brand

Im Ernstfall ist die Feuerwehr selten rechtzeitig zur Stelle. Immer bleibt dem Autofahrer aber die Möglichkeit der Selbsthilfe, vorausgesetzt, er hat einen Handfeuerlöscher im Fahrzeug. Mit dem richtigen Handfeuerlöscher kann man dem Feuer in der Entstehungsphase wirksam zu Leibe rücken. In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, was eigentlich die Anforderungen an einen richtigen Feuerlöscher sind. Nun, er muß ausreichend groß sein (2 – 5 kg) und einen abschaltbaren Auslösehebel haben.

### Reservekanister aus Kunststoff (links) und Blech nach beschriebener Brandzeit.



## Überlebenszeit im Fahrzeuginnenraum



Testbedingungen: 5 Liter Benzin wurden im Kofferraum entzündet. Tank über Hinterachse vor Rücksitz wirkt als Wärmeschild. Ergebnis: Die für das Überleben kritischen Grenzwerte von Temperatur und Sauerstoff werden in unserem Beispiel etwa gleichzeitig fünf Minuten nach Brandlegung erreicht.

Durch stoßweises Löschen kann man das Löschmittel effektiver einsetzen, das heißt die Löschwirkung wird verbessert.

Damit er im Notfall sofort einsatzbereit ist, sollte der Löscher im Fahrgastraum, gut erreichbar für Fahrer und Beifahrer,

untergebracht sein. Seine Halterung sollte so konstruiert und montiert sein, daß sich beim Unfall der Feuerlöscher nicht löst. Auch sollte jeder mit einem Feuerlöscher umgehen können und nicht im Ernstfall erst die Gebrauchsanweisung lesen müssen.

## Zwei Löschmittel

Man unterscheidet zwei Löschmittel: Pulver und Halon. Pulver eignet sich zum Löschen fast aller Brände. Es hat jedoch den Nachteil, daß es nicht rückstandsfrei löscht und sich nicht durch enge Öffnungen spritzen läßt. Wo sauberes Löschen erwünscht ist und der Brandherd nur durch enge Öffnungen erreicht werden kann, eignet sich Halon mit Ausnahme von Glutbränden an Faserstoffen. Halon ist, in konzentrierter Form eingeatmet, jedoch giftig. Außerdem ist der Preis für Halon-Feuerlöscher fünfmal so hoch wie für Pulverlöscher. Alle konstruktiven Maßnahmen, wie schwer entflammbare Materialien, gezielt verlegte hochfeste Benzinleitungen bzw. Schläuche, sichere Tanklagen durch umfangreichen strukturellen Aufwand usw. können aber nur dann voll wirken, wenn sich das Fahrzeug in technisch einwandfreiem Zustand befindet. (Also auch mal unter der Haube sauber machen!) Gelöste Schlauchschellen, korrodierte oder defekte Kabelverbindungen, verölte Chassis- und Motoraggregate, alles das sind Dinge, die eine Brandgefahr erhöhen.

## Angst vor Explosionen

Die PEK-Versuchsserie zeigte im übrigen, daß Hilfeleistungen beim Fahrzeugbrand gar nicht so gefährlich sind wie allgemein angenommen wird. Deshalb sollte man Rettungsversuche niemals aus Angst vor Tankexplosionen frühzeitig aufgeben.

H.-D. Z.



## Sünderkartei gibt jetzt „Kontoauszug“

Von sofort an können sich die deutschen Autofahrer über den Stand ihres Punktebonus in der Flensburger Verkehrssünderkartei informieren lassen. Der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) hat, so berichtet er es, mit einer entsprechenden Forderung Erfolg gehabt. Bisher teilte die über die Kraftfahrer wachende Behörde lediglich die einzelnen Eintragungen mit, nicht aber den gesamten Punktebestand.

## Zu langsam gefahren

Ein Kraftfahrer, der penetrant 50 fuhr, wo 100 erlaubt waren und der auf diese Weise eine große Autoschlange hinter sich versammelte, wurde vom Oberlandesgericht Stuttgart verurteilt. (DAR 1977/276). Die StVO, so das Gericht, schreibe bindend vor, daß der Kraftfahrer auf einen Parkstreifen ausweichen oder notfalls anhalten müssen, um die Schlange passieren zu lassen.

Wer jedoch jetzt keine Angst vor der Wahrheit hat, kann im Verkehrszentralregister einen „Kontoauszug“ anfordern und wird ihn auch erhalten. Die Anfrage kostet allerdings acht Mark zuzüglich Porto und Nachnahmegebühr. Auch muß die Unterschrift unter dem Antrag beglaubigt sein (die „Sünder“ brauchen, um diesen Vermerk zu erhalten, freilich nicht unbedingt einen Notar zu konsultieren; jedes Polizeirevier zum Beispiel ist ebenfalls zur Bestätigung befugt.)



Der Gurt im Fond ist bekanntlich ab 1. Mai 1979 Pflicht für erstmals zugelassene Pkws. Laut Änderung der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung müssen von diesem Zeitpunkt an alle neuen Kraftfahrzeuge bis zu 2,8 Tonnen auch auf den Rücksitzen vom Hersteller mit Sicherheitsgurten ausgestattet werden. Vorgeschrieben sind mindestens Zweipunktgurte, während auf den Vordersitzen Dreipunktgurte zur serienmäßigen Ausstattung gehören.



## PARKPLATZVERSICHERUNG

# Wichtig für alle Auto fahrenden Mitarbeiter

Wie jedem bekannt ist, besteht für die Werksangehörigen, die mit ihrem Fahrzeug zum Arbeitsplatz fahren, auf den Parkplätzen keinerlei Versicherungsschutz gegen Beschädigung ihrer Fahrzeuge. Zahlreiche Werksangehörige, die am Ende ihrer Schicht ihre Fahrzeuge aufsuchen, um den Nachhauseweg anzutreten, stellen manchmal mit Bestürzung fest, daß ihr Fahrzeug beschädigt und der „Kollege“, der den Schaden verursacht hat, einfach „verdunstet“ ist. Um die Kollegen vor den daraus entstehenden Kosten zu bewahren, hat der Gesamtbetriebsrat auf vielfachen Wunsch versucht, eine Versicherung zu finden, die für die auf den Parkplätzen entstehenden Schäden eintritt.

### Im In- und Ausland

Seit Jahren besteht nun diese Versicherung. Bedingt durch immer mehr anfallende Schäden und von Jahr zu Jahr steigende Reparaturkosten, mußte in den vergangenen Jahren die Versicherungsprämie mehrmals erhöht werden.

Hinzu kam, daß auf Anraten vieler Werksangehöriger diese Parkplatzversicherung vor rund drei Jahren erweitert und auf alle Parkplätze in der Bundesrepublik und darüber hinaus im europäischen Ausland ausgedehnt wurde. Daß heißt, daß das Fahrzeug des Werksangehörigen in geparktem Zu-

stand, zum Beispiel auf Parkplätzen vor Kaufhäusern, auf Parkstreifen oder anderen öffentlichen Parkplätzen, versichert ist. Wenn man bedenkt, wie schnell auch auf außerbetrieblichen Parkplätzen oder im Urlaub ein Parkplatzscha-den entstehen kann, wird man erkennen, wie wichtig die Erweiterung der Parkplatzversicherung über die Opel-Parkplätze hinaus war und ist.

### Geringe Selbstbeteiligung

Wie vor kurzem durch Anschlag bekanntgegeben wurde, beläuft sich die Schadenssumme, die von der Versicherung geleistet wurde, im jetzt zu Ende gehenden Versicherungsjahr auf über DM 800.000. Damit entsteht der Versicherung ein Verlust von fast DM 35.000. Aus diesem Grund hat die Versicherung die Parkplatzversicherung gekündigt. Nach langen Verhandlungen zwischen Gesamtbetriebsrat und Colonia Versicherung AG konnte erreicht werden, daß die seitherige Jahresprämie von DM 125 nicht verändert wird. Neu in diesem Vertrag ist allerdings, daß bei Schäden eine geringe Selbstbeteiligung pro Schadensfall vom Versicherten zu tragen ist. Mit dieser Regelung wird sicherlich auch denjenigen Werksangehörigen gegenüber Rechnung getragen, die bisher keine Schäden hatten.

### Weiterbestand garantieren

Das Fortbestehen über das Versicherungsjahr 79/80 hinaus mit unveränderten Prämien kann jedoch nur gewährleistet werden, wenn mehr Werksangehörige der Parkplatzversicherung beitreten als seither. So sind zum Beispiel in Rüsselsheim von rund 10.000 Werksangehörigen, die mit ihrem Pkw zur Arbeit fahren, weniger als die Hälfte parkplatzversichert. Deshalb die Bitte, der Versicherung beizutreten, damit sie weiterbestehen kann. Die Höchstscha-denssumme beträgt DM 15.000.

### Zweitwagen und Rentner

Versicherte können auch ein Zweitfahrzeug, das innerhalb der Familie benutzt wird, versichern. Die Prämie hierfür beträgt DM 95. Auch ehemalige Werksangehörige (Opel-Rentner) haben die Möglichkeit, ihr Fahrzeug zu versichern. Die Prämie (DM 125) ist die gleiche wie für die Werksangehörigen. (In diesen Fällen schriftliche Meldung an den Gesamtbetriebsrat in Rüsselsheim bzw. den Betriebsrat in Bochum.) Werksangehörige, die aus der Versicherung austreten wollen, müssen dies schriftlich bis zum 15. Juni 1979 dem zuständigen Bereichsbetriebsrat oder dem Büro des Gesamtbetriebsrates mitteilen. Eintritte in die Parkplatzversicherung sind jederzeit möglich. GBR

## Wir gedenken

### Rüsselsheim

Karl-Heinz Burkhardt, Instandh.  
geb. 11.8.51 gest. 23.4.79

Uwe Lehnert, Wagenendmontage  
geb. 7.12.58 gest. 1.5.79

Karl Hardt, Feuerwehr  
geb. 31.7.23 gest. 3.5.79

Otto Sandrock, Zentralwerkst.  
geb. 29.10.19 gest. 10.5.79

### Bochum

Egon Haugrund, PV Karosserie  
geb. 24.11.33 gest. 30.4.79

Heinz Wilczynski, Kar.-Fertigmont.  
geb. 14.11.32 gest. 11.5.79

Manfred Behm, Kar.Bau  
geb. 23.10.51 gest. 16.5.79

Bernd Bäberg, MPK-Transportabt.  
geb. 17.5.41 gest. 17.5.79

### Rentner

Josef Kohn  
geb. 18.2.04 gest. 19.4.79

Peter Christ  
geb. 6.8.06 gest. 20.4.79

Georg Seifert  
geb. 6.4.00 gest. 24.4.79

Karl Keller  
geb. 7.5.08 gest. 25.4.79

Philipp Fändrich  
geb. 26.2.02 gest. 29.4.79

Johann Grode  
geb. 26.12.12 gest. 1.5.79

Franz Schwarz  
geb. 5.2.00 gest. 1.5.79

Balduin Krombach  
geb. 6.12.08 gest. 2.5.79

Jakob Krumb  
geb. 21.4.04 gest. 2.5.79

Wilhelm Schmidt  
geb. 28.1.08 gest. 2.5.79

Alois Kopp  
geb. 10.12.96 gest. 4.5.79

Albert Müller  
geb. 26.11.04 gest. 4.5.79

Hermann Scheld  
geb. 8.12.06 gest. 4.5.79

Heinrich Bormet  
geb. 13.11.97 gest. 5.5.79

Alfred Weiß  
geb. 24.3.06 gest. 5.5.79

Anton Schungel  
geb. 25.2.08 gest. 7.5.79

Dragutin Fack  
geb. 24.10.12 gest. 8.5.79

Hermann Speckhardt  
geb. 9.4.06 gest. 8.5.79

Ernst Buss  
geb. 9.6.07 gest. 9.5.79

Wilhelm Reviol  
geb. 7.8.03 gest. 14.5.79

Ludwig Sottokassa  
geb. 1.9.96 gest. 14.5.79

Johann Wagner  
geb. 28.10.11 gest. 14.5.79

Josef Zwaka  
geb. 14.4.14 gest. 14.5.79

Philipp Baumann  
geb. 17.7.92 gest. 15.5.79

Walter Hänel  
geb. 28.7.10 gest. 15.5.79

Wilhelm Röhrig  
geb. 30.4.13 gest. 15.5.79

Wilhelm Schaab  
geb. 19.4.07 gest. 17.5.79

Josef Nagel  
geb. 4.7.07 gest. 18.5.79



# WERK BOCHUM



Der Erweiterungsbau D 3.

## Unser Werk wächst...

An vielen Stellen unseres Bochumer Werkes werden zur Zeit im Rahmen eines Investitionsprogramms Baumaßnahmen durchgeführt. Zu diesen notwendigen Um- und Neubauten zählen im Werk II der Neubau der Ausbildungsstätte, der 8.000 m<sup>2</sup> große Anbau am Gebäude L 1, sowie im Werk I die Erweiterung des Baus D 3 nach Westen mit einer Grundfläche von 12.000 m<sup>2</sup>. In diesem zweigeschossigen Gebäude entstehen neue Lagerflächen und es wird hier die Rohfertigung untergebracht, die aus dem Bau D 4

hierhin verlagert wird. Ferner werden die Waggonanlieferung des Wareneingangs und ein Betriebsbüro dort zu finden sein. Alle Versorgungseinrichtungen befinden sich in einem Tiefkeller, dessen Errichtung sich wegen der notwendigen tiefen Baugründung im westlichen Bereich anbietet.

Insgesamt entsteht eine Gesamtnutzungsfläche von 30.000 m<sup>2</sup>. Der Neubau wurde auf dem Gelände der früheren Kokerei der Zeche Dannenbaum errichtet. Wir

berichteten in unserer Ausgabe 8/9 1978 bereits darüber. Die Unterbringung der Lüftungsaggregate im Tiefkeller gewährleistet vor allen Dingen die Einhaltung des vom Werk ausgehenden Geräuschpegels zur nächstgelegenen Wohnbebauung.

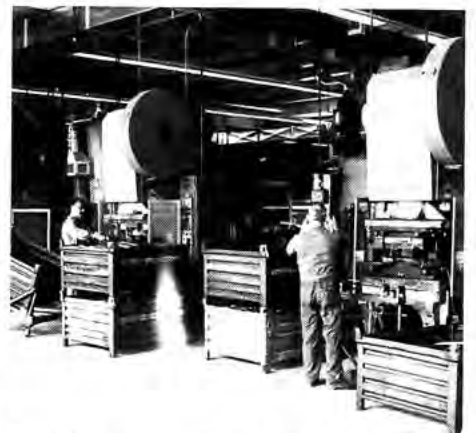
Die strenge und lange Winterperiode hat unsere Bauabteilung und die bauausführenden Firmen vor eine schwere Aufgabe gestellt. Mit der Durchführung von Winterbaumaßnahmen konnte dieses Gebäude im Untergeschoß so rechtzeitig fertiggestellt werden, daß die nachfolgenden Einrichtungsarbeiten noch termingerecht abgeschlossen werden können.



Die Südseite des Neubaus D 3.



Im Erdgeschoß vorerst nur Lagerflächen.



Produktionsbeginn war Mitte Mai.

## ARBEITSSICHERHEIT

# Appell an alle Werksangehörigen: Bleibt weg von den Dächern der Werkshallen!

Welche Gedanken, welche Gefühle bewegen einen Werksangehörigen in einer Pause, das Flachdach der Werkshallen mit Shedaufbau aufzusuchen, um dort zu verweilen? Vielleicht, um dort oben in über 20 m Höhe in frischer Luft bei einer Zigarette den Rundumblick für einen Augenblick zu genießen und sich frei zu fühlen? Welches persönliche Anliegen ihn verständlicherweise dazu auch immer bewegen mag, der Aufenthalt auf den Dächern ist wegen der damit verbundenen Gefahr verboten! Die zu den Dächern führenden Türen sind deutlich mit einer Aufschrift versehen, die beinhaltet, daß das Betreten des Daches nur den dazu Beauftragten gestattet ist und Zuwiderhandlungen bestraft werden.



### Verbot wird mißachtet

Leider wird dieses Verbot immer wieder unvernünftigerweise mißachtet. Die einen rufen nach Bestrafung – die anderen sprechen von noch mehr Belehrung. Diejenigen, die belehren, weil sie dazu verpflichtet sind, fragen, wie weit die Belehrung gehen soll. Bestrafen, ist das die richtige Lösung für mündige Bürger? Mehr als bestraft ist derjenige, der bei Betreten des Daches durch sein verbotswidriges Handeln zu Schaden kommt, wenn er seine Gesundheit, sein höchstes Gut, verloren hat. Zu spät für eine Korrektur des falschen Verhaltens. Zu spät war es auch für zwei Werksangehörige. Was war geschehen?

### Schwerer Unfall

Am 15. Mai stürzte der in der Fertigmontage tätige Montagearbeiter D.

vom Dach Bau D-5 in die Polsterei. Er war in einer Kurzpause gemeinsam mit zwei Kollegen von der Fertigmontage über eine Brücke zum Dach gegangen. Während die beiden anderen auf dem Feuerwehrweg – so wird der Weg neben der Mauer genannt – standen und Zigaretten rauchten, hatte sich D. unbemerkt abgewendet. Seine Kollegen hatten ihn erst in dem Augenblick wieder bemerkt, als er durch eine Drahtglasscheibe des Shedaufbaues brach und ca. 7 m in die Tiefe stürzte. Er wurde schwerverletzt ins Krankenhaus gebracht.

### Tödlicher Unfall

Zwei Tage später, am 17. Mai, stürzte ein Fahrer der Transportabteilung von der anderen Seite des gleichen Daches über die ca. 93 cm hohe und 35 cm breite Mauerumwehrgang ca. 23 m tief ab und fiel auf einen Wagenabstellplatz. Er erlag auf dem Transport zum Krankenhaus seinen schweren Verletzungen. Beide Werksangehörigen hatten keine Arbeit auf dem Dach zu verrichten. Die zu den Dächern der Werkshallen führenden Türen müssen aus Brandbekämpfungsgründen stets geöffnet sein, weil bei einem Brand jede Sekunde zur Rettung von Menschen kostbar ist. Deshalb, Appell an alle; bleibt weg von den Dächern, denkt an euer Leben, denkt an eure Gesundheit!

E.G.



## Tagungen im Werk

Im Rahmen einer Arbeitstagung haben 20 Vertrauensärzte der Landesversicherungsanstalt Westfalen unser Werk besucht und die Produktionsanlagen besichtigt. In einem anschließenden Gespräch mit Vertretern der Werksleitung und der Personal- und Sozialabteilung wurden unter anderem auch Fragen des Einsatzes von leistungsgeminderten Werksangehörigen, die temporäre Umsetzung nach längerer Arbeitsunfähigkeit und die Durchführung von Heilverfahren erörtert.

Im Mai tagte dann der Berufsbildungsausschuß der Industrie- und Handelskammer Bochum (bestehend aus 6 Beauftragten der Arbeitnehmer, 6 Beauftragten der Arbeitgeber und 6 Lehrern an berufsbildenden Schulen) in unserem Werk. Zunächst wurde die neue Ausbildungsstätte Werk II besichtigt. Anschließend fand eine Sitzung im Schulungsraum Werk III statt, in deren Verlauf H. Plattfaut, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, über die Ausbildungskonzeption unserer Firma sowie über die lernzielorientierte Beurteilung der Auszubildenden referierte.

## Am Rande notiert

*Sonntagnachmittag. Es regnet. Ich räume auf, blättere in Illustrierten und mache mir ein paar Notizen für den bevorstehenden Urlaub. Da fällt mir ein Kalenderblatt in die Finger. Überschrift: „Ich habe keine Zeit ...“. Ich überlege: Trifft für mich eigentlich nicht zu. Oder doch? Gleich Sportschau, dann Abendessen, anschließend die Sitzung des Schützenvereins, vorher Paul noch anrufen. Es wird knapp ...*

*Ich schau noch einmal auf's Kalenderblatt und lese weiter: „... Müller hat keine Zeit, Maier hat keine Zeit. Becker nimmt sich Zeit. Er weiß: wofür.“ Das ist es nämlich, man muß sich die Zeit nehmen! Dies sollte auch für die Urlaubszeit gelten: In Ruhe die Vorbereitungen treffen, mit dem Wagen nicht rasen (denken wir dabei an das Energiesparen), Pausen einlegen, keine Hast aufkommen lassen.*

*Und im Urlaub: das tun, wofür man sonst keine Zeit hat. Mal eine Karte an Freunde und Verwandte oder auch an die „Opel Post“ schreiben. Land, Leute, den Menschen anderer Nationen entdecken. Vielleicht auch faulenzeln. Das wäre Erholung. Man weiß nachher, wofür man sich Zeit genommen hat und wird es selbst spüren, auch die Familie, die Kollegen.*

*In diesem Sinne schönen Urlaub!*

*Euer Hennes.*

# Stadtbahn geht unter die Erde

Im Jahre 1970 wurde in Bochum mit dem Bau der Stadtbahn begonnen. Sie soll den innerstädtischen Verkehr zu einem erheblichen Teil entlasten, gemeinsam mit den Stadtbahnen der Nachbarstädte und der S-Bahn der Deutschen Bundesbahn ein Schnellbahnnetz durchs Revier schaffen und somit den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver gestalten.

### Erster Abschnitt in Betrieb

Bis zur endgültigen Fertigstellung werden noch einige Jahre vergehen, in denen mit Behinderungen und Belästigungen durch die Baustellen und dem damit verbundenen Lärm und Schmutz, den Engpässen, Umleitungen und dem hinlänglich bekannten „Schilderwald“ zu leben ist. Besonders betroffen ist davon die City, in der sich die Verkehrsströme nicht nur treffen, sondern auch mehr „Eigenraum“ brauchen. Deshalb geht die Stadtbahn im Innenstadtbereich unter die Erde, wird auf eine tiefere Ebene verlagert und vollständig vom Autoverkehr getrennt. Dieses Vorhaben bringt zwar zunächst weitere Baustellen, doch im Ergebnis Vorteile für alle Verkehrsteilnehmer mit sich. Im Monat Mai ist das angestrebte Ziel näher gerückt. Der erste Streckenabschnitt der Stadtbahn wurde in Betrieb genommen.

Es handelt sich um die ca. 1,6 km lange Strecke zwischen der Hattinger Straße in

Höhe des Krankenhauses Bergmannsheil bis zum Hauptbahnhof.

### Der Streckenverlauf

Da auf dieser Strecke zukünftig alles unter der Erde abläuft und schwer erkennbar ist, hier der Streckenverlauf: Die Stadtbahn, und zwar die Linie 8/18 fährt in der Hattinger Straße in Höhe des Krankenhauses über eine Rampe in den Tunnel ein. Der Tunnel folgt der Hattinger Straße bis zur Kreuzung am Schauspielhaus, verläuft von dort aus parallel zur Königsallee bis zum Konrad-Adenauer-Platz, folgt dann zunächst der Brüderstraße und anschließend dem Südring bis zum Hauptbahnhof am Kurt-Schumacher-Platz. Hier endet die Linie 8/18 vorläufig; die Verbindung nach Herne wird von der Linie 5 übernommen.

Auf dem ersten unterirdischen Streckenabschnitt befinden sich in der Tunnelenebene die Bahnhöfe Schauspielhaus und Engelbertbrunnen, die durch feste Treppen und Fahrtreppen von mehreren Zugängen aus zu erreichen sind. Der Bahnsteig am Bahnhof „Bochum Hauptbahnhof“ liegt sogar in der zweiten Tiefenlage. Eine Treppenanlage verbindet ihn mit der darüber liegenden Verteilerebene; von hier aus gelangt man dann weiter in die Bahnhofshalle der Deutschen Bundesbahn.

### Stadtbahnwagen Typ M

Nach Fertigstellung der Strecke bis zum Ruhrstadion und nach Aufnahme des Stadtbahnbetriebes auf der Strecke Recklinghausen-Herne-Bochum Hbf.-Bochum-Ruhr-Universität stellt der Hauptbahnhof den Verknüpfungspunkt dar, der sämtliche Stadtbahnlinien untereinander, mit der S-Bahn der Deutschen Bundesbahn und dem zentralen Busbahnhof der BoGeStra verbindet. Auf der fertiggestellten Strecke wird im Vorlaufbetrieb der Stadtbahnwagen Typ M eingesetzt, der sowohl auf herkömmlichen Straßenbahnstrecken als auch auf den neuen Stadtbahnstrecken fahren kann. Hierbei handelt es sich um einen Zweirichtungs-Gelenktriebwagen mit einem Platzangebot von 36 Sitz- und 65 Stehplätzen.

### Umfangreiches Sicherungssystem

Wie alles Neue bereitet sicher auch das Fahren durch den Tunnel bei dem einen oder anderen einiges Unbehagen. Für die Sicherheit ist jedoch bestens gesorgt. Da nicht wie im oberirdischen Straßenverkehr „auf Sicht“ gefahren wird, wurde ein umfangreiches Sicherungs- und Signalssystem entwickelt. Dieses System beruht auf der Einteilung der Strecke in Abschnitte und verhindert – notfalls durch eine Zwangsbremmung –, daß sich zwei Fahrzeuge gleichzeitig in einem Streckenabschnitt befinden. Der gesamte Betriebsablauf in der Tunnelanlage wird zusätzlich von einer zentralen Betriebsstelle aus überwacht. Ferner wird durch die Unabhängigkeit vom übrigen Verkehr eine größere Sicherheit gewährleistet. Die Unabhängigkeit beinhaltet außerdem den Vorteil, daß die Stadtbahnen fahrplanmäßig und pünktlich verkehren.

## In wenigen Zeilen

**Werksangehörige**, die sich in Rentenanlagen beraten lassen möchten, haben in der Sozialabteilung (Bau D 8, Zimmer 21) die Möglichkeit dazu. Um Wartezeiten zu vermeiden, ist es ratsam, vorher telefonisch einen Termin zu vereinbaren (Tel. 3187).

**Mit Beginn** der Ferien endete die Spielzeit in den Schauspielhäusern. Für die Veranstaltungen wurden weit über 600 Karten beschafft. Zur Spielzeit 1979/80 – etwa ab September – erscheint wieder regelmäßig unser Theaterplan.

**Die Abteilung** Berufsausbildung plant für die Auszubildenden wieder ein Sportfest. Es soll noch vor den Werksferien stattfinden.

**Die DAG-Betriebsgruppe** hat kürzlich einen neuen Vorstand gewählt. Im gehören an: H. Schmidt, E. Loga, H. Preuhs, W. Schmidt, A. Spent, H. Wolf und C. O. Cleves (Vorsitzender).





## EINER VON UNS Ein Holzschnitzer und Bildhauer

Eduard Rybka, als Zuschneider in der Polsterei tätig, ist unter den Mitarbeitern der Polsterei kein Unbekannter. Man kennt „Eduard“ als Holzschnitzer oder wie man in der Fachsprache sagt als Holzbildhauer.

So wie in vielen Abteilungen die Pausenplätze mit großen bunten Wandgemälden geschmückt sind, ziert den Pausenplatz in der Abteilung 3676 ein geschnitztes Bild von E. Rybka. Und auch manche Kollegin und mancher Kollege haben schon bei unserem Mitarbeiter „arbeiten“ lassen. Eine größere Arbeit hat er kürzlich für den in den Ruhestand getretenen Obermeister J. Seitz angefertigt. In des Obermeisters Wohnung hängt nun das Bild zum Andenken an die vielen Jahre bei Opel.

Wenn E. Rybka Zeit hat, geht er in seinen kleinen „Hobbykeller“ und modelliert und schnitzt. Und das ist nicht selten. Es entstehen nicht nur Bilder, sondern auch Figuren aus Holz und anderem Material. Natürlich geht die Familie vor. Sein kleiner Sohn Eddi will beschäftigt sein. Unser Mitarbeiter nimmt sich auch schon einmal ein Buch über Kunst in die Hand und besucht Museen, wo er für seine Schnitzerei und Bildhauertätigkeit Anregung sucht.

Wie ist er nun zu seiner Freizeitbeschäftigung gekommen? Nun, seine ersten Versuche hat er in Venezuela gemacht. Hier ist er nämlich aufgewachsen. Seine Eltern waren dahin ausgewandert. 1971 ist die ganze Familie wieder nach

Deutschland zurückgekommen. Eine Tante in Bochum, damals auch bei Opel beschäftigt, hatte sich im Werk für ihre Verwandten nach Arbeit erkundigt. Es klappte damals. Für unseren Mitarbeiter war der Start nicht einfach. Obwohl er Deutscher war, sprach er nur spanisch. Die erste Verständigung ging mit Händen und Füßen. Heute spricht er ein gutes Deutsch, das er sich selbst beigebracht hat. Den spanischen Akzent hat er allerdings noch nicht ganz verloren.

Seine Frau hat er bei Opel in der Polsterei kennengelernt. Sie wollte ihm damals nur die Stadt zeigen. Aus diesen Besichtigungen ist dann später eine Heirat geworden. Heute bewohnen beide mit ihrem Sohn Eddi eine Eigentumswohnung in Bochum-Langendreer. In der Wohnung und im Hobbykeller findet man etliche Schnitzereien.

Unser Mitarbeiter hat sich die Schnitz- und Bildhauerkunst selbst angeeignet. In Venezuela hat er sich in der höheren Schule schon auf diesem Gebiet betätigt. Er hatte aber auch Kontakt mit einer Schule, in der Kunst – vor allem Holzbildhauerkunst – gepflegt wurde. In Deutschland hätte er gern gemäß seiner Begabung einen Beruf ergriffen und eventuell auch noch eine Lehre mitgemacht. Aber es hat nicht geklappt. Er ist bei Opel gelandet, und er fühlt sich hier wohl. Die Arbeit bei uns gefällt ihm.

1977 hat er einige seiner Schnitzereien bei der Ausstellung „Hobby im Revier“ ausgestellt. Er errang den 2. Preis. Demnächst will E. Rybka zum Louvre nach Paris reisen und sich hier von den Werken der großen Meister inspirieren lassen. (Auf dem Bild oben E. Rybka in seiner kleinen Werkstatt.)



## WOHNHEIME Freizeitgestaltung

Nicht ganz 800 ausländische Bochumer Mitarbeiter sind zur Zeit in unseren 7 Wohnheimen untergebracht. Die Gestaltung der Freizeit – vor allen Dingen an Wochenenden – ist nicht immer problemlos. Die Mitarbeiter des Jugendsozialwerkes, die unsere Heime verwalten und die Bewohner betreuen, machen die verschiedensten Freizeitangebote.

So hat zum Beispiel das Wohnheim Hauptstraße 90 in Bochum-Langendreer vor kurzem für die Bewohner einen Diavortrag über die Costa Blanca und Sierra Helada veranstaltet. Beim anschließenden gemütlichen Beisammensein in dem in Eigenhilfe errichteten Clubraum „La Chozza“ gab es spanische Spezialitäten und Rotwein.

Die türkischen Heimbewohner hatten Gelegenheit, mit dem Arbeitsattaché des Generalkonsulats in Essen zu sprechen. An einem Sonntag fand ein Fußballspiel statt, das die hauseigene Fußballmannschaft „FC Español de Bochum“ organisiert hatte. Nach dem Turnier startete ein Fest, bei dem es sehr lebendig zuging. Unten drei Schnappschüsse von den genannten Veranstaltungen.



Dia-Vortrag über Spanien



Freizeitgestaltung: Fußball



Gespräch mit dem Arbeitsattaché

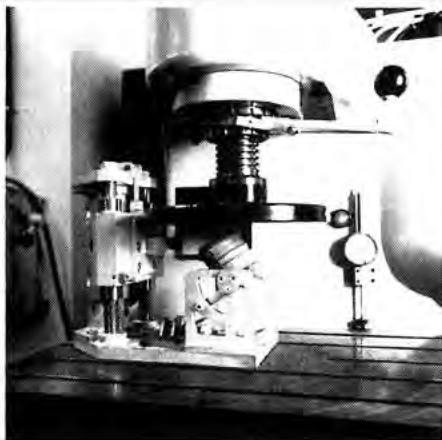
Ende des Bochum-Teils

# Schnappschüsse aus der PEK



Die Aufnahmen auf dieser Seite wurden in der Werkstoff-Entwicklung der PEK gemacht. Auf dem Bild oben die zerstörungsfreie Röntgenprüfung von Fahrzeugbauteilen: An der Strahlenschutzwand erkennt man Handräder und Schalter, durch deren Betätigung das zu prüfende Teil in allen Richtungen im Strahlengang der Röntgenröhre auf der anderen Seite der Wand bewegt werden kann. Anstelle der direkten Schirmbildbeobachtung wird das Röntgenbild in einem Röntgenbildverstärker (zylindrisches Bauteil an der Wand) verstärkt und von einer

Fernsehkamera (kubisches Bauteil vor dem Röntgenbildverstärker) aufgenommen und auf dem gegenüber stehenden Fernsehschirm wiedergegeben. Dadurch wird eine Helligkeits- und Kontrasterhöhung und damit eine bessere Fehlererkennbarkeit erreicht. Insbesondere werden Leichtmetall-Gußteile vom ersten Entwicklungsstadium an genau untersucht, um in Zusammenarbeit mit den Gießereien und den eigenen Dauerprüfungsabteilungen die Formgestaltung des Teiles, die Ausführung der Gießform und die Gießführung optimal zu gestalten, damit bei Beginn der Serienproduktion ein lunker- und blasenfreies Teil hoher Qualität zur Verfügung steht, welches dann weiterhin der serienmäßigen Röntgenprüfung unterliegt.



Statische Prüfung zur Ermittlung des Federungs- und Fließverhaltens von Elastomer-Fertigteilen, dargestellt an einem vorderen Motordämpfungsblock unter Simulation der Einbauverhältnisse im Fahrzeug, das heißt Beanspruchung dieses Teiles in Einbaulage und unter anteiliger Motorlast.



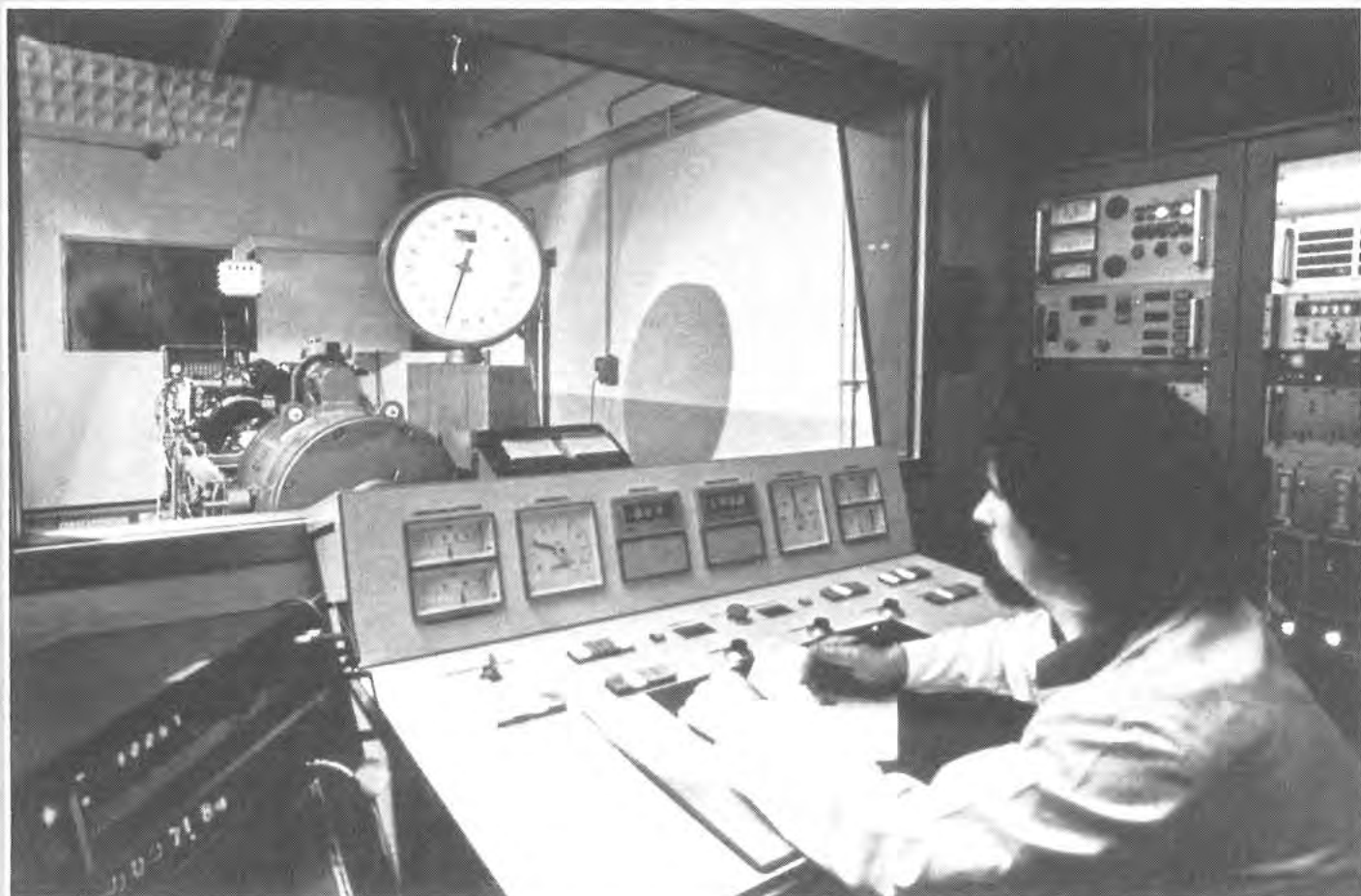
Atomabsorptionsanalyse (AAS): Sprüht man eine Kochsalzlösung in die Flamme eines Gasbrenners, die in den Lichtstrahl einer Natriumdampfampe ragt, so wird dieser Lichtstrahl geschwächt, selbst wenn diese Lösung nur ein zehntausendstel Prozent Natrium enthält. Für das Auge ist diese Abschwächung zwar nicht erkennbar, wohl aber klar und deutlich für die hochempfindlichen Photozellen. Die Schwächung erfolgt entsprechend der Menge der eingesprühten Atome, die das Licht bestimmter Wellenlängen „schlucken“ – das heißt absorbieren – und zwar Natriumatome das Licht von Natriumdampf, Eisenatome das von Eisendampf usw. Aus dem Grad der Schwächung errechnet sich die Konzentration des in der Lösung enthaltenen Elementes. Die hohe Ansprechempfindlichkeit macht die Methode zu einem idealen Hilfsmittel der Spurenanalyse. Hauptanwendungsgebiete: Bleibestimmung in Benzin, Additivbestimmung in Schmierölen, Analyse von Verunreinigungen und Abrieb in gebrauchten Schmierölen. Außerdem findet die Methode Anwendung im Umweltschutz, zum Beispiel die Bestimmungen von Verunreinigungen in Luft, Wasser oder Lebensmitteln.



Das Bild auf der linken Seite unten zeigt das chemische Laboratorium: Obwohl Analysenautomaten, die auf physikalischen Prinzipien beruhen, in Industrie- und Forschungslaboratorien den größten Teil der chemischen Routineanalysen übernommen haben, dies insbesondere

wegen ihrer Schnelligkeit und der Bedienung durch angelerntes Personal, hat das „naßchemische“ Laboratorium auch heute noch einen wichtigen und geachteten Platz. Dies nicht nur deswegen, weil es viele Lücken im Arbeitsgebiet der modernen Geräte gibt, sondern auch, weil

deren Analysengenauigkeit von der exakten Arbeit der Chemiker abhängt, die nach den klassischen Methoden der Analysengänge Standardproben überprüfen, die als Eichnormale für die Analysenautomaten notwendig sind.



Der Motorenprüfstand in einem anderen Bereich der Produktentwicklung und Konstruktion. Durch das Fenster der schalldämpfenden Kabine überwacht hier der Prüfstandsmechaniker alle leistungs- und verbrauchsbeeinflussenden Größen.

Und hier noch ein anderer Schnappschuß aus der PEK. Er wurde im Versuchsbau gemacht. Mensch und Technik bilden hier eine Einheit. Das Bild zeigt einen Mitarbeiter der Modellschreinerei. Er bearbeitet gerade auf einer Fräsmaschine ein Holzmodell, das als Grundlage für die Anfertigung eines Bodenbleches eines Versuchswagens benötigt wird.

ADAM OPEL  
Aktiengesellschaft  
Abt. Arbeitssicherheit

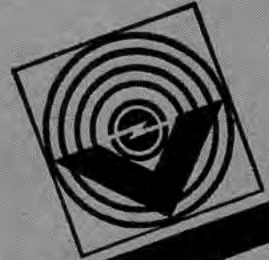
## UNFALL-UNTERSUCHUNG

(verbleibt in Abt. Arbeitssicherheit)

**Eilt!**

Zur Meldung an die Berufsgenossenschaft benötigen wir von Ihnen umgehend die ausführlichen Angaben zu folgenden Fragen. Bitte senden Sie dies an **Abteilung Arbeitssicherheit**.

Familienname



**DENKE MIT,  
ES ZAHLT SICH AUS!**

ADAM OPEL AKTIENGESELLSCHAFT - VORSCHLAGSWESEN

**VERBESSERUNGSVORSCHLAG**

Unfallort: .....  
(genaue Angaben zu Wegeunfällen Orts- und Straßennamen)

An welcher Maschine ereignete sich der Unfall: .....  
(auch Hersteller, Typ, Baujahr, Inv. Nr.)

Welche technische Schutzvorrichtung oder Maßnahme war vorhanden? .....

Welche persönliche Schutzausrüstung hat der Verletzte benutzt? .....

**Einen Verbesserungsvorschlag zur Beseitigung einer Gefahrenstelle zu machen, ist besser und vernünftiger, als es zu einem Unfall kommen zu lassen!**  
**Übrigens: Auch gute Vorschläge, die der Arbeitssicherheit dienen, werden prämiert.**