

# OPEL POST 8/9-74



**Im Rohrwalzwerk**

*„Richtige Partner zu finden ist schwer, noch schwerer ist es, der richtige Partner zu sein.“*

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, in 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 — Fernsprecher: 06142-66879 (Fernschreiber 41239) — Hausapp.: 879 und 3387.

## UNSER TITELBILD

Die Betriebsreportage (Seite 10) dieser Ausgabe der OPEL POST führt die Leser ins Rüsselsheimer Rohrwalzwerk, in dem täglich 80.000 Meter Rohre der verschiedensten Dimensionen und Formen gefertigt werden. Die Aufnahme der Titelseite zeigt Mitarbeiter H. Krummek beim Haspeln von Bandmaterial. Die schwenkbare Doppelhaspel nimmt bis zu 5.000 Meter auf.

## ZUR LAGE

# Zwischen Hoffen und Bangen

Hoffnungen auf eine Besserung der gesamtwirtschaftlichen Lage im zweiten Halbjahr '74 haben sich nicht erfüllt. Bis zum Jahresende ist auch keine wesentliche Änderung zu erwarten, vor allem nicht in den „Talfahrt-Branchen“. Mit Prognosen ist man jetzt vorsichtiger geworden; selbst Experten wagen kaum noch, sich für einen längeren Zeitraum festzulegen. Herbst und Winter sieht man mit Sorgen entgegen. Das gilt auch für weite Teile der Automobilindustrie. In unserer Branche konzentrieren sich Erwartungen auf eine Besserung auf Frühjahr und Sommer 1975.

### Weiterhin Kurzarbeit vorgesehen

Um weitere Kurzarbeit bis dahin werden wir nicht herumkommen, so bitter sie für die Betroffenen auch sein wird. Leider kann man bei anhaltend rückläufigem Absatz nicht einfach auf Lager produzieren. Autos sind keine Kochtöpfe, die man ineinanderschachteln und auf Abruf in die Ecke stellen kann. Die erste Kurzarbeitsphase nach der Sommerpause ist inzwischen für September angekündigt worden. (Einzelheiten auf den Werksanschlagen.)

### Belastungen aufheben

Wie wird es weitergehen? Die Frage bewegt alle. Kurzfristig wird es, wie gesagt, kaum eine Besserung geben. Eine Erholung des Marktes wird in Etappen erwartet. Sie hängt im übrigen nicht nur von einer Verbesserung des wirtschaftlichen Klimas in der Bundesrepublik, sondern vor allem auch von der des Auslandes ab. Doch vom Exportmarkt ist im Augenblick und in naher Zukunft keine nennenswerte Entlastung zu erwarten. Ganz im Gegenteil! So gesehen müßten innerstaatlich durch geeignete Maßnahmen einige der Belastungen aufgehoben werden, die dem Autofahrer aufgebürdet wurden, beispielsweise durch Re-

duzierung der Mineralölsteuer, Abbau der systemwidrigen Besteuerung des Gebrauchtwagenmarktes und eine Erhöhung der Kilometerpauschale für Arbeitnehmer, um nur einige der Möglichkeiten zu nennen, die der Schlüsselindustrie Auto und ihren Beschäftigten helfen würden, die Talfahrt besser zu meistern. Meinungen, in einer Marktwirtschaft hätten die betroffenen Branchen sich selbst zu helfen, übersehen die Tatsache, daß es neben der ideologisch motivierten, lange Zeit geschürten Autofeindlichkeit nicht zuletzt staatliche Maßnahmen waren, die die Branche so hart getroffen haben.

### Auto ist unersetzbar

Trotz vieler Sorgen und des noch nicht zu erkennenden Silberstreifens am Horizont glaubt das Werk dennoch unerschütterlich an die Zukunft des Automobils. Als wichtigstes Verkehrsmittel ist es auf lange Sicht unersetzlich. Langsam scheint sich auch die Erkenntnis durchzusetzen, daß ein Ausbau der öffentlichen Nahverkehrsverbindungen auf der Grundlage der bisherigen Planungen nicht nur unsere finanzielle Leistungskraft übersteigt, sondern kaum als das Allheilmittel gelten kann.

### Das Richtige tun

Um abschließend noch einmal auf die aktuelle Lage zurückzukommen, leben wir — gesamtwirtschaftlich gesehen — jetzt in einer Periode zwischen Hoffen und Bangen, gekennzeichnet durch den Zielkonflikt, ob man im Interesse der Stabilitätsbemühungen immer noch bremsen oder angesichts der Gefahr größerer Arbeitslosigkeit und weiterer Konjunkturerinbrüche beziehungsweise härterer Rückschläge in den Krisenbranchen jetzt Gas, das heißt Konjunkturspritzen geben soll. Hoffen wir, daß zur rechten Zeit das Richtige getan wird. -a-



## Besorgte Politiker beim Betriebsrat

Mitglieder der sozialdemokratischen und der christlich-demokratischen Landtagsfraktionen haben im August in Rüsselsheim mit dem Betriebsrat die Situation bei Opel erörtert. Die Politiker teilten die Besorgnis des Betriebsrates angesichts der Tatsache, daß der erwartete Aufwärtstrend ausgeblieben ist. Rudi Hahn und Paul Lorenz betonten, daß der Automobilmarkt im Inland nach wie vor schlecht sei; erschwerend käme jetzt noch hinzu, daß auch die Exportaufträge zurückgingen.

Die Parlamentarier beider Parteien setzten sich in den Gesprächen mit dem Betriebsrat für flankierende Konjunkturmaßnahmen ein. Die Automobilindustrie müsse im Rahmen einer allgemeinen Konjunkturbelebung durch besondere steuer- und kreditpolitische Entscheidungen neue Impulse erhalten. Man wolle der Bundesregierung vorschlagen, die übermäßige — und teilweise systemfremde — Belastung des Kraftfahrers (Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer, Abschaffung der Mehrwertsteuer im Gebrauchtwagenhandel, Reduzierung der Mineralölsteuer, Erhöhung der km-Pauschale und Senkung der Zinssätze für Kredite) zu mildern. — Die Regierung hat inzwischen besondere Maßnahmen für unsere Branche abgelehnt. Allgemeine Konjunkturhilfen — so hieß es — lägen allerdings griffbereit in der Schublade. Noch gebe es aber keinen Grund zur Nervosität.

Ob sich diese Einstellung nach dem Gespräch, das Bundeskanzler und Wirtschaftsminister noch im September mit den Betriebsratsvorsitzenden der Automobilwerke führen wollen, ändern wird, bleibt abzuwarten. Große Hoffnungen sollte man allerdings nicht daran knüpfen. Bundeskanzler Schmidt machte erst kürzlich in einem „Spiegel-Gespräch“ keinen Hehl aus seiner Ansicht, „daß schwerwiegende Anpassungsvorgänge für die Automobilwirtschaft unvermeidlich sind ...“ Und: „Diesen Prozeß von Staats wegen behindern zu wollen, wäre Unfug ...“

*Unfug? Darüber kann man geteilter Meinung sein. Die oben erwähnten hessischen Parlamentarier — und nicht nur sie — denken jedenfalls anders über diese Frage. Es geht ja auch um keine unbedeutende Branche irgendwo am Rande unseres wirtschaftlichen Geschehens, sondern um eine Schlüsselindustrie, von der zur Zeit jeder siebente Arbeitnehmer — direkt oder indirekt — lebt und die nicht zuletzt durch staatliche Entscheidungen mit in diese Lage geraten ist.*

## RICHTIGSTELLUNG

# „Tatsachen wurden tendenziös verfälscht“

Eine private amerikanische Rationalisierungsstudie wurde von Maoisten und DKP in Flugblättern aus Propagandagründen in ein GM-Papier umfunktioniert, das der Angst- und Panikmache diene. Der Juso-Vorstand Rüsselsheim hat sich diese „Argumente“ in Leserbriefen an Rüsselsheimer Zeitungen zu eigen gemacht. In einer Gegendarstellung unserer Presseabteilung in diesen Zeitungen heißt es:

*Interesse an der Verunsicherung der Opel-Belegschaft? Dies und nichts anderes muß den Verfassern dieser bewußt falschen Stellungnahme unterstellt werden. Bei der sogenannten Studie, von der hier gesprochen wird, handelt es sich um einen Artikel in der unabhängigen amerikanischen Zeitschrift „International Management“. Dieser Artikel beschäftigt sich ganz allgemein mit Rationalisierungsmöglichkeiten bei der Instandhaltung. Weder GM noch Opel werden darin auch nur mit einem Wort erwähnt. Wie viele andere Veröffentlichungen wurde dieser Artikel vom Leiter unseres Bochumer Werkes zur Information weitergegeben. Ein ganz normaler und alltäglicher Vorgang.*

*Ein DKP-Flugblatt in Bochum hat diesen Tatbestand tendenziös verfälscht. Der Titel der Zeitschrift „International Management“ wurde von der DKP umstrukturiert in das „Inter-*

*nationale Management von General Motors — ein Informationsbüro für GM-Führungskräfte“. So etwas gibt es im gesamten Konzern nicht. Durch Spekulation mit aus der Luft gegriffenen Zahlen versuchte dieses DKP-Blatt dann, den Artikel auf Opel zu beziehen. Ohne zu recherchieren, hat eine andere, in ihrer Tendenz ebenso eindeutige „Publikation“ diese Darstellung übernommen und weitergedichtet. Dritter im Bunde war ein Rüsselsheimer Journalist, der diese DKP-Stimmungsmache ebenfalls ungeprüft in seine Berichterstattung übernommen hat. Bedauerlich eigentlich, daß sich der Juso-Vorstand Rüsselsheim offensichtlich ebenfalls ohne Tatsachenprüfung diese einseitige und unqualifizierte Argumentation der DKP zu eigen macht. Die Schlußfolgerungen, die gezogen werden, liegen auf gleicher Ebene.*

*Wen wundert es übrigens, daß am 20. August ein DKP-Flugblatt vor den Toren unseres Rüsselsheimer Werkes diese Verdrehungen erneut aufwärmte? Muß sich nicht derjenige, der ungeprüft Flugblätter dieser Art zitiert, die sich Unruhestiftung durch Halbwahrheiten, Tatsachenverdrehungen und bewußte Lügen zum Ziel gesetzt haben, dem Vorwurf aussetzen, das gleiche Ziel zu verfolgen? Wem soll mit solcher Stimmungsmache gedient werden? Unseren Werksangehörigen gewiß nicht!*

## NACHWUCHS

# Flugübungen am Schornstein

Im Laufe eines Jahres erhält die Redaktion zahlreiche Anrufe von Mitarbeitern, die berichten, daß sich Vögel eine Werkhalle oder eine Maschine als Nistplatz ausgesucht hätten. Auch über die zahlreichen Turmfalken im Werksgelände, vor allem im Bereich der beiden Schornsteine, erfahren wir immer wieder Neuigkeiten, so erst kürzlich über die ersten Flugübungen junger Falken von den Sprossen des großen Opel-Schornsteins aus.





Das Bild zeigt von links die Betriebsausschußmitglieder E. Fischer und H. Elfner, den Leiter der Sozialabteilung, Dr. H. D. Scholl, Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, den Leiter der Personalabteilung, G. Noß, den Vorsitzenden des Betriebsrates, P. Lorenz, sowie die Betriebsräte R. Adam und K. Noß. (Die anderen Betriebsausschußmitglieder waren am Tag der Aufnahme nicht anwesend.)

## MITTWOCHSITZUNG

# Nahtstelle des Kontakts

Seit mehr als 25 Jahren, beginnend in einer Zeit, als noch kaum jemand an das Betriebsverfassungsgesetz in der jetzigen weitgesteckten Form dachte, treffen sich im Rüsselsheimer Werk an jedem Mittwochvormittag Vertreter des Betriebsausschusses und der Geschäftsleitung zu ihren wöchentlichen Gesprächen. Sie haben sich im Laufe der Zeit zu einer Nahtstelle des Kontaktes entwickelt. Der Betriebsrat kann, will er erfolgreich sein, nicht im luftleeren Raum operieren, auch nicht von Parolen, Schlagworten und Drohungen leben, wie ihm das von den Chaoten aller Schattierungen als Richtschnur immer wieder empfohlen wird. Klamauk ist noch keine Betriebsratspolitik. Der Betriebsrat muß verhandeln, zu überzeugen versuchen, zumindest Kompromisse anstreben, wenn er Ergebnisse für die Belegschaft erzielen will. Alles andere wäre unrealistisch.

### Vielschichtige Probleme

Mittwochs also treffen sich in Rüsselsheim (unser Bild wurde bei einer der letzten Sitzungen aufgenommen), aber auch in Bochum und Kaiserslautern Vertreter beider Seiten, um anstehende Fragen zu erörtern beziehungsweise zu klären. Wer die Protokolle dieser Sitzungen durchsieht, erkennt erst so richtig, wie vielschichtig die Probleme sind, die im Großbetrieb anstehen und besprochen werden müssen. Und es sind beileibe nicht immer die großen Dinge, die die gesamte Belegschaft bewegenden Fra-

gen, wie Lohn, Gehalt, Arbeitszeit, Urlaub usw., die hier zur Sprache kommen; genauso wichtig werden auch die Probleme einzelner Mitarbeiter oder einzelner Gruppen genommen. Blättert man in den Sitzungsprotokollen der jüngsten Zeit, sieht man dies ganz deutlich. Da wurde unter anderem verhandelt über die Lärmbelästigung in verschiedenen Werkbereichen, über Toilettenfragen, Luftverhältnisse, über Arbeitsplatzbedingungen bestimmter Gruppen, die Belüftung in einzelnen Werkteilen, die Notwendigkeit neuer Aufenthalts- und Umkleieräume, Pausenregelungen, Parkplatzprobleme.

Ein großer Katalog von Einzelfragen, zu denen zur Zeit in jeder Sitzung noch Probleme des Absatzes, der Kurzarbeit usw. kommen.

### Keine Einbahnstraßen

Aber auch die Geschäftsleitung hat dem Betriebsrat manches zu sagen, was sie aus ihrer Sicht für notwendig hält oder wie diese oder jene Frage nach ihrer Meinung gelöst werden könnte. Die Probleme eines Unternehmens bewegen sich nun einmal nicht auf Einbahnstraßen; Wechselbeziehungen liegen in der Natur der Sache.

## Prominenter OPEL-Fahrer

In dieser zwanglosen Serie stellen wir von Fall zu Fall Prominente aus Politik, Wirtschaft und Kunst vor, die einen OPEL fahren. Diesmal ist es Bundeskanzler Helmut Schmidt, der sich gelegentlich selbst ans Steuer des Familienwagens — eines REKORD — setzt. So auf unserem Bild bei einem kürzlichen Besuch im Haus der „Hamburger Morgenpost“, wo er sich mit Verlagsleitung und Redaktion über Tagesprobleme unterhielt. Danach bestieg der Kanzler wieder seinen Rekord und fuhr davon.





# Wieder 2 Opel-Siege!

Mit dem neuerlichen Gesamtsieg in einem Lauf zur Rallye-Europameisterschaft, der 10. Rallye du Danube (Donau-Rallye) in Rumänien, ist für das deutsche Opel-Team Röhrl/Berger das Europa-Championat in greifbare Nähe gerückt. In der Wertung führen die Vizemeister von 1973 nach diesem bereits fünften Gesamtsieg der laufenden Saison mit weitem Punkteabstand vor den nächsten Verfolgern. Auf ihrem Opel-Ascona hatten sich Walter Röhrl und Jochen Berger gleich vom Start weg in Führung gesetzt, die sie im Lauf des Wettbewerbs kontinuierlich ausbauten. Angesichts der hohen Ansprüche, die schwierigste Streckenverhältnisse über die Gesamtdistanz von 1.600 km – davon 10 Sonderprüfungen mit insgesamt 150 km Länge – an die Fahrer und die Zuverlässigkeit des Materials stellten, sahen am Ende von 41 gestarteten Teams nur 11 wieder den Start- und Zielort Bukarest. Gesamtklassement: 1. Röhrl/Berger, Deutschland, auf Opel Ascona; 2. Motocz/Motocz, Rumänien, Renault Gordini; 3. Toplodolski/Iliev, Bulgarien, Renault Gordini. Danach Stand der Europa-Rallyemeisterschaft: 1. Röhrl, Deutschland, 103 Punkte; 2. Berger, Deutschland, 100 Punkte; 3. Rusling, Österreich, 40 Punkte; 4. Verini, Italien, 35 Punkte. (Über die in den letzten Tagen stattgefundene Rallye San Martino di Castrozza berichten wir im nächsten Heft.)



Opel Ascona; 2. Hauck/Blesinger, Porsche/Carrera; 3. Brink/Dederichs, Porsche Carrera. Stand der Deutschen

Rallyemeisterschaft: 1. Kleint/Pitz, 140 Punkte; 2. Carlsson/Petersen, 137 Punkte; 3. Altenheimer/Schleim, 130 Punkte.

Mit einem neuerlichen Gesamtsieg in einem Wertungslauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft ist das Opel-Team Carlsson/Petersen dem in diesem Jahr besonders heiß umkämpften Titel einen guten Schritt näher gekommen. Mit ihrem Ascona von Opel-Tuner Irmischer entschieden sie Mitte August die AvD/STH-Hunsrück-Rallye klar für sich und liegen nach dem fünften von acht Wertungsläufen – nach ihrem Pech zu Beginn der Saison – bereits wieder auf Platz zwei. Auf der insgesamt 680 Kilometer langen Strecke fiel die Entscheidung auf den 23 Sonderprüfungen. Die meisten der 63 Ausfälle von 119 gestarteten Teams forderten die schwierigen Verhältnisse auf dem Truppenübungsplatz Baumholder. Gesamtklassement: 1. Carlsson/Petersen,

## AUFGELESEN

### Totale Verplanung

Das SED-Organ „Neues Deutschland“ schreibt über die „Helden der Arbeit“: „Sie geizen mit jeder Minute und vollziehen fliegenden Schichtwechsel.“ In der DDR sind 83 Prozent aller Frauen im erwerbsfähigen Alter beruflich eingespannt, und 600.000 Rentner machen – so die DDR-Presse – „von ihrem Recht auf berufliche Arbeit Gebrauch“. Im Textilbetrieb „Goldpunkt“ in Ost-Berlin werden Schülerin-

nen der 9. und 10. Klasse der Oberschulen an Steppmaschinen ausgebildet. Sie sollen – so die DDR-Zeitschrift „Arbeit und Arbeitsrecht“ Nr. 10/74 – „an Maschinen arbeiten, die wegen Krankheit oder Hausarbeitstag einer Kollegin unbesetzt sind“. Das Ergebnis dieser totalen Verplanung jeder möglichen Arbeitskraft: Über 50 Prozent der Wohnbevölkerung der DDR sind berufstätig. Dazu paßt die Parole des DDR-Gewerkschaftsbundes: „Mit hervorragenden Arbeitstaten im sozialistischen Wettbewerb wird der Jubiläumstisch der DDR gedeckt.“ – Bei uns diffamieren die Systemveränderer jegliche Form von Leistung. PJ

# Personalien



K. H. Theis V. Thiemann F. G. Munker

Nach langjähriger Tätigkeit trat O. Klementz, Leiter des Nutzfahrzeugverkaufs, auf eigenen Wunsch in den Ruhestand. K. H. Theis wurde zum Leiter der Nutzfahrzeug-Verkaufsabteilung ernannt. Er berichtet an K. Krödel. — E. O. Rammelt, Leiter Export Technische Information, ist nach 37jähriger Tätigkeit in den Ruhestand getreten. Zu seinem Nachfolger wurde Jürgen V. Thiemann ernannt. — F. G. Munker, bisher Betriebsleiter Härterei Rüsselsheim, wurde zum stellvertretenden Leiter des Werkes General Motors Berlin GmbH ernannt. Er berichtet an R. Mehlbrech, Leiter des Berliner Werkes.



R. Gaide A. Kasper



N. Stürmer A. Koch

W. Fräßdorf, Hauptbetriebsleiter Energieerzeugung, ist nach über 36jähriger Betriebszugehörigkeit in den Ruhestand getreten. Ab 1.8.1974 wurden im Bereich Werksanlagen folgende Organisationsänderungen wirksam: Die Energieerzeugung, zu deren Leiter R. Gaide ernannt wurde, Stromversorgung, Energieplanung sowie Ver- und Entsorgung wurden zu dem Bereich Energieversorgung zusammengefaßt und A. Kasper, stellvertretendem Leiter Werksanlagen, unterstellt. N. Stürmer, seither verantwortlich für den Bereich Werksanlagen-Zentralwerkstatt, wurde zum Leiter der Werksanlagen-Instandhaltung ernannt. Ihm unterstehen die Werksanlagen-Zentralwerkstatt, zu deren Leiter A. Koch ernannt wurde, die Werkfeuerwehr, der Ordnungsdienst, die Betriebschreinerei, die Auftragssteuerung und Anlagenüberwachung sowie die Gebäudeinstandhaltung. A. Kasper und N. Stürmer berichten an H. Stark, Leiter Werksanlagen.

## Krebsvorsorge

Machen Sie Gebrauch davon! Noch haben Sie Zeit! Die Berechtigungsscheine, die bei Ihren BKK-Unterlagen abgelegt sein müssen, gelten noch bis Ende des Jahres. 1973 haben nur 18 Prozent der anspruchsberechtigten männlichen und 28 Prozent der anspruchsberechtigten weiblichen BKK-Mitglieder von diesen kostenlosen Vorsorgeuntersuchungen Gebrauch gemacht, obwohl allgemein bekannt ist, daß bei einer Früherkennung in vielen Fällen eine Heilung möglich ist.

## Kurz berichtet

Unser Unternehmen beschäftigte im August in seinen drei Werken und der Niederlassung Berlin 50.695 Mitarbeiter, davon 7.846 Ausländer (Ende Juli 51.022).

Von der Möglichkeit, durch freiwillige Aufhebungsverträge aus der Firma auszuscheiden, haben im gesamten Unternehmensbereich 3.009 Mitarbeiter (2.808 Lohn- und 201 Gehaltsempfänger) Gebrauch gemacht. Die Kosten betragen knapp DM 20 Millionen.

Die Betriebsrätekonferenz '74 wird voraussichtlich vom 2. bis 4. Oktober im Raum Bochum stattfinden.

In der letzten Sitzung des Wirtschaftsausschusses Mitte August informierten Vertreter der Geschäftsleitung die Ausschußmitglieder über die Lage des Unternehmens, die weitere Abschwächung auf dem Inlandsmarkt sowie den Exportmärkten und wiesen darauf hin, daß außer im September auch im weiteren Verlauf des Jahres mit Kurzarbeit im Unternehmensbereich gerechnet werden müsse.

Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz feierte am 9. August seinen 60. Geburtstag. Viele Gratulanten schüttelten ihm an diesem Tage die Hand: Betriebsräte, Kollegen aus dem Betrieb, Vertreter der Geschäftsleitung, der Gewerkschaften und der Politik sowie Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens.

Versuchswise fallen auf Grund einer Vereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat vom 1. September an für drei Monate in Teilbereichen des K-67 in Rüsselsheim die Stechuhren zum regulären Schichtende weg (Einzelheiten auf dem Werksanschlag.)

Preisgünstige Kadett-Sondermodelle bietet das Werk seit dem 1. August drei Monate lang in sieben Versionen an.

(Einzelheiten für Werksangehörige in den Abteilungen Fahrzeugdisposition und -auslieferung der Werke Rüsselsheim und Bochum.)

Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung (früher Aufbaulehrgänge) finden in 29 Kursen vom 2. September 1974 bis 31. Januar 1975 in der Werkberufsschule Rüsselsheim statt. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen.)

20.000 Besucher nahmen in den ersten sechs Monaten dieses Jahres an Führungen durch die drei Werke teil.

Fast 60.000 Zuschauer besuchten im ersten Halbjahr '74 die Opel-Vortragsreihe „Blick auf den Fortschritt“.

Den von Zeit zu Zeit erforderlichen Tausch überholter gegen neue Telefonbücher nahm das Werk kürzlich zum Anlaß, den ansehnlichen Stapel ausgedienter Bücher dem Deutschen Roten Kreuz als Altpapier zur Verfügung zu stellen.

Vom 4. bis 16. September wird das Opel-Experimental-Sicherheitsfahrzeug (OSV 40) im Ausstellungsraum zu sehen sein, das anlässlich der 5. ESV-Konferenz im Juni 1974 in London gezeigt wurde.

General Motors International, Kopenhagen, das einzige in Dänemark bestehende Montagewerk für Automobile, wird ab Mitte Oktober die Montage von Fahrzeugen einstellen. GM International wird weiterhin Personen- und Lastwagen importieren, ein Zentral-Ersatzteilelager unterhalten sowie alle GM-Fahrzeuge über ein weitverzweigtes Händler- und Service-Netz in Dänemark betreuen.

Der Wahlvorstand für die demnächst durchzuführende Wahl des Vertrauensmannes der Schwerbehinderten setzt sich zusammen aus Hans Smänder (Vorsitzender), Ferdinand Schenk, Bruno Fiedler und Georg Graumann.

## UV-Notizen

### Nicht erst aus Erfahrung klug werden!

Man kann bekanntlich auf drei Arten klug werden: Durch Nachdenken — das ist die edelste. Durch Nachahmen — das ist die leichteste. Durch Erfahrung — das ist die bitterste. Darüber etwas nachzudenken, lohnt sich; gerade in punkto Arbeitssicherheit. Ein Beispiel:

An einer Maschine sind Schrauben zu lösen. Die Bauart bringt es mit sich, daß die Schrauben nicht besonders gut zugänglich sind und zum Lösen Kraft erfordern. Also Schlüssel ansetzen und zuerst



einmal mit normaler Kraft ziehen oder drücken. Vielleicht ist die Schraube doch nicht ganz so fest angezogen. Jedoch sie ist fest. Also mehr „Dampf“ dahinter. Dann plötzlich ein Ruck und ein Schmerzschrei. Der Schlüssel ist abgerutscht und die Hand mit voller Wucht gegen eine Kante des Maschinengehäuses geschlagen.

Wir wollen die Frage offen lassen, wodurch das Abrutschen verursacht wurde, durch falsche Wahl oder verkehrte Anwendung des Werkzeuges, durch aufgeweiteten Schlüssel, durch den abgerundeten Schraubenkopf oder einfach durch plötzliches Lösen der Schraube. Die Folge: eine klaffende Schnittwunde. Auswirkung: Schmerzen und Arbeitsunfähigkeit.

Niemand wird bezweifeln, daß dies die bitterste und schmerzhafteste Art ist, klug zu werden. Klug zu werden insofern, um beim nächsten Mal darüber nachzudenken, wie eine Arbeit nicht nur fachgerecht, sondern auch sicher durchzuführen ist. Besser wäre es gewesen, sich vorher darüber Gedanken zu machen, was geschehen kann, wenn der Schlüssel abrutscht und vor allem, wie das zu verhindern ist: nämlich durch Verwendung eines Ring- oder Steckschlüssels anstelle des Gabelschlüssels, durch sicheres Ansetzen des Schlüssels und durch Abdecken der im Schlüssel- und Handbereich befindlichen scharfen Kanten mit Lappen. Eine ebenso einfache wie wirkungsvolle Maßnahme! Und selbstverständlich werden Schrauben und Muttern mit abgerundeten Schlüssel- und Handflächen durch neue ersetzt.

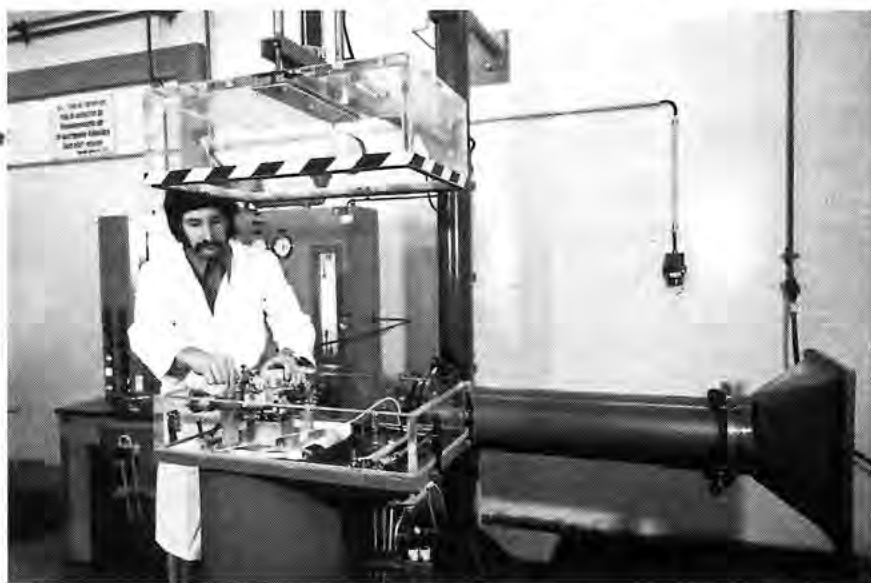
Man sieht: Es ist nicht immer klug, erst aus „Erfahrung“ klug zu werden! Ju.

## Aus Flint zurück

Die Mitarbeiter K.-J. Arendt, J. Berg, R. Frisch, G. Haubrichs, J. H. Rose, M. Schäfer, L. Schelisch, H. Schicho, K.-D. Voges, D. Wallon, F. Wiedemann und R. Zimmermann haben im Mai beziehungsweise Juli dieses Jahres ihre Ausbildung am General Motors-Institut in Flint beendet und ihre Arbeit bei Opel wieder aufgenommen. Zur Zeit befinden sich noch 26 Werksangehörige in Flint.

### Na! Na! Na!

„Sagen Sie mal, ist das immer so“, fragt der Chef eines großen Unternehmens seinen Betriebsratsvorsitzenden, „daß die Mitarbeiter schon zehn Minuten vor Feierabend gehen? Was kann man dagegen nur machen?“ – Der Betriebsratsvorsitzende trocken: „Einfach wegsehen, Chef.“



## PEK im Bild

Auf dem oberen Bild blicken wir in einen Abgasprüfstand des neuen Entwicklungszentrums der Produktentwicklung und Konstruktion (PEK) für Gemischbildung und Abgasentgiftung. Man erkennt die Mitarbeiter L. Minig, U. Föhrenbach und J. Zimmermann bei der Abgasanalyse an einem KADETT, dessen Motor für zukünftige strengere Abgasvorschriften weiterentwickelt wird. Die Trommel vor der Windschutzscheibe gibt dem Fahrer die notwendige Hilfe zur Einhaltung des vorgeschriebenen Fahrprogramms auf dem Rollenprüfstand. Die Belastung des Motors entspricht der auf der Straße. Das Abgas wird in den hinten im Bild erkennbaren Plastikbeuteln gesammelt und von dort den Analysengeräten zugeführt. Die Auswertung dieser Messungen nimmt ein spezieller Computer vor. – Auf dem Bild darunter ein spezieller Vergaser-

Prüfraum im neuen Entwicklungsgebäude der PEK. Er enthält zwei Fließbänke, die zur Entwicklung der den gestiegenen Anforderungen zur Abgasentgiftung entsprechenden Vergasern benötigt werden. Der gesamte Raum ist klimatisiert, um die erforderliche hohe Meßgenauigkeit während der Entwicklungsarbeit zu ermöglichen.

Im Bild erkennt man Mitarbeiter H. Schnellbacher, der einen DIDTA-Vergaser aufbaut, wie er bei verschiedenen Vierzylinder-Motoren in ASCONA/MANTA und REKORD Verwendung findet. Die über dem Vergaser schwebende Plexiglashaube wird zur Messung auf das Unterteil gesenkt und dichtet den Vergaserraum gegen die Atmosphäre ab. Einstellarbeiten am Vergaser können von außen ohne Abheben der Haube mit Spezialwerkzeugen durchgeführt werden.



## SICHERHEIT nicht am Haken hängen lassen

Der erste Handgriff im Auto gehört dem Sicherheitsgurt und erst der nächste dem Zündschloß! Dieser von vielen Verantwortlichen empfohlenen Regel folgen jedoch sehr viele Fahrer noch nicht und lassen ihre Sicherheit am Haken hängen. Einige erinnern sich während der Fahrt dann doch noch des Gurtes und „würgen“ ihn mit einigen Verrenkungen um die Brust. Ein nicht ganz ungefährliches Unternehmen. Vergeßlichkeit, Gleichgültigkeit und auch Faulheit sind die Gründe, warum die Sicherheitsgurte nicht angelegt werden. Auf den Autobahnen sieht man allerdings viele Gurte im Gebrauch. Unbegreiflich jedoch, warum auf Gemeinde- und Bundesstraßen sowie im Stadtverkehr, wo ungleich mehr Unfälle geschehen und der Gurt eine Schutzgarantie



gegen Verletzungen und Schlimmeres bietet, die meisten Gurte unbenutzt bleiben. Den Vergeßlichen könnte geholfen werden mit einem Schild wie im Flugzeug „Gurt anlegen“. Es gibt auch einen Aufkleber fürs Armaturenbrett mit der Aufschrift „Mama, schnall den Papa an“, und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat ebenfalls eine Gurt-Erinnerungsplakette herausgebracht. Den Gleichgültigen und Faulen aber kann nur der Besuch eines Unfallkrankenhauses empfohlen werden. Alle Unfallärzte sind überzeugte Gurtanhänger. Niemand muß erst durch Schaden klug werden und sollte sich jetzt schon, bevor das Gesetz es zwingend vorschreibt, freiwillig und konsequent mit dem Gurt „bekleiden“. Wer sich nämlich an ihn gewöhnt hat, wird sich ohne Gurt „nackt“ fühlen. Die ersten drei Handgriffe, bevor man ans Steuer faßt, müssen darum heißen: Tür öffnen – Tür schließen – Gurt anlegen! Erst dann den Zündschlüssel betätigen. Niemand sollte die Sicherheit am Haken hängen lassen.

## OPEL in Ungarn

Unter Leitung von Opel-Verkaufsdirektor und Vorstandsmitglied G. G. Spaulding und dem Generaldirektor von GM Austria, H. Schimpf, stellte kürzlich eine aus Mitgliedern beider Firmen gebildete Delegation OPEL in Ungarn vor. Sowohl bei der Präsentation vor Regierungsvertretern, in der die Entwicklung des Unternehmens und seiner Produkte behandelt wurde, als auch bei einer Pressekonferenz

wurde festgestellt, daß sich Opel in Ungarn seit langem eines sehr guten Rufes erfreut. Offizielle und Journalisten machten ausgiebig von der Gelegenheit Gebrauch, das Opel-Programm auf Testfahrten kennenzulernen. Auf dem Bild von links Vorstandsmitglied G. G. Spaulding und A. Scheskat, Verkaufsleitung, im Gespräch mit ungarischen Journalisten.

## KINDERGELDANTRÄGE möglichst schon jetzt stellen!

Die Arbeitsämter werden vom 1. Januar 1975 an für mehr als 10 Millionen Berechtigte mit rund 20 Millionen Kindern Kindergeld zahlen.

Wer schon Kindergeld beim Arbeitsamt oder Kinderzuschläge als Angehöriger des öffentlichen Dienstes bezieht und diese Leistungen auch noch im Dezember 1974 erhält, bekommt das Kindergeld nach den neuen Vorschriften ab 1. Januar 1975 ohne Antrag. Wer ein Kind oder mehrere Kinder hat und bisher kein Kindergeld bekam, muß dagegen einen Antrag stellen.

Aufgrund dieser Situation erwarten die Arbeitsämter in den nächsten Wochen mehr als 6 Millionen Anträge. Die Bundesanstalt für Arbeit in Nürnberg rät daher dringend, möglichst bald den Antrag beim Arbeitsamt des Wohnsitzes zu stellen. Antragsvordrucke und Merkblätter gibt es bei allen Arbeitsämtern, kommunalen Verwaltungen und in den Betrieben.

Auch in unserem Unternehmensbereich wurden in der letzten Zeit Antragsformulare ausgegeben. (Einzelheiten auf dem Werksanschlag.)





# Nürnbergers Polizei fährt viele OPEL

Vor einiger Zeit beging die Kraftfahrabteilung der Nürnberger Polizei ihr 50jähriges Bestehen. Dieses Jubiläum wurde durch verschiedene Veranstaltungen in großem Rahmen begangen. Mit Opel ist die Polizei seit über 20 Jahren verbunden, denn die ersten Funkstreifenwagen nach dem Krieg waren Kapitän-Modelle. Seitdem gehören Opel-Polizeifahrzeuge zum festen Bestand der

Nürnberger Polizei. Im Jubiläumsjahr gehören zur Kraftfahrabteilung 9 Admiral-Funkstreifenwagen, 50 Rekord-Funkstreifenwagen, 5 Rekord Limousinen der Kriminalpolizei, 9 Opel Blitz-Gruppenkraftwagen, 2 Opel Blitz Gefangenentransportwagen, 1 Opel Blitz Pritschenwagen, 1 Opel Blitz Lichtgiraffe und 2 Kadett. Insgesamt die beachtliche Zahl von 79 Opel-Fahrzeugen. Aus Anlaß des

Jubiläums überreichte der Polizeioberspezialinspektor Prinz, stellvertretender Leiter der K-Abteilung, Vorstandsmitglied E. Rohde die Jubiläumsplakette (linkes Bild). Rechts ein Teil der ausgestellten Polizei-Fahrzeuge im Stadtzentrum. Die Ausstellung war eine großartige Demonstration für Opel und wurde von der Bevölkerung stark beachtet.

Gr.

## OPEL-VORTRAGSREIHE

Winterhalbjahr 1974/75 · Erster Teil

Donnerstag, 17. Oktober, 20 Uhr

Marianne Ahlers

### „Südtaliansische Impressionen“

Farbbildbericht über den landschaftlich reizvollsten und interessantesten Teil Italiens am Golf von Neapel



Donnerstag, 24. Oktober, 20 Uhr

Wolfgang Freißen

### „Taucherabenteuer im Roten Meer“

Farbbildbericht über die Zaubergärten der Korallenriffe im Roten Meer



Donnerstag, 31. Oktober, 20 Uhr

Elmar Engel

### „Irland und Schottland“

Farbbildbericht über unsere meist wenig bekannte Nachbarn über dem Kanal

Donnerstag, 7. November, 20 Uhr

Dr. Max Reisch

### „Auf Karawanenstraßen von Palästina nach China“

Farbbildbericht des bekannten Geographen, der den Spuren Alexanders, Marco Polos und Sven Hedins mit einem Opel-Wagen folgte



Donnerstag, 14. November, 20 Uhr

Heribert Portugall

### „Farbenfrohes Marokko“

Farbbildbericht über eine Reise in einem Opel von Deutschland auf dem Landweg über Frankreich und Spanien nach Marokko



Donnerstag, 21. November, 20 Uhr

Dr. Georg Wolff

### „Winterparadies Alpen – Vom Piz Palü zum Jungfrauojoch“

Farbbildbericht mit vielen Tips für Fotografen des beliebtesten Referenten der Opel-Vortragsreihe



Ein im Rahmen der Verkehrssicherheits-erziehung im Kreis Groß-Gerau von Hans Barth, PR-Stab, entworfenes Plakat, das zum kürzlichen Schulbeginn an allen öffentlichen Plakatsäulen ausgehängt wurde und die Autofahrer mahnen sollte, auf die Schulanfänger besonders zu achten und auf Verdacht langsamer zu fahren, wenn die Knirpse im Straßenbild auftauchen. Verkehrsurteile, bei denen es um Kinder geht, fallen in der Regel strenger aus als in anderen Fällen.



Blick in das Rüsselsheimer Rohrwalzwerk im K-48. Links im Vordergrund 4 Haspeln mit vorbereitetem Bandmaterial. Eine Haspel faßt ca. 3.000 Meter Rollenband.

## ROHRWALZWERK

# Täglich 80.000 Meter Rohre

Täglich werden im Rüsselsheimer Werk rund 80.000 Meter Rohre der verschiedensten Dimensionen und Formen (rund und vierkantig) gefertigt. Man braucht sie für Hinterachsen, Schubstangen, Sitze, Stabilisatoren, Fassungen, Abstandsrohre sowie für die gesamte Auspuffanlage. Die Entwicklung des Rüsselsheimer Rohrwalzwerkes zeigt, daß es ständig neuer Anlagen bedurfte, um der Forderung nach Qualität und Quantität gerecht zu werden; insbesondere trifft dies für die Zeit zwischen 1945 und 1960 zu. In den Jahren 1962 bis 1963 war das Rohrwalzwerk erneut an seiner Kapazitätsgrenze angelangt; die vorhandenen Maschinen reichten nicht mehr aus. Immer mehr Rohrschweißmaschinen mußten im Laufe der Jahre angeschafft werden; dazu kam eine ständige räumliche Ausdehnung.

Heute steht unserem Unternehmen mit fünf modernen Maschinen und einer Leistung von jeweils 100 Meter Rohrfertigung pro Minute ein Rohrwalzwerk zur Verfügung, das sich in Kapazität, Qualität und Rationalität den individuellen Erfordernissen der einzelnen Abteilungen schnell anpassen kann.

Zum Biegen der Rohre sind modernste Biegemaschinen im Einsatz. Man kann mit ihnen so viele gebogene Teile wie benötigt werden herstellen, und zwar genau, in kürzester Zeit und ohne jede Faltenbildung. Weitere interessante Maschinen im Rohrwalzwerk sind die Abstechmaschinen. Hierbei macht man sich ein modernes Hackverfahren zunutze, so daß man sie als wahre „Rohrfresser“ bezeichnen kann. In Sekundenschnelle

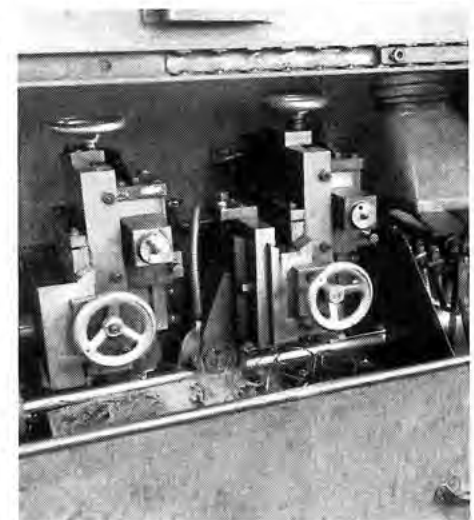
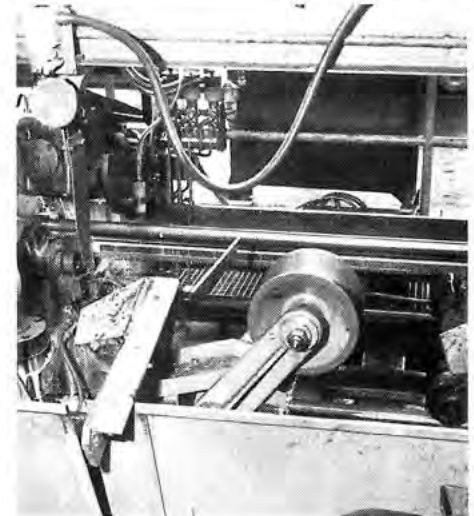
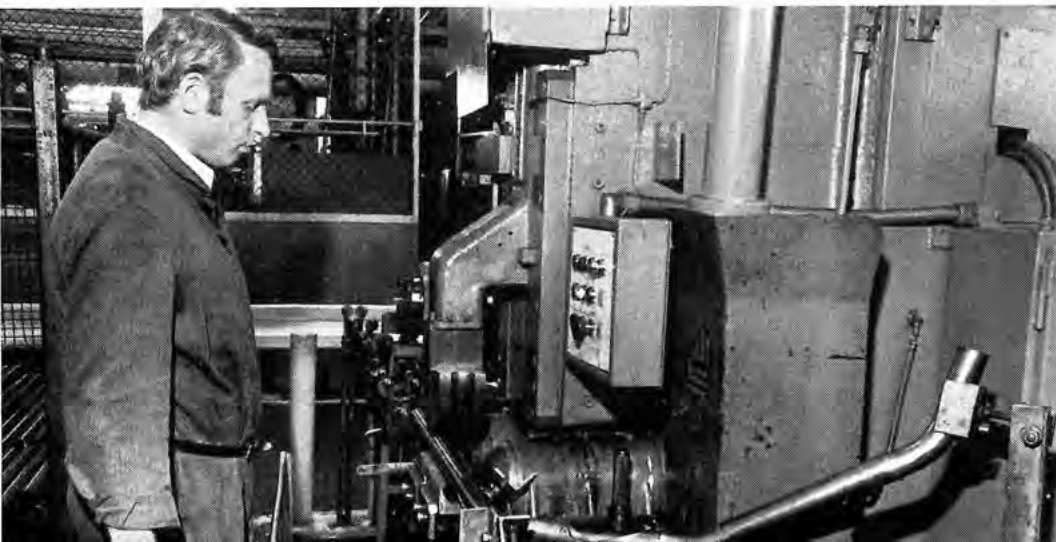
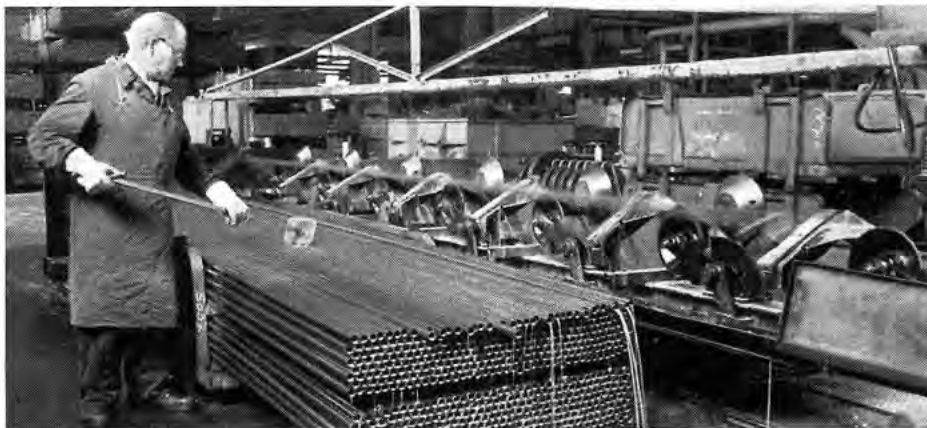
werden mit diesen Hackern Rohre sauber und maßgenau abgetrennt.

Außer weiteren Maschinen und Anlagen ist noch die Schmiede des Rohrwalzwerkes erwähnenswert. Dort werden auf Ajax-Stauchmaschinen alle Tragrohre und Verlängerungen für die Hinterachsen der Rekord-, Manta-, Ascona- und Kadett-Modelle gestaucht. Auch hier sind wie bei der gesamten Rohrerstellung Erfahrungen und Fachkenntnisse erforderlich. Vom Rohrwalzwerk in Rüsselsheim werden nicht nur die Abteilungen des Stammwerkes beliefert, sondern auch die der Zweigwerke. Dazu kommt noch der gesamte Kundendienst mit beispielsweise monatlich mehr als 100.000 Auspuffrohren in etwa 140 verschiedenen Sorten. W.L.



## Bildleiste links

80.000 Meter Rohre werden täglich im Rüsselsheimer Rohrwalzwerk hergestellt. Einen Teil der Verwendungsmöglichkeiten zeigt die Aufnahme unten mit Auspuffrohren für unsere Fahrzeuge. – Das zweite Bild der linken Leiste zeigt den Ablauf der fertigen Rohre von der 48 Meter langen Induktivschweißmaschine mit Mitarbeiter J. Panhans. – Auf dem Bild darunter das Rohrlager mit Meister J. Roy. – Einrichter E. Krummek an der Biegemaschine beim Einrichten eines schwierigen Einzelteils für Zusammenbau-Auspuffrohre (unteres Bild).



## Bildleiste rechts

Das Bandmaterial für die Induktiv-Rohrschweißmaschine durchläuft die Bandaufbereitung, die Mitarbeiter H. Krummek bedient. Die Haspelgeschwindigkeit beträgt 124 Meter pro Minute. Die schwenkbare Doppelhaspel im Hintergrund nimmt bis zu 5.000 Meter auf (oberes Bild der rechten Leiste). – Den Ablauf des fertigen Rohres zu den Trennsägen der Widerstandsschweißmaschine zeigt das mittlere Bild, während das untere Bild den Schweißvorgang beim Induktivschweißen zeigt. Hier werden bis zu 100 Meter Rohre in der Minute geschweißt.

## Geschäftsjahr '73

Die Jahresrechnung 1973 der Betriebskrankenkasse wurde vor kurzem von der Vertreterversammlung einstimmig angenommen und Geschäftsführung und Vorstand Entlastung erteilt. Einnahmen in Höhe von DM 100,8 Millionen (Vorjahr: DM 83,6 Millionen) stehen Ausgaben von DM 96,8 Millionen (Vorjahr: DM 82,2 Millionen) gegenüber. Der Jahresüberschuß von DM 4,0 Millionen ist der Rücklage und den Betriebsmitteln zugeführt worden, die, beide zusammen gerechnet, am Jahresende zu 63 Prozent erfüllt waren. Nachstehend einige interessante Zahlen aus dem Geschäftsbericht:

### 166.000 Mitglieder

Die BKK betreute am Jahresende 1973 rund 166.000 Personen (55.000 Mitglieder, 12.200 Rentner, 98.800 Familienangehörige). — Der durchschnittliche Krankenstand betrug 8,44 Prozent (Vorjahr: 7,93 Prozent). — 1973 wurden 99.110 Arbeitsunfähigkeitsfälle bearbeitet, die durchschnittliche Arbeitsunfähigkeitsdauer lag bei 17,7 Tagen. — Auf 100 Mitglieder kamen 177 Erkrankungen. — Erkrankungen der Atmungsorgane lagen mit 30 Prozent an der Spitze aller Krankheiten. — 28.000 Personen wurden zum Sozialarzt vorgeladen. Davon wurden 56 Prozent vor dem Vorladetermin vom Hausarzt und 15 Prozent vom Sozialarzt für arbeitsfähig befunden.

### 524.000 ärztliche Behandlungen

An den Krebsvorsorgeuntersuchungen beteiligten sich von den anspruchsberechtigten Frauen (ab 30. Lebensjahr) 28 Prozent und von den Männern (ab 45. Lebensjahr) 18 Prozent. — Die Ausgaben je Mitglied (ohne Rentner) betragen DM 1.396,—, je Rentner DM 1.538,—. — Von einer eingenommenen Mark wurden 96 Pfg. wieder in Form von Leistungen ausgegeben. — 524.000 ärztliche und 98.000 zahnärztliche Behandlungsfälle waren zu vergüten. — Die Zahl der Arzneimittelverordnungen belief sich auf 720.000, die Kosten je Rezept auf DM 21,—. — 13.700 Personen befanden sich in stationärer Behandlung bei insgesamt 269.000 Pflagetagen. — In 2.015 Fällen erfolgten Kurverschickungen, darunter 780 für Kinder.

Wie man sieht, imponierende Zahlen, die die Leistungskraft der BKK widerspiegeln.



### AUFNAHMEN

Zusammenbau von Auspuffrohren durch CO<sub>2</sub>(Schutzgas-Kohlensäure)-Schweißen mit den Mitarbeitern D. Cordico (links) und J. Panak (oben).

Obermeister W. Lösche und Mitarbeiter G. Hermann bei der Beurteilung eines gehackten Vierkantrohres (Mitte).

Ein Blick in die Schmiede des Rohrzwalzwerkes. An einer Ajax-Stauchmaschine Mitarbeiter T. Fernandez beim Stauchen von Tragrohren, die auf 1 200 Grad induktiv erwärmt werden (unten).





# 50 Jahre REFA

## Ein Verband auf dem Weg zu einem neuen Selbstverständnis Von der Zeitstudie zur Humanisierung der Arbeitswelt

Der Verband für Arbeitsstudien – REFA – e.V. (Darmstadt) feiert in diesem Jahr sein 50jähriges Jubiläum. Er ist nach dem VDI mit seinen 50.000 Mitgliedern die zweitgrößte technisch-wissenschaftliche Vereinigung im Bundesgebiet. Als er im Herbst 1924 in Berlin als „Reichsaus-schuß für Arbeitszeitermittlung“ ins Leben gerufen wurde, ging es vorwiegend um die Ermittlung gerechter Löhne und der dazu erforderlichen Vorgabezeiten. Im Laufe der Jahre wurde das Aufgabengebiet auf das gesamte Arbeitsstudium, insbesondere auf die Arbeitsgestaltung ausgedehnt. Heute begreift REFA seine Arbeit nach den Worten des Hauptgeschäftsführers Dr. Konrad Schlaich als „Methodenlehre der Betriebsorganisation, die sich über die menschliche Arbeit hinaus mit allen Fragen der methodischen Planung, Gestaltung und Steuerung von Abläufen in Fertigung und Büro, in Industrie- und Dienstleistungsbetrieben befaßt“. Gerade im Jubiläumsjahr will der Verband ein neues Selbstverständnis durchsetzen. REFA sucht der Öffentlichkeit klarzumachen, daß Humanisierung und Wirtschaftlichkeit nicht nur vereinbar sind, sondern zur Erhaltung unserer so oft zitierten Lebensqualität einander geradezu bedingen. Noch immer nämlich wird REFA mit Akkord, Stoppuhr und Arbeitskleinstteilung gleichgesetzt. Dabei kommt der REFA-Arbeit heute durch das neue Betriebsverfassungsgesetz mehr Bedeutung denn je zu. Die in mehreren Bänden niedergelegte, zum Jubiläumsjahr erweiterte Methodenlehre des Verbandes ist ein Gemeinschaftswerk von Praktikern, Arbeitswissenschaftlern und Vertretern beider Tarifpartner, die seit der 1951 erfolgten Neugründung des Verbandes in allen Gremien Sitz und Stimme haben.

### In allen Sparten

Die REFA-Arbeit hat im Laufe der Jahrzehnte in nahezu alle Sparten der Volkswirtschaft Eingang gefunden, mit wachsendem Erfolg auch in das Handwerk, die Hauswirtschaft und seit kurzem sogar in das Schulwesen. Hier wird besonders deutlich, daß es REFA heute um eine sinnvolle Arbeitsorganisation geht und nicht um die oft unterstellte Steigerung der Rendite. Einsatz findet die REFA-Methode nicht nur in größeren Unternehmen, sondern durch den ständig steigenden Kostendruck vor allem in Mittel- und Kleinbetrieben. Damit die Arbeit auf breiter Basis verwirklicht werden

kann, ist der REFA-Verband föderalistisch aufgebaut. Er setzt sich aus zur Zeit sieben Gebiets- und Landesverbänden zusammen, die sich in 138 Bezirks- und Ortsverbände gliedern. Dem Bundesverband in Darmstadt mit Hauptgeschäftsführung, Schriftleitung und REFA-Institut obliegt die Weiterentwicklung der REFA-Lehre, die Gestaltung des Schrifttums und der Lehrpläne von der Grundausbildung bis zum Industrial Engineering. Dagegen haben die bezirklichen und örtlichen Gliederungen die praktische Verbandsarbeit zu leisten. Zu ihren satzungsgemäßen Aufgaben gehört es, die REFA-Lehre durch Lehrgänge sowie Vortrags- und Diskussionsabende verbreiten zu helfen.

### Auf gemeinnütziger Basis

Nach der Satzung arbeitet der Verband auf gemeinnütziger Basis und strebt keinen Gewinn an. Er stellt seinen Rat und seine Mitarbeit unparteiisch den interessierten Kreisen zur Verfügung. Erwerbswirtschaftliche Zwecke und politische Tätigkeit sind ausgeschlossen. In sieben Grundsatzausschüssen und 34 Fachausschüssen arbeiten rund 500 ehrenamtliche Mitarbeiter an den Grundlagen und der Weiterverbreitung des Arbeitsstudiums mit Vertretern der Gewerkschaften und der Arbeitgeberverbände zusammen. Außerdem arbeitet der Verband auf nationaler Ebene mit allen wesentlichen Institutionen zusammen, die sich mit der Rationalisierung und speziell mit Arbeitsstudien befassen. International haben der Verband oder einige Mitglieder Kontakte zu allen führenden Rationalisierungsor-

ganisationen. So bestehen Verbindungen nach den USA, Japan und der Sowjetunion.

### Die REFA-Ausbildung

Als eine seiner wichtigsten Aufgaben sieht der REFA-Verband die gründliche Ausbildung von Arbeitsstudienleuten auf den verschiedenen Ebenen an. In einem Jahr werden in fast 2.000 Lehrgängen rund 60.000 Teilnehmer geschult. Damit ist REFA die größte private Institution auf dem Sektor der Erwachsenenbildung im Bundesgebiet. Die Teilnehmer besitzen unterschiedliche Qualifikationen: Es sind Facharbeiter mit abgeschlossener Lehre und persönlicher sowie fachlicher Eignung für eine Tätigkeit als Arbeitsstudienmann, ferner Industrie- und Handwerksmeister, Techniker, Industriekaufleute, Angestellte von Bahn und Post, aus dem Handel, der Bundeswehr und neuerdings verstärkt auch aus Verwaltung und Dienstleistungsbetrieb. Schließlich besuchen graduierte und diplomierte Ingenieure die Spitzenseminare. Die Ausbildung besteht aus vier Stufen: der REFA-Grundausbildung, der Fachausbildung, der Techniker Ausbildung und der Ingenieur Ausbildung. Der Verband legt besonderen Wert darauf, daß die verschiedenen Ausbildungsstufen aufeinander aufbauen und so den Teilnehmern die Möglichkeit einer beruflichen Weiterentwicklung bieten. Das ist auch deshalb wichtig, weil heute die Notwendigkeit einer ständigen berufsbegleitenden Fortbildung erkannt wurde, der der REFA-Verband durch Seminare aus allen Bereichen der Arbeitspraxis Rechnung trägt. Für die Teilnehmer der Ausbildung ist vor allem interessant, daß ein großer Teil der REFA-Lehrgänge nach dem Arbeitsförderungsgesetz staatlich unterstützt wird. Einsatzmöglichkeiten finden die REFA-Leute in der gesamten Arbeitswelt auf den verschiedenen Stufen der Betriebs-hierarchie. Das Image der REFA-Ingenieure ist immerhin schon so weit gestiegen, daß es Industrial-Engineering-Direktoren gibt. L.B.

## Eine gute Idee

Mitarbeiter K. Scheller, Abteilung Vergaserbau, regte in einem Verbesserungsvorschlag an, am Haupteingang der Personalabteilung, Bau D-8/10, einen Werkpost-Briefkasten zu installieren. Mit dieser Einrichtung soll den Mitarbeitern, die in Schichtarbeit tätig sind, eine Möglichkeit gegeben werden, außerhalb der normalen Dienstzeit wichtige Schriftstücke zu deponieren. Dieser Vorschlag, der inzwischen geprüft und angenommen worden ist, erspart vielen Mitarbeitern unnötige Wege- und Wartezeiten und stellt außerdem sicher, daß Schriftstücke schneller als früher die zuständigen Stellen der Per-

sonalabteilung erreichen. Auf dem Bild Mitarbeiter K. Scheller an dem von ihm vorgeschlagenen Briefkasten am Eingang der Personalabteilung.



## Nächste Jubilarfeier am 25. Oktober 1974

Die nächste Jubilarfeier – und damit die zweite in diesem Jahr – findet am 25. Oktober statt. An diesem Tag werden alle Jubilare geehrt, die in der Zeit von April bis Oktober ihren Ehrentag hatten bzw. noch haben.



Auch diese Feier muß wegen der großen Zahl an Jubilaren in der neuen größeren Flörsheimer Stadthalle abgehalten werden. Auf Wunsch zahlreicher Teilnehmer, bei dem bunten Programm im Anschluß an die offizielle Ehrung einmal vom üblichen Rahmen abzugehen, erwartet die Jubilare diesmal eine bayerische Hitparade. Der bekannte Komiker Herbert Hisel (unser Bild) wird neben anderen beliebten Künstlern und Folkloregruppen im Mittelpunkt des Programms stehen. Die Feier beginnt um 17.00 Uhr und wird gegen 21.00 Uhr beendet sein. Busse und Pkw stehen danach für die Heimfahrt der weit entfernt wohnenden Jubilare bereit.

### Keine Wertsachen in die Spinde!

Es besteht erneut Veranlassung, alle Werksangehörigen darauf hinzuweisen, in den Spinden kein Geld und keine Wertgegenstände aufzubewahren. Unsere Versicherung leistet bei Diebstahl oder Verlust von Geld oder Wertgegenständen keinen Ersatz. Wir empfehlen daher, grundsätzlich keine größeren Geldbeträge mit auf das Werksgelände zu bringen und unter keinen Umständen Geld oder sonstige Wertgegenstände in den Spinden aufzubewahren.

## 25

- |  |   |  |
|--|---|--|
| 27.10.1972<br>Erich Stange<br>Modellschreinerei      | 4.8.1974<br>Karl Dietzsch<br>Instandhaltung     | Friedrich Knoth<br>Instandhaltung                    |
| 15.7.1974<br>Leonhard Dingeldein<br>Public Relations | 8.8.1974<br>Max Debatin<br>Schnittbau           | Hubert Koch<br>Z. Masch.-Abt.                        |
| 1.8.1974<br>Rudolf Beierl<br>Instandhaltung          | Elfriede Elsinger<br>Werkzeugforschg.           | Heinz Ruland<br>Projektktr.                          |
| Karl-Heinz Birke<br>Rohrfabrikation                  | Heinrich Hammann<br>Karosseriebau               | Walter Seel<br>PV-Preßwerk                           |
| Franz Driller<br>Verkaufsz. Mitte                    | Heinz Kaul<br>Z. Masch.-Abt.                    | 29.8.1974<br>Kurt Gebhardt<br>Kundendienstschule     |
| Ernst Flieger<br>Achsenbau                           | Karl Paul<br>PV Werkstätten                     | Rudolf Herdt<br>PV-Preßwerk                          |
| Ludwig Geyer<br>Qualitätsfördg.u.Insp.               | Erich Sawallisch<br>Schnittbau                  | 30.8.1974<br>Rolf Mathes<br>Chassisbau               |
| Hans Grigat<br>Behörden-Verk.                        | Otto Schablack<br>Preßwerk                      | Herbert Kunkel<br>Qual.Ktr.u.Insp.                   |
| Alfred Heidrich<br>Mat.-u.Prod.Ktr.                  | Peter Schmitt<br>Instandhaltung                 | 31.8.1974<br>Hans Herzog<br>Schnittbau               |
| Owald Kling<br>Karosseriebau                         | Willi Stemmler<br>PEK                           | 1.9.1974<br>Claus-Dieter Bayer<br>Werksanlagen       |
| Heinrich Kolter<br>Karosseriebau                     | Kurt Wittmann<br>PEK                            | Henni Cramer<br>Rechenabteilung                      |
| Heinrich Kremer<br>Z. Masch.-Abt.                    | 9.8.1974<br>Hans Gütlein<br>Betriebsmitteleink. | Heinz Ruhland<br>Verkehrsabteilung                   |
| Werner Kunz<br>PEK                                   | Heinz Jörg<br>Schweißmasch.u.Vorr.              | Hans Schäfer<br>Ersatz.u.Zubeh.                      |
| Philipp Mangerich<br>Standardabt.                    | Johann Kosik<br>Karosseriebau                   | 2.9.1974<br>Walter Heidrich<br>Schnittbau            |
| Friedrich Markloff<br>Besch.-Einsatz                 | 10.8.1974<br>Willi Breckheimer<br>PEK           | 5.9.1974<br>Georg Bartmann<br>Chassisbau             |
| Karl Müller<br>PEK                                   | 11.8.1974<br>Hermann Schütz<br>PV-Preßwerk      | Karl Bellmann<br>Lehrenbau                           |
| Günther Nell<br>Großabn.u.Beh.Verk.                  | 15.8.1974<br>Kurt Deußner<br>Getriebebau        | Alfred Franz<br>PV-Werkstätten                       |
| Karl Neubrand<br>Besch.-Einsatz                      | Adam Friedmann<br>Instandhaltung                | Georg Garten<br>Schnittbau                           |
| Erich Petersen<br>PEK                                | Martin Fritz<br>Qual.Ktr.u.Insp.                | Erich Stark<br>Produktionssteuerg.                   |
| Willi Schmacks<br>Fahrzeugsauslieferg.               | Ludwig Mahler<br>Z. Masch.-Abt.                 | Franz Peter Werner<br>Schnittbau                     |
| Hans Wolf<br>Materialbehandlg.                       | Karl Schedl<br>PEK                              | 7.9.1974<br>Peter Beyer<br>PEK                       |
| 2.8.1974<br>Artur Bär<br>Schweißmasch.u.Vorr.        | Jakob Schmidt<br>Schweißmasch.u.Vorr.           | 12.9.1974<br>Ludwig Jonas<br>Transportwesen          |
| Anton Fix<br>Berufsausbildung                        | Anton Werner<br>Informationssteuerg.            | 19.9.1974<br>Jakob Schultheis<br>Betriebsmitteleink. |
| Erwin Gerbig<br>Instandhaltung                       | 19.8.1974<br>Werner Dold<br>PV-Karosserie       | 26.9.1974<br>Ernst Pawlas<br>Werkswache              |
| Heinz Löhr<br>PEK                                    | 22.8.1974<br>Adam Heckmann<br>Standardabt.      |  |
| 3.8.1974<br>Adolf Licht<br>Schweißmasch.u.Vorr.      |   |  |
| Edwin Schörner<br>PEK                                |   |  |



# UNSERE JUBILARE

40



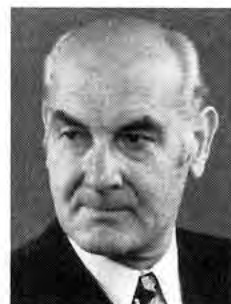
**W. Schreiber**  
Qual. Ktr. u. Insp.  
5.6.1974



**H. Gerbig**  
Ersatz- u. Zubeh.  
9.6.1974



**K. Korsch**  
Lohnkontrolle  
8.7.1974



**E. Krämer**  
Karosseriebau  
12.7.1974



**B. Dietz**  
PEK  
2.8.1974



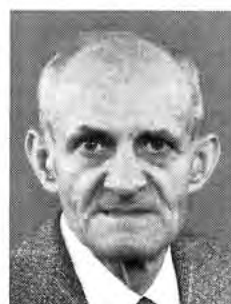
**H. Gerlach**  
Kar.-Fertigmont.  
6.8.1974



**K. Schanz**  
BKK  
8.8.1974



**J. Jonas**  
Werkzeugzentralv.  
9.8.1974



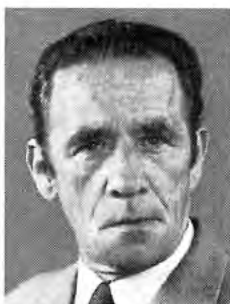
**J. Kuhns**  
Schweißm. u. Vorr.  
18.8.1974



**Ph. Roosen**  
Karosseriebau  
3.9.1974



**H. Lapp**  
Standardabt.  
6.9.1974



**H. Hummel**  
Karosseriebau  
14.9.1974



**K. Blauth**  
Unfallverhütg.  
15.9.1974



**F. Treutel**  
Werkzeugzentralv.  
16.9.1974



**Chr. Mengler**  
Kar.-Fertigmont.  
19.9.1974



**A. Schaub**  
Rohrfabrikation  
20.9.1974



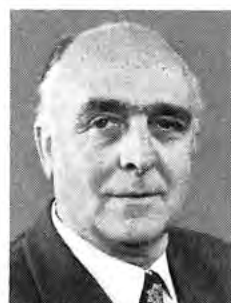
**O. Seipel**  
PEK  
20.9.1974



**G. Roth**  
Qual. Ktr. u. Insp.  
22.9.1974



**A. Trautmann**  
Polsterei  
25.9.1974



**L. Sauer**  
Motorenbau  
28.9.1974

# IM RUHESTAND

Hans Alt Transportwesen	Franz Henning Ordnungsdienst	Phil. Jakob Reidel Schweißmasch.u.Vorr.
Fritz Antrag Ordnungsdienst	Hugo Hetzer Unfallverhütung	Ludwig Reizlein Vergaserbau
Alfred Bamberg Betriebsschlosserei	Franz Jonas Preßwerk	Maria Reuling Vergaserbau
Johann Baur Werkzeugbau	Georg Kamm Ersatzteilelager	Georg Reuter Chassisbau
Nikolaus Bausch Kdd.-Techn.Abt.	Richard Kauf Karosseriebau	Martha Rimmler PV-Karosserie
Erich Becker PEK	Georg Kaus Sattlerei	Wilhelm Rühl Qual.Ktr.u.Insp.
Hedwig Becker Ordnungsdienst	Heinr. Kleinböhl Qual.Ktr.u.Insp.	Georg Ruppert Betriebsschlosserei
Peter Becker Genesendenabt.	Margarete Kopf Karosseriebau	Heinrich Schadt Z. Masch.-Abt.
Adam Bertsch Instandhaltung	Karl Kuchler Instandhaltung	Willi Schäfer Z. Masch.-Abt.
Johann Borger Besch.-Einsatz	August Kuchenbecker Finanzabteilung	Karl Schanz BKK
Johann M. Brandl Preßwerk	Johann Kuhns Schweißmasch.u.Vorr.	Franz Schmied Qual.Ktr.u.Insp.
Wilhelm Brenneis Preßwerk	Eugen Laick Vergaserbau	Anton Schmidt Karosseriebau
Wilhelm Bröder Kundendienst	Franz Laube Wagenendmontage	Karl Schmidt Achsenbau
Adam Daum Standardabt.	Erich Leisler Karosseriebau	Paul Schmitt PV-Karosserie
Berthold Duismann Achsenbau	Willi Löb Wagenendmontage	Kurt Schmölling Verkaufsz. Mitte
Johann Ebert Preßwerk	Anna Lösch Getriebebau	Hubert Schwab Datenverarbeitung
Rudolf Emmel Karosseriebau	Christian Lösch Z. Masch.-Abt.	Otto Seipel PEK
Margarete Englisch Karosseriebau	Heinrich Maaß Preßwerk	Alfred Spannaus Werkzeugabteilung
Georg Fornoff Karosseriebau	Luise Meixner Werkswache	Johann Spitzner Fahrzeuginstanz
Heinrich Freitag Werkswache	Christian Mengler Karosseriebau	Gustav Theimer PEK
Hans Gajdos Unfallverhütung	Richard Mücke PEK	Hans Thomas Preßwerk
Jakob Görisch Werkzeugbau	Karl Müller PEK	Hermann Tichy Achsenbau
Heinrich Groß Materialbehandlg.	Adam Neubert Chassisbau	Kath. Volkmann Ersatzteilelager
Georg Grub Chassisbau	Georg Niemeyer PEK	Adam Wagner Karosseriebau
Elisabeth Grünewald Karosseriebau	Jakob Otto Z. Masch.-Abt.	Leonhard Walter Betriebsschlosserei
Ernst Gumbel Werkdruckerei	Lina Perl Hauptbuchhaltung	August Weiner Preßwerk
Ernst Gundlach Ersatz.u.Zubeh.Verk.	Max Ratz Preßwerk	Adam Weiss Betriebsschlosserei
Franz Gutjahr Instandhaltung	Franz Rehmer Chassisbau	Josef Willwohl Werkswache
Erna Hedrich Fertigungsmat.Eink.	Emilie Reichl Export-Verpackg.	

## Beobachtungen

### Patzigkeit

*Ein Aufzug ist so gefüllt mit Menschen, daß kaum noch jemand darin Platz findet. Alle wollen in den Speisesaal. Doch zwei junge Leute tun so, als wären sie ganz allein. Sie qualmen seelenvergnügt ihre Zigaretten, ohne Rücksicht darauf, daß die Luft angesichts der gedrängten Menschenansammlung in einem so kleinen Raum alles andere als gut ist. Ihre Hände mit den brennenden Zigaretten fahren manchmal temperamentvoll in der Luft umher, denn sie sind in lebhafter Unterhaltung. Wie schnell kann man bei einer so unwillkürlichen Handbewegung dem Nachbarn eine Verbrennung zufügen oder ein Stück seiner Kleidung versengen. Ein älterer Mann macht die jungen Raucher auf diese Gefahr aufmerksam. Er bittet sie, das Rauchen im überfüllten Aufzug doch einzustellen. Man müsse gerade hier Rücksicht auf andere nehmen. Aber patzig kommt die Antwort eines der jungen Männer: Wem das Rauchen nicht passe, der solle die Treppen rauf laufen. Das halte fit. Darauf betretenes Schweigen. Niemand sagt etwas, aber alle denken sich sicher ihren Teil. Ist das ein „Jugendstil“, der da auszudrücken sucht, Jugend werbe für ihr Ansehen und ihre Anliegen durch Patzigkeit? Wenn man natürlich auch nicht verallgemeinern kann, so hinterlassen Einzelbeobachtungen dieser Art doch immer einen unangenehmen Eindruck, den viele undifferenziert auf die gesamte Jugend übertragen. Im übrigen gilt das, was da über das Rauchen in vollen Aufzügen oder bei ähnlichen Gelegenheiten gesagt wird, nicht nur für junge Menschen.*

### Hochstapelei

*Die Verteiler radikaler Flugblätter vor den Werkstoren sind meist Studenten oder Jungen und Mädchen. Arbeiter sind sie selten. Die denken ganz nüchtern an ihre Interessen und neigen daher kaum zu politischer Hochstapelei. Diesen Eindruck aber vermitteln gerade die Flugblätter mit ihrer aufgeblasenen Wichtigtuerei. Was da geschrieben wird, ist so demagogisch und fadenscheinig, meist so unter allem Niveau, daß es sich kaum lohnt, mit solchen Leuten zu diskutieren. Wer heute ernst genommen werden will, muß mit fundiertem Wissen und praktikablen Vorschlägen hervortreten. Mit dem Beschimpfen von Politikern, Unternehmern, Gewerkschaftlern und Betriebsräten ist nichts gewonnen, Drohungen, Demagogie und Schlagworte sind nicht gefragt. Die Probleme unserer Zeit müssen anders gelöst werden.* Spectator



# Partner-Lücke gegen Linksfahrseuche



Jeder kennt sie, jeder haßt sie, aber dennoch trägt fast jeder seinen Teil dazu bei: die Linksfahrseuche auf Autobahnen. Hier bestimmen die Langsamsten diktatorisch das Marsch- und Kriechtempo und motivieren oft den schnelleren, anschließend mit stark erhöhter Geschwindigkeit den Zeitverlust wieder einzuholen. Sind wir ehrlich: die Rechnung geht niemals auf, denn die nächste Kolonne kommt bestimmt.

## 220 neue Auszubildende

Anfang August wurden im Werk Rüsselsheim 220 Jugendliche für einen neuen Ausbildungsgang eingestellt. In dieser hohen Zahl zeigt sich auch der Optimismus, mit dem das Werk – langfristig – die Entwicklung beurteilt. Ohne qualifizierten beruflichen Nachwuchs geht es eben nicht. Neueste Untersuchungen der Bundesanstalt für Arbeit bestätigen im übrigen, daß eine abgeschlossene und nach

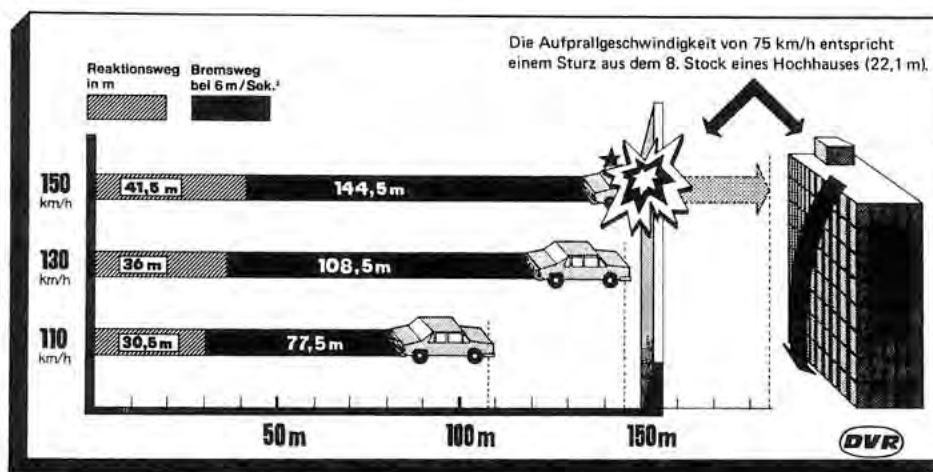
Möglichkeit qualifizierte Berufsausbildung noch immer der beste Schutz gegen Arbeitslosigkeit ist. Die neuen 220 Mitarbeiter teilen sich in 163 gewerbliche und 45 kaufmännische Auszubildende sowie 12 Technische Zeichner auf. Das Bild wurde bei der Begrüßung der jüngsten Mitarbeiter durch den Leiter der Rüsselsheimer Berufsausbildung, R. Freimuth, aufgenommen.

Häufigste Ursache der Linksfahrseuche ist ein „rollender Engpaß“. Ein langsamer Lkw weit rechts voraus, beispielsweise. Dieser Anblick genügt, um alle Pkw zu veranlassen, schlagartig nach links zu wechseln und die rechte Spur völlig zu entblößen. Gelänge es, diese linken Engpaß-Kolonnen etwas schneller und durchlässiger zu machen, käme man auf längeren Reisen auf das gleiche oder sogar höhere „Mittel“ ohne jede nerven- und materialschindenden Spitzen, aber mit freigewähltem Richttempo um 130 oder darunter.

Gegen die Linksfahrseuche hilft kein Schimpfen, sondern ehrliches Nachdenken – ehrlich vor allem gegen sich selbst, und die Ursache ist schnell gefunden: Die meisten Linksfahrer sind verhinderte Rechtsfahrer, die nur deswegen so früh oder zu früh nach links ziehen, weil sie später keine Lücke zum Einfädeln mehr finden. Der „Reißverschluß“ ist geschlossen, man „verhungert“ rechts.

Die Angst, auf der rechten Spur hängen zu bleiben, ist die Ursache für unnötiges Linksfahren. Will man diese Angst beseitigen, muß man für Partner-Lücken sorgen. Sie entstehen, wenn man den „Reißverschluß“ offenhält, also vor dem rollenden Engpaß im „Offenen-Reißverschluß-Stil“ fährt: Jeder hält doppelten Sicherheitsabstand. Jeder hält seine Partner-Lücke, in die er erst kurz vor dem Engpaß einfädelt, um den „Reißverschluß“ mit allen seinen Vorteilen so lange wie möglich offenzuhalten.

Aus der Diktatur der Langsamen wird auf diese Weise eine zügige Partnerschaft. Die Linksfahrerseuche verliert dann ihren Schrecken. Auffahrgefahr und Nervenzickel sind gebannt und die „Richtgeschwindigkeit 130“ beweist, welche Chance sie bietet als Tempo der Vernunft.



Ein praxisnahes Beispiel des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) zur Richtgeschwindigkeit: Wer in 150 m Entfernung auf der Autobahn ein Hindernis entdeckt, ist bei Tempo 130 gerade noch in der Lage, seinen Pkw vor diesem Hindernis zum Stehen zu bringen, denn bei 130 km/h werden nach Erkennen des Hindernisses erst 36 m zurückgelegt, ehe der Bremsweg von 108,5 m zum Tragen kommt. Bei Tempo 150 reichen die 150 m dagegen für das Abbremsen schon nicht mehr aus, weil sich Reaktionsweg (41,5 m) und Bremsweg (144,5 m) zu insgesamt 186 m addieren, so daß es zu einem Aufprall auf das Hindernis mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h kommt, was dem Sturz aus einer Höhe von 22,1 m entspricht.

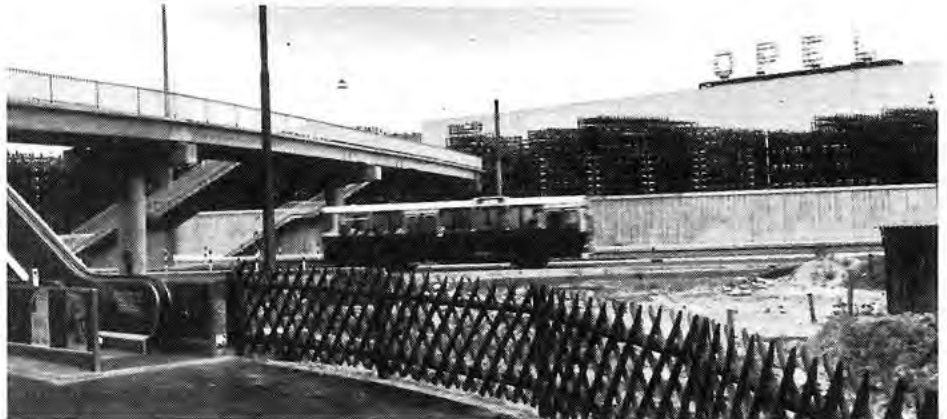


# WERK BOCHUM

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK AN DER RUHR

## Neue Schnellstraße

Im Rahmen der Sanierung des Ortsteils Bochum-Laer wurde die Wittener Straße verlegt. Die 2 km lange Schnellstraße führt einige 100 m an unserem Werk vorbei. Am geplanten neuen Zentrum von Laer wird sie von einer mit Rolltreppen versehenen Fußgängerbrücke, die Laer mit unserem Werk I verbindet und auch den Zugang zur Straßenbahnhaltestelle bildet, überspannt. Die neue Straße ist auch eine gute Verbindung zu unserem Werk II.



## Der ASCONA bei der Polizei immer beliebter

Der Ascona findet in steigendem Maße als Funkstreifenwagen der Polizeidienststellen Verwendung. Meistens wird er mit automatischem Getriebe verlangt und vor allem bei Einsätzen in Stadtgebieten eingesetzt. Die Polizei hat bisher gute Erfahrungen mit unserem Produkt gemacht. Zur Zeit erprobt unter anderem die Landespolizei von Baden-Württemberg den ASCONA. Kürzlich verließ eine Kolonne von 30 Fahrzeugen unser Werk. Die Kollegen von der Bochumer Polizei leiteten die Autokolonne vom Werk zum Autobahnanschluß und gaben ihr bis zur Stadtgrenze Geleit.



## Internationales Fest

Vor den Ferien veranstalteten das Museum und das Sozialamt der Stadt Bochum unter Mitwirkung des AStA der Ruhruniversität auf der Wasserburg Kemnade ein großes Fest. Die Schirmherrschaft hatte Ministerpräsident Kühn übernommen. Ein Fest von und mit ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien, ausländischen und deutschen Studenten und Bürgern, so war es auf Plakaten angekündigt worden. Tanz, Unterhaltung, Ausstellungen, Diskussionen, Spiele wechselten in bunter Folge. Unser Bild zeigt Darbietungen einer Kindergruppe. Viele unserer ausländischen Mitarbeiter haben an dem Fest teilgenommen.







## Mit Wohnwagen auf großer Fahrt

Ende September vorigen Jahres hatte Mitarbeiter H. Kotzur, Abteilung Qualitätskontrolle und Inspektion, seinen großen Tag. Er war der Glückliche, der bei der Verlosung des Vorschlagwesens den Hauptgewinn bekam.

DM 3.000 standen für eine Reise zur Verfügung. Da unser Mitarbeiter seit Jahren „Caravan-Anhänger“ ist und seinen Urlaub 1974 mit Wohnwagen verbringen wollte, wurde ihm der obige Betrag zum Kauf eines neuen Wohnwagens überlassen. Ende Juli ging er damit auf große Fahrt (unser Bild). Ziel war der Campingplatz Hourtin in Frankreich. Sein ASCONA hat

ihn, die Familie und den Wohnwagen sicher dorthin gebracht. Der Platz liegt an der Silberküste mitten in Kiefernwäldern, 150 m vom Meer entfernt, geschützt hinter Dünen. Ein Ferienparadies! Vier Wochen hat unser Mitarbeiter mit seiner Familie hier Urlaub gemacht, sich gesonnt, gefeiert, gebadet, Freundschaften geschlossen, sich ausgeruht. Mitte August ist er wohlbehalten zurückgekehrt. Neue Pläne werden für 1975 geschmiedet. Und „Jet“, sein Wohnwagen, wird wieder dabei sein. In ein paar Wochen findet die neue Verlosung statt. Neben vielen anderen Preisen kann man auch wieder eine 3.000-DM-Reise gewinnen.

### Essen „à la carte“

Betriebsrat und Geschäftsleitung haben über die Neugestaltung der Bochumer Werksverpflegung eine Betriebsvereinbarung geschlossen, die ab 9. September in Kraft tritt. Man kann dann unter zwei Essen die Beilagen aussuchen. Zur weiteren Auswahl werden noch ein drittes Essen (Stammessen) und eine Tüte mit Obst und einem Milchprodukt angeboten. Die Neuregelung bringt größere Auswahlmöglichkeiten. Der Preis für alle vier Angebote beträgt einheitlich DM 1,40. An den einzelnen Ausgabeschaltern in den Speiserräumen sind Schilder angebracht, aus denen man ersehen kann, wo es die einzelnen Beilagen gibt.

### Wahl des Schwerbehinderten-Vertrauensmannes

Die Wahl des Vertrauensmannes der Schwerbehinderten findet am 3. Oktober im Werk Bochum statt. Alle Wahlberechtigten erhalten die Wahlunterlagen durch die Post zugestellt. Der Vertrauensmann der Schwerbehinderten bittet alle Schwerbehinderten, bei der kommenden Wahl von ihrem Stimmrecht Gebrauch zu machen. Durch das neue seit dem 1. Mai 1974 in Kraft getretene Behindertengesetz hat der Behinderte einen weitaus größeren Rechtsschutz als bei dem alten Gesetz. Nur durch eine hohe Wahlbeteiligung wird der gewählte Vertrauensmann in seiner Arbeit unterstützt, bei Verhandlungen mit dem Arbeitgeber die Interessen der Behinderten wirkungsvoll zu vertreten.

## An den Rand geschrieben

*Es war während der Werksferien. Ich hatte mir vorgenommen, einen ruhigen Tag zu verbringen. Liegestuhl, Bier, Zeitungen, Kofferradio und meine Pfeife hatte ich bereits auf den Balkon gebracht. Als ich durchs Wohnzimmer zum Balkon ging, kam mir ein Gedanke: Ich könnte ja noch einige Fotos ins Album kleben. Gedacht – getan. Ich nahm auch noch einige Alben mit älteren Bildern mit.*

*„Prost Hennes!“, rief mir mein Nachbar zu, der es sich auch gemütlich hier auf „Balkonien“ gemacht hatte. Ich nahm einen kräftigen Schluck aus der Flasche und griff zum Album mit den „Jugendbildern“. Nachbar Paul war mit einigen Flaschen Bier zu mir gekommen. Ich zeigte ihm meine Fotoalben. „Das bist Du?“, fragte Paul, lachte und sagte „Prost“. Es kamen die Familienbilder, Schulbilder, Fotos von Ausflügen, von der Lehrstelle. „Die Erinnerung ist das einzige Paradies, aus dem wir nicht vertrieben werden können!“, hatte Paul gerade feierlich gesagt, als mein jüngster Sohn, Oberprimaner, Goetheschule, zu uns kam. „Heute wieder den nostalgischen Tag?“, fragte er uns. „Hier, trink' ein Fläschchen mit und laß' uns mit deinen Fremdwörtern in Ruh“, war meine Antwort. Moment, Nostalsoundso . . ., da fällt mir etwas ein von einem Nostal, Heinrich“, sagte ich zu Paul und meinem Jüngsten und blätterte wieder im Album. Bei den Jugendbildern hatte ich ihn gefunden. „Er war mein Lehrmeister damals, der Heinrich. Ein Pfundskerl, Fachmann, Arbeitspferd . . ., er hatte immer Zeit für uns Lehrlinge damals. Ich erinnere mich noch gut an meinen ersten Arbeitstag. Heinrich hatte uns an die Hand genommen, durch den Betrieb geführt, vorgestellt, Tips gegeben, ermahnt. Wir fühlten uns sofort wohl . . .“, so hatte ich erzählt und erzählt, bis mich mein Sohn unterbrach und sagte: „Ihr bekommt doch im September bei Opel auch wieder neue Auszubildende. Sieh mal zu, daß sie wie ihr damals ‚Heinrichs‘ antrefen!“*

*Er hat Recht. Wir alle sollten uns, soweit es möglich ist, der Neuen etwas annehmen. Ein kleiner Hinweis, ein Lächeln, ein Rat, eine Ermahnung, ein Tip können den Start ins Berufsleben nur verbessern. Das meint ganz unmaßgeblich*

*Euer Hennes!*

A. CETAN



Alexander Cetan, zuletzt Fertigungsleiter in Bochum, ist an den Folgen schwerer Krankheit im Alter von 46 Jahren verstorben.



Aus der Luft betrachtet, bieten unsere Bochumer Werke I und II dieses Bild. Im Werk I in Bochum-Laer (links) wird die Karosserie Stück für Stück zusammengetragen, bis der fahrbereite Wagen mit eigener Kraft das Endmontageband verläßt. Werk I umfaßt neben Verwaltung noch

## Wir gedenken

Lieselotte Weber, Karosserieieb.	geb. 4.4.21	gest. 10.6.74
Mahir Yildirim, Karosseriebau	geb. 1941	gest. 19.6.74
Walter Amoneit, Karosseriebau	geb. 9.4.38	gest. 5.7.74
Jürgen Bachmann, Werksanlagen	geb. 9.2.50	gest. 5.7.74
Hans W. Schumm, Werksanlagen	geb. 11.3.47	gest. 6.7.74
Kurt Langen, Karosseriebau	geb. 25.4.34	gest. 9.7.74
Walter Kasten, Werksanlagen	geb. 1.9.38	gest. 15.7.74
Günter Rösing, Prod.Vorb.-Chassis	geb. 17.4.39	gest. 31.7.74

## KURZINTERVIEW

# Wir sprachen mit der neuen Jugendvertretung

**OPEL POST:** Die Jugendvertreterwahlen in Bochum sind gelaufen. Sind Sie mit Verlauf und Ergebnis zufrieden?

**S. Meusel:** Mit Verlauf und Ergebnis bin ich vollauf zufrieden. Nur mit der Wahlbeteiligung, die dieses Jahr nur bei 69,8 % lag, bin ich es weniger. Bei Gesprächen war ein gewisses Desinteresse an den Wahlen festzustellen.

**OPEL POST:** Was sind die Aufgaben einer Jugendvertretung?

**S. Meusel:** Der § 70 des Betriebsverfassungsgesetzes regelt die allgemeinen Aufgaben. Diese sind überwachender und beratender Art. Sie beziehen sich auf alle Fragen und Bereiche, die jugendliche Arbeitnehmer betreffen. Zur Erfüllung und Wahrnehmung dieser Aufgaben bedarf es

## Ergebnis der Jugendvertreterwahl '74

Die Ende Juni 1974 durchgeführte Jugendvertreterwahl in Bochum hatte folgendes Ergebnis: Wahlberechtigte: 202, Abgegebene Stimmen: 141, Gültige Stimmen: 141, Wahlbeteiligung: 69,8 %. Die höchste Stimmzahl erhielten folgende 7 Werksangehörige, die damit zu Jugendvertretern gewählt wurden: Siegfried Meusel (119), Peter Schneller (112), Wolfgang Hagedorn (85), Angelika Büchel (63), Manfred Wittkowski (51), Niko Mertewendzis (48), Rainer Einenkel (47). In der konstituierenden Sitzung wurden S. Meusel zum Vorsitzenden, M. Wittkowski zum stellvertretenden Vorsitzenden und A. Büchel zur Schriftführerin gewählt.



Angelika Büchel

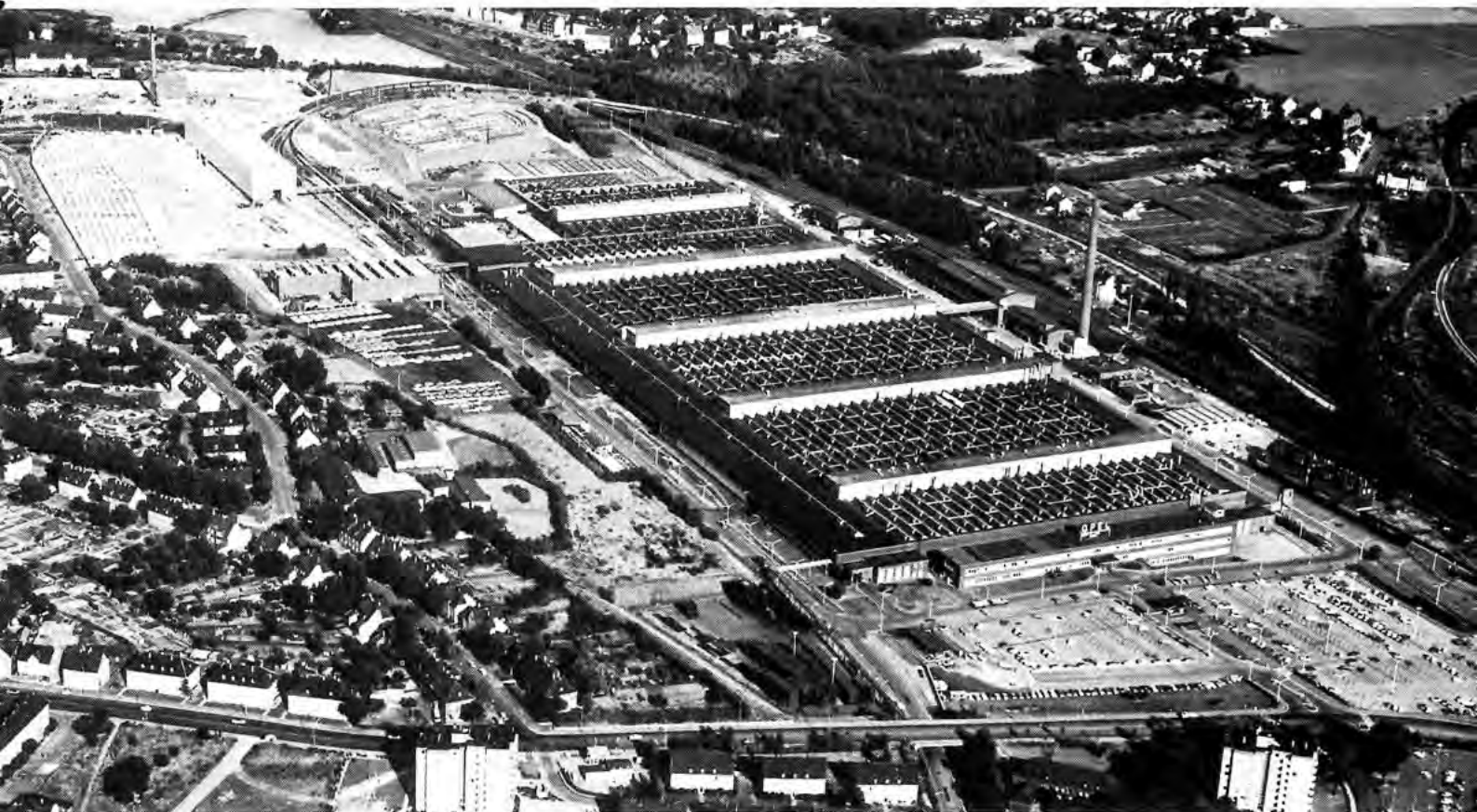


R. Einenkel



W. Hagedorn





Preß- und Karosseriewerk. — Zehn Autominuten vom Werk I entfernt liegt in Bochum-Langendreer unser Werk II. Hier entstehen Motor, Getriebe, Lenkung, Achsen, Gelenkwelle und weitere Teile des Fahrwerks. Die Gesamtfläche beider Werke zusammen beträgt 1,6 Millionen qm. (Aufnahmen vom Regierungspräsidenten zur Veröffentlichung freigegeben.)

einer engen Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat.

**OPEL POST:** Die konstituierende Sitzung hat bereits stattgefunden. Wurde auch schon ein Arbeitsprogramm für die kommenden Monate entwickelt?

**S. Meusel:** Dadurch, daß die Wahlen so kurz vor den Werksferien lagen und zur Zeit einige der neu gewählten Jugendvertreter nicht erreichbar sind, hatten wir noch keine Möglichkeit, ein festes Konzept zu erarbeiten. Wir haben aber schon eine Bereichsaufteilung vorgenommen.

**OPEL POST:** Eine Frage zu unserer Werkzeitschrift. Eine in Rüsselsheim durchge-

führte Umfrage hat ergeben, daß die Werkzeitschrift bei den Jugendlichen auf weniger Interesse stößt als bei den Älteren. Trifft das auch auf Bochum zu? Und haben Sie Wünsche und Vorschläge?

**S. Meusel:** In unserer Werkzeitung werden nach meiner Ansicht die Belange der Auszubildenden zu wenig berücksichtigt. Trotzdem kann ich sagen, daß der Großteil der Bochumer Jugendlichen die „Opel Post“ liest und mit nach Hause nimmt. Sie würden sicherlich aber noch mehr jugendliche Leser bekommen, wenn man mehr „Jugendliche Themen“ bringen würde und der Bochumer Teil mehr ausgebaut würde.

## Unsere Jubilare 25

5.6.1974	17.9.1974
Heinz Drössler Personalabt.	Josef Bauch Karosseriebau
16.9.1974	24.9.1974
H.-H. Ferch Ers.- u. Zub.-Abt.	August Altemeier Mat.- u. Prod.-Ktr.

## VV-Werbeaktion

Gute Ideen haben in den letzten Jahren hohe Prämien eingebracht. Bereits im ersten Halbjahr 1974 wurden in Bochum 2.526 Prämien in Höhe von DM 421.415,- ausbezahlt. DM 30.000 netto können der Lohn für Ihre Idee sein.

Seit Juni 1974 führt das Vorschlagwesen eine **W e r b e a k t i o n** durch. Die ersten 3.000 Einsender, die mindestens einen Vorschlag einreichen, werden ein Präsent erhalten. Der eingereichte Gedanke muß selbstverständlich den Richtlinien unseres Opel-Planes für das Vorschlagwesen entsprechen.



N. Mertewendzi



S. Meusel



P. Schneller



M. Wittkowski

**Ende des Bochum-Teils**



# WERK KAISERSLAUTERN

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK IN DER PFALZ

## Neue Ideen durch Beispiele

Als im März 1974 die vierteljährliche Statistik auf dem Tisch lag, waren die VV-Verantwortlichen mit dem Ergebnis keinesfalls zufrieden. Der Eingang war gegenüber den ersten drei Monaten des Vorjahrs von 1.261 auf 773 Vorschläge zurückgegangen. Diese Zahlen bedeuteten „Alarm“, denn man war sich darüber im klaren, daß bei einem Rückgang von ca. 500 Vorschlägen im Quartal, das Opel-Werk Kaiserslautern nicht mehr in der GM-Spitzengruppe zu finden sein würde.

### Aufruf der Werksleitung

Die Lage trug dazu bei, wirtschaftliches Denken im Rahmen des Vorschlagwesens auf alle Stufen des Betriebes auszuweiten, um so die Zahl der Vorschläge zu erhöhen oder die Beteiligung am Vorschlagwesen zu verbessern. Ein Aufruf der Werksleitung an alle Führungskräfte Ende März 1974 leitete die Aktion „Neue Ideen durch Beispiele“ ein. In einem Schreiben wurden die Führungskräfte angesprochen, das Vorschlagwesen zu einem festen Bestandteil ihrer Führungsaufgabe zu machen, um zum Beispiel die fixen Kosten gerade in der jetzigen Lage wo irgend möglich zu reduzieren.

### Beispiele auf Anschlagtafeln

An neu geschaffenen VV-Anschlagtafeln wurden Anfang April die ersten Beispiele im Betrieb ausgehängt. Jede Führungskraft erhielt die gleiche Anzahl Infor-

mationsblätter mit der Aufforderung, die gezeigten Ideen mit den Mitarbeitern zu besprechen, um im eigenen Bereich gezielt nach ähnlichen Verbesserungsvorschlägen zu suchen. Durch Schaffung von Hauptzielgruppen, wie Arbeitsplatz, Maschinen und Einrichtungen, Material und Produkt konnte jeden Monat eine besonders attraktive Problemstellung erreicht werden. Nach Ablauf von fünf Monaten kann sich das Ergebnis sehen lassen. Insgesamt gingen vom 1. April 1974 bis Ende August 1974 1.888 Vorschläge ein, gegenüber 915 im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Steigerung um 10 % gegenüber 1973 auf 53,1 % unterstreicht den Erfolg.

### Dank an alle Einsender

Wir nehmen diesen Artikel zum Anlaß, allen Mitarbeitern für den Erfolg zu danken. Unser ganz besonderer Dank geht jedoch an die Mitarbeiter, die bewiesen haben, daß sie mit offenen Augen durch den Betrieb gehen, viel sehen und ständig auf der Suche nach Neuem sind. Wir alle sollten wissen, daß nur die Vielzahl moderner wirtschaftlicher Vorgänge, die ständig zu verbessern sind, die Realisierung unserer Ziele ermöglicht. Ein weiterer wesentlicher Punkt gibt zum Nachdenken Anlaß. Unweigerlich drängt sich die Frage auf, ob es überhaupt Schwächeperioden im Vorschlagwesen geben muß? Die geschilderte gute Entwicklung im Zusammenhang mit der Aktion „Neue Ideen durch Beispiele“ ist ein Weg, wie solche Schwächen vermieden werden können. Auch für das neue Berichtsjahr gilt bei uns: **J e d e r** Mitarbeiter — Teilnehmer am Vorschlagwesen.

### Im Ruhestand

Heinrich Rosinus    Ludwig Wöllstein  
Betriebsschl.        Mehrsp. Automat.

### Wir gedenken

Ludwig Bender, Werkzeugbau  
geb. 28.3.29        gest. 17.8.74



## Urlaub besonderer Art

Einen Urlaub auf ganz besondere Art hat unser Mitarbeiter H. Rinder hinter sich. Mit seiner zehnjährigen Tochter Karin wanderte er den neugeschaffenen „Sickingerpfad“ von Aschaffenburg bis zur Burg Lichtenberg bei Kusel. Für diese 360 km lange Wanderung waren 14 Tage vorgesehen. Am 4. Juli brachte Frau Rinder ihre beiden Wanderer mit dem Auto nach Aschaffenburg, wo der mit dem roten Wanderkreuz gekennzeichnete „Sickingerpfad“ beginnt. Dieser Wanderweg wurde erst vor kurzem vom Pfälzerwald- und Odenwaldverein eingeweiht. Stolz waren Vater und Tochter vor allem darüber, daß sie für die Wanderstrecke nur 9 Tage benötigten. Aber dies hatte seinen besonderen Grund darin, daß die Wanderer wenig Quartiere zur Übernachtung fanden und die Wanderkarten für den Odenwald nicht mehr stimmten. Viele eingetragenen Wanderhütten und Gastwirtschaften existierten überhaupt nicht mehr. Dazu kam dann auch noch, daß die Gaststätten schon mit Urlaubern belegt waren. So kam es, daß sie an manchen Tagen bis zu 50 km lange Fußmärsche zurücklegen mußten. Manchmal kamen die beiden Wanderer todmüde in einem Ort an, konnten aber keine Unterkunft finden und mußten sich abermals auf den Weg zur nächsten Ortschaft machen. Da wurden dann die ohnehin nicht leichten Rucksäcke schwer wie Blei.

Die längste Wegstrecke legten sie am letzten Tag zurück. Sie führte vom Finsterbrunnertal über Landstuhl nach der Burg Lichtenberg bei Kusel, wo der „Sickingerpfad“ endet. In einem für diese Wanderung eigens angelegten Buch ließen sich die beiden Wanderer ihren jeweiligen Aufenthalt von der Gemeinde oder dem Gastwirt bestätigen.

Ende des Kaiserslautern-Teils



Unser Bild zeigt Obermeister Walther mit Mitarbeiter E. Stoll beim Studieren eines besonders attraktiven Beispiels.





Luftaufnahme unseres Werkes Kaiserslautern, das Teile für die Werke Rüsselsheim und Bochum herstellt, unter anderem Gelenkwellen, Stoßdämpfer, Kupplungsteile, Lenkungen, Bremszylinder, Automatenteile, Wasserpumpen, Kunststoffteile, Sitzrahmen sowie Preß- und Stanzteile. Gesamtfläche des Werksgebietes: 1,5 Millionen qm. (Vom Regierungspräsidenten zur Veröffentlichung freigegeben.)

## Wir gedenken

Nofel Akdag, Achsenbau geb. 20.4.33 gest. 24.4.74	Manuel P.-Gomez, Karosserieb. geb. 18.7.45 gest. 29.6.74	Anton Martin, Rentner geb. 27.3.99 gest. 17.7.74	Karl Weilbacher, Rentner geb. 13.7.06 gest. 1.8.74
Peter Schug, Rentner geb. 19.2.98 gest. 15.5.74	Heinrich Eckert, Rentner geb. 26.3.01 gest. 1.7.74	Ludwig Wagner, Instandh. geb. 3.10.14 gest. 18.7.74	Wilhelm Best, Rentner geb. 10.1.04 gest. 2.8.74
Valentin Rühl, Rentner geb. 11.3.02 gest. 3.6.74	Konrad Kröger, Rentner geb. 5.7.07 gest. 1.7.74	Johann Eimer, Rentner geb. 19.6.08 gest. 20.7.74	Hans Stumm, Instandhaltung geb. 11.2.25 gest. 2.8.74
Heinrich Messer, Rentner geb. 6.2.99 gest. 11.6.74	Karl Löbig, Rentner geb. 16.6.30 gest. 5.7.74	Simon Hellbauer, Rentner geb. 6.6.99 gest. 21.7.74	Christian Petri, Rentner geb. 12.9.06 gest. 3.8.74
Julius Diehl, Rentner geb. 4.11.02 gest. 22.6.74	Adolf Stelz, Karosseriebau geb. 15.8.34 gest. 5.7.74	Willi Hanke, PV-Karosserie geb. 10.7.13 gest. 23.7.74	Karl Burghardt, Rentner geb. 28.4.03 gest. 4.8.74
Roman Metz, Rentner geb. 3.7.11 gest. 22.6.74	Richard Stuppi, Transportabt. geb. 10.2.18 gest. 5.7.74	Josef Klepper, Rentner geb. 12.1.06 gest. 23.7.74	Walter Janisch, Werkzeugbau geb. 3.7.31 gest. 4.8.74
Therese Mundschenk, Rentnerin geb. 6.7.05 gest. 22.6.74	Waldemar Fürst, Rentner geb. 14.2.09 gest. 6.7.74	Philipp Engisch, Rentner geb. 12.3.07 gest. 26.7.74	Heinrich Rauch, Rentner geb. 4.11.00 gest. 9.8.74
G. Garcia-Garcia, Wagenendm. geb. 8.9.33 gest. 23.6.74	Karl Krummeck, Rentner geb. 26.6.00 gest. 7.7.74	Johann Heck, Rentner geb. 14.7.11 gest. 26.7.74	Berth. Hellmisch, Karosserieb. geb. 25.3.25 gest. 10.8.74
Hildegard Coutandin, Preßwerk geb. 3.3.33 gest. 24.6.74	Karl Junglen, Rentner geb. 17.10.10 gest. 9.7.74	Franz Rebel, Rentner geb. 26.7.00 gest. 26.7.74	Hans-Georg Schmidt, Rentner geb. 21.6.04 gest. 10.8.74
Herbert Friedrich, Rentner geb. 31.1.10 gest. 24.6.74	Walter Mienert, Wagenendm. geb. 1.9.12 gest. 9.7.74	Jakob Jost, Rentner geb. 17.4.03 gest. 28.7.74	Wilhelm Trapp, Rentner geb. 14.2.02 gest. 10.8.74
Karl Günther, Rentner geb. 17.12.05 gest. 25.6.74	F. Schinnerling, Instandh. geb. 23.3.23 gest. 9.7.74	Georg Oberkehr, Rentner geb. 11.9.11 gest. 28.7.74	Walter Krämer, Rohrfabrikation geb. 24.3.21 gest. 12.8.74
A. Treber, Modellschreinerei geb. 26.9.28 gest. 25.6.74	Christian Herth, Rentner geb. 1.8.01 gest. 10.7.47	Franz Wolf, Rentner geb. 4.4.00 gest. 29.7.74	Christian Faulhaber, Rentner geb. 20.2.93 gest. 13.8.74
José L.D.-Sandoval, Instandh. geb. 5.6.42 gest. 26.6.74	Karl Weber, Rentner geb. 21.9.93 gest. 10.7.74	Georg Herth, Werkzeugbau geb. 5.2.13 gest. 31.7.74	Fritz Peter, Rentner geb. 21.8.05 gest. 13.8.74
Gustav Sprengard, Rentner geb. 3.6.85 gest. 26.6.74	W. Wellinger, Z. Masch.-Abt. geb. 23.1.23 gest. 12.7.74	Heinr. M. Müller, Rentner geb. 27.1.99 gest. 31.7.74	Emil Malkmus, Rentner geb. 2.9.00 gest. 14.8.74
Andreas Storto, Rentner geb. 3.9.01 gest. 26.6.74	Otto Breckheimer, Rentner geb. 28.10.92 gest. 14.7.74	Anton Ott, Rentner geb. 15.8.07 gest. 31.7.74	Christ. Karvounidis, Ordnungsd. geb. 1909 gest. 15.8.74
Philipp Biehn, Rentner geb. 31.10.01 gest. 27.6.74	Hans Mühlbauer, Rentner geb. 3.12.05 gest. 14.7.74	Alfred Balder, Rentner geb. 31.5.02 gest. 1.8.74	Peter Spielmann, Rentner geb. 19.4.10 gest. 15.8.74
Philipp Stark, Rentner geb. 13.12.91 gest. 27.6.74	Heinrich Weber, Rentner geb. 26.5.05 gest. 14.7.74	Georg Dickhaut, Rentner geb. 17.6.98 gest. 1.8.74	Gustav Allgaier, Ltg.Werkswache geb. 7.9.14 gest. 17.8.74
	Johann Vogler, Vergaserbau geb. 8.10.14 gest. 15.7.74	Brunh. Häusler, Fertigmat.Disp. geb. 8.3.21 gest. 1.8.74	Nikolaus Wade, Rentner geb. 19.10.05 gest. 17.8.74



# Modern: Wagen – Gebäude – Mädchen

