

OPEL

POST

10/11-75

AUS DEM INHALT

Jubilärfest Seite 3

Prognos-Prognose Seite 5

Betriebsräte-
Versammlung Seite 6

Aus der Arbeit der
Presseabteilung Seite 10

Die Stationen eines
Verbesserungs-
vorschlags Seite 15

Das automatische
Hochregallager Seite 18

Kein Alkohol
im Betrieb Seite 21

Jubilare - Ruhestand Seite 22

Theaterkarten-
vermittlung Seite 23

Am Lenkrad Seite 24

Werk Bochum Seite 26

Werk
Kaiserslautern Seite 30

Zum Thema
Unfallverhütung Seite 32



EIN OPEL IN LONDON

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

Weltenbummler wissen es: Opel-Wagen begegnet man in allen Erdteilen. Exportiert werden sie zur Zeit in 69 Staaten. In früheren Jahren waren es weit mehr. Die Gründe für den Rückgang liegen auf der Hand: Die weltweite Rezession und die nachlassende Wettbewerbsfähigkeit deutscher Wagen im Ausland. Eine Verbesserung des Marktanteils hauptsächlich im europäischen Bereich durch den neuen Ascona und Manta wird jedoch erwartet. Eines der exportierten Opel-Fahrzeuge hat in Großbritannien einen Besitzer gefunden, der, wie unser Titelbild zeigt, den Wagen an der Themse geparkt hat. Die abendliche Silhouette der gegenüberliegenden Uferfront mit dem Parlament und dem Big Ben ist es schon wert, in Ruhe betrachtet zu werden.



800 Personen – Jubilare, Vorgesetzte und Gäste – waren der Einladung gefolgt.

JUBILARFEIER

„Ein Band gegenseitiger Treue“

Die letzten gingen sehr spät. Offiziell war die dritte Jubilarfeier in diesem Jahr gegen 21 Uhr zu Ende. Doch viele blieben noch, tauschten Erinnerungen aus, frischten alte Freundschaften auf, unter ihnen mancher Vorgesetzte. Jubilare haben nun einmal viel zu erzählen, und manches, was man im allgemeinen nie erfährt, kommt in solchen Stunden zur Sprache. Vorher hatten Jubilare und Gäste – rund 800 Personen, unter ihnen der Generaldirektor und zahlreiche Vorstandsmitglieder – viel Spaß beim rheinischen Abend, der nach dem Essen Abschluß der Veranstaltung war, mit Stargast Lotti Krekel, dem Westermann-Ballett, dem Stimmungssänger Kurt Adolf Thelen, den Ruhr-Parodisten, dem Rheinland-Terzett und Wolfgang Reich als Ansager. Den musikalischen Rahmen zog das Unterhaltungsensemble des Werksorchesters unter Andreas Wagner. Begonnen hatte alles nach 17.00 Uhr mit festlicher Musik des großen Werksorchesters, das den akademischen Teil einleitete.

Dank der Geschäftsleitung

Dr. Schlotfeldt wies in seiner Ansprache zunächst darauf hin, daß dies die dritte diesjährige Feierstunde sei, die zu Ehren von Mitarbeitern veranstaltet werde, die auf ein langes Arbeitsleben bei Opel zurückblicken könnten. Ihre Arbeitsleistung lasse sich nicht mathematisch in Mengen oder Stückzahlen messen; eine solche Rechnung könne nämlich eines nicht erfassen, worin der besondere Wert des Leistungsbeitrages liege: im Einsatzwillen, im Pflichtbewußtsein, in der beruflichen Erfahrung und in der Treue zum Unternehmen. Das seien Eigenschaften, die die Belegschaft, im ganz besonderen Maße aber die Jubilare auszeichneten.

Deshalb habe das Unternehmen auch in der Vergangenheit schwierige Situationen meistern können. Um eine Firma, die wie Opel über eine ständig wachsende Stammbegleichung verfüge, sei es gut bestellt. Viele Erfahrungen würden so an jüngere Kräfte weitergegeben.

Keine paradiesischen Zustände

Jedoch habe ein Arbeitsleben seiner ganzen Natur nach kaum etwas mit paradiesischen Zuständen zu tun. Das Leben, in welchem Bereich auch immer, sei nie ohne Probleme, Spannungen und Unzulänglichkeiten. Gerade auf Jubilarfeiern solle man sich daher hüten, das Arbeitsleben in einem zu romantischen Licht erscheinen zu lassen. Zu denken sei in diesem Zusammenhang an die besondere Problematik der Bandarbeit, an die Wechselschichten und an die oft weiten An- und Abfahrten zur und von der Arbeit, um nur einige der Belastungen zu nennen, die mit dem Arbeitsalltag verbunden seien. Dr. Schlotfeldt kam dann auf den technischen Entwicklungsprozeß



Die Jubilar Sprecherin Gretel Guckes.

zu sprechen und sagte, trotz Mechanisierung und Automation in vielen Werksbereichen sei man nach wie vor auf die menschliche Arbeitskraft angewiesen. Die lange Zeit verbreitete Vision von der menschenleeren Fabrik sei ein Irrglaube.

Noch nicht über den Berg

Die geschäftliche Lage des Unternehmens habe sich zwar gebessert, aber Grund zum Jubeln bestehe nicht. Wir seien längst noch nicht über den Berg und müßten der fernerer Zukunft mit Zurückhaltung begegnen, um gegen Überraschungen gefeit zu sein. In der gegenwärtigen Situation brauche der Verbraucher vor allem Vertrauen, um sich für größere Anschaffungen, wie den Kauf eines Autos, entscheiden zu können. Auch die Unternehmen bedürften des Vertrauens in die Zukunft, um zu Investitionen angeregt zu werden. Eine Wirtschaft könne nur dann erfolgreich arbeiten, wenn die politische und wirtschaftliche Gesamtentwicklung zu Hoffnungen berechtige und ein günstiges Klima schaffe. Forderungen, die Belastbarkeit der Wirtschaft auszuloten oder dem Staat bei Investitionen das letzte Wort zu geben, verschlechterten das Klima und wirkten sich letztlich zum Schaden aller negativ aus. Alle müßten ihren Beitrag zur Bewältigung der Zukunft leisten. Dr. Schlotfeldt dankte den Jubilaren nochmals für ihre jahrzehntelange Arbeit und wünschte ihnen weiterhin viel Glück und Gesundheit.

Wünsche des Betriebsrates

Der Vorsitzende des Betriebsrates, Richard Heller, sagte zu Beginn seiner Ansprache, eine Jubilarsfeier sei ein festlicher Höhepunkt in einem sonst unterkühlten Betriebsleben, ein festlicher Farbtupfer im Alltagsgrau. Bei den Kolleginnen und Kollegen, die vor 40 Jahren zu Opel gekommen seien, wären nur noch vier Jahre der Scheinsicherheit bis zum schrecklichen Kriegsausbruch 1939 geblieben. Die furchtbaren Folgen davon trügen viele der Anwesenden als mehr oder minder sichtbare Hypothek des Schreckens noch mit sich. Bei den Jubilaren mit fünfundzwanzigjähriger Werkzugehörigkeit falle das Eintrittsdatum in die Wiederaufbauphase nach dem Krieg. Für die meisten seien es harte Jahre des Anfangs oder des zweiten Anfangs gewesen. Von ihnen seien viel Selbstdisziplin und Kraft verlangt worden. 1966/67 habe man dann die erste größere Rezession erlebt. Viele hätten erstmals wieder gemerkt, daß mit des Geschickes Mächten kein ewiger Bund zu flechten sei. Die letzten Illusionen habe man 73/74 verloren. Daraus sei die Erkenntnis erwachsen, daß alles Erdenkliche zur Arbeitsplatzsicherung und zu einer Überbrückung des Mindestverdienstes bei Kurzarbeit getan werden müsse.

Gelegenheit zum Gespräch nutzen

Zu einer Familienfeier gehöre, so Heller weiter, nicht nur die eine Hälfte der Familie, sondern auch der Ehegatte. Der Betriebsrat hoffe, daß bei späteren Jubilarsfeiern die Frauen der Jubilare mit eingeladen würden. Weiter glaube er, sagte der Sprecher, daß es zum Zeichen der Anerkennung nicht nur im Jubiläumsjahr ein oder zwei Tage mehr Urlaub geben solle; für den Jubilar müsse es auch in den folgenden Jahren ein bis zwei Tage Zusatzurlaub geben. Die seltene Gelegenheit des Beisammenseins in solchen Stunden müsse genutzt werden, um über manches zu reden, wozu man im Betriebsalltag im Regelfall nicht komme. Gemeinsam müsse die Chance wahrgenommen werden, mit den anwesenden betrieblichen Vorgesetzten zu sprechen.

Diesmal eine Jubilarsprecherin

Zuletzt trat Gretel Guckes, Produktionsvorbereitung Karosserie Zusammenbau, an das Rednerpult. Sie dankte zunächst ihren beiden Vorrednern im Namen aller Jubilare für die anerkennenden Worte. Sie sei erst die zweite Frau, die ihres Wissens auf einer Jubilarsfeier das Wort ergreife. 1939 bei Opel in die kaufmännische Lehre eingetreten, hätte die Geburt zweier Kinder ihre Werkzugehörigkeit unterbrochen. Daß Frauen Kinder bekämen, und zwar mit allen damit verbundenen Belastungen und Problemen, lasse sich auch durch die Emanzipation nicht ändern. 1950 sei sie als Arbeiterin in der Sattlerei neu bei Opel eingetreten.

Als Kriegerwitwe mit zwei zu versorgenden und zu erziehenden Kindern hätte sie eine schwere Bürde zu tragen gehabt. Schließlich sei es ihr gelungen, in ihren Ausbildungsberuf zurückzukehren und im Büro Arbeit zu finden.

Verhältnis von Mann und Frau

Im Laufe ihrer Arbeitsjahre hätte sie die Erfahrung gemacht, sich an Mitarbeiter und Vorgesetzte weitgehend anpassen zu müssen, wenn man zu einem gedeihlichen Arbeitsklima beitragen wolle. Sie stehe auf dem Standpunkt, daß neben einem überlegten und ausgewogenen eigenen Verhalten die Aussprache mit Kollegen und Vorgesetzten das wirksamste Mittel sei, anstehende Probleme zu beseitigen.

Zum Verhältnis von Mann und Frau im Werk sagte sie: „Dort, wo es um den gleichen Lohn für die gleiche Leistung geht, soll, wie man mir gesagt hat, die Gleichstellung von Mann und Frau bei Opel weitgehend erreicht sein. Sieht man sich aber zum Beispiel in unserer OPEL POST die Rubrik ‚Personalien‘ an, so ist es schon ein äußerst seltenes Ereignis, unter den vielen Männern auch mal eine Frau zu finden. Noch gravierender ist die Diskrepanz auf der Ebene der höheren Positionen. Hier ist noch ein weites Gebiet offen, in dem die Emanzipation der Frau zu verwirklichen wäre. Ich sage das aus Überzeugung und nicht nur, weil wir gerade im Jahr der Frau leben.“ Mitarbeiterin Guckes sagte zum Schluß, zwischen der Firma und den Jubilaren sei ein Band gegenseitiger Treue geknüpft.



Finale des bunten Programms mit allen Mitwirkenden und dem Unterhaltungsensemble.

Mehr Mitarbeiter für alle Werke

Um in der Produktion mit dem nach wie vor steigenden Auftrags-eingang aus der Bundesrepublik und den Exportmärkten Schritt halten zu können, sind in den nächsten Monaten weitere Neueinstellungen geplant. Von insgesamt 2700 vorwiegend im Produktionsbereich angebotenen neuen Arbeitsplätzen entfallen auf das Stammwerk Rüsselsheim 2100, davon 600 noch im November 1975, auf das Werk Bochum 400 und auf das Werk Kaiserslautern 200.

Design-Studie „GT 2“

Das Opel-Experimentalfahrzeug „GT 2“ war einer der Hauptanziehungspunkte der IAA in Frankfurt. In unserem Ausstellungsbericht im letzten Heft haben wir kurz darüber berichtet. Zahlreiche Leser, die nicht auf der IAA waren, baten um Einzelheiten.

Mit dieser Studie seiner Design-Abteilung bleibt Opel der Tradition treu, technisch fortschrittliche Studien vorzustellen mit dem Ziel, den späteren Serienbau zu beeinflussen. In diesem Sinne gehört der 4,19 m lange, 1,67 m breite und nur 1,17 m hohe „GT 2“ als jüngste Erscheinung in die Serie der Rüsselsheimer Fahrzeugstudien. Durch optimale aerodynamische Gestaltung wurde eine Karosserieform gefunden, die niedrigen Benzinverbrauch, beste Seitenwindstabilität, höchsten Bedienungskomfort, ausgezeichnetes Handling und ideale Gewichtsverteilung sowie viel Raum für Insassen und Gepäck gewährleistet. Konsequenterweise wurde bei der Formgebung das Gewicht nicht auf absolute Höchstgeschwindigkeit, sondern auf die Funktion gelegt. Um Turbulenzen im Bereich der Räder auf ein Minimum zu reduzieren, wurden diese nach aerodynamischen Gesichtspunkten gestaltet. Der „GT 2“ läuft auf 6 1/2 Zoll breiten Felgen und Pirelli-Reifen der 50er Serie (225/50 VR 15). Das Dach bildet mit der Karosserie eine Schutzzelle, die im Zusammenwirken mit in der Tür eingebauten Sicherheitsstreben optimalen Schutz bietet. Diese Konstruktion übernimmt die Funktion des Überrollbügels. Bei leichten Unfällen wird das Fahrzeug durch Plastik-Schaum-Stoßfänger geschützt, die auch längs der Seitenwände verlaufen. Die Scheinwerfer sind verdeckt. Breite Schiebetüren, die nach hinten öffnen, bieten einen bequemen Einstieg für Fahrer und Mitfahrer.

Die großen Glasflächen, die nahezu uneingeschränkte Rundumsicht bieten, sind in die Karosserie integriert und damit tragende Elemente. Für den Kontakt nach außen enthält die Tür ein kleines Fallfenster, das elektrisch geöffnet werden kann. Durch eine große Heckklappe aus Glas kann man leicht den Kofferraum erreichen. Der blendfrei dunkelgrau und schwarz ausgelegte Innenraum hat einen betont funktionellen Charakter. Pedale und Schaltknüppel sind optimal angeordnet. Das Lenkrad ist in der Höhe verstellbar. Der Innenraum ist vollklimatisiert. Alle Glasflächen sind getönt und dadurch hitzeabsorbierend. Windschutzscheibe und Heckscheibe können elektrisch beheizt werden. Angetrieben wird der „GT 2“ vom 1,9 Liter Einspritz-Motor mit Bosch L-Jetronic, der 105 PS entwickelt. Das Triebwerk sitzt hinter der Vorderachse. Diese Anordnung ermöglicht eine kurze Baulänge des Fahrzeugs, ohne den Komfort der Insassen zu beeinträchtigen. Der „GT 2“ hat einen Radstand von 2518 mm und eine Spur vorn/hinten von 1374 mm. Das vom neuen Ascona/Manta übernommene Fahrwerk mit seiner Spur- und Sturzkonstanz gewährleistet ein ausgezeichnetes Fahrverhalten und eine hohe Fahrsicherheit. Das Werk hat nicht die Absicht, den „GT 2“ in Produktion zu nehmen. Er stellt vielmehr ein Automobil dar, dessen fortschrittliche Ideen man in künftigen Opel-Serienmodellen wiederfinden dürfte.



Personalien



H. Querengässer W. Ralk H. Gräter



E. Saure H. H. Balss G. Laut



V. J. St. Amand H. Eirich E.-D. Seehase

H. Querengässer, bisher Zonenleiter der Zone Mitte, hat die Leitung der neugeschaffenen Hauptabteilung Kundendienst-Marketing, bestehend aus den Abteilungen Kundendienst-Förderung (Leitung W. Ralk), Kundendienst-Technik (Leitung H. Gräter), Kundendienst-Schule (Leitung E. Saure), übernommen. Die Leitung der neuen Abteilung Kundenbetreuung wurde H. H. Balss übertragen. G. Laut, bisher Leiter Gesamtverkaufs-Verwaltung, wurde zum Zonenleiter der Zone Mitte ernannt. V. J. St. Amand, bisher GMOC, London, wurde Leiter der Abteilung Großabnehmer und Leasing Verkauf, Europa Export. H. Eirich wurde zum Leiter der neugeschaffenen Abteilung Nutzfahrzeug-Import und -Verteilung ernannt. Für den kürzlich in den Ruhestand getretenen Rudolf Gehrman ist E.-D. Seehase zum Leiter der Verkaufszone Nord ernannt worden.

Mit Wirkung vom 1.9.1975 übernahm F. Rexhäuser als Abteilungsleiter die Koordination aller zeichnerischen Arbeiten im Karosseriebau der PEK.



F. Rexhäuser K. Jüllig H. Astheimer

Außerdem wurde ihm die Abteilung Karosserieverwaltung unterstellt. Zu seinem Nachfolger als Leiter der Abteilung Rohkarosserie wurde K. Jüllig ernannt. — Heinrich Händler, Leiter Werkzeugplanung, ist in den Ruhestand getreten. Zu

seinem Nachfolger wurde H. Astheimer ernannt.

Dr. G. Freytag, bisher Leiter der Station III des Werksärztlichen Dienstes, ist auf eigenen Wunsch ausgeschieden. Zu seiner Nachfolgerin wurde Liliane Stasik ernannt. — O. Straßburger, bisher



Liliane Stasik O. Straßburger

Leiter der Fertigungsmaterialdisposition Bochum, ist nach Rüsselsheim versetzt und zum Leiter der Fertigungsmaterialdisposition in der Automatischen Materialkontrolle für alle Werke ernannt worden.

Kurz berichtet

Das Unternehmen beschäftigte im Oktober in seinen drei Werken und der Niederlassung Berlin 50.045 Mitarbeiter (Anfang September 48.762).

Die Produktion des 13millionsten Automobils in der Geschichte des Unternehmens konnte das Werk jetzt bekanntgeben. Im Jahre 1898 hatten die Söhne des Firmengründers mit dem Opel „Lutzmann“ den Automobilbau in Rüsselsheim begonnen. Die erste Million war 1940 erreicht worden, die zehnte bereits 1971.

Zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat ist vereinbart worden, daß die am 30.12.1975 und am 2.1.1976 ausfallende Arbeitszeit in Samstagsschichten eingearbeitet wird, und zwar für den 30.12.1975 am 6. und 12. Dezember sowie für den 2.1.1976 am 10. und 17. Januar.

Die letzte Betriebsversammlung fand am 15. Oktober statt. Gleichzeitig waren in verschiedenen Speisesälen Teilversammlungen für Türken, Spanier, Italiener und Griechen.

Versammlungen für schwerbehinderte Werksangehörige fanden am 28. Oktober statt. Auf der Tagesordnung standen u.a. der Bericht über die Arbeit des Schwerbehindertenträumensmannes, den K. Spitzner gab, und ein Referat über das neue Schwerbehindertengesetz.

Für schwer gehbehinderte Werksangehörige ist mit dem Betriebsrat eine Regelung über das vorzeitige Passieren der Portale bei Arbeitsende getroffen worden. Danach können diese Mitarbeiter das Werk innerhalb einer 5minütigen Karenzzeit vor Arbeitsschluß verlassen.

Im Rahmen der Aktion „Herbstkampagne“ können Kadett- und Rekord-Modelle mit zusätzlichen Sonderausstattungspackage-

Prognos-Prognose

Im Auftrag des Hessischen Sozialministers hat die Prognos AG in Basel, ein bekanntes Wirtschaftsforschungsinstitut, vor einiger Zeit ein Gutachten über die Entwicklung der hessischen Automobilindustrie erstattet. Das Prognos-Gutachten enthält im grundlegenden Teil, der sich mit der Entwicklung der Kraftfahrzeugherstellung und den Absatzmöglichkeiten befaßt, Vorhersagen, die ein insgesamt pessimistisches Bild für die Zukunft unserer Branche zeichnen. Die Presse hat davon erfahren und darüber berichtet. Aus den Kreisen unserer Mitarbeiter wurde daraufhin verständlicherweise eine gewisse Besorgnis laut.

Bedenken des VDA

Die Geschäftsleitung hat das Sozialministerium in Wiesbaden inzwischen wissen lassen, daß sie insbesondere die Grundtendenz der Prognose nicht teilt; dabei geht es vorwiegend um die Frage nach der zukünftigen Lebensdauer der Fahrzeuge sowie um die Einschätzung der Export - Entwicklung. Auch der Verband der Automobilindustrie (VDA) in Frankfurt hat Bedenken gegen die Studie erhoben. Mit Wirtschaftsprognosen ist das ohnehin so eine Sache. Natürlich gibt es heute wissenschaftliche Methoden zur Ausarbeitung von Vorhersagen, aber die Ansätze im einzelnen bleiben fast immer im subjektiven Ermessen und

somit dem Risiko des Irrtums ausgesetzt. Erfreulich ist es natürlich, wenn sich verantwortliche Stellen angesichts der schweren Markteinbrüche auf dem Automobilsektor 73/74 mit den möglichen Folgen einer Abwärtsbewegung befassen. Aber wie leicht sich Experten mit Prognosen „vertun“ können, haben wir in der letzten Zeit schon mehrmals erlebt.

Günstigere Ausblicke

Im übrigen ist das Prognos-Gutachten nicht die einzige Studie zu diesem Thema. Andere Prognosen, beispielsweise die fundierte Shell-Studie, enthalten günstigere Ausblicke. Grund zur Besorgnis besteht in absehbarer Zeit nach Meinung des Unternehmens keinesfalls. Die Bedeutung der Kraftfahrzeugindustrie für unsere Volkswirtschaft bleibt jetzt und in Zukunft unbestritten, wenn auch Marktverschiebungen und ein durch die jeweiligen konjunkturellen Abläufe bedingtes Auf und Ab nie ganz vermeidbar sein werden. Wir sind zufrieden mit derzeitigen Belegung des Inlandsgeschäfts. Entgegen der Prognos-Vorhersage, daß bis zum Jahresende 1975 ein weiterer Belegschaftsabbau nach der Verminderung im Jahre 1974 wahrscheinlich sei, ist das Werk augenblicklich sogar gezwungen, weiteres Personal einzustellen, um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden. Rd.

ten zu Vorzugspreisen erworben werden. Die Ersparnisse betragen pro Modell je nach Ausstattung zwischen DM 292,93 und DM 635,24. Auskunft über den genauen Ausstattungsumfang, die Preise und die Liefermöglichkeit erteilt die Abteilung Fahrzeugdisposition und -auslieferung.

Die nächste Jubilarfeier findet am 5. März 1976 wegen der großen Zahl an Jubilaren wieder in der Stadthalle Flörsheim statt.

Die Opel-Vortragsreihe begann am 23. Oktober mit dem Vortrag über „Malta“ von Wolfgang Freihen. Nach dem Vortrag von Hans Patzelt „Von Rio de Janeiro zum Amazonas“ am 30. Oktober finden weitere Vorträge statt, und zwar am 6. November „Auf Java und Bali“ von Dr. Oskar Weggel und am 13. November „Über die Weihrauchstraße“ von Helen Keiser. Den Abschluß des ersten Teils bildet der Vortrag von Dr. Georg Wolff „Über steile Alpenpässe“ am 27. November.

BKK-Notizen

Zahnersatz und Zahnkronen

In ihrer Sitzung vom 21. August 1975 hat die Vertreterversammlung der Kranken-Zuschuß-Kasse einstimmig beschlossen, die Leistungen für Zahnersatz und Zahnkronen mit Wirkung ab 1. November 1975 ersatzlos zu streichen. Um eine Beitragserhöhung in der Kranken-Zuschuß-Kasse zu vermeiden, war diese Maßnahme unumgänglich. Auf Grund dieser Tatsache sind von der Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse in der Sitzung vom 21. August 1975 die Zuschüsse erhöht worden. Auf einstimmigen Beschluß wurde die Höhe der Zuschüsse für Zahnersatz, Zahnkronen, Interimsprothesen und Reparaturen einheitlich auf 90 Prozent der vertraglich vereinbarten Gebührensätze festgesetzt. Bundesaufsichtsamt und Bundesversicherungsamt haben diesen Satzungsänderungen inzwischen zugestimmt.

„Betriebsratsarbeit - die Kunst des Möglichen“

Forderungen zu stellen, sei meist recht einfach, die Durchsetzung jedoch oft sehr schwierig, sagte der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates, Rudi Hahn, auf der diesjährigen Betriebsräteversammlung, die am 21. und 22. Oktober in Gelterswoog bei Kaiserslautern stattfand. An ihr nahmen alle Mitglieder des Gesamtbetriebsrats und die Ersatzleute teil, außerdem die Betriebsausschußmitglieder aller Werke und der Zweigniederlassung Berlin, der Gesamtjugendsprecher, der Hauptvertrauensmann der Schwerbeschädigten sowie als Gäste Vertreter der IG Metall und der Geschäftsleitung. Die Konferenz wurde von Rudolf Müller geleitet, der zu Beginn darauf hinwies, daß nach dem neuen Betriebsverfassungsgesetz an dieser Konferenz nur ein gewisser Prozentsatz der Betriebsräte teilnehmen könne; diesmal seien es 44 von insgesamt 108. Er richtete den Wunsch an die Geschäftsleitung, daß zur Konferenz im nächsten Jahr möglichst alle Betriebsräte kommen könnten, wie dies ja auch früher der Fall gewesen sei. Am Vorabend der Betriebsräteversammlung gab die Stadt Kaiserslautern einen Empfang, bei dem Oberbürgermeister Dr. Hans Jung betonte, Kaiserslautern sei stolz darauf, auch eine „Opel-Stadt“ zu sein. Als Gemeinde mit der höchsten Arbeitslosenquote in der Bundesrepublik (10 Prozent) habe man natürlich große Sorgen. Vielleicht könne Opel diese Bürde dadurch erleichtern helfen, daß man weitere Tätigkeiten in das Werk Kaiserslautern verlagere. Zu Beginn der Tagung begrüßte Werksleiter H. P. Klein Betriebsräte und Gäste. IG Metall-Vorstandsmitglied Georg Benz schloß sich mit einem kurzen Referat an, in dem er auf aktuelle wirtschaftspolitische und gewerkschaftliche Probleme einging und sich scharf gegen die Forderung nach einer Lohnpause wandte. Der Verteilungskampf dürfe nicht auf den Kopf gestellt, der Anteil am Ertrag den Arbeitnehmern nicht vorenthalten werden. Im Mittelpunkt der Konferenz standen die Referate von Rudi Hahn und Dr. Walter Schlotfeldt, der über die wirtschaftliche Lage und die Personalentwicklung sprach. Außerdem waren weitere Tagungspunkte die Berichte des Lohn- und Gehaltsausschusses (H. Beiske), des Sozialausschusses (Eugenie Fischer), der Gesamtjugendvertretung (K. H. Kreuzer), des Hauptvertrauensmannes der Schwerbeschädigten (K. Spitzner) sowie eine ausgedehnte Diskussion, bei der mehrere Anträge gestellt wurden.

BERICHT DES GESAMTBETRIEBSRATES

Der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates, R. Hahn, warnte in seinem Referat davor, die zurückliegende Krisenzeit bei Opel in Vergessenheit geraten zu lassen. Sie könne sich nämlich morgen schon wiederholen. Es gelte, die in dieser Zeit gemachten Erfahrungen auszuwerten, und zwar bezüglich der Kurzarbeit, der Auflösungsverträge und des vorzeitigen Pensionierungsprogramms. Völlig überraschend habe im März dieses Jahres der Aufschwung in der Automobilindustrie eingesetzt. Er frage sich, ob die Firma die Marktlage falsch eingeschätzt habe, als sie für die Zeit vom 7. bis 14. Februar noch Kurzarbeit eingelegt, drei Wochen später aber bereits beim Betriebsrat die Genehmigung von zwei Sonderschichten beantragt habe.

Sozialplan gefordert

Die Geschäftsleitung habe es bisher abgelehnt, über einen Rahmensozialplan zu sprechen, weil das Betriebsverfassungsgesetz ausreichen würde, gegebenenfalls einen Plan abzuschließen. Auf ihn dränge der Gesamtbetriebsrat aber deshalb, damit man im Falle der Not wisse, was im einzelnen zu tun sei. Nach Abschluß der Betriebsvereinbarung über die Gewährung von Baudarlehen sei eine Flut von Anträgen eingegangen. Daher habe jetzt die

Geschäftsleitung auf Antrag des Betriebsrates für das neue Budgetjahr 7,5 Millionen DM zur Verfügung gestellt, 50 Prozent mehr als im abgelaufenen Jahr. Was die geforderten Erholungszeiten an den Bändern betreffe, so sei der Antrag des Gesamtbetriebsrates lange vor dem Tarifabschluß in Nordwürttemberg-Nordbaden gestellt worden. Man werde die Angelegenheiten der Erholungszeiten mit aller Konsequenz betreiben und nicht aus den Augen verlieren.

Sitzgelegenheiten schaffen

Hahn kam auch auf den Antrag des Gesamtbetriebsrates zu sprechen, in der Produktion ausreichende Sitzgelegenheiten zu schaffen. Nachdem seit der Antragstellung schon sehr viel Zeit vergangen sei, frage man sich, wo eigentlich die Fürsorgepflicht der Geschäftsleitung bleibe. Man wolle, daß Bänke, Stühle und Tische aufgestellt würden, damit viele Werksangehörige die Pausen nicht weiterhin in Pritschen oder auf dem Fußboden sitzend verbringen müßten. Was die vom Gesamtbetriebsrat betriebene Verbesserung der Opel-Altersversorgung betreffe, so warte man auf die Bonner Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die betriebliche Altersversorgung. Auch eine

Verbesserung der Gruppenlebensversicherung strebe man an.

Der Stechkartenversuch

Zum Problem des Nichtabstechens der Zeitkarten sagte der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates, der Großversuch sei bis zum 31.12. dieses Jahres befristet. Es gebe leider einige Kollegen, die diese Vereinbarung auf ihre Weise auslegten. Sie verließen frühzeitig die Arbeitsplätze und stünden bereits vor Beendigung der Arbeitszeit an den Portalen. Die Geschäftsleitung habe daher erwogen, ab 1. Januar 1976 das Abstechen bei Schichtende wieder einzuführen. Es gehe aber nicht an, so Hahn, daß wegen relativ weniger Leute, die sich nicht an Ordnung gewöhnen könnten, kollektiv die ganze Belegschaft bestraft würde. Hauptsächlich die Vorgesetzten hätten ihren Teil dazu beizutragen, die Disziplinlosen zur Ordnung zu rufen.

Einkommensicherung bei Umsetzungen

Was die Einkommensicherung von Werksangehörigen bei Umsetzungen betreffe, so habe man darüber bisher noch keine Betriebsvereinbarung abschließen können. In anderen Automobilfirmen seien solche Vereinbarungen schon längst getroffen worden. Der GBR werde auch in dieser Frage nicht locker lassen und hoffe, noch in diesem Jahr eine Vereinbarung abschließen zu können. Das Vorschlagewesen sei – so Hahn weiter – für die Firma ein sehr lukratives Geschäft. Beispielsweise stehe die Höchstprämie in keinem Verhältnis zu dem, was dafür durch Verbesserungsvorschläge insgesamt auf Jahre hinaus eingespart werde. Man habe daher der Geschäftsleitung in einem Entwurf vorgeschlagen, bestimmte Dinge besser zu regeln.

Fluktuation Neueingestellter

Zu einem echten Problem geworden sei die Fluktuation Neueingestellter. Sie müßten spätestens nach Ablauf der Probezeit den vollen Lohn erhalten, um sie zu binden. Die Akkordarbeiter unterlägen am stärksten jedem Hoch und Tief, ganz abgesehen von den Mehranforderungen durch das ständige Anlernen der Neueingestellten. Man verlange daher eine Anhebung der Akkordzulage. Die diesjährige Weihnachtsgatifikation stelle für die meisten Werksangehörigen das 13. Monatseinkommen dar. Man hoffe, mit der Geschäftsleitung bald auch zu einer Regelung über eine monatliche Lohnzahlung zu kommen, wie dies ja bei den Angestellten seit eh und je üblich sei. Der Gesamtbetriebsrat habe vorgeschlagen, den Werksangehörigen beim Kauf eines Wagens einen höheren Rabattsatz zu ge-

Der stellvertretende GBR-Vorsitzende R. Müller leitete die Betriebsräteversammlung '75. – Werksleiter H. P. Klein begrüßte die Teilnehmer und Gäste. – IG-Metall-Vorstandsmitglied G. Benz hielt ein Referat. – GBR-Vorsitzender R. Hahn gab den Rechenschaftsbericht – Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt sprach über die Lage und die Personalentwicklung. – Betriebsrat H. Beiske gab den Bericht des Lohn- und Akkordausschusses, Betriebsrätin E. Fischer den des Sozialausschusses, K. H. Kreuzer den der Gesamtjugendvertretung und Hauptvertrauensmann K. Spitzner den der Schwerbeschädigten.



R. Müller H. P. Klein G. Benz R. Hahn Dr. W. Schlotfeldt H. Beiske E. Fischer K. H. Kreuzer K. Spitzner

währen. Wer sich einer ärztlichen Spezialuntersuchung unterziehen müsse, erhalte die Ausfallzeit bis zu 4 Stunden bezahlt.

Katalog weiterer Forderungen

Hahn sagte abschließend: „Der Bericht des GBR kann nicht enden, ohne daß Zielvorstellungen angesprochen werden. Vieles bleibt noch zu tun, Neues kommt hinzu. Eine Reihe von Betriebsvereinbarungen, die der Geschäftsleitung bereits vorliegen und von denen berichtet wurde, müssen zum positiven Abschluß gebracht werden. Dazu gehören: Sozialrahmenplan und Sicherung schwerbehinderter und älterer Arbeitnehmer, Lohngarantie bei Umsetzungen, Monatslohn, Vorschlagwesen, Isar-Gruppen-Lebensversicherung, Altersversorgung, Erschwerniszulage. Hinzu kommt eine Reihe weiterer Forderungen wie Erholungszeiten, Verbesserung der Löhne und Gehälter, insbesondere der Akkordarbeiter, Angleichung der Zuschläge innerhalb des Unternehmens, längere Taktzeiten an den Bändern, Bestgestaltung der Arbeitsplätze, endgültiger Wegfall der Stechuhren und anderes mehr.“ Die Durchsetzung erfordere Einigkeit und Geschlossenheit aller Betriebsräte.

BERICHT DER GESCHÄFTSLEITUNG

Den von der Geschäftsleitung zu erstattenden Bericht gab Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt. Er sagte unter anderem, das Unternehmen stehe zur Zeit erheblich günstiger da als bei der letzten Konferenz im Herbst 1974. Doch müßten alle Kräfte angespannt werden, um in dem schärfer gewordenen Konkurrenzkampf die Position behaupten zu können. Für den Zeitraum Januar bis September des laufenden Jahres halte Opel im Inland den Platz Nr. 2 auf der Liste der Neuzulassungen. Die Opel-Inlandsverkäufe ab Werk lässen in den ersten neun Monaten dieses Jahres mit 218.077 * Einheiten 20,1 Prozent über dem entsprechenden Vorjahres-Teilergebnis gelegen. Zeigten die Ab-Werk-Verkäufe auf dem deutschen Markt ein erfreuliches Bild, so hätten im Export die Ab-Werk-Verkäufe gegenüber dem Vorjahreszeitraum jedoch um knapp 20 Prozent abgenommen. Man bemühe sich aber, auch hier verlorengangenes Terrain zurückzugewinnen. (* Im 3. Quartal 1975 wurden 146.714 Einheiten produziert und 147.476 Einheiten verkauft.)

7.500 Neueinstellungen

In allen drei Werken seien von März bis September des laufenden Jahres vor allem in den produktiven Bereichen 7.500 Neueinstellungen vorgenommen worden. Da der am 6. Mai neu gewählte Betriebsrat in Rüsselsheim den Antrag auf Ableistung von Sonderschichten zunächst abgelehnt habe, sei man erstmals gezwungen gewesen, die Einigungsstelle anzurufen. Man habe das nicht gern getan, weil man der Auffassung sei, solche Regelungen müßten eigentlich auf betrieblicher Ebene zu treffen sein. Der dann doch noch erzielte Kompromiß sei nach Meinung der Geschäftsleitung ein Ausdruck vernünftigen Abwägens im Interesse aller, insbesondere der Belegschaft gewesen. Im übrigen sei es einfach, nachher zu sagen, was man hätte tun müssen. Jede Vorausschau sei schwierig, auf dem Automobilmarkt ganz besonders. „Wenn wir das letzte Jahr noch einmal betrachten, wer konnte da Anfang 1975 voraussagen, daß der Markt im Jahre 1975 an der 2 Millionen-Grenze liegen würde? „Wer dies behauptet hätte, wäre wohl für verrückt bzw. nicht mit den Füßen auf dem Boden der Tatsachen stehend bezeichnet worden. Unser Geschäft ist immer wieder von sehr starken Unsicherheitsfaktoren abhängig, die nicht vorausgeschätzt werden können und die auch der Betriebsrat erkennen muß.“

Arbeitsplatzsicherung wichtig

Dr. Schlotfeldt sagte weiter, daß man die Interessen der Firma und die Interessen der Mitar-



Blick in den Versammlungsraum mit einem Teil der Betriebsräte und Gäste.

beiter nicht voneinander trennen und isoliert betrachten könne. „Geht es der Firma schlecht, dann kann es den Mitarbeitern nicht gut gehen, ebenso gilt es natürlich umgekehrt. Ich kann aus der Rückschau heute sagen, daß wir auch ohne die ausdrücklichen Erklärungen, die wir Ihnen gegeben haben, unsere personellen Maßnahmen nicht anders geplant und ausgeführt hätten, weil durch eine andere Handlungsweise die geschäftlichen Chancen des Unternehmens beeinträchtigt worden wären.“ Die Geschäftsleitung trachte danach, die Arbeitsplätze so langfristig wie möglich zu sichern, weil sie wisse, daß die Arbeitsplatzsicherung zwangsläufig die Weiterexistenz des Unternehmens voraussetze.

Zusätzliche Risiken

Dr. Schlotfeldt betonte, daß zusätzliche Risiken entstünden, wenn die Geschäftsleitung bei jedem neuen Antrag auf Sonderschichten finanzielle Zugeständnisse machen müsse. Zugeständnisse vergleichbarer Art seien bei der Konkurrenz nicht einmal Gegenstand von Verhandlungen gewesen, geschweige gewährt worden. Man sehe zwar vorerst noch gute Absatzmöglichkeiten, doch könne man die Position nur behaupten, wenn es gelinge, die Kosten unter Kontrolle zu halten. Von der Regierung und von neutraler Seite sei erneut die

Notwendigkeit betont worden, die Ertragslage der Unternehmen zu verbessern, um die Investitionen steigern zu können. Die Betriebsräte sollten sich stärker der wirtschaftlichen Abhängigkeiten bewußt sein, um eingehender die Konsequenzen von Forderungen abwägen zu können. Dafür gebe es zur Zeit genug anschauliche Beispiele im staatlichen Bereich. Es werde sich zeigen, ob bei den nächsten Tarifverhandlungen diese Abhängigkeiten gebührend berücksichtigt würden. Man dürfe den Ast, auf dem man doch selbst auch sitze, nicht absägen.

Nicht alles ist machbar

Dr. Schlotfeldt sagte abschließend, er wisse, daß die Betriebsräte zahlreiche Wünsche und Forderungen hätten. Aber der gute Wille der Geschäftsleitung allein mache es nicht. Technische Schwierigkeiten und finanzielle Einschränkungen stünden oft einer Verwirklichung im Wege oder zwingen zu langfristigen Planungen. Nicht alles sei machbar und manches nur mit Einschränkungen. Dr. Schlotfeldt schloß: „Ihnen, den gewählten Vertretern unserer Belegschaft, kommt eine äußerst wichtige Mittlerrolle zu, die ein hohes Verantwortungsbeußtsein voraussetzt. Ich hoffe und wünsche, daß Sie diese Funktion im Interesse des Unternehmens und seiner Mitarbeiter weiter wahrnehmen.“

DISKUSSION UND ANTRÄGE

Im Anschluß an die Hauptreferate und Berichte der Betriebsräteversammlung meldeten sich viele Teilnehmer zu Wort. Dabei wurden die Ausführungen durch konkrete Beispiele oder Hinweise ergänzt, aber auch weitere kritische Stellungnahmen vorgetragen. Probleme der Arbeitsbedingungen und damit zusammenhängende Forderungen, bestimmte Arbeitsplätze zu verbessern oder Arbeitsgänge durch Umgestaltung für die Werksangehörigen zu erleichtern, standen im Vordergrund. Auch die Diskussionsbeiträge ließen, genauso wie schon im Referat von Rudi Hahn angeklungen, einander stark gegensätzliche Ansichten zwischen den Arbeitnehmervertretern und der Geschäftsleitung erkennen. Ein Vertreter der IG Metall bezweifelte verschiedene Aussagen der Arbeitswissenschaft und meinte, die betriebliche Praxis müsse die Dinge oft anders betrachten. Auch volkswirtschaftliche Gesichtspunkte wurden aufgeworfen, darunter die Frage, ob es richtig oder falsch sei, jetzt die Kaufkraft der Erwerbstätigen durch Einkommensverbesserungen zu erhöhen, um dadurch die Nachfrage zu verstärken.

Gegen Schluß der Tagung befaßte sich die Versammlung noch mit 7 Anträgen, die sämtlich

angenommen wurden. Diese Anträge hatten zum Gegenstand:

- die Abwendung einer Selbstbeteiligung der Arbeitnehmer bei Krankheitskosten durch eine entsprechende Resolution an die Bundestagsparteien —
- die Einführung von Erschwerniszulagen für Angestellte —
- die Änderung des Lohnsystems dahingehend, daß in jeder Lohngruppe nur noch 2 Lohnstufen bestehen bleiben und die Operations-Höchstwerte nach einer bestimmten, kürzeren Frist erreicht werden —
- die Durchführung eines Wettbewerbs über die besondere Ausgestaltung bestimmter Arbeitsplätze für Schwerbehinderte —
- die Teilnahme von Ehegatten an den Jubilärfestern sowie eine verbesserte Regelung über die Anerkennung von Dienstjubiläen.



VORSCHLAGWESEN

Wieder eine Höchstprämie

Beharrlichkeit führt zum Ziel! Unser Mitarbeiter Theo Jucht aus der Abteilung Schweißmaschinen und Vorrichtungsbau beteiligt sich bereits seit vielen Jahren am Vorschlagwesen und ist ein Mann, der mit offenen Augen durch den Betrieb fährt. Fährt? Ja, denn er ist Elektrowagenfahrer und hat dadurch die Möglichkeit, viele Abteilungen unseres Werkes aufzusuchen.

Bei diesen Fahrten entdeckte er, daß es sich bei dem Türöffnungsrahmen der Rekord-Modelle um ein Teil handelt, das außen kaum sichtbare Oberflächenteile hat. Er schlug daher vor, ein Blech mit einer anderen Oberflächenbeschaffenheit zu verwenden. Nach mehrfachen Versuchen wurde der Vorschlag angenommen, da keinerlei ungünstige Auswirkungen auf die Oberflächenbeschaffenheit festgestellt wurden. Wohl aber errechnete man große Einsparungen.

Und die brachten Theo Jucht den höchsten Treffer des Vorschlagwesens, nämlich 30.000 DM. Er kann sie gut gebrauchen und wird sie in die Modernisierung seines Hauses stecken. Ein „Hans-guck-in-die-Luft“ ist er also nicht, sondern ein Mann, bei dem sich wieder einmal erweist, daß beharrliche Teilnahme am Vorschlagwesen immer ihre Chancen hat.

Die Auszahlung der Höchstprämie nahm kürzlich der Leiter des Personal- und Sozialwesens, Dr. W. Schlotfeldt, in Anwesenheit der nächsten Vorgesetzten und des zuständigen Betriebsrates vor. Auf dem Bild von links Betriebsleiter W. Rauch, Hauptbetriebsleiter H. G. Wuttke, der Einsender T. Jucht, Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, H. Meuselbach, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, Betriebsrat G. Erb und Meister D. Christmann.



Nostalgisches

Unser gelegentlicher Rückgriff in die Opel-Vergangenheit veranlaßte Betriebsrat Helmut Späth (Bild), uns auf eine alte „Bleistiftschärf-Maschine“ aus der Zeit der Jahrhundertwende aufmerksam zu machen, die er bei einem kürzlichen Besuch in der Lohnbuchhaltung entdeckt hatte und die dort noch treu und brav ihren Dienst tut. Gerade heute in der Zeit konsequenten Sparens tut ein spitzer Stift besonders not. Doch Spaß beiseite: Wer hätte gedacht, daß es in unserem Büromittelbestand noch so altes „Handwerkszeug“ gibt. Für ähnliche Hinweise wäre die Redaktion dankbar.

NEUWAGENKAUF

Steuertip für Schwerbehinderte

Schwerbehinderte Personen können bekanntlich Steuervorteile in Anspruch nehmen. Wie jetzt mit den zuständigen Stellen geklärt worden ist, lassen sich diese Vorteile auch bei Neuwagenkäufen von Mitarbeitern realisieren. Wenn ein Familienangehöriger des Mitarbeiters schwerbehindert ist, kommt der Vorteil des begünstigten Kaufs dem Mitarbeiter und der steuerliche Vorteil dem behinderten Familienangehörigen zugute. Allerdings muß das Fahrzeug auf den Namen des behinderten Familienangehörigen zugelassen werden. Der Antrag hierfür ist bei den jeweils zuständigen Personalabteilungen zu stellen. Zusammen mit dem Antrag müssen die amtlichen Unterlagen eingereicht werden, welche die Behinderung nachweisen, die zur Begünstigung bei der Kfz-Steuer berechtigt.

GASTARBEITER

Aus 38 Nationen

Die Zahl der ausländischen Arbeitnehmer in unserem Rüsselsheimer Werk ist wieder leicht gestiegen. Ende September waren es 5.511 aus 38 Nationen, davon 366 Frauen und 21 Auszubildende. Die stärkste Gruppe bilden nach wie vor die Türken (2.009), gefolgt von den Italienern (981), Griechen (815) und Spaniern (740). 404 Mitarbeiter kommen aus Marokko, 163 aus Jugoslawien, 86 aus Portugal und 36 aus Polen, um einige weitere größere Gruppen zu nennen.

HINWEIS

Abgegebene Sachen

Erneut muß darauf verwiesen werden, daß die Betriebsordnung es nicht gestattet, Körbe, Kisten, Pakete und sonstige Gegenstände mit ins Werk zu nehmen. Sie sind an den Portalen abzugeben und dort nach Arbeitsschluß wieder in Empfang zu nehmen. Verderbliche Waren werden nur drei Tage aufbewahrt und danach aus hygienischen Gründen beseitigt. Alle anderen Gegenstände werden höchstens vier Wochen aufbewahrt und dann der Fundstelle des Gewerbe- und Ordnungsamtes der Stadt Rüsselsheim zugeleitet.



SCHORNSTEIN

Am Ende ein Haufen Schutt

Nun ist der „lange Adam“ – der Opel-Schornstein – endgültig verschwunden. Wir haben im Laufe dieses Jahres mehrere Male über den Stand der Abbrucharbeiten berichtet, die am 24. März begannen.

Ursprünglich sollte er bereits Mitte des Jahres abgetragen sein, aber Wettereinflüsse, die besonders zähen Stahlverstreben, vor allem am unteren Teil des Schornsteins, und andere unvorhersehbare Schwierigkeiten verzögerten die Arbeiten von Woche zu Woche. Man sah zwar, daß der Schornstein immer kürzer

wurde; je mehr sich die Abbrucharbeiter aber dem Boden näherten, desto langsamer kamen sie voran. Den letzten Metern machte dann ein Spezialkran mit einer 2 Tonnen schweren Kugel, die den Betonstumpf zerschlug, den Garaus. Am Ende blieb ein Haufen Schutt (Bild). Am 10. Oktober wurde die letzte Fuhre abgefahren. Zurück bleibt nur die Erinnerung und vielleicht in der nächsten Zeit – unbewußt – noch ein suchender Blick nach dem weit sichtbaren ehemaligen Wahrzeichen des Werkes und der Stadt Rüsselsheim.

RICHTIGSTELLUNG

„Oberflächliche Betrachtung“

Im letzten Heft haben wir ausführlich über den Tag der offenen Tür berichtet, ebenfalls die örtliche Presse. Den Bericht einer Zeitung haben der Betriebsleiter des Preßwerks K 40, M. Bräutigam, und der zuständige Betriebsrat, W. Jahn, in einer gemeinsamen in der betreffenden Zeitung veröffentlichten Erklärung korrigiert.

Wegen Platzmangels im letzten Heft bringen wir nachträglich einen Auszug, weil wir meinen, daß er auch jetzt noch von grundsätzlicher Bedeutung ist.

„Ihr durchaus objektiver und gelungener Artikel über den ‚Tag der offenen Tür‘ bei Opel enthält leider einen Satz, der unbe-

dingt richtiggestellt werden sollte: ‚Im Preßwerk heißt der Normalfall 8 Stunden ohrenbetäubender Lärm, Monotonie, geistlähmende Arbeit.‘ – Ihr Mitarbeiter hätte bei seinen Recherchen erkennen müssen, daß Lärm zwar vorhanden ist, jedoch nach besten Kräften und dem neuesten Stand der Technik bekämpft wird. Bei Pressenkräften bis zu 2.000 t ist eine Lärmfaltung leider noch nicht vermeidbar. Jedem Mitarbeiter stehen jedoch persönliche Schallschutzmittel kostenlos zur Verfügung, die eine Lärmreduzierung bis 25 dB bewirken.

Was den Vorwurf der Monotonie angeht, so sollte sich jeder Berufstätige –

bis hinauf zum akademisch Gebildeten – fragen, inwieweit nicht auch seine Arbeit einer gewissen Monotonie unterliegt, wenn man Monotonie als eine Wiederholung gleicher Tätigkeiten definiert. Wir halten es für nicht fair, immer nur mit dem Zeigefinger auf den Industriearbeiter zu deuten, als ob seine Arbeit allein monoton wäre. Für das Preßwerk ist jedenfalls zu sagen, daß durch Losgrößfertigung und die dadurch bedingte häufige Job-Rotation der Monotonie entgegengewirkt wird.

Vollends offenbart sich die etwas oberflächliche Betrachtung des Verfassers bei dem Ausdruck ‚geistlähmende Arbeit‘. Unseren Mitarbeitern an den Pressen sind außerordentlich komplizierte und teure Maschinen und Einrichtungen anvertraut (Preis einer neuen Presse bis zu 6,3 Millionen Mark). Zu den Aufgaben unserer Mitarbeiter gehört nicht allein das Fertigen der Teile, sondern auch die Überwachung von Qualität, Maschinen und Werkzeugen. Dies erfordert außer manuellen Fähigkeiten auch geistige Konzentration während des gesamten Schichtverlaufs. Aus diesem Grunde empfinden wir gerade das Attribut ‚geistlähmend‘ als besonders diffamierend . . .“

Auto und Wandern

Eine gute Note erhielt das Auto aus einer Ecke, aus der mancher seiner Gegner sie wohl am wenigsten erwartet hätte. Auf dem diesjährigen Deutschen Wandertag in Alsfeld (Hessen) sagte Dr. Georg Fahrbach vom Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine, der stärkste Förderer des Wanderns sei das Auto. Der Wanderer von heute betrachte es nicht mehr als Konkurrenz. Vielmehr begünstige gerade das Auto das Familienwandern in einem früher nicht für möglich gehaltenen Maße. Die Natur- und Wanderfreunde gelangten nämlich mit den eigenen vier Rädern besser in die Wandergebiete als mit Bahn oder Bus.

Sicherheit kann man trainieren

Wir Menschen lieben die Bequemlichkeit, Sicherheit ist nicht bequem – müssen wir erst durch eigenen Schaden klug werden? Kluge Menschen lernen aus den Schäden anderer. Sie wissen, daß sicheres Verhalten unbequem ist. Deshalb kontrollieren sie sich selbst – sie trainieren sicheres Verhalten. Sie denken daran – auch wenn es mal unbequem ist: Durch Selbstkontrolle zum sicheren Verhalten – durch sicheres Verhalten zur sicheren Gewohnheit. Denn: Sichere Gewohnheit schützt vor Schaden!

VOM WERDEGANG EINER NEUVORSTELLUNG

BIS ZUM TAGE X

Schlagerstar Olivia Molina, beifallumrauscht, tritt nach ihrer letzten Zugabe im Goldsaal des „Mainz Hilton“ von der Bühne. Applaudiert hatten rund 100 Journalisten aus dem ganzen Bundesgebiet, Generaldirektor John P. Mc Cormack, weitere Vorstandsmitglieder und leitende Ingenieure sowie Designer von Opel. Das Essen ist vorbei, und die Tischgesellschaft trennt sich gegen Mitternacht: Nur wenige zieht es noch in die Bar, die meisten zu ausgiebigerer Nachtruhe ins Hotelbett – denn morgen beginnen schon um halb neun die Probefahrten für diese Journalistengruppe.

60 neue Ascona und Manta stehen am nächsten Tag sauber in Reih und Glied ausgerichtet auf der Rheinpromenade vor dem Hilton, noch ehe die ersten Journalisten zum Test eintreffen. Die Morgen-spaziergänger kommen vor ihnen auf ihre Kosten: Der ältere Herr mit der Dogge debattiert mit dem jungen Mann, der sein Moped schiebt. Ein vorbeifahrender Rheinschiffer verschwindet in der Kajüte, holt sein Fernglas und blickt herüber. Gegen acht und eigentlich noch vor der Zeit, füllt sich die Szene mit den Journalisten. Der GT/E ist Lieblingsobjekt. Noch ein kurzes informierendes Gespräch, dann starten die ersten Richtung Hunsrück. Zwischen Flensburg und Berchtesgaden lesen Millionen später in ihrer Zeitung, in Illustrierten oder Fachzeitschriften die ausnahmslos positive

Kritik, Ergebnis eines Jahres harter Arbeit der Vorbereitung für den Tag X, an dem die Neuen vorgestellt werden.

Beginn im Jahre 1974

Doch gehen wir zurück, beginnen wir im September 1974: Im Halbrund sitzen die Mitglieder der Opel-Presseabteilung um den Schreibtisch ihres Chefs, Hellmut-Peter Claus. „Nächster Punkt Ascona/Manta“, sagt Claus bei der routinemäßigen Arbeitssitzung zur Koordination der Aufgaben für anstehende Aktivitäten. Das Stichwort ist erstmals gefallen. Für Karl-Heinz Ihrig, Stellvertretender Leiter der Presseabteilung, für Helmut Donke und Bodo Fischer, beide in diesem Fall vorwiegend zuständig für Organisation, Erich Kupfer, Redakteur der Abteilung, der die Presstexte entwirft, und

Felix Schön, zuständig für Übersetzung und Auslandskorrespondenz. In knapp 20 Minuten ist bei dieser Sitzung der Punkt Ascona/Manta abgehakt. Der Tag X liegt noch nahezu ein Jahr voraus. Aber erste Entscheidungen sind vorzubereiten oder schon zu treffen: Zum Beispiel die Wahl des Ortes für die Vorstellung.

60 Testwagen stehen bereit

Sorgfältiger Überlegungen bedarf es auch, wenn es um die Disposition der Testwagenflotte geht. Nur die Zahl 60 steht bereits fest – sie ist ein Erfahrungswert aus früheren Neuvorstellungen der Presseabteilung. Doch wie viele Mantas, wie viele Asconas? Welche Ausstattungen, welche Motoren, welche Getriebe und – nicht zuletzt – welche Farben sollen welchen Anteil haben? Journalisten sind durchaus keine homogene Masse, sie sind eine Menge von Individualisten, geprägt durch ihr spezifisches Arbeitsgebiet. Der Redakteur der mittleren Tageszeitung soll seinen Ascona in einer Ausführung fahren können, wie ihn später die meisten seiner Leser kaufen werden. Der Vertreter einer Automobilsportzeitschrift soll seinen Manta GT/E haben. Und da sind noch die freiberuflich arbeitenden Journalisten: Sie müssen oft für mehrere Publikationen am Ball sein. Sie sollen – wie die anderen natürlich auch – möglichst zwischen mehreren Modellen wechseln können.

Enge Zusammenarbeit

Gegen Ende des Jahres 1974 kristallisieren sich bei Bodo Fischer erste Vorschläge für die Zusammensetzung der Testwagenflotte heraus. Eine enge Zusammenarbeit mit dem Verkauf und dem Design Center (Farbe, Ausstattung) ist hier notwendig. Auch in dieser Phase der Vorbereitung ist der Punkt Ascona/Manta Bestandteil vieler Besprechungen zwischen dem Direktor für Öffentlichkeitsarbeit, Ekkehard Rohde, und Hellmut-Peter Claus. Dennoch steht zu diesem Zeitpunkt die Vorstellung der beiden Neuen, über die schon erste Spekulationen durch Fach- und Tagespresse geistern, keineswegs im Mittelpunkt der Arbeit in der Presseabteilung. Die Routinearbeit erfordert ihr tägliches Pensum, und viele andere Aktivitäten stehen für das Jahr 1975 an. Darunter der Genfer Salon, wichtigste Automobilausstellung des Frühjahrs mit internationaler Beteiligung. Die Presseabteilung unterhält während der Dauer des Salons ein Testzentrum in einem Genfer Hotel. Pressemitteilungen über Neuigkeiten sind in kürzester Zeit zu formulieren, Kontakte mit in- und ausländischen Journalisten zu pflegen, Interviews zu geben. Ekkehard Rohde ist unter anderem Interview-Partner von Moderator Schröder in der ZDF-Sendung „Bilanz“.

Mit dem „City“ unterwegs

Danach kommt der Kadett City. Zunächst der Postversand – Pressemappe



Journalisten bestätigen Generaldirektor John P. Mc Cormack (links), welcher „guter Wurf“ OPEL mit dem neuen ASCONA und dem neuen MANTA gelungen ist.

mit Text, Fotos und technischen Daten – an alle Medien. Dann teilt sich die Presseabteilung für knapp eine Woche in zwei Gruppen auf und geht mit dem City auf Reisen. In den Städten Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Stuttgart und München nutzen die Journalisten aus dem jeweiligen Einzugsgebiet die Möglichkeiten der kurzfristig eingerichteten Testzentren. Anschließend steht der Jahresgeschäftsbericht an. Ein Anlaß, der die Presseabteilung Jahr für Jahr neben der ständigen Arbeit begleitet. Die Geschäftsberichts-Pressekonferenz fand in diesem Jahr am 1. Juli – wie üblich – im Auditorium des Design-Gebäudes statt.

Zu dieser Zeit sind alle Mitglieder der Presseabteilung seit mindestens vier Wochen aus dem Urlaub zurück. Von jetzt bis zum Ende der IAA ist an Urlaub nicht mehr zu denken. Denn die Vorbereitungen auf diese wichtigste Autoausstellung des Kontinents im September liefen auch während der Vorarbeiten für die Neuvorstellungen im August. Nach der Geschäftsberichts-Pressekonferenz stehen die ersten „Neuen“ aus der Vorieserie für Aufnahmen in Dudenhofen zur Verfügung. Zeit angespannter Arbeit auch für die Fotoabteilung; dazu kommen freie Fotografen, mit denen die Presseabteilung schon lange zusammenarbeitet. Helmut Donke vereinbart Termine, verpflichtet Fotomodelle, koordiniert die Aufmachung.

Die ersten Texte

Etwa zur gleichen Zeit arbeitet Erich Kupfer an den ersten Texten. Die Konzeption der Pressemappe ist festzulegen. Alle Mitarbeiter bringen ihre Ideen ein. Jedes Wort, jedes Argument wird auf seine Korrektheit und Unangreifbarkeit geprüft. Für einen Außenstehenden würde es wie Wortklauberei aussehen, aber es ist konzentrierte Arbeit, bis man sich nach oft langen Diskussionen auf eine Formulierung festlegt. Erich Kupfer weiß von seiner Tätigkeit bei Zeitschrift und Tageszeitung her, daß die Texte ein Muster an sachlicher Information darstellen müssen. Denn Presetexte eines Unternehmens müssen nicht nur unangreifbar sein (zur Durchsicht auf sachliche Richtigkeit werden ohnehin die Fachabteilungen eingeschaltet), sondern auch druckreif im journalistischen Sinn, objektiv also, wobei jedoch die Vorzüge der neuen Modelle gebührend herausgestellt werden. Presetexte aber dürfen nicht in träumerische Euphorie verfallen – der Journalist unterscheidet sich hier etwa vom Werbetexter, der Interesse wecken will. Der Journalist will Interesse befriedigen. Dies alles geschieht parallel zu den sogenannten Previews (Vorbesichtigungen) in Dudenhofen. Dazu lädt die Presseabteilung jene Journalisten aus dem In- und Ausland ein, die eine längere sogenannte Vorlaufzeit



Auch TV-Moderator Ernst Huberty, hier im Gespräch mit dem für Öffentlichkeitsarbeit zuständigen Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde (rechts) und Opel-Presseschef Hellmut-Peter Claus (Mitte), ist voll des Lobes für die neuen Modelle.

oder Produktionszeit haben, also Redakteure und Fotografen von Fachzeitschriften und Illustrierten, die ihre Artikel oft schon acht bis sechs Wochen vorher fertiggestellt haben müssen, ehe das betreffende Heft erscheint. Darüber hinaus kommen viele Fernseh-Teams nach Dudenhofen. Hier in Dudenhofen, wo für Bodo Fischer – nicht nur zufällig vom Wetter her – heiße Tage für die Bewältigung des Organisationsablaufs stattfinden, wo Ekkehard Rohde und Hellmut-Peter Claus neben Experten des Hauses Gastgeber sind, lassen sich schon erste Anzeichen der Reaktion der Presse auf die neuen Modelle absehen – sie fallen positiv aus und geben Auftrieb.

Auf vollen Touren

Inzwischen läuft in Rüsselsheim die Arbeit auf vollen Touren weiter: Die Organisation der großen Pressevorstellung in Mainz tritt in ihr Endstadium. Die Fahrtroute, die zu den Testfahrten vorgeschlagen werden soll, muß zum Beispiel festgelegt werden. Wo können die neuen Modelle möglichst unter allen Streckenbedingungen getestet werden? Wo sind chronische Baustellen zu erwarten? Wo können die Wagen auf das andere Rheinufer übersetzen? Für Felix Schön, Übersetzer, beginnen jetzt ebenfalls harte Wochen. Die Textarbeit für die Pressemappe tritt nämlich in ihr Endstadium. Immer wieder gibt es Änderungen – und alle Texte müssen schließlich zum Tag X auch in englisch vorliegen. Bodo Fischer stellt die Übersichtsschemata der technischen Daten fertig, Helmut Donke arbeitet an der Endauswahl der Fotos.

Psychologisch fundiert

Nach den gleichen Kriterien, an denen die Texte gemessen werden, müssen auch die Fotos ausgewählt werden. Alle psychologischen Register sind zu ziehen – Gedankenassoziationen zur Dynamik unseres heutigen Lebens, zur jugendlichen,



Zum attraktiven Wagen gehört auch eine attraktive Frau. Deshalb werden für die Neuvorstellungen auch Fotomodelle verpflichtet.

lebensfrohen Familie, zur Sportlichkeit und zum Freizeitwert einer hektisch gewordenen Welt. Wenn alles festgelegt ist, Texte, Fotos, Bildtexte und technische Daten, trägt die Presseabteilung mit ihren Helfern im Archiv Tonnen von Papier für die Pressemappe beziehungsweise für den Versand ins In- und Ausland zusammen.

Alle Details aufzuführen, die der Arbeit für eine Pressevorstellung vorausgehen, hieße freilich, eine Zeitschrift vom Umfang der OPEL POST bis zur letzten Seite zu füllen.

Die Vorstellung beginnt

Am 18. August – es ist ein Montag – beginnt die erste große Vorstellung im „Mainz Hilton“ für 100 deutsche Journalisten. Man begrüßt sich bei einem ersten Cocktail vor der Multi-Media-Schau im Goldsaal, wo „hinter den Kulissen“ Hans Jürgen Stein von Public Relations den Ablauf von Film- und Diaprojektoren lenkt und überwacht. Zunächst begrüßt Generaldirektor John P. Mc Cormack die Journalisten. In seiner Rede begründet er den Optimismus des Unternehmens für die Verkaufsaussichten des neuen Ascona und Manta. Anschließend laufen vor den Augen der versammelten Journalisten von Presse, Rundfunk und Fernsehen Dias und Filme ab. Sie alle haben die Neuen noch nicht in natura gesehen. Das tun sie unmittelbar darauf: Im Foyer der (dem Hilton architektonisch verbundenen) Rheingoldhalle ist eine Produktschau aufgebaut. Eine halbe Stunde später beginnt das Abendessen, gefolgt von einem Unter-



Ekkehard Rohde (links) bei einem Live-Interview mit dem Hessischen Rundfunk. Dahinter stehend Karl-Heinz Ihrig, stellvertretender Opel-Pressechef.

haltungsprogramm mit Olivia Molina und anderen Stars.

Erste Testfahrten

Am nächsten Morgen beginnen die Testfahrten. Die vorgeschlagene Route führt durch den Hunsrück nach Buchholz bei Koblenz. Dort stehen in einem Waldrestaurant nicht nur Erfrischungen bereit, auch die erste Möglichkeit zum Wagenwechsel ist gegeben – es sollen ja mehrere Modelle kennengelernt werden. Der zweite Wagentausch findet – nach der Überquerung des Rheins per Autofähre – in Aßmannshausen statt. Die Journalisten

fahren später zurück nach Mainz, reisen nach Hause, die nächste Gruppe trifft am frühen Abend im Mainz Hilton ein. Das geht so im steten Wechsel zwischen dem 18. und 26. August. Insgesamt sind drei deutsche Gruppen, darüber hinaus Skandinavier, Schweizer, Österreicher, Holländer und Engländer eingeladen. Pausenlos sind die Presseabteilung und weitere Mitarbeiter der Public Relations-Abteilung, der Kundendienstgruppe unter Helmut Schulmeier und Walter Benz im Einsatz. Generaldirektor John P. Mc Cormack und Vorstandsmitglieder nehmen die Gelegenheiten wahr, die das



Vor der Rheingoldhalle in Mainz: 60 Wagen der neuen Modellreihe stehen für die Testfahrten bereit. Über 100.000 schon Ende September vorliegende Bestellungen zeigen, daß die Käufer das positive Urteil der Journalisten teilen.

Programm zu zahlreichen Gesprächen mit den Journalisten bietet.

Positives Echo

Nach dieser Vorstellung kommt die Presseabteilung noch nicht zur Ruhe: Die IAA in Frankfurt steht unmittelbar vor der Tür. Neue Pressemappen sind herzustellen, über das Pkw-Programm mit seinen Neuheiten zum Modelljahrgang 1976 und das Experimental-Fahrzeug GT 2, über das Lkw-Programm, wo es mit dem Bedford-Blitz TM auf der IAA eine Deutschlandpremiere gibt. Während Anneliese Geier die zur Presentation aufgefahrenen Ascona und Manta in die Testwagenflotte der Presseabteilung, für die sie zuständig ist und die alle Opel-Modelle umfaßt, übernimmt, sind die Augen aller anderen Mitarbeiter der Abteilung schon ganz auf diese IAA unter dem Motto „Besser leben mit dem Auto“ gerichtet.

Das Echo in der Presse – bundesweit und auch im Ausland positiv – honoriert diesen Arbeitsaufwand. Doch auch hinterher gibt es keine Mußestunden: Die Routinearbeit muß erledigt werden, Berge von Briefpost sind zu bewältigen, Besucher zu empfangen, Fernschreiber stehen nicht still – Kontakt ist alles.



RUDI ARNDT ZUM KADETT GT/E

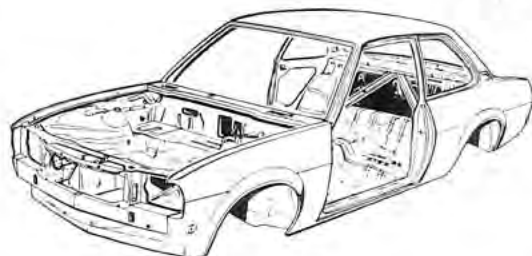
„Ein heißer Ofen“

„Herrschaft, wenn ich doch mehr Zeit hätte. Mit dem auf einer Rallye“, seufzte Frankfurts Oberbürgermeister Rudi Arndt (48) und ließ den Rallye-Kadett GT/E nach einer Testfahrt aufheulen: „105 PS – eine eindrucksvolle Röhre. Den Wagen kann ich jedem empfehlen, der ein sportliches, ausgereiftes Auto haben will.

Straßenlage, Lenkung – alles prima. Es gibt keine Situation, in der man das Auto nicht voll in der Hand hat.

Und außerdem: das ist nicht nur ein heißer Ofen, mit dem Kadett GT/E kann man auch getrost in Urlaub fahren. Ich saß drin und hab' mich wohl gefühlt. Und es hat mir wieder mal einen Riesenspaß gemacht, so richtig auf den Pinsel zu steigen.“

Privat fährt Frankfurts OB einen Manta. Auch dienstlich ist er Opel treu: ein knallgelber Commodore GS/E und ein signalroter Admiral ... Aus BILD



Ascona Limousine, 2türig



Ascona Limousine, 4türig



Manta

Die Pressemappen sind stets voll gepackt mit wichtigen Informationen: Produktbeschreibungen, technische Daten und ähnliche Angaben, Fotos und viele technische Zeichnungen, von denen hier drei gezeigt werden.

DER NEUE ASCONA IM DAUERTEST

„EIN RUNDES AUTO“

Es war meine wildeste Testfahrt: Von Hamburg durch Skandinavien zum Nordkap und zurück, 7.005 Kilometer in zwölf Tagen. Testwagen: der neue Opel ASCONA 1900 mit 90-PS-Motor. Bis Oslo war es eine ruhige Spazierfahrt. Dann begann ein achttägiges Kurvenkarussell. Oft kam ich in der Stunde nur 30 Kilometer voran. Selten gab es eine längere Gerade als 500 oder 600 Meter. Dann Paßstraßen, Kurven, Kurven, Kurven. Ein Drittel der Strecke führte über unbefestigte Schotterwege.

Wie ein Uhrwerk

Der neue ASCONA hielt sich prächtig. Die Maschine lief wie ein Uhrwerk. Trotz unsanfter Fahrweise brauchte sie nur 10 bis 12 Liter Super auf 100 km. Durchschnitt für die Riesen-Teststrecke: 11,6 l! Das neue Opel-Modell erreicht in seinen Fahreigenschaften fast Qualitäten der kleineren BMW-Autos. Die größte Überraschung war der Fahrkomfort: Schotter, Splitt und Wasserlöcher setzten dem Fahrwerk

enorm zu, aber der weich gefederte ASCONA überstand das alles und geriet nicht ins Schwimmen.

Auf einer Tundra-Piste

Als ich mich in Nordfinnland einmal unbeobachtet fühlte, fuhr ich auf einer Tundra-Piste Tempo 160, obwohl nur 80 erlaubt sind. Ich wollte testen, ob die Federn das aushalten. Sie hielten es aus. Nicht ein einziges Mal schlug der ASCONA durch. Allerdings waren kräftigere Stoßdämpfer eingebaut. Besonders gut hat mir die Knüppelschaltung gefallen und die Abstufung des Getriebes. Im 3. Gang konnte ich fast bis 140 km/st beschleunigen, ohne daß es der Motor übernahm ...

„Stabile Karosserie“

Der neue ASCONA ist ein rundes Auto, das sportliche Fahrweise erlaubt. Seine Karosserie ist klapperfest und stabil. Der ASCONA sieht jetzt nicht nur aus wie ein kleiner Rekord, er ist es auch. Ich kann dieses Auto empfehlen. Peter J. Glodschey in BILD



Dank und Anerkennung

Vor einiger Zeit wäre es im Bau E 19 beinahe zu einem folgenschweren Unfall gekommen. Ein Mitarbeiter der Transportabteilung stieß mit seinem Gabelstapler an eine Gasleitung. Es kam zu einem Brand, der für alle in der Nähe Beschäftigten eine große Gefahr bedeutete. In dieser Situation hat Mitarbeiter Helmut Weickert, Meister im Preßwerk Kleinteile, Mut und Umsicht bewiesen. Ohne Rücksicht auf die persönliche Gefährdung eilte er dem Verunglückten zu Hilfe und bewahrte ihn so vor größeren körperlichen Schäden. Er verhinderte gleichzeitig, daß weitere Werksangehörige in Mitleidenschaft gezogen wurden. Als Dank und Anerkennung für sein vorbildliches Verhalten erhielt er ein Anerkennungsschreiben der Geschäftsleitung und eine goldene Uhr, die ihm kürzlich von den Vorstandsmitgliedern F. Beickler (links) und Dr. W. Schlotfeldt überreicht wurde.

Absprachen

Zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat wurden im Zusammenhang mit den Sonderschichten folgende Absprachen getroffen:

Die Sonderschichtprämie wird ab 1. Oktober 1975 auf DM 12,50 und ab 1. Januar 1976 auf DM 15,00 erhöht.

Die Geschäftsleitung verzichtet auf das Vor- bzw. Nachholen des 24. und 31. Dezember 1975. Im übrigen bleibt es bei der Absprache, daß die Schichten dieser beiden Tage ohne Arbeitsleistung bezahlt werden.

Die Geschäftsleitung verpflichtet sich, bis zum 30. Juni 1976 keine Kündigungen wegen Auftragsmangels auszusprechen.

Die Geschäftsleitung verpflichtet sich weiterhin, bis 31. März 1976 keine Kurzarbeit durchzuführen.

Die befristeten Arbeitsverträge, die bis zum 31. Dezember 1975 auslaufen, werden grundsätzlich in unbefristete Arbeitsverträge umgewandelt.

Ab 1976 Anschnallpflicht

Außer der Pflicht zum Anlegen der Sicherheitsgurte auf den Vordersitzen (Bild) und zum Tragen von Schutzhelmen auf Motorzweirädern mit mehr als 40 km/h Höchstgeschwindigkeit tritt am 1. Januar 1976 eine Reihe weiterer wichtiger Änderungen der Straßenverkehrsordnung in Kraft. Dazu gehört neben anderem, daß Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dort, wo es technisch möglich ist, nur auf den Rücksitzen befördert werden dürfen. An haltenden Schulbussen darf man nur so langsam vorbeifahren, daß eine Gefährdung ein- und aussteigender Kinder ausgeschlossen ist; wenn nötig, ist anzuhalten. Innerorts darf von 1976 an auf mehrspurigen Fahrbahnen der Fahrstreifen frei gewählt, also auch rechts überholt werden. Fahrstreifenwechsel ist allerdings durch Blinken anzuzeigen, ebenso wie künftig das Wiedereinschwenken in die alte Spur nach dem Überholen. Nebelschlußleuchten dürfen auch innerorts brennen, wenn die Sichtweite geringer als 50 Meter ist, allerdings nicht im Stau oder wenn ein Hintermann dicht aufgeschlossen hat.



Die Stationen eines Verbesserungsvorschlages

Im Mai dieses Jahres wurde in einer Festveranstaltung des 25jährigen Bestehens des Opel-Planes für Verbesserungsvorschläge gedacht. Dieses Programm wird von der Geschäftsleitung ständig gefördert und findet von Jahr zu Jahr einen größeren Widerhall bei unseren Belegschaftsangehörigen. Ungefähr 25 Prozent der Rüsselsheimer Werksangehörigen beteiligen sich am Vorschlagwesen, und etwa 40 Prozent der Vorschläge werden im Durchschnitt angenommen. Seit Bestehen des Vorschlagwesens im Werk Rüsselsheim wurden bisher fast 12 Millionen DM an Prämien an unsere Mitarbeiter ausgeschüttet. Nun ist vielen Einsendern nicht bekannt, welche Stationen ein Vorschlag vom Einreichen der Idee bis zur endgültigen Entscheidung über Annahme oder Ablehnung zu durchlaufen hat. Häufig dauert es längere Zeit, da er zwangsläufig von mehreren Stellen untersucht werden muß. Einen derartigen Arbeitsablauf wollen wir deshalb einmal an einem Vorschlag veranschaulichen, den Mitarbeiter H. Böhm, Abteilung Ersatzteile und Zubehör, eingereicht hatte und der nach einer Laufzeit von 17 Monaten angenommen wurde und dem Einsender eine ansehnliche Prämie brachte.

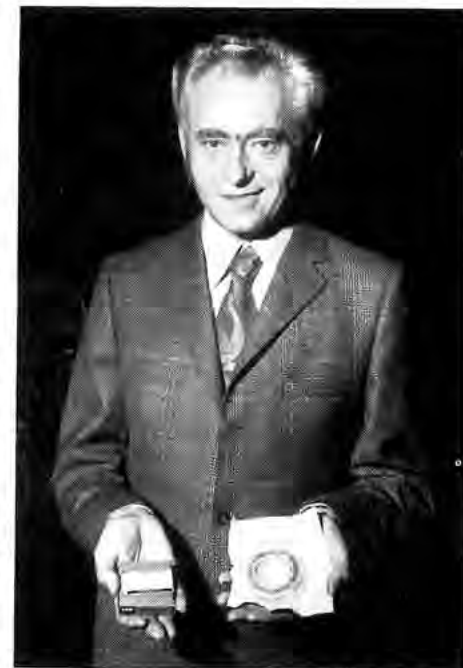
Der Arbeitsgang beginnt

Mitarbeiter Böhm fiel auf, daß Kugellager in einer aufwendigen Verpackung vom Hersteller bezogen wurden. Er fragte sich, ob sie nicht einfach in Kassetten geliefert und hier auf der automatischen Packmaschine verpackt werden könnten. Der Gedanke erschien ihm als ein brauchbarer Verbesserungsvorschlag. Er füllte ein Vorschlagsformular aus und warf es in einen der VV-Kästen mit der Aufschrift „Ideen machen sich bezahlt!“ Diese Kästen werden täglich durch einen Sonderboten des VV-Büros geleert. Und nun begann der Arbeitsgang. Im Büro für Verbesserungsvorschläge wurde der Vorschlag zunächst von Mitarbeiter G. Neumann inhaltlich geprüft, registriert und an den zuständi-

gen Prüfer der Abteilung Teileverpackung, J. Winter, geschickt, der den Vorschlag befürwortete, sofern mit seiner Annahme Preisvorteile und eine einwandfreie Verpackung gewährleistet seien. Nun begann die Arbeit der Abteilung Beschaffungswesen. Einkaufsbereichsleiter H. Best, Fertigungsmaterial-Einkauf, holte beim Lieferanten ein Angebot über eine Preisherabsetzung ein. Kostenvergleiche und Versuche an der Verpackungsmaschine ergaben die Brauchbarkeit des Vorschlages.

Umstellung eingeleitet

Danach leitete die verantwortliche Abteilung Ersatzteile und Zubehör die notwendige Verpackungsumstellung ein. Der Ver-

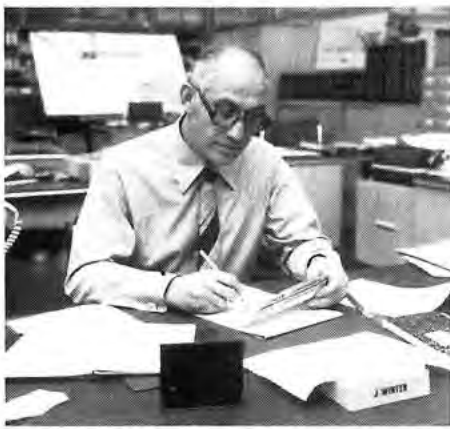


Mitarbeiter H. Böhm, Abteilung Ersatzteile und Zubehör, meinte, die Verpackung der von auswärts bezogenen Kugellager sei zu aufwendig und dadurch zu kostspielig. Er hatte eine Idee, die er als Verbesserungsvorschlag einreichte, der dann angenommen wurde. In der rechten Hand hält er die alte, in der linken die einfachere Verpackung. Am Beispiel seiner Einsendung beschreibt dieser Bericht die wichtigsten Stationen, die ein Verbesserungsvorschlag bis zur Verwirklichung gehen muß, nicht zuletzt, um Verständnis zu wecken für die oft zeitraubenden Arbeiten, die damit verbunden sind.

Der Verbesserungsvorschlag wurde mit den positiven Stellungnahmen an das Büro für Verbesserungsvorschläge zurückgegeben und dort „auf Termin genommen“, bis die Änderung eingeführt werden konnte. Nachdem dies gemeldet wurde, berechnete Mitarbeiter Ph. Wagner, Büro für Verbesserungsvorschläge, auf Grund der Kostengegenüberstellung die auszahlenden



Links: Die Idee wird zu Papier gebracht. Mitte: Das Formular wird in einen VV-Kasten geworfen. Rechts: Eingang des Vorschlages im VV-Büro. Mitarbeiter G. Neumann registriert ihn und leitet ihn an den zuständigen Fachbereich weiter.



Links: Der Prüfer des Fachbereichs J. Winter, Teileverpackung, prüft und befürwortet den Vorschlag. Mitte: Im Beschaffungswesen wird von Einkaufsbereichsleiter H. Best die mögliche Preisreduzierung ermittelt. Rechts: Der Vorschlag ist wieder ins VV-Büro zurückgekommen, wo von Ph. Wagner anhand der inzwischen vorliegenden Unterlagen die Prämie errechnet wird.



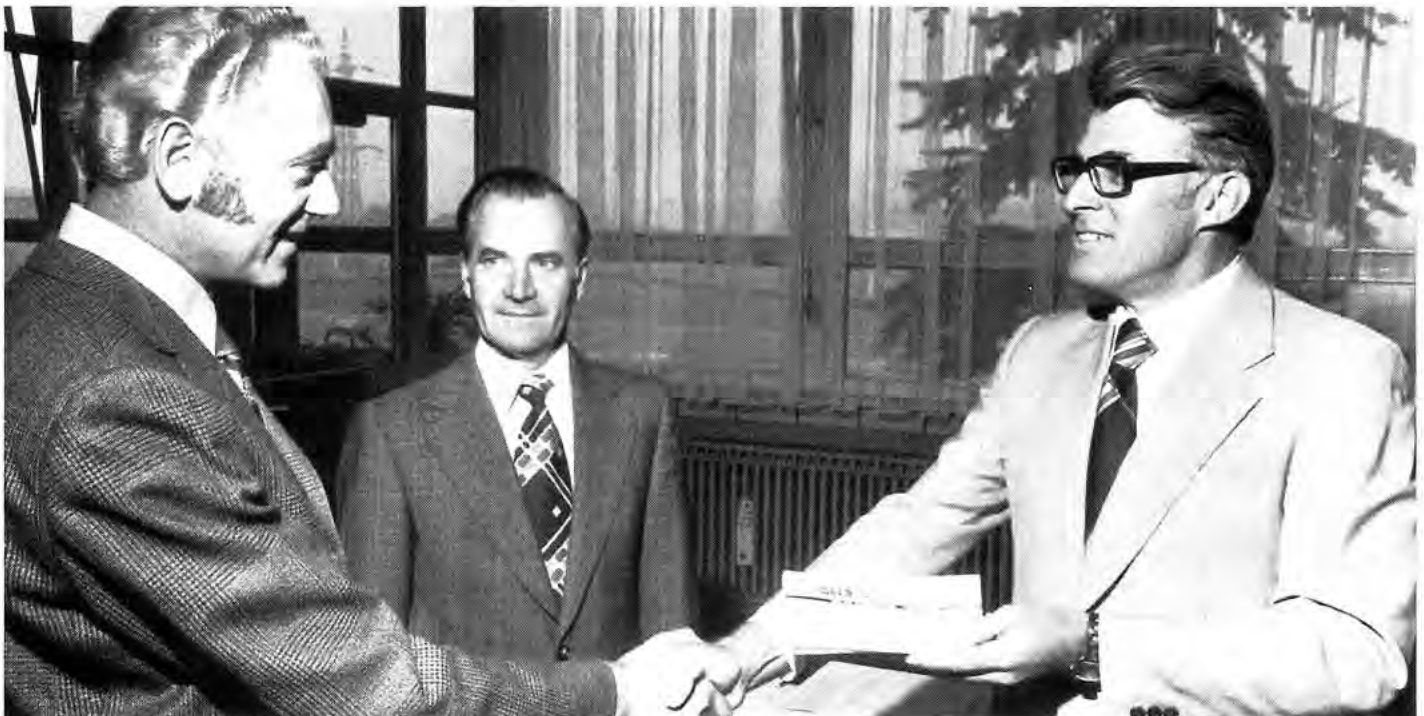
Der Leiter des VV-Büros, A. Wilmes, überprüft noch einmal den Gesamtvorgang und die ermittelte Prämie. Er leitet den Vorschlag dann an den Ausschuß für Verbesserungsvorschläge weiter, der ihn endgültig genehmigt.

de Prämie. Diese wurde nochmals vom Leiter des VV-Büros, A. Wilmes, überprüft und bei der nächsten Sitzung vom Ausschuß für Verbesserungsvorschläge genehmigt. Der Ausschuß für Verbesserungsvorschläge tagt einmal wöchentlich in der Personalabteilung unter Leitung des Vorsitzenden H. Meuselbach. Vertreten sind in diesem Ausschuß kompetente Fachleute der einzelnen Werksbereiche und Mitglieder des Betriebsrates. Auf Grund des entsprechenden Sitzungsprotokolls wurde H. Böhm die Prämie durch die Lohn- und Gehaltsbuchhaltung überwiesen. Zur gleichen Zeit überreichte Mitarbeiter Böhms Vorgesetzter, M. Klumpp, ihm ein Schreiben des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, in dem ihm die Annahme des Vorschlages und die Prämienhöhe mitgeteilt wurden. Das war die Endstation dieses Verbesserungsvorschlages. Bei anderen Vorschlägen wer-

den häufig zusätzlich noch die Produktentwicklung, die Arbeitsvorbereitung und sogar die Geschäftsleitung eingeschaltet.

Geduld ist erforderlich

Aus diesem kurzen Bericht können alle Einsender ersehen, daß jeder Verbesserungsvorschlag eine bestimmte Bearbeitungszeit benötigt. Die Beteiligten, die in diesen Bearbeitungsgang eingespannt sind, bemühen sich, im Sinne des Unternehmens und unserer Einsender Verbesserungsvorschläge möglichst kurzfristig abzuschließen. Etwas Geduld ist jedoch in fast jedem Fall erforderlich. Das jetzt neu eingeführte System der Überwachung unseres Vorschlagwesens durch die Datenverarbeitung wird künftig unsere Einsender in kürzeren Abständen als bisher über den Stand ihres Vorschlages unterrichten.



Letzte Station; Der Vorgesetzte des Einsenders, M. Klumpp, überreicht H. Böhm das Annahmeschreiben und beglückwünscht ihn. Dazwischen H. Speckert, Teilepreisgestaltung. — Insgesamt ein langer Weg von der Idee bis zur Verwirklichung.

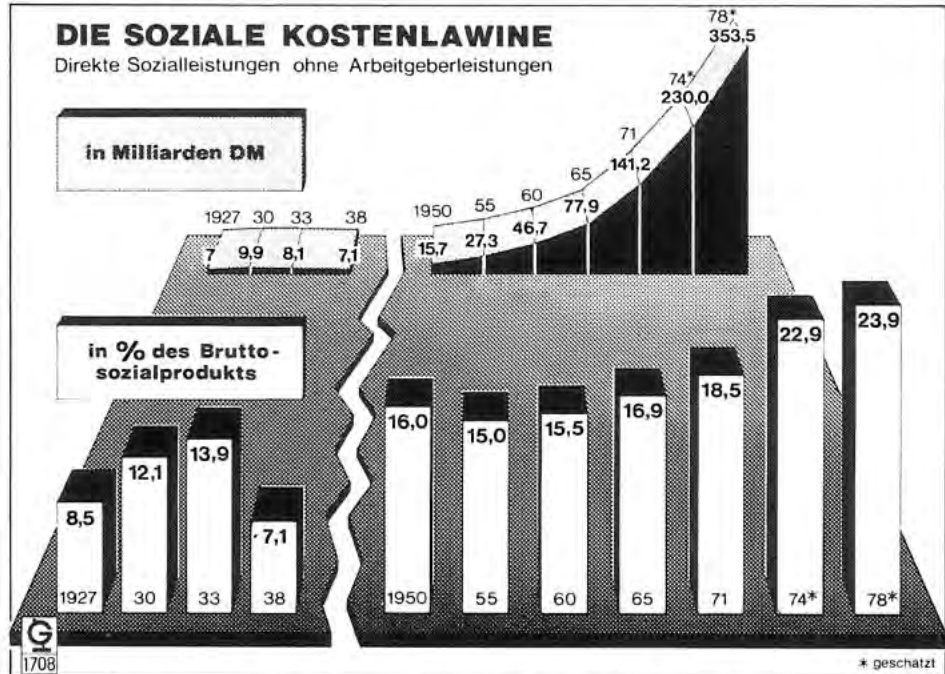


Internationale Artistenparade

Auch in diesem Jahr sind wieder die Reihenveranstaltungen in den drei Opel-Städten, die sich seit 21 Jahren einer nie nachlassenden Beliebtheit erfreuen. Sie beginnen am 30. November in Kaiserslautern (Fruchthalle), laufen vom 1. bis 12. Dezember in Rüsselsheim (Stadttheater) und enden am 13. und 14. Dezember in Bochum (Ruhrlandhalle). Bei der internationalen Artistenparade wirken Künstler aus 5 Nationen mit, so die Perche-Show „The Staubertis“ aus der Tschechoslowakei (Bild). Einzelheiten auf den Werksanschlagen.

DIE SOZIALE KOSTENLAWINE

Direkte Sozialleistungen ohne Arbeitgeberleistungen



Soziale Sicherheit ist ein hohes Gut. Keine Angst davor haben zu müssen, ob die Versorgung im Alter gesichert ist, ob bei Krankheit oder Arbeitslosigkeit noch Geld einkommt, fördert den sozialen Frieden. Dennoch: Der Sozialaufwand beansprucht einen ständig wachsenden Teil des Sozialprodukts, steigt also schneller als die Wirtschaftsleistung. Daß ein solcher Prozeß nicht endlos weitergehen kann, liegt auf der Hand. Sonst würden am Ende die Erwerbstätigen ihr gesamtes Einkommen für Alte, Kranke und Arbeitslose hingeben müssen. Natürlich kann es nicht annähernd so weit kommen. Die Sozialpolitiker werden also umdenken müssen. Der Sozialkonsum darf künftig nur noch im Gleichschritt mit der Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft wachsen, wenn wir nicht eines Tages ein böses Erwachen erleben wollen. Vor allem in der gesetzlichen Krankenversicherung scheint es an einer eingebauten Kostenbremse zu fehlen, die in diesen Tagen von vielen Seiten gefordert wird.



Geschenkkaktion des Vorschlagwesens bis Ende Dezember verlängert.

NEUE ÄRA DER LAGERTECHNIK

Wie bereits vor zwei Jahren im Werk Bochum hat jetzt auch das Stammwerk Rüsselsheim ein vollautomatisches, computergesteuertes Hochregallager in Betrieb genommen. Die beiden praktisch bau- und funktionsgleichen Anlagen zählen heute zu den modernsten in der Automobilindustrie. Das System dieses in das konventionelle Lager integrierten Hochregals stellt eine neue Ära in der Lagertechnik dar. Die Ein- und Auslagerung in die 22.400 Fächer erfolgt durch zehn 26 Tonnen schwere Regalförderzeuge. Gesteuert und zentral überwacht vom Prozeßrechner der Anlage, werden die Teile bei Abruf nach dem Prinzip „first in first out“ vollautomatisch durch das Regalförderzeug aus der Hochregalanlage entnommen.

Bei Einlagerungen entscheidet der Prozeßrechner nach dem Prinzip des kürzesten Weges und einer sogenannten Querschnittsbelegung, das heißt, daß Mehrfachlagerungen auf die verschiedenen Lagergassen verteilt sind. Der Weitertransport zum integrierten konventionellen Lager oder zum Versand geschieht umgehend durch ein Unterflurförder-system. Eilige Bestellungen von Händlern können so besonders zügig abgewickelt werden.

Das neue Hochregallager in Rüsselsheim.

Optimale Flächenausnutzung

Bereits in den 60er Jahren weitete sich das Ersatzteilgeschäft unseres Unternehmens merklich aus. Bald reichten die vorhandenen Lager nicht mehr aus; man suchte nach einer neuen Lagerkonzeption für Bochum und Rüsselsheim, in der Wirtschaftlichkeit und Rentabilität ausreichend berücksichtigt werden sollten. Die Entscheidung fiel zugunsten des vollautomatisierten Hochregallagers aus, dessen Grundlagen neueste Erkenntnisse auf dem Gebiet der Prozeßrechnertechnik sind. Es bietet vor allem eine optimale

Lagerplatzausnutzung. Durch die Hochregalkonstruktion konnten 22.400 Lagergestelle auf einer Fläche von 7.400 Quadratmetern untergebracht werden. Bei einer konventionellen Lagerung wären hierfür ca. 25.000 Quadratmeter erforderlich gewesen. Auch die Möglichkeit einer zukünftigen Lagererweiterung ist durch die optimale Flächenausnutzung gegeben. Der vollautomatische Betrieb gewährleistet eine schnelle und fehlerfreie Abwicklung der eingehenden Aufträge. Eine permanente Inventur bietet schließlich über das ganze Jahr eine ständige Betriebsbereitschaft mit einer exakten Bestandsführung.

Vollautomatischer Prozeß

Das neue Hochregallager in Rüsselsheim ist 32 Meter hoch, 55 Meter breit und 142 Meter lang. Die im Innern des Lagers errichtete Stahlkonstruktion ist in 10 Gassen aufgeteilt. Die Einlagerung von Teilen in den Fächern der Hochregallager geschieht folgendermaßen: Das Material aus dem Teile-Eingang wird für den Automatikprozeß vorbereitet, auf Unterflur-



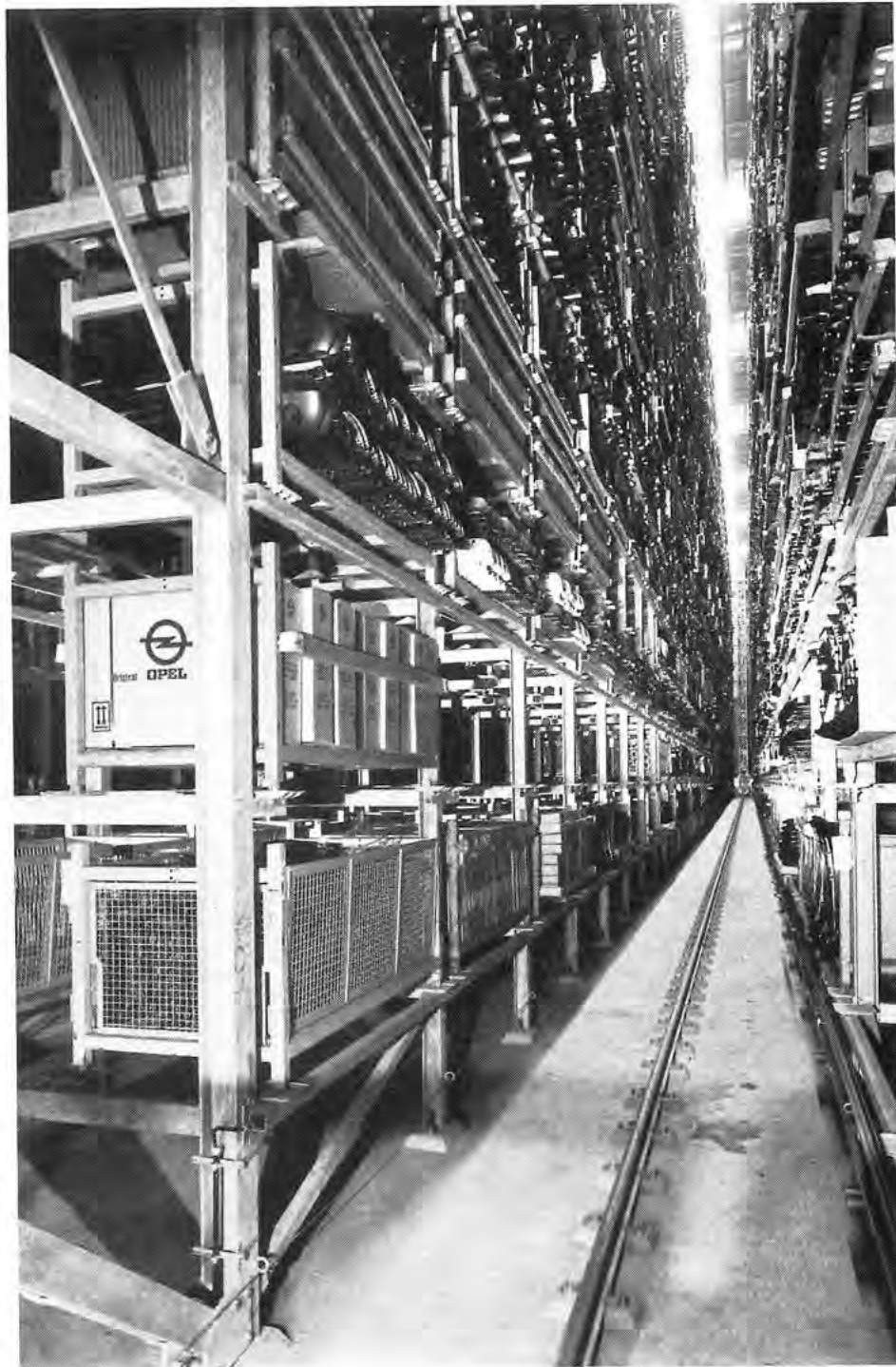


Modell des Hochregallagers.

förderwagen aufgesetzt und über eine Kontrollstation zum Einlagerungspunkt – I-Punkt – befördert. Hier wird die Lochkarte zur Ingangsetzung des automatischen Übernahmeprozesses entnommen. Hat der Prozeßrechner das angebotene Material akzeptiert, erfolgt automatisch die Übernahme der Ladeinheit durch die Einsetzungs-Transportgabeln, ihr Weitertransport auf dem Plattenförderer zur rechnerisch gewählten Regalgasse und die Übernahme der Ladeinheit durch Einlagerungstransportgabeln innerhalb des Hochregallagers von der Aufgabestation. Die Ladeinheiten werden dort vom Regalförderzeug übernommen und von diesem zum vom Rechner ausgewählten Lagerort gebracht und eingesetzt. Vom Augenblick der Übernahme am I-Punkt durch die Automatik bis zum Absetzen in der entsprechenden Regalöffnung verläuft der gesamte Prozeß vollautomatisch.

1.200 Bewegungen pro Schicht

Die Auslagerung wird durch den Prozeßrechner auf Grund vorliegender Aufträge ausgelöst, ebenso wenn der Mindestbestand im konventionellen Lager erreicht bzw. unterschritten wird. Das Regalförderzeug, vom Rechner gesteuert, entnimmt die Ladung der Regalöffnung, befördert sie zur Absetzstation, von wo eine Auslagerungs-Transportgabel sie wieder auf das Doppelplattenförderband bringt. Über dieses gelangt sie dann zum Auslagerungs- oder Kontrollpunkt der Auslagerung. Die Kapazität für den Ein- und Auslagerungsprozeß beträgt 1.200 Bewegungen pro Schicht, das heißt 1.200 Einlagerungen und 1.200 Auslagerungen unter der Voraussetzung, daß ca. 50 Prozent dieser Bewegungen als Doppelspiel ablaufen. Ein Doppelspiel ist ein Vorgang, bei dem eine Einlagerung mit einer Auslagerung kombiniert ist und



Blick in eine der Regalgassen.

somit unnötige Bewegungszeiten der Regalförderzeuge vermieden werden.

In Europa einmalig

Jeder Opel-Händler und damit auch jeder Besitzer eines Opel-Modells profitiert von diesen technisch-elektronischen Wunderwerken, die als Meilensteine in der Lagerhaltung von Automobil-Ersatzteilen anzusehen sind. Es ist ein großer Schritt von den Lagerhallen zu Beginn des 20. Jahrhunderts bis hin zu den von Opel erstellten Lagermaschinen, die in Größe und Ausstattung in Europa einmalig sind und mit ihrem hohen Investitionswert das Vertrauen demonstrieren, das das Werk in die Zukunft des Automobilgeschäftes setzt. Hi.

Andere Einstellung

Durchschnittlich kommen jährlich über 40.000 Besucher in unser Rüsselsheimer Werk. Etwa die Hälfte davon sind Jugendliche, von denen sich die meisten natürlich für den Produktionsablauf und technische Dinge interessieren. Bis vor einiger Zeit waren unter ihnen aber auch solche, die halbgare Polit-Weisheiten mit sich herumtrugen, die sie während des Werkrundganges oder bei anschließenden Diskussionen an den Mann zu bringen versuchten. Mit der entsprechenden Aggressivität natürlich. Gegen Monopole und Monopolherren, Bandarbeit und Lohnsklaverei zogen sie zu Felde. — Das gibt es inzwischen kaum noch. Auffallend dagegen eine verstärkte Hinwendung zu mehr Sachlichkeit und Nüchternheit bei vielen jungen Menschen, was sicher auch auf die veränderte Wirtschaftslage zurückzuführen ist. Anscheinend begünstigen „fette Zeiten“ die Neigung zu ideologischer Aggressivität, während Zeiten mit gravierenden Wirtschaftsproblemen für sachlichere Überlegungen aufgeschlossen machen.

Schmutzfinken

Ein Waschraumwärter erzählte mir von teilweise haarsträubenden Erfahrungen, die er bei seiner Arbeit machen muß. Daher befragte ich auch einige seiner Kollegen, um breiter und sicherer informiert zu sein. Doch leider bestätigten mir alle, daß es unter uns Schmutzfinken (eigentlich ein zu harmloses Wort) gibt, die von Anstand und Sauberkeit nicht viel zu wissen scheinen. Hier einige Beispiele ihrer traurigen Taten: Viele spucken so oft und „ergiebig“ auf den Boden, daß den Waschraumwärtlern beim Reinigen der Ekel hochkommt. In die Becken, aber selbst vor die Spinde wird teilweise uriniert. Toiletten scheinen einige Leute nicht zu kennen, oder der Weg dorthin ist ihnen zu weit. Ja vor noch anderen Unflätigkeiten schreckt mancher nicht zurück. Allzu häufig trifft man auch auf Zerstörungs- und Besudelungswut. Nicht zuletzt die Putzfrauen, die die Klosetts reinigen, wissen ein Lied von den Ferkeln dieser „Kollegen“ zu singen. Was muten diese Menschen — zwar nur eine Minderheit, aber immerhin! — ihren Kollegen, Waschraumwärtlern und Putzfrauen, eigentlich zu? Sind es für sie dumme Domestiken, die sich einfach mit den hinterlassenen Zeichen ihrer Unflätigkeiten abzufinden haben? Ob sie das zu Hause auch machen? Sage nur niemand, das seien die Ausländer. Nein, es sind hauptsächlich unsere Landsleute, denen man — leider — solches Tun nachsagen muß.

Spectator

Modelltischler

Der Modelltischler gehört zu den Berufen, deren Erzeugnisse man in keinem Schaufenster sehen, in keinem Laden kaufen kann. Verständlich, daß viele nicht wissen, was es mit diesem Beruf auf sich hat. Er ist ein Tischler, das sagt der Name. Sein Werkstoff ist das Holz. Er steht an der Hobelbank, an der Fräsmaschine, er gebraucht den Hobel und das Stechisen wie jeder andere Tischler auch. Aber er stellt nicht Schränke, Türen, Fensterrahmen her, sondern Modelle, keine Schiffs- oder Flugzeugmodelle, sondern Modelle für die Gießerei. Wenn nämlich der Former die Gußform beispielsweise für ein großes Zahnrad herstellen soll, braucht er dazu ein hölzernes Zahnrad von der Größe und Gestalt des Gußstückes. Das hölzerne Zahnrad ist das Werk des Modelltischlers, aber nur eines von vielen.

Qualifizierter Beruf

Die Ausbildungszeit für diesen qualifizierten Beruf beträgt 3 1/2 Jahre. Voraussetzung sind gute Noten im Rechnen, im Zeichnen und ein gutes

„räumliches Vorstellungsvermögen“. Die saubere und genaue Arbeit des Modelltischlers ist nämlich Voraussetzung für die Herstellung fehlerfreier Gußstücke. Der Auszubildende muß mit allen Fertigkeiten der Holzbearbeitung vertraut gemacht werden, vor allem auch mit dem Aufzeichnen und Verleimen der Teile, denn die Modelle dürfen sich nicht verziehen und werden oft aus vielen Stücken zusammengeleimt.

Immer neue Aufgaben

Neben den Arbeiten an den üblichen Holzbearbeitungsmaschinen muß der Auszubildende auch Holzdreharbeiten ausführen können; außerdem muß er einige Wochen in der Formerei arbeiten. Modellbau ist Einzelanfertigung, stellt immer wieder neue und andere Aufgaben und verlangt einen Menschen, dem gerade die Vielfalt der Arbeit Freude macht. Bei entsprechenden Voraussetzungen bestehen Aufstiegschancen zum Meister oder nach dem Besuch einer Ingenieurschule zum Modellkonstrukteur bzw. Maschineningenieur.



Mathias Ziesche (rechts) und Ottmar Lapp sind auszubildende Modelltischler im 3. Ausbildungsjahr. Unser Bild zeigt sie beim Anfertigen eines Gießmodells Seitenwandvorrichtung.

BEI DER ARBEIT KEINEN ALKOHOL!

In Europa sind Millionen von Menschen dem Alkohol verfallen. Allein in der Bundesrepublik gibt es mehr als eine Million chronische Alkoholiker. Doch schätzt man, daß die Dunkelziffer noch höher liegt. Untersuchungen haben ergeben, daß die Zahl der Leberleiden bei Frühinvaliden von 1969 bis 1973 bei Männern um rund 70 Prozent und bei Frauen um rund 30 Prozent gestiegen ist.

Auslöser war in den meisten Fällen übertriebener Alkoholgenuß. Alkoholismus bringt aber nicht nur den Betroffenen und ihrer Umgebung Leid und Verdruß, er verursacht auch für Staat und Wirtschaft hohe Kosten.

Alkohol am Arbeitsplatz

Nach Schätzungen der Weltgesundheitsorganisation steht etwa die Hälfte aller Alkoholiker im Erwerbsleben. Das lenkt den Blick auch auf das Thema Alkohol im Betrieb. Während die 0,8-Promille-Grenze im Straßenverkehr Anerkennung erlangt hat, wird von der Gefährlichkeit des Alkohols im Betrieb kaum gesprochen. In den meisten Unternehmen der Bundesrepublik ist Alkoholgenuß während der Arbeitszeit zwar untersagt — trotzdem werden immer wieder volltrunkene Werksangehörige gefunden und zur Ausnüchterung nach Hause gebracht. Ein disziplinarisches Nachspiel ist in der Regel die Folge. Viele Arbeitsunfälle, manche mit Todesfolge, sind durch Alkoholeinfluß im Betrieb verursacht worden.

Außerdem darf nicht übersehen werden, daß der Trunkene auch andere gefährden

kann. Ferner entfällt die Rentenzahlungspflicht der Berufsgenossenschaft, wenn man nachweislich unter Alkoholeinfluß zu Schaden kam.

Zu spät bemerkt

Alkohol gehört heute zum täglichen Leben. Oft soll ein Schluck den vielfältigen Streß unserer modernen Zeit vergessen lassen. Dabei ist der Weg vom gelegentlichen Schluck zur ständigen Gewohnheit gar nicht weit. Und das Schlimmste ist, daß die meisten die Gefährlichkeit des Alkohols oft erst merken, wenn sie bereits süchtig sind. Dann wird

die Sache zum Problem, nicht nur für die Familie, sondern möglicherweise auch für die Arbeitskollegen im Betrieb. Dem Gefährdeten geht mit der Zeit das Gefühl verloren, wann er genug hat. Wenn etwas Unangenehmes geschieht oder bevorsteht, wird halt getrunken, bis alles vergessen ist. Und eines Tages ist die Alkoholkrankheit da, obwohl man zunächst körperlich noch gesund zu sein scheint. Zuerst kommen die Menschen aus dem seelischen Gleichgewicht, später fängt auch der Körper an, auf vielfältige Weise zu rebellieren.

Wann ist man gefährdet?

Wer ist eigentlich alkoholgefährdet? Hier einige Anzeichen dafür: Wer nach Alkoholgenuß ein unbezähmbares Verlangen nach mehr verspürt • Wer zunehmend von schwachen auf starke Getränke übergeht • Wer bei seelischen Spannungen nach Alkohol verlangt • Wer das Trinken nicht von selbst aufgeben kann • Wer heimlich und allein trinkt • Wer durch sein gewohnheitsmäßiges Trinken körperliches Unbehagen und Charakterveränderungen verspürt • Wer durch sein Trinken sich selber und seine Umwelt in Sorgen stürzt und seine Beziehungen zum Mitmenschen als gestört erlebt. — Nur wer alle diese Punkte ehrlich verneinen kann, ist nicht gefährdet. Wer bereits eine Frage mit Ja beantworten muß, sollte sich einmal vertrauensvoll mit dem Hausarzt oder Werkarzt unterhalten. Hilfe ist in den meisten Fällen möglich, vorausgesetzt, man hat den Willen dazu. Mitunter genügt auch schon der Anschluß an eine abstinenten Gruppe. Der gemeinsame Wunsch, vom Alkohol wegzukommen, ist bereits eine Hilfe und hält diese Menschen zusammen. Reicht das jedoch nicht aus, so ist eine größtenteils von der Sozialversicherung getragene Kur möglich. Dr.L.





H. Wolf
Werkzeugbau
3.10.1975



F. Wilhelm
Berufsausbildung
11.10.1975



R. Kopf
Karosseriebau
24.10.1975



V. Kraus
Betriebsschlosserei
26.10.1975



A. Hoss
Werkzeugbau
27.10.1975



G. Schilling
Werkzeugzentralverw.
30.10.1975



A. Weindel
Schweißmasch.u.Vorr.
25.11.1975

25

2.10.1975

Gustav Bange
PEK
Georg Bauer
Lehrenbau
Erwin Bottmann
Wagenendmontage
Vinzenc Christ
PEK
Walter Dworschak
Wagenendmontage
Martin Eisinger
Karosseriebau
Otto Gebhardt
Karosseriebau
Hans Geduldig
Karosseriebau
Johann Geiger
Instandhaltung
Peter Gilsdorf
Transportwesen
Günther Harlos
Zentralplanung
Norbert Hassenpflug
Karosseriebau
Helmut Hessinger
Modellschreinerei
Wilhelm Hitzel
Qual.Ktr.u.Insp.
Kurt Höger
Chassis I
Alois Jeuck
Karosseriebau
Günter John
Kar.-Fertigungsmontage
Karl Jost
Wagenendmontage
Ludwig Jourdan
Kar.-Fertigungsmontage
Oskar Jung
Karosseriebau
Jakob Keck
Karosseriebau
Josef Korbus
Werkerschutz
Richard Krekel
Karosseriebau

2.10.1975

Alois Lauer
Transportwesen
Karl Lauer
Karosseriebau
Reinhold Mack
PEK
Willi Masson
Instandhaltung
Friedl Mühlberger
Werkzeugzentralverw.
Helmut Ohnacker
Karosseriebau
Rudolf Pabst
Qual.Ktr.u.Insp.
Heinz Plönzke
Wagenendmontage
Margarete Reibold
Produktionssteuerg.
Georg Reininger
Karosseriebau
Georg Schweitzer
Schnittbau
Alfred Seiferth
Instandhaltung
Georg Stork
Projektkontrolle
Jakob Treiling
Schmiede
Heinz Günter Veith
Ersatzteilelager
Helmut Volz
Schweißmasch.u.Vorr.
Eugen Wolf
Rohrfabrikation

3.10.1975

Philipp Stemmler
Schnittbau

4.10.1975

Jakob Förstner
Instandhaltung
Erich Hoschek
Qual.Ktr.u.Insp.
Gustav Schulz
Chassis I
Paul Schweikhard
Unfallverhütung
Otto Steinert
Instandhaltung
Jakob Wittner
Chassis I

5.10.1975

Wilhelm Leiß
Rohrfabrikation
Willi Lucas
Werkzeugschleiferei
Walter Michel
Chassis I
Heinrich Mink
Instandhaltung
Willy Rothenstein
Materialbehandlung
Hermann Vowinkel
PEK
6.10.1975
Gustav Fuchs
Materialbehandlung
Winfriede Hauzel
Werkverpflegung

8.10.1975

Willi Lohnes
PV-Schmiede
9.10.1975
Karl Appel
Chassis I
Alfred Bloos
Schweißmasch.u.Vorr.

Josef Bursik
Instandhaltung

Erich Damm
Z. Masch.-Abt.

Karl Fauerbach
Chassis I

Paul Jung
Instandhaltung

Rudolf Lorenz
Lehrenbau

Erwin Reese
Preßwerk

Georg Schuldhauer
Fertigungsmat.Disp.

Hans Vatter
Instandhaltung

Heinrich Zimmer
PV Werkstätten

10.10.1975

Heinrich Fritz
Lehrenbau
Günther Hinkelmann
Instandhaltung
Josef Klenner
Preßwerk

11.10.1975

Käthi Astheimer
PEK
Otto Böttinger
Standardabteilung
Georg Spitz
Styling
Willi Steinmetz
Qual.Ktr.u.Insp.

12.10.1975

Ewald Bielefeld
Berufsausbildung
Berthold Czech
Instandhaltung
Robert Schröder
Z. Wagenverteilung

13.10.1975

Adolf Müller
Werkfeuerwehr

16.10.1975

Willi Ackermann
Arbeitsverf.u.Richtl.
Leonhard Erben
Qual.Ktr.u.Insp.

Karl Härtel
Z. Masch.-Abt.

Reinhold Kaspar
Instandhaltung

Herbert König
Kdd.Werkstatt

Heinz Krug
Instandhaltung

Hans-Ulrich Powitz
Personal- u. Sozialabt.

Herbert Stirne
Kundenbetreuung

Jakob Weil
Schweißmasch.u.Vorr.

Alfred Wirth
Materialbehandlung

17.10.1975

Hans Laufersweiler
Z. Masch.-Abt.

Heinrich Reichert
PEK

Hermann Storm
PEK

Philipp Ziefle
Preßwerk

Horst Zimmermann
Preßwerk

19.10.1975

Kurt Preuss
Schweißmasch.u.Vorr.
Willi Schubbach
Rohrfabrikation
Oskar Sudler
Preßwerk

23.10.1975

Werner Gantenberg
Z. Masch.-Abt.
Gerhard Gläser
Verkehrsabteilung
Hermann Heller
Preßwerk

Walter Laumann
Chassisbau

Wilhelm Lautenschläger
Chassis I

Hermann Melchior
Materialbehandlung

Willi Schupp
Werkzeugabteilung

Hans Vierheller
Karosseriebau

Otto Wiemer
Karosseriebau

24.10.1975

Elisabeth Detschmann
Motorenbau

Werner Hess
Schnittbau

Johann Hildenbrand
Transportwesen

Georg Römer
PEK

Daniel Winnik
Werkzeugzentralverw.

Franz Wunderle
Instandhaltung

25.10.1975

Adolf Darmstadt
Transportwesen

Johann Gröbner
Teile-u.Zubeh.Disp.

Werner Pfeiffer
Materialbehandlung

Ernst Vorndran
Transportwesen

26.10.1975

Georg Laut
Motorenbau

Bruno Mayer

Verkaufsz. Mitte
Kurt Prang
Schmiede
Erich Wichmann
Schnittbau

30.10.1975

Walter Engel
Achsenbau
Heinrich Müller
Instandhaltung
Heinrich Weber
Instandhaltung
Erwin Zimmermann
Chassis I

1.11.1975

Willy Brandmüller
Betriebskrankenkasse
Siegfried Ranft
Marktforschung
Kurt Schilling
Schnittbau
Erich Vollhardt
Getriebebau

6.11.1975

Ludwig Barthel
Schnittbau
Hans Krimmel
Werkzeugbau

7.11.1975

Hermann Becker
Achsenbau
Georg Gunkelmann
Motorenbau
Rudolf Kraus
Fahrzeugsauslieferung
Philipp Müller
Karosseriebau
Adolf Schäfer
Werkzeugzentralverw.

8.11.1975

Hans Dorst
Qual.Ktr.u.Insp.
Kurt Haas
Werkzeugzentralverw.
Martin Toepler
Qual.Ktr.u.Insp.

9.11.1975

Heinrich Hormel
Werkfeuerwehr

KARTEN-VERMITTLUNG

Mal wieder ins Theater geh'n

Die Theatersaison 75/76 hat begonnen. Seit einiger Zeit hängen die Opel-Theaterpläne für Vorstellungen der Theater in Rüsselsheim, Mainz, Wiesbaden und Frankfurt wieder an den Anschlagtafeln des Rüsselsheimer Werkes. Mitarbeiter, die sich für eine der angegebenen Aufführungen interessieren und ins Theater gehen wollen, betreut seit vielen Jahren Margitta Krafczyk, Sachbearbeiterin in der Kulturabteilung (Bild). Mit Geduld und Einfühlungsgabe versucht sie, die unterschiedlichen Kartenwünsche der Theaterbesucher zu erfüllen, denn bekanntlich gibt es ja nicht nur Mittelplätze. Übrigens haben alle Theater mit Beginn der neuen Spielzeit ihre Preise etwas erhöht. Für die Häuser in Frankfurt,

allerdings umgebaut, um dem Publikum den Besuch im „Übergangs-Opernhaus“ so angenehm wie möglich zu machen. Insgesamt stehen jedoch nur 750 Sitzplätze zur Verfügung. (Zwei Eingänge gibt es: in der Mauritiusstraße und durch die Passage von der Kirchgasse in der Fußgängerzone.) Die Schauspielaufführungen finden während der Umbauzeit im Theater im Park in der Wilhelmstraße statt. (Eingang Herrnmühlgasse gegenüber der Marktkirche.)

Termine einhalten

Mitarbeiter, die ins Theater gehen wollen, finden die Kulturabteilung in der Personalabteilung (D 10), 1. Stock, Zimmer



Mainz und Wiesbaden erhalten Werksangehörige unverändert eine Ermäßigung, während für Rüsselsheim nach wie vor die bisher übliche Regelung gilt.

Umbau in Wiesbaden

Eine Neuerung gibt es in Wiesbaden. Hier wird das Staatstheater renoviert. Für das nächste und sicher auch noch für das übernächste Jahr gibt es deshalb ein Provisorium. Operaufführungen finden im Walhalla-Theater statt, bisher ein Kino, das ursprünglich aber als Theater gebaut wurde. Nach dem Krieg gab es hier schon einmal Operaufführungen. Bevor die Oper umziehen konnte, wurde das Kino

62. Telefonisch werden Bestellungen unter den Nummern 879 und 3387 entgegengenommen. Es sollte allerdings nicht vergessen werden, die bestellten Karten zum vereinbarten Termin abzuholen. Aus organisatorischen Gründen wird darum gebeten, die auf den Theaterplänen angegebenen Bestell- und Abholzeiten auch einzuhalten. Sollte der Theaterplan an einer Anschlagtafel fehlen, kann Interessenten dieses Bereichs das Plakat auf Anforderung zugeschickt werden — solange Vorrat reicht. Auf dem Bild Margitta Krafczyk (links) mit den Theaterkarteninteressentinnen Gudrun Erbs und Wilma Beckmann (rechts).

11.11.1975 Peter Merker Instandhaltung Albert Wiedmann Kdd.-Förderung	20.11.1975 Franz Puntschuh Rohrfabrikation Karl Adam Schubö Kundendienst
10.11.1975 Hans Schilling Energieerzeugung Peter Vogel Mat.Eing.u.Zahlgs.K	21.11.1975 Walter Riedl Transportwesen
13.11.1975 Ernst Herbolsheimer Qual.Ktr.u.Insp.	22.11.1975 Paul Miedreich Chassisbau
Rene Jarrot Qual.Ktr.u.Insp.	23.11.1975 Hans Messenkopf Qual.Ktr.u.Insp.
14.11.1975 Heinz Gredy Rohrfabrikation Heinz Rink Werkzeugabteilung Helmut Wahl Instandhaltung	27.11.1975 Heinz Lehrke Proj.-Systempl.Verw.
15.11.1975 Werner Dietz Werksanlagen	28.11.1975 Albert Amstätter Wagenendmontage
16.11.1975 Wendelin May Motorenbau Karl Schreiner Transportwesen Heinrich Veith Werkschutz	29.11.1975 Heinrich Kerz Instandhaltung Wilhelm Matuszewski Modellschreinerei
20.11.1975 Oskar Hofmann Z. Masch.-Abt.	30.11.1975 Hermann Hauf PV Werkstätten Engelbert Lörsh Betriebsschlosserei Helmut Knauer Karosseriebau

IM RUHESTAND

Karl Bauer Werkzeugbau	Wilhelm Künstler Preßwerk
Georg Dinger Beschädigten-Eins.	Martin Lorenz Getriebebau
Josef Doyscher Beschädigten-Eins.	Philipp Müller Werkschutz
Katharina Egenolf Zentralwäscherei	Karl Nowak Instandhaltung
Alfred Fabig Getriebebau	Isidor Ohrmann Genesendenabt.
Anton Fiedler Personalabteilung	Josef Pudenz Rohrfabrikation
Ernst Gmyrek Werksanlagen	Paula Rebholz Ordnungsdienst
Maria Gonzo Qual.Ktr.u.Insp.	Arthur Schöppner Materialbehandlung
Franz Groß Karosseriebau	Karl Schüller PEK
Erich Janke Wagenendmontage	Else Stieglitz Qual.Ktr.u.Insp.
Johann Keidl Z. Masch.-Abt.	Karl Weil Z. Wagenverteilung
Albert Keller Motorenbau	Eugen Wendel Werkzeugkonstruktion
Hedwig Krämer Ersatzteilelager	Friedrich Wolf Einkauf
Sophie Krämer Achsenbau	Johann Zerl PEK



Vorsicht: Wildgefahr

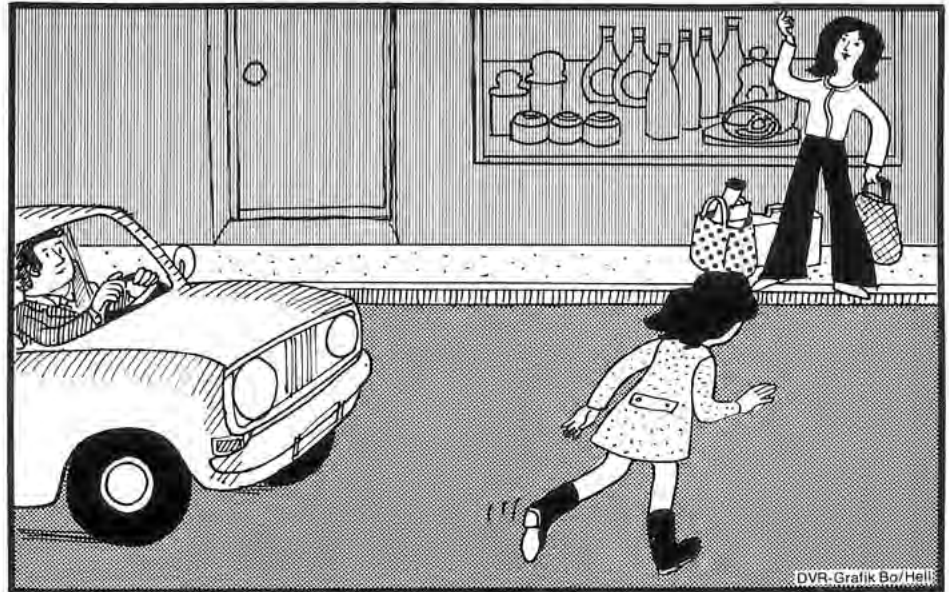
In diesen Wochen sollten Kraftfahrer auf allen Straßenabschnitten, an denen Wildwechselschilder stehen, erhöhte Vorsicht walten lassen. Das raten der Deutsche Touring Automobil Club (DTC) und der Automobilclub KVDB. Die Zahl der Kollisionen mit Wild, das über die Fahrbahn wechselt, ist nach den Feststellungen deutscher Jägerverbände jetzt besonders groß: Ein erheblicher Teil der rund 180.000 Haarwildunfälle, die Jahr für Jahr in der Bundesrepublik zu verzeichnen sind, ereignet sich in den Morgen- und Abendstunden.

Beim Auftauchen von Verkehrsschildern, die einen Wildwechsel ankündigen, sollte deshalb gerade in dieser Zeit stets die Geschwindigkeit so weit reduziert werden, daß beim Erscheinen von Rehen oder sonstigem Wild keine Notbremsung vorgenommen werden muß. Sehr gefährlich ist es aber auch, bereits auf der Fahrbahn befindlichen Tieren mit dem Auto ausweichen zu wollen. Die Klubs weisen darauf hin, daß solche Manöver häufig zu schweren Unfällen führen, weil das Fahrzeug dabei außer Kontrolle geraten kann. In solchen Situationen ist es also besser, einen Zusammenprall mit dem Wild in Kauf zu nehmen. Er verläuft meist weit glimpflicher, zumal dann, wenn der Fahrer das Lenkrad fest in Händen hat.

Wildschadenunfälle werden von den Auto-Versicherungen (soweit eine Teilkaskoversicherung für Brand und Diebstahl besteht) nur dann bezahlt, wenn das Fahrzeug tatsächlich mit Haarwild kollidiert ist. Für die Folgen von eventuellen Ausweichmanövern — ohne „Wildberührung“ — kommen sie dagegen nicht auf.

KLICK
Erst gurten ...
... dann starten!

Kinder im Verkehr



Falsch verstandene Mutterliebe und „blinder“ Gehorsam können ein Kind in eine gefährliche Situation bringen, wenn es die Mutter über die Straße zu sich ruft. Kinder laufen dann meist schon im nächsten Moment über die Fahrbahn der Mutter entgegen, ohne wie gewohnt auf den Verkehr zu achten. Eine Situation, die nur noch durch die richtige Reaktion des Fahrzeugführers gemeistert werden kann. Kraftfahrer sollten deshalb ihren Blick auch für solche „Randerscheinungen“ trainieren und versuchen, auch die Gesten scheinbar unbeteiligter Personen mitzubeobachten, wenn dies die Verkehrslage zuläßt. Nur so ist es möglich, ein Fehlverhalten bereits im Ansatz zu erkennen und sich darauf einzustellen.

AQUAPLANING

Wenn das Auto Schlitten fährt

Regen bringt für Autofahrer meist nur Übles: Die Sichtweiten werden kürzer, die Reifen-Haftwerte niedriger und alles in allem die Gefahren größer. Einer dieser Gefahren durch Regen sind die Wissenschaftler erst vor ein paar Jahren so richtig auf die Spur gekommen. Seitdem hat die Sache einen entsprechenden Namen: „Aquaplaning“, zu deutsch „Wassergleiten“. Mit diesem Phänomen erklärt sich so mancher Unfall, der früher als unerklärbar in den Polizeibericht einging. Angenommen, auf der Straße liegt nicht nur ein Hauch von Feuchtigkeit, sondern teilweise eine gewisse Schicht, so etwas wie eine langgestreckte Pfütze. Wir rollen mit Tempo auf die Pfütze zu und in sie hinein. Blitzartig schiebt sich vorn an der Aufstandsfläche der Reifen ein Wasserkeil zusammen, der Keil quetscht sich zwischen Reifen und Straße, das Rad wird eine Winzigkeit angehoben, es rollt nicht mehr durch das Wasser, sondern gleitet auf dem Wasser, so wie ein Wasserski. Nun kann der Fahrer am Lenkrad kurbeln, soviel und wohin er will, das Auto reagiert nicht, es rutscht immer weiter geradeaus. Tritt er daraufhin auf die Bremse, so geschieht

etwas Merkwürdiges: Die Räder kommen sofort zum Blockieren, und — sie bleiben blockiert, wenn man die Bremse wieder löst. Mit stehenden Rädern also und wie auf Schmierseife schliddert der Wagen dahin. Geschieht das bei Gggenverkehr oder gar in einer Kurve, ist die Situation kaum noch zu meistern.

Aquaplaning ist die Folge zu geringer Wasserverdrängung am Reifen: Das Pfützenwasser wird von einer gewissen Geschwindigkeit an nicht rasch genug zur Seite weggequetscht. Ein Teil bleibt wie ein Polster unterm Reifen drunter und hebt das Auto ein wenig hoch. Daraus ergibt sich logischerweise: Je höher die Geschwindigkeit und je geringer die Profiltiefe, desto größer die Gefahr von Aquaplaning. Und daraus wiederum können wir uns fünf wertvolle Tips ableiten: Niemals mit vollem Dampf in Pfützen hinein! Auf Straßen mit viel stehendem Wasser langsam fahren! Bei Durchfahrt durch stehendes Wasser nicht bremsen! Und auch nicht lenken! Reifenprofil nicht unter 2 Millimeter. (Das gesetzliche Minimum von 1 Millimeter ist zu gering!)

G.W.



Beachtliche Spende

Vor kurzem konnte die erste Vorsitzende des Vereins Werkstätten für Behinderte Rhein-Main e.V., Rüsselsheim, Herta Max, freudestrahlend einen Scheck über 1.000 DM in Empfang nehmen. Wie kam es dazu? Die ehemaligen Flint-Studenten des Unternehmens zahlen zur Finanzierung von Vorträgen und ähnlichen Veranstaltungen im Rahmen gemeinsamer Treffen laufend Beiträge. Daraus hat sich erstmals ein nennenswerter Überschuss er-

geben. Man kam überein, diesen Betrag einem guten Zweck zuzuführen und entschied sich für die Behinderten-Werkstätte in Rüsselsheim. Unser Foto zeigt von links Mitarbeiter B. Breul, PEK, Vorsitzender der Ortsvereinigung Rüsselsheim der Lebenshilfe für das geistig behinderte Kind, Herta Max, als Vertreter für die ehemaligen Flint-Studenten H. G. Wuttke, PV Werkstätten, und D. Stenzel, PEK-Motor.

Rechtsmediziner auf dem Prüffeld

Während der kürzlich stattgefundenen 54. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin in Frankfurt fanden die Fachreferate über das Gebiet Verkehrsmedizin auf unserem Prüffeld bei Dudenhofen statt. Im Anschluß an die

theoretischen Ausführungen konnten sich die teilnehmenden Fachmediziner bei Diskussionen mit Sicherheitsexperten unseres Hauses und anhand eines Crashtests vom hohen Sicherheitsstand der Opel-Automobile überzeugen.

Werksferien 1976

Auf Grund einer Vereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat wurden die Werksferien 1976 wie folgt festgelegt:

Werk Rüsselsheim:

5. – 23. Juli

Werk Bochum:

19. Juli – 6. August

Werk Kaiserslautern:

2. – 20. August

Diese unterschiedliche Regelung ist bedingt durch die Schulferien in den verschiedenen Bundesländern und hat zur Folge, daß in den einzelnen Werken entsprechende Materialvorräte angelegt werden müssen.

In der Zeit vom 24. Dezember 1976 bis 2. Januar 1977 werden die Werke Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern geschlossen. Der 27., 28. und 29. Dezember werden mit Tarifurlaub belegt, der 30. Dezember wird als normale Arbeitszeit vor- oder nachgeholt. Die am 24. und 31. Dezember 1976 ausfallenden Früh- und Normalschichten werden als normale Arbeitszeit vor- bzw. nachgeholt; die Geschäftsleitung kann jedoch auf das Vor- oder Nachholen verzichten.

Unabhängig davon, ob die ausfallende Arbeitszeit des 24. oder 31. Dezember vor- bzw. nachgeholt wird oder nicht, werden der 24. und 31. Dezember wie normale Arbeitszeit voll bezahlt.

Wir gedenken WERK RÜSSELSHEIM

Karl Conradi, Rentner
geb. 16.8.05 gest. 10.9.75
Fritz Rühl, Rentner
geb. 8.7.09 gest. 10.9.75
Jakob Hummel, Rentner
geb. 29.10.97 gest. 16.9.75
Franz Leitner, Rentner
geb. 18.8.06 gest. 16.9.75
Hans Lippert, Fertigmontage
geb. 21.2.13 gest. 17.9.75
Wilhelm Faust, Rentner
geb. 20.6.05 gest. 18.9.75
Ernst Mussel, Rentner
geb. 22.12.02 gest. 19.9.75
Franz Werner, Rentner
geb. 23.2.07 gest. 19.9.75
Johann Schadt, Rentner
geb. 27.5.00 gest. 21.9.75
Adam Werner, Rentner
geb. 30.8.09 gest. 23.9.75

Josef Jirovec, Verkaufsanalysen
geb. 25.3.14 gest. 24.9.75
Philipp Gaubatz, Rentner
geb. 18.6.02 gest. 26.9.75
Johann Nagel, Rentner
geb. 2.9.07 gest. 26.9.75
Willibald Kriesche, Rentner
geb. 21.2.01 gest. 27.9.75
Johann Wilh. Pabst, Wagenendm.
geb. 1.4.38 gest. 28.9.75
Peter Bauer, Rentner
geb. 29.11.94 gest. 29.9.75
Adolf Dannigkeit, Rentner
geb. 8.8.05 gest. 29.9.75
Dieter Junker, Datenverarbeitung
geb. 1.12.34 gest. 30.9.75
Karl Held, Rentner
geb. 23.10.07 gest. 1.10.75
Alwin Lehn, Transportwesen
geb. 29.6.29 gest. 1.10.75

Robert Ilgenfritz, Rentner
geb. 11.6.13 gest. 6.10.75
Franz Horneck, Rentner
geb. 17.4.98 gest. 7.10.75
Volkmar Steinhilber, Preißwerk
geb. 19.2.41 gest. 8.10.75
Philipp Zahn, Rentner
geb. 17.10.04 gest. 8.10.75
Ludwig Diehl, Rentner
geb. 25.4.98 gest. 10.10.75
Georg Schilling, Rentner
geb. 15.3.95 gest. 10.10.75
Peter Speh, Rentner
geb. 28.11.92 gest. 10.10.75
Jakob Link, Rentner
geb. 10.8.12 gest. 11.10.75
Georg Wedel, Rentner
geb. 29.9.98 gest. 11.10.75
Erich Immel, Beschädigten-Eins.
geb. 1.7.32 gest. 12.10.75
Julius Hauff, Rentner
geb. 14.8.91 gest. 13.10.75
Peter Schaffner, Rentner
geb. 30.5.12 gest. 14.10.75

Hans Otto Ruh, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 21.4.43 gest. 15.10.75
Michael Schütz, Rentner
geb. 28.1.04 gest. 15.10.75
Karl Fischer, Rentner
geb. 22.3.10 gest. 17.10.75
Wilh. Gregor Jung, Rentner
geb. 24.5.92 gest. 17.10.75
Christoph Hess, Rentner
geb. 18.2.27 gest. 18.10.75
Rudolf Mendel, Rentner
geb. 16.4.10 gest. 18.10.75
Karl Müller, Rentner
geb. 19.3.07 gest. 18.10.75
Jakob Horneck, Rentner
geb. 7.8.07 gest. 19.10.75
Gerhard Hartmann, Rentner
geb. 9.5.06 gest. 20.10.75
Karl Klepper, Werkzeugbau
geb. 15.4.16 gest. 21.10.75
Paul Rcecik, Rentner
geb. 5.4.06 gest. 21.10.75
Philipp Ritter, Rentner
geb. 16.11.14 gest. 21.10.75



WERK BOCHUM



Vor dem Werkseingang von „General Motors Continental“ in Antwerpen.

Brückenschlag nach Antwerpen

Die Standardabteilung unseres Bochumer Werkes und die Standardabteilung des GM-Montagewerkes in Antwerpen (Belgien) haben des öfteren miteinander zu tun. Aus den meistens telefonischen und brieflichen Verbindungen sind inzwischen gute Kontakte entstanden. Routinebesuche von einzelnen Sachbearbeitern hat es schon immer gegeben. Irgendjemand hatte dann mal den Vorschlag gemacht, sich gegenseitig zu besuchen. Aus dem Plan wurde Wirklichkeit. Vor einigen Wochen fand an einem Samstag der erste Besuch in Antwerpen statt. Die belgischen Kollegen hatten ein umfangreiches Programm vorbereitet: Nach der Begrüßung fand eine Werksbesichtigung statt. Alle waren von der Größe und von der

Sauberkeit des Werkes beeindruckt. Am Nachmittag startete dann das Freundschafts-Fußballspiel. Die Standardabteilung Bochum gewann 1 : 0. Abends fand ein „gemütliches Beisammensein“ statt.

Die Antwerpener Kollegen hatten es „Verbrüderung“ genannt. Alles ist gut verlaufen. Es gab sogar ein Programm, das in deutscher Sprache abgefaßt war. Die Verständigung war gut. Viele der belgischen Kollegen sprachen deutsch. Trotz der wenigen Stunden, die zur Verfügung standen, wurde auch noch kurz die Altstadt besichtigt. Die Rückreise erfolgt am späten Abend. Demnächst wollen die Antwerpener die Bochumer besuchen. Herzlich willkommen!



Die Fußballmannschaften der Standardabteilung Bochum und von GM-Antwerpen.

Urlaubs-Nachlese

Beim Sichten seiner Urlaubsbilder stieß Mitarbeiter E. Thielmann, Meister in der Abteilung Produktions-Vorbereitung Karosserie, auf dieses Foto, das auf der Großglockner-Hochalpenstraße am Fuschertörl in 2.470 m Höhe aufgenommen wurde. Er entdeckte diesen alten 3 Tonne Opel-Blitz mit Allradantrieb, der dem Glockner-Straßendienst gehört, und ließ sich gleich mit ihm fotografieren.

Nach seiner Schätzung müßte das Fahrzeug wenigstens 30 Jahre auf dem Buckel haben. Fazit: Opel – der Zuverlässige!



SPORTPLÄTZE

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

Platz Havkenscheider Straße

Bochum-Laer (Werk I)

montags	15.00–17.00 Uhr
dienstags	15.00–17.00 Uhr
mittwochs	15.00–17.00 Uhr
donnerstags	15.00–17.00 Uhr
freitags	15.00–17.00 Uhr

Platz Everstalstraße

Bochum-Langendreer (Werk II)

mittwochs u.	
donnerstags	15.00–16.30 Uhr

Platz Glücksburger Straße

Bochum-Wiemelhausen (Normalschicht)

montags (mit Beleuchtung)	17.00–19.00 Uhr.
---------------------------	------------------

Einteilung der Zeiten durch
SOZIALE BETREUUNG, Tel. 2407.



ZAHLTAG DES VORSCHLAGWESENS

187.516,- DM für gute Ideen

Der 15. Oktober 1975 war für das Vorschlagwesen in Bochum ein Tag der Superlative: Dreimal 30.000 DM und jeweils 29.016 DM, 26.252 DM, 14.529 DM, 13.821 DM, 8.898 DM, 5.000 DM – alles Nettobeträge – konnten durch den Leiter des Werkes Bochum, H. Gensert, als Prämien für Verbesserungsvorschläge überreicht werden. Insgesamt 187.516,- DM wechselten im Handumdrehen den Besitzer. Ein Vorgang, wie er beim Vorschlagwesen in der Bundesrepublik wohl einmalig sein dürfte.

Was waren es für Ideen, die hier so hoch honoriert wurden? Durch einen Gestellaufsatz wurde eine bessere Auslastung der werkseigenen Waggonen beim Transport der Karosserie-Seitenwände von Bochum nach Antwerpen erzielt; eine Einsparung ergab sich dadurch, daß man jetzt den sogenannten „Frontträger“ der Karosserie aus dem Abfallmaterial der Karosserie-

Seitenwände fertigt und eine Rückgewinnung von Nickel bei den sogenannten „Hochglanzbädern“ erreicht hat.

Nach der Überreichung der Prämien, die im Beisein der jeweiligen Vorgesetzten erfolgte, wurde noch eine Zeitlang über das Vorschlagwesen diskutiert. Auch die schwachen Stellen, wie zum Beispiel Bearbeitungsdauer und nicht ausreichende Begründung bei Ablehnungen, kamen zur Sprache. Das Ergebnis des Gesprächs kann man so zusammenfassen: Es wurde die einhellige Meinung vertreten, daß das Vorschlagwesen, wenn es diese Einrichtung noch nicht gäbe, geschaffen werden müsse und daß jeder die Chance hat, das große Glück zu machen. Die Abteilung Vorschlagwesen hofft, daß weiterhin viele gute Vorschläge eingehen und dafür hohe Prämien gezahlt werden können. Das Bild oben zeigt die Gesprächsrunde, in der über das Vorschlagwesen diskutiert worden ist.

An den Rand geschrieben

Junge, Junge, das war doch kürzlich ein Zirkus im Werk! So ein irrsinniger Zeitgenosse – anders kann man diese Leute einfach nicht bezeichnen – hat es fertiggebracht, unsere Produktion lahmzulegen. Bombenalarm hieß es. Unsere Meister schickten uns ins Freie. Überall wurde diskutiert. Ich habe so ein bißchen davon mitbekommen, weil ich herumgekreist bin und nach einer Toilette gesucht habe, die nicht in dem Sperrgebiet lag. Beinahe wäre mir die „Bescherung“ in die Hose gerutscht. Etwas gereizt durch diesen Umstand, habe ich einen Mitarbeiter der Feuerwehr angefaucht. Nach meinem „Geschäft“ haben wir uns dann ganz vernünftig unterhalten. Er erklärte mir, daß es eine Menge Sicherheitsvorschriften gibt, die in solchen Fällen eingehalten werden müssen. Die zuständigen Stellen hätten strikt danach verfahren. Auf eine Gruppe bin ich gestoßen, da wurde gesagt, daß bei Arbeitsausfall durch höhere Gewalt kein Anspruch auf Lohnzahlung bestehe. Jemand hatte wütend gerufen: „Diese dunklen Elemente greifen uns also auch noch in die Lohntüte!“ Andere Kollegen zeigten sich erfreut, daß die Abteilung Werksverpflegung, obwohl sie nur in einer Küche arbeiten konnte, in der Pause ein Ersatzessen angeboten hat.

Sicher, es gab auch einige unter uns, die machten sich aus dem Bombenalarm nichts, sie freuten sich über die verlängerte Pause. Ob es noch dicker kommen muß, bis diese Leute wach werden? Fast überall kreiste das Gespräch um die Frage: Was mögen das für Leute sein, die so etwas machen, und wie kann man sie packen? Ich habe einige Antworten behalten: „Die Menschen sind krank“, „Die Weltverbesserer sollten den Mut haben, ihre Kritik offen vorzubringen, nicht so!“, „Es könnten solche sein, die unser ganzes System auf den Kopf stellen wollen“, „Wir sollten wachsam sein!“ Bei den Tätern kann von „Mitmenschen“ wohl nicht die Rede sein.

Hennes



GM-Vizepräsident H. H. Kehrl, Generaldirektor J. P. Mc Cormack und Gesamtwerksleiter F. Beickler lösten sich kürzlich aus einem gedrängt vollen Tagesprogramm in Rüsselsheim heraus und kamen mit dem Hubschrauber zu einer kurzen Besichtigung der Fertigungsanlagen des Werkes I nach Bochum. Die Aufnahmen entstanden kurz vor dem Abflug. Von links F. Beickler, J. P. Mc Cormack, H. Gensert und H. H. Kehrl.



Kleine Opel-„Olympiade“

Sport ist bei der Abteilung Berufsausbildung keine Nebensache. Von April bis September finden für die gewerblichen Auszubildenden wöchentlich Sportstunden statt. Einmal im Jahr ist Großkampftag: Die jugendlichen Mitarbeiter werden zum Sportfest eingeladen. So auch in diesem Jahr.

Am 19. September 1975 fand auf dem Sportplatz „Am Hessenteich“ in der Nähe des Werkes II in Bochum-Langendreer die „Kleine Olympiade“ der Opel-Auszubildenden statt. 240 Teilnehmer; fast alle Auszubildenden machten mit. Sogar etliche Ausbilder und Meister waren am Start. Gutes Wetter, gute Stimmung, gute Vorbereitung. Das Fest konnte beginnen.

Laufen, Springen, Kugelstoßen waren die ersten Übungen. Wer wollte, konnte neben dem Dreikampf auch noch beim 800- oder 1500-m-Lauf mitmachen. Einige Ausbilder kämpften um das silberne oder goldene Mehrkampfabzeichen des Deutschen Leichtathletik-Verbandes. Oft spendeten die Jugendlichen Applaus, wenn ihr Meister es geschafft hatte. Unter den Zuschauern waren unter anderem der

Leiter des Werkes, H. Gensert, und Fertigungsleiter T. R. Faber (Bild unten).

In der Mittagspause stand die Abteilung Werksverpflegung bereit. Es gab Erbsensuppe mit Würstchen und für die ganz durstigen Sportler Tee. So in freier Natur läßt sich gut essen, und es schmeckte vorzüglich. Einige, die vermutlich beim Fußballspiel am Nachmittag ihr Können zeigen sollten, holten sogar einen Nachschlag. Der zweite Teil des Sportfestes war dem Fußball gewidmet. Jugend A und Jugend B spielten untereinander. Es herrschte Stimmung auf dem Platz. Zurufe, Pfiffe, Applaus. Es gab auch Preise und Auszeichnungen. Die Altersklassensieger bekamen ein Buch über den Sport. Wer die erforderliche Punktzahl erreicht hatte, erhielt eine Urkunde.

Bilanz des Tages: Guter Verlauf. Der bereitstehende Krankenwagen der Werkfeuerwehr brauchte sein Blaulicht nicht einzuschalten. Zufriedenheit bei Ausrichtern und Teilnehmern. Unsere Bilder vermitteln einen kleinen Einblick in den Ablauf. Den „Drückebergern“ beim Sportfest sei gesagt: „Wer rastet, der rostet!“



DIE THEATER-SAISON 1975/76

Nach der Sommerpause haben die Theater im Revier wieder ihre Tore geöffnet. Über die Sozialabteilung können wie bisher verbilligte Eintrittskarten bezogen werden. Unser monatlicher Theaterplan gibt Auskunft über die einzelnen Veranstaltungen. Kartenbestellungen und Informationen unter Werkruf Bochum 2407. Hier eine Übersicht, welche Stücke auf dem Spielplan stehen:

SCHAUSPIELHAUS BOCHUM

„Bergbahn“, „Dantons Tod“, „Der Entertainer“, „Die Geisel“, „Die Hochzeit des Papstes“, „Die Nazis kommen“, „Die Reise des Engin Özkartal von Nevsehir nach Herne und zurück“, „Die Schule der Frauen“, „Kerze im Wind“, „Krankheit der Jugend“, „Kronprätendenten“, „Menschen im Hotel“, „Michael Kohlhaas“, „Minna von Barnhelm“, „Nanny's Backyard“, „Ruhr-Western“, „Superman“ u.a.

STÄDTISCHE BÜHNEN DORTMUND

„Tiefland“, „Elegie für Julie“, „Die Bluthochzeit“, „Porgy und Bess“, „Die Hugenotten“, „Die Zauberflöte“,

„Die Entführung aus dem Serail“, „Katharina Ismailowa“, „Die Frau ohne Schatten“, „Der Troubadour“, „Nabucco“, „Rheingold“, „Die Walküre“, „Götterdämmerung“, „Viktoria und ihr Husar“, „Die Csárdásfürstin“, „My fair Lady“, „Kiss me Kate“, „Der Zigeunerbaron“, „Der kaukasische Kreidekreis“, „König Lear“ u.a.

DIE BÜHNEN IN ESSEN

„Rigoletto“, „Die Meistersinger“, „Tosca“, „Die Entführung aus dem Serail“, „Die lustigen Weiber von Windsor“, „Der Graf von Luxemburg“, „Im weißen Rössl“, „Was ihr wollt“, „Faust“, „Der Kirschgarten“, „Der Hauptmann von Köpenick“, „Porgy und Bess“, „Die Dorfsängerinnen“ u.a.

MUSIKTHEATER GELSENKIRCHEN

„Lohengrin“, „My fair Lady“, „Hair“, „Paganini“, „Die verkaufte Braut“, „Der Troubadour“, „Warum lügst Du, Chérie...?“, „Madame Butterfly“, „Die gefährlichen Liebschaften“, „Die Hugenotten“, „Die schöne Helena“, „Herzog Blaubarts Burg“, „Der Jahrmarkt von Sorotschintzi“ u.a.

Unsere Jubilare

(Werk Bochum)

25

16.10.1975

Alois Erben
Personal- u. Soz. Abt.

6.11.1975

Heinz Dreyer
Prod. Vorb. Karosserie

9.11.1975

Alfons Roth
Chassisbau

17.11.1975

Heinz Ziemens
Karosseriebau

In wenigen Zeilen

Die Sparkasse Bochum stellt zur Zeit alle Nummern der bei ihr geführten Lohn- und Gehalts-Girokonten um. Aus Vereinfachungsgründen wird Opel in Zusammenarbeit mit der Sparkasse diese Änderungen automatisch durchführen. Dadurch erübrigt sich die Abgabe von Einzel-Änderungs-Meldungen durch die betroffenen Werksangehörigen.

Am 13. und 14.10.1975 fanden jeweils im Werk I und II Betriebsversammlungen der Jugendlichen statt. Auf der Tagesordnung standen Rechenschaftsbericht, Aussprache und Verschiedenes.

In der Sozialabteilung sind noch einige Exemplare der Broschüren „Unser neues Mietrecht“ und „Wohngeld 75“ vorrätig. Interessenten wenden sich an die SOZIALE BETREUUNG (Werk Bochum), Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646.

Wir gedenken

Werk Bochum

Heinz Dierkes, Standardabt.
geb. 16.4.37 gest. 25.6.75

Friedrich Bischoff, Mat.-u. Prod. Ktr.
geb. 6.3.28 gest. 6.9.75

Willy Fenneken, Karosseriebau
geb. 5.12.20 gest. 24.9.75

Michael Heinen, Preßwerk
geb. 1.10.23 gest. 25.9.75

Ende des Bochum-Teils



Vorverlosung

Im Beisein von Vertretern des Betriebsrates sowie von einigen Werksangehörigen aus verschiedenen Bereichen wurde kürzlich im Büro der Abteilung Vorschlagwesen eine Vorverlosung durchgeführt. Dabei wurden die Teilnehmer für die

jährliche Verlosung im Vorschlagwesen ermittelt. Die glücklichen Mitarbeiter, die durch ihre Verbesserungsvorschläge an der Verlosung Anfang November teilnahmen und dabei auf jeden Fall zu den Gewinnern der Reisen und wertvoller Gegenstände gehören werden, sind inzwischen benachrichtigt worden und können ihren Preisen „entgegenfiebert“.



WERK KAISERSLAUTERN

Große Katastrophenübung

Um für einen möglichen Ernstfall gerüstet zu sein, führte unser Werksärztlicher Dienst mit der Werkfeuerwehr, unterstützt von einigen Mitarbeitern des Werksärztlichen Dienstes Rüsselsheim, kürzlich eine Katastrophenübung durch. So mußten die „Helfer“ Bäume fällen und aus dem Weg räumen, damit die Zufahrtstraße zu der Unfallstelle frei war. Die Feuerwehr zeigte an einigen Demonstrationsgegenständen, wie schnell sie verschiedenartige Brandherde unter Kontrolle bringt. Aber nicht nur das Löschen von Bränden ist Sache der Feuerwehr, viel Geschick zeigten unsere Feuerwehrmänner bei einer raschen und trotzdem behutsamen Bergung von eingeklemmten Verletzten. Hier zeigten sie an einem extremen Modell, wie schnell sie mit Schweißbrenner, Motorsäge und Trennscheibe Menschenleben retten können. Nach der bereits am Unfallort eingeleiteten Schock- und Kreislaufbehandlung wurde der Verletzte im bereitstehenden Krankenwagen abtransportiert.

Die Mitarbeiter des Werksärztlichen Dienstes Rüsselsheim stellten ihre gute

Ausbildung dadurch unter Beweis, daß sie innerhalb von nur 20 Minuten ein Zelt für die Erstversorgung von Verletzten aufgestellt und funktionsfähig eingerichtet hatten. In diesem Zelt wurden die noch nicht abtransportierten leichter Verletzten von unserem Werksarzt und den Schwestern versorgt. Im Anschluß an diese Demonstration wurden alle Beteiligten über den neuesten Stand der Erstversorgung am Unfallort unterrichtet. Nach Beendigung der Katastrophenübung sorgte die Abteilung Werksverpflegung für das leibliche Wohl der Übungsteilnehmer.

Elektroausbildung

Bei der Ausbildung der Elektroanlageninstallateure (1. Ausbildungsabschnitt der Stufenausbildung) werden an der Schaltwand die einzelnen Themen des Werkunterrichts durch Versuche und Schaltungen vertieft. Die Ergebnisse der unter Kontrolle des Meisters von jedem Auszubildenden selbständig durchgeführten Übungen werden in vorbereitete Meß- und Auswertbogen eingetragen. Gemessen

werden hier Strom und Wirkungsgrad bei rein ohmschen und induktiven Verbrauchern. Unser Bild zeigt den Auszu-



bildenden L. Horbach und Meister H.-G. Wolf bei einer Schalt- und Meßübung mit Glühlampen und einer besonderen Demonstrations-Leuchtstoffröhre.

Umschulung zum Facharbeiter

„Die Opel AG bietet Chance zur Weiterbildung...“ schrieb am 13. September die lokale Zeitung „Rheinpfalz“ über die Umschüler unseres Werkes Kaiserslautern. „Da sitzen sie nun wie die Kinder und warten gespannt auf ihre Zeugnisse“, sagte unser Werksleiter in seiner kurzen Ansprache bei der Übergabe der Facharbeiterbriefe.

19 gestandene Männer

Die „Kinder“ waren 19 gestandene Männer, die, teils schon im „fortgeschrittenen Alter“, sich einer Facharbeiterprüfung unterzogen. Sie wurden vom Metallarbeiter zu ausgesprochenen Fachkräften umgeschult. Der Facharbeiterbrief war die Krönung einer sechsmonatigen Mühe. Die Überreichung dieses Diploms nahmen unser Werksleiter und der Direktor des Arbeitsamtes Kaiserslautern vor. H. P. Klein erkannte den Entschluß seiner Mitarbeiter an, in etwas fortgeschrittenem Alter sich dieser schwierigen Aufgabe zu unterziehen. Die Männer mußten in Praxis und Theorie in sechs Monaten das schaffen, wofür sie in ihrer Jugend drei Jahre Zeit gehabt hätten. Wissen sei heute – so führte H. P. Klein aus – wichtiger denn je. Ein Fach-





arbeiter haben auch in Zeiten der Arbeitslosigkeit einen etwas festeren Stand.

Volkswirtschaftliche Bedeutung

Direktor Brennfleck sah in der Lernwilligkeit der Opel-Mitarbeiter nicht nur persönliche Vorteile für jeden einzelnen, sondern auch einen Vorgang von volkswirtschaftlicher Bedeutung. Auch er: „Qualifizierte Arbeitskräfte können gegenüber der Arbeitslosigkeit besser ankommen. Wer mehr leistet, kann dies letzten Endes auch auf seinem Lohnkonto feststellen.“ Von den 19 Prüflingen kam nur einer aus der Stadt Kaiserslautern, die anderen waren aus der stadtnahen Umgebung bzw. den angrenzenden Landkreisen. Aus dieser Zusammensetzung läßt sich deutlich erkennen, daß es mit den Bildungsmöglichkeiten in den ländlichen Gebieten der Westpfalz nicht besonders gut bestellt ist.

Auch Vater und Sohn

Unter den Prüflingen waren auch Vater und Sohn, nämlich Heinz Franz und sein Filius Walter. Der älteste Teilnehmer war Werner Schmidt aus Weilerbach mit 46 Jahren. Im übrigen bestanden die Prüfung

folgende Werksangehörige: Anton Becker, Kurt Bollenbacher, Jürgen Breetzke, Hans Eckrich, Siegfried Malchus, Michael Methinger, Werner Michaelis, Hans-Peter Moßmann, Paul Negle, Peter Respondek, Oswin Rutz, Wilhelm Schehr, Karl-H. Schlotthauer, Kurt Schmidt und Otto Woll. Unser Bild zeigt die neuen Facharbeiter unseres Werkes mit ihren Meistern. Dritter von rechts Arbeitsamtsdirektor R. Brennfleck. Davor Werksleiter H. P. Klein.

Unsere Jubilare

(Werk Kaiserslautern)

25

7.8.1975

Hermann Wilke
Werkswache

16.8.1975

Werner Schmidt
Inspektion

9.10.1975

Josef Liné
Produktion

Ende des Kaiserslautern-Teils

OPEL in Leipzig

Auch auf der diesjährigen Leipziger Herbstmesse war Opel vertreten. Auf einer 600 qm großen, von Opel-Fahnen und Transparenten umsäumten Fläche waren Nutzfahrzeuge und verschiedene Personenwagen-Modelle ausgestellt. Unser Stand stieß auch in diesem Jahr auf starkes Interesse der Messebesucher. Rege Nachfrage herrschte nach Prospekten und technischen Unterlagen. Erstmals wurden bereits während der Messe einige Personenwagen verkauft. Zahlreiche Gespräche mit maßgebenden Vertretern der verschiedenen Staatshandelsfirmen schufen eine gute Ausgangsposition für weitere Verhandlungen.



OPEL
KREDIT
BANK

Finanzieren
Sie mit uns!
Es lohnt
sich!



GÜNSTIGER
KREDIT

Günstiger geht's nicht mehr! Jetzt können Sie als Werksangehöriger zum Effektiv-Zinssatz von 7,94 Prozent finanzieren. Ein Beispiel: Für einen Kredit von DM 5.000 auf 24 Monate bezahlen Sie eine Gebühr von DM 414,-. Ihre monatlichen Raten betragen dann 23 x DM 226,- und 1 x DM 216,-. Kaufen Sie jetzt Ihren neuen Wagen mit einem OKB-Kredit – es lohnt sich! Näheres für Mitarbeiter in Rüsselsheim in der OKB, Rüsselsheim (F-Bau, 4. Stock), Tel. 357014, Frau Barthel; für Mitarbeiter des Werkes Bochum über OKB, Essen, Tel. 221451, App. 36, Frau Mitra; für Mitarbeiter in Kaiserslautern in der Sozialabteilung, Tel. 243, Frau Adam.



Kein Fall für den Augenarzt!



Zweimal innerhalb eines halben Jahres konnten wir in dieser Serie von verhüteten schweren Verletzungen berichten; verhütet dadurch, daß persönliche Schutzausrüstungen, wie beispielsweise Helm und Sicherheitsschuhe, getragen wurden. Hier ist der dritte Fall.

Auch hier war es eine alltägliche Verrichtung, die zunächst gar nicht gefährlich aussah. Von einem gehärteten Getriebeteil sollte der Markierungsdraht mit Hilfe einer Kombizange entfernt werden. Beim Aufbiegen der Drahtenden brach aber der Draht, und ein Bruchstück schnellte gegen das Glas der Schutzbrille des Werksangehörigen. Die Wirkung ist auf dem Bild deutlich zu erkennen. Die Folgen wären nicht auszudenken, wenn das „Geschoß“ das ungeschützte Auge getroffen hätte.

Daß dies kein Fall für den Augenarzt wurde, sondern „nur“ für den Optiker, verdankt der betreffende Werksangehörige seiner Umsicht und Vorsorge. Auch dieses Beispiel zeigt, wie wichtig es ist, immer die Schutzbrille zu tragen!