OPEL POST

WERKZEITSCHRIFT FÜR DIE MITARBEITER DER ADAM OPEL AKTIENGESELLSCHAFT

1/2 · 76

Der sensationelle 4. Platz des deutschen Teams Walter Röhrl/Jochen Berger auf Opel Kadett GT/E gegen starke Konkurrenz war Glanzlicht der diesjährigen Rallye Monte Carlo, die kürzlich zu Ende ging. Viele Zeitungen nannten beide die „heimlichen Sieger" dieser Rallye der Superlative. Ein weiteres Bild auf Seite 3, der Bericht auf Seite 6.

OPEL POST

Heft 1/2 1976 – 28. Jahrgang

Januar/Februar-Ausgabe

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.

AUS DEM INHALT:

Weitere Erholpausen für Akkordarbeiter	Seite 3
Seminar für Auszubildende	Seite 5
Rallye Monte Carlo	Seite 6
OPEL-Vortragsreihe	Seite 6
Beobachtungen	Seite 6
Personalien	Seite 7
Zulassungszahlen '75	Seite 7
Leserbrief zum Thema „LÄRM"	Seite 8
Hohe Auszeichnung für F. Beickler	Seite 9
Bedford-Blitz Reisemobile	Seite 10
Rückschau-Serie	Seite 11
Das OPEL-Prüffeld	Seite 12
Unsere Jubilare – Im Ruhestand	Seite 15
Für junge Leute	Seite 16
Wir gedenken	Seite 17
Werk Bochum	Seite 18
Gefahren des Alkohols	Seite 20
Werk Kaiserslautern	Seite 22
Vorschlag-Serie	Seite 24

J. P. MC CORMACK

„Unser Optimismus ist begründet"

Rückblick und Ausblick – Zahlen und Daten

„Wir gehen voller Optimismus in das neue Jahr", stellte Generaldirektor John P. Mc Cormack fest, als er Anfang 1976 die Produktionszahlen des Unternehmens für 1975 bekanntgab, in dem wir mit 656.058 Einheiten das Ergebnis des Vorjahres (583.645) um 12,4 Prozent übertreffen konnten. Mc Cormack begründete die optimistische Einschätzung für 1976 mit dem erneuten Durchbruch zur Zulassungsspitze auf dem deutschen Markt, wo Opel im August und November an erster Stelle und in den dazwischenliegenden Monaten Kopf an Kopf mit VW lag sowie einen deutlichen Abstand zum Dritten in der Zulassungsstatistik herstellte. „Opel hat schon im Frühjahr '75 einen sich spürbar belebenden Auftragseingang aus dem Inland registrieren können, auch die jüngere Entwicklung auf den europäischen Exportmärkten gibt", so Mc Cormack weiter, „Anlaß zu Optimismus. Zur Befriedigung der gestiegenen Nachfrage sind Neueinstellungen und Sonderschichten notwendig geworden. Insgesamt stellte das Unternehmen von März bis Dezember '75 12.500 neue Mitarbeiter ein; das ergibt – um die natürliche Fluktuation bereinigt – 8.400 zusätzliche Arbeitsplätze in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern."

„Verbraucherfreundliche Politik"

Den gerade bei Opel festzustellenden erheblichen Zuwachs an Aufträgen wertete Mc Cormack als eine Reaktion des Kunden auf die kontinuierlich verfolgte und ausgebaute verbraucherfreundliche Modell- und Verkaufspolitik. „Beispielsweise haben wir schon im Frühjahr neben vielen anderen Maßnahmen als erster Hersteller der Bundesrepublik unseren Neuwagenkäufern des Jahres 1975 die Garantie für einen problemlosen Betrieb aller Motoren mit dem ab Januar 1976 niedriger verbleiten Benzin gegeben. Von der Verbesserung der Absatzsituation ist die Mittelklasse am stärksten betroffen. Am Aufschwung waren neben unserem Erfolgsmodell Rekord nicht zuletzt auch die neuen Modelle Ascona und Manta beteiligt: Im August in der zweiten Generation vorgestellt, haben sie bereits die Spitze ihrer Klasse in der deutschen Zulassungsstatistik übernommen."

Produktionszahlen '75

Im einzelnen wurden 1975 produziert: Kadett 244.061 (1974: 256.613), Ascona 166.804 (106.823), Manta 57.575 (48.520), Rekord 166.746 (140.164), Commodore 16.087 (24.390), Admiral/Diplomat 3.118 (1.754), Lieferwagen 1.609 (2.311), Blitz-Lkw (Produktion am 11. Januar 1975 eingestellt) 58 (3.070). Gesamt: 656.058 (583.645). Für die Exportmärkte wurden 291.374 Einheiten, das sind 44,4 Prozent der Gesamtproduktion, hergestellt (1974: 292.618 = 50,1 Prozent). Opel hat 1975 von dem englischen Schwesterunternehmen Vauxhall 4.200 Bedford-Blitz-Transporter und -Lkw importiert (1974: 2.295). Über die Zulassungszahlen des vergangenen Jahres Einzelheiten auf Seite 7.

ASCONA IM

MARATHON-TEST

Ein wahrhaft weitgereister Ascona – besetzt mit einem zweiköpfigen Journalisten-Team – kehrte kürzlich, aus Lissabon kommend, in den Hof der Kundendienstwerkstatt zurück. Tachostand: 57.061 Kilometer. Es war das Ende eines bisher in seiner Art vermutlich einzigartigen Reifentests, den die Firma Veith-Pirelli unter dem Leitmotiv „Stern Europas" mit dem neuen, auf hohe Laufleistungen ausgelegten Gürtelreifen „Meilen-Pirelli P 3" in Zusammenarbeit mit Opel durchführte.

Zehn Teams

Im Verlauf dieses Tests fuhren insgesamt zehn Teams, die sich aus renommierten Fachjournalisten von Fernsehen, Rundfunk und Presse zusammensetzten, auf einem vom Werk zur Verfügung gestellten Ascona 1,9 L. Angesteuert wurden Europas klimatisch rauhere Zonen nördlich des Polarkreises (Nordkap), wie auch die sonnenreicheren Gegenden des Kontinents (Athen, Syrakus, Malaga). Neben diesen Zielen und dem schon genannten Lissabon standen zudem „Ausfahrten" nach Helsinki, Edinburgh, Bordeaux, Istanbul und Moskau auf dem Testprogramm. Start- und Zielort für die zehn Touren war jeweils Frankfurt. Der verwendete Ascona unterschied sich von seinen Pendants aus der Serie im übrigen lediglich durch einen im Motorraum installierten Fahrtschreiber und einen etwas geschrumpften Kofferraum. So war für die Testfahrt in die UdSSR vor Anlauf der Aktion ein 100 Liter umfassender Tank eingebaut worden, um die dort vergleichsweise langen Distanzen zwischen den verfügbaren Zapfsäulen problemlos überbrücken zu können.

60.000 km-Strecke

Bilanz dieses 15 Wochen dauernden Marathon-Tests: Uneingeschränktes Lob für Reifen und Auto. Die nahezu 60.000 Kilometer lange Gesamtstrecke konnte mit einem einzigen Satz der neuen Pirelli-Pneus absolviert werden, und auch der Ascona erwies sich den gestellten Anforderungen vollends gewachsen. Ein Lob gilt in diesem Zusammenhang auch Helmut Schulmeier und Walter Benz sowie ihren Mitarbeitern in der Kundendienstwerkstatt; sie haben zuverlässig dafür gesorgt, daß der Ascona zwischen den einzelnen Testfahrten optimal gewartet und gepflegt wurde, obwohl dazu manchmal nur ein einziger Arbeitstag zur Verfügung stand.

-r

WICHTIGE NEUREGELUNG

Weitere Erholpausen für Akkordarbeiter

Seit dem 19. Januar 1976 wird in sämtlichen Werken des Unternehmens allen Akkordarbeitern und Produktions-Inspektoren eine 10minütige bezahlte Erholpause pro Schicht zusätzlich gewährt; bisherige Pausenregelungen, einschließlich der persönlichen Verteilzeit, bleiben unverändert. In den Lackierereien wird die Erholpause durch Springer abgegolten; auch für andere Engpässe können im Einvernehmen mit dem Betriebsrat abweichende Regelungen („Springer"-Einsatz) vereinbart werden. Werksanschläge und Rundschreiben informierten über die Einzelheiten.

Verteuerung der Herstellungskosten

Damit sind lange Verhandlungen zwischen Gesamtbetriebsrat und Geschäftsleitung zu einem Ende gebracht worden. Dabei ging es nicht nur um unterschiedliche Auslegung des Tarifvertrages, sondern auch um die Anwendung arbeitswissenschaftlicher Erkenntnisse. Für das Unternehmen spielten dabei natürlich auch Kostenprobleme eine große Rolle. Es dürfte jedem klar sein, daß ein Stillstand der Bänder und Einrichtungen, auch wenn er „nur" 10 Minuten beträgt, Produktionsausfall bedeutet. Die in dieser Zeit zu zahlenden Löhne und Gehälter und anfallenden fixen Kosten – dazu gehören unter anderem die Arbeitskosten für die nicht in der Produktion Beschäftigten – müssen auf die in der übrigen Zeit hergestellten Produkte umgelegt werden, verteuern also die Herstellungskosten jedes Autos. Dieser Effekt kann durch zusätzliche Arbeiter in der Produktion gemindert, aber nicht annähernd ausgeglichen werden. Angesichts des harten Wettbewerbs auf den Automobilmärkten und der Gesamttendenz weiter ansteigender Kosten liegt es im Interesse jedes einzelnen Mitarbeiters, die Kostenentwicklung unter Kontrolle zu halten.

Spürbare Arbeitserleichterung

Andererseits muß erkannt werden, daß die Arbeitsbedingungen im Akkordbereich zum Teil von denjenigen in anderen Bereichen abweichen. Das gilt im besonderen für die Akkordarbeit an den Produktions- und Montagebändern, wo der einzelne Mitarbeiter seine Leistung in direkter Abhängigkeit vom Maschinentakt erbringen muß. Für besondere Belastungen sehen die manteltarifvertraglichen Bestimmungen bei der Ermittlung der Vorgabezeiten, soweit es erforderlich ist, die Gewährung von Erholzeiten vor. Die Ermittlung dieser Zeiten ist sehr schwierig und zudem mit einem erheblichen administrativen Aufwand und Kosten verbunden. Deshalb haben sich Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat geeinigt, eine pauschale Regelung einzuführen, die allen in der Produktion Beschäftigten eine spürbare Arbeitserleichterung bringt.

„Spektakulärer Fahrstil": Röhrl/Berger bei der Rallye Monte Carlo. **(Siehe Seite 6.)**

Nachwuchskräfte ausgezeichnet

Vier Absolventen des GM-Institutes in Flint wurden kürzlich Mitglieder der „National Engineering Honor Society", einer Vereinigung in den USA, in die auf technisch-wissenschaftlichem Gebiet besonders hervorgetretene Nachwuchskräfte aufgenommen werden. Finanzdirektor und Vorstandsmitglied J. E. Rhame beglückwünschte sie für den an diesem Tag abwesenden Generaldirektor und überreichte ihnen die Plakette der Vereinigung. Von links J. Sanz, J. E. Rhame, K. Blume, H. Polaschek und G. Eichert. Diese Auszeichnung erhielten bis jetzt 20 Opel-Mitarbeiter.

Verbundglas auf Wunsch

Für Käufer von Opel-Wagen, die ab dem 5. Januar 1976 ihre Bestellung aufgegeben haben, entfällt der Mehrpreis für Verbundglas-Windschutzscheiben; die Möglichkeit zur freien Wahl ist weiterhin geboten.

Ein weiterer Schritt des Werkes im Interesse der Autofahrer betrifft die Normalversionen der Modelle Kadett, Ascona und Manta. Wie schon bisher alle übrigen Opel-Modelle werden auch diese jetzt serienmäßig mit Sicherheitsgurten mit Aufrollautomatik ausgestattet. Damit soll allen Kunden der bestmögliche Komfort bei der Benutzung von Sicherheitsgurten geboten werden, nachdem seit Jahresbeginn die Anlegepflicht besteht.

Die Firma entschloß sich aufgrund der spezifischen Eigenschaften von Einscheiben-Sicherheitsglas und Verbundglas, die in den letzten Wochen und Monaten in der Öffentlichkeit wieder ausführlich diskutiert wurden, die bei den meisten Modellen bestehende Wahlmöglichkeit beizubehalten.

Vorschlagwesen im Jahre 1975

Die Zahlen des Rüsselsheimer Vorschlagwesens gingen 1975 gegenüber 1974 leicht zurück, hauptsächlich, weil sich die im Herbst angelaufenen neuen Modelle Ascona und Manta erfahrungsgemäß erst im folgenden Jahr — also im laufenden — belebend auf das Vorschlagwesen auswirken; auch beteiligen sich Neueingestellte — gerade ihre Zahl wuchs in den letzten Monaten hier beträchtlich — zunächst nur zögernd am Vorschlagwesen.

Die eingereichten Vorschläge gingen von 16.240 auf 15.396 zurück, die angenommenen von 6.254 auf 4.891. Die Prämiensumme lag knapp unter einer Million (1974: 1.204.365). Die Zahl der beteiligten Mitarbeiter sank von 5.736 auf 5.123 (19,6 gegenüber 20,1 %). Im Gesamtunternehmen dagegen wurden 1975 37.339 Vorschläge eingereicht gegenüber 31.895 1974. Die Beteiligung in den drei Werken stieg von 24,5 % 1974 auf 27,3 % 1975. Insgesamt ein zufriedenstellendes Ergebnis, trotz des leichten Rückgangs im Werk Rüsselsheim.

SOMMERSEMESTER '76

Kontaktstudium

Wer Abendkurse zur beruflichen Weiterbildung im technisch-naturwissenschaftlichen Bereich sucht, dem bietet das Kontaktstudium sicher das Gewünschte, ein attraktives Angebot ausgewählter Studiengänge: Mathematik I (Grundkurs), Mathematik II (Aufbaukurs) Grundlagen der elektronischen Datenverarbeitung, Technische Mechanik, Behandlung von Schwingungsproblemen im Maschinenbau mit Analogrechnern, Grundlagen der Elektronik, Elektronik (mit Demonstrationsversuchen), Oszillographenmeßtechnik, Energieumwandlung (mit Experimenten), Rhetorik für Techniker und Ingenieure.

Von besonderem Interesse dürfte auch die Vortragsreihe sein: Beruflich-technische Weiterbildung und gesellschaftlich-politische Qualifikation — Konvergenz oder Divergenz-, Patentwesen und Erfinderschutz. Diese Vorträge wenden sich an einen größeren Personenkreis und können ohne Anmeldeformalitäten kostenlos besucht werden.

Die sehr preiswerten Kurse des Kontaktstudiums sind durchaus praxisnah und deshalb auch für Opel-Mitarbeiter geeignet, die keine Techniker- oder Ingenieurausbildung hinter sich haben. Träger dieser Veranstaltungen sind die in Rüsselsheim ansässigen technischen Fachbereiche der Fachhochschule Wiesbaden, die Gesellschaft zur Förderung des Ingenieurstudiums in Rüsselsheim e.V. und die Volkshochschule Rüsselsheim. Interessenten informieren sich am besten bei der Volkshochschule oder aber direkt bei der Fachhochschule über das Kontaktstudium. Alle Kurse finden in der Fachhochschule Rüsselsheim, Am Brückweg 26, statt und beginnen Anfang März.

Absprachen

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

1. **Die Geschäftsleitung verpflichtet sich, bis zum 31. August 1976 keine Kündigungen wegen Auftragsmangels auszusprechen.**
2. **Die Geschäftsleitung verpflichtet sich weiterhin, bis zum 30. Juni 1976 keine Kurzarbeit durchzuführen.**

SEMINAR FÜR AUSZUBILDENDE

Geglücktes Experiment

Unter der Leitung von P. Jahn, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, fand im Januar im Schullandheim der Stadt Rüsselsheim in Grävenwiesbach/Taunus erstmals ein dreitägiges Seminar für die Auszubildenden der Werke Rüsselsheim und Kaiserslautern statt, deren Berufsausbildung im Januar bzw. Februar endete.

Zweck dieses Seminars war es, von den zukünftigen Mitarbeitern einen kritischen Rückblick auf die Ausbildung und damit Denkanstöße für die Berufsausbildung zu erhalten. In weitgehender Selbstbestimmung wurden in sechs Gruppen die Themen erarbeitet, wobei jeweils ein unabhängiger Moderator Hilfestellung bei der Formulierung gab. Für die jungen Mitarbeiter war es außerdem wichtig, Probleme hinsichtlich ihrer eigenen beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten zu erörtern. H. Marx, Leiter des Fachtrainings, und H. Immerheiser von der Abteilung Lohnkontrolle waren nach Grävenwiesbach gekommen, um gerade in dieser Hinsicht Fragen der Auszubildenden zu beantworten.

Das Seminar hat die Erwartungen aller Beteiligten übertroffen. Es war ein geglücktes Experiment. Die Bereitschaft, über die vielseitigsten Probleme zu sprechen bzw. zu diskutieren, war überraschend groß. Besonderer Wert wurde auf offene Kritik gelegt. Die erarbeiteten Ergebnisse bedürfen nun einer sorgfältigen Auswertung. Schon jetzt kann aber gesagt werden, daß wertvolle Hinweise und Erfahrungen gesammelt wurden.

Eine Gruppe von Meistern, Betriebsräten und Jugendvertretern erörterte parallel zu den Arbeitsgruppen den Problemkreis „Der Ausbilder im Spannungsfeld zwischen Ausbildungsleitung, Betriebsrat, Jugendvertretung und Auszubildenden". Hier wurden auch einige der bestehenden Vorurteile offen angesprochen und darüber diskutiert. Über die Arbeitsergebnisse der einzelnen Gruppen referierten die Gruppenleiter abschließend im Plenum, so daß alle Teilnehmer des Seminars einen umfassenden Einblick erhielten.

Dr. H. Hölterhoff, Leiter der Abteilung Personalentwicklung, wies zum Ende des Seminars vor den 101 Auszubildenden darauf hin, daß man als unmittelbar umsetzbare Folgerung aus dem Seminar unter anderem eine Dokumentation der Ergebnisse und eine Analyse der von den einzelnen Gruppen vorgebrachten Kritik in Angriff nehmen wird. Dies soll nicht zuletzt mithelfen, Mißverständnisse und Vorurteile sowohl auf seiten der Auszubildenden als auch auf seiten der Ausbildungsleitung zu beseitigen. Darüberhinaus erscheint es wichtig, daß aber auch eine Eigeninitiative bezüglich jeder Weiterbildung erforderlich ist. Mit der Bemerkung, daß „Analphabeten von morgen weniger Menschen sind, die nicht lesen und schreiben können, sondern solche, die nicht gelernt haben, zu lernen", endete dieses auch für die Zukunft so verheißungsvolle Experiment. J.

Bild oben: Eine der sechs Arbeitsgruppen des Seminars während der Diskussion. — Unten links: Die Gruppenergebnisse werden für das Plenum zusammengetragen. An der Tafel: Mitarbeiterin Birgit Lehmann. — Unten rechts: Der Bildausschnitt zeigt P. Jahn, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, im Gespräch mit Vertretern des Betriebsrats, der Jugendvertretung und Meistern der Ausbildung, die ebenfalls an dem Seminar teilgenommen haben.

Ideenwettbewerb für Jugendliche

Die Einwurfkästen für Verbesserungsvorschläge sind in Form und Aussehen nicht mehr zeitgemäß und sollen neu gestaltet werden. Um viele brauchbare Anregungen zu bekommen, wird in Rüsselsheim ein Ideenwettbewerb vom 1.2.1976 bis 31.3.1976 in Verbindung mit der Abteilung Berufsausbildung durchgeführt. Teilnehmen können junge Werksangehörige, die sich zur Zeit des Wettbewerbs in Ausbildung befinden. Die Ideen sollen auf Verbesserungsvorschlagsformularen mit Zeichnung und Beschreibung über das VV-Büro eingereicht werden Einzelheiten werden den Jugendlichen schriftlich mitgeteilt. Das VV-Büro oder die Ausbildungsleiter geben ebenfalls gerne Auskunft. Für die besten Entwürfe sind Geldprämien ausgesetzt. Außerdem wird jeder Entwurf mit einem Werbegeschenk honoriert. 1. Preis DM 600,—, 2. Preis DM 300,—, 3. Preis DM 150,—.

UNFALLVERHÜTUNGS-PREISAUSSCHREIBEN

500 Mark gewonnen

Im November des vergangenen Jahres wurde von der für das Werk Rüsselsheim zuständigen Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft wieder ein großes Unfallverhütungs-Preisausschreiben durchgeführt, an dem sich auch etwa 7.000 Werksangehörige durch das Einsenden einer Lösungskarte beteiligten. Bei der Auslosung der Gewinner fielen 83 Gewinne an das Werk Rüsselsheim, darunter ein 10. Preis in Höhe von DM 500. Dieser Preis wurde von dem Technischen Aufsichtsbeamten der Berufsgenossenschaft, U. Specht, kürzlich dem Werksangehörigen Adam Baumann, Vergaserbau, überreicht. Die übrigen Gewinner wurden benachrichtigt. Das Bild wurde bei der Überreichung des Preises an Mitarbeiter A. Baumann gemacht und zeigt von links G. Andreae und M. Haselsteiner, Unfallverhütung, U. Specht, Süddeutsche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft, A. Baumann, Betriebsleiter G. Nauth, Vergaserbau, Hauptbetriebsleiter K. Walther, Chassis I, sowie die Betriebsräte B. Muders und M. Kissel. A.

Opel-Vortragsreihe

Winterhalbjahr 75/76

Zweiter Teil

Donnerstag, 11. März 1976

Reinhold Messner

„Zu zweit auf 8.000 Meter"

Farbbildbericht des — laut „Bunte Illustrierte" - besten Bergsteigers der Welt über Besteigungen im Himalaya, die eine neue Epoche im Alpinismus darstellen.

Donnerstag, 18. März 1976

Carla Steenberg

„Fernöstliche Impressionen"

Farbbildbericht der bekannten Journalistin über eine in diesen Wochen beendete weitere Reise nach Korea.

Donnerstag, 25. März 1976

Wolfgang Freihen

„Abenteuer in der Südsee"

Farbbildbericht des beliebten Referenten über Erlebnisse auf einsamen Inseln und Taucherabenteuer im Pazifik.

Die Vorträge finden bei freiem Eintritt jeweils um 20.00 Uhr in der Stadthalle Rüsselsheim statt. — Änderungen vorbehalten.

Rallye Monte Carlo

Der 4. Platz des deutschen Teams Walter Röhrl/Jochen Berger auf Kadett GT/E war das Glanzlicht der diesjährigen Rallye Monte Carlo, in der das 1-2-3-Ergebnis des Lancia-Teams mit seinen reinrassigen Stratos-Rennmaschinen nicht sonderlich überraschend kam. Der größte Erfolg eines deutschen Rallyefahrers seit Eugen Böhringers Zeiten hatte sich schon zu Beginn der Veranstaltung abgezeichnet, als Röhrl mit dem in der PS-Leistung wesentlich unterlegenen Kadett GT/E mitten in die Weltklasse hineinfuhr und selbst die Stars des französischen Alpine-Teams mit Erfolg attackierte. Durch seinen spektakulären Fahrstil wurde Walter Röhrl bald zu einem Begriff für die Zuschauer. Zur letzten Nacht waren Röhrl/Berger in sechster Position gestartet; als sie den Alpine-Fahrer Ragnotti überholt hatten und Nicolas seine Renault Alpine mit Defekt abstellte, stand Röhrl als bester Nicht-Stratos-Fahrer fest — im Kampf gegen starke Professional-Teams, wie Alpine, Fiat und Ford. (Bilder: Titel und Seite 3.)

Kurz berichtet

Unser Unternehmen beschäftigte Ende Januar in seinen drei Werken und der Niederlassung Berlin 53.728 Mitarbeiter, davon 10.396 Ausländer. (Ende Januar 1975 waren es 44.840 Mitarbeiter, davon 5.374 Ausländer.)

Um die große Nachfrage befriedigen zu können, hat der Betriebsrat weiteren Sonderschichten zugestimmt, und zwar am 24. und 31.1., am 7., 14., 21. und 28.2. sowie am 6. und 13.3.1976.

Bundeskanzler Helmut Schmidt wird voraussichtlich am 23. März unser Rüsselsheimer Werk besuchen und dabei auch zur Belegschaft sprechen.

Rund 80.000 der seit September vergangenen Jahres ausgelieferten Ascona (B)- und Manta (B)-Modelle wurden vorsorglich zu einer kostenlosen Überprüfung in die Werkstätten zurückgerufen, weil unter extremen Einsatzbedingungen bei einer geringen Anzahl von Fahrzeugen die vorderen Bremsschläuche beschädigt werden könnten. Bisher sind vier Fälle bekanntgeworden. In diesem Zusammenhang wurde auf das Zweikreis-Bremssystem der Opel-Modelle verwiesen, das einen vollkommenen Ausfall der Fahrzeugbremsanlage verhindert.

Beobachtungen

KOLLEGENDIEBSTÄHLE

Einer erzählte von einem kürzlichen Diebstahl unter Kollegen. Ein Spind im Waschraum des K 48, in dem eine größere Summe aufbewahrt wurde, sei aufgebrochen und das Geld entwendet worden. Ich ging der Sache nach und erfuhr, daß sie stimmte. Es waren 1000 Mark und ein Sparbuch. Ich erfuhr weiter, daß sich sogenannte Kollegendiebstähle, also Diebstähle untereinander, in der letzten Zeit häuften. Unter einer so großen Masse zusammengewürfelter Menschen gibt es solche und solche, und nicht jeder ist ein „Kollege" im Sinne des Wortes. Vertrauensseligkeit ist gut, Vorsicht ist besser. Was tun auch größere Geldbeträge im Spind! Und wenn, dann sollte man nicht darüber sprechen oder gar die Summe in der Umgebung herumzeigen, mit der man nach Feierabend vielleicht eine Rechnung bezahlen will, wie erst jetzt wieder geschehen im K 40, wo einem Kollegen ebenfalls eine größere Summe aus dem aufgebrochenen Spind gestohlen wurde. Leichtsinn dieser Art fordert kriminelle Naturen geradezu heraus. Nachher ist es meist zu spät zu lamentieren. Und der Ermittlungsdienst des Werkschutzes, über den mitunter so gern hergezogen wird,

obwohl er auch nur seine Pflicht im Interesse des Unternehmens und der Kollegen tut, kann schließlich in den meisten Fällen keine Wunder vollbringen und das gestohlene Geld herbeizaubern. Spectator

Personalien

K. Bettmann M. Wolf D. N. Bratke

Joseph E. Whitesell, Chefingenieur Karosserie und Versuchsbau, ist mit Wirkung vom 1.1.76 zum Chief Engineer General Motors-Holdens Pty. Ltd., ernannt worden. Karl Bettmann, Exekutiv-Ingenieur Karosserie, wurde als Nachfolger von J. E. Whitesell zum Chefingenieur Karosserie und Versuchsbau ernannt. — Manfred Wolf, Abteilungsleiter Türen und Beschläge — Konstruktion, ist als Nachfolger von K. Bettmann zum Exekutiv-Ingenieur Karosserie ernannt worden. — Dieter N. Bratke, Konstruktions-Ingenieur Rückhaltevorrichtung, Instrumententafel, Front- und Heckscheibe-Konstruktion, wurde als Nachfolger von M. Wolf zum Abteilungsleiter Türen und Beschläge ernannt. — Der im letzten Heft vorgestellte neue Chefingenieur G. W. Roberts wurde mit Wirkung vom 1.1.76 in den Vorstand der Adam Opel AG berufen.

WIEDER MARKTFÜHRER

Alle Anzeichen für neues Erfolgsjahr

Mit einem sensationellen Anstieg des Marktanteils im Dezember konnte das Unternehmen das Automobiljahr 1975 abschließen. Nicht weniger als 31.503 (Vorjahr 15.876) zugelassene Pkw und Kombi, entsprechend einem Marktanteil von 23,4 % (16,4 %), brachten Opel den höchsten monatlichen Zulassungsanteil aller deutschen Hersteller im Jahre 1975. Dazu Generaldirektor Mc Cormack: „Wir haben im vergangenen Jahr im Inland 381.438 Pkw und Kombi zugelassen. Der dadurch erzielte Jahresmarktanteil von 18,1 % zeigt allerdings nicht die für uns überaus positive Entwicklung der letzten Monate. Während die ersten drei Quartale einen durchschnittlichen Marktanteil von 16,9 % aufwiesen, brachte das 4. Quartal mit 21,9 % den Durchbruch zur Spitze. Damit bestätigt sich unsere Prognose vom Sommer. Opel war bereits im August und November 1975 die Marke mit den höchsten Zulassungen." Der hohe Auftragsbestand veranlaßt das Werk, weitere Arbeitskräfte einzustellen und Sonderschichten zu fahren. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß 1976 für Opel ein Erfolgsjahr wird.

WECHSEL AN DER SPITZE

Ab 1. März neuer Generaldirektor

Wie bei Anlauf der letzten Druckform dieser Ausgabe am 4. Februar bekannt wurde, ist John P. Mc Cormack (52), Generaldirektor der Adam Opel AG, mit Wirkung vom 1. März 1976 zum Generaldirektor für den europäischen Bereich von General Motors mit Sitz in London ernannt worden. Die Nachfolge Mc Cormacks bei Opel wird James F. Waters Jr. (46), derzeit Generaldirektor für die lateinamerikanischen Werke und Niederlassungen von GM, antreten.

Gleichzeitig hat der GM-Verwaltungsrat den bisherigen Generaldirektor für Europa, Alexander A. Cunningham (50), zum GM-Vizepräsidenten und Generaldirektor der General Motors Overseas Operations, New York, berufen. Harlow W. Gage, der Vorgänger Cunninghams in dieser Position, wird nach Vollendung seines 65. Lebensjahres Ende Februar in den Ruhestand treten. Er hat die GM Overseas Operations, in deren Dienst er 42 Jahre lang stand, seit 1968 geleitet und war bis 1974 Aufsichtsratsvorsitzender der Adam Opel AG. (Bild und Einzelheiten im nächsten Heft.)

Besuch aus Bonn

Der Oberbürgermeister von Bochum, H. Eikelbeck, kam Anfang Februar mit Angehörigen des Stadtparlaments und des Magistrats auf Einladung von Bürgermeister Storsberg zu einem Erfahrungsaustausch nach Rüsselsheim. Am 4.2. besuchten die Gäste aus der Opel-Stadt an der Ruhr auch unser Werk, wo sie sich hauptsächlich für Einrichtungen interessierten, die es in Bochum nicht gibt, zum Beispiel Styling und PEK.

KUNDENDIENST '76

Aktion 1 läuft auf Hochtouren

Obenstehendes Foto zeigt die täglich bei einem neutralen Institut in Kronberg eingehende Flut von Meinungsbefragungskarten. Deutlicher kann der Erfolg der Meinungsbefragung unserer Opel-Fahrer wohl kaum demonstriert werden, über die wir erstmals im Dezember-Heft '75 im Rahmen des neuen Kundendienst-Programms berichtet haben.

90 Prozent aller Opel-Vertragshändler nehmen an dem Marketing-Programm '76 teil. Sie haben mit Aktivität und viel eigener Initiative die Meinungsbefragung vorbereitet und — wie inzwischen schon deutlich erkennbar — den Erfolg programmiert.

Rund 1,7 Millionen Befragungskarten wurden von den beteiligten Opel-Vertragshändlern angefordert und weitgehend Ende vergangenen Jahres sowie in den ersten Wochen dieses Jahres an Werkstattkunden, abgesprungene Kunden sowie an Käufer von Neu- und Gebrauchtwagen ausgehändigt.

Das Institut meldete jetzt, daß die Zahl von 140.000 Antworten schon beachtlich überschritten worden sei. Des weiteren haben wir erfahren, daß die Reaktion der Kunden auf diesen Meinungstest außerordentlich gut ist, was besonders in zusätzlichen Kommentaren, Äußerungen und Anregungen zum Ausdruck kommt.

Opel ...ehrlich gut Kundendienst

Fußballstars auf Diplomat Bitter

Immer mehr Prominente aus Politik, Showgeschäft und Kunst fahren schon seit Jahren Opel-Wagen oder sind in jüngster Zeit auf sie umgestiegen. Auch der Sport ist davon nicht ausgenommen. Vor einiger Zeit haben sich die beiden Weltmeisterschaftsteilnehmer Jürgen Grabowski und Bernd Hölzenbein von der Frankfurter Eintracht für einen Diplomat Bitter CD entschieden. Unser Bild zeigt Bernd Hölzenbein mit Gattin und Jürgen Grabowski mit Vertretern des Autohauses Georg von Opel in Frankfurt, wo sie die beiden Wagen in Empfang nahmen.

Im Diplomat nach Baden-Baden

Mit sechs vom Werk zur Verfügung gestellten DIPLOMAT bewältigte die bundesdeutsche Fußball-Nationalmannschaft Ende Dezember die Anfahrt von Frankfurt nach Baden-Baden zu der Festveranstaltung „Sportler des Jahres 1975". Unser Fotograf traf die Sportler kurz vor der Abreise mit den vom Werk zur Verfügung gestellten Limousinen am Frankfurter Esso-Motor-Hotel. Links erkennt man Franz Beckenbauer, daneben H.-J. Stein von unserer PR-Abteilung, Bundestrainer Helmut Schön und sein Assistent Jupp Derwall.

OPEL-SPORTPOKAL

Für Sportfahrer aus ganz Europa

Das Werk intensiviert in diesem Jahr noch die seit jeher praktizierte Förderung des Breitensports: Der für die Saison 1976 bereits zum achten Mal ausgeschriebene und mit 10.000 Mark dotierte Opel-Sportpokal winkt nun nicht mehr – wie bislang – ausschließlich Sportfahrern aus der Bundesrepublik, sondern allen privaten Motorsportlern aus ganz Europa, die auf der Rüsselsheimer Marke starten. Damit und unter anderem durch neugeschaffene Nationenpreise, können dem Breitensport und nicht zuletzt dem Nachwuchs neue Impulse verliehen werden. Um auch die gestiegenen organisatorischen Aufgaben bewältigen zu können, meldet die Opel-Sportbetreuung eine Personaländerung: Jochen Berger, als Copilot von Walter Röhrl Rallye-Europameister 1974 auf einem Ascona, übernimmt ab Februar unter Opel-Sportchef Helmut Bein die Rallye-Leitung im Opel-Euro-Händler-Team. Berger hat sich an der Seite Röhrls bei der kürzlich stattgefundenen Rallye Monte Carlo 1976 vom aktiven Sport verabschiedet. Als Nachfolger Bergers ist der ebenfalls international erfahrene Schwede Claes Bilstam im Gespräch.

BRIEF

Zum Thema „LÄRM"

In Heft 12/75 der OPEL POST wurde das Thema „Lärm" behandelt. Durch meine Zuschrift sollen die Anstrengungen, die auf diesem Gebiet gemacht wurden, nicht abgewertet werden. Daß diese Maßnahmen im Augenblick noch mit Schwerpunkt auf Gehörschutz liegen, ist zwar verständlich, aber keineswegs befriedigend. Die Schäden, die der Lärm am vegetativen Nervensystem verursacht, sind schwerwiegend und in besonderen Fällen sogar lebensbedrohend. Ich weiß, daß es selbst für Fachleute ungeheuer schwierig ist, zwischen Lärmschäden und psychosozialen Schäden auf das Nervensystem zu unterscheiden, um in jedem Fall die Ursachen lokalisieren zu können; dies darf jedoch nicht davon abhalten, den Lärm in dieser Richtung intensiv zu bekämpfen, da das Nervensystem gegen Lärmeinwirkungen nicht in gleicher Weise wie das Gehör durch einfache Hilfsmittel geschützt werden kann. Hier muß die Schallbekämpfung an der Quelle ansetzen.

Positive Beispiele der letzten Jahre haben gezeigt, daß dies auch erfolgversprechend möglich ist, zum Beispiel bei der Schallminderung neuer Flugzeugtriebwerke oder durch die Einrichtung von Absorbern in Fabrikationshallen, um eine Multiplikation des Lärms zu verhindern. Oder Belüftungsanlagen aus schallhemmendem Material. Oder Maschinen gegen Stahlbeton so zu isolieren, daß nach Ermüdung der Isolation diese ausgewechselt werden kann. Kann aber aus technischen Gründen der allgemeine Lärmpegel nicht unter 90 dB (A) gesenkt werden, muß man versuchen, die betroffenen Kollegen halbschichtig auszutauschen, da die Zeitdauer, in der der Mensch dem Lärm ausgesetzt ist, nicht unerheblich für auftretende Schäden ist.

Gerade die Großindustrie sollte in Form von wissenschaftlich begleiteten Versuchen diesem Problem zu Leibe rücken, denn Lärmschäden in der beschriebenen Form bedeuten oft langwierige Krankheit und Frühinvalidität. Soll die von Fachleuten aufgestellte Prognose über die Steigerung der Soziallasten nicht Wirklichkeit werden, müssen die Verantwortlichen sich nicht zuletzt auch auf diesem Gebiet mehr als bisher einfallen lassen.

W. Georgi, Betriebsrat

HOHE AUSZEICHNUNG FÜR FERDINAND BEICKLER

„Teamwork ist kein Schlagwort"

In Anwesenheit von Vertretern des öffentlichen Lebens, Mitgliedern des Vorstandes und des Betriebsrates sowie leitender Mitarbeiter aus dem gesamten Unternehmensbereich erhielt Gesamtwerksleiter Ferdinand Beickler Ende vergangenen Jahres eine hohe Auszeichnung: das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Sie wurde ihm bei einem Empfang im Lichthof des Ausstellungsraumes vom hessischen Wirtschaftsminister Heinz Herbert Karry überreicht.

In seiner Begrüßungsansprache sagte Generaldirektor J. P. Mc Cormack unter anderem: „Ich glaube, es gibt wohl niemanden, der sich über diese Ehrung von Ferdinand Beickler nicht herzlich freut, denn sie wird einem Manne zuteil, dessen Leistungen und Verdienste unbestritten sind. Darüber hinaus ist Ferdinand Beickler der klare Beweis, daß auch heute jeder Mitarbeiter den Marschallstab im Tornister trägt und der Aufstieg vom Lehrling bis in den Vorstand kein Märchen aus der guten alten Zeit ist. Aber die Ehrung wird nicht nur einem Mann an der Spitze zuteil, sie strahlt auch auf alle Mitarbeiter und das Unternehmen aus. Allein kann keiner von uns solche

Überreichung der Urkunde.

Leistungen vollbringen. Nur wenn alle gemeinsam mitziehen, wenn Teamwork nicht nur ein Schlagwort, sondern auch Realität darstellt, kann das Ziel erreicht werden. Und hier hat Ferdinand Beickler wie kaum ein zweiter bewiesen, daß er eine große Mannschaft zu einem echten Team vereinen kann."

Minister Karry schloß sich dieser Beurteilung an und stellte fest, der Berufsweg von Ferdinand Beickler sei von Leistung und Anstrengung gezeichnet, das Ziel nicht leicht zu erreichen gewesen. Besondere Verdienste habe er sich dadurch erworben, als es darum ging, einer großen Zahl von Mitarbeitern den Arbeitsplatz zu sichern.

Ferdinand Beickler dankte seinen Vorrednern und betonte, er sehe diese hohe Auszeichnung nicht allein auf seine Person bezogen, sondern auf alle seine Mitarbeiter. – Das jetzt 53jährige Vorstandsmitglied war 1937 als Lehrling zu Opel gekommen. Er hat sich von der Pike auf, mit Unterbrechung durch sein Maschinenbau-Studium und den Wehrdienst, in den Produktionsvorbereitungs-Abteilungen des Unternehmens hochgearbeitet.

Nach mehrjähriger Tätigkeit in leitenden Positionen war Ferdinand Beickler unter anderem auch maßgeblich an der Konzipierung und vorbereitenden Planung für die Bochumer Opel-Werke beteiligt. Bochum war dann auch die nächste Station auf dem Weg seines beruflichen Aufstiegs. Als Produktionsleiter war er für die Auswahl des technischen Führungspersonals und den Anlauf das Kadett verantwortlich. Im Herbst 1966 übernahm Beickler als Nachfolger von A. A. Cunningham die Leitung der Bochumer Werke, die er bis zu seiner Berufung nach Rüsselsheim innehatte.

Erinnerungsfoto nach der Verleihung mit Gattin, Sohn, Minister und Generaldirektor.

Bedford-Blitz-Reisemobile

Auf den Campingausstellungen drängen sie sich immer stärker in den Vordergrund, und auch die Statistik beweist ihre wachsende Beliebtheit: Schon 12.500 „selbstfahrende Wohnwagen" – besser bekannt als Reisemobil – rollen auf bundesdeutschen Straßen den Urlaubs- und Erholungszielen entgegen. In der Saison 74/75 konnte ein Zuwachs von 22,5 Prozent erreicht werden, und 1976 werden über 600 weitere Fahrzeuge neue Besitzer finden. Auch unter unseren Werksangehörigen gibt es viele Freunde dieser Modelle.

Vielseitiges Angebot

Der von Opel angebotene Bedford-Blitz ist auf Grund seiner Leistungsstärke, seiner Robustheit, seiner ausgezeichneten Straßenlage, seines tiefliegenden Schwerpunktes und des hervorragenden Wendekreises das ideale „Untergestell" für solche Spezialfahrzeuge. Als Basisfahrzeug für Wohnmobile kommen sowohl Kastenwagen als auch Fahrgestelle mit Fahrerhaus zur Verwendung. Jeder Wohnmobilhersteller hat sein eigenes Konzept beim Aus-, Ein- oder Aufbau. Dementsprechend vielseitig sind also auch die angebotenen Varianten, die inzwischen von 9 Herstellerfirmen angeboten werden. Bei den Opel-Händlern kann man sie besichtigen und Näheres erfahren.

Vergünstigungen für Mitarbeiter

Reisemobile werden als Personenwagen zugelassen. Sofern Bedford-Blitz-Transporter nicht für gewerbliche Zwecke eingesetzt werden, können die Basismodelle von Werksangehörigen mit den bekannten Konditionen bezogen werden. Einige Aufbaufirmen sind bereit, ebenfalls Vergünstigungen für Opel-Werksangehörige einzuräumen. Einzelheiten darüber in der Abteilung Fahrzeugdisposition und Auslieferung. W.G.

Jubilarfeier am 5. März 1976

Wie bereits angekündigt, findet die nächste Jubilarfeier am 5. März wieder in der Stadthalle von Flörsheim statt. Der akademische Teil, bei dem das große Werksorchester unter Andreas Wagner den musikalischen Rahmen zieht, beginnt um 17.15 Uhr. Dem späteren Essen schließt sich ein großes buntes Programm an, dessen Stargäste diesmal das Schlagerpaar Nina und Mike (Bild) sind. Pendelbusse verkehren von Rüsselsheim nach Flörsheim, und nach der Veranstaltung fahren ab 21 Uhr Busse in die Heimatorte der Jubilare.

Neue Rückseiten-Serie beachten!

Presseerzeugnisse sind heute mehr denn je durchrationalisiert. Auch die Rückseite von Wochen- oder Monatszeitschriften wird nicht „verschwendet"; sie ist meist der Werbung oder einem anderen lohnenden Zweck vorbehalten. Diesem Grundsatz folgt auch die OPEL POST. Es ist dem aufmerksamen Leser wohl nicht entgangen, daß die Rückseite der einzelnen Hefte im vergangenen Jahr der Bekämpfung der Betriebsunfälle gewidmet war, „Werbung" also für den Unfallverhütungsgedanken.

Das lebhafte Echo, das diese Serie gefunden hat, veranlaßt uns, in diesem Jahrgang einer anderen wichtigen betrieblichen Einrichtung die Rückseite zur Verfügung zu stellen: dem Vorschlagwesen. Wir glauben, daß auch diese Wahl lohnend und notwendig ist und auf die gleiche Zustimmung stoßen wird wie die letztjährige Anti-Unfall-Kampagne. Allzu verbreitet ist nämlich noch immer die Meinung, Anstöße für Verbesserungsvorschläge könne man vornehmlich nur in der Produktion oder den produktionsgebundenen Bereichen empfangen. Doch das Spektrum der Möglichkeiten ist werksweit und umfaßt Tausende von Arbeitsbereichen. Es reicht von Verbesserungen an Maschinen und Einrichtungen, der verstärkten Sicherheit am Arbeitsplatz, vereinfachten Fertigungsverfahren, Materialeinsparungen und Qualitätsverbesserungen bis zur Bürorationalisierung. Dem Vorschlagwesen sind also keine Grenzen gesetzt, seine Aufgaben können nie als erfüllt und abgeschlossen gelten. Es wird ein fortwährendes Ungenügen bleiben, ein ständiges Suchen nach neuen Ideen.

Um denjenigen, die trotz der vielen bisher veröffentlichten Beispiele doch noch im dunkeln tappen, und das gilt hauptsächlich für die Tausende neueingestellter Mitarbeiter, wollen wir mit der diesjährigen Rückseiten-Serie Tips geben, wie man guten Ideen auf die Spur kommen kann. – An der Gestaltung der OPEL POST hat sich, um auch das noch kurz zu sagen, sonst nichts geändert, außer daß das Titelbild jetzt etwas größer ist und dadurch bessere Ausschnitte gewählt werden können. Die Inhaltsangabe ist dadurch auf Seite 2 gerückt.

Rückschau

Vom OPEL-GEIST zum OPEL-KAMERAD

OPEL WERKZEITSCHRIFTEN VOR 1945

Über Werkzeitschriften im allgemeinen und die OPEL POST im besonderen haben wir schon mehrmals berichtet, zuletzt in dem Artikel „Hofberichterstatter des Kapitalismus?" anläßlich des 25jährigen Jubiläums der OPEL POST in Heft 6/7 1974. Nun hat das Thema eine Neuauflage gefunden durch O. G. Rau, Beschaffungsorganisation, der sich bekanntlich um den Aufbau eines privaten Opel-Archivs bemüht, auf das wir zu einem späteren Zeitpunkt gesondert zurückkommen werden. Er hat zu diesem Zweck seinerzeit in der OPEL POST um Überlassung von Gegenständen und schriftlichen Unterlagen gebeten, die mit der Geschichte unseres Unternehmens in engem Zusammenhang stehen. Unter der Fülle des Materials fanden sich verschiedene Publikationen, unter anderen auch einzelne Hefte oder ganze Jahrgänge von Opel-Werkzeitschriften vor 1945. Davon handelt der folgende Beitrag.

Der Opel-Putsch im Jahre 1930

Soweit sich zurückverfolgen läßt, erschien vor fast 46 Jahren, genau im April 1930, die erste Werkzeitschrift bei Opel – der OPEL GEIST. Dies war verhältnismäßig spät, denn zu dieser Zeit gab es im damaligen Deutschland bereits an die 200 Werkzeitschriften, teilweise mit einem Gründungsdatum aus der Zeit nach dem ersten Weltkrieg und noch früher. Unmittelbarer Anlaß bei uns war vermutlich der Versuch radikaler Kräfte, am 12. Februar 1930 einen wilden Streik zu inszenieren und das Werk zu besetzen. Dieser sogenannte „Opel-Putsch", der in der Öffentlichkeit stark beachtet wurde, brachte offensichtlich die Geschäftsleitung auf den Gedanken, daß man etwas zur Verbesserung der Kommunikation mit der Belegschaft tun müsse.

Bescheidener Umfang

Am 14. Februar 1930 gab der damalige Generaldirektor I. J. Reuter eine Flugschrift an die Belegschaft mit dem Titel „Der Opel-Geist" heraus, und im April begann dann, wie erwähnt, die Herausgabe einer regelmäßigen monatlichen Werkzeitschrift unter dem gleichen Namen. Die ersten Nummern hatten mit vier Seiten einen bescheidenen Umfang. Der Inhalt befaßte sich ausschließlich mit betriebsinternen Fragen, wenn man davon absieht, daß es auch eine Sportseite, Familiennachrichten und (kostenlose) private Kleinanzeigen gab. Ausführlich wurde in jenen Tagen über die damals häufig stattfindenden Abteilungsfeste und Betriebsausflüge berichtet. Firmengeschichtlich hochinteressant sind die Abteilungsreportagen, unter anderem über Telefonzentrale, Versuchsabteilung und Kundendienstschule, die dem rückschauenden Betrachter ein aufschlußreiches internes Bild aus jener Zeit vermitteln.

Politische Gleichschaltung

Die Änderung der politischen Großwetterlage im Jahre 1933 wurde auch in der Werkzeitschrift sofort spürbar. Der Reichsstatthalter von Hessen und Nassau besuchte schon bald nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten das Werk, die Zeit der Großkundgebungen und Appelle begann – auch bei Opel. Das Jahr 1933 brachte im übrigen auch insofern eine Besonderheit, als vorübergehend z w e i Werkzeitschriften erschienen, nämlich der OPEL GEIST und – bis Juni 1933 – die MITTEILUNGEN DER BETRIEBSDIREKTION DER ADAM OPEL AG, die ebenfalls den Charakter einer Werkzeitschrift hatte. Gegen Ende des Jahres 1933 war dann die politische Gleichschaltung auch in der Werkzeitschrift deutlich vollzogen, ebenso wie beispielsweise die Werkskapelle zur NSBO-Kapelle umfunktioniert und entsprechend uniformiert wurde.

Namensänderung im Jahre 1934

Im April 1934 wurde der Name der Werkzeitschrift geändert. Aus dem OPEL GEIST wurde die OPEL-WERKSGEMEINSCHAFT mit dem Zusatz „Hauszeitschrift für alle Werksangehörigen, Nachrichtenblatt der Opel-Betriebszellenorganisation". Auch das Hakenkreuz durfte im Titel nicht fehlen. Über die folgenden Jahre brauchen nicht viel Worte verloren zu werden. Bei der Ankündigung der Namensänderung in der letzten, am 1.3.1934 erschienenen Nummer des OPEL GEISTES wurde übrigens auch eine „Opel-Betriebswacht" erwähnt, von der wir allerdings nicht viel wissen, da keinerlei Belege vorliegen. (Für entsprechende Hinweise wären wir dankbar.) Vorübergehend erschienen Anzeigen-Beilagen der NSBO zur Werkzeitschrift, in denen sich vor allem Bekleidungshäuser zur Lieferung von „Festanzügen der Deutschen Arbeitsfront und Arbeitsfrontmützen" empfahlen. Betriebliche Informationen traten zugunsten der Berichterstattung über nationale Themen, Urlauberfahrten mit „Kraft durch Freude" usw. mehr und mehr zurück. Dennoch sind auch diese Jahrgänge der Werkzeitschrift als Spiegel jener Zeit eine wichtige und interessante Lektüre.

DER OPEL GEIST

Nr. 1 RÜSSELSHEIM, 4. APRIL JAHRG. 1930

Was will „Der Opelgeist"?

Grüße von der Front

Im Januar 1936 gab es abermals eine Namensänderung: Die Werkzeitschrift hieß nun DER OPEL-KAMERAD. Inhaltlich änderte sich vorerst nicht viel. Auch der monatliche Erscheinungsrhythmus wurde beibehalten. Mit Kriegsbeginn im Herbst 1939 gab es – wohl auch aus Geheimhaltungsgründen – dann aber endgültig fast keine betriebsbezogenen Informationen mehr, wenn man von der Jubilarliste und den Gedenktafeln für die gefallenen Werksangehörigen absieht. Dafür füllten andere Themen die Spalten: „Verhalten bei Luftangriffen", „Spionage und Spionageabwehr" usw. Breiten Raum nahmen auch die Grüße der Front an die Heimat und umgekehrt ein. Heute ist es interessant zu lesen, was mancher in jener Zeit zu Papier brachte.

Indizien für den Zusammenbruch

Zahlreiche Indizien lassen den nahen Zusammenbruch des Regimes auch in der Werkzeitschrift erkennen: Die Gefallenen-Liste wird immer länger, das Papier wird schlechter. 1941 gibt es noch sechs Hefte im Jahr, 1942 und 1943 nur noch je vier. Im Jahre 1944 erscheint nur noch die Nummer April bis Juni, ganze acht Seiten, eineinhalb davon nimmt die Liste der gefallenen Werksangehörigen ein. Die Ankündigung „Der nächste OPEL-KAMERAD erscheint im Monat September" wurde nie Wahrheit: Das Rüsselsheimer Stammwerk wurde im Sommer 1944 bei Luftangriffen weitgehend zerstört.

Teil unserer Geschichte

Nachdenklich legt der Betrachter den Stapel vergilbten Papiers zur Seite. Ob wir es mögen oder nicht, auch dies ist ein Teil unserer deutschen Geschichte, in die unvermeidlich auch die des Werkes eingebettet ist, im Spiegel der Werkzeitschrift. Abschließend sei allen Werksangehörigen und Rentnern gedankt, die geholfen haben, eine lückenlose Sammlung der Opel-Werkzeitschriften der Jahre von 1930 bis 1944 zusammenzutragen.

OGR

OPEL PRÜFFELD

Zerstörung nach Plan

Wer sein Auto „schrubbt", martert und ungewöhnlichen Belastungen aussetzt oder es gar mutwillig zerstört, wird nicht ernst genommen und gilt als Vandale, als zerstörungswütiger Mensch. Anders ist es mit einer anderen Art des „Vandalismus", der „Zerstörung nach Plan", wie sie täglich auf unserem großen Prüffeld bei Dudenhofen im Landkreis Offenbach vorkommt. Davon handelt dieser Bericht, der zwar keine Neuigkeit in der Werkzeitschrift darstellt, denn das gewissermaßen unerschöpfliche Thema „Prüffeld" war schon mehrmals Gegenstand interessanter Reportagen. Aber die Umschichtung der Belegschaft im Laufe der letzten Jahre und der dadurch bedingte neue Leserkreis ist Anlaß, wieder einmal über das Prüffeld und die dort durchgeführten Versuche zu berichten.

Die riesige Anlage im dichten Kiefernwald bei Dudenhofen ist von einer fast 5 km langen Hochgeschwindigkeitspiste umgeben und wurde 1964 gebaut, nachdem das alte Prüffeld in Rüsselsheim zu klein geworden und den notwendigen Anforderungen nicht mehr gewachsen war. Auf dem neuen Prüffeld werden Wagen aus der laufenden Fertigung und Prototypen künftiger Serienmodelle mit modernsten Methoden im Fahrversuch auf Herz und Nieren geprüft. Ungestört vom übrigen Verkehr auf öffentlichen Straßen lassen sich hier Fahrprogramme und Dauererprobungen auf allen Arten von Straßen und auch auf solchen, die diesen Namen eigentlich nicht mehr verdienen, gleichsam im Zeitraffer-Tempo abwickeln.

Überhöhte Schnellfahrbahn

Das Prüffeld, eine der modernste Anlagen in Europa, hat eine Gesamtfläche von 2,6 Millionen Quadratmetern. Die Gesamtlänge seiner Straßen bedeckt mehr als 30 km, an denen die Dauerprüfstrecken mit 11,5 und die Spezialprüfstrecken mit 14 km den größten Anteil haben. Es wird von einer kreisrunden überhöhten Schnellfahrbahn eingerahmt, in deren Innenrand sechs Ausbuchtungen in Form einer zusätzlichen Fahrspur für Bremsversuche eingelassen sind. Die 14,3 m breite Bahn ist durch Farbstreifen in drei Fahrgeschwindigkeitsbereiche unterteilt: bis 80, bis 130 und bis 225 km/h, in denen jeweils ein seitenkraftfreies Fahren möglich ist.

Kalkulierte Beanspruchung

Trotz der modernen Wagenprüfstände und Meßräume in der Produktentwicklung und Konstruktion in Rüsselsheim ist auch heute noch der Fahrversuch wesentlicher Bestandteil an jedem neuen Modell, und nicht selten müssen auch von der Zulieferindustrie gestellte Teile die Kontrolle der praktischen Erprobung über sich ergehen lassen, ehe sie den Billigungsstempel für die Serie erhalten. Viele Fehler und Schwächen zeigen sich aber nicht sofort. Man muß sie mit „Kunstgriffen" ans Tageslicht locken. Hauptfeinde jeder Maschine sind Zeit und Überbeanspruchung. Deshalb muß jede Prototypenerprobung einer Automobilfabrik das Ziel anstreben, die Prüflinge innerhalb eines kurzen Zeitraumes möglichst hohen Beanspruchungen auszusetzen, die genau kalkuliert sind. Diese „Zerstörung nach Plan" muß, im Gegensatz zu einer mutwilligen, peinlich genau überwacht und geregelt sein, weil ihre Ergebnisse die Grundlage der „Therapie" sein sollen. Innerhalb von Tagen und Wochen sollen die Prüfungen sozusagen im Zeitraffer-Tempo ein Beanspruchungsprogramm ab-

Die Luftaufnahme gibt einen Gesamtüberblick vom großen Opel-Prüffeld bei Dudenhofen im Landkreis Offenbach.

Wegweiser zu den einzelnen Teststrecken.

rollen lassen, das den Strapazen eines jahrelangen „Normalbetriebes" entspricht.

Zahlreiche „Marterstrecken"

Eine der wichtigsten Voraussetzungen beim Bau war es deshalb auch, daß auf dem Prüffeld alle Straßen vorhanden sind, die es im normalen Alltagsbetrieb gibt und auch solche, die man – zumindest in Europa – kaum noch findet. So umfaßt das Streckennetz beispielsweise Dauerprüfstrecken mit unterschiedlicher Linienführung und Oberflächenbeschaffung, gute und schlechte Asphaltstraßen, Grob- und Kleinpflaster, Schotter- und Schlaglochstraßen, kurz- und langwellige Asphaltstraßen, Wasserdurchfahrten für Normal- und Salzwasser, Bergstrecken mit Steigungen bis zu 30 Prozent, Meßstrecken mit erhöhten Ein- und Auslaufkurven für Beschleunigung, Verzögerung und Geräusche, das „Skid-Pad" mit Einlauftangenten, sogenannte „Marterstrecken" mit Waschbrett, Höckern, Schlaglöchern, Grobsteinpflaster und Basaltblöcken, Staub- und Schlammstrecken, Sanddurchfahrten und Bahnübergänge, um die wichtigsten der vielen Prüfungsmöglichkeiten zu nennen.

Dauerversuche rund um die Uhr

Auf diesen Strecken werden Dauerversuche rund um die Uhr gefahren. Jeder Durchgang eines solchen Dauerversuchs umfaßt eine Strecke von 43,8 Kilometern. Sieben bis neun Durchgänge hat jeder Versuchsfahrer in seiner Schicht. Tag um Tag wechselt der Fahrer den Wagentyp, um eine maximal objektive Beurteilung zu erreichen. Für die Fahrberichte jeden Typs ist ein Sachbearbeiter zuständig. Er faßt zusammen, was die Versuche ergeben haben. Wenn 50.000 Kilometer gefahren sind, liegt ein „Lebenslauf" des Wagens vor – lückenlos bis ins letzte Detail. Hier einige Zahlen: Während der 50.000 Prüfkilometer eines Wagens wurde 3.000mal der Rückwärtsgang geschaltet, 1.500mal rückwärts gefahren, 100mal das Salzbad durchfahren, 1.500mal gebremst, 1.800mal der Motor gestartet, 1.500mal der Scheibenwischer, der Zigarettenanzünder, die Kurbelfenster, die Wellenbereiche des Radios und anderes mehr betätigt. 1.500mal auf der 12-Prozent-Steigung angefahren, 15.000mal der erste Gang geschaltet. 150.000 Kilometer des Autofahrers draußen werden in 50.000 Prüffeld-Kilometern zusammengerafft. Oder anders gerechnet: Die Ergebnisse von fünf Jahren üblicher Fahrzeit sind in ca. 60 Prüffeld-Tagen zu je drei Schichten rund um die Uhr zusammengefaßt.

Die „Durlacher Höhe", Bergstrecke des Prüffeldes, mit einer max. Steigung von 30 %.

Zu den Prüfstrecken gehören auch Staub- und Geröllstraßen, wie man sie sonst nur selten findet (links). – Wasserdurchfahrten sind ein fester Bestandteil des Dauerversuch-Programmes auf dem Prüffeld bei Dudenhofen (Mitte). – Der Schleuderkreis, dessen Blaubasaltbelag zusätzlich „bewässert" wird, gibt die Möglichkeit, das Fahrverhalten der Wagen unter extremen Bedingungen zu prüfen (rechts). Die Gesamtlänge aller Straßen des Prüffeldes beträgt 33 Kilometer.

Wie ein riesengroßes Tablett liegt das Skid-Pad im Herzen des Prüffeldes. Bei seinem Ausmaß – 100 m Durchmesser und 0,5 qkm genau waagerecht liegender Fläche – wirken die darauf mit qualmenden Reifen kurvenden Wagen optisch geradezu verloren. Die Rutschplatte ist völlig eben angelegt und wird für Kreisbahnfahrversuche benutzt, bei denen neben anderen Versuchen auf trockener oder nasser Fläche die Ausbrechgeschwindigkeiten ermittelt, Lenkkräfte gemessen und Reifenversuche angestellt werden.

Wagen werden zerlegt

Im Dauerversuchsprogramm ist jeder Wagen ständig hohen Belastungen ausgesetzt. Ohne Pause 10.000, 20.000, 30.000, 50.000 Kilometer. In jedem Augenblick der Fahrt wird er auf Fahrverhalten, Bodenfreiheit und Durchschläge kontrolliert. Nach 50.000 Kilometern kommt er dann „zum Zerlegen" in die Werkstatt. Jede Schadenstelle wird im Bild festgehalten. Einrisse an der Karosserie werden kontrolliert, das gesamte Fahrgestell zerlegt, die Leistung des Motors überprüft und die Kraftstoff- und Ölverbrauchswerte über den gesamten Dauerversuch graphisch ausgewertet. Die Ergebnisse dieses „Labors der Kilometer" gehen danach an die zuständigen Abteilungen der Produktentwicklung und Konstruktion in Rüsselsheim. Sie werden bei neuen Konstruktionen berücksichtigt.

Die Crashtest-Anlage

Aber das ist nicht alles: Ein äußerst wichtiger Teil des vielseitigen Sicherheitsprogramms des Unternehmens sind die sogenannten Crash-Tests auf einer Spezialanlage des Prüffeldes. Rund 130 Wagen werden hier jährlich zerstört. Zum Teil sind es neue Wagen aus der täglichen Produktion oder Wagen (auch ältere Modelle) aus dem laufenden Versuchsbetrieb, teilweise sogar Prototypen, die mit empfindlichen Testgeräten, Meßinstrumenten und Hochgeschwindigkeitskameras ausgestattet sind. Jede Phase eines Aufpralls wird dabei festgehalten. Aus den hierbei gemachten Aufzeichnungen und Filmaufnahmen über das Verhalten des Materials, der Fahrzeuge und der mitfahrenden Testpuppen gewinnen die mit der Automobilsicherheit befaßten Fachleute unseres Hauses wichtige Erkenntnisse.

Die Schnellfahrbahn umschließt als riesiger Kreis das Areal des Prüffeldes. Die auf dem Foto sichtbaren Streifen grenzen die Bereiche des seitenkraftfreien Fahrens ab: die unterste Linie bis 80 km/h, die mittlere bis 130 km/h und die oberste bis 225 km/h.

Der „Autofriedhof" hinter der Anlage zeugt von dem Bemühen des Werkes, die Automobilsicherheit ständig zu verbessern. Das Unfallfolgen-Forschungsprogramm des Werkes befaßt sich darüber hinaus mit der Untersuchung realer Verkehrsunfälle und wertet in enger Zusammenarbeit mit medizinischen Wissenschaftlern die Auswirkungen auf Menschen und Material aus. Hieraus wiederum werden die Folgerungen einerseits für Ziel und Anlage von Versuchsreihen, andererseits für die der Sicherheit dienenden Konstruktionen und Ausstattungen der Fahrzeuge gezogen. So ist Opels Arbeit für die Sicherheit seiner Automobile ein lückenloser Kreislauf von der Praxis der Straße zur Forschung, von der Forschung zum Versuch, vom Versuch zur Konstruktion und von der Konstruktion wieder zur Praxis der Straße. Jedes Studienobjekt, das diesen Kreislauf umrundet hat, gibt dem Opel-Fahrer einen erhöhten Grad der Sicherheit.

Crash-Test: Das Testfahrzeug unmittelbar nach dem Aufprall (Einzelheiten im Textteil.)

40 UNSERE JUBILARE

K. Finkernagel
Datenverarbeit.
3.1.1976

H. Görke
Instandhaltung
11.1.1976

H. Wolf
Vergaserbau
14.1.1976

F. Engroff
PEK
16.1.1976

H. Neuer
Qual.Ktr.u.Insp.
18.1.1976

K. Schneider
Besch.-Einsatz
20.2.1976

G. Leser
PV Preßwerk
21.2.1976

A. Rothenburger
Berufsausbildung
22.2.1976

25

1.1.1976
Dr. Klaus Kartzke
Beschaffungswesen

2.1.1976
Erich Bäumler
Schnittbau

15.1.1976
Peter Schäfer
PEK

16.1.1976
Helmut Werner
Ersatzt.u.Zubeh.

17.1.1976
Richard Krichbaum
Karosseriebau

19.1.1976
Kurt Petry
PV Preßwerk

23.1.1976
Gerd Binder
Motorenbau

1.2.1976
Jakob Jung
Werkschutz

2.2.1976
Albert Kirschenknapp
Schnittbau

3.2.1976
Jakob Hahn
PEK

15.2.1976
Kurt Großmann
Transportwesen

18.2.1976
Stefan Hofmann
PEK

23.2.1976
Georg Hehner
Verkaufsltg.Inland

23.2.1976
Hans Ditt
PEK

Hans Jörz
Produktkosten

Rudolf Leubner
Debitorenbuchhaltung

Erwin Schwenger
Werkschutz

IM RUHESTAND

Heinrich Black
Transportwesen

Leonhard Christen
Preßwerk

Andreas Fiedler
Beschädigten-Eins.

Klara Gebhard
Motorenbau

Willi Heinenbruch
Achsenbau

Christina Keil
Beschädigten-Eins.

Hilde Knöss
Lohnbuchhaltung

Theodor Lepka
Instandhaltung

Leni Schilling
Personalabteilung

Elisabeth Schmid
Karosseriebau

Wilhelm Wetzel
Export

Heinrich Zerull
Modellschreinerei

Auszubildende Elektroanlagen-Installateure bei der Montage einer elektrotechnischen Schaltung nach Bauschaltplan. Die Funktion wird nach Fertigstellung von Meister R. Gerhardt geprüft.

FÜR JUNGE LEUTE

Heute der Elektroanlagen-Installateur

In der Abteilung Berufsausbildung des Rüsselsheimer Werkes werden zur Zeit in Lehrwerkstatt und Werksberufsschule rund 660 junge Menschen in 19 verschiedenen Berufen ausgebildet. 36 von ihnen haben den Beruf des Elektroanlagen-Installateurs als Ausbildungsziel gewählt. Das Tätigkeitsgebiet ist sehr umfangreich und interessant.

Zu seinen Aufgaben zählen das Errichten, Warten und Instandsetzen von Licht- und Kraftanlagen einschließlich der dazugehörigen Schalt- und Verteilereinrichtungen. Dabei geht es um das Montieren und Anschließen von Schaltgeräten an Maschinen, elektrischen Anlagen und anderen technischen Einrichtungen, um die elektrische Verdrahtung von Anlagen, Steuerungen und Verteilungen, um das Auswechseln, Erneuern und Reparieren von Verschleißteilen sowie das Erkennen und Beseitigen von Störungen in allen elektrischen Anlagen. Dazu gehören auch Aufgaben aus der Meß- und Steuerungstechnik.

In der Elektrotechnik wird seit 1972 die sogenannte Stufenausbildung durchgeführt. Es ist eine Zweistufenausbildung, von der die erste Stufe meistens zur Abschlußprüfung als Elektroanlagen-Installateur führt. Die Ausbildungsdauer dieser Stufe beträgt 2 Jahre. Nach bestandener Facharbeiterprüfung in der 1. Stufe kann der Elektroanlagen-Installateur in seinem Beruf tätig sein oder die 2. Ausbildungsstufe antreten, die nochmals eine Ausbildungszeit von 1,5 Jahren umfaßt. Das Ausbildungsziel ist der Energieanlagen-Elektroniker. Beide Berufe werden in unserem Werk ausgebildet; der Einsatz erfolgt in den verschiedensten elektrischen Arbeitsbereichen. Durch den Besuch von entsprechenden Lehrgängen und weiterführenden Schulen kann es der tüchtige Facharbeiter später zum Meister, Techniker und Ingenieur bringen.

Unterm Strich

Manöver. Am dritten Tag erscheint ein General. Er besichtigt die Truppe. Vor einer angetretenen Kompanie bleibt er stehen. „Männer", ruft er „ihr macht einen ziemlich mitgenommenen Eindruck. Mal einen Schritt vortreten, wer sich den Strapazen des Manövers nicht mehr gewachsen fühlt." Alle folgen dieser Aufforderung, lediglich Schütze Maier bleibt auf seinem Platz. „Bravo, mein Junge", lobt ihn der General. „Sie sind aus einem Holz, aus dem man gute Soldaten macht!" „Das glaub' ich nicht", entgegnet Maier, „ich bin nur zu schlapp, jetzt noch einen Schritt vorzutreten."

SCHNAPPSCHUSS

Leerung der Vorschlagskästen

Im gesamten Werksbereich sind neben den 44 VV-Mitteilungstafeln auch die Einwurfkästen der Abteilung Vorschlagwesen verteilt. Mitarbeiter, die eine gute Idee zu Papier bringen wollen, können die dafür notwendigen Formulare hier entnehmen und später, wenn sie ihren Vorschlag geschrieben haben, diesen in einen

der Kästen werfen, die täglich geleert werden. Dafür zuständig ist Mitarbeiter Johann Zahari. Unser Fotograf traf ihn, als er gerade einen vollen VV-Kasten am Portal zur Schmiede leerte. Gleichzeitig füllt er dabei den im unteren Teil des Kastens liegenden Formularstoß wieder auf. Rund 500 bis 700 Vorschläge bringt er in der Regel wöchentlich ins VV-Büro. Mitarbeiter J. Zahari ist seit 1957 bei Opel und war viele Jahre in einer anderen Abteilung tätig, bevor er ins Vorschlagsbüro versetzt wurde. Die neue Rückseiten-Serie der OPEL POST, die dem Vorschlagwesen gewidmet ist und Vorschlagsbeispiele bringt, wird dem einen oder anderen Mitarbeiter, der bisher noch keinen Vorschlag machte, sicher Anregungen geben, was es in einem so großen Werk alles zu verbessern gibt. So wird auf diese Weise mitgeholfen, daß Mitarbeiter Zahari auch in Zukunft immer volle Kästen vorfindet.

TROTZ ERHEBLICHER BEDENKEN

Probeweiser Verzicht auf das Abstempeln der Zeitkarten bei normalem Schichtende verlängert

Seit dem 1. April 1975 wird bekanntlich auf Grund einer Vereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat in allen Abteilungen probeweise auf das Abstempeln der Zeitkarten zum normalen Schichtende verzichtet. Diese versuchsweise Regelung war bis zum 31. Dezember 1975 befristet.

Obwohl die Ergebnisse dieses Versuches nicht in vollem Umfang zufriedenstellend waren, da trotz entsprechender Hinweise Mitarbeiter bereits vor Schichtende ihren Arbeitsplatz verlassen haben, hat sich die Geschäftsleitung unter erheblichen Bedenken auf Anregung des Gesamtbetriebsrats entschlossen, den Versuch um ein weiteres Jahr bis zum 31. Dezember 1976 zu verlängern.

Die Verlängerung des probeweisen Wegfalls des Abstempelns zum normalen Schichtende soll dazu führen, weitere Erfahrungen über einen längeren Zeitraum zu sammeln, um nach Ablauf des verlängerten Versuchs anhand der dann vorliegenden Ergebnisse eine Entscheidung treffen zu können.

Die Geschäftsleitung setzt voraus, daß nunmehr alle Mitarbeiter die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen und an ihrem Arbeitsplatz bis zum Schichtende tätig sind. Nur wenn dies der Fall ist, kann der Versuch mit einem Erfolg enden. Andernfalls müßte nach Ablauf des Versuchs die bisher gültige Regelung des Abstempelns zum Schichtende wieder eingeführt werden. Außerdem behält sich die Geschäftsleitung vor, den Versuch jederzeit abzubrechen, wenn sich Unzuträglichkeiten aus der Regelung ergeben sollten.

Wir gedenken
(Werk Rüsselsheim)

Johann Merz, Rentner
geb. 25.9.99 gest. 6.11.75

Muhsin Akcora, Motorenbau
geb. 5.4.36 gest. 14.11.75

Jakob Hess, Rentner
geb. 23.1.98 gest. 17.11.75

Gerhard Pätz, Rentner
geb. 30.3.17 gest. 25.11.75

Christian Ahner, Teile-Verkauf
geb. 14.9.24 gest. 27.11.75

Fritz Scherer, Rentner
geb. 26.2.06 gest. 28.11.75

Gustav Rippin, Rentner
geb. 21.12.97 gest. 29.11.75

Peter Schmidt, Rentner
geb. 19.4.05 gest. 29.11.75

Georg Drott, Rentner
geb. 30.5.09 gest. 30.11.75

Johann Hausotter, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 24.6.17 gest. 30.11.75

Egon Sauer, Instandhaltung
geb. 7.9.26 gest. 30.11.75

Hans-Jürgen Schilling, PEK
geb. 26.8.53 gest. 30.11.75

Friedr. Heckenmüller, Rentner
geb. 29.6.02 gest. 2.12.75

Fritz Knoll, Rentner
geb. 11.5.03 gest. 2.12.75

Werner Sauer, Preßwerk
geb. 20.9.19 gest. 2.12.75

Anton Wetzel, Rentner
geb. 15.6.97 gest. 2.12.75

Bruno Patzelt, Polsterei
geb. 14.9.21 gest. 7.12.75

Karl Ruggenthaler, Rentner
geb. 31.10.01 gest. 7.12.75

Otto Kohlei, PEK
geb. 16.10.20 gest. 8.12.75

Franz Baptistelle, Rentner
geb. 11.1.99 gest. 9.12.75

Gerhard Britsch, Modellschr.
geb. 25.10.34 gest. 9.12.75

Franz Vogl, Rentner
geb. 21.1.04 gest. 9.12.75

Wilhelm Cramer, Rentner
geb. 24.10.03 gest. 10.12.75

Wilhelm Sabrowski, Rentner
geb. 17.10.10 gest. 10.12.75

Jakob Flick, Rentner
geb 4.10.02 gest. 12.12.75

Franz Josef Haidl, Rentner
geb. 4.10.04 gest. 12.12.75

Karl Reviol, Rentner
geb. 13.7.97 gest. 13.12.75

Peter Volk, Rentner
geb. 1.4.88 gest. 13.12.75

Johann Meder, Rentner
geb. 18.3.07 gest. 15.12.75

Georg Kalbfleisch, Rentner
geb. 27.1.93 gest. 16.12.75

Karl Friedr. Lang, Materialabt.
geb. 26.7.34 gest. 16.12.75

Erwin Neumann, Kar.-Gerippebau
geb. 27.4.32 gest. 16.12.75

Hans Fritz, Elektr. Abt.
geb. 15.12.36 gest. 18.12.75

Peter Mehler, Rentner
geb. 14.1.92 gest. 19.12.75

Heinrich Schütz, Rentner
geb. 6.9.02 gest. 19.12.75

Philipp Stössel, Rentner
geb. 23.1.17 gest. 19.12.75

Wilhelm Tron, Rentner
geb. 6.5.99 gest. 20.12.75

Alfons Weber, Rentner
geb. 17.1.10 gest. 20.12.75

Erich Kratzke, Rentner
geb. 1.12.13 gest. 21.12.75

Gustl Fuchs, Ersatzt.u.Zubeh.
geb. 6.2.23 gest. 22.12.75

Peter Volkmann, Berufsausbildung
geb. 1.3.56 gest. 22.12.75

Siegbert Dohle, Berufsausbildung
geb. 8.5.57 gest. 24.12.75

Richard Wohlfarth, Rentner
geb. 29.3.00 gest. 24.12.75

Paul Klein, Transportabt.
geb. 27.9.24 gest. 25.12.75

Erich Helmcke, Rentner
geb. 22.7.06 gest. 26.12.75

Friedrich Schmitt, Rentner
geb. 9.12.03 gest. 26.12.75

Leonhard Winter, Rentner
geb. 15.5.02 gest. 26.12.75

Otto Gorld, Rentner
geb. 20.2.90 gest. 27.12.75

Johannes Mahr, Rentner
geb. 30.3.05 gest. 27.12.75

Otto Mölbert, Rentner
geb. 1.2.07 gest. 27.12.75

Philipp Daum, PEK
geb. 23.4.21 gest. 29.12.75

Nikolaus Trippel, Rentner
geb. 21.1.05 gest. 30.12.75

Gerhard Grun, Besch.-Eins.
geb. 12.5.17 gest. 1.1.76

Heinrich Müth, Rentner
geb. 9.3.04 gest. 1.1.76

Luise Schmitt, Rentnerin
geb. 5.4.05 gest. 1.1.76

Georg Werner, Rentner
geb. 12.6.02 gest. 1.1.76

Bruno Glaw, Z. Masch.-Abt.
geb. 13.9.25 gest. 2.1.76

Horst Gumbinger, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 23.3.50 gest. 3.1.76

Joh. A. Frauenderka, Rohrfabr.
geb. 16.7.31 gest. 4.1.76

Wilhelm Pirow, Rentner
geb. 5.8.00 gest. 4.1.76

Walter Berninger, Z. Masch.-Abt.
geb. 9.8.22 gest. 5.1.76

Jakob Lindner, Rentner
geb. 22.5.04 gest. 5.1.76

Ludwig Stuppert, Rentner
geb. 4.6.06 gest. 5.1.76

Friedrich Jäger, Rentner
geb. 23.5.00 gest. 6.1.76

Adam Klink, Rentner
geb. 26.1.01 gest. 8.1.76

Hans Schad, Rentner
geb. 13.6.22 gest. 8.1.76

Otto Hauck, Rentner
geb. 25.7.10 gest. 9.1.76

Heinrich Nassauer, Rentner
geb. 1.1.94 gest. 9.1.76

Gertrude Rückert, Werksverpfl.
geb. 3.1.33 gest. 9.1.76

Fritz Schön, Rentner
geb. 27.1.02 gest. 9.1.76

Heinrich Krummeck, Rentner
geb. 16.9.21 gest. 10.1.76

Wilhelm Fogt, Motorenbau
geb. 2.11.48 gest. 12.1.76

Fritz Reinhard, Rentner
geb. 17.4.01 gest. 14.1.76

Peter Roth, Rentner
geb. 27.2.08 gest. 14.1.76

Walter Seel, Preßwerk
geb. 28.5.19 gest. 15.1.76

Georg Weilbächer, Rentner
geb. 25.4.04 gest. 15.1.76

Theodor Decker, Rentner
geb. 30.11.05 gest. 16.1.76

Wilh. Hohenstein, Rentner
geb. 5.7.00 gest. 19.1.76

WERK BOCHUM

Dank und Anerkennung

Vor einigen Monaten wäre es im Betriebsbereich Hinterachse beinahe zu einem folgenschweren Unfall gekommen. Der Mitarbeiter H. Siebenhaar hatte an der Bohreinheit einer Transferstraße einen Werkzeugwechsel durchgeführt. Für diese Arbeit hatte er notwendigerweise die Schutzbleche entfernt. Nach dem Wechseln der Spiralbohrer führte er einen Probelauf der Einheit durch und fuhr sie danach wieder in die Einricht- bzw. Endstellung, um weitere Einrichtarbeiten vorzunehmen. In der Annahme, die Maschine ausgeschaltet zu haben, wollte er die Lage der im Arbeitsbereich der Bohreinheit befindlichen Kühlmittelleitung korrigieren. In diesem Moment wurde sein Schutzanzug unterhalb der rechten Achselhöhle von der äußeren rotierenden Bohrspindel erfaßt und er in einer 270°-Drehung auf die horizontal angeordneten rotierenden Bohrspindeln geschleudert. Der auf der anderen Seite der Bohreinheit stehende Werksangehörige G. Lößer erfaßte blitzschnell die Situation und zog die Notreißleine. Für sein vorbildliches Verhalten überreichte ihm kürzlich am Arbeitsplatz im Beisein des Geretteten, der Vorgesetzten und eines Vertreters des Betriebsrates sowie der Abteilung Unfallverhütung der Leiter des Werkes, H. Gensert, ein Anerkennungsschreiben und ein Geschenk. E. Berg von der Maschinen- und Kleineisenindustrie-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf, übergab ebenfalls ein Anerkennungsschreiben und ein Geldgeschenk.

Einstellung von Auszubildenden

Zum 1. September 1976 stellt die Abteilung Berufsausbildung für folgende Berufe Auszubildende ein:

	Ausbildungsjahre:
Werkzeugmacher	3 1/2
Maschinenschlosser	3 1/2
Elektroanlageninstallateur mit der Möglichkeit einer aufbauenden Ausbildung zum Energieanlagenelektroniker	2 1 1/2 zus.
Betriebsschlosser	3
Dreher	3
Universalfräser	3
Universalschleifer	3
Bürogehilfin	2

Für die Ausbildung zur Bürogehilfin ist der Besuch der Handelsschule oder der Realschule erwünscht.

Bewerbungen sind bis zum 25. März 1976 an die Abteilung Berufsausbildung, Bochum, Werk II, Bau L 1, zu richten.

Einzureichen sind: Bewerbungsschreiben mit Angaben der gewünschten Berufsausbildung, handgeschriebener Lebenslauf, beglaubigte Abschriften der letzten drei Schulzeugnisse.

Schlüsselstory

Familie K. hatte im „Kaufpark Recklinghausen" Besorgungen gemacht. Das Töchterchen fand plötzlich einen Autoschlüssel. Vater K. stellte fest, daß er auf jeden Fall zu einem Opel gehöre. Am Schlüssel befestigt war ein Pappschildchen mit einem Namen darauf. Gut und schön, aber wie soll man den Besitzer ausfindig machen? Moment, da kam Vater K. ein Gedanke: Schlüssel mit einem Zettel dran gibt es doch bei uns im Werk beim Wagenkauf durch Werksangehörige. Am nächsten Tag begannen im Büro bei Opel die Nachforschungen. In der Kartei gab es den Namen mehrere Male. Halt, aber nur einer von ihnen hatte in den letzten Tagen ein Auto bekommen. Alles klar! Ein Anruf in der Abteilung, der Verlierer war ermittelt, und er hatte seinen Schlüssel wieder. Eine nette Geste!

Einer von uns

Ein Ass auf dem Motorrad

„Träger das ADAC-Sportabzeichens in Gold mit Brillanten", so lautet der Titel einer kleinen Mappe. Blättert man darin, so stößt man auf eine Namensliste, in der auch unser Mitarbeiter H. Mai steht. Er hat kürzlich die höchste deutsche Motorsport-Auszeichnung, das ADAC-Sportabzeichen in Gold mit Brillanten, für seinen sportlichen Einsatz im Geländezuverlässigkeitsfahren in München in Empfang nehmen können.

Die erforderliche Zahl von 1.000 Punkten für diese Auszeichnung holte sich M. mit seiner österreichischen 250 ccm Maschine KTM. In der Woche wird wenigstens einmal auf Cross-Strecken in Haltern oder Kirchhellen trainiert. Aber nicht nur das Fahren mit dem Motorrad wird geübt, sondern zum Training gehören außerdem Waldläufe und Gymnastik.

Seit rund 20 Jahren gehört unser Mitarbeiter dem Dortmunder Motorsport-Club im ADAC an. Er ist der vierte DMC-Fahrer, der diese Auszeichnung erreicht hat. Der Club steht damit an der Spitze in Deutschland. Im letzten Jahr hat unser Mitarbeiter bei 21 Veranstaltungen mitgemacht und dabei 12 goldene, 3 silberne und eine bronzene Medaille errungen.

Es gehören schon viel Begeisterung und Idealismus zu diesem Hobby. Unterstützung gibt es nicht. Startgebühren von jeweils DM 40 sind selbst zu tragen. Erst kürzlich hat M. sich eine neue Maschine gekauft. Er ist von Beruf Kfz-Mechaniker und arbeitet in unserer Kundendienstwerkstatt im Werk I. Wohnsitz: Dortmund. Alter: 41 Jahre, verheiratet und vier Kinder. Bei allem Interesse für den Sport, darf die Familie nicht zu kurz kommen.

Bei uns arbeitet H. Mai seit 1962, und er ist, wie man so sagt, ein „Mann der ersten Stunde". Ein bescheidener Sportler, denn sonst hätten wir schon früher auf ihn aufmerksam werden müssen. Seine Kollegen gaben uns den Tip, daß er auf dem Gebiet des Geländezuverlässigkeitsfahrens ein Ass sei. Wir wünschen auch weiterhin viel Erfolg!

An den Rand geschrieben

Jetzt kommen wieder die lustigen Tage: Meine Kinder reden schon seit Wochen von den Karnevalssendungen im Fernsehen. Feier hier, Feier dort. In meiner Stammkneipe ist alles bunt dekoriert, in der Musik-Box laufen die neuesten Karnevalsschlager. Beim letzten Kegelabend haben wir auch so richtig auf die Pauke gehauen. Irmchen, meine Kollegin vom Nebentisch, soll Karnevalsprinzessin werden. Sie ist ganz stolz. In ein paar Tagen sieht man auch wieder das „lustige Volk" in Verkleidung. Die Narren regieren.

Vorige Woche ging es auch in unserer Abteilung los. Heini stellte sich in der Pause auf eine Kiste und fing so eine Art Büttenrede an: „Kolleginnen und Kollegen, tätä, täta, bumm!". Er ließ dann einige Blödeleien vom Stapel, worüber wir alle herzhaft lachten. Das Pausenzeichen machte unserer Stimmung ein Ende. Einen Satz habe ich von Heini noch behalten: „Lieber einen Bauch vom Trinken, als einen Buckel vom Arbeiten."

Wir haben verstanden, wie er es gemeint hat. Er ist so eine rheinische Frohnatur und sorgt immer für Stimmung und Fröhlichkeit. Ich meine, er macht's richtig. In unserer vom Streß geprägten Zeit sind Lachen und Humor eine gute Medizin. Statt sich zu ärgern und anderen damit die Stimmung zu verderben, sollte man sich durch herzhaftes Lachen abreagieren. Lachen und Fröhlichsein haben eine ansteckende Wirkung und verbinden.

„Kann man eigentlich Humor lernen?", habe ich Heini kürzlich gefragt. Seine Antwort: „Zeig' ein frohes Gesicht, sag' mal ein freundliches Wort, denk' gut, sprech' dich aus, sag' Ärgerliches nicht weiter, geh' spazieren, stolper' nicht über jeden Stein, sing' oder pfeif' ein Lied, sorg' für gute Verdauung, schlaf' gut, halt' Ordnung, feier' die Feste, wie sie fallen!"

Ich bin schon dabei, Humor zu lernen. So verstanden, hätten wir dann immer Karneval. Komisch, von Bier, Wein und harten Sachen haben wir gar nicht gesprochen. Helau! *Euer Hennes.*

Klaus freut sich...

Hier freut sich Klaus über das kleine Taschenmesser, das ihm sein „großer Bruder", der bei Opel arbeitet, geschenkt hat. Übrigens, ein solches Messer kann jeder Werksangehörige schnell bekommen. Seit Januar läuft eine Werbeaktion des Vorschlagwesens. Jeder Einsender eines Verbesserungsvorschlages erhält es für seinen 1. Vorschlag. Die Stückzahl ist allerdings begrenzt, und darum erfolgt die Ausgabe nur solange der Vorrat reicht. Also, mit der Einreichung eines Vorschlages nicht lange warten, und vor allen Dingen daran denken, daß man für jeden angenommenen Vorschlag eine Prämie bis zu DM 30.000 bekommen kann.

„Zum Wohle" - oder wie es einem auch unwohl werden kann

Von den Gefahren des Alkohols

Ein Mann liegt am Boden, krümmt sich und stöhnt. Seine Finger krallen sich in den weichen Teppich, und Tränen rollen über sein schmerzverzerrtes Gesicht. Noch ein Röcheln, und dann zuckt der Körper, bäumt sich auf und fällt auf den Boden zurück.

Traurige Wirklichkeit

Unfall? Nein, eine Szene aus dem kürzlich gesendeten Fernsehfilm „Es fängt ganz harmlos an". Dieser Film, teils Dokumentation, teils Schauspiel, zeigte die traurige alltägliche Wirklichkeit für viele alkoholkranke Menschen. Wahrscheinlich waren die Millionen Fernseh-Zuschauer während des Ablaufens des Filmstreifens sehr schockiert. Dem Drehbuchautor ging es aber darum, mit dem Filmbericht zu zeigen, daß es harmlos anfängt; bei den verschiedenen Anlässen – oft, sogar sehr oft im Betrieb. – In der Bundesrepublik sind 600.000 Einwohner als Alkoholiker den behördlichen Stellen bekannt; die Gesamtzahl der Alkoholkranken wird auf ca. 2 Millionen geschätzt. So gesehen sind mit den Familienangehörigen ca. 5 Millionen Menschen von den Auswirkungen des Alkohols betroffen, der uns in Form von Bier, Klaren, Branntwein, Wein, Likör und anderen alkoholischen Getränken „entgegenlächelt".

12 Liter pro Kopf

In der Bundesrepublik betrug 1973 – wie die graphische Darstellung zeigt – der Pro-Kopf-Verbrauch an reinem Alkohol 12,22 Liter. 588 Glas Bier und 34 Flaschen Wein und 11 Flaschen Branntwein enthalten 12 Liter Äthanol (Äthylalkohol). Äthanol ist der berauschende Bestandteil aller alkoholischen Getränke. Es ist eine klare mit Wasser mischbare Flüssigkeit mit der chemischen Formel C_2H_5OH, die bei 78,3°C, siedet. In der Umgangssprache wird diese Flüssigkeit, die als Lösungsmittel für viele Stoffe verwendet wird, kurz Alkohol genannt. Der Alkoholgehalt bei Getränken ist sehr unterschiedlich; er beträgt bei Bier 2,5 - 6 %, bei Wein 7 – 20 %, bei Branntwein 20 – 80 % und bei Likör 5 – 50 %.

Steigende Unfallzahlen

Mit dem zunehmendem Alkoholverbrauch steigt die Anzahl der Unfälle ganz allgemein. Im Jahre 1974 wurde 132.841 Bundesbürgern wegen Trunkenheit am Steuer der Führerschein entzogen. 3.540 Menschen starben, und 80.000 Menschen wurden bei Verkehrsunfällen verletzt, die von angetrunkenen Fahrern oder Fußgängern verursacht worden waren. In diesen Zahlen sind auch jene Wegeunfälle enthalten, die von Versicherten auf dem Wege zur oder von der Arbeitsstätte alkoholbedingt verursacht worden sind und überwiegend nicht als Arbeitsunfälle von den Berufsgenossenschaften anerkannt wurden.

Selbstkritik läßt nach

Bei einem Blutalkoholgehalt von 0,3 – 0,4 Promille läßt mit der sogenannten fröhlichen Stimmung, dem leichten Angeheitertsein die Selbstkritik nach; die körperliche und geistige Leistung wird vermindert. Man überschätzt dann seine Kräfte und unterschätzt die Schwierigkeiten und Gefahren der Umwelt. Der Autofahrer, der im normalen Zustand weiß, daß er vor der nächsten Kurve die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges verringern muß, mutet sich nach dem Genuß von alkoholischen Getränken viel mehr zu und wird infolge überhöhter Geschwindigkeit aus der Kurve getragen, prallt gegen einen Telefonmast und wird verletzt, oft mit Todesfolge.

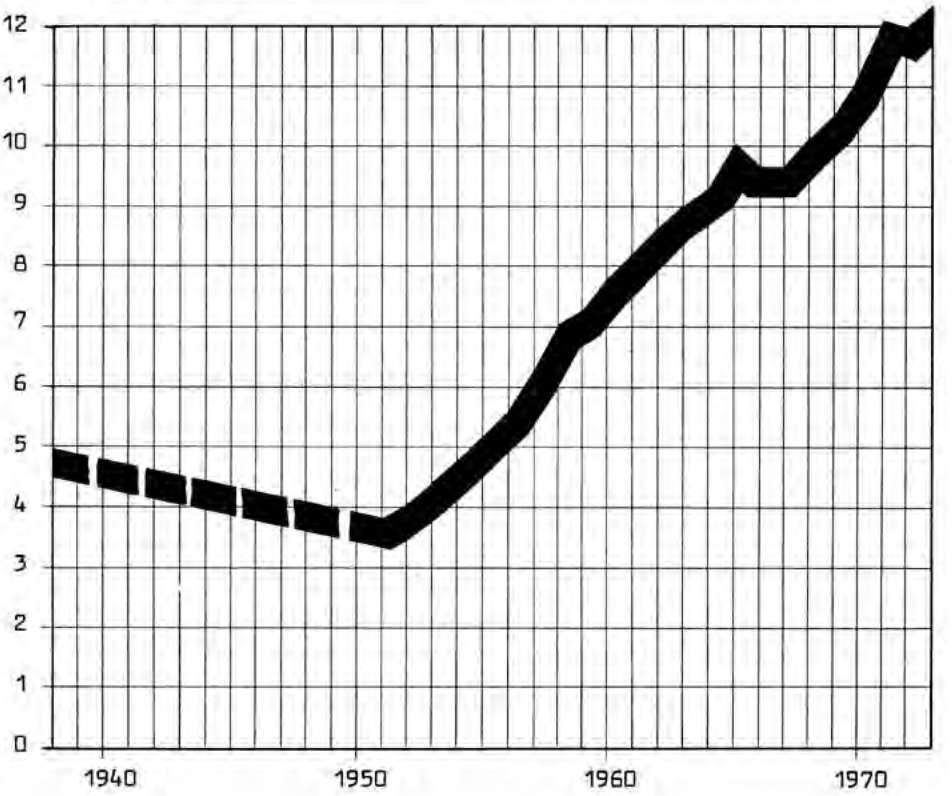
Der Maschinenbedienungsmann, der in der Pause seinen Durst vielleicht das erste Mal oder aus Gewohnheit mit einer gewissen Menge eines alkoholischen Getränkes gestillt hatte, merkt nicht, daß seine Griffe beim Entnehmen der Werkstücke unkontrollierter wurden. Er mutet sich mehr zu und schaltet die Maschine bei der Behebung einer kleinen Störung nicht ab, was er im normalen Zustand durchaus macht, und wird von der Werkstückspindel erfaßt und verletzt. So wird der Alkohol zu einer viel zu häufigen Ursache von leichten und schweren Unfällen im Betrieb oder auf dem Wege zum und vom Werk.

Finanzielle Nachteile

Werksangehörige, die infolge von Alkoholgenuß, der gemäß Unfallverhütungsvorschrift und Arbeitsordnung verboten ist, Unfälle verursachen, müssen Gesundheitsschäden, finanzielle Nachteile – wie Nichtgewährung der Unfallrente, Lohnfortzahlung und Rückzahlung von bereits erhaltenem Lohnfortzahlungsgeld – in Kauf nehmen. Sie sollten vorher darüber nachdenken, ob sie sich und ihren Angehörigen das und Schlimmeres zumuten können. Gerade jetzt in der Hochsaison des Karnevals gilt diese Mahnung ganz besonders.

E.G.

Alkoholverbrauch in Liter je Einwohner.



Ein Beitrag zur Sicherheit

Die Maschinenbau- und Kleineisenberufsgenossenschaft, Düsseldorf, hatte Ende vergangenen Jahres die Jugendlichen ihrer Mitgliedsunternehmen zu einem Unfallverhütungs-Preisausschreiben aufgerufen. Fast 150 Auszubildende unserer Lehrwerkstatt beteiligten sich daran. Es sollte getestet werden, wie es um das Wissen der jugendlichen Mitarbeiter über die wichtigsten Sicherheitszeichen und -schilder bestellt ist. Die Anwendung von Sicherheitsfarben oder Sicherheitsschildern stellt einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Arbeitssicherheit dar. Sicherheitsschilder geben leicht faßliche Hinweise für die richtige Verhaltensweise am Arbeitsplatz und im Betrieb. Sie sind genormt und wie folgt ausgeführt: **Verbotszeichen** (rund, weiß, roter Rand, Symbole in schwarz). **Warnzeichen** (Dreieck, Spitze nach oben, gelb, schwarzer Rand, Symbole in der Kontrastfarbe schwarz). **Gebotszeichen** (rund, blau, Symbole in weiß). **Zeichen für Rettung und Erste Hilfe** (Rechteck, grün, Symbole und Beschriftung in weiß).

Auf einem Faltblatt waren diese Zeichen abgebildet, die erläuternden Texte allerdings vertauscht. Die Jugendlichen mußten feststellen, welche Erläuterungen mit dem darüber abgebildeten Symbol nicht übereinstimmen. Noch vor Weihnachten wurden durch die Abteilung Unfallverhütung im Beisein der Ausbilder und eines Vertreters des Betriebsrates an 29 Auszubildende Preise verteilt (Bild oben). Den Vogel hatte J. Tolksdorf abgeschossen. Er bekam durch H. Plattfaut, Leiter der Berufsausbildung, ein Transistor-Radio überreicht (Bild unten).

Unsere Jubilare

(Werk Bochum)

3.1.1976 — **25**
Josef Eiler
Karosseriebau

12.1.1976
Herbert Gruner
Material- u. Prod.Ktr.

In wenigen Zeilen

1975 haben bei 700 Führungen 38.004 Personen unser Bochumer Werk besichtigt. Darunter waren 1.569 Besucher aus dem Ausland und 8.177 Jugendliche.

Für das Frühjahrssemester 1976 der Volkshochschule in Bochum sind bei der Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Ruf 2407, Pläne erhältlich.

Die Volkshochschulen in Bochum und Witten führen erstmalig Kurse für Schichtarbeiter durch. Auskünfte: VHS Bochum, Wittener Str. 61, Tel. 3 73 58 / 59. – VHS Witten, Ruhrstr. 91, Tel. 1 20 17.

Der Gesamtleiter des Jugendsozialwerkes für unsere Wohnheime, W. Lamann, trat nach mehr als 4jähriger Tätigkeit in den Ruhestand. Zu seinem Nachfolger wurde H. Klar ernannt.

Werksangehörige, die unsere Werkzeitschrift sammeln, können fehlende Einzelexemplare des Jahrgangs 1975 bei der Sozialabteilung (Bochum) bekommen.

Vor der Industrie- und Handelskammer Bochum haben 52 Auszubildende ihre Facharbeiterprüfung abgelegt.

Wir gedenken

Werk Bochum

Werner Drees, Karosseriebau
geb. 31.1.27 gest. 16.12.75

Wilfried Thorbrügge, Betriebsrat
geb. 7.5.42 gest. 19.12.75

Kurt Weimann, Werksanlagen
geb. 7.9.18 gest. 20.12.75

Karl-Heinz Drücker, Kühlerbau
geb. 3.3.37 gest. 6.1.76

Hinweise der Opel Kredit Bank

Die OPEL KREDIT BANK GMBH, Essen, teilt mit, daß ab 16.2.1976 die Sprechstunden für unsere Werksangehörigen im Werk Bochum geändert werden. Sie finden jetzt jeweils **montags** in der Zeit von **12.00 – 16.00 Uhr**, Gebäude D 7, Erdgeschoß, statt. Gleichzeitig teilt die OKB mit, daß die Zinssätze für Werksangehörige nochmals reduziert wurden.

Der Effektiv-Zinssatz beträgt zur Zeit 6,39 %, das entspricht 0,28 % pro Monat, bei einer Laufzeit von 24 Monaten; auf Bearbeitungsgebühren wird verzichtet.

Ende des Bochum-Teils

WERK KAISERSLAUTERN

Europas größte Stufenpresse

Mit Erweiterung des Preßwerkes in unserem Werk Kaiserslautern wurde eine Großraum-Stufenpresse in Betrieb genommen, die in ihren Ausmaßen zur Zeit die größte Stufenpresse Europas ist. Sie ist 13,5 m lang, 3,5 m breit und 12,5 m hoch. Das Gesamtgewicht der Presse beträgt 650, die gesamte Preßkraft 3.600 Tonnen. Im Fundament wurden ca. 50 Tonnen mehr Stahl untergebracht, als es bei einem normalen Pressenfundament üblich ist. Für die Unterstützung der einzelnen Funktionen sind 66 Druckluftkessel installiert. Gefertigt werden hauptsächlich Fahrwerksteile aus dickwandigen Blechen.

Die Montage der Presse erfolgte mit Autokränen und Hubgerüsten, für deren Einsatz besondere statische Berechnungen des Gebäudes notwendig waren. Auf der Presse, die mit 11 Stufen ausgelegt ist, können zwei verschiedene Werkzeugsätze gleichzeitig aufgespannt werden und somit zwei unterschiedliche Teile gleichzeitig gefertigt werden. Die Presse wird von 4 Mitarbeitern bedient und bedeutet eine besondere Aufgabe für die Instandhaltung.

Behinderter als Praktikant

Das Schwerbehindertengesetz schreibt vor, daß in Betrieben mit einer Belegschaft ab 15 Mitarbeitern 6 Prozent Behinderte beschäftigt werden. Viele Mitarbeiter des Unternehmens kennen behinderte Mitarbeiter, die trotz ihrer Behinderung an ihrem Arbeitsplatz die volle Arbeitsleistung bringen. In unsere Lehrwerkstatt haben wir seit kurzem auch einen Behinderten aufgenommen, dessen Behinderung allerdings nicht auf den ersten Blick zu erkennen ist.

Fragen an die Betreuer

Harald B. ist geistig behindert und absolviert zur Zeit bei uns ein Betriebspraktikum im Rahmen seiner Ausbildung an der Schule für geistig Behinderte in Kaiserslautern. Den Betreuern des Praktikanten wurden folgende Fragen gestellt:

Frage an H. Lahm, Leiter der Lehrwerkstatt: Sie haben sich – nach der Zustimmung von Werksleitung und Personalabteilung – bereit erklärt, Harald B. während des Praktikums anzuleiten. Welche Erfahrungen haben Sie mit dem geistig behinderten jungen Mann gemacht?

H. Lahm: Harald arbeitet mit großem Eifer und großer Ausdauer; ich habe den Eindruck, daß er sich hier sehr wohl fühlt. Man kann zwar mit Sicherheit voraussagen, daß Harald keine Lehre abschließen kann, dennoch ist er in der Lage, gewisse Fertigkeiten zu erlernen, die es bei längerer und gezielterer Förderung erlauben würden, ihn in der Serienfertigung bei einfachen Arbeiten einzusetzen.

Frage: Wären Sie bereit, auch in Zukunft geistig Behinderte zu einem ähnlichen Praktikum in Ihrer Lehrwerkstatt aufzunehmen?

H. Lahm: Grundsätzlich ja.

Frage an den Ausbildungsmeister H. Müller: Sie sind der Ausbildungsmeister, in dessen Gruppe Harald eingegliedert ist. Sie haben am meisten Kontakt und auch recht viel Arbeit mit ihm. In der Regel sind Sie es, der ihm Arbeitsanweisungen gibt, ihm Fertigkeiten beibringt und ihn „beaufsichtigt".

Keine Konflikte

H. Müller: Von der Notwendigkeit der Beaufsichtigung kann keine Rede sein; bisher gab es keinerlei Konflikte zwischen Harald und anderen Auszubildenden oder Harald und mir, und ich kann mir auch kaum vorstellen, daß es solche geben könnte. Zu Beginn des Praktikums mußte ich mich enorm umstellen, da Harald auf Grund seiner geistigen Behinderung nicht die gleiche Ausbildung wie die anderen Auszubildenden mitmachen kann. Zum Erwerb einer manuellen Fertigkeit braucht er sehr viel länger als ein gleichaltriger Nichtbehinderter, doch das auf diese Weise Erworbene kann er dann wie andere anwenden.

Frage: Würden Sie einen solchen Praktikanten noch einmal betreuen?

H. Müller: Dazu bin ich gerne bereit!

Unser Bild zeigt Harald B. bei seiner Arbeit in der Lehrwerkstatt.

Jugendvertreter als Pate

Frage an Theo Müller, Jugendvertreter der Auszubildenden: Sie wurden Harald vom ersten Tag des Praktikums an als Pate zur Seite gestellt und haben sich bereit erklärt, Harald B. in verschiedener Hinsicht zu betreuen. So begleiten Sie ihn nach Feierabend zur Bushaltestelle. Warum machen Sie das?

Theo Müller: Harald ist offensichtlich noch nicht in der Lage, sich in der neuen Umgebung allein zurechtzufinden, so daß man ihm in verschiedenen Situationen (so z.B. auch beim Auffinden des Speisesaales) behilflich sein muß. Frage: Wodurch fällt er Ihnen und Ihren Kollegen auf?

Theo Müller: Er verrichtet andere Tätigkeiten als wir, und mir ist aufgefallen, daß er sich manchmal anders als wir gegenüber den Vorgesetzten verhält: Wenn er sich über etwas freut, so kann er dies auch Meistern gegenüber ungeniert zeigen.

Verhalten der Auszubildenden

Frage: Wie verhalten sich die anderen Auszubildenden Harald gegenüber?

Theo Müller: Wir wurden vorher von den Ausbildern darüber informiert, daß ein geistig Behinderter zu uns kommt. In den ersten Tagen war natürlich jeder neugierig, nachdem es sich aber herumgesprochen hatte, daß Harald eben geistig behindert ist, verhielten sie sich ihm gegenüber ganz normal: Sie helfen ihm, wenn er sie um etwas bittet und essen auch mit ihm zusammen. Hänseleien oder dumme Bemerkungen habe ich nicht festgestellt.

Frage: Würden Sie sich für eine solche Aufgabe wieder zur Verfügung stellen?

Theo Müller: Warum nicht?

Fragen an Harald B. und H. Mohr

Frage an Harald B.: Sie sind bereits einige Wochen hier; gefällt es Ihnen?

Harald B.: Ja, mir gefällt es prima.

Frage: Könnten Sie sich vorstellen, in einem solchen Betrieb zu arbeiten?

Harald B.: Ja.

Frage an H. Mohr, Leiter der Schule für geistig Behinderte: Welche Überlegungen waren für Sie als Sonderschullehrer an der Schule für geistig Behinderte maßgebend, um einen solchen Versuch mit der Adam Opel AG durchzuführen.

H. Mohr: Ich bin der Ansicht, daß ein Teil der geistig Behinderten – vorausgesetzt, sie finden Verständnis bei ihren Mitmenschen – durchaus in die normale Arbeitswelt integriert werden kann, daß geistig Behindertsein nicht in jedem Falle bedeuten muß, in einer Behindertenwerkstatt arbeiten zu müssen. Zudem meine ich, daß das Zusammenleben von Behinderten und Nichtbehinderten, das heißt auch Zusammenarbeiten, für beide Gruppen eine Bereicherung des täglichen Lebens darstellt.

Frage: Sie kennen inzwischen die Einstellung der Personen, die unmittelbar mit Harald zu tun haben. Halten Sie an Ihrer Meinung fest, daß eine prinzipielle Eingliederung geistig behinderter Menschen in die normale Arbeitswelt möglich und notwendig ist?

H. Mohr: Auch negative Erfahrungen können mich nicht von meiner Überzeugung abbringen, daß Behinderte im Zusammenleben mit Nichtbehinderten enorm wertvolle Impulse erhalten; daß die Möglichkeit eines fruchtbaren Miteinander besteht, zeigt deutlich dieses Praktikum, das bei weitem meine ohnehin optimistischen Erwartungen übertrifft, nicht zuletzt deshalb, weil wir eine aufgeschlossene Werksleitung und verständnisvolle Mitmenschen als Betreuer gefunden haben.

Beschaffungswesen

In dem Beitrag über das Beschaffungswesen Kaiserslautern in Heft 12/75 wurden bei einer Aufnahme, die hier noch einmal abgebildet ist, die Namen der Mitarbeiter versehentlich von rechts nach links statt umgekehrt genannt. Richtig mußte es heißen: „Wöchentliche Besprechung über geplante Transportabwicklungen. Von links nach rechts: Hauptabteilungsleiter E. Wegge, Ulrike Kegler, G. Ritter, W. Florschütz und G. Kampmann." – Und da ein Unglück selten allein kommt, hat ausgerechnet in diesem Artikel der Druckfehlerteufel weiteres Unheil angerichtet, was wir sehr bedauern. Die Namen von drei Mitarbeitern wurden falsch wiedergegeben: Richtig schreiben sie sich: R. Graf, R. Schmidt und L. Klinck. Auch werden nicht jeden Montag, sondern jeden Monat ungefähr 50 Waggons verladen, und natürlich mußte es Kalt- und Warmbänder, statt Kalt- und Warmbäder heißen.

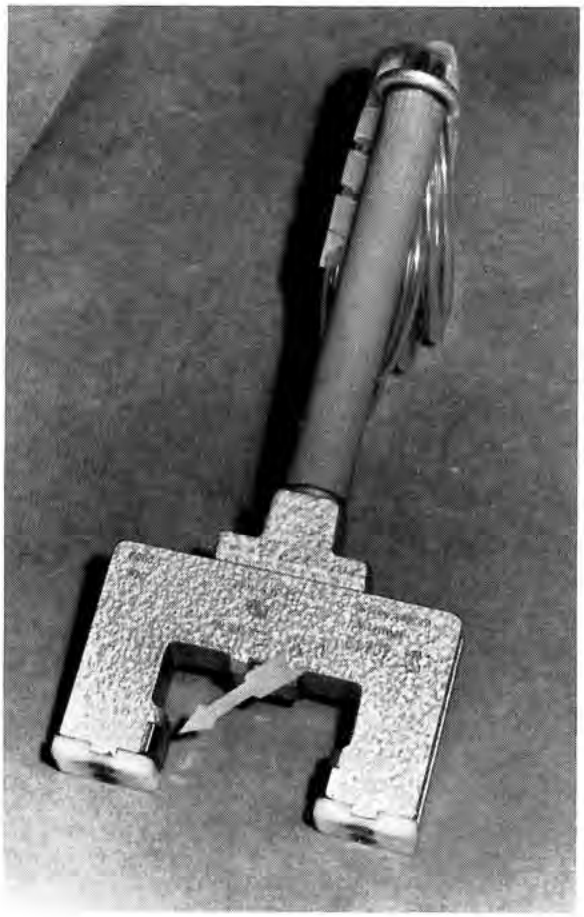
Erich Ribbeck vom 1. FC Kaiserslautern dürfte jetzt der „schnellste" Trainer der Fußball-Bundesliga sein. Der FCK-Coach hat sich nämlich kürzlich einen „Bitter" Diplomat CD zugelegt. Damit dürfte dem Sturm an die Spitze der Bundesliga-Tabelle eigentlich nichts mehr im Wege stehen. Auf Seite 8 wird von den ehemaligen Schützlingen Ribbecks, Grabowski und Hölzenbein, berichtet, die sich ebenfalls einen „Bitter" Diplomat CD zugelegt haben. Allen wünschen wir sportlichen Erfolg und mit den Wagen allzeit gute Fahrt.

Im Ruhestand

(Werk Kaiserslautern)

Ruth Weigand
Werkschutz

Die Sache mit der Rachenlehre



An der Kurbelwelle wurden bisher die Hauptlager und auch die Hublager nach dem Schleifen mit Cheffield-Düsen-Rachenlehren gemessen, die an den Meßflächen Hartmetallauflagen haben. Diese Auflagen mußten nach etwa zwei Wochen immer wieder ausgewechselt werden. Das kostete jedes Mal 900,– Mark pro Rachenlehre. Mitarbeiter Hans Finger, aus der Werkzeugabteilung hatte nun die Idee, ein verschleißfesteres Material für die Hartmetallauflagen zu verwenden, um Kosten einzusparen. Die Prüfung des Vorschlages ergab, daß die vorgeschlagene Qualität sogar verschleißfester ist und die Meßflächen erst nach einem Monat ausgewechselt werden müssen. Im Werk Rüsselsheim sind 73 solcher Rachenlehren im Einsatz, im Werk Bochum sind es 24. Der Vorschlag wurde in beiden Werken verwirklicht. Auf unseren Bildern links die Cheffield-Düsen-Rachenlehre. (Der Pfeil deutet auf die Hartmetallauflage.) Rechts Mitarbeiter Heinz Gilsdorf, Motorenbau, beim Messen eines Kurbelwellenlagers. Mit diesem Beitrag leiten wir eine neue Rückseiten-Serie ein, die in diesem Jahr dem Vorschlagwesen gewidmet ist. (Siehe auch den Hinweis auf Seite 10.)