

# OPEL POST

WERKZEITSCHRIFT FÜR DIE MITARBEITER DER ADAM OPEL AKTIENGESELLSCHAFT

4-76



Das Osterfest liegt hinter uns und mit ihm die erste große Reisewelle in diesem Jahr. Auch viele Werksangehörige hatten sich ein paar Tage freigenommen, um einige Urlaubstage genießen zu können. Ziel solcher Kurzreisen ist auch die Schweizer Kantons-Hauptstadt Luzern am schönen Vierwaldstätter See. Im Hintergrund die berühmte Kapellbrücke.

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**

|                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| <b>Besuch des Kanzlers</b>           | Seite 4  |
| <b>100.000 Diesel-Motoren</b>        | Seite 6  |
| <b>Kurzberichte</b>                  | Seite 6  |
| <b>Aus Leipzig zurück</b>            | Seite 8  |
| <b>Das neue Mitbestimmungsgesetz</b> | Seite 9  |
| <b>Unser Design-Studio</b>           | Seite 10 |
| <b>Gemeinschaftshalle</b>            | Seite 14 |
| <b>Für junge Leute</b>               | Seite 15 |
| <b>Rückschau-Serie:</b>              |          |
| <b>Die Werkfeuerwehr</b>             | Seite 16 |
| <b>Jubilare – Ruhestand</b>          | Seite 18 |
| <b>Beobachtungen</b>                 | Seite 19 |
| <b>Die Mikروفilmstelle</b>           | Seite 20 |
| <b>Am Lenkrad</b>                    | Seite 21 |
| <b>Zum Thema Frontscheibenglas</b>   | Seite 22 |
| <b>Schatten über Kuren</b>           | Seite 24 |
| <b>Wir gedenken</b>                  | Seite 25 |
| <b>Werk Bochum</b>                   | Seite 26 |
| <b>Werk Kaiserslautern</b>           | Seite 30 |
| <b>Vorschlag-Serie</b>               | Seite 32 |

# IM BLICKPUNKT

## Kosten • Erträge • Neueinstellungen • Arbeitslose • Sonderschichten

In der Diskussion über die Preispolitik der Unternehmen wird der Faktor Lohnkosten gern bagatellisiert, oder es wird so getan, als spiele er überhaupt keine Rolle. Daß Löhne und Lohnnebenkosten immer mehr zu Buche schlagen, ist jedoch eine Tatsache, an der niemand vorbeikommt. Wenn man Befragungsergebnissen Glauben schenken darf, dann wissen viele Menschen jedoch kaum etwas von den Zusammenhängen; vielleicht haben sie sie vergessen, andere wollen sie gar nicht erst kennenlernen, weil sie nicht in ihr Konzept passen.

### Vom Kanzler daran erinnert

Der Kanzler hat bei seinem Besuch in Rüsselsheim an die Ertragsproblematik erinnert. Auf der Belegschaftsversammlung am 23. März (darüber mehr auf Seite 5) betonte er, die Unternehmen brauchten angemessene Erträge, um notwendige Investitionen finanzieren zu können, die wiederum wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung seien. Richtig: Wer keine ausreichenden Erträge erzielt, kann in der Regel nicht investieren. Nur: Wenn Unternehmen unter starkem Kostendruck stehen, wobei auch an die ständig steigenden Material- und Energiekosten gedacht werden muß, und im Interesse einer guten Ertragslage ihre Preise erhöhen, erregt das – wie jetzt wieder – in der Öffentlichkeit großen Mißmut, stößt auf starke Kritik, wobei übersehen wird, daß die gesamte Kostenbelastung nur zum Teil durch die Preisanhebungen kompensiert werden kann. Wenn Staatsbetriebe – zum Beispiel Bahn und Post – oder kommunale Einrichtungen – man denke an Elektrizität, Gas, Wasser, Müllabfuhr usw. – gleiches tun und dabei oft recht kräftig hinlangen, ist der Unwille meist viel gedämpfter, obwohl die wirtschaftlichen Gegebenheiten und Abhängigkeiten für alle Bereiche dieselben sind.

### In die Rechnung einbezogen

Doch bleiben wir im Falle unseres Diskussionsbeispiels beim Lohn, der in der Automobilindustrie der Bundesrepublik mit an der Spitze der Welt steht; bleiben wir bei den Lohnnebenkosten, dem sogenannten unsichtbaren Lohn, der in unserem Unternehmen im Augenblick über 75 Prozent der Lohnsumme ausmacht. Ein Beispiel: Zu einem Entgelt von DM 2.000 kommen zusätzlich DM 1.500 an Lohn-Zusatzkosten. Man denke nur an die Sozialversicherung, die Krankenversicherung, die Lohnfortzahlung, das Ur-

laubsgeld, bezahlte Feiertage, das große Paket anderer gesetzlicher und freiwilliger Sozialleistungen sowie ähnlicher Aufwendungen. 1974 betrug der Personal- und Sozialaufwand unseres Unternehmens fast ein Drittel der Gesamtleistung. (Die Zahlen für 1975 wurden noch nicht veröffentlicht.) Niemand mißgönnt den Arbeitnehmern diese Leistungen und sozialen Sicherungen, aber sie müssen mit berücksichtigt, dürfen in der Kostendiskussion nicht einfach unter den Tisch gekehrt werden.

### Tausende neu eingestellt

Ein anderer Diskussionspunkt im Zusammenhang mit den beantragten Sonderschichten sind die Arbeitslosen. Jeder, vor allem die ältere Generation weiß, was für ein politischer Zündstoff eine Million beschäftigungsloser Menschen auf die Dauer bedeutet, von den damit zusammenhängenden sozialen und menschlichen Problemen gar nicht erst zu sprechen. Verständlich daher das Bestreben, die hohe Zahl möglichst rasch abzubauen. Unser Unternehmen hat seinen Belegschaftsstand seit März 1975 ständig erhöht und mitgeholfen, Tausenden Menschen wieder Arbeit zu geben und die Regierung dabei unterstützt, deutsche Arbeitslose vorrangig zu beschäftigen. Auf Grund der in Rüsselsheim geltenden Sperrverordnung haben die Arbeitsämter zunächst ja auch nur deutsche Arbeitslose vermittelt, die zum Teil aus sehr entfernt liegenden Teilen der Bundesrepublik zur Vorstellung kamen, was natürlich von vornherein sehr problematisch war: Längere Trennung von der Familie, weite Heimreisen, oft auch eine neue Art der Tätigkeit oder Schichtarbeit. Die Personalabteilung des Rüsselsheimer Werkes hat allein in der Zeit von März bis Dezember 1975 mit rund 12.000 Bewerbern verhandelt. Zu Vertragsabschlüssen kam es in rund 9.000 Fällen (73 Prozent), Arbeitsaufnahmen erfolgten etwas über 8.200 (66 Prozent). Am Jahresende 1975 waren von diesem Personenkreis jedoch nur noch knapp 6.200 (rund 50 Prozent) bei uns tätig.

### Ständiges Kommen und Gehen

Untersuchungen zeigen, daß bei den neu eingestellten Deutschen gegenüber ihren ausländischen Kollegen eine etwa dreimal so hohe Fluktuationsrate besteht; das gleiche gilt für den Krankenstand. Diese Zahlen spiegeln die enormen Schwierigkeiten wider, mit denen unsere Pro-

duktion laufend konfrontiert wird. Das ständige Kommen und Gehen und die unverhältnismäßig hohe Abwesenheitsrate gerade bei den Neueingestellten belasten in starkem Maße auch unsere Stammbelagschaft. All das berücksichtigt, hat sich als Alternative im Interesse eines reibungslosen Produktionsablaufes die vermehrte Beschäftigung von ausländischen Arbeitnehmern zwingend angeboten. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, daß die technische Kapazität voll ausgelastet ist, muß auch der Antrag auf Sonderschichten gesehen werden. -a-

## Tarifrunde ist abgeschlossen

Nach Abschluß der Tarifrunde in den Tarifgebieten Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz erklärte sich die Geschäftsleitung bereit, die tarifvertragliche Erhöhung auf die Effektivvergütungen zu zahlen. Diese Regelung beruht auf Absprachen mit den Arbeitnehmervertretungen und steht im Zusammenhang mit der Durchführung von weiteren Sonderschichten in allen drei Werken. In Bochum war dazu die Einigungsstelle angerufen worden. Die Mitarbeiter in Rüsselsheim und Kaiserslautern erhalten ebenso wie in Nordrhein-Westfalen einen bezahlten Urlaubstag mehr, jedoch ohne Zuschläge. Die schon früher gegebenen Zusagen, innerhalb bestimmter Fristen nach Durchführung von Sonderschichten weder Kurzarbeit einzuführen noch Kündigungen wegen Auftragsmangels auszusprechen, wurden erneut bestätigt.

## NEUE PREISE

Angesichts der Kostenentwicklung sah sich das Werk veranlaßt, seine Pkw-Preise mit Wirkung vom 30. März 1976 um durchschnittlich 4,7 Prozent anzuheben. Unverbindliche Preisempfehlungen für die Grundmodelle (ab Werk einschließlich Mehrwertsteuer, bisherige Preise in Klammern): Kadett DM 9.095,- (DM 8.695,-), Ascona 1,6 DM 10.895,- (DM 10.395,-), Manta 1,6 DM 11.965,- (DM 11.340,-), Rekord DM 12.690,- (DM 12.040,-), Commodore DM 17.250,- (DM 16.720,-), Admiral DM 22.800,- (DM 21.600,-), Diplomat DM 26.400,- (DM 25.000,-). Die Grundausstattung der Commodore-Modelle wurde unter anderem verbessert durch Servolenkung, einen von innen verstellbaren Außenspiegel und eine verbreiterte seitliche Rammschutzleiste.

## LIEFERANTEN DES JAHRES 1975

# „Jeder hat die gleiche Chance“

„Die Beweglichkeit, sich veränderten Kundenwünschen anzupassen, gewinnt immer mehr an Bedeutung“, hob Vorstandsmitglied Dr. Klaus Kartzke, Direktor unseres Beschaffungswesens, in seiner Ansprache hervor, die er anlässlich der Auszeichnung der „Lieferanten des Jahres 1975“ Ende März gehalten hat. Zum dritten Mal wurden jetzt wieder Lieferanten ausgezeichnet, die hinsichtlich Qualität der Lieferung, aber auch Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Preisdisziplin und Anpassungsfähigkeit als beste ihrer Materialgruppe beurteilt wurden. Diesmal waren es 57 Firmen von ca. 900, an die die Prüfungsmaßstäbe angelegt wurden. 31 Firmen (55 Prozent) hatten bereits im vorigen Jahr die Auszeichnung erhalten. „Sie kennen die erklärte Beschaffungspolitik unseres Hauses“, sagte Dr. Kartzke weiter, „nämlich keine ‚Haus- und Hoflieferanten‘ zu haben, sondern jedem im In- und Ausland, der unsere Voraussetzungen erfüllt, eine Chance zu geben. Das heißt, daß nicht jemand, der einmal Lieferant von Opel geworden ist, damit einen Daueranspruch auf Beteiligung hat.“

### Zum Thema Qualität

Walter Pihan, Direktor der Qualitätskontrolle, Qualitätsförderung und Inspektion, sprach anschließend über die Qualitätsmaßstäbe, die auch an die Produkte der Lieferanten gelegt werden müßten. Nicht zuletzt von der Leistung der Lieferanten sei der Erfolg eines Werkes und das Schicksal seiner Menschen abhängig. Durch Ausschuß, Nacharbeit und Gewährleistung könne sich der Gewinn einer Firma stark reduzieren oder ganz aufgezehrt werden, wie es aus einem namhaften Unternehmen kürzlich bekannt geworden sei. Große Bedeutung kämen der Zuver-

lässigkeit und der gleichbleibenden qualitätsmäßigen Leistungsfähigkeit der Maschinen und Fertigungseinrichtungen zu. Beim Kauf von Maschinen müßten deshalb exakte Angaben über den Leistungsgrad vom Hersteller gefordert werden.

### Vorbeugende Instandhaltung

„Darüber hinaus muß im eigenen Unternehmen eine Maschinenfähigkeitsprüfung, die Aufschluß über die Einhaltung der geforderten Maße und zulässigen Toleranzen gibt, zur Selbstverständlichkeit für unsere Kontrollabteilungen werden. Dies gilt für den Neuzustand der Maschinen und besonders für den Zeitraum danach in regelmäßigen Zeitabständen.“ Entscheidende Bedeutung komme dabei der Wartung und rechtzeitigen Reparatur der Anlagen zu. Sehr positive Erfahrungen habe man bei Opel mit der Einführung der vorbeugenden Instandhaltung gemacht.

### Vertrauensvolle Zusammenarbeit

Bevor den Lieferanten die Urkunden ausgehändigt wurden, sprach Thankmar Steuding, Leiter des Fertigungsmaterial-Einkaufs, und betonte, Opel sei für alle Anbieter jederzeit offen, gebe jedem die gleiche Ausgangsbasis und damit eine gleiche, faire Chance. Das Werk kenne keine zementierten Verbindungen, auf Grund derer Mitbewerber nicht zum Zuge kommen könnten, verlange aber von den Lieferanten und solchen, die es werden wollen, die Erfüllung gewisser Voraussetzungen, ohne die eine Geschäftsverbindung nicht zustande kommen könnte. Steuding sprach dann im einzelnen über diese Grundsätze, die Voraussetzungen seien für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Werk und Lieferanten.

Während der Rede von Vorstandsmitglied Dr. K. Kartzke.





Wir hätten offene Grenzen, meinte der Kanzler während der Rede, jeder könne hinfahren, wohin er wolle, auch in die Ostblockstaaten, um Vergleiche anzustellen. „Bei uns ist der Lebensstandard eines Arbeitslosen oder Kurzarbeiters immer noch viel höher als der eines Facharbeiters in Leningrad.“ (Das Bild wurde während der Belegschaftsversammlung im K 49 gemacht.)

## Der Besuch des Bundeskanzlers

23. März 1976. Der Countdown läuft ab 11.30 Uhr: Erste Neugierige an den Fenstern des PEK-Gebäudes. (Später stehen sie dort zu Hauf.) Überall Absperungen. Mitarbeiter des Werkschutzes, Beamte der Polizei und der Sicherungsgruppe Bonn im Einsatz. Sicherheit wird bei solchen Besuchen nun einmal groß geschrieben. Am Rande der Grünfläche, wo der Helikopter aufsetzen wird, ein Löschfahrzeug der Werkfeuerwehr. —

12.10 Uhr: Ein Bus mit 50 Journalisten und Kameraleuten des Fernsehens fährt vor, immer mehr Prominenz versammelt sich — das große Ereignis wirft seine Schatten voraus: der Kanzlerbesuch. Helmut Schmidt hatte bekanntlich eine Einladung des Vorstandes und des Betriebsrates für diesen Tag angenommen.



Nach der Landung des Helikopters Begrüßung des Kanzlers durch den Generaldirektor James F. Waters, Jr. Dazwischen Dr. H. Schmidt, Sozialminister, des Landes Hessen.

Pünktlich um 12.30 Uhr schwenkt der Bundeswehr-Helikopter 71/62 von der Böllensee-Siedlung her ein und setzt vor der PEK auf. Herzliche Begrüßung durch Europa-Generaldirektor John P. Mc Cormack, Generaldirektor James F. Waters, Jr., Vorstandsmitglieder und die Betriebsratsspitze, vertreten durch Richard Heller, Rudolf Müller und Rudi Hahn. Die Modell-Promenade vor dem Haupteingang zur PEK wird von Opel-Rekord-Fahrer Schmidt begutachtet. „Autos sind schön, wenn sie neu sind“, meint er. Dann beginnt das Informationsgespräch mit der Geschäftsleitung.

Später im K 49: In der riesigen Halle drängen sich um 14.30 Uhr 12.000 Menschen. Ein Spruchband („5,4 % sind Lohnraub“) — viel mehr haben linke Agitatoren nicht zu bieten. Ihre vereinzelt Pfiffe zu Beginn und die Zwischenrufe während der Rede gehen unter, werden von der Mehrheit meist niedergelassen oder geben dem Kanzler Munition für schlagfertige Antworten. Auch die Polemik der in den Tagen vor dem Besuch verteilten Flugblätter zerpfückt der Redner. Die Belegschaftsversammlung wurde durch Begrüßungsworte des Generaldirektors und des Betriebsratsvorsitzenden eingeleitet.



Gespräch mit Vertretern der Geschäftsleitung (im Bildausschnitt nur teilweise zu erkennen). Am Tisch von links der Bundeskanzler, Europa-Generaldirektor J. P. Mc Cormack, Generaldirektor J. F. Waters, Vorstandsmitglied E. Rohde, Bürgermeister Dr. K.-H. Storsberg, die Vorstandsmitglieder Dr. K. Kartzke, J. E. Rhame und F. Schwenger. Der Kanzler erhielt dabei einen Bericht über die wichtigsten Vorstandsbereiche sowie die Lage des Unternehmens.

Nach der Rede des Kanzlers Blumen von einem Mitglied des türkischen Arbeitnehmervereins, Mitarbeiter NUCI

YESILYURT, und – bereits beim Verlassen der Halle – die persönlich vorgebrachte Bitte des aus Polen stammenden Peter Beigel, der Kanzler möge doch helfen, daß Frau und Kinder hierher nachkommen könnten. Helmut Schmidt verspricht's – Der letzte Akt des Besuchs findet im Design-Gebäude statt: Die Diskussion des Betriebsrates mit dem Bun-

deskanzler. – Vor dem Abflug noch einmal Händeschütteln. Dann entschwebt der Helikopter in Richtung Bonn.

Protokollgemäß und ohne Pannen lief der Besuch ab. Anerkennung gilt allen, die mit den Vorbereitungen und dem Ablauf des Besuchsprogramms betraut waren. M.

*Exkurs in die Weltpolitik (Inflation, Import- und Export-Politik, Welthandel). Dann ging der Kanzler auf das enge Netz der sozialen Sicherungen in der Bundesrepublik ein (u.a. Kindergeld, Arbeitslosen- und Kurzarbeiterleistungen) und trat in diesem Zusammenhang Gerüchten entgegen, daß die Rentenversicherung in diesem Lande nicht mehr gesichert sei.*

*Trotz sinkender Kurzarbeits- und Arbeitslosenquote nannte Schmidt zwei Gruppen, die ihm noch besondere Sorge bereiteten: Zum einen die älteren kaufmännischen Angestellten, die immer schwerer einen Arbeitsplatz finden würden. „Ich habe die Bitte, sich nicht vom Alter abschrecken zu lassen. Laßt sie nicht links liegen, diese Menschen können noch viel leisten!“ Zum anderen bereite ihm die arbeitslose Jugend Sorgen, für die die Bundesregierung erneut ein 300-Millionen-Programm bereitgestellt habe. „Ich bin dankbar dafür, daß Opel seine Ausbildungsplätze um 25 Prozent erhöhen will. Das ist ein vorbildlicher Beitrag zum Abbau der Jugendarbeitslosigkeit.“ Wenn alle so handelten, wäre das Problem rasch gelöst. Mit dem Hinweis darauf, daß Unternehmen auch Erträge bräuchten, um die Investitionen von morgen zu bezahlen sowie einer positiven Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, schloß der Kanzler seine mit viel Beifall aufgenommene Rede. St.*

## Die Rede des Bundeskanzlers im K 49

*Höhepunkt des Kanzler-Besuches im Werk war für die Belegschaft die über einstündige Ansprache im K 49. Der Kanzler, vom Generaldirektor und dem Betriebsratsvorsitzenden begrüßt, gab in seiner Rede einen Überblick über die derzeitige Wirtschaftslage in der Bundesrepublik und die Stellung des Landes in der Welt. Das hohe Ansehen, das die Bundesrepublik weltweit genieße, hängt nach den Worten Schmidts entscheidend von dem engen Netz der sozialen Sicherungen sowie von den geordneten Wirtschafts- und Unternehmensverhältnissen ab. Die weitgehenden Rechte der freien Gewerkschaften, unsere Unternehmensverfassung sowie das Betriebsverfassungsgesetz sind nach Meinung des Kanzlers wesentliche Elemente der freien Wirtschaftsordnung und ein Grund für die Stabilität und den sozialen Frieden in unserem Land.*

### Mitbestimmung ein Kompromiß

*Der Kanzler betonte im Verlauf seiner Rede, er habe sich für ein noch weitergehendes Mitbestimmungsrecht stark gemacht, als das im Bundestag jetzt verabschiedete; es sei aber eine brauchbare Kompromißlösung. Nach zwei Jahrzehnten habe man jetzt einen wichtigen Schritt gemacht, der den Arbeitnehmern die Möglichkeit gebe, Erfahrungen zu sammeln, sich Können anzueignen und mitzureden. Auf die wichtige Rolle des Individualverkehrs eingehend, hob Helmut Schmidt hervor, daß bis 1985 von der Regierung allein 37 Milliarden Mark zum Ausbau des Verkehrsnetzes vorgesehen seien. Er betonte unter dem starken Beifall der Belegschaft: „Wir brauchen das Auto für jeden einzelnen Menschen!“ Der Kanzler, der sich zu einer autofreundlichen Politik bekannte, sieht sein Ziel darin, daß jeder Arbeitnehmer in der Bundesrepublik sich von seinem Lohn ein eigenes Auto leisten könne.*

### Eine angenehme Nachricht

*Er habe, so teilte er der Belegschaft weiter mit, während seiner Gespräche mit der Geschäftsleitung gehört, daß man hier die Hoffnung habe, 1976 die Produktionszahlen von 1972 und 1973 noch zu überholen. Das sei eine sehr angenehme Nachricht, denn sie bedeute zusätzliche Arbeitsstunden und Arbeits-*

*plätze. Der Kanzler sagte dem Auto eine große Zukunft voraus, „nicht nur wegen des privaten Wohlstands, sondern auch wegen der Hunderttausende Arbeitsplätze, die von diesem Industriezweig abhängen.“ Diese Zukunft könne allerdings nicht ungesteuert verlaufen. Schmidt verwies in diesem Zusammenhang auf die strengen US-Gesetzesbestimmungen. Die deutschen Autos müßten noch umweltfreundlicher werden, auch seien die Reparaturkosten noch zu teuer. Es sei Sache des Betriebsrates und der Gewerkschaften, so konterte Schmidt auf einen Zuruf („Arbeitshetze“), die Arbeitsbedingungen im Betrieb zu regeln, „niemals aber Sache der Regierung“. Das gelte auch für die Tarifvereinbarungen.*

*Ein Teil der Rede war ein dem Wirtschafts- und Finanzfachmann geläufiger*



Diskussion mit dem Betriebsrat. Auf dem Bild darüber erkennt man während des Gesprächs neben dem Bundeskanzler den Gesamtbetriebsratsvorsitzenden R. Hahn und den Rüsselsheimer Betriebsratsvorsitzenden R. Heller.

## Jetzt 100.000 Diesel-Motoren

Am 31. März lief in einer kleinen Feierstunde im Werk Rüsselsheim der 100.000. Diesel-Motor vom Band. Dieses Produktionsjubiläum wurde 3 1/2 Jahre nach Beginn der Produktion des Rekord Diesel erreicht. Der Diesel-Motor wird heute in 2 Varianten angeboten: mit 55 bzw. 60 PS. Niedriger Kraftstoffverbrauch, Wirtschaftlichkeit und Servicefreundlichkeit zeichnen dieses Triebwerk aus.

Die 100.000 bisher produzierten Diesel-Motoren beweisen, wie beliebt er bei den Käufern ist. Die meisten Rekord Diesel gehen übrigens nach Italien. Bedeutende Absatzmärkte sind neben der Bundesrepublik außerdem noch Schweden, Belgien und Frankreich. Das Werk hofft, auch in Zukunft am immer größer werdenden Markt für Diesel-Fahrzeuge seine Position behaupten oder weiter ausbauen zu können.

Das robuste und wirtschaftliche Triebwerk, bei dem Laufleistungen von 200.000 Kilometern und mehr keine Seltenheit sind, hatte schon 1972 vor dem Serienanlauf von sich reden gemacht: Mit Turbolader in einen modifizierten GT eingebaut, errang es für Opel 20 internationale bzw. Weltrekorde. Der Dank anlässlich des Jubiläums gilt allen Mitarbeitern, die zu diesem Erfolg beigetragen haben.

## Kurz berichtet

Im Gesamtunternehmen waren Anfang April 55.735 Mitarbeiter beschäftigt. (April 1975: 45.314.)

Nach dem Schlichtungsspruch in Nordrhein-Westfalen am 3. April ist die diesjährige Metall-Tarifrunde abgeschlossen worden. Über die damit zusammenhängenden Vereinbarungen zwischen den

### VORTRAG Patentwesen

Wir machen auf Vorträge im Rahmen des „Kontaktstudiums“ der Fachhochschule Rüsselsheim aufmerksam, die am 5. und am 12. Mai um 17.30 Uhr im großen Physiksaal der Fachhochschule, Am Brückweg 26, stattfinden. Dipl. Ing. J. Baumgarten, PEK, spricht an beiden Tagen zu dem Thema „Patentwesen und Erfinderschutz“.



## OPEL-Sportfahrer-Lehrgang

Zu einem Opel-Sportfahrerlehrgang trafen sich rund 150 Fahrer und Beifahrer vom 19. bis 21. März 1976 im Fliegerhorst Diepholz. Zu dieser Veranstaltung hatte unsere Abteilung Sportbetreuung eingeladen, um den Fahrern und Beifahrern – vom Amateur bis zum Rennprofi – Gelegenheit zu geben, ihre Fahrkünste unter Anleitung bekannter Instruktoren wie Röhl, Aaltonen, Kellers, Trint, Bohne und Mander in den Disziplinen Rennen, Schleudern, Rallyefahren und Kurventraining unter Beweis zu stellen oder gar noch zu verbessern. Mit der Durchführung der Veranstaltung war der AMC Diepholz betraut worden. Jochen Berger von der Abteilung Sportbetreuung nahm die Teilnehmer des Beifahrer-Kurses unter seine Obhut und vermittelte Wissen und Können aus seinem reichhaltigen Erfahrungsschatz als Rallye-Beifahrer. Dabei unterstützten ihn als weitere Instruktoren: Wulf Biebing, Willi-Peter Pitz, Peter Linzen und Dr. Peter Bierlich. Theoretische Kollegs über das Lesen von Ausschreibungen und die medizinischen und rechtlichen Aspekte des Automobilsports rundeten das Lehrgangsprogramm ab, das von allen Beteiligten mit Begeisterung absolviert wurde. Unser Bild zeigt einige der Autos, mit denen Teilnehmer des Sportfahrerlehrgangs nach Diepholz angereist waren, und deren Fahrzeuge vom Rekord in Normalausführung bis zum heißgetunten und rennfertigen Kadett die gesamte Modellpalette des Werkes repräsentierte.

H.V.

Betriebsräten wurden in den einzelnen Werken gesonderte Bekanntmachungen herausgegeben (siehe auch Seite 3).

Um die weiter anhaltende Nachfrage auf dem Markt für Personenkraftwagen und die damit verbundenen erhöhten Auftragsengpässe zu befriedigen, wird mit Zustimmung des Betriebsrates in der Produktion und in den produktionsgebundenen Abteilungen unseres Rüsselsheimer Werkes an folgenden Samstagen in Frühschicht gearbeitet: 10. und 24. April, 8., 15., 22. und 29. Mai.

Die letzte Betriebsversammlung am 31. März war im K 49, während die Ausländerversammlungen am gleichen Tag in verschiedenen Speisesälen stattfanden.

Eine Jugendversammlung wurde am 26. März im Lehrlingsspeisesaal durchgeführt.

Die Aufsichtsratsmitglieder des Unternehmens – darunter die beiden Arbeitnehmervertreter Hahn und Perschke – trafen sich am 1. April zu einer Sitzung in Rüsselsheim.

Rüsselsheimer FDP-Politiker besuchten Anfang April das Werk und interessierten sich hauptsächlich für Umweltschutzfragen und Jugendprobleme.

Die nächste Jubilarfeier ist am 29. Oktober in der Rüsselsheimer Stadthalle. (Einzelheiten später.)

Werksangehörige konnten bis zum 5. April Wagenbestellungen zum alten Preis abgeben. Nachzügler (Urlaub, Krankheit, Kur usw.) haben eine Fristverlängerung bis zum 26. April. (Für die Rentner gilt Entsprechendes.)

Das Werk hat das Angebot in der Modellreihe Admiral/Diplomat gestrafft und gleichzeitig die Serienausstattung erweitert.

## VORTRAGSREIHE

### Höhepunkt mit Reinhold Messner

Mit dem Südsee-Bericht von Wolfgang Freiher am 25. März ging die Vortragsreihe des Winterhalbjahres 1975/76 zu Ende. Sie war wieder ein großer Erfolg, brachte interessante Themen und bekannte Referenten, die es mit spannenden Farbbild-Vorträgen verstanden, insgesamt 4.800 Besucher bei 8 Veranstaltungen in ihren Bann zu ziehen. Die Durchschnittsbesucherzahl betrug 600 (im Halbjahr 74/75 betrug sie 640).

Wie die Zahlen zeigen, ein anhaltendes und gleichbleibendes Interesse eines großen Mitarbeiterkreises an solchen Veranstaltungen, die den Blick über die Mauern lenken, besondere Ereignisse näherbringen und über das Leben in anderen Teilen der Erde berichten wollen.

Höhepunkt diesmal war der Abend mit Reinhold Messner (Bild) am 11. März, dem es 1975 mit seinem Freund und Seilpartner Peter Habeler gelang, die Nordwand des Hidden Peak (8086 m) im Himalaya erstmals und nur zu zweit zu bezwingen, womit eine neue Epoche im Alpinismus eingeleitet wurde, denn solche Kleinstexpeditionen mit einem Mindestmaß an Trägern für den Materialtransport zum Basislager und geringsten finanziellen



Mitteln hat es bis dahin noch nicht gegeben.

Im Herbst sind ebenfalls wieder interessante Vorträge vorgesehen, auf die rechtzeitig in der OPEL POST und auf den Anschlägen hingewiesen wird.

## Hallen-Hockey-Meisterschaft '76

Die deutsche Hallen-Hockey-Meisterschaft 1976 wurde von der Mannschaft des Rüsselsheimer Ruderkclubs errungen. Es ist die gleiche Mannschaft, die derzeit auch amtierender deutscher Feldhockeymeister ist. Zum Mannschaftskader dieser Meistermannschaft gehören unsere Werksangehörigen Peter Kraus (Design), der schon auf der Olympiade in München dabei war und entscheidend zum Gewinn der Goldmedaille beigetragen hat, sowie Rainer Seifert (PEK), der zum Aufgebot für Montreal gehört, Manfred Liebig (PEK) und Michael Heuß (Einkaufspreisanalyse). Der Coach der Mannschaft ist Walter Leichtweiss (PEK), dem man ein großes Betreuergeschick nachsagt. Wir gratulieren herzlich! H.



Warum sollen immer nur Männer Fahrzeuge testen? Die Zahl der autofahrenden Frauen wächst ständig. Dies war auch ein Grund für eine bekannte Automobilzeitschrift, den neuen MANTA von Olympiasiegerin Heide Ecker-Rosendahl testen zu lassen, die seit einiger Zeit wieder in Deutschland lebt und vom 1. April an Trainerin der Leichtathletikabteilung von TUS 04 Leverkusen ist. Beim Test sollte sie der Frage nachgehen, wie unser sportlich-elegantes Coupé bei Frauen ankommt. Unser Foto zeigt Familie Ecker-Rosendahl mit dem vom Werk zur Verfügung gestellten Test-Wagen.

## Aktivitäten des Kundendienstes

Auf einer Pressekonferenz am 7. April wurde die Öffentlichkeit auf Kundendienst-Aktivitäten hingewiesen, die in den letzten Heften der Werkzeitschrift schon angeschnitten wurden: die Opel-Kundenbefragung und das neue Inspektions-System '76. Karl Friedrich Schieferstein, Leiter der Kundendienst-Abteilung, Heinz Schork, Leiter der Kundendienst-Außenorganisation, und Heinz Querengässer, Leiter Kundendienst-Marketing, referierten über diese Themen. Dabei wurde im Hinblick auf die Kundenbefragung bekannt, daß bis jetzt rund 220.000 Antworten eingegangen, von denen 91 Prozent mit dem Opel-Kundendienst „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“ sind.

Neu war bei dieser Befragung vor allem eine bisher vernachlässigte Zielgruppe, die „abgesprungenen“ Werkstattkunden. Denn das Werk wollte nicht wissen, weshalb man gut ist, sondern besonders, weshalb ehemalige Kunden entweder die Werkstatt oder das Fabrikat gewechselt haben. Ein weiterer Punkt: Die Käufer von Neu- und Gebrauchtwagen – die dritte Gruppe der Befragten – sollte herausstellen, was sie am Service besonders schätzt. Alle Aussagen von nicht weniger als 220.000 Kunden verwendet Opel nun nicht allein dafür, neue Impulse für die gesamte Kundendienst-Organisation zu geben. Vielmehr erhält jeder Händler die spezifischen Ergebnisse der Umfrage aus seinem Bereich, um auf

dieser Basis im eigenen Betrieb gezielt vorgehen zu können. Dabei unterstützen ihn in ihrer Methodik vom Werk entwickelte Trainingsprogramme, die er durch eigene, vom Werk geförderte Initiativen komplettiert, um im Gespräch mit seinen Mitarbeitern die Voraussetzungen für noch bessere Kundendienstleistungen zu schaffen.



Anlässlich des 200. Jahrestages der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung besucht „Miss USA“ in diesen Wochen auch die Bundesrepublik. Für ihre Fahrt in die verschiedenen Städte – auf dem Bild Frankfurt – hat ihr das Werk einen DIPLOMAT zur Verfügung gestellt.

# Aus Leipzig zurück

Nicht nur Geschäftsleute fahren zur Messe nach Leipzig; auch und gerade für den Normalbürger ist eine Reise bei dieser Gelegenheit von Interesse. Ein Leser der OPEL POST war jetzt in Leipzig und schildert seine Eindrücke in dem folgenden Bericht.

Nach dem Passieren der zahlreichen, gestaffelten Grenzkontrollen und der korrekten Abfertigung fahren wir auf der mehrfach unterbrochenen Autobahn in Richtung Leipzig. Polizeikontrollen sichern die strikte Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von hundert Stundenkilometern. Vor allem westliche Fahrzeuge sind beliebte Zielobjekte, da die hohen Geldstrafen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen in DM West zu entrichten sind. Dabei kann man meistens ohnehin nicht schneller als hundert fahren, denn die Straßenverhältnisse mit Pflasterverwerfungen und fußballgroßen Schlaglöchern sind teilweise katastrophal.

## Das äußere Bild

In Leipzig angekommen, absolvieren wir zunächst die vorgeschriebene behördliche „Abfertigung“: polizeiliche Anmeldung, Aufenthaltsgenehmigung, Stempel, Kontrollen. Die Frage nach einem möglichen Abstecher wird in beherrschendem Behörden-Sächsisch zurückgewiesen: „Ich denke, Sie sind zur Messe hier?“ Wir dürfen uns also nur im Bezirk Leipzig bewegen, haben uns aber viel in der Stadt und den Randbezirken umgesehen und, wo immer möglich, versucht, mit den Menschen ins Gespräch zu kommen. Ich kann und will nicht den Eindruck erwecken, ein fertiges Bild der Verhältnisse „drüben“ liefern zu können. Das würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, auch sind die Dinge sehr vielschichtig. Aber einige Eindrücke lassen sich doch wiedergeben. Da ist einmal das Äußere. Vielleicht mit Ausnahme einiger — noch nicht mal aller — Hauptstraßen sind die Gebäude in einem ganz unmöglichen Zustand. Die meisten Häuser haben offensichtlich seit Kriegsende, jedenfalls äußerlich, nicht die geringste Renovierung erlebt. Der Putz fällt klumpenweise vom Mauerwerk.

## Produktivität hat Vorrang

Ein anderes Erlebnis: Bei einem Stadtbummel am späten Abend kommen wir an eine Baustelle. Schwere Lastwagen fahren im Pendelverkehr, ein Kran hebt kreischend Lasten und setzt sie ab, auch ein Bagger ist in Tätigkeit. Ein Zuschauer sagt uns, daß hier im Dreischichtenbetrieb gearbeitet wird. Wir schauen uns um: Rundherum Wohnhäuser. Wie mögen die Leute hier bei dem Lärm schlafen — wenn überhaupt? Bei uns hätte dies längst eine einstweilige Verfügung gehagelt — aber wer schützt hier die Menschen vor dem Bauunternehmer Staat? Umweltschutz ist offensichtlich ein wenig bekanntes Wort in der DDR. Für diese Behauptung gibt es eine Fülle von Beweisen: Man sehe sich nur die Mondlandschaft der riesigen Braunkohlenteichen im Tagebau südlich von Leipzig an. Von Rekultivierung keine Spur. Oder die Kraftwerke und Stahlhütten, die große Mengen von Staub und Abgasen ungefiltert in die Luft ableiten. Vorrang hat die Produktivität — auf Tausen-

den von Großplakaten zu Ehren des Parteitages „in Erfüllung unserer freiwilligen Verpflichtung“ unschwer abzulesen.

## Und die Menschen?

Und die Menschen, in deren Namen und zu deren Nutzen angeblich all das geschieht, die Arbeiter, wie geht es denen? Da ist die Schlange vor dem HO-Geschäft, wo es — zur Messezeit! — Räucheraal gibt. Eine Flasche ungarischer Wein kostet zehn Ost-Mark. Selbst der kleinste Luxus hat seinen hohen Preis. Ich sprach mit einem Gießereiarbeiter, der es im Akkord auf monatlich elfhundert (etwa das Fünffache einer DDR-Sozialrente!) bringt, ein Spitzenverdiener also. Man möchte nun meinen, daß er und andere, mit denen ich sprechen konnte, zufrieden seien. Statt eines Lobliedes auf seinen „Arbeiter- und Bauernstaat“, bekam ich jedoch eine flammende Anklage gegen die neue Funktionärswirtschaft mit ihren vielfältigen Privilegien zu hören. Die Funktionäre, nicht die Werktätigen, das seien die wahren Nutznießer des sozialistischen Systems. Die Erbitterung darüber, wie die offizielle Propaganda die Dinge in das Gegenteil verkehrt, war unverkennbar. Da tröstet auch die Miete von vierzig Mark nicht, die er monatlich für seine kleine Neubauwohnung zahlt.

## Privater Wohnungsbau

Apropos Wohnung. Eine interessante Entwicklung in der DDR in den letzten zwei Jahren ist ein bescheidenes Aufkeimen des privaten Wohnungsbaus. Dies ist dabei weniger die Folge staatlicher Förderung als vielmehr staatlicher Duldung, an der es offensichtlich früher fehlte. Nach Qualität und Umfang ist dieser vorwiegend in Selbsthilfe abgewickelter Bau von kleinen Familieneigenheimen in keiner Weise mit der Situation in der Bundesrepublik vergleichbar. Bei dem auswärtigen Betrachter hinterläßt es jedoch einen tiefen Eindruck, wenn er erlebt, unter welchen außerordentlichen Opfern (unter Berücksichtigung der viel niedrigeren Reallohne in der DDR) diese Menschen sich ihre eigenen vier Wände buchstäblich vom Munde absparen. Ein anderes kommt hier noch zum Ausdruck, was ich die „Flucht aus der Öffentlichkeit“ nennen möchte. Die Menschen drüben sind in einem für uns unvorstellbaren Maße von früh bis abends unter öffentlicher Kontrolle, sei es am Arbeitsplatz, in den Betriebskampfgruppen, der Parteiversammlung oder bei der gelenkten und geplanten Freizeitgestaltung.

## Mißtrauen gegen Fremde

Man braucht kein Psychologe zu sein, um aus den Gesichtern der Menschen manches über diese Situation lesen zu können, beispielsweise in der Straßenbahn. Da ist das Mißtrauen gegen Fremde, die man nicht nach ihrer Herkunft einordnen kann. Auch spiegelt sich oft die graue Wirklichkeit der ganzen Situation, die Resignation wider, vor allem bei den Alten. Natürlich gibt es auch noch gelegentlich den Galgenhumor oder den berühmten sächsischen Mutterwitz, aber meist nur gegenüber Leuten, die man kennt. Nachdenklich geworden treten wir die Heimreise an, froh, dort nicht leben zu müssen. Lothar Kaiser

Der Bundestag hat am 18. März 1976 in dritter Lesung das neue Mitbestimmungsgesetz verabschiedet. Da ein Einspruch des Bundesrates unwahrscheinlich ist, dürfte das Gesetz bald in Kraft treten. Damit ist ein Schlußstrich unter eine langjährige politische Auseinandersetzung gezogen worden, an deren Ende allerdings bei allen Beteiligten ein Unbehagen zurückbleibt. Den Gewerkschaften geht das Gesetz nicht weit genug, weil es die völlige Gleichberechtigung (Parität) nicht bringt, sondern ein letztes Entscheidungsrecht den Anteilseignern vorbehält. Diese wiederum befürchten, daß das unternehmerische Ermessen weiter eingeengt wird. Die OPEL POST will ihren Lesern heute den wesentlichen Inhalt der gesetzlichen Neuregelung darlegen.

## Mitbestimmung auf zwei Ebenen

In der Bundesrepublik gibt es die **Mitbestimmung** der Arbeitnehmer auf zwei Ebenen. Das im Jahre 1972 erweiterte **Betriebsverfassungsgesetz** legt die **Mitbestimmungsrechte** fest, die den Arbeitnehmern in den einzelnen Betrieben zustehen und von den Betriebsräten ausgeübt werden. Die Betriebsräte verhandeln, beraten und entscheiden — je nach Sachlage und Art der gesetzlichen Mitbestimmung — mit Vertretern der Geschäftsleitung oder mit dem Vorstand des Unternehmens selbst. Geschäftsleitung und Betriebsrat stehen sich hier gleichrangig gegenüber und werden in aller Regel bestrebt sein, einen Ausgleich widerstreitender Interessen zu suchen.

## Drei Organe der Aktiengesellschaft

Die **neue Mitbestimmung**, die für die meisten Kapitalgesellschaften mit mehr als 2.000 Beschäftigten gelten soll (in der Bundesrepublik etwa 600), verändert die vorstehend skizzierten **Mitbestimmungsrechte** auf der betrieblichen Ebene nicht. Sie greift vielmehr in die **Organstruktur der Unternehmen** dadurch ein, daß sie die **Zusammensetzung des Aufsichtsrats neu regelt**. Aktiengesellschaften wie unser Unternehmen haben drei Organe: die **Hauptversammlung** (Zusammenfassung der Anteilseigner — Aktionäre), den **Aufsichtsrat** und den **Vorstand** (Geschäftsleitung im engeren Sinne). In der Hauptversammlung kommen die Interessen der Anteilseigner, der Kapitalgeber, zum Ausdruck. Das Aktiengesetz geht davon aus, daß eine Vielzahl von Aktionären nicht ständig die Kapital-Interessen wahrnehmen kann und sieht dafür deshalb ein kleineres Gremium vor, den Aufsichtsrat. Aber auch der **Aufsichtsrat führt nicht die Aktiengesellschaft; diese Funktion hat vielmehr der Vorstand.**



# Das neue Mitbestimmungsgesetz

Der Vorstand allerdings hängt in verschiedener Beziehung vom Aufsichtsrat als dem ihm übergeordneten Organ ab, insbesondere werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat ernannt und abberufen. Dem Aufsichtsrat obliegen außerdem im wesentlichen die **Überwachung des Vorstandes** bei der Geschäftsführung, die **Genehmigung bestimmter Geschäfte** nach Maßgabe der Satzung der Aktiengesellschaft oder aufgrund eines besonderen Beschlusses des Aufsichtsrates sowie die Feststellung des Jahresabschlusses als Basis für die Entscheidung über die Gewinnverwendung. Daran lassen sich Bedeutung und Einflußmöglichkeiten des Aufsichtsrats messen.

## Jetzt 20 Aufsichtsratsmitglieder

Nach bisherigem Recht bestanden die Aufsichtsräte in den meisten privaten Unternehmen in der Form der Kapitalgesellschaft zu einem Drittel aus **Vertretern der Arbeitnehmer**. Dies trifft auch für die ADAM OPEL AG zu, deren Aufsichtsrat augenblicklich neben vier Anteilseigner-Vertretern zwei Arbeitnehmervertreter (R. Hahn und G. Perschke) angehören. Die Anteilseignerseite hat also bislang in diesem Organ ein eindeutiges Übergewicht.

Das neue Mitbestimmungsgesetz sieht für Unternehmen unserer Größe einen Aufsichtsrat vor, der aus **20 Mitgliedern** besteht, je **10 Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer**. Unter den Arbeitnehmervertretern müssen ein leitender Angestellter sowie **drei Vertreter der Gewerkschaften** sein, im übrigen wird die Schichtung der Belegschaft (Arbeiter und Angestellte) verhältnismäßig berücksichtigt.

In der deutschen **Montanindustrie** (Kohle, Eisen- und Stahlerzeugung) gibt es seit **1951** eine besondere — und weiter bestehende — **Form der Arbeitnehmerbeteiligung in den Aufsichtsräten**. Dort sind **Anteilseigner und Arbeitnehmer zahlenmäßig gleich stark** vertreten, jedoch haben die Aufsichtsräte in diesem Wirtschaftsbereich **zusätzlich** ein sogenanntes „**neutrales**“ Mitglied, das in einem besonderen, unter Umständen komplizierten Verfahren berufen wird. Außerdem amtiert in den betreffenden Unternehmen im Vorstand ein sogenannter **Arbeitsdirektor**, dessen Ernennung nicht gegen die Stimmen der Mehrheit der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erfolgen kann.

## Wahl durch Wahlmänner

Für Unternehmen mit mehr als 8.000 Arbeitnehmern ist im Grundsatz die Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat **durch Wahlmänner** vorgesehen; es kann aber auch eine Urwahl stattfinden, wenn die Mehrheit der wahlberechtigten Arbeitnehmer des gesamten Unternehmens sich zuvor in einer gesonderten Abstimmung dafür ausspricht. Vorschlagsberechtigt für die Arbeitnehmervertreter sind bei Arbeitern und Angestellten jeweils ein Fünftel oder 100 der Wahlberechtigten, bei den leitenden Angestellten ein Zwanzigstel oder 50 der Wahlberechtigten. Normalerweise erfolgt die Wahl als **Verhältnisswahl**, das heißt, man geht davon aus, daß mehrere Listen — wie bei der Betriebsratswahl — eingereicht werden. Eine **Mehrheitswahl** findet statt, soweit nur ein Wahlvorschlag gemacht wird, der jeweils doppelt so viele Bewerber enthalten muß wie Gruppenvertreter zu wählen sind, oder wenn für eine Arbeitnehmergruppe aufgrund der zur Verfügung stehenden Aufsichtsratsitze nur ein Vertreter gewählt werden kann. Dies gilt sinngemäß auch für die Gewerkschaftsvertreter, die von den Gewerkschaften vorgeschlagen werden. Bei der Wahl des Vertreters der leitenden Angestellten wirken sämtliche Angestellten mit.

## Nur Mitarbeiter des Unternehmens

Auch die Wahlmänner selbst, die sämtlich dem Unternehmen angehören müssen, werden durch Wahl bestimmt, und zwar im Prinzip wie Betriebsratsmitglieder bei Betriebsratswahlen, unter Berücksichtigung der verschiedenen Arbeitnehmergruppen. **Die Zahl der Wahlmänner** hängt von der Größe des jeweiligen Betriebs ab.

Beispielsweise kommen für das Werk Rüsselsheim etwa 130 Wahlmänner in Betracht, obwohl im Grundsatz auf je 60 wahlberechtigte Arbeitnehmer ein Wahlmann entfällt und danach in Rüsselsheim eigentlich rund 550 Wahlmänner gewählt werden müßten. Im Falle einer Reduzierung der Normalquote erhöht sich jedoch die Zahl der Stimmen, die ein Wahlmann hat, entsprechend. Vorschlagsberechtigt für die Wahl der Wahlmänner sind jeweils ein Zehntel oder 100 Angehörige der betreffenden Arbeitnehmergruppe.

## Amtsdauer der Wahlmänner

Die Wahlmänner entscheiden mit ihren Stimmen über die Besetzung der Arbeitnehmerbank im Aufsichtsrat, verlieren

aber ihr Amt nach dieser Entscheidung nicht, vielmehr bleiben sie in einer Art „**Reservestellung**“ für diejenige Zeit, während der die von ihnen gewählten Arbeitnehmervertreter dem Aufsichtsrat angehören. Diese Zeitspanne wird durch die Satzung der Gesellschaft bestimmt. Immerhin ist denkbar, daß ein Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat abberufen wird. Diese Möglichkeit ist im Gesetz vorgesehen und setzt einen Antrag von 3/4 der betreffenden Arbeitnehmergruppe und sodann einen Beschluß der Wahlmänner voraus, der ebenfalls eine 3/4-Mehrheit erfordert; bei den auf Vorschlag der Gewerkschaften gewählten Mitgliedern ist die vorschlagende Gewerkschaft befugt, einen Antrag auf Abberufung zu stellen.

## Stichentscheid des Vorsitzenden

Das neue Mitbestimmungsgesetz wird vielfach als Form der paritätischen Arbeitnehmerbeteiligung bezeichnet. Dies ist aber nur bedingt richtig. Es bringt zwar die **zahlenmäßige Gleichstellung** von Anteilseigner- und Arbeitnehmervertretern, **jedoch bleibt ein Übergewicht der Kapitaleite** bestehen, weil bei Abstimmungen im Aufsichtsrat im Falle einer Stimmgleichheit eine zweite Beschlußfassung stattfindet, zu der der **Aufsichtsratsvorsitzende** eine **zweite** (zusätzliche) **Stimme** eingeräumt erhält und damit den **Ausschlag** geben kann. Der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter bedürfen zu ihrer Wahl durch die Aufsichtsratsmitglieder normalerweise einer 2/3-Mehrheit; wird diese Mehrheit nicht erreicht, findet ein weiterer Wahlgang statt, bei dem die Anteilseigner-Vertreter den Vorsitzenden und die Arbeitnehmervertreter den Stellvertreter wählen, jeweils mit einfacher Mehrheit. Im Grundsatz gilt dies auch für die Beschlußfassung des Aufsichtsrats über die Bestellung der Vorstandsmitglieder einschließlich des „**Arbeitsdirektor**“ genannten Vorstandsmitgliedes, das für Personal- und Sozialangelegenheiten zuständig ist. Zwar ist hier ein besonderes Verfahren für den Fall vorgesehen, daß eine 2/3-Mehrheit nicht sogleich erreicht wird, der Aufsichtsratsvorsitzende hat aber auch bei diesem Vorgang letztlich ein zweifaches Stimmrecht.

Das Gesetz, dessen Inkrafttreten zum 1. Juli 1976 erwartet wird, gewährt im Grundsatz eine Übergangsfrist bis zu zwei Jahren; innerhalb dieser Zeit muß der Aufsichtsrat nach den neuen Vorschriften zusammengesetzt sein. Rd.

DESIGN-STUDIO

# Idee • Form • Funktion

Bringt ein Automobilwerk wie Opel ein neues Modell auf den Markt, stellt sich dem unbefangenen Außenstehenden die Frage nach dem Ursprung, nach den Stationen der Entwicklung von der Idee bis zur Produktionsreife. Das Startzeichen zu jedem neuen Projekt kommt von einer Planungsgruppe, der maßgebende Persönlichkeiten des Unternehmens angehören. Alle Erwägungen, die zum Gelingen eines neuen Modells bis ins letzte Detail von allergrößter Wichtigkeit sind, entscheidet sie nach gründlichen Studien, wobei sie sich hauptsächlich auf Informationen und Untersuchungsergebnisse beruft, die sie aus Quellen der Marktforschung sowie der Absatzbeobachtung im In- und Ausland bezieht. Nicht selten liefert auch die Konkurrenz mit dem Erfolg oder Mißerfolg bestimmter Modelle wertvolle Anhaltspunkte, an denen sich die eigenen Erwägungen orientieren können. Ist die Entscheidung gefallen, beginnt die Arbeit im Design Center, das den meisten noch unter den Namen Styling ein Begriff ist. Es ist die schöpferische Phase, die mit der Idee ihren Anfang nimmt. Davon handelt dieser Beitrag, und zwar am Beispiel des neuen MANTA/ASCONA. Er stammt aus der Feder des stellvertretenden Design-Chefs.

Um das formale Konzept zu entwickeln, beginnen die Designer, zumeist echte Autoenthusiasten, ihre eigenen Ideen zu Papier zu bringen. Es sind schwarz/weiße und farbige Skizzen, die man teilweise sogar als grafische Kunstwerke bezeichnen kann. Nachdem geprüft, verworfen, geändert, neu skizziert wurde, entwickelt sich allmählich die Grundkonzeption, von der, wenn sie endgültig feststeht, Plastilin-Modelle im Maßstab 1:5 hergestellt wer-

den, und zwar von Modelleuren, geschickten Spezialisten mit einem ausgeprägten Gefühl für Formen. Als Werkstoff verwenden sie Plastilin, das nach Angaben der Opel-Design-Abteilung entwickelt wurde: es ist leicht verformbar, vor allem nicht völlig härtend. Im frühen Entwicklungsstadium arbeiten oft zwei Studios in einem Wettbewerb am gleichen Thema, allerdings mit verschiedenen Interpretationen.

## Große Kreativität

Zur gleichen Zeit beginnen Ingenieure der Design-Abteilung das sogenannte „Package“ auszulegen, die Wechselbeziehungen zwischen der Sitzposition der Insassen sowie Motor, Räder und Kraftübertragung herauszuarbeiten, eine Aufgabe, die große Kreativität und viel Erfahrung voraussetzt. Die Forderung, der Innenraum müsse breit sein, hat zum Beispiel Einfluß auf die Spurweite, wie auch die Beinfreiheit der Passagiere auf den Rücksitzen, die bequeme Position des Fahrers und der Verstellbereich der Vordersitze maßgebend für die Länge des Innenraumes sind. Die hier ermittelten Werte zusammen mit den Daten des Motors und der technischen Aggregate sind für die Berechnung der Gewichtsverteilung und für den Radstand bestimmend.

## Strukturelle Anforderungen

Schon im Entwurf muß der Designer an die Sicherheit der künftigen Fahrzeuginsassen denken. Das heißt, daß er mit viel Geschick Sicherheitselemente, wie Überrollbügel, Knautschzonen, aber auch große Glasflächen, die zu einem wesentlichen Teil der Sicherheit dienen, da sie

Das Opel-Design-Zentrum in Rüsselsheim, von dessen Arbeit dieser Bericht handelt.





Der neue MANTA, hier die SR-Version, dessen Entwicklung Grundlage des Berichtes ist.

dem Fahrer eine gute Rundumsicht gestatten, in den Linienfluß der Außenkontur integrieren muß. Anderes kommt hinzu: So darf der Kofferraum nicht zu knapp bemessen sein, nicht nur für die tägliche Benutzung, sondern hauptsächlich wegen des Urlaubsgepäcks der ganzen Familie. Weiter muß beachtet werden, daß der Wagen in Schulterhöhe ausreichende Bewegungsfreiheit bietet. Gleichzeitig muß aber auch den strukturellen Anforderungen entsprochen werden, weitaus schwierigster Teil der Arbeit, die letztlich sehr viel Zusammenarbeit zwischen Produkt-Entwicklungs- und Design-Abteilung erfordert, da grundsätzliche Fehler im inneren Aufbau später nicht mehr durch Außenhautmanipulationen ausgeglichen werden können.

### Änderungen in Sekundenschnelle

Nachdem alle Bedingungen weitgehend feststehen, werden die Zeichnungen der Konstrukteure von den Designern in natürlicher Größe auf ein Liniennetz übertragen. Die Außen- und Innenkonturen werden mit schmalen schwarzen selbstklebenden Streifen aufgetragen. Diese Klebestreifen erlauben ein schnelles Arbeiten und lassen Korrekturen und Änderungen in Sekundenschnelle zu. An diesem Punkt der Entwicklung werden jetzt Computer und die elektronische Zeichenmaschine eingesetzt. Mit dieser modernen Anlage können sehr schnelle Vergleichszeichnungen angefertigt werden, um plötzlich auftretende Konstruktionsprobleme zu lösen. Nachdem das „Package“ festgelegt ist, wird ein Metallgestell gefertigt und mit Blöcken aus Styropor beklebt. Es bildet den Kern für ein Plastilin-Modell in natürlicher Größe. An diesem Modell werden die zweidimensionalen Pläne umgesetzt, die erst in der dritten Dimension beurteilt werden können.

### Vielseitiger Computer

Alle Modelle werden regelmäßig fotografiert, um die zahlreichen Änderungen

im Bild festzuhalten. Nach den vom Computer gelieferten Zeichnungen fertigen die Modelleure Schablonen, die dazu dienen, das Plastilin-Modell entsprechend dem Karosserie-Papierplan zu formen. Dafür wurde ein elektronisches Meßgerät entwickelt, das auf einer neben dem Modell befindlichen Schiene beweglich angeordnet ist und Meßskalen zum genauen Ablesen der drei Dimensionen aufweist. Alle Informationen werden in den Computer eingegeben. Hier kann man

zum Beispiel den Blick auf die Straße aus der Sicht des Fahrers über Haube und Instrumententafel simulieren, und zwar Monate bevor dieser wichtige Test mit einem dreidimensionalen Modell durchgeführt werden kann; oder man kann einen Blick vom Fahrersitz nach hinten werfen, entweder ohne oder mit geparktem Auto im Blickfeld. Mit solchen Tests ist man in der Lage, relativ früh festzustellen, ob die bisherige Form des Modells die gestellten Forderungen erfüllt.



Am Anfang ist die Idee: Einer unserer Designer, F. Venet, beim Anfertigen von Skizzen.



Plastilin wird auf das Modelliergestell aufgetragen. Auf dem Bild die Mitarbeiter G. Coldewey und A. Schwab.



Mitarbeiter G. Licht modelliert am Plastilin-Modell 1:5.



Hier wird die bereits in der Wagenfarbe gespritzte Dinokfolie aufgezogen, um einen Eindruck von der Form zu bekommen. Auf dem Bild die Mitarbeiter H. Spickert, G. Coldewey und A. Schwab.

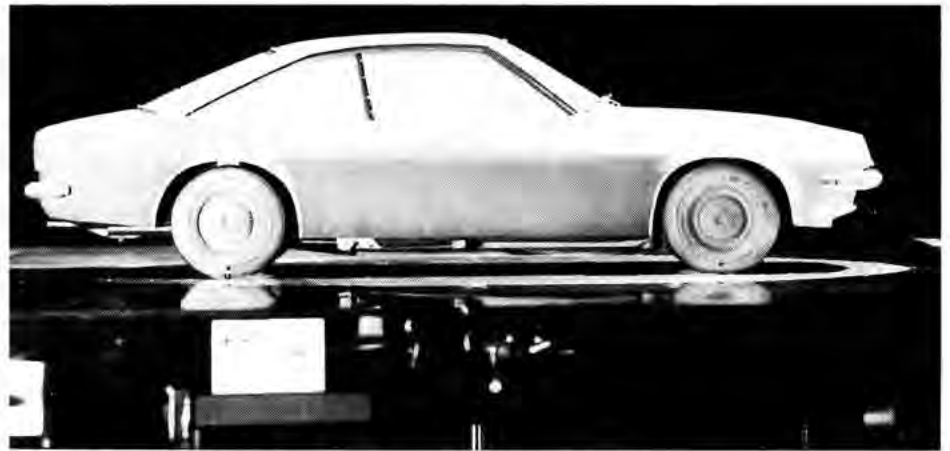
## Naturgetreu durch Farbe

Man kann natürlich keinen endgültigen Eindruck von einem Wagen erhalten, der sich noch mit der mattbraunen Oberfläche eines Plastilin-Modells präsentiert. Deshalb kommt jetzt Farbe ins Spiel, damit das Modell naturgetreu aussieht.

Dazu wird eine lackierte Kunststoff-Folie auf das Plastilin-Modell aufgetragen. Die Gründe sind einleuchtend: gekrümmte Flächen lassen nur durch den Glanz der Lackierung ihre wirkliche Form erkennen. Ein kleiner Radius zum Beispiel kann bei Lichtreflektion wie eine harte Linie aussehen. So ist man bestrebt, eine in sich geschlossene Form zu finden. Dies wird besonders deutlich, wenn man einmal die MANTA-Karosserie im „Schnitt“ betrachtet: vom Dach bis zum Knick in der Höhe des Radausschnittes dominiert eine einheitliche Kurve; in diese sphärische Seitenfläche sind die Seitenfenster quasi „hineingelegt“.

## Technische Probleme

Man findet keine eigentliche Kotflügelkante, die sich wie eine Gürtellinie von vorn bis hinten durchzieht; hier wird ganz einfach mit Flächen gearbeitet, so daß der Eindruck entsteht, die Karosserie sei aus

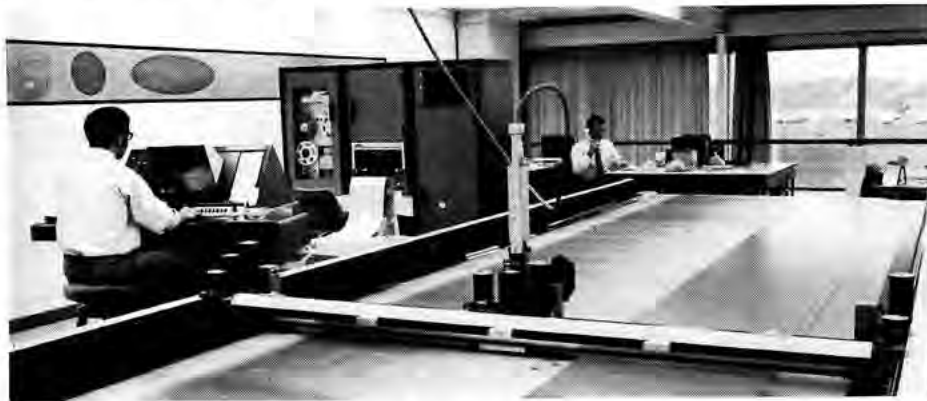


Das maßgetreue Modell im Windtunnel.

Zentrum in Rüsselsheim ist daher ein großer Innenhof angegliedert, der von hohen Mauern umgeben ist, um die Geheimhaltung neuer Modelle zu gewährleisten. Hier können die Designer ihr Werk aus größerem Abstand und in natürlicher Umgebung betrachten. Ist die Entwicklung des neuen Modells weiter fortgeschritten, werden schließlich mehrere Modelle in natürlicher Größe angefertigt. Man kann sie jetzt nicht nur miteinander, sondern auch mit denen der Konkurrenz vergleichen.

## Die Innenausstattung

Parallel zur Entwicklung der äußeren Form hat das Studio für Innenausstattung die Sitzanordnung erarbeitet und hierfür Holz- und Metall-Modelle gefertigt. Auf einem Prototyp der Sitze wird zur Probe ein „Insasse“ gesetzt. Dafür wird eine Puppe, unter dem Namen „Oscar“ bekannt, verwendet. Alle Interieur-Teile werden in natürlicher Größe modelliert und gleichfalls in dieses „Mock-Up“ eingefügt. Auch Farben und Polsterstoffe sind in dieser Phase bereits entwickelt und ausprobiert. Die Instrumententafel wird separat modelliert und später in den sogenannten Sitzblock eingebaut. Dieser ermöglicht mit Hilfe des „Oscar“ den gesamten gewünschten Sitzkomfort in Bezug auf Bein- und Kopffreiheit zu prüfen sowie die Sitzwinkel zu messen.



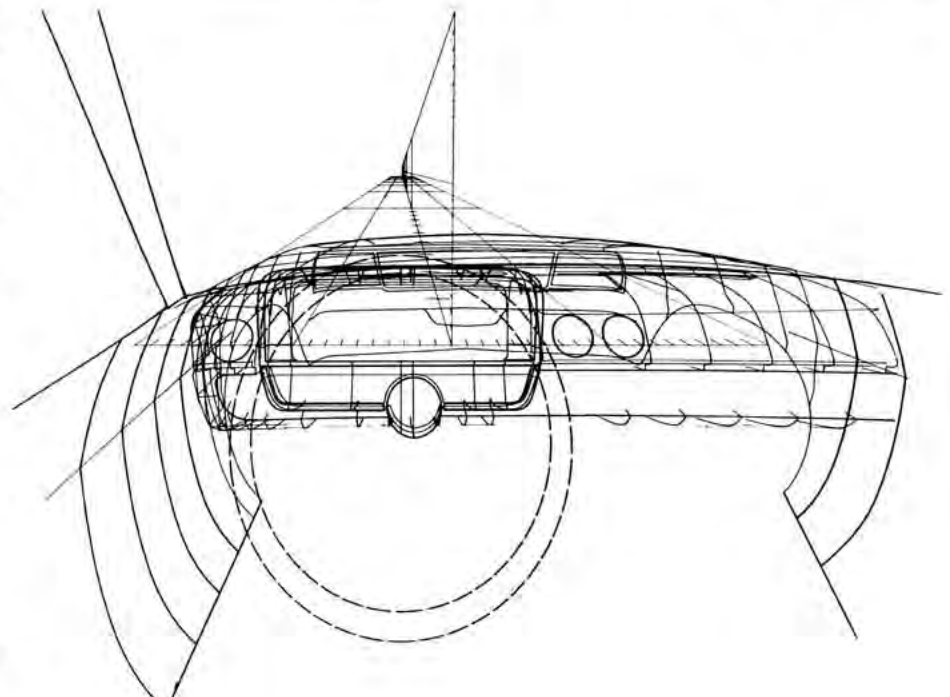
Die computergesteuerte Zeichenmaschine in Aktion. Vorn H. P. Hoffmann, hinten F. Kloppe.

einem Stück gegossen. Diese formale Einheit ist natürlich nicht ohne technische Probleme zu erreichen, sie ist nur durch moderne Werkzeuge und die Erfahrungen der Produktions-Ingenieure möglich. Dieses neuartige Aussehen erzielt man durch einen geringen Vorsatz zwischen Türrahmen und Außenhaut, was gleichzeitig die Windgeräusche reduziert.

## Begutachtung im Innenhof

Ein Automobil erweckt einen unterschiedlichen Eindruck, je nachdem ob es in einem Ausstellungsraum oder im Freien steht. Beide Eindrücke sind für den Käufer äußerst wichtig. Dem Design-

Die vom Computer simulierte Sicht des Fahrers durch die Windschutzscheibe.



## Tests im Windkanal

Die Bedeutung der Aerodynamik läßt sich an den ständigen Windtunneltests des neuen Modells, das bessere Werte aufzuzeigen hat als das Vorgängermodell, er-



Hier wird die Außenhaut des Plastilin-Modells mit dem Digital Point Taker abgetastet.

kennen. Hier wird weder Zeit, Mühe und Kosten gescheut. Die Windkanäle in Stuttgart, Paris und Turin sind ständig frequentiert. Diese Versuche sind so umfangreich, daß die Versuchsstunden im voraus gebucht werden müssen, damit diese Einrichtungen zum rechten Zeitpunkt für uns verfügbar sind. Gerade diese Testergebnisse sind für die Designer von größter Wichtigkeit; häufig werden im Windkanal noch Änderungen vorgenommen, die das aerodynamische Verhalten verbessern. Aber nicht nur die Außenform ist wichtig für die Aerodynamik, auch der Unterbau muß strömungsgünstig ausgebildet sein. Scheinwerfer und Heckleuchten sind in den Wagenkörper integriert, um die Windgeräusche zu verringern. Auch Details wie Fensterrahmen, Türgriffe usw. werden im Windkanal getestet und nach funktionalen Kriterien gestaltet.

### Ein Modell in Fiberglas

Wenn der Entwurf in allen Phasen ausgereift ist, wird zuletzt ein Modell in Fiberglas und Metall gebaut. Bevor der Gipsabdruck entsteht, werden am fertigen Plastilin-Modell die Außenmaße mit dem sogenannten „Digital Point Taker“, der in dreidimensionaler Weise die Werte auf Band speichert, aufgenommen. Von dort werden sie wiederum durch die Zeichmaschine in einen Linienplan umgesetzt.

Der frühere MANTA (hinten), damals noch in Produktion, steht im Innenhof mit seinem Nachfolger zum Vergleich bereit (Bild rechts oben).

Und hier erkennt man bei der Besichtigung des neuen Modells von links G. A. Gallion, Verfasser dieses Berichtes, mit seinen Mitarbeitern H. Killmer, H. Kodama und H. Nauheimer (unten).

Dieser Plan bildet die Grundlage für den Mylar-Außenhautplan und ist Basis für die Fertigung der Preßwerkzeuge. Das Fiberglas-Modell vereinigt die äußere Form des Plastilin-Modells mit dem Interieur. Sitze, Polsterung, Instrumente und alle Bedienungseinrichtungen sind eingebaut. Dieses vollständige Modell wird den Mitgliedern des Managements präsentiert und von ihnen beurteilt.

### Entwicklungszeit 3 Jahre

Viele wichtige Eigenschaften eines Wagens können aber erst dann getestet werden, wenn er mit eigener Kraft auf dem Prüffeld fährt. Zu diesem Zeitpunkt ist die Hauptarbeit der Designer wie überhaupt aller Mitarbeiter im Design-Zentrum beendet. Jetzt werden in den Versuchswerkstätten der PEK Prototypen gefertigt, um die Fahreigenschaften auf dem großen Opel-Prüffeld testen zu können.

Auch bei der Entwicklung des neuen MANTA/ASCONA, von der dieser Bericht handelt, stand zunächst am Anfang die Idee, in Form flüchtiger Skizzen aufs Zeichenbrett gebracht. Von da bis zu dem Zeitpunkt, an dem der Wagen in Produktion gehen konnte, dauerte es ungefähr drei Jahre, alles in allem eine Zeit schöpferischer und konstruktiver Arbeit von Designern, Modelleuren und Konstrukteuren.

### Keine „Oase der Ruhe“

Der eine oder andere Leser wird sich vielleicht noch an einen Bericht in der OPEL POST vor 10 Jahren über die Design-Abteilung erinnern. Er trug den Titel: „Styling – eine Oase der Ruhe!“



Farbe und Struktur des Polsterstoffes werden begutachtet. Auf dem Bild Frau S. Reuning, eine der Mitarbeiterinnen unseres Design-Zentrums.

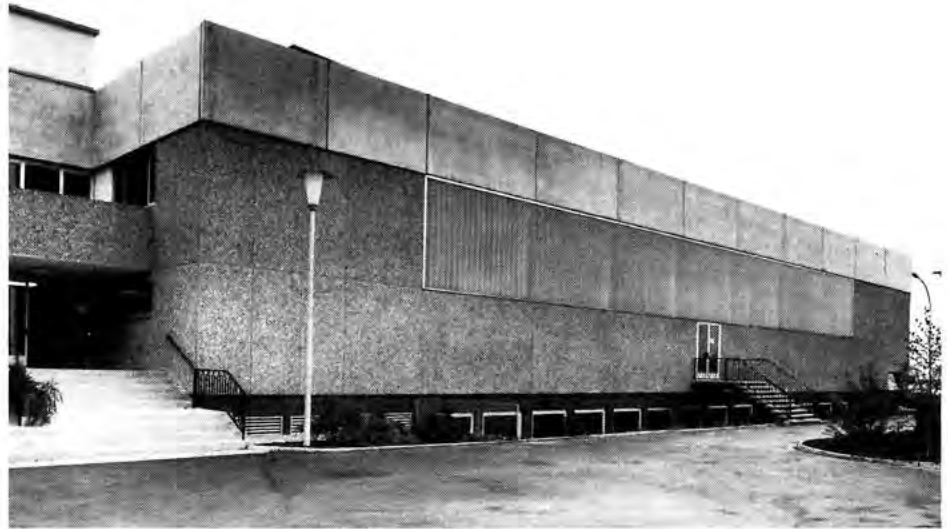
Diese Oase der Ruhe gibt es längst nicht mehr! Statt schöpferischen Augenschließens ist die Entwicklung eines Automobils heutzutage ein harter Job. Nur das nüchterne Einschätzen aller Faktoren garantiert ein Produkt, das auf dem Markt bestehen kann. G. A. Gallion





# Für Sport und Spiel

Mit den Erweiterungsbauten der Rüsselsheimer Wohnheime Am Grundweg entstand auch eine Gemeinschaftshalle, die seit einiger Zeit zunächst für Sport und Spiel genutzt wird, später auch anderen Zwecken dienen kann. Das Fassungsvermögen der 693 qm großen Halle beträgt bei Reihen-Bestuhlung 830, bei Tischbestuhlung 546 Sitzplätze. Für die sportliche Betätigung der Benutzer gibt es viele Möglichkeiten, zum Beispiel Basketball, Volleyball, Hallenhandball, Turnen, um nur einige zu nennen. Umkleide- und Waschräume sind ebenfalls vorhanden.



Während des Tages wird der große Saal von den Auszubildenden für ihre im Rahmen des Berufsschulunterrichts vorgesehenen Sportstunden genutzt. In den Abendstunden steht er den Heimbewohnern zur Verfügung. Im Untergeschoß des Gebäudes befinden sich noch Sonderräume für Gymnastik, Schwerathletik und Tischtennis. Das obere Bild zeigt die Außenansicht, das Bild darunter den großen Saal, in dem gerade Auszubildende Sport treiben. Auf den anderen Bildern einer der Dusch- und Waschräume sowie der Schwerathletik-Raum im Untergeschoß.

## Dienstälteste Schwester

Oberschwester Kathrin Giegerich arbeitet seit 33 Jahren im Werksärztlichen Dienst des Rüsselsheimer Werkes und ist damit dienstälteste der insgesamt 20 Schwestern. Ihr Aufgabengebiet liegt jedoch nicht in der Versorgung und Betreuung der Mitarbeiter, die den Werksärztlichen Dienst aufsuchen, sondern im internen Dienst. Sie ist unter anderem zuständig für die Anforderung und Vorratshaltung des Instrumentariums und der



Reagenzien, wozu auch die medizinischen Einrichtungen, die Hilfsmaterialien und die Ausrüstung der Krankenwagen gehören. Am Aufbau der Station II im K 40, der Station III im M 55 sowie der beiden Sanitätsstationen des Werkes Bochum und des Werksärztlichen Dienstes in Kaiserslautern hatte sie wesentlichen Anteil. Mit der ständigen Zunahme der Belegschaft sind auch die Aufgaben des Werksärztlichen Dienstes gewachsen. Oberschwester Kathrins organisatorischem Geschick ist es mit zu danken, daß er besonders in Zeiten starker Beanspruchung – beispielsweise bei Grippeepidemien, Masseneinstellungen, Blutspendeaktionen – , allen Anforderungen gerecht werden konnte.

## VV-Jahresveranstaltung '76

Das Vorschlagwesen Rüsselsheim lädt 1.200 Gäste zur Jahresveranstaltung '76 ein, die am Samstag, dem 22. Mai um 18.00 Uhr in einem Festzelt stattfindet. Erfolgreiche Einsender und deren Ehepartner werden dabei Gelegenheit haben, sich bei Tanz und Unterhaltung sowie Spießbratenessen über unser Vorschlagwesen zu informieren.



Der auszubildende Feinblechner H. Palus bei einer Weichlötarbeit an einem Verteilerkasten. Rechts Meister G. Ranly.

## FÜR JUNGE LEUTE

# Der Feinblechner

Ein weiterer und ebenfalls sehr vielseitiger gewerblicher Ausbildungsberuf ist der des Feinblechners. 21 junge Mitarbeiter werden zur Zeit im Rüsselsheimer Werk in diesem Beruf ausgebildet. Der Feinblechner stellt – ganz allgemein gesehen – Einzelteile, Geräte und Apparate aus Feinblech her, beispielsweise Haushaltsgeräte, Metallspielwaren, Verkleidungen für Wärme- und Kälteisolierungen, Karosserie- und Fahrzeugteile. Sein Arbeitsgebiet umfaßt auch das Einrichten von Blechbearbeitungsmaschinen und das Anfertigen von Schablonen. Bei uns findet der Feinblechner sein Tätigkeitsgebiet vor allem im Versuchsbau der Produktentwicklung und Konstruktion, wo die Prototypen der späteren Serienmodelle vorwiegend in Handarbeit entstehen. Aber auch im Kühlerbau und in der Karosserie-Konstruktion werden Feinblechner gebraucht.

Die Ausbildungszeit beträgt drei Jahre. Neben den Grundfertigkeiten aus der Metallverarbeitung werden dem Auszubildenden unter anderem vermittelt:

Schmiedearbeiten, Weich- und Hartlöten, Schmiegeln, Drehen, Drücken, Polieren, Richten, Spannen, Walzen, Runden, einfache Schweißarbeiten, Oberflächenbehandeln und Musterhämmern sowie einfache Dreh-, Hobel- und Fräsarbeiten. Parallel zur Ausbildung in der Lehrwerkstatt läuft der Unterricht in der Werkberufsschule.

Die Aufstiegsmöglichkeiten für den tüchtigen Facharbeiter sind gut. Durch den Besuch von Fachschulen kann er sich zum Techniker, Konstrukteur und Ingenieur fortbilden. Durch das Studium an der Wagenbauschule in Hamburg kann er sogar Fahrzeug-Ingenieur werden.



F.-J. Jilg ist auszubildender Feinblechner im zweiten Ausbildungsjahr. Unser Foto zeigt ihn bei einer Treibarbeit mit dem Kugelhammer.

# Traditionsreiche Werkfeuerwehr

In der Serie „Rückschau“ beschäftigen wir uns diesmal mit der Geschichte der Opel-Werkfeuerwehr bis zum zweiten Weltkrieg. Um es vorab zu sagen: Sie hat eine langjährige Tradition. Es könnte sogar sein, daß sie berechtigt wäre, im Jahre 1977 ihren hundertsten Geburtstag zu feiern. In einer Werkschronik, die im „Opel-Geist“ vom 31. Januar 1933 erschien, findet sich nämlich zum Jahre 1877 der Hinweis „Gründung der Opel-Feuerwehr“. Leider haben wir jedoch von dieser Zeit bisher keinerlei Schriftstücke, Bilder oder sonstiges Material finden können; bis zum Jahre 1890 klafft vielmehr eine große Lücke (siehe Zitat im Kasten). Für 1911, das Jahr des großen Brandes, der am 19. August weite Teile des Werkes, insbesondere viele Altbauten, vernichtete, weist die erwähnte Werkschronik die „Aufnahme der Fabrikation

von Motorspritzen für Feuerwehrkraftwagen“ sowie die „Gründung der Opel-Berufsfeuerwehr“ aus. In dem prachtvoll aufgemachten, sehr informativen Jubiläumsbuch zum goldenen Werksjubiläum 1912 findet sich folgender Hinweis:

### Neuer Fabrikationszweig

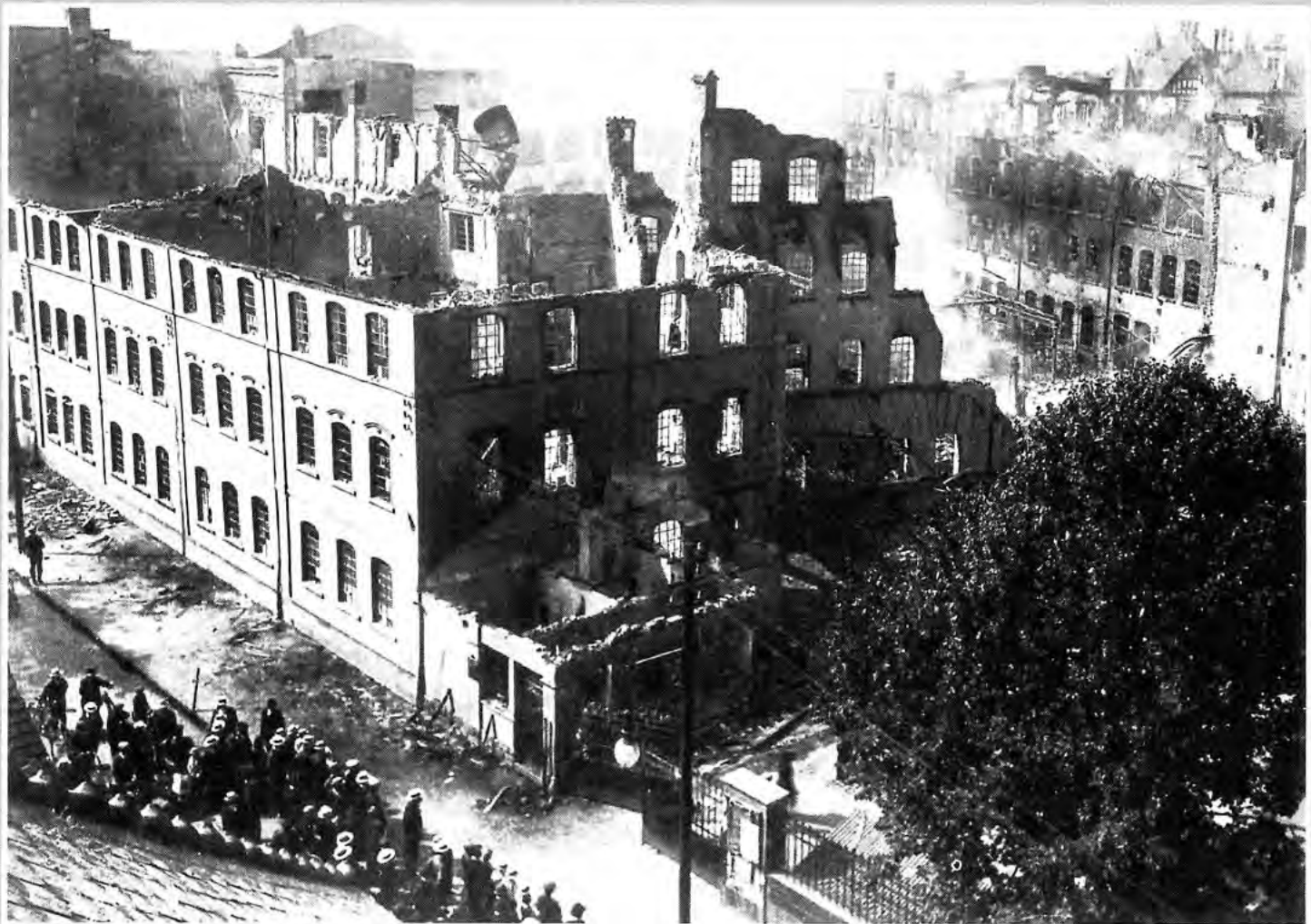
„Durch den Brand wurde im Hause Opel Interesse an einem neuen Fabrikationszweig geweckt, da es sich hierbei herausgestellt hatte, daß eine gut eingerichtete Feuerwehr nicht mehr ohne eine Automobil-Feuerspritze leben könne. Bei dem Brand wurde nämlich von dem Main bei einer Schlauchleitung von fast einem Kilometer das Wasser durch eine Automobil-Feuerspritze in großen Mengen herangeholt, und dies war Veranlassung, daß man die Konstruktion einer derartigen Feuerspritze begann, die schon nach

wenigen Monaten betriebsfähig war.“ Die Werkfeuerwehr selbst wird ebenfalls kurz gestreift: „Der gut organisierten freiwilligen Fabrikfeuerwehr sei Erwähnung getan, die durch eine ständige Feuerwache bei Tag und Nacht wirksam unterstützt wird.“ Diese Organisation, nämlich eine anfangs verhältnismäßig kleine Berufsfeuerwehr neben einer personalstärkeren freiwilligen Feuerwehr, unter einheitlichem Kommando, bestand dann bis zum zweiten Weltkrieg. Wir wissen heute, daß das eigentliche Gründungsjahr der Opel-Berufsfeuerwehr – wohl bedingt durch die Kriegsunterbrechung – nicht 1911, sondern 1919 gewesen ist.

### Schwere Jahre folgten

Im Jahre 1930 kam die erste Werkzeitschrift, der „Opel-Geist“, heraus. (Siehe dazu Heft 1/2 1976.) Seit dieser Zeit sind

Der Großbrand im Jahre 1911, der weite Teile des Werkes zerstörte, führte zur Gründung der Opel-Werkfeuerwehr.







Übung der Opel-Feuerwehr im Jahre 1912 mit einer Opel-Feuerspritze.

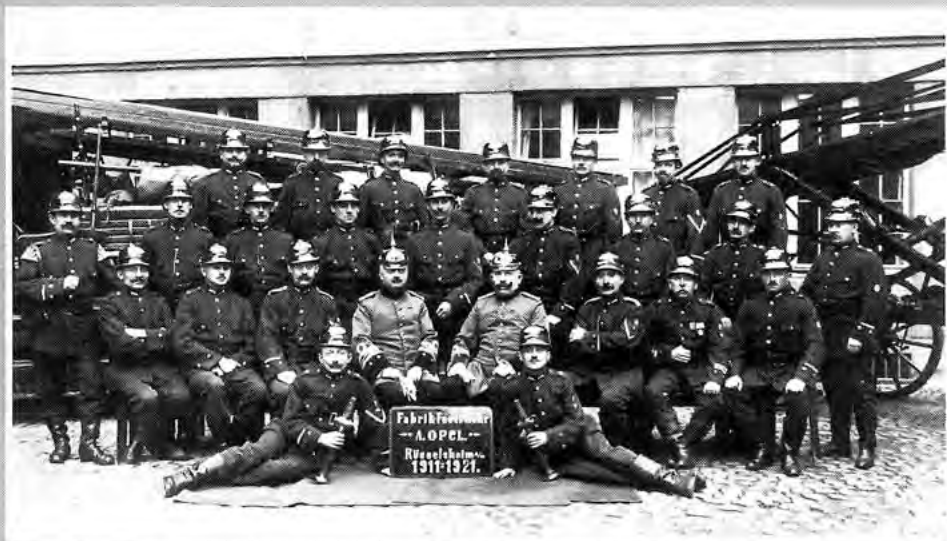
wir über die Werkfeuerwehr und ihre Entwicklung besser informiert, denn es erschienen von Zeit zu Zeit Tätigkeitsberichte, erstmals der Jahresbericht 1929/1930. Danach gab es bei der Opel-Berufsfeuerwehr einen Brandmeister, zwei Ober-Feuerwehrlaute, einen Gefreiten und 18 Feuerwehrlaute. Neben den Zahlen der bekämpften Feuer (aufgegliedert nach Groß-, Mittel- und Kleinf Feuer) sind auch die der durchgeführten Krankentransporte (818) angegeben.

Die Personalzahlen für die noch bestehende Freiwillige Feuerwehr im Werk werden mit 1 Oberbrandmeister, 3 Brandmeister (Zugführer), 3 Oberfeuerwehrlauten und 27 Feuerwehrlauten genannt. Im Jahre 1933 begannen auch für die Werkfeuerwehr neue, andere Zeiten. Die Werkzeitschrift berichtet von einer Inspektion am 22.10.1933, bei der „das Fußexerzieren der Wehr schneidig und ohne Tadel ausfiel“, gefolgt von einem mit der ganzen Wehr durchgeführten Exerzieren mit Gasmasken. Die systematische Luftschutzausbildung begann 1934. Dann folgten schwere Jahre für die Opel-Werkfeuer-

## Zitat

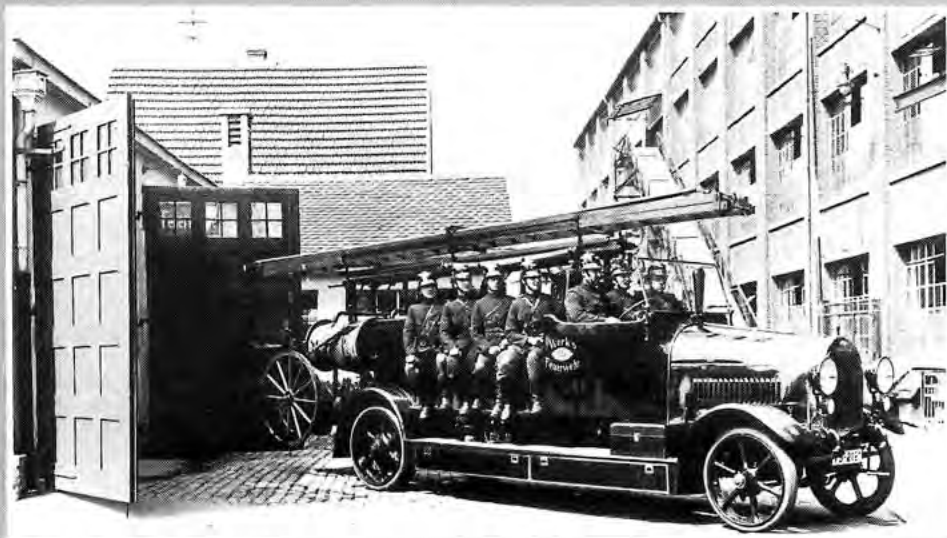
„Die neugegründete Fabriksfeuerwehr der Nähmaschinen- und Fahrräderfabrik von Adam Opel hielt gestern abend im Gasthaus ‚Zur Bavaria‘ eine Versammlung ab, in welcher derselben, die von dem Fabrikherrn gestellten Uniform- und Armaturstücke übergeben wurden. – Die Mannschaft, lauter stattliche Gestalten, nahm sich in dieser kleidsamen Tracht sehr schneidig aus und trennte sich dieselbe nach mehrstündigem gemütlichen Zusammensein mit dem Vorsatz, im gegebenen Fall ihres Berufs eingedenk zu sein. – Hiermit hat Rüsselsheim vor allen Orten des Kreises Gross-Gerau den Vorzug, zwei Wehren zu besitzen und bleibt es nur zu wünschen, dass der Zeitpunkt noch ferne liegen möge, wo deren Hilfe in Anspruch genommen werden muss...“

Aus „Mainspitze“ Nr. 100 vom 13. Februar 1890



wehr. Viele von uns haben sie in den Bombennächten des zweiten Weltkrieges miterlebt und natürlich auch die weitere Entwicklung bis heute. OGR

Links ein Gruppenbild der Werkfeuerwehr aus dem Jahre 1921. In der Bildmitte (links) Karl Artmann, Leiter des damaligen Betriebs- und Baubüros und Chef der Feuerwehr sowie (rechts) Jakob Heppel, der Kommandant. Der linke Flügelmann in der zweiten Reihe ist Johann Peter Breidert, dessen Sohn Heinrich heute ebenfalls bei der Opel-Werkfeuerwehr tätig ist.



Auch diese Aufnahme stammt aus dem Jahre 1931 und zeigt Werkfeuerwehrlaute beim Krankentransport mit einem werkeigenen Sanitätsfahrzeug.

Die linke Aufnahme aus dem Jahre 1931 zeigt eine Motorspritze der Opel-Werkfeuerwehr, Baujahr 1923.

# UNSERE JUBILARE

40



A. Siebrecht  
Qual. Ktr. u. Insp.  
1.4.1976



W. Hasenbach  
Qual. Förderg. u. Insp.  
4.4.1976



Ph. Barth  
Chassisbau II  
21.4.1976



A. Berninger  
Qual. Ktr. u. Insp.  
21.4.1976



H. Guckes  
Werkzeugbau  
21.4.1976



A. Kleinhenz  
Werkzeugzentralverw.  
21.4.1976



W. Leisenheimer  
Chassisbau II  
21.4.1976



H. Müller  
Produktionssteuerg.  
21.4.1976



K. Schildge  
Werkstattplanung  
21.4.1976



J. F. Schmenger  
Prüffeld Dudenhofen  
21.4.1976



H. Schnaus  
Modellschreinerei  
21.4.1976



W. Seib  
Berufsausbildung  
21.4.1976



H. Völker  
Standardabteilung  
21.4.1976



G. Wolf  
Instandhaltung  
21.4.1976



G. Jacobi  
Werkschutz  
22.4.1976



H. Christoph  
Qual. Förderg. u. Insp.  
23.4.1976



J. Adler  
Beschaffungsgorg.  
27.4.1976

25

## Rüsselsheim

1.4.1976

Wolfgang Bandt  
PV-Werkstätten

Gerhard Bartsch  
PEK

Hans Becker  
Chassisbau

Edwin Bender  
Schnittbau

Egon Bornwasser  
Berufsausbildung

Willi Brach  
Werkstattplanung

Ernst Caspari  
Schweißmasch. u. Vorr.

Hans Codaro  
Z. Masch.-Abt.

Werner Crönlein  
PV Schmiede

Siegfried Draisbach  
Chassisbau

Willi Eckert  
PEK

Herbert Geiger  
Werkzeugbau

Horst Glotzbach  
PV Preßwerk

Erich Hannappel  
Mat.- u. Prod.Ktr.

Heinz Hartmann  
Preßwerk

Werner Heger  
Berufsausbildung

Karl Heimerl  
PEK

Friedel Heppel  
Betriebsschlosserei

Hans Josef Hermann  
PEK

Erwin Hinterthür  
Unfallverhütung

Hans-Joachim Jessel  
Verkaufsz. Hamburg

Willi Jung  
Werkzeugbau

Günter Kleinböhl  
Datenverarbeitung

Walter Klemm  
PEK

Helmut Knust  
PEK

Peter Kögler  
PVK-Zusammenbau

Horst Koser  
Besch.-Einsatz

Alfred Kräuter  
Mat.- u. Prod.Ktr.

Gerhard Kraus  
PV Chassis

Klaus Memmler  
PEK

Alfred Michel  
Instandhaltung

Adam Mohr  
Qual. Förderg. u. Insp.

Alfred Landua  
Z. Masch.-Abt.

Adolf Oehl  
PEK

Horst Öhlschläger  
Kar.-Fertigmontage

Hans Petry  
PEK

Adalbert Pfeifer  
PEK

Peter Poth  
PV Werkstätten

Günter Rauch  
Autom. Materialktr.

Helmut Riedrich  
Prüffeld Dudenhofen

Werner Rückert  
Instandhaltung

Rudolf Scherer  
Qual. Förderg. u. Insp.

Arnfried Scheskat  
Verkaufsstab

Adolf Schilling  
Kundendienst

Albert Schmid  
PEK

Eginhard Schmitt  
Instandhaltung

Martin Schröder  
Berufsausbildung

Herbert Schütz  
Mat.- u. Prod.Ktr.

Friedrich Schulze  
Motorenbau

Heinrich Schwamb  
Schnittbau

Ludwig Stolz  
PEK

Ernst Trumpfheller  
PV-Werkstätten

Ernst Weidmann  
PVK-Untersammenbau

Klaus Wohlfarth  
PEK

Helmut Wolf  
Motorenbau

2.4.1976  
Adolf Brüstle  
PV Preßwerk

2.4.1976  
Georg Gerlach  
Qual.Ktr.u.Insp.

Jakob Hering  
PEK  
Johannes Millmann  
Karosseriebau  
Peter Schneider  
Styling  
Gerhard Schönherr  
Transportwesen

3.4.1976  
Friedel Adam  
Preßwerk  
Willi Lahr  
Instandhaltung  
Gustav Schmidt  
Karosseriebau

4.4.1976  
Karl Naab  
Werkzeugabteilung

5.4.1976  
Karl Heinz Fries  
Materialbehandlung

9.4.1976  
Karl Greim  
Materialbehandlung

Franz Kohl  
Karosseriebau  
Günter Lang  
Mat.Eing.- u. Zahlgs.Ktr.  
Kurt Licht  
Gehaltsbuchhaltung  
Alfred Rauchmann  
Materialbehandlung  
Willi Treber  
Produktkosten

10.4.1976  
Fritz Axt  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Otto Gottschalk  
Betriebsschlosserei  
Johann Meffert  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Heinrich Spieß  
Betriebsschlosserei

12.4.1976  
Willi Gediga  
Instandhaltung

16.4.1976  
Rudolf Wimmer  
Werkschutz

17.4.1976  
Walter Hamm  
Qual.Ktr.u.Insp.

18.4.1976  
Josef Franz Engler  
PV Schmiede  
Heinrich Rill  
Modellschreinerei

Josef Weisel  
Besch.-Einsatz  
Johann Werner  
Chassisbau

19.4.1976  
Hermann Breitenbach  
Instandhaltung

Karl Hormel  
Karosseriebau

22.4.1976  
Philipp Blauenburg  
PEK

Heinz Schneider  
Ersatzteile-Lager

23.4.1976  
Karl Claus  
PEK

Peter Fandryck  
Prod.Steuerung

Heinz Stricker  
Werkzeugbau  
Heribert Tietze  
Schnittbau

24.4.1976  
Erwin Richter  
PV Schmiede

25.4.1976  
Max Gerhardt  
Datenverarbeitung

27.4.1976  
Oskar Schmidt  
Prüffeld Dudenhofen

### Kaiserslautern

1.4.1976  
Theo Kneip  
Autom.-u.Lenkungsabt.  
Horst Österling  
Werksleitung

## IM RUHESTAND

Anna Bonn  
Ordnungsdienst  
Max Grundhöfer  
PEK

Albert Hoss  
Werkzeugbau

Hans-Joachim Jessel  
Zonenbüro Hamburg

Adolf John  
Instandhaltung

Helmut Kirsten  
Materialbehandlung

Christian Krämer  
PEK

Friedr.Wilh. Sipp  
Karosseriebau

Josef Schmidale  
Karosseriebau

Margarete Sprengard  
Ordnungsdienst

## AUTOMATISCHE KANTINE

# Sachgerechte Bedienung wichtig!

Im gesamten Rüsselsheimer Werksbereich sind – genau wie in Bochum und Kaiserslautern – Stationen der Automatischen Kantine verteilt, in Rüsselsheim zur Zeit 72. Von der Zwischenmahlzeit bis zu Süßwaren, Heiß- und Kaltgetränken reicht das Angebot. Ein einwandfreies Funktionieren können die Benutzer aber nur dann erwarten, wenn sie die Automaten sachgerecht bedienen. Auf Fußtritte und ähnliche Gewaltanwendungen reagieren sie genauso „sauer“ wie auf die Benutzung von Falschgeld oder „Münzen“ aus Blech. Andere, die die Mikrowellenherde zur Erwärmung von Speisen benutzen wollen, erleben oft, daß sie beschädigt oder, wie erst kürzlich wieder an einer Rüsselsheimer Station geschehen, herausgebrochen und entwendet worden sind, so daß die betroffenen Kollegen „kalt“ ausgehen mußten. Es liegt auch hier weitgehend an uns, wie die viel beschworene Lebensqualität aussieht. Dazu gehört nicht zuletzt, daß Becher,

Verpackungsmaterial usw. nicht einfach auf den Boden geworfen werden. Wozu stehen wohl überall die Abfallkörbe? Auch für das Flaschen-Leergut gibt es Behälter. Eigenartig, daß man erwachsene Menschen, die für sich immer viel Entgegenkommen erwarten, ständig auf diese elementaren Grundregeln menschlichen Zusammenlebens aufmerksam machen muß.



## „Hallo!“

„Wie wär's, mal wieder einen Vorschlag machen! – Was, Sie wissen nicht, wie man das macht? Ganz einfach: am nächsten Vorschlagkasten ein Formular herausnehmen und ausfüllen. Natürlich braucht man dazu auch eine Idee, doch die gibt es im riesigen Unternehmensbereich wie Sand am Meer. Auf der Rückseite diesmal ein Beispiel aus dem Werk Bochum. Doch lesen Sie selbst, wie es dort einer schaffte, mit einem Vorschlag DM 23.632 als Prämie zu erhalten.“

## Beobachtungen

### Berechtigte Klage

Ich sprach mit einem Werkschutzmann über seine dienstlichen Probleme. Dabei zeigte es sich, daß einiges, was am Werkschutz kritisiert worden ist, doch etwas anders liegt als manche Kollegen meinen. Besonders sauer war mein Gesprächspartner darüber, daß immer wieder Waren, vornehmlich Alkohol, ins Werk geschmuggelt werden, um sie dort zu verkaufen, obwohl hier jeglicher Handel verboten ist und entsprechend geahndet werden kann. Viele Arbeitsstunden, bekam ich zu hören, gingen dadurch jährlich verloren. Das müsse doch jene Vorgesetzten hell-

hörig machen, die in dieser Sache manchmal zu duldsam seien. Oft schon, sagte mir der Werkschutzmann, habe er Zusammenstöße mit diesen „handeltreibenden Leuten“ gehabt. Greife man durch, werde man diffamiert und angegriffen, als müsse man jede Ordnungswidrigkeit einfach durchgehen lassen. So ungefähr stellten sich das jedenfalls bestimmte Leute vor. Die vernünftigen und einsichtigen Kollegen seien leider wohl auch in diesem Falle die schweigende Mehrheit.

Aber wohin komme ein Betrieb, in dem nicht auf Ordnung gehalten werde? Er sei schließlich kein Basar, in dem alles Mögliche an den Mann zu bringen sei. Ich war ganz dieser Meinung des Werkschutzmannes.

Spectator

# Vor Brand geschützt - vor Diebstahl gesichert

Konzernvorschriften machen es dem Unternehmen zur Pflicht, wichtige Geschäftsunterlagen so aufzubewahren, daß sie vor Zerstörung, Brand, Diebstahl oder ähnlichen Vorkommnissen geschützt sind. Für den Schutz der genannten Unterlagen bietet sich neben anderen Möglichkeiten das Mikrofilmverfahren an.

### Schwerwiegende Folgen

Im Rüsselsheimer Werk gibt es mehrere Mikrofilmstellen. Eine wurde 1953 eingerichtet und wird von H. W. Davids geleitet; organisatorisch ist sie dem Bereich Informationssteuerung Betriebe unter H. J. Steinhauer angeschlossen. Dieser Mikrofilmstelle gilt unser heutiger Kurzbericht. Eine weitere Mikrofilmstelle befindet sich in der PEK und eine andere in der Zentralplanung, wo hauptsächlich

zeichnungen, Gebäudepläne, Zeitstudienblätter, Werkstoff-Untersuchungsberichte, Personalkarten, Lohn- und Gehaltslisten, Rentenanweisungen, Miet- und Pachtverträge, um nur einige wichtige Papiere zu nennen, durch Aufnahme auf Mikrofilme und deren gesonderte Aufbewahrung gesichert.

### Unschätzbare Vorteile

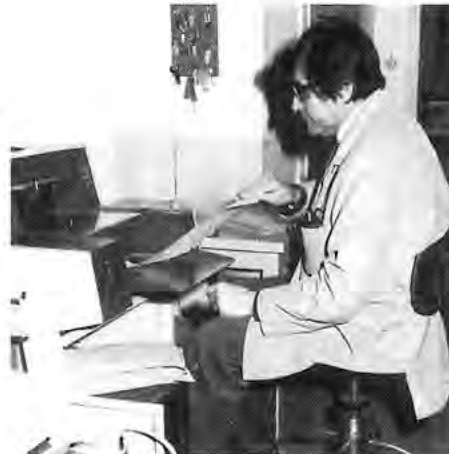
Gearbeitet wird in diesem Bereich mit der Mikrofilm-Durchlaufkamera. Sie ermöglicht es, von Unterlagen bis zu einer Maximalbreite von DIN A 3 (ca. 30 cm) die Vorder- und die Rückseite gleichzeitig auf zwei parallel laufenden 30 m langen Filmen in einem Arbeitsgang festzuhalten. Jedes Dokument wird zweimal gefilmt; monatlich werden dazu rund 100 Mikrofilme benötigt. Die Filme erhalten



Mitarbeiter S. Gierlich am Mikrofilm-Entwicklungsgerät. Er legt gerade eine belichtete Filmkassette ein. Das Entwickeln dauert etwa 20 Minuten.



Der Leiter der Mikrofilmstelle der Informationssteuerung Betriebe, H. W. Davids, am Mikrofilm-Eintaschgerät (Bild links). In diese postkartengroßen Plastikhüllen (Jackets) passen 65 mikroverfilmte DIN A 4-Vorlagen, beispielsweise solche der Altersversorgung. Sie werden entsprechend gekennzeichnet, so daß sie jederzeit schnell gefunden werden können. — Auf dem rechten Bild Mitarbeiter



K. Kessel an der Mikrofilm-Durchlaufkamera, mit der er gerade Personalkarten der Personalabteilung aufnimmt. Mit Hilfe dieser Spezialkamera ist es möglich, Vorder- und Rückseiten der Karten gleichzeitig auf zwei parallel laufenden 30 m langen Mikrofilmen in einem Arbeitsgang festzuhalten. Rund 2.200 solcher Karten haben Platz auf einem Mikrofilm. Der Vorgang dauert ca. 2 1/2 Stunden.

großformatige Zeichnungen verfilmt werden. Schwerwiegend wären die Folgen, wenn bei Brand, Diebstahl oder ähnlichen Ereignissen wichtige Unterlagen oder Verträge für immer verloren gingen. Um dies zu verhindern, werden Konstruktions-

nach Prüfung, Numerierung und Registrierung noch besondere Kennzeichen, die über den Inhalt Aufschluß geben. Nach Fertigstellung werden sie dann an zwei geographisch getrennten Orten sicher aufbewahrt, beziehungsweise es wird einer

der Filme an die Abteilung zurückgegeben, die damit arbeiten muß, während der andere im Sicherheits-Archiv liegt. Der Mikrofilm und sein Einsatz im Betrieb bringt unschätzbare Vorteile gegenüber früheren Zeiten, als man sich in den erwähnten Fällen mit dem Totalverlust der Unterlagen abfinden mußte. D.



Nach dem Entwickeln muß jeder Film zunächst geprüft werden. Diese Aufgabe ist hier Mitarbeiter R. Müller am Mikrofilm-Lesegerät übertragen.

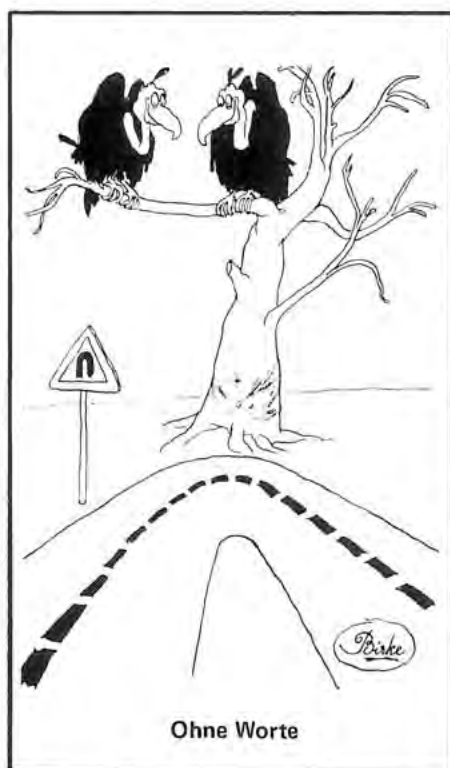


## Wenn man autofahrende Gäste hat

Manchmal lädt man sich Gäste zu den verschiedensten Festen und Gelegenheiten ein. Oft jedoch kommen sie auch ungeladen. Sie wollen nur einmal „schnell vorbeischauen“, werden dann aber recht „seßhaft“. Doch ob geladen oder ungeladen, nicht selten entwickelt sich solches Beisammensein bei steigender guter Stimmung zu einem feuchtfröhlichen Gelage. Wie verhält man sich nun als Gastgeber gegenüber autofahrenden Gästen, die nach mehr oder minder starkem Alkoholgenuß fahruntüchtig geworden sind?

### Besser mit dem Taxi

Am besten ist es natürlich, wenn man das „Übertrinken“ von vornherein soweit wie



## Was ist hier falsch?

Die Antwort ist schnell gefunden. Die junge Dame, die in die wenig schöne Lage kam, einen „Plattfuß“ beheben zu müssen, macht einen Fehler. Bevor man Ersatzrad und Werkzeug herausnimmt, zunächst das Warndreieck aufstellen! Und zwar 150 Meter weit weg, unter Umständen – beispielsweise in einer Kurve – sogar mehr. Beim zweiten Bild sind gleich zwei Dinge falsch: Einmal das offene Fenster. Wenige Sekunden Unaufmerksamkeit genügen oft schon, um Diebe einzuladen. Doch offen oder zu, Wertgegenstände müssen immer aus dem geparkten Wagen herausgenommen werden. Für Wagenpapiere, Ausweise usw. gilt dasselbe. Kürzlich wurde bekannt, daß eine Fahrerin, deren Papiere gestohlen wurden, keinen Ersatz-Führerschein bekommen konnte, weil die Unterlagen bei der Behörde nicht mehr aufzufinden waren.

möglich zu verhindern sucht. Auf jeden Fall kann es nur vorteilhaft sein, auch alkoholfreie Getränke bereit zu haben. Auch ist es gut, die Modalitäten der An- und Abreise eingeladener Gäste schon vorher vereinbart zu haben. Man holt diese oder jene ab, und sie fahren nachher mit dem Taxi nach Hause. Ohnehin wird man bei weiter entfernt wohnenden Gästen eine Übernachtung in einem nahen Hotel eingeplant haben. Für andere, die einen über den Durst getrunken haben, sollte man „Notbetten“ etwa in der Diele oder Mansarde verfügbar haben.

### Nicht zum Trinken drängen

Vor allem ist es dem Gastgeber nicht anzuraten, jemanden zum Trinken zu drängen. Auch sollte er dagegen angehen, wenn irgendeiner von anderen Gästen animiert wird, mehr zu trinken als er eigentlich will oder vertragen kann. Richtig handelt auch jeder Gastgeber, der einem uneinsichtigen angeheiterten Gast einfach den Autoschlüssel wegnimmt. Glaubt man aber, es nicht anders verhindern zu können, daß ein offensichtlich betrunkenen Gast sich an das Steuer setzt, dann bleibt als letzte Möglichkeit ein Anruf bei der Polizei, wozu der Gastgeber in diesem Falle sogar verpflichtet ist. Eignet sich nämlich ein Unfall, so kann der Gastgeber wegen Mitverschuldens bestraft werden.



## Windstärke 10

Windstärke 10 erzeugen Trockengebläse der heute gebräuchlichen Waschanlagen. Unerwünschter Nebeneffekt: Wasser wird an Dichtungen vorbei bis in die kleinsten Hohlräume, Ecken und Ritzen der Karosserie gedrückt. Das kann den Rostfräßer fördern. Häufige Waschanlagenbenutzer sollten vorbeugen und spezielle Mittel beim Händler besorgen.

# Verbundglas oder Einscheiben-Sicherheitsglas – das ist die Frage

„Sagen Sie mir, welchen Unfall Sie haben werden, und ich sage Ihnen, welche Frontscheibe Sie brauchen.“ Diese Worte eines Fachmannes kennzeichnen die Problematik um die Glasart der Frontscheibe. Seit das Werk vor kurzem den Käufern von Opel-Wagen freigestellt hat, welche Scheibenart sie wählen wollen, ist das Thema „Soll die Frontscheibe aus Verbund- oder Einscheiben-Sicherheitsglas sein?“ auch bei uns aktuell geworden. Fachleute der PEK äußern sich in dem folgenden Beitrag zu dem Fragenkomplex, wobei allerdings gesagt werden muß, daß das Thema so umfangreich ist, daß es in einem relativ kurzen Bericht nicht erschöpfend dargestellt werden kann.

PKW-Windschutzscheiben können aus zwei verschiedenen Glasarten hergestellt werden: aus „Einscheiben-Sicherheitsglas“ (ESG) oder aus „Verbundsicherheitsglas“ (VSG). Eine ESG-Windschutzscheibe besteht aus einer etwa 4,2 bis 4,6 mm dicken Glasscheibe. Durch eine besondere Wärmebehandlung bei der Herstellung der Scheibe werden innere Spannungen erzeugt, die die Scheibe elastisch und widerstandsfähig machen. Bei stumpfen Schlagbeanspruchungen bleibt die Scheibe im allgemeinen unbeschädigt. Starke punktförmige Belastungen, wie sie zum Beispiel beim Aufprall eines spitzen, scharfkantigen Steines erzeugt werden, führen meistens zum Bruch der Scheibe.

## Vielzahl von Glaskrümeln

Die Scheibe zerbricht dabei in eine Vielzahl von Glaskrümeln (über deren Größe und Gestalt gesetzliche Vorschriften bestehen). Die Glaskrümel sind so beschaffen, daß durch sie im allgemeinen nur geringfügige Hautverletzungen verursacht werden. Tritt der Bruch einer ESG-Scheibe während der Fahrt auf, so bleibt trotzdem die Scheibe in der Regel bei Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h als ganzes Teil erhalten. Die Sicht durch die gebrochene Scheibe mit ihrem dichten Netz von Rissen ist natürlich stark beeinträchtigt. Die im Fahrersichtbereich der Scheibe entstehenden Glaskrümel sind jedoch größer als die Krümel im übrigen Bereich, so daß eine ausreichende Sicht für eine Notbremsung oder für Langsamfahrt vorhanden ist (siehe die Abbildung rechts oben). Starker Winddruck, schnelles Öffnen der Tür oder Stöße bringen allerdings die Scheibe zum Einfallen, was zu einer unangenehmen Verunreinigung des Wageninneren durch Glaskrümel führt.

## Nur von Sprüngen durchzogen

Eine VSG-Windschutzscheibe besteht aus zwei (je etwa 2,2 bis 2,6 mm dicken)

Glasscheiben, die mit einer dazwischenliegenden Kunststoffolie verbunden sind. Die VSG-Scheibe ist mechanisch nicht so widerstandsfähig wie die ESG-Scheibe; die Oberfläche der Scheibe ist kratzempfindlich, und schon verhältnismäßig kleine Steine lassen das Glas zerspringen. Die entstehenden Glassplitter werden jedoch von der elastischen Kunststoffolie zwischen den Scheiben zusammengehalten. Nur an der Aufschlagstelle selbst können sich gelegentlich kleinere Glassplitter ablösen. Durch die VSG-Scheibe ist die Sicht nach Bruch noch sehr gut, da die Scheibe nur von Sprüngen durchzogen wird und sich höchstens um die Aufschlagstelle ein kleiner undurchsichtiger Krater bildet. Hierin liegt der Hauptvorteil der VSG-Scheibe (siehe die Abbildung rechts unten).



„Wer die Wahl hat, hat die Qual!“ Mitarbeiterin Brigitte König meint es – und viele Neuwagenbesteller ebenfalls, wenn es um die Frage geht, welche Scheibenart – Verbundglas oder Einscheiben-Sicherheitsglas – man beim Kauf eines Neuwagens wählen soll. Doch lesen Sie selbst, was Fachleute zu diesem Thema meinen.

Die Frage nach der Verletzungsgefahr beim Aufprall sollte heute nicht mehr so aktuell sein, nachdem seit Januar 1976 in der Bundesrepublik die Gurtanlegepflicht besteht. Alle diejenigen, die immer noch glauben, sich nicht anschnallen zu brauchen, müssen bei einem Aufprall des Kopfes auf die Scheibe mit folgenden Verletzungen rechnen: Ist das Fahrzeug mit einer VSG-Windschutzscheibe ausgerüstet, so kann das Glas schon bei verhältnismäßig niedrigen Aufprallgeschwindigkeiten springen, und die dabei entstehenden scharfkantigen Glassplitter können erhebliche Verletzungen verursachen. Auch treten durch den Kopfaufprall häufig Hirn- oder Wirbelsäulenverletzungen auf. Unter besonders ungünstigen Bedingungen (hohe Aufprallgeschwindigkeit, besonders bei tiefen Temperaturen) kann der Kopf die Scheibe durchschlagen, was zu äußerst gefährlichen Schnittverletzungen am Kopf und am Hals führt.

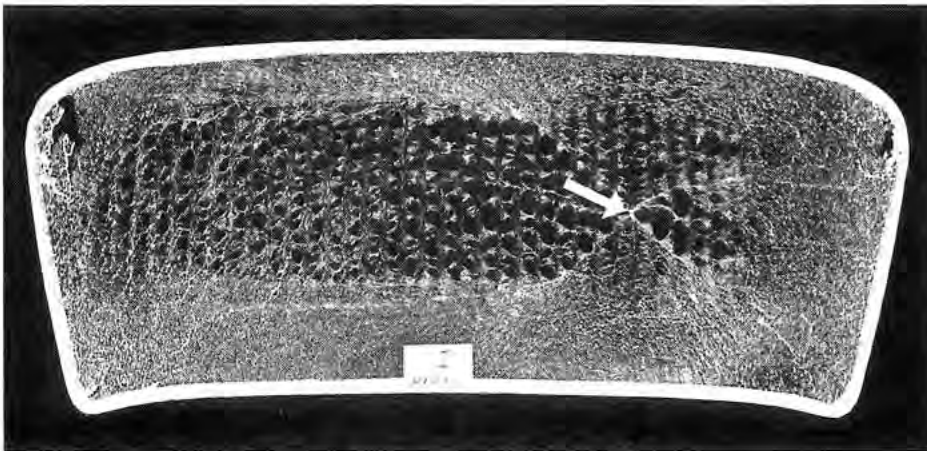
## Scharfkantige Glasreste

Eine ESG-Windschutzscheibe ist dagegen widerstandsfähiger; bei nicht zu hohen Aufprallgeschwindigkeiten wird sie also nicht so leicht zerbrechen, so daß der nicht angeschnallte Insasse vielleicht „nur“ eine Gehirnerschütterung davontragen wird. Geht die ESG-Scheibe bei

## Was ist PRIORITÄT

In der Sprache des betrieblichen Vorschlagwesens kommt der Begriff „Priorität“ häufig vor. Er bedeutet „Vorzugsrecht“, „Erstrecht“, „Vorrang“. Auf das Vorschlagwesen angewandt heißt das: Ein eingereicherter Verbesserungsvorschlag, mit dem eine bestimmte Neuerung angeregt wird, ist für den Erstsensender geschützt. Er genießt also vor späteren Vorschlägen anderer Einsender oder werksseitiger Maßnahmen, die zu den gleichen geänderten Verfahren raten, Erstrecht. Das gilt jedoch nur solange, bis der Vorschlag angenommen ist. Wird er abgelehnt, so ist seine Priorität vom Eingang im Vorschlagsbüro an gerechnet auf drei Jahre begrenzt.

Glaubt der Einsender jedoch, sein abgelehnter Vorschlag könne zu einem späteren Zeitpunkt erneut aktuell oder spruchreif werden, so kann er sich die Priorität über die Drei-Jahres-Frist hinaus dadurch sichern, daß er den Vorschlag drei Jahre nach dem damaligen Eingang wieder einreicht. Das muß jedoch innerhalb von 30 Tagen, vom Verfalltag an gerechnet, geschehen. Wird der Vorschlag nicht innerhalb dieser Frist erneuert, so verfällt die Priorität.



Bruchbild einer ESG-Scheibe (Einscheiben-Sicherheitsglas).

einem Unfall zu Bruch, so ist mit schweren Gesichts- und Augenverletzungen zu rechnen; und zwar weniger durch die umherfliegenden Glaskrümel, sondern vielmehr durch die noch in der Karosserieöffnung stehengebliebenen, gezackten und scharfkantigen Glasreste, auf die der Kopf eines nicht angeschnallten Insassen aufschlagen kann.

### Noch kein Kompromiß

Um abschließend auf die Eingangsfrage zurückzukommen: Der Käufer muß selbst entscheiden, was für ihn die optimalste Lösung darstellt. Die Entscheidung wird immer eine Wahl zwischen zwei Möglichkeiten sein. Einen Kompromiß gibt es

nicht. Die Entwicklung neuer Windschutzscheiben, die die Vorteile von ESG- und VSG-Scheiben in sich vereinigen, ohne deren Nachteile zu haben, ist nämlich noch nicht bis zur Serienreife durchgeführt. Der Autokäufer muß sich also fragen, auf welchen Straßen er sich hauptsächlich bewegen wird. In der Stadt zum Beispiel fliegen in der Regel weniger Projektile herum als auf freien Strecken oder gar im Gebirge mit abgebröckeltem Geröll oder der häufigen Steinschlaggefahr. Das alles gilt es abzuwägen. Wie man sich aber auch entscheidet, wichtig ist das Anlegen des Gurtes, der, wie oben geschildert, ein Aufprallen des Kopfes bei einem Unfall in den meisten Fällen verhindert.

Re.

Bruchbild einer VSG-Scheibe (Verbundglas).



Humanisierung der Arbeitswelt

„Wenn die Wochen der Kur hinter Ihnen liegen, werden Sie erkannt haben, daß nichts von allein kommt, daß der beste Arzt und hochwertige Medikamente erfolglos bleiben müssen, wenn der Patient nicht selbst den Willen hat, seine Krankheit zu überwinden.“

Mit dieser Mahnung ist ein Prospekt des Dezernats für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin versehen, den zur Kur in ein Sanatorium „Einberufene“ erhalten. Wer – wie die Verfasserin dieser Zeilen – vor kurzem zum dritten Mal in ihrem Leben aus gesundheitlichen Gründen von einem solchen Rehabilitationsangebot Gebrauch machte, der verfügt immerhin über einige Erfahrungen mit solchen Kurzentren und sollte sich auch nicht scheuen, hierüber in aller Öffentlichkeit zu berichten.

### Kein verlängerter Urlaub

Nichts kommt von allein ... Jeder Patient muß bereit sein, alles zu tun, um seine Gesundheit wieder herzustellen und zu erhalten. Eine solche Haltung sollte wohl von den Kur-Nehmern als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Trifft das aber in der Praxis zu? Bedauerlicherweise muß diese Frage verneint werden. Ein beachtlicher Prozentsatz von ihnen betrachtet mehr denn je die Wochen in den Sanatorien als verlängerten Urlaub und richtet sich auch hinterher – womit bereits vorab geprahlt wird – kaum nach den Ratschlägen der Ärzte.

### Keine guten Beispiele

Einige Beispiele aus dem Kurablauf in einem der schönen hessischen Bäder – Ort und Name spielen in diesem Zusammenhang keine Rolle, sind jedoch der Redaktion bekannt – mögen bereits dokumentieren, inwieweit der Erfolgegeist mancher Patienten reicht, wenn es darum geht, Hausordnungen und Anwendungen zu umgehen. – Ein Kurgast übernimmt es, den Pförtner soweit abzulenken, daß er nicht beobachten kann, wer und wie viele Hausgäste während der offiziellen Mittagsruhe von 12.30 bis 14.00 Uhr das Haus verlassen, um sich in der Umgebung zu amüsieren. – Ein oder mehrere Kurgäste, die im Erdgeschoß ihre Zimmer haben, erklären sich im Wechselturnus bereit, die hintere Hoftür nach 22.30 Uhr wieder aufzuschließen, damit Nachtschwärmer ungestört zu jeder ihnen genehmen

Stunde heimkommen können. Ersatzschlüssel gehen von Hand zu Hand.

### Taschen voll Bier und Schnaps

Obwohl das Mitbringen und Trinken von alkoholischen Getränken in dem Sanatorium verboten ist, werden täglich ganze Einkaufstaschen voll Bier- und Schnapsflaschen ins Haus geschmuggelt und bis zum Genuß in schwer zu entdeckende Verstecke verfrachtet. – Kommt ein Patient bereits

# SCHATTEN ÜBER DEN KUREN

zum Mittagessen angetrunken in den Eßsaal, wird er von seinen Tischkollegen vor dem bedienenden Personal so abgeschirmt, daß die Sünde wider die Hausordnung unentdeckt bleibt. – Möchte der „Kurschatten“ nachts seinen Partner aufsuchen, der in einem Doppelzimmer untergebracht ist, kommt es vielfach zu Bertausch-Geschäften, über die im nachhinein noch stolz berichtet wird. – Es gibt auch Patienten, die die anwendungsfreien Wochenenden dazu benutzen, ohne Urlaubsgenehmigungen nach Hause zu fahren. Tischkollegen und gute Freunde sorgen während der Zeit dafür, daß die Tassen und Teller der Betreffenden gebraucht wirken und ihre Betten morgens einen zerwühlten Anblick bieten.

### Therapie wird geschwänzt

Vorträge über Krankheiten und Heilungsmöglichkeiten, die als eine Art Pflichtvorlesung gelten, werden oft nur umschichtig besucht, wobei sich „gute Freunde“ einfach zweimal anstellen, um den Teilnahmestempel im Anwendungsbuch zu erhalten, einmal für sich selbst und einmal für den Kollegen. – Anwendungen, die in größeren

Gruppen geboten werden – wie zum Beispiel Krankengymnastik – verleiten Drückeberger dazu, das Zeichen der Lehrkraft im Anwendungsbuch zu fälschen und die Therapie zu schwänzen. Es dürfte später kaum zu ermitteln sein, wer und wie viele Patienten mit diesem Trick gearbeitet haben, um so weniger, da mitunter ärztliche Verfügungen Gymnastikstunden wieder rückgängig machen, weil sie einzelnen nicht bekommen sind.

### Schlechte Disziplin

Diese und andere „Schatten über Kuren“ lassen erkennen, wie schlecht es im Grunde mit der Disziplin selbst von Menschen bestellt ist, die dringend einer Gesundung ihres Kreislaufes, ihres Blutes, von Magen, Nieren oder Herz usw. bedürfen. Nach den Diagnosen ihrer Ärzte sind sie in hohem Maße heilungsfähig. Doch was tun sie? In ihren Augen bleibt das Sanatorium ein Zweiturlaub, bei dem ärztliche Verordnungen in den Wind geschlagen werden. Sie vergessen auch, wie hoch die Kosten für die Betreuung sind, nämlich etwa DM 150 pro Tag einschließlich Behandlung. Sie ignorieren, daß die Allgemeinheit hierfür aufkommt, daß die Mittel, die die BfA stellt, von Millionen fleißigen Arbeitnehmern und ihren Arbeitgebern stammen. Im Interesse all derjenigen Patienten, die zu solchen Sanatorien und Kurkliniken reisen, um ernsthaft zu gesunden, sollte deshalb bedacht werden, wie sich die Mängel im Rahmen der Hausordnung verbessern lassen und ob nicht die Maßnahmen – wie zum Beispiel Hausverweise – bei Verstößen gegen ärztliche Verordnungen zu verschärfen sind.

Sabine Schürer-Wagner

### Nachtrag der Redaktion

Die Beobachtungen der bekannten Kölner Journalistin fanden wir in dem Magazin „Werk und Leben“, das uns den Nachdruck gestattete. Wir veröffentlichen den Beitrag deshalb, weil wir in der letzten Zeit von ähnlichen, teils sogar schwerwiegenderen Beobachtungen von Werksangehörigen hörten, die von einer Kur der BfA oder der LVA zurückkehrten und uns gegenüber ihre Empörung über die Disziplinlosigkeit mancher „Patienten“ bzw. ihre lasche Einstellung zu den von der Allgemeinheit aufzubringenden Kosten zum Ausdruck brachten. Und das alles im Zeichen einer beängstigenden finanziellen Entwicklung im Gesundheitswesen der Bundesrepublik!





## Erlebnis im Jumbo

Manchmal bekommt ein Wort, ein Satz, leicht und launig hingeworfen, doch eine gewisse Bedeutung. Von einem solchen Fall berichtete Mitarbeiter Ph. Roos von der Verkaufszone Südwest. Er befand sich kürzlich mit seiner Familie in einem mit 500 Personen vollbesetzten Jumbo-Jet beim Anflug auf den Rhein-Main-Flughafen. Als die Maschine in niedriger Höhe Rüsselsheim überflog und unten das 2,5 Millionen qm große Werksareal recht eindrucksvoll sichtbar wurde, gab der Pilot folgende Durchsage: „Meine Damen und Herren, wir überfliegen soeben die Opel-Werke in Rüsselsheim. Wenn Sie einen Opel bestellen wollen, können Sie jetzt Ihre Bestellung abwerfen.“ Kein Zweifel, der Pilot wollte den Passagieren vor der Landung noch etwas Launiges sagen. An eine gezielte Werbung für Opel dachte er bestimmt nicht. Das haben die 500 Menschen in seiner Maschine auch so verstanden. Immerhin sah man viele schmunzelnde Gesichter.

## Die Gewinner waren in München

Die Gewinner des Mathematik-Wettbewerbs, an dem die 8. Klassen der Rüsselsheimer Schulen teilgenommen hatten, waren – wie schon in den vergangenen Jahren – vom Werk zu einer fünftägigen Fahrt nach München eingeladen worden. Die aus 11 Schülerinnen und 28 Schülern bestehende Gruppe besuchte in der letzten März-Woche unter anderem das Deutsche Museum, ein Theater und einen Zirkus, das Olympia-Gelände und das Karl-Valentin-Museum. Den Abschluß bildete eine Fahrt auf Deutschlands höchsten Berg, die Zugspitze. Das Foto zeigt die Rüsselsheimer Schüler in Begleitung ihrer Betreuer in der kraftfahrzeugtechnischen Abteilung des Deutschen Museums vor einem Opel Lutzmann aus dem Jahre 1898.

## Wir gedenken

### Rüsselsheim

Johann Geyer, Rentner  
geb. 20.5.02 gest. 9.2.76

Ernst Unterkircher, Rentner  
geb. 17.10.03 gest. 12.2.76

Heinrich Priester, Rentner  
geb. 16.8.97 gest. 13.2.76

Valentin Schmidt, Rentner  
geb. 25.2.06 gest. 13.2.76

Wilhelm Förster, Rentner  
geb. 1.3.94 gest. 14.2.76

Sebastian Finkel, Rentner  
geb. 20.8.04 gest. 15.2.76

Elise Schäfer, Rentnerin  
geb. 3.2.00 gest. 16.2.76

Heinrich Wilhelm, Rentner  
geb. 5.7.02 gest. 19.2.76

Walter Haertel, Rentner  
geb. 13.12.96 gest. 21.2.76

Hermann Gehring, Fertigmontage  
geb. 10.7.31 gest. 22.2.76

Jakob Theis, Rentner  
geb. 28.3.05 gest. 22.2.76

Peter Gilbert, Rentner  
geb. 6.11.98 gest. 23.2.76

Heinrich Heilmann, Rentner  
geb. 13.7.07 gest. 23.2.76

Joh. Bechtel, Werksärztl. Dienst  
geb. 14.3.21 gest. 24.2.76

Adam Schwerzel, Rentner  
geb. 22.7.04 gest. 24.2.76

August Schrod, Rentner  
geb. 7.5.03 gest. 25.2.76

Johann Siener, Rentner  
geb. 21.3.89 gest. 26.2.76

Otto Bredow, Rentner  
geb. 4.1.02 gest. 28.2.76

Karl Heng, Rentner  
geb. 19.4.99 gest. 28.2.76

Adolf Schum, Rentner  
geb. 29.4.87 gest. 28.2.76

Ernst Hofmann, Rentner  
geb. 15.10.06 gest. 29.2.76

Heinrich Hartel, Chassis I  
geb. 24.1.33 gest. 1.3.76

Ernst Muschal, Rentner  
geb. 29.8.03 gest. 1.3.76

Wilhelm Seibel, Rentner  
geb. 4.12.02 gest. 2.3.76

Gustav Bauer, Rentner  
geb. 14.3.04 gest. 3.3.76

Adam Heid, Rentner  
geb. 7.5.05 gest. 6.3.76

Heinrich Lehr, Rentner  
geb. 17.2.05 gest. 6.3.76

Karl Gesang, Rentner  
geb. 16.8.09 gest. 8.3.76

Hermann Gönner, Rentner  
geb. 14.2.03 gest. 8.3.76

Adam Bärsch, Rentner  
geb. 26.12.10 gest. 10.3.76

Fritz Berghammer, Rentner  
geb. 13.4.09 gest. 11.3.76

Christian Göbel, Rentner  
geb. 16.4.01 gest. 11.3.76

Pankraz Schneider, Rentner  
geb. 28.2.05 gest. 11.3.76

Josef Kraus, Rentner  
geb. 16.1.98 gest. 13.3.76

Rudolf Pirke, Schweißm.u.Vorr.  
geb. 26.7.24 gest. 13.3.76

Franz Skotnica, Rohrfabrikation  
geb. 21.8.24 gest. 15.3.76

Ludwig Werner, Rentner  
geb. 1.12.03 gest. 15.3.76

Philipp Penk, Rentner  
geb. 25.1.82 gest. 16.3.76

Karl Bergner, Rentner  
geb. 19.12.14 gest. 17.3.76

Jakob Seckert, Rentner  
geb. 17.3.07 gest. 17.3.76

Ludwig Herdt, Rentner  
geb. 5.11.01 gest. 19.3.76

August Hund, Rentner  
geb. 14.2.06 gest. 19.3.76

Roland Mikutta, Chassis-Teile  
geb. 30.3.30 gest. 19.3.76

Arthur Diehl, Rentner  
geb. 20.2.07 gest. 21.3.76

Alois List, Rentner  
geb. 16.7.08 gest. 22.3.76

Herbert Reitz, PEK  
geb. 28.10.37 gest. 22.3.76

Ludwig Schilling, Rentner  
geb. 8.11.95 gest. 22.3.76

Ernst Diehl, Rohrfabrikation  
geb. 16.6.39 gest. 23.3.76

Ernst Flöel, Rentner  
geb. 3.10.06 gest. 23.3.76

Josef Merschil, Rentner  
geb. 24.6.04 gest. 23.3.76

Georg Wolf, Rentner  
geb. 11.8.89 gest. 23.3.76

Franz Schwarz, Rentner  
geb. 2.2.07 gest. 24.3.76

Jakob Späth, Rentner  
geb. 18.7.10 gest. 24.3.76

Karl Berz, Rentner  
geb. 14.9.09 gest. 25.3.76

Heinz Geduldig, Materialabt.  
geb. 22.9.29 gest. 25.3.76

Martin Geiser, Rentner  
geb. 24.2.15 gest. 26.3.76

Herbert Klein, Rentner  
geb. 15.7.12 gest. 27.3.76

### Bochum

Günter Lang, Mat.-u. Prod.Ktr.  
geb. 5.8.29 gest. 4.3.76

Kurt Schubert, Qual.Ktr.u.Insp.  
geb. 12.8.23 gest. 10.3.76



# WERK BOCHUM

## Facharbeiterbrief in 1.080 Stunden

Wer bemüht ist, sich weiterzubilden, hat heute dazu viele Möglichkeiten. Auf der Ebene des Berufes gibt es die Chance, als ungelernter Arbeiter die Facharbeiterprüfung nachzuholen. Solche Maßnahmen werden neben der Leistung des jeweiligen

Betriebes durch das Arbeitsamt im Rahmen des Arbeitsförderungsgesetzes finanziell unterstützt.

Unsere Abteilung Berufsausbildung hatte bereits im Frühjahr vorigen Jahres diese

Fortbildungsmöglichkeit aufgegriffen und einen „Lehrgang“ dieser Art ausgeschrieben. Mitarbeiter, die die doppelte Ausbildungszeit zum Betriebsschlosser – also 6 Jahre – als ungelernete Arbeiter in diesem Beruf tätig waren, konnten sich für diese Fortbildungsmaßnahme bewerben.



Fertigungsleiter T. R. Faber (rechts) überreicht dem Lehrgangsteilnehmer R. Benlloch-Iniesta den Facharbeiterbrief.

### Strapaziöse Wochen

Von 24 Bewerbern waren 16 ernstlich interessiert. Letztlich entschieden sich 6 Mitarbeiter im Alter zwischen 30 und 45 Jahren, die Strapazen einer theoretischen und praktischen Ausbildung, wie sie sonst Jugendliche in 3 Jahren absolvieren, in 27 Wochen = 1.080 Stunden, auf sich zu nehmen. Parallel zu der praktischen Ausbildung in der Lehrwerkstatt hieß es, 15 Stunden pro Woche die Schulbank zu drücken, um die notwendigen Kenntnisse in Fachrechnen, Fachzeichnen und Fachkunde zu erarbeiten, da es ja das Ziel war, die Facharbeiterprüfung mit Erfolg vor der Industrie- und Handelskammer zu bestehen. Unter den Lehrgangsteilnehmern war auch ein spanischer Mitarbeiter. Während des Lehrgangs schied ein Teilnehmer aus, so daß 5 Werksangehörige von der Industrie- und Handelskammer Bochum zur Prüfung zugelassen wurden.

### Gute Ergebnisse

Die Prüfungsergebnisse waren mehr als zufriedenstellend. Es gab in der Fertigungs- und Kenntnisprüfung einmal die Note „sehr gut“ und dreimal „gut“. Der Durchschnitt lag bei der praktischen Prüfung bei etwa „2“ und bei der theoretischen Prüfung ungefähr bei „3“. Ein Hinweis für unsere Jugendlichen, daß Ehrgeiz und guter Wille zum Erfolg führen. Unsere Mitarbeiter B. Benlloch-Iniesta, K. Milewski, G. Peine, R. Pelka und H.-J. Thelen wurden kürzlich im Rahmen einer kleinen Feierstunde im Beisein von Vertretern der Personalabteilung, der Abteilung Berufsausbildung und des Betriebsrates durch den Fertigungsleiter T. R. Faber geehrt; dabei wurden ihnen die Facharbeiterbriefe ausgehändigt. Die OPEL POST hat – stellvertretend für die anderen Lehrgangsteilnehmer – mit R.



Erinnerungsfoto der Lehrgangsteilnehmer mit Vertretern der Personalabteilung, der Abteilung Berufsausbildung und des Betriebsrates.

Benloch-Iniesta ein Gespräch geführt und ihm ein paar Fragen gestellt:

**FRAGE:** Herr Benloch, Sie haben zusammen mit 4 Kollegen 27 Wochen die Schulbank gedrückt und jetzt die Facharbeiterprüfung abgelegt. Was hat Sie dazu bewogen?

**ANTWORT:** Ich arbeite seit 1963 bei Opel. In den 13 Jahren war ich als ungelernter Arbeiter eingesetzt. Es lag mir daran, vor allem weil ich Spanier bin, eine bessere berufliche Ausgangsposition zu bekommen. Ich bin zwar gelernter Kaufmann, wollte aber in dem Beruf, in dem ich arbeite, auch den Facharbeiterbrief haben.

**FRAGE:** Was unsere Auszubildenden in drei Jahren absolvieren müssen, haben Sie in einem halben Jahr geschafft. War's schwer?

**ANTWORT:** Es war sehr schwer, besonders für mich als Spanier. Aber es hat mir Freude gemacht, und ich würde sofort wieder mitmachen. Neben dem theoretischen und praktischen Unterricht in der Lehrwerkstatt mußten wir zu Haus noch sehr viel üben. Wenn man so über 20 Jahre aus der Schule ist, dazu für Frau und Kinder zu sorgen hat, fällt einem das Lernen nicht mehr so leicht.

**FRAGE:** Der Lehrgang wurde vom Arbeitsamt gefördert. Was halten Sie ganz allgemein von dieser Weiterbildungsmöglichkeit für Erwachsene?

**ANTWORT:** Ich halte diese Möglichkeit für eine sehr gute Sache. Vor allen Dingen schon deshalb, weil man fast keinen Einkommensausfall hat. Das Arbeitsamt zahlt.

**FRAGE:** Sie haben es geschafft. Sollte man nach Ihren Erfahrungen diese Weiterbildung zu einer ständigen Einrichtung im Werk werden lassen?

**ANTWORT:** Wenn es auch harte Arbeit war, kann ich nur jedem empfehlen, der in der gleichen Lage ist, einen solchen Lehrgang mitzumachen. Zum Lernen ist man eigentlich nie zu alt. Opel sollte ruhig weitere Lehrgänge dieser Art durchführen.

**FRAGE:** Die Prüfungsergebnisse waren insgesamt gut. Was haben die Kollegen und vor allen Dingen die Familie zur bestandenen Prüfung gesagt?

**ANTWORT:** Mein Meister, die anderen Vorgesetzten und die Kollegen in der Abteilung haben sich mit mir gefreut. Genauso war es zu Hause. Meine Frau, die Kinder und meine Freunde haben die Prüfung entsprechend gefeiert. Besonders erfreut war auch unser Ausbilder, Meister Sieberg, dem ich besonders danken möchte.

## Ruhestand für einen verdienten Beamten

Der Oberstadtdirektor der Stadt Bochum, Dr. Gerhard Petschelt, wurde nach 29 Dienstjahren jetzt in den Ruhestand versetzt. Dr. Petschelt trat am 1.2.1947 als Stadtassessor in die Dienste der Stadt Bochum und leitete seit 1952 als Oberstadtdirektor die Verwaltungsgeschäfte der Stadt.

In diese Zeit seiner Tätigkeit fiel unter anderem die Stilllegung aller Kohlenbergwerke in Bochum und die damit für die Bevölkerung notwendige Umstrukturierung eines großen Teiles der hiesigen Wirtschaft. Hervorzuheben ist vor allem seine Unterstützung, die der Erstellung unserer Werke in Bochum diente. Durch diesen Einsatz war es möglich, einem großen Teil der arbeitenden Bevölkerung die mit den Zechenstilllegungen verbundenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten



zu erleichtern und neue Arbeitsplätze in der Automobilproduktion zu finden.

Als Zeichen der Ehrung erhielt Dr. Petschelt vor kurzem den Ehrenbürgerbrief der Stadt Bochum und ist somit der fünfte Ehrenbürger dieser Stadt.

### VORANKÜNDIGUNG

## Blutspende-Aktion

Für dringende, oftmals lebensrettende Blutübertragungen bei schweren Erkrankungen, Operationen, Geburten und Unfällen, benötigen Krankenhäuser in steigendem Maße Blutkonserven, die heute mit zu den wertvollsten Heilmitteln zählen. Dazu bedarf es der Hilfs- und Opferbereitschaft von Blutspendern.

Auf Anregung des Betriebsrates soll im September durch das Deutsche Rote Kreuz in unserem Werk Bochum eine Blutspende-Aktion durchgeführt werden. Die Blutentnahme ist schmerzlos und beeinträchtigt in keiner Weise das Wohlbefinden, die Gesundheit oder Arbeitskraft.

Alle Spender erhalten später einen Unfallhilfe- und BlutspendePaß, in dem die Blutgruppe und der Rhesusfaktor eingetragen sind. Bei Unfällen oder Erkrankungen kann dieser Paß unter Umständen das Leben retten.

Aus Plakaten und Anschlägen sind demnächst weitere Einzelheiten zu entnehmen. Es werden an den Portalen Meldekarten ausgelegt, die spätestens bis zum 20.8.1976 über den zuständigen Vorgesetzten ausgefüllt zurückgegeben werden müssen.

## Sonderschichten

Wegen der guten Absatzlage hatte die Werksleitung Bochum am 19. Februar 1976 beim Betriebsrat für die Monate März bis Mai 9 Sonderschichten beantragt. Der Betriebsrat gab keine Zustimmung. Nach § 18 des Manteltarifvertrages wurde das Einigungsstellenverfahren eingeleitet. Am 30.3.1976 fand eine Sitzung der Schlichtungsstelle statt, bei der folgende Einigung erzielt wurde:

Nach Ableistung von 7 Sonderschichten wird innerhalb der darauffolgenden 3

Monate keine Kurzarbeit durchgeführt und innerhalb der darauffolgenden 5 Monate keine betriebsbedingte Entlassung vorgenommen. Die Bezahlung der seit dem 1. Januar 1976 geleisteten Mehrarbeit erfolgt nach den neuen Tarifen. Der 1. Mai wird nach den gesetzlichen Vorschriften bezahlt. Es werden weitere Einstellungen vorgenommen und Vorstellungen des Betriebsrates zur Beseitigung besonders belastender Bedingungen der Arbeitsumwelt unterstützt.

Die Termine der Sonderschichten: 3., 10., 24. April und 8., 15., 22., und 29. Mai 1976.

## In der Wildnis Kanadas

Vor gut einem Jahr berichteten wir über die Freizeitbeschäftigung unseres Mitarbeiters H. Hoiczky, Abteilung Vorschlagwesen, und kündigten den Bericht einer abenteuerlichen Reise an. Nachdem H. von seinem „Aktivurlaub“, wie er ihn selbst nannte, aus der Wildnis der Ojibway-Indianer in Kanada zurückgekehrt war und die ersten Fotos vorlagen, haben wir uns nach dieser interessanten Urlaubsunternehmung erkundigt und nach seinen Schilderungen diesen Bericht verfaßt:

### Zwei Jahre Vorbereitung

So fing es an: Man saß im Familienkreis zusammen und sprach von einem gemeinsamen zünftigen Angeltrip. Dabei muß wohl einer der Geschwister Kanada ins Gespräch gebracht haben. Das war die Geburtsstunde der großen Reise. Die drei Geschwister fanden einen vierten Interessenten, und die Planung begann: Schriftwechsel mit der Regierung in Ottawa, Kontaktaufnahme mit Fluggesellschaften, Beschaffung von Literatur über das Reisegebiet, Anschaffung von Zelten und einer Buschhausrüstung usw.

### Das Abenteuer begann

Genauere Checklisten wurden erstellt und die Arbeit nach den jeweiligen guten Verbindungen und Neigungen aufgeteilt. Von Zeit zu Zeit mußten Arbeitsbesprechungen durchgeführt werden, weil die „Expeditionsteilnehmer“ in Essen, Nürnberg und Darmstadt wohnen. Der Jet der „Air Canada“ stand dann eines Tages im Frankfurter Flughafen bereit. Das Abenteuer begann. 10.30 Uhr Abflug. Es

ging über die britischen Inseln und Süd-Grönland nach Kanada. Nach 8 Stunden Flug Ankunft um 14 Uhr kanadischer Zeit in Toronto. Einen Tag Aufenthalt bei Bekannten und letzte Besorgungen, bevor es mit dem Zug weiterging. Es folgten 26 Stunden Bahnfahrt. Ohne Speise und Schlafwagen wäre die Fahrt zur Qual geworden. Immer nur Busch und Wasser, zwischendurch mal ein Städtchen, sonst nur Haltestellen, kein Bahnhof, nur einige Hütten oder Häuschen. In „Allenwater Lodge“, auch nur ein Haltepunkt, wurde eigens für die Aktivurlauber angehalten. Mit dem Zugführer war vorher alles abgesprochen worden.



H. Hoiczky bei seiner Lieblingsbeschäftigung auf dem „Allenwater“ in der Wildnis Kanadas.

So sah es in der Nähe des Zeltplatzes aus: nur Wasser und Wald



### Mit dem Kanu durch die Wildnis

Nun stand man mitten im Busch. Ein Tag wurde benötigt, um mit den Anwohnern und Indianern der kleinen Ansiedlung das Vordringen in die Wildnis zu planen. Straßen und Wege gab es nicht. Nur Wald und Wasser. Der einzige Weg war der unregelmäßige Flußlauf des „Allenwater“, zwei Kanus waren das einzige Beförderungsmittel für Gepäck und die vier Abenteurer. 20 km flußaufwärts in harter Handarbeit waren eine sehr gute Tagesleistung. Flußschnellen – Rapids genannt – mußten überwunden werden. Ein Außenbordmotor hätte nichts genützt, denn woher sollte man den Treibstoff nehmen? Nach einer weiteren Tagestour wollte man Quartier machen. Das war nicht so einfach, wenn man berücksichtigen muß, daß Bären und anderes Wild einem den Tag und vor allem die Nacht verderben können. Sicherstes Quartier war also eine kleine Flußinsel. Länge etwa 80 m und Breite 30 m. Sie mußte aber erst urbar gemacht werden, bevor die Zelte aufgeschlagen werden konnten.

### „Letzte Hoffnung“

Für die Insel hatte man sofort einen Namen: „Last Hope“, zu deutsch: „Letzte Hoffnung“. Hier soll mit Sicherheit noch kein Mensch gewesen sein. Aber sollte sich doch mal jemand hierher verlaufen, kündigt ein Schild von den ersten Bewohnern. Die Ruhe und Einsamkeit sei unheimlich, berichtet unser Mitarbeiter. Erst nach 5 Tagen hätte man den ersten – allerdings zivilisierten – Indianer gesichtet. Zum Schutz gegen die Bären, wie die Experten empfohlen hatten, brannte auf der Insel Tag und Nacht ein Feuer. H. Hoiczky erzählte begeistert von Nachtwachen, stimmungsvollen Tagesanbrüchen, Gewittern, Tierlauten und kleinen Expeditionen durch die Wildnis. Eine Hauptbeschäftigung war das Angeln (unser Bild).

### Ruhe und Einsamkeit

Wovon ernährte man sich? Alles mußte als Reiseproviant mitgenommen werden. Die Mahlzeiten bestanden aus Knäckebrötchen, Hülsenfrüchten und selbstgeangelten Fischen. Hier könnte man sein Übergewicht loswerden. Alle Erlebnisse wurden auf etlichen Metern Film festgehalten. Die Ruhe und Einsamkeit war herrlich, aber nach einigen Wochen kann sie für Mitteleuropäer unerträglich werden. So war dann auch der Rückmarsch zur „Haltestelle Allenwater Lodge“ ein Aufatmen. Hier wurde zunächst mal vier Tage Pause gemacht. Dann bestieg man wieder den Zug nach Toronto. Weil die Maschine erst am nächsten Tag startete, war noch Zeit zu einem Abstecher mit einem Leihwagen an die Niagarafälle. Dann folgte der Rückflug in die Heimat. Insgesamt ein Urlaub, von dem man zeitlebens zehren wird.



## BOCHUMER STREIFLICHTER

# Der Stadtpark Wattenscheid

Mit einer Gesamtgröße von 12,25 ha gehört er mit zu den zahlreichen Freizeit- und Erholungseinrichtungen Bochums. Der erste Teil dieser Anlage, die sich nur in 5 Minuten Fußweg vom August-Bebel-Platz entfernt befindet, wurde 1893 angelegt. Die ursprüngliche Größe umfaßte ein Drittel der heutigen Fläche; die entscheidende Vergrößerung wurde in den 30er Jahren vorgenommen. Durch verschiedene Sondereinrichtungen wurde der Stadtpark attraktiver gestaltet. Am Osteingang liegt eine Sportanlage (Platz und Halle) mit Einrichtungen für die Leichtathletik. Ein in der Mitte gelegener Spielplatz, der nach neuzeitlichen Gesichtspunkten angelegt wurde, bietet unter anderem Schach-, Dame-, Mühle- und Mensch-ärgere-Dich-nicht-Spiele. Unter einer Pergola befinden sich zahlreiche Sitzplätze. Eine stattliche Anzahl von Wasservögeln tummelt sich auf dem Teich. Ihm vorgelagert ist ein Rosengarten. Für erwachsene Parkbesucher wurden Skat- und Schachdecken eingerichtet. Eine Anziehungskraft übt auch ein kleinerer Tierpark aus, der schwerpunktmäßig heimische Vögel zeigt. Ihm angeschlossen ist ein Vogelhaus mit exotischen Vögeln und eine Aquariananlage. Außer einer ausgesprochenen Schmuckfläche am Haupteingang (Parkstraße) sind alle Rasenflächen als Spielwiesen freigegeben. Ein Frühlingsspaziergang würde sich hier schon lohnen!

## Vorschlagwesen geht neue Wege

Bisher wurden Prämien über DM 5.000 für Verbesserungsvorschläge durch die Werksleitung im Konferenzzimmer des Verwaltungsgebäudes D 1 überreicht. Vor kurzem haben der Leiter unseres Bochumer Werkes und der Fertigungsleiter die Prämienempfänger direkt am Arbeitsplatz aufgesucht. Im Rahmen der Überreichungen bahnten sich im Beisein der Vorgesetzten und der Arbeitskolleginnen und -kollegen immer wieder „Fachgespräche“ über das Vorschlagwesen an, wobei es sehr lebhaft zuzug. Unser Bild zeigt Fertigungsleiter T. R. Faber (links hinten) bei einer solchen Überreichung in der Reparaturstelle der Lackiererei.



## Sportplätze für Ausgleichssport

Die Sozialabteilung hat für das Sommerhalbjahr 1976 (1.4. – 30.9.) auf folgenden Sportplätzen Zeiten reservieren lassen, die den Abteilungsmanschaften für Fußballspiele und andere Übungen zur Verfügung stehen:

### Platz Havkenscheider Straße

#### Bochum-Laer (Werk I)

|             |                 |
|-------------|-----------------|
| montags     | 15.00–17.00 Uhr |
| dienstags   | 15.00–16.30 Uhr |
| mittwochs   | 15.00–16.30 Uhr |
| donnerstags | 15.00–17.00 Uhr |
| freitags    | 15.00–16.30 Uhr |

### Platz Everstalstraße

#### Bochum-Langendreer (Werk II)

|             |                 |
|-------------|-----------------|
| donnerstags | 15.00–16.30 Uhr |
| freitags    | 15.00–16.30 Uhr |

### Platz Heinrich-Gustav-Straße

#### Bochum-Werne (Normalschicht)

|         |                 |
|---------|-----------------|
| montags | 17.00–19.00 Uhr |
|---------|-----------------|

(außer 1. Montag im Monat!)

### Platz Havkenscheider Straße

#### Bochum-Laer (Normalschicht)

|           |                 |
|-----------|-----------------|
| mittwochs | 16.30–18.00 Uhr |
|-----------|-----------------|

Die Vergabe der Zeiten durch die Sozialabteilung (Werk Bochum), Bau D 8, Zimmer 21, Tel. 2407. Hier können auch weitere Informationen über die Ausübung von Ausgleichssport eingeholt werden.

## In wenigen Zeilen

Der Bochumer Betriebsrat hat nach Betriebsverfassungsgesetz den Wahlvorstand für die Wahl der Jugendvertretung bestellt. Ihm gehören H. Krause, S. Bube und W. Löffelmeier an. Dem Wahlvorstand obliegt die Leitung der Wahl.

Am 8. Mai werden Vertreter der Standardabteilung des Montagewerkes Antwerpen zu einem Gegenbesuch nach Bochum kommen. Es soll ein Fußballspiel Standardabteilung Bochum gegen Standardabteilung Antwerpen ausgetragen werden.

Ein Falblatt über Veranstaltungen aller Art im Raume Bochum liegt in der Sozialabteilung aus und kann dort angefordert werden. Tel. 2407.

## Ende des Bochum-Teils



# WERK KAISERSLAUTERN

## 1976 – „Jahr der noch besseren Qualität“

Die Werksleitung Kaiserslautern hat 1976 „Jahr der noch besseren Qualität“ genannt. Hinter diesem Motto steht die Erkenntnis, daß wir in diesem Jahr noch präziser und angestrebter an der Qualität unserer Produkte arbeiten müssen. Dieses Jahr soll uns dem Maximum an Qualität unserer Arbeit und Produkte näherbringen. Eine Arbeitsgruppe wurde gebildet; sie wird alle Anstrengungen machen, jeden Mitarbeiter in geeigneter Weise zu noch besserer Qualitätsarbeit anzuregen. Es wird versucht, jeden Werksangehörigen davon zu überzeugen, daß Qualität der Arbeit auch zu einem Erfolgserlebnis verhilft, ihn dadurch mit innerer Zufriedenheit erfüllt und nicht zuletzt zur Sicherung der Arbeitsplätze beiträgt.

### Verschiedene Aktivitäten

Das Programm zum „Jahr der noch besseren Qualität“ wurde bekanntlich im Februar 1976 mit verschiedenen Aktivitäten gestartet:

- Plakate mit Motiven zur Qualitätsverbesserung (Bild) wurden an Stechuhren und Anschlagtafeln, in Kantinen und Konferenzräumen angebracht und leiteten das Programm ein.
- Jeder Mitarbeiter wurde von seinem Vorgesetzten über das „Jahr der noch

besseren Qualität“ entsprechend unterrichtet.

- Alle Werksangehörigen wurden und werden noch gebeten, Qualitäts-Verbesserungsvorschläge einzureichen und mit „QV 76“ zu kennzeichnen. (Wir können schon jetzt berichten, daß bisher zum Teil sehr nützliche Vorschläge eingegangen sind und die Beteiligung an dieser Verbesserungs-Vorschlags-Aktion sehr gut ist.)
- Die Mitarbeiter erhielten eine grüne Merkkarte im „Westentaschenformat“ mit der Bitte, ihre Bereitwilligkeit zu dem Programm dadurch zu kennzeichnen, daß sie die Notizkarte sichtbar tragen. Die Karte soll dazu dienen, Gedanken, Ideen und übrige Belange im Arbeitsablauf kurzfristig notieren zu können. Auf die Notizkarten sind verschiedene Slogans aufgedruckt, die zur Qualität aufrufen.

### Ohne Zwang und Kontrolle

Unsere Zielsetzung: Jeder Mitarbeiter sollte in Zukunft ohne Zwang und Kon-

trolle durch innere Bereitschaft die bestmögliche Qualität seiner Arbeit zu erreichen suchen. Sei es, daß zum Beispiel der Maschinenführer eine zusätzliche Sicht- oder Maßkontrolle einlegt, um sich der Güte seines Teiles zu versichern, der Reparaturschlosser eine dauerhafte und vollständige Instandsetzung anstrebt usw.

Wissen wir doch, daß nur Qualitätsergebnisse zufriedene Partner, zufriedene Kunden und somit auch sichere Arbeitsplätze schaffen. „Qualität“ aber nicht nur im produktiven, sondern auch in den anderen Bereichen. Bessere Qualität bedeutet beispielsweise einen klar abgefaßten Bericht, der unnötige Rückfragen erübrigt, den vollständigen Verteiler bei Betriebsmitteilungen, eine gut lesbare oder einwandfrei wiedergegebene Kopie und dergleichen mehr. Es ist zu hoffen und zu wünschen, daß wir alle im Werk Kaiserslautern diesen Appell zu unserer eigenen Angelegenheit machen. „Es gibt nichts – was man nicht noch besser machen könnte!“

## Qualität fördert den Export



## Erfolgreiches Vorschlagwesen

Abteilung Stoßdämpfer zum zweiten Mal Sieger im Abteilungswettbewerb  
Beteiligungsrekord im Werk Kaiserslautern

Was in der Dezember-Ausgabe der OPEL POST noch als Prognose angedeutet wurde, ist nach Abschluß des Jahres 1975 zur Wirklichkeit geworden. Insgesamt gingen im vergangenen Jahr 5.072 Verbesserungsvorschläge ein. Die Beteiligung stieg von 74,3 auf 92,3 Prozent. Auch auf dem Prämiensektor wurden mit DM 121.000,- neue Maßstäbe gesetzt. Herzlichen Dank an alle Mitarbeiter, die zu diesem stolzen Ergebnis beigetragen haben.

### „Wüstenfuchs“ an der Spitze

Während der im März stattgefundenen Jahresveranstaltung konnte Werksleiter H.P. Klein der Abteilung Stoßdämpfer erneut den Wanderpreis des Generaldirektors überreichen. Betriebsleiter J. Liné und seine „Stoßdämpfer-Crew“ konnten somit zum zweiten Mal den begehrten Cup gewinnen. Betrachtet man die einzelnen Abschlußtabellen seit Einführung des

Abteilungswettbewerbs, so kommt man nicht an der Tatsache vorbei, daß der unter seinen Freunden als „Wüstenfuchs“ bekannte J. Liné immer mit einer seiner Abteilungen in der Spitzengruppe zu finden ist.

### Besondere Anerkennung

Den zweiten Rang belegte die Abteilung Werkzeugbau und Werksanlagen unter der Leitung von Betriebsleiter E. Nagel. Diese



Das Bild zeigt von links nach rechts: H. Kraus, E. Steiger, H. Imhof, J. Liné, E. Nagel, H. Eberle (verdeckt), R. Utsch, R. Leichtfuß, H. Reinholz, H. P. Klein, B. Hartmann, M. Dinges, R. Oeser und K.-H. Schmiedl.

Leistung verdient besondere Anerkennung, da es diesem Bereich, der mit insgesamt 450 Mitarbeitern die zahlenmäßig stärkste Mannschaft stellt, zum ersten Mal gelungen ist, in die Spitzengruppe vorzustoßen. — Eine hauchdünne Entscheidung (0,3 Punkte), gab es beim Kampf um den dritten Platz. Auf Grund des geringen Punktunterschiedes wurde der dritte Rang an die Finanzabteilung und an die Inspektion und Qualitätskontrolle gleichermaßen vergeben. Besondere Würdigung ist hier der Finanzabteilung zu



Die Urkunden vor der Vergabe.

zollen; denn sie konnte als rein administrative Abteilung schon viermal den dritten Rang belegen. Herzlichen Glückwunsch an B. Hartmann und seine Mitarbeiter.

### Dank und Glückwünsche

Werksleiter H. P. Klein dankte nach Übergabe der Urkunden an die Sieger-Abteilungen allen Mitarbeitern des Werkes Kaiserslautern für diese großartige Leistung. Die bisher vorliegenden Zahlen lassen für 1976 ein gleich gutes Ergebnis erwarten. Dieses Jahr, so H. P. Klein, soll vorwiegend der Idee dienen, ein Jahr der noch besseren Qualität zu werden. Qualität in allen Bereichen, auch auf dem Gebiet des Vorschlagwesens, deshalb auch: „Qualität durch Verbesserungsvorschläge“. — Besondere Glückwünsche des Vorstandes überbrachte H. Meuselbach,



H. Meuselbach überbrachte die Glückwünsche der Geschäftsleitung.

Leiter der Abteilung Vorschlagwesen in Rüsselsheim. Er verlas ein Schreiben von Dr. W. Schlotfeldt an die Werksleitung, in dem es heißt: „Das Ergebnis zum Jahresende 1975 beweist die ausgezeichnete Zusammenarbeit der Führungskräfte mit den Mitarbeitern des Werkes.“

## Fundsachen

Trotz ständiger Bekanntgabe häufen sich bei der Werkswache Kaiserslautern die Fundgegenstände, Uhren, Schlüssel, und viele andere Gegenstände liegen zum Abholen bereit. Die Eigentümer werden gebeten, bei der Fundstelle der Werkswache, K 8 (gegenüber dem Haupteingang), Tel. 242 oder 237, vorzusprechen.

## Unfallfrei

Sehr erfolgreich auf dem Gebiet der Unfallverhütung war unsere Lehrwerkstatt. Die Tatsache, daß 1975 kein meldepflichtiger Betriebsunfall in der Lehrwerkstatt zu verzeichnen war, ist nicht zuletzt auch ein Verdienst des Ausbildungsleiters H. Lahm und seiner Lehrmeister.



Das Opel-Team Smolej/Geistdörfer wurde Gesamtsieger auf Kadett GT/E bei der Rallye Trifels, die Ende März stattfand. Start und Ziel der rund 800 km langen Rallye war in Kaiserslautern. Herzlichen Glückwunsch!

## Besuch amerikanischer Offiziere

Amerikanische Offiziere des Armeedepots Kaiserslautern unter der Leitung von Oberst William R. Sarber jun., dessen Stellvertreter, Oberstleutnant Charles A. Steinmann, sowie die Depotsdirektoren und Mitarbeiter des Stabes, besuchten kürzlich unser Kaiserslauterner Werk.

Werksleiter H. P. Klein, der Ehrenoberst des US-Army-Depots ist, empfing die

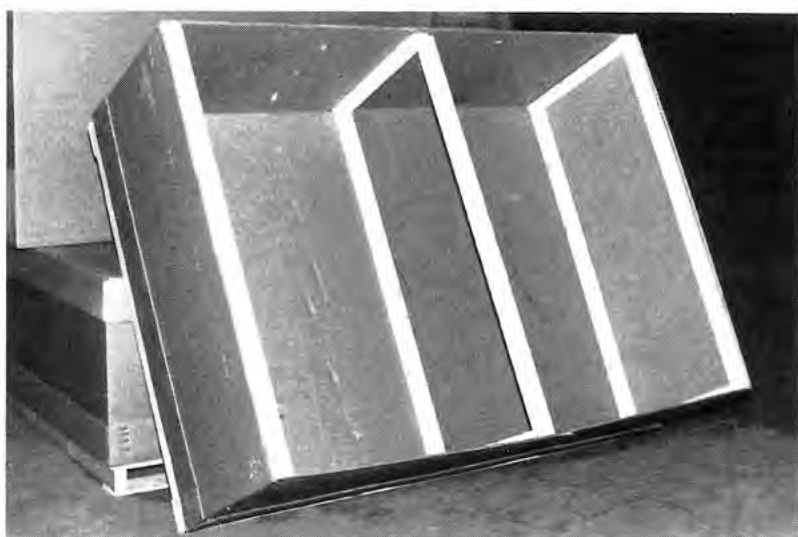
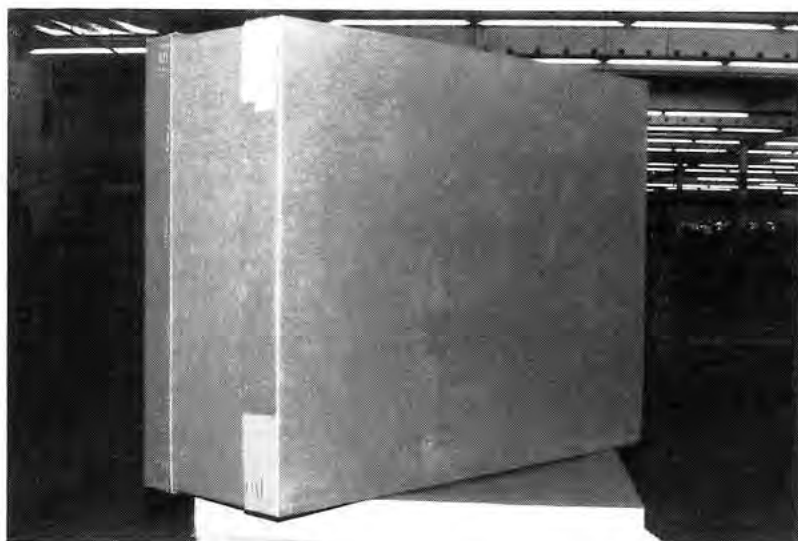
Besucher und führte sie durch den Betrieb. Die Offiziere zeigten großes Interesse an den Einrichtungen und stellten viele Fragen. Zum Abschluß des Besuchs überreichte H. P. Klein Oberst Sarber als Geschenk einen „Eisernen Mann“, der in der Lehrwerkstatt aus Schrauben gefertigt wurde. Das Bild zeigt die Offiziere bei der Begrüßung. Neben dem Werksleiter Oberst William R. Sarber.





# Ideen machen sich bezahlt

Wie  
man  
zu  
einer  
Prämie  
von  
23.632 DM  
kommen  
kann!



„Recycling – was ist das?“ So war ein Bericht in der OPEL POST Nr. 4/75 betitelt. Die Antwort auf die Frage lautete: „Praktisch versteht man darunter im engeren Sinne die Rückführung von Produktionsabfällen in die Produktionskreislauf und im weiteren Sinne die Rückgewinnung von Rohstoffen aus Abfällen.“ Hellhörige erkannten sofort die Möglichkeiten des Vorschlagwesens auch auf diesem Gebiet, und im Werk Bochum hat ein Mitarbeiter in dieser Richtung eine gute Idee gehabt. Dort wie hier fällt im Ersatzteile- und Zubehörlager viel Verpackungsmaterial an. Unter anderem werden Kotflügel aus England geliefert, die in einer Einwegverpackung aus Karton (Foto oben) verpackt sind. Dieses Material wurde bisher als Papierschrott verkauft. Ein Angehöriger des Ersatzteile- und Zubehörlagers kam nun auf die Idee, durch Einsetzen von Verstärkungen (Aufnahme darunter) diese Kartonagen für das Verpacken anderer Teile weiterzuverwenden. Die Idee wurde geprüft, für gut befunden und verwirklicht. Der Lohn dieser Schürfarbeit: DM 23.632 als Prämie.