

OPEL POST

WERKZEITSCHRIFT FÜR DIE MITARBEITER DER ADAM OPEL AKTIENGESELLSCHAFT

9-76



Der REKORD machte erneut Schlagzeilen, war in den letzten Tagen in aller Munde: Am 7. September lief der millionste Wagen der laufenden Serie vom Endmontageband des Rüsselsheimer Werkes. Mehr über das „Millionen- ding“ auf Seite 6 dieser Ausgabe. Der Rekord ist der in den letzten vier Jahren Meistverkaufte seiner Klasse in Europa.

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

Vier Sondermodelle	Seite 3
Bedford-Blitz	Seite 4
Blutspendeaktion	Seite 5
Eine Million Rekord	Seite 6
Bürgermeisterbesuch	Seite 7
Leserbefragung	Seite 8
Jubilare – Ruhestand	Seite 9
Neue Pressenlinien	Seite 10
Hinweis Vortragsreihe	Seite 12
GM-Antwerpen	Seite 14
Opel von oben	Seite 16
Rückschau-Serie	Seite 18
Zum Thema Qualität	Seite 20
BKK-Notizen	Seite 22
Am Lenkrad	Seite 23
Gastarbeiter-Serie	Seite 24
Wir gedenken	Seite 25
Werk Bochum	Seite 26
Werk Kaiserslautern	Seite 30
Vorschlag-Serie	Seite 32



Der September begann mit zwei Paukenschlägen: der Produktion des millionsten REKORD der laufenden Serie (Seite 6) und dem Auftakt der „Herbstkampagne '76“. Aus Presse, Werksanschlügen und anderen Veröffentlichungen ist bekannt, um was es im einzelnen geht. Auf der rechten Seite die vier Hauptschlager der Kampagne: Kadett „J“ und Kadett City „J“, Commodore „Special“ und Rekord „Millionär“. Diese Sondermodelle – mit zusätzlichen Sonderausstattungs Paketen beziehungsweise Ausstattungsabweichungen vom normalen Modell ausgestattet – sind zu Vorzugspreisen erhältlich, jedoch nur in einer begrenzten Stückzahl lieferbar. Also rechtzeitig bestellen! Attraktiv die Ersparnisse, die je nach Modell verschieden sind und bei der Kadettreihe zwischen DM 251,97 und DM 759,96 incl. Mwst., bei der Rekordserie zwischen DM 635,20 und DM 1.096,40 incl. Mwst. sowie beim Commodore „Special“ DM 1.846,37 incl. Mwst. betragen. Ist das nichts? Auskunft über den genauen Ausstattungsumfang, die Preise und die Liefermöglichkeiten erteilt die Abteilung Fahrzeugdisposition und Fahrzeugauslieferung. „Opel-Fahrkultur durch reife Technik“ – auch bei diesen Sondermodellen trifft dies zu. Der Erfolgskurs des Werkes sollte mit ihnen gesichert bleiben. (Oben eines der zahlreichen Werbemittel für die Sondermodelle: ein Poster für den „Kadett City J“. Auch die T-Shirts können erworben werden.)

HERBSTKAMPAGNE

Vier attraktive Sondermodelle



Hier die auf Seite 2 erwähnten Sondermodelle der Herbstkampagne '76: Oben links der Kadett „J“, daneben der Kadett City „J“. Unten links der Commodore „Special“ und rechts der Rekord „Millionär“, dessen Zusatzbezeichnung das Jubiläum betrifft.

SONDERSCHICHTEN

Unterschiedliche Regelungen in beiden Werken

Da die Betriebsräte in Rüsselsheim und Bochum der Durchführung der geplanten Sonderschichten in den Monaten September und Oktober bekanntlich nicht zugestimmt hatten, kam es jetzt in beiden Werken auf Antrag der Geschäftsleitung zu Einigungsstellen-Verfahren. In beiden Fällen fungierten Arbeitsrichter als neutrale Vorsitzende.

Nach den Beratungen in Rüsselsheim am 10. und 11. September 1976 und in Bochum am 10. und 12. September 1976 haben die Einigungsstellen in Rüsselsheim am 11. September und in Bochum am 12. September 1976

durch Spruch entschieden, daß in Rüsselsheim am 18. und 25. September 1976 und in Bochum am 18. und 25. September 1976 sowie am 2. und 9. Oktober 1976 in der Produktion und in den produktionsabhängigen Abteilungen jeweils in der Frühschicht eine Sonderschicht durchgeführt wird.

Diesen Sprüchen der Einigungsstellen waren lange und schwierige Beratungen vorangegangen, in denen die Vorsitzenden versuchten, einen Kompromiß zu finden; ein solcher wurde jedoch nicht erzielt.

Die Geschäftsleitung bedauerte, daß Einigungsstellen-Verfahren überhaupt notwendig waren und mit unterschiedlichen Ergebnissen endeten. Dennoch versetzten die Entscheidungen die Firma in die Lage, die Marktposition von Opel zu behaupten und zu festigen. Dagegen hat der Betriebsrat in Rüsselsheim die Entscheidung der Einigungsstelle bedauert und seine Ablehnung in einer Presseerklärung sowie auf der Betriebsversammlung am 16. September näher begründet. (Weitere Einzelheiten in Rundschreiben und auf den Werksanschlagen.) -a-

BEDFORD-BLITZ



Qualität auf den Straßen der Welt

„Bedford-Blitz“ steht auf den Nutzfahrzeugen, die Opel in der Bundesrepublik verkauft – vor nur drei Jahren ein für Deutschland noch neuer Name, nicht aber für die meisten Länder der Welt, denn General Motors steht hinter ihm. Die Zusatzbezeichnung „Blitz“ erinnert an Jahrzehnte erfolgreichen Lastwagenbaus in Rüsselsheim, wo man jetzt zugunsten einer weltweiten Rationalisierung die Produkte des spezialisierten britischen Schwesterunternehmens vertreibt.

Seit 1931 hat Bedford nahezu 2,8 Millionen Nutzfahrzeuge produziert. Und die Entwicklung bleibt nicht stehen: Neben dem Wissen und Können seiner qualifizierten Techniker- und Designerstäbe steht dem Unternehmen die gesamte Erfahrung von General Motors – also einem der größten Nutzfahrzeughersteller der Welt – zur Verfügung. Mit Hilfe modernster elektronischer Verfahren und Kommuni-

kationssysteme hat es jederzeit Zugriff zu Forschungsergebnissen und zum technischen „know how“, zu Fertigungstechniken und zu Erkenntnissen, die General Motors auf den internationalen Lkw-Märkten gewonnen hat.

Bedford-Nutzfahrzeuge sind weltweit im Einsatz und haben sich unter schwersten Bedingungen hervorragend bewährt. Mit dem Bedford-Blitz-Transporter bietet Opel ein Fahrzeug an, das im praktischen Einsatz eine Fülle von Vorteilen aufweist: Überdurchschnittliches Spurt- und Durchzugsvermögen, Pkw-ähnliches Fahrverhalten, hoher Bedienungskomfort – und vor allem eine besondere Eignung für vielseitige Transportaufgaben. Mit einem Satz: Opel Bedford-Blitz-Transporter – das richtige Auto für jeden Einsatz. Sonderaufbauten vom Großraumkasterwagen bis zum Reisemobil. Interessierte Werksangehörige fragen bei der Verkaufsabteilung.

Im Krankheitsfall schnelle Benachrichtigung erforderlich!

Im Rahmen des Arbeitsverhältnisses haben Arbeitgeber und Arbeitnehmer fest umrissene Rechte und Pflichten. Zu den Pflichten des Mitarbeiters gehört es auch, dem Arbeitgeber mitzuteilen, wenn er seiner Arbeitspflicht etwa wegen Krankheit nicht nachkommen kann. Dies ist für die weitaus meisten Werksangehörigen selbstverständlich. Wenn sie krank werden, unterrichten sie ihren Vorgesetzten telefonisch oder schriftlich – in der Abteilung weiß man dann Bescheid, kann entsprechend disponieren.

Gesetzliche Pflicht

Die Pflicht zur Mitteilung ist gesetzlich (§ 3 des Lohnfortzahlungsgesetzes), in den Tarifverträgen (§ 9a MTV-Arbeiter Hessen, § 6 MTV-Angestellte Hessen) sowie in der Betriebsordnung (§ 6) verankert. Außerdem muß der Mitarbeiter eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung einreichen, die der behandelnde Arzt ausstellt. Die Frist zur Einreichung dieser Bescheinigung beträgt nach § 3 Lohnfortzahlungsgesetz drei Tage.

Im Interesse des einzelnen

Jeder Mitarbeiter, der sich an diese Regeln hält, erfüllt nicht nur seine diesbezügliche Pflicht, er trägt auch dazu bei, daß in seiner Abteilung, in der Zeitverrechnung sowie in der Personalabteilung immer ein ordnungsgemäßer Überblick möglich ist. Davon wiederum hängt auch die richtige Lohn- und Gehaltszahlung ab, die im Interesse des einzelnen liegt. Daher erneut die generelle Bitte und Empfehlung: Im Krankheitsfälle unverzüglich Mitteilung zu machen! Rd.

Personalien

D. J. Hermenau, bisher Leiter der Abteilung Händlergeschäftsführung, wurde zum Leiter der Zone München befördert. (Zu dieser bereits im letzten Heft veröffentlichten Meldung wurde ver-



F. Kloppe H. Riedel

sehenlich ein falsches Bild gebracht, nämlich das von D. Herrmann.) – Im Design-Center sind mit dem 1. August 1976 folgende Organisationsänderungen in Kraft getreten: Horst Münzer wurde als Nachfolger des in Ruhestand getretenen Adam Becker zum stellvertretenden Styling-Direktor für technische Ange-

legenheiten ernannt. Als Abteilungsleiter unter H. Münzer wurden Hans-Peter Plotnikow, verantwortlich für die technische Karosserie-Entwicklung, und Fromund Kloppe, verantwortlich für die Anwendung numerisch kontrollierter Systeme, ernannt. – Martin Lipp, Betriebsleiter Instandhaltung Chassis-Aggregate, ist in den Ruhestand getreten. Horst Riedel ist zu seinem Nachfolger ernannt worden.



D. J. Hermenau H. Münzer H.-P. Plotnikow



Zweite Blutspende-Aktion

Im Juni-Heft 1975 berichteten wir ausführlich über die seinerzeit im Bereich der Station I des Werksärztlichen Dienstes durchgeführte Blutspende-Aktion des Deutschen Roten Kreuzes mit 2.100 freiwilligen Blutspendern. Durch die rege Teilnahme im letzten Jahr ermutigt, veranstaltete das DRK im August in Zusammenarbeit mit dem Werksärztlichen Dienst eine weitere Blutspende-Aktion, diesmal im Bereich der Station III. 1.200 Mitarbeiter, vor allem aus den nordwestlichen Werksbereichen, spendeten dabei freiwillig Blut. Sie halfen auf diese Weise mit, die Reserven der Blutkonserven, deren Bedarf in den letzten Jahren stark gestiegen ist, zu erhöhen. Das Deutsche Rote Kreuz ist dringend auf regelmäßige Blutspenden angewiesen. Werksärztlicher Dienst und DRK haben uns gebeten, den Spendern für ihre Teilnahme herzlich zu danken.



Kontaktstudium

Wer von unseren jüngeren Mitarbeitern Interesse an Abendkursen zur beruflichen Weiterbildung im Rahmen des Kontaktstudiums hat, findet Einzelheiten auf Seite 19 dieser Ausgabe. Die Aufnahme zeigt eine Gruppe aus dem Kurs „Elektronische Schaltungstechnik mit Operationsverstärkern“. Die neuen Kurse und Lehrgänge beginnen Anfang Oktober.

Verkaufslage

„Nach wie vor ist OPEL Marktführer“



Georg Hehner

Mit 30.200 neu zugelassenen Fahrzeugen im Monat Juli bleibt Opel nach wie vor Marktführer in der Bundesrepublik. Während der Gesamtmarkt von Januar bis Juli im Jahre 1976 um 13,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zunahm, erzielte unser Unternehmen einen Zuwachs von 43,3 Prozent. Dabei konnte der Marktanteil um 4,3 Punkte auf 21 Prozent gesteigert werden. Damit ist die Marke Opel auch für die ersten sieben Monate dieses Jahres – wie außerdem in Holland, Österreich und der Schweiz – Marktführer in der Bundesrepublik. „Unsere gegenwärtige Situation“, kommentierte Ende August der Verkaufschef für Deutschland, Georg Hehner, „widerlegt damit ganz klar jene Stimmen, die von einem Einbruch im Automobilgeschäft gesprochen haben. Bei Opel ist das Gegenteil der Fall.“ (Die genauen Augustzahlen lagen bei Redaktionsschluß noch nicht vor; laut G. Hehner hält der Trend an.)

Theaterkarten

Nach der Sommerpause können für die Spielzeit 1976/77 ab sofort wieder für die Theater in Frankfurt, Mainz, Rüsselsheim und Wiesbaden Eintrittskarten in der Kulturabteilung (Telefon 879 bis 12.30 und 13.30 bis 14.45 Uhr bestellt werden. Diese Zeiten bitte einhalten! Einzelheiten auf den Opel-Theaterplänen.

DAS MILLIONENDING

Sechs Millionen REKORD

Eine Million der laufenden Serie • Rekord-Caravan als Spende an das Deutsche Rote Kreuz



Ein großer Tag in der Produktion: Der millionste Rekord der laufenden Serie lief am 7. September '76 vom Rüsselsheimer Endmontageband. Auf unserem Bild von links: Generaldirektor James F. Waters, Jr., die Vorstandsmitglieder Ferdinand Beickler, George W. Roberts und Dr. Klaus Kartzke, der Direktor Qualitätsförderung und Inspektion, Walter Pihan, sowie die Vorstandsmitglieder Ferdinand Schwenger und John E. Rhame.

Dem Ereignis angemessen in goldgetönter Metallic-Lackierung lief im Beisein zahlreicher Ehrengäste am Dienstag, dem 7. September 1976, der einmillionste Rekord der laufenden Serie vom Band. Damit erreichte das Rüsselsheimer Erfolgsmodell – die in ausländischen Montagewerken komplettierten Bausätze eingerechnet – ein für ein deutsches Automobil der gehobenen Mittelklasse beispielloses Produktionsergebnis.

Insgesamt steht das Werk vor der Produktion des sechsmillionsten Rekord seit der Einführung dieser Modellbezeichnung im Jahre 1953. In dieser Zeit begründete die Firma den hervorragenden Ruf dieser Modellreihe, der durch den Erfolg unterstrichen wird, daß im letzten Jahrzehnt der Rekord innerhalb seiner Klasse an der Spitze der Zulassungen in der Bundesrepublik stand; gegen-

wärtig entscheidet sich jeder dritte Käufer in der gehobenen Mittelklasse für ihn.

Bei einer Feier anlässlich des Bandablaufs des Jubiläumswagens, der in diesen Wochen und den nächsten Monaten auf mehreren internationalen Ausstellungen zu sehen sein wird, übergab Generaldirektor James F. Waters, Jr., den 1.000.001. Rekord der laufenden Serie, einen Caravan, als Spende an Vertreter des Deutschen Roten Kreuzes. Marketing-Leiter Arnfried Scheskat hatte zuvor auf die anhaltend starke Nachfrage nach den verschiedenen Typen im Rekord-Programm hingewiesen und festgestellt: „Dieser millionste Rekord der heutigen Serie ist der beste Beweis für die Richtigkeit unseres Produktionskonzepts und für die Beliebtheit dieses Wagens in ganz Europa.“



Den 1.000.001. Rekord der laufenden Serie – ein Rekord Caravan – übergab Generaldirektor Waters als Spende an das Deutsche Rote Kreuz, vertreten durch den Präsidenten des Landesverbandes Hessen, Herbert Dröse. Neben ihm Landrat Willi Blodt, DRK-Kreisverbandsvorsitzender Groß-Gerau.

Das Unternehmen beschäftigte Anfang September 57.659 Mitarbeiter, davon 35.751 in Rüsselsheim, 18.980 in Bochum, 2.731 in Kaiserslautern sowie 197 in der Zweigniederlassung Berlin.

Auf Händlertagungen in den einzelnen Verkaufszonen Ende August wurden die Sondermodelle der Herbstkampagne vorgestellt und die Marktkonzeption dargelegt.

Vom National Safety Council, der nationalen Arbeitsschutz-Organisation der USA, wurde jetzt A. A. Cunningham, Generaldirektor GMOO, die Ehrenurkunde des National Safety Council in Anerkennung der hervorragenden Leistungen auf dem Gebiet der Arbeits-



BÜRGERMEISTERBESUCH

Vertiefung der Kontakte

Das Kraftfeld von Rüsselsheim, das Einzugsgebiet unserer Mitarbeiter, die bekanntlich in über 600 Gemeinden wohnen, erstreckt sich im Norden bis in den Raum Limburg, im Süden bis in die Gegend von Worms, im Westen bis nach Bad Kreuznach und im Osten bis nach Aschaffenburg. In den Orten der Randbereiche wohnen natürlich nur wenige Mitarbeiter, im näheren Einzugsgebiet entsprechend mehr, beispielsweise in Bischofsheim fast 1.000. Bürgermeister und Stadträte aus Städten und Gemeinden, in denen mehr als 100 Werksangehörige beheimatet sind, besuchten am 6. September auf Einladung der Geschäftsleitung das Werk. Die Kontakte zu ihnen sollten vertieft, die Beziehungen gefestigt, gemeinsame Probleme erörtert werden.

Umfangreiches Programm

Unsere Gäste kamen aus Astheim, Bischofsheim, Büttelborn, Erfelden, Flörsheim, Geinsheim, Gimsheim, Griesheim, Heidesheim, Hochheim, Ingelheim, Kelsterbach, Klein-Gerau, Leeheim, Mörfelden, Nieder-Olm, Raunheim, Rüsselsheim, Trebur, Wallau, Wolfskehlen und Worfelden. Ein umfangreiches Programm erwartete sie, beginnend mit der Begrüßung durch Vorstandsmitglied E. Rohde. Über die Geschichte des Werkes referierte anschließend W. Majer, PR-Behördenkontakte, während H. Stark, Werksanlagen, einen Überblick über den industriellen Umweltschutz bei Opel gab. Vor der Besichtigung einzelner Bereiche der Produktentwicklung und Konstruktion vermittelte A. Kilbert, PEK, Einzelheiten über dieses Arbeitsgebiet.

Rundgänge im Werk

Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt hielt später ein Referat über „Personalpolitische Aspekte“, dem sich eine Besichtigung der Lehrwerkstatt anschloß. Eine Fahrt zu den zahlreichen Umwelt-

schutzeinrichtungen des Werkes (Bild oben) war ein weiterer Programmpunkt, genauso ein Rundgang im Karosseriebau. Nach einem Referat von Gesamtwerkleiter F. Beickler zum Thema „Humanisierung der Arbeitswelt“ schloß sich eine allgemeine Diskussion an, an der die Vorstandsmitglieder F. Beickler, E. Rohde, Dr. W. Schlotfeldt und F. Schwenger teilnahmen. Daß zu diesem tagesfüllenden Programm auch ein gemeinsames Essen gehörte, sei nur am Rande erwähnt. Unsere Gäste zeigten sich von dem bei Opel Gesehenem und Gehörtem stark beeindruckt.

Organisationsänderung



Mit Wirkung vom 1. September 1976 ist Hans Gensert, bisher Leiter der Bochumer Werke, zum Leiter der Zusammenbau- und Teilefabrikations-Werke ernannt worden. Er übernimmt neben der Verantwortung für die Werke Kaiserslautern, General Motors Berlin GmbH und den Bereich Sonderprojekte die Koordination der vertraglich vereinbarten Fertigung unserer Produkte in den Werken General Motors Continental S.A., Antwerpen. H. Gensert berichtet dem Gesamtwerkleiter F. Beickler. (Siehe auch Bochum-Teil.)

Kein Geschäft mit Signal-Farbe

Das Werk hat sich kürzlich gegen Vorwürfe des Deutschen Touring Automobil Clubs gewehrt, daß es – und andere Automobilhersteller – mit den Aufpreisen für Lackierung in Signalfarben ein Geschäft mache. Für die Lackierung eines Autos würden, wie die Firma erläuterte, bis zu zehn Kilogramm Farbe benötigt, und der Preisunterschied für diese Lacke sei beträchtlich. So kosteten zum Beispiel bestimmte Signalfarben mehr als doppelt soviel wie Serienlacke.

sicherheit in den Übersee-Werken der General Motors Corporation überreicht.

Die letzte Betriebsversammlung war am 16. September im K 49. Auf der Tagesordnung standen der Bericht des Betriebsrates, ein Referat von Hans Preiss, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall, zum Thema „Humanisierung der Arbeit“ sowie die Aussprache.

Am 22. September ist die nächste Jugendversammlung in der Kantine A 7.

32 russische Gewerkschafter machten während eines dreiwöchigen Deutschlandaufenthaltes auch Station in Rüsselsheim, wo sie neben Gesprächen mit Vertretern der Stadt auch unser Werk besuchten.

Durch den Verzicht auf das Reserverad und die dadurch erzielte Gewichtseinsparung würden die Autofahrer in den Vereinigten Staaten pro Jahr rund 4,5 Millionen Liter Treibstoff weniger verbrauchen. Mit dieser Berechnung appellierte GM-Präsident Estes an die Reifenindustrie, ihre vielversprechenden Versuche zur Entwicklung leichterer und platzsparender Ersatzräder zielstrebig weiterzutreiben.

Neue Erschwernis-Zuschlägeregelung

In der modernen Industrie mit einer Vielzahl von Arbeitsgängen und Arbeitsmethoden sind die Belastungen des arbeitenden Menschen im Laufe der Jahre und Jahrzehnte erheblich gestiegen; während früher die Muskelkraft, das heißt die körperliche Arbeit überwog, wird heute der Mensch durch eine Vielzahl anderer Einflüsse belastet, z.B. durch Lärm, Hitze, chemische Prozesse.

Die Tarifparteien haben in Tarifverträgen festgelegt, daß solche Belastungen durch zusätzliche Erschwerniszuschläge zu vergüten sind. Diese Tarifvereinbarungen sind jedoch sehr allgemein gehalten und geben wenig Möglichkeiten, diese individuellen, von Branche zu Branche, Betrieb zu Betrieb verschiedenen Erschwernisse exakt zu erkennen und festzuhalten.

Der erste Schritt bei Opel für eine bessere Regelung wurde 1970 durch eine Betriebsvereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat getan, bei der wir die Möglichkeit hatten, bestehende Erschwernisse gezielt zu erfassen. Auf Grund dieser inzwischen sechsjährigen Erfahrungen haben wir jetzt, am 23. August 1976, nach langen und eingehenden Beratungen mit dem GBR eine neue Betriebsvereinbarung über Erschwerniszuschläge abgeschlossen, die sich von der bisherigen in verschiedenen Punkten unterscheidet.

Beispielsweise werden bei Muskelbelastung, Lärm, Temperatur, Wasser – Säure – Laugen, Schmutz – Öle – Fette – Gase – Dämpfe und anderen Merkmalen bessere Methoden zur Erfassung eingeführt, damit einerseits diese Belastungen eine gerechte Vergütung finden, andererseits die technischen Abteilungen Unterlagen in die Hand bekommen, um sie abzubauen bzw. bei künftigen Planungen zu beachten.

Da für die Bewertung der Vielzahl von Arbeitsplätzen im Unternehmen umfangreiche Vorarbeiten notwendig sind, haben Geschäftsleitung und GBR vereinbart, daß die neue Betriebsvereinbarung zum 1. Juni 1977 in Kraft tritt. Sie ist ein weiterer wichtiger Schritt auf dem Wege zur Humanisierung der Arbeitswelt. H.M.



Jeder Mitarbeiter erhält regelmäßig ein Exemplar der Werkzeitschrift. Im Gegensatz zu anderen Publikationen, die man kaufen oder abonnieren muß, wird sie kostenlos abgegeben. Dadurch fehlt der Redaktion eine wichtige Kontrollmöglichkeit; sie weiß nicht genau, ob das Heft auf Interesse stößt, gelesen wird, in der Familie Beachtung findet, was gefällt, was nicht.

Unterschiedliche Meinungen

Fragen über Fragen, wobei von vornherein davon auszugehen ist, daß man es allen Menschen nie gleichzeitig recht machen kann und auch über Inhalt und Gestaltung einer Werkzeitschrift unterschiedliche Meinungen bestehen. Der eine sieht den Schwerpunkt auf diesem, der andere auf jenem Gebiet. Die Erwartungen von 60.000 Empfängern und vielleicht der gleichen Zahl von Mitlesern aller Altersstufen, verschiedener Tätigkeiten und unterschiedlicher Bildung ist naturgemäß sehr groß. So gesehen, ist es für die Redaktion nicht ganz leicht, einen mittleren Weg einzuschlagen, das heißt, möglichst vielen Interessen Rechnung zu tragen.

Diesmal eine Fragebogen-Aktion

Schon mehrmals wurde im Laufe der Jahre die Lesermeinung ergründet. Diesmal soll es erneut durch eine Fragebogen-Aktion geschehen, die in diesen Tagen beginnt und einen repräsentativen Querschnitt von rund zehn Prozent der deutschen Leserschaft der drei Werke erfassen wird. Die Fragebogen werden – aufgeschlüsselt – in allen großen Werksbereichen verteilt.

Völlig unbeeinflußt

Um ein möglichst objektives Bild zu erhalten, wird nicht nach dem Namen gefragt, nur die Meinung interessiert! Man kann also völlig unbeeinflußt und ohne Rücksicht auf diesen und jenen offen seine Ansicht äußern. Um dies zu gewährleisten, wird ein Umschlag mit ausgegeben, in dem der Fragebogen verschlossen und mit der Werkspost an die Redaktion zurückgeschickt werden kann. Wer nicht zu den Empfängern des Fragebogens zählt, sich aber doch an der Befragung beteiligen möchte, kann die Unterlagen bei der Redaktion abholen oder anfordern. Um Zweifel oder Mißverständnisse auszuschließen, wird die Auswertung von neutraler Seite überprüft. Auf das Ergebnis kommen wir zu einem späteren Zeitpunkt zurück.

Die Redaktion

Beobachtungen

Aktion „Grüner Plan“

Bei Gängen in verschiedene Werksbereiche fiel mir wieder einmal auf, wie verhältnismäßig wenig Grün bei uns noch zu finden ist, weniger jedenfalls als in früherer Zeit. Grau und eintönig bietet sich die „Werkslandschaft“ dem Auge auf weiten Strecken dar. Grüne oder bunte Tupfer fehlen weitgehend; sie würden das Bild freundlicher gestalten. Gerade einem Industriebetrieb stünde eine Auflockerung aus mehr als einem Grunde gut an. Ich denke nicht nur an die vielen Besucher, die es wohlgefällig aufnahmen, insbesondere die Mitarbeiter wüßten eine solche Belebung der Szene zu schätzen. Nicht, daß sich ihr Arbeitstag dadurch wesentlich veränderte, aber es wäre für sie doch eine freundlichere Umwelt. Darum: Wie wär's gelegentlich mit einer Aktion „Grüner Plan“? Holzkästen oder Betonschalen – wie in den Städten – mit Blumen oder Grünpflanzen und, wo möglich, da und dort ein Loch in den Beton gebohrt und Bäume gepflanzt! Der gärtnerischen Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Allzuviel Geld würde das bestimmt nicht verschlingen, zumal es hier nutzbringend angelegt wäre. Ähnlich wäre es mit ein paar Bänken hier und dort. Nicht umsonst wird eben soviel von der menschlichen Stadt gesprochen. Das sollte nicht zuletzt auch für die Stätten der Arbeit gelten!

„Treue“ Seelen

Ich kam in eine Betriebsabteilung, in der ich gut bekannt bin. Seit Jahr und Tag hängen dort immer die gleichen weiblichen Aktbilder an der Wand. „Wie lange“, bemerkte ich etwas vorlaut, „hängen hier eigentlich schon Eure Schönheiten? Es sind immer dieselben. Ihr seid ja recht konservativ!“ „Klar“, belehrte mich ein Kollege schmunzelnd, „wir sind eben unseren Mädchen treu.“ Darauf konnte ich nichts erwidern.

Kavalier der Werkstraße

Neulich, als ich auf einer Werkstraße ging und mich über den Regen ärgerte, hielt plötzlich ein Wagen neben mir. Der mir fremde Fahrer fragte, ob ich es weit hätte und ob ich einsteigen wolle. „Bei dem Regen nehm' ich Sie gern mit.“ Dankend nahm ich an. Also auch das gibt's noch: Kavalier der Werkstraße. Andere waren vorher an mir ohne jede kollegiale Regung vorbeigeplüzt. Und nun dieser Kavalier! Warum eigentlich so wenige? Kollegen, die man auf Werkstraßen aufnimmt sind schließlich keine Anhalter im üblichen Sinne, wie sie oft an Autobahnen stehen. Zur Nachahmung empfohlen, auch wenn's dafür keine Plakette gibt.

Spectator

UNSERE JUBILARE

40



Heinrich Engel
PV-Werkstätten
3.8.1976



Charlotte Lehmann
Vergaserbau
14.9.1976



Ernst Hüllhoff
Preßwerk
22.9.1976
Werk Bochum

25

11.9.1976
Ernst Streck
Qual.Ktr.u.Insp.

30.9.1976
Hans Stapf
Genesendenabt.

IM RUHESTAND

Wilhelm Adamczak
Preßwerk

Nikolaus Alter
Karosseriebau

Otto Baumgart
Instandhaltung

Albin Bernhardt
Preßwerk

Wilhelm Boles
Beschädigteneins.

Florian Furgoll
PEK

Ernst Herbolsheimer
Qual.Ktr.u.Insp.

Franz Jahnel
Motorenbau

Otto Jakobs
PEK

Gertrud Klarhöfer
Ordnungsdienst

Anna Laumann
Werksverpflegung

Heinrich Michel
Karosseriebau

Ida Morawietz
Ordnungsdienst

Margarete Reibold
Produktionskontrolle

Ernst Roos
Ersatzteilelager

Josef Ruppert
Betriebskrankenkasse

Heinrich Stieglitz
PV Werkstätten

Betty Wollesky
PEK

Emil Zuber
Chassis I

Wilhelm Zweschper
Beschädigteneinsatz

Mit Cindy & Bert

Nächste Jubilarfeier am 29. Oktober
in der Stadthalle Rüsselsheim

Wie bereits kurs angekündigt, ist die nächste Jubilarfeier am 29. Oktober; diesmal wieder in der Stadthalle Rüsselsheim. Zu dieser Ehrung sind alle Jubilare, deren Jubiläum in den Zeitraum Januar bis einschließlich Oktober fällt, eingeladen worden. Die Veranstaltung wird um 17.15 Uhr beginnen und gegen 21 Uhr zu Ende sein. Dem akademischen Teil, bei dem das große Werksorchester unter Andreas Wagner den musikalischen Rahmen zieht, und dem späteren gemeinsamen Abendessen schließt sich ein Unterhaltungsprogramm an. Stargäste werden dabei das besonders aus vielen Hit-Paraden bekannte Schlagerpaar Cindy & Bert sein (Bild), während neben anderen Darbietungen für einen lustigen musi-

kalischen Bühnenwirbel die beliebten Jacob Sisters sorgen werden. Dazu wie immer das Unterhaltungsensemble des Werksorchesters.





Blick auf die neue vollautomatische Pressenstraße im K 67. Vorn der im Text erwähnte Platinenlader, der die Platinen in die Ziehpresse transportiert.

**MODERNSTES
SYSTEM IM AUTOMOBILBAU**

Neue vollautomatische Pressenlinien in Rüsselsheim und Kaiserslautern

Sehr teure Maschinen und kostspielige Werkzeuge sind im Preßwerk eingesetzt. Der Umgang mit diesen hochwertigen Einrichtungen erfordert verantwortungsbewußte Mitarbeit und konzentrierte Arbeitsweise. In diesem Fertigungsbereich wurden vor geraumer Zeit zwei neue vollautomatische Pressenlinien in Betrieb genommen: eine in Rüsselsheim im Bau K 67 und eine zweite im Werk Kaiserslautern. Dem Leiter der Produktionsvorbereitung Preßwerk, H. Vollhardt, stellten wir als dem Verantwortlichen für die Planung, Einrichtung und Inbetriebnahme dieser Anlagen einige Fragen.

Neue Konzeption

OPEL POST: Herr Vollhardt, vor einiger Zeit wurden zwei neue vollautomatische Pressenlinien in Betrieb genommen. Welche Gesichtspunkte waren dabei entscheidend?

VOLLHARDT: Es sind mehrere Punkte. Die steigende Nachfrage nach unseren Produkten und der Ersatz von veralteten Einrichtungen stellten uns vor die Alternative, die bisherigen Einzelpressen auszutauschen oder ein technisch neues Konzept auszuarbeiten. Unser Ziel war die Einführung einer Produktionsmethode, die Arbeitserleichterung und Arbeitsbereicherung einerseits mit Wirtschaftlichkeit andererseits verbindet.

OPEL POST: Wie sehen Sie diese Neueinrichtungen im Hinblick auf das wichtige Gebiet der „Neuen Arbeitsstrukturen“?

VOLLHARDT: Die Arbeiten im Preßwerk sind, bedingt durch die Arbeitsweise der Umformpressen, durch kurze Arbeitszyklen gekennzeichnet. Unser Ziel ist es, das Bedienungspersonal durch die Automatisierung der Werkstückhandhabung von diesem Zyklus zu entbinden und ihnen Überwachungs- und Kontrollfunktionen zuzuordnen.

OPEL POST: Können Sie dies etwas näher erläutern?

Zentrale Bedienung

VOLLHARDT: Diese automatische Pressenlinie wird von einem zentralen Bedienungsstand, einem „Cockpit“ vergleichbar, überwacht und gesteuert. Für jede einzelne Pressenoperation sind Kontrollsignale und Istwertgeber auf einem

neren Losgrößen wirtschaftlich gefertigt werden können. Parallel hierzu wird durch die höhere Ausbringung ein Auftrag schneller abgeschlossen, so daß des öfteren auf andere Teile umgerüstet werden muß. Zu diesen Umbauten, die das Fachkönnen des Menschen erfordern, wird das Bedienungsteam mit herangezogen, so daß sich in diesem Arbeitsbereich die Überwachung der Produktionsläufe mit den Umrüstphasen abwechselt. Diese Vielseitigkeit erfordert ein gut fundiertes technisches Wissen und stellt hohe Anforderungen an die Fähigkeit jedes einzelnen Mitarbeiters.

Flexible Teilefertigung

OPEL POST: Wie viele verschiedene Teile werden eigentlich auf diesen Linien gefertigt?



Die Elektro-, Steuer- und Überwachungsgeräte der Pressenstraße befinden sich in zwei Schaltschrankreihen mit insgesamt 85 Meter Länge. An einem dieser Schaltschränke Mitarbeiter H. Kleinhenz.

Tableau angeordnet, die jede Maschine überwachen und bei Störungen durch Lichtsignale Hinweise zur Fehlersuche geben.

OPEL POST: Das sind große Fortschritte im Bereich der Arbeitserleichterung. Was können Sie zusätzlich zum Ziel der Arbeitsbereicherung sagen?

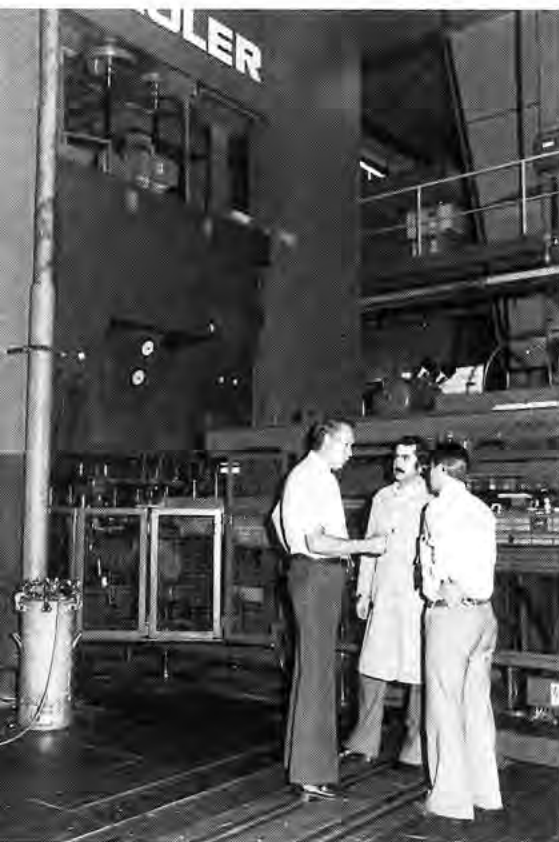
VOLLHARDT: Diese Linien ermöglichen durch Werkzeugwechseltische, Schnellspanner, vorjustierte Greifer usw. eine kürzere Umbauzeit, wodurch auch klei-

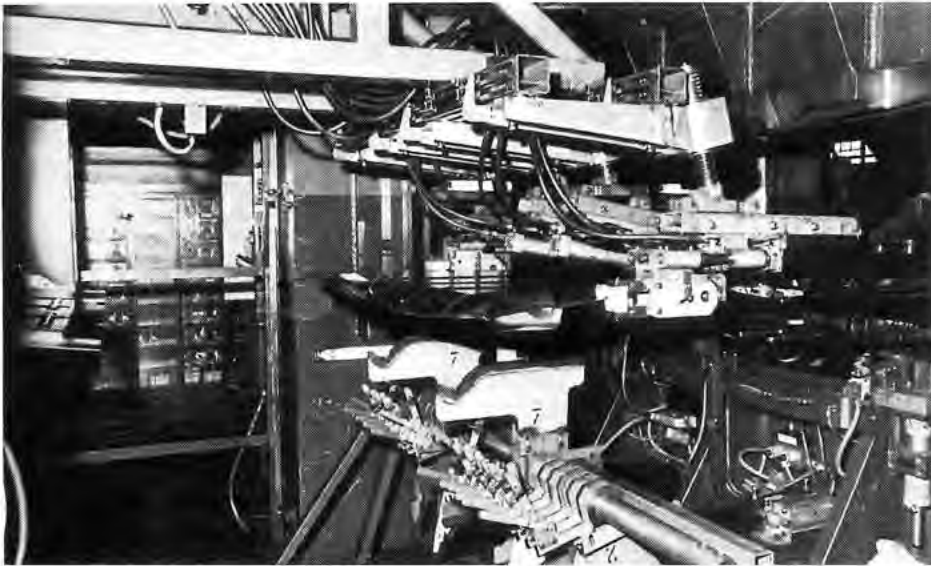
VOLLHARDT: Wir „fahren“ auf diesen Linien zur Zeit zehn verschiedene Blechgroßteile. Typische Teile hierfür sind: Rückwand oben, Front oben und unten, Stirnwand, Armaturentafel usw. Dieses System ist für unterschiedliche Teilegrößen und Teileformen geeignet.

OPEL POST: Da wir gerade bei der Technik sind: Können Sie hierzu einige Angaben machen?

VOLLHARDT: Die beiden Linien bestehen aus je einer doppelwirkenden Presse mit einer Preßkraft von 10.000 kN (1.000 t) im Stößel und 6.000 kN (600 t) im Blechhalter sowie sechs bzw. acht einfachwirkenden Pressen von je 8.000 kN (800 t). Die Einlege- und Ausbeaggregate sind mechanisch mit dem Pressenantrieb gekoppelt und können durch verstellbare Hebehübe den jeweiligen Erfordernissen angepaßt werden. Wendestationen zwischen allen Pressen ermög-

Vor der Pressenstraße von links H. Vollhardt, Leiter Produktionsvorbereitung Preßwerk und verantwortlich für Planung und Installation dieser Anlagen. Mit ihm wurde das Interview geführt. Daneben Obermeister J. J. Sanz und O. Reitz, Hauptbetriebsleiter Preßwerk, der unserem Reporter bei einem Rundgang die Arbeitsweise schilderte.





Die Aufnahme zeigt, wie das Teil „Rückwand oben“ aus der Ziehpresse entnommen wird. Gleichzeitig wird bei diesem Arbeitsgang das vorher entnommene Teil von der Ablegestation in die Wendestation transportiert.

lichen das Positionieren für jede Werkzeuglage. Die Preßwerkzeuge jedoch sind so konstruiert, daß wir im Bedarfsfalle auf jede konventionelle Pressenlinie ausweichen können.

Und der Umweltschutz?

OPEL POST: Was wurde bezüglich des Immissionsschutzes, des Umweltschutzes getan?

VOLLHARDT: Um die Emmissionen in den heute möglichen Grenzen zu halten, wurden alle Greifer mit Kunststoffaufnahmen versehen. Die Transportbewegungen weisen homogene Beschleunigungs- und Verzögerungswerte auf, um ein hartes Aufsetzen der Teile zu vermeiden. Und alle Abluftausgänge sind mit Dämpfern ausgerüstet. Weiterhin sind alle Teileauflagen und Abfallrutschen resonanzgedämpft. Diese Maßnahmen dienen dazu, den Geräuschpegel abzusenken.

Durch elektrische Verkoppelung wird der Hubzyklus asynchron gesteuert, das heißt die einzelnen Stößelniedergänge erfolgen zueinander zeitlich versetzt. Und durch abgestuftes Einsetzen aller Stößelmassenkräfte wird das Entstehen von Bodenerschütterungen vermieden. Ein Höchstmaß an Arbeitssicherheit ist durch die vollautomatische Arbeitsweise und die vollkommene Abschirmung gegeben.

OPEL POST: Wie verhalten sich die Kosten im Vergleich zu einer herkömmlichen Pressenlinie?

VOLLHARDT: Vorausgesetzt man legt die gleichen Forderungen in bezug auf Preßkraft, Tischgröße und Anzahl der Maschinen als Basis zugrunde, so liegt der Anschaffungswert dieser Pressenlinien um ca. 15 Prozent über dem einer konventionellen Pressenlinie.

OPEL POST: Was kann man heute nach Abschluß erster praktischer Erfahrungen sagen?

VOLLHARDT: Hierzu ist klar festzustellen, daß wir in gemeinsamen Bemühungen mit dem Lieferanten und allen beteiligten Stellen im Hause Opel die von uns gesteckten Ziele erreicht haben. Meines Wissens ist dieses System das zur Zeit modernste im Automobilbau.

OPEL POST: Herr Vollhardt, vielen Dank für Ihre instruktiven Erklärungen.

Transport über ein Magnetband

Bei einem anschließenden Rundgang erfahren wir vom Hauptbetriebsleiter des Preßwerkes, O. Reitz, noch Einzelheiten über den Arbeitsablauf: Am Beginn der Straße ist eine automatische Entstapelanlage für zugeschnittene Blechtafeln, sogenannte Platinen, eingesetzt. Von hier aus werden die Platinen über ein Magnetband zum Platinenlader transportiert. Die

Platine passiert dabei eine sogenannte „Doppel-Ladekontrolle“, die bei Doppel-Entstapelungen, um Werkzeugbrüche zu vermeiden, die betreffenden Platinen abwirft. Der Platinenlader legt die Rohplatinen in das Ziehwerkzeug ein, und, nachdem die Presse den Umformungsvorgang beendet hat, wird das Teil von den Greifern der nächstfolgenden Pressen entladen, auf eine Zwischenablage gelegt, später in die Wendevorrichtung und hier in die Lage des nächsten Bearbeitungsganges gebracht. Von dort wird es weiter transportiert. Dieser Vorgang wiederholt sich zwischen jeder Presse.

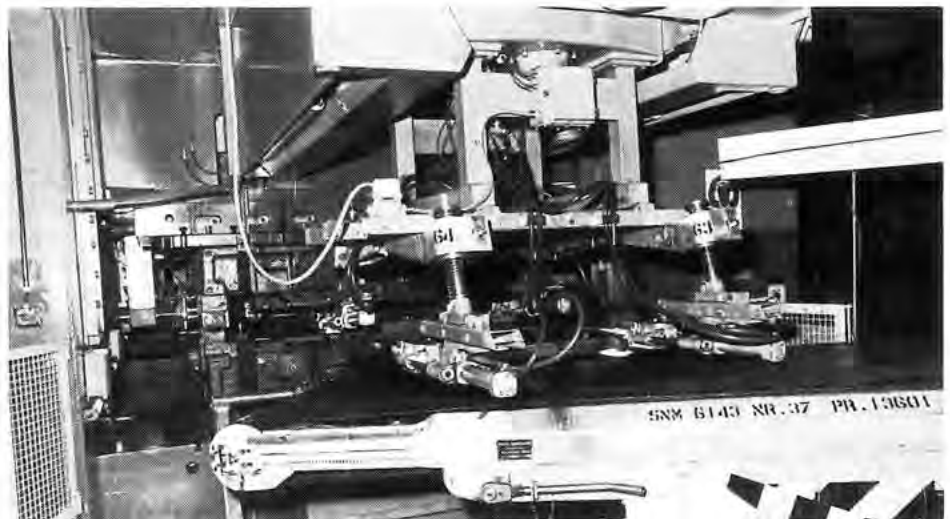
Viele elektronische Anlagen

Die für das nächste Teil erforderlichen Werkzeuge werden während der laufenden Produktion auf Schiebetische aufgespannt und ausgerichtet. Die an die Teilform angepaßten Greiferköpfe sind farblich gekennzeichnet und in den Schränken neben den einzelnen Pressen aufbewahrt. Wenn also ein Werkzeugwechsel erfolgt, werden die vorbereiteten Schiebetische eingefahren, die farblich gekennzeichneten Greiferköpfe und Teileablagen montiert oder eingeschwenkt und die entsprechenden Einstellungen der Entbeziehungsweise Beladeaggregate vorgenommen. Bemerkenswert an dieser Linie ist noch der umfangreiche Aufwand an Elektro-, Steuer- und Überwachungsgeräten, die sich in zwei Schaltschrankreihen zwischen den Gebäudestützen befinden.

Richtungweisend

Betrachtet man die mit diesen Linien verwirklichten Verbesserungen der Arbeits- und Umweltbedingungen, so muß man zu dem Schluß kommen, daß hier ein weiterer Schritt in die richtige Richtung getan wurde mit dem Ziel, „nicht den Menschen an die Arbeit, sondern die Arbeit an den Menschen anzupassen“.

G.



Am Ende der automatischen Pressenstraße: Das Förderband (vorn) bringt die gepreßten Teile zum Abstapeln in bereitstehende Transportwagen.

Winterhalbjahr 1976/77, I. Teil

Donnerstag, 7. Oktober 1976

Dr. Georg Wolff:

„Die vier Jahreszeiten in den Alpen“

Farbbild-Bericht des beliebtesten Referenten der Opel-Vortragsreihe mit Tips für Fotofreunde.

Donnerstag, 14. Oktober 1976

Hans Patzelt:

„Urwaldlebnisse in Ecuador und im Tierparadies Galapagos“

Farbbild-Vortrag über eine interessante Foto-Safari mit großartigem Bildmaterial des bekannten Fotografen und Südamerikakenners.

Donnerstag, 21. Oktober 1976

Dr. Oscar Weggel:

„Kambodscha – Thailand“

Interessanter Reisebericht des Mitglieds des Instituts für Asienkunde über diese wichtigen Zentren fernöstlicher Politik und Kultur

Donnerstag, 28. Oktober 1976

Jörg Trobitzsch:

„Sibirien – der ‚wilde Osten‘ der UdSSR“

Farbbild-Bericht über Sibirien, in dem ein interessantes Bild von der rasanten Entwicklung dieses Gebietes der Sowjetunion gezeichnet wird.

Donnerstag, 4. November 1976

Elmar Engel:

„Robinsonade im Norden Kanadas“

Farbbild-Bericht des ständig in Kanada lebenden Schriftstellers über das Leben fernab jeglicher Zivilisation in der Wildnis Süd-Labradors.

Donnerstag, 11. November 1976

Dr. Max Reisch:

„Afghanistan – Drehscheibe Asiens“

Der beliebte Referent und erfahrene Asienkenner berichtet diesmal über eine abenteuerliche Expedition nach Afghanistan.

Sämtliche Vorträge um 20 Uhr in der Stadthalle Rüsselsheim. – Eintritt frei. – Änderungen vorbehalten!

HOBBY**Amateurfunk**

Anfang September 1976 fand in Rüsselsheim der Sommer-Fieldday des Ortsverbandes Rüsselsheim-Mörfelden des Deutschen Amateur-Radio-Clubs (DARC) statt. Der Sommer-Fieldday ist ein europäischer Funkamateurr-Wettbewerb, nach dessen Verlauf anhand der angefertigten Unterlagen vom DARC die Rangfolge der Teilnehmer festgelegt wird. Durch dieses Ereignis wurden wir auf zahlreiche Funkamateure in unserem Werk aufmerksam. Einer von ihnen, Manfred Dahmen, ist als Krankenpfleger auf Station II des Werksärztlichen Dienstes tätig. Ein großer Teil seiner Freizeit gehört dem Amateurfunk.

Lizenz von der Post

In einem Gespräch mit ihm erfuhren wir, daß alles, was mit Technik und Elektronik zusammenhängt, ihn schon immer interessiert hat. Ein Kollege, der selbst Amateurfunker ist, gab den Anstoß, sich näher damit zu befassen. Zunächst beschaffte er sich Fachliteratur über den Amateurfunk. Das zu bewältigende Material war sehr umfangreich, doch diese Art Selbststudium brachte schließlich den Erfolg. Ende letzten Jahres legte er die Prüfung bei der Deutschen Bundespost in Frankfurt ab und erhielt seine Lizenz als Funkamateurr.

Verschiedene Geräte

Manfred Dahmen hat Ultrakurzwellen-Funkgeräte, deren Reichweite normalerweise 200 bis 300 km beträgt. Bei besonders günstigen atmosphäri-

schen Bedingungen kann er mit allen europäischen Stationen Kontakt aufnehmen. Kurzwellenstationen haben dagegen meist eine erdumspannende Reichweite.

Völkerverbindendes Hobby

Die Kontaktaufnahmen mit fremden Menschen bringen dem Amateurfunk in aller Welt immer mehr Freunde. Es ist ein völkerverbindendes Hobby. Die Amateurfunker lernen sich mit den international festgelegten codierten Rufzeichen kennen. Vielfach sind durch die Funkkontakte lebenslange Freundschaften entstanden. Es ist aber nicht nur ein Hobby, das Freude macht, Amateurfunker in aller Welt sind mehr noch durch zahlreiche Hilfsaktionen bekannt geworden. Oft werden innerhalb kürzester Zeit über die Grenzen, mitunter sogar von Ost nach West, lebensrettende Medikamente beschafft. Auch bei Naturkatastrophen wird Jahr für Jahr – die Bundesrepublik eingeschlossen – das dichte Netz der Amateurfunk-Stationen bei der Aufrechterhaltung von wichtigen Verbindungen tätig. Heute gibt es in der Bundesrepublik etwa 25.000 lizenzierte Amateurfunk-Stationen, in den USA und in Japan dagegen sogar Hunderttausende.

Ständiger Erfahrungsaustausch

Rüsselsheimer Werksangehörige, die mehr über den Amateurfunk wissen möchten, wenden sich am besten an den Ortsverband Rüsselsheim-Mörfelden des DARC in der Darmstädter Straße 52 in Rüsselsheim. Die Mitglieder treffen sich dort an jedem ersten und dritten Freitag im Monat jeweils ab 20.00 Uhr zu einem Erfahrungsaustausch.



„Cq – Cq – Cq – de DB3ZU ...“ Mit diesem Code meldet sich Mitarbeiter Manfred Dahmen, wenn er mit anderen Funkamateuren den Kontakt aufnimmt.

GM-MONTAGEWERK ANTWERPEN



Luftaufnahme vom GM-Montagewerk II in Antwerpen, in dem nur Opel-Wagen für den europäischen Markt zusammengebaut werden.

OPEL-Wagen aus Belgien

Die Werkzeitschrift hat im Laufe der Jahre immer wieder die Geschichte der General Motors Corporation behandelt, zu der seit 1929 bekanntlich auch Opel gehört. Zuletzt wurde darüber im letzten Heft berichtet, und zwar hauptsächlich im Hinblick auf die große Zahl neu eingestellter Mitarbeiter, die im Laufe der letzten 2 Jahre zu uns gekommen sind und die Zusammenhänge kennen sollen. Zu einer 1967 in Betrieb genommenen Produktionsstätte, dem Montagewerk II der General Motors Continental in Antwerpen, haben wir einen besonders engen Kontakt, weil in ihm nur Opel-Wagen aus Aggregaten und Teilen der Rüsselsheimer, Bochumer und Kaiserslauterner Produktion zusammengebaut werden. Im Rahmen unserer GM-Berichterstattung soll diesmal dieses Werk besucht werden.

Hauptsächlich für EG-Länder

Nach zweijähriger Bauzeit wurde im März 1967 die Arbeit aufgenommen. Es waren

einmal gesamteuropäische Gesichtspunkte, die den Ausschlag für diesen verkehrsmäßig besonders günstigen Standort gaben, nicht zuletzt geschah es aber auch im Hinblick auf die Kapazitätsauslastung unserer Werke und den damals völlig leeren Arbeitsmarkt bei gleichzeitig ständig zunehmender Nachfrage nach unseren Erzeugnissen. Zur Zeit werden in Antwerpen mehrere Varianten der Kadett-, Ascona- und Mantä-Reihe gebaut, die hauptsächlich für Märkte der EG-Länder bestimmt sind. Montageanlagen und Produktionsablauf sind denen unserer Werke in Rüsselsheim und Bochum in etwa vergleichbar. Die tägliche Produktionskapazität beträgt jetzt 1.200 Wagen. Wie bei uns, wird auch in Antwerpen in zwei Schichten gearbeitet. Die maximale Produktionsleistung von 75 Einheiten pro Stunde wurde zum ersten Mal im März 1973 benötigt und erreicht; das Produktionsjubiläum des einmillionsten Fahrzeugs konnte nur wenige Wochen

danach, am 24. Mai, begangen werden.

27 Kilometer Fließbänder

Wie bei jedem Betriebsbericht, interessieren auch hier wichtige Zahlen, Daten und Fakten: Die Anlagen befinden sich auf einem Gelände von 140 ha, von denen 20 ha Gebäudefläche ausmachen. (Siehe die Luftaufnahme.) Die Gesamtlänge der Werkstraßen beläuft sich auf 12 Kilometer.

Das Montagegebäude hat eine Gesamtfläche von 170.000 Quadratmetern. Arbeits- und Materialförderer sind 27 Kilometer lang. Alle Zusammenbau-Operationen werden im Erdgeschoß vorgenommen, während im Obergeschoß Vorbereitungs- und Lackierarbeiten ausgeführt werden. Das Verwaltungsgebäude umfaßt 15.000 Quadratmeter. Es gibt zahlreiche Sozialeinrichtungen, wie Küchen und Kantinen sowie vieles andere mehr. Die Gesamtbelegschaft betrug im Februar

dieses Jahres, als die Kapazitätsauslastung nahezu erreicht war, 6.650 Mitarbeiter.

55 Modell-Varianten

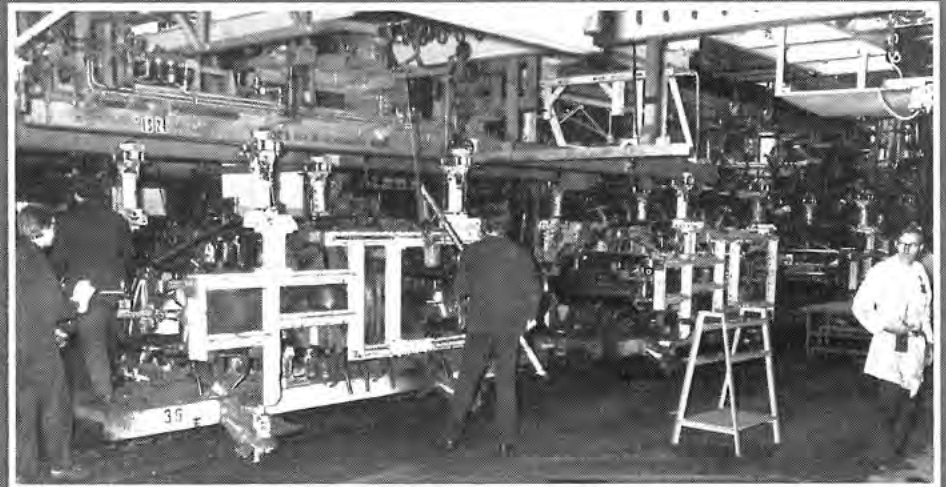
Bei Produktionsbeginn wurden zwei Fahrzeug-Modelle gebaut: Kadett und Rekord. Der Rekord-Zusammenbau wurde im September 1968 eingestellt und stattdessen die Produktion für den US-Export einschließlich der Manta/Ascona-Versionen für den USA-Markt aufgenommen. Auch dieser Fertigungszweig mußte 1975 schließlich aufgegeben werden. Die Gründe hierfür sind im wesentlichen auf die Kostensteigerung in der Bundesrepublik und die stark veränderte Währungsrelation zwischen US-Dollar und DM zurückzuführen. Als Ausgleich wurden auf dem europäischen, hauptsächlich auf dem Markt in Großbritannien neue Absatzmöglichkeiten gefunden, hier insbesondere für die „Cavalier“-Version von Manta/Ascona. Eine Zusammenstellung der zur Zeit montierten Kadett- und Manta/Ascona-Modelle ergibt insgesamt 55 verschiedene Varianten. Dazu kommen Rallye- und GT-Modelle sowie Manta Berlinetta.

Hoher Qualitätsstandard

Die Anlieferung des Materials erfolgt per Bahn oder Lkw. Täglich treffen in Antwerpen neben den im wesentlichen aus

der Bundesrepublik kommenden Zuliefer-teilen Sonderzüge aus Bochum, Rüsselsheim und Kaiserslautern ein. Der Hauptanteil der im Werk II montierten Fahrzeuge wird zur Zeit in den EG-Ländern abgesetzt und mit Autotransportern, Zügen oder Schiffen zu den jeweiligen Opel-GM-Händlerbetrieben transportiert. Vom September 1975 bis Februar 1976 blieben 27 Prozent der Produktion in den Beneluxländern, 23 Prozent kamen auf den deutschen Markt, 13 Prozent nach Großbritannien und 18 bzw. 14 Prozent nach Frankreich und Italien. Die Qualität der in Antwerpen gebauten Wagen bewegt

sich auf einem hohen Niveau. Bei den von 1971 bis November 1975 unter 19 europäischen GM-Werken angestellten Vergleichen bezüglich der Fahrzeugqualität erreichte das Werk Antwerpen II neunmal Platz eins. Diese Tatsache ist dem Qualitätsbewußtsein der dortigen Mitarbeiter und dem Können einer außerordentlich aufgeschlossenen und kooperativen Führungsmannschaft zuzuschreiben. Das aber ist nicht zuletzt auch ein Erfolg der äußerst guten Zusammenarbeit zwischen Opel und diesem modernen GM-Montage-werk in der belgischen Industriestadt an der Schelde.



Im Gerippebau (oben) und in der Wagenendmontage (darunter) des 1967 in Betrieb genommenen GM-Werkes in Belgien.

OPEL

von oben

Diese neue, im Frühsommer dieses Jahres gemachte Luftaufnahme zeigt unser Rüsselsheimer Werk. Die Maschine kam von Westen, von Bischofsheim, 2,5 Millionen qm Werksgelände unter sich. Im Hintergrund ein Teil der Stadt. Vorn die

Daten und Zahlen

1862: Adam Opel baut in einem ausgedienten Kuhstall seine erste Nähmaschine und gründet das Werk Rüsselsheim.

1887: Beginn der Fahrradproduktion. Ein Menschenalter später ist Opel eine der größten Fahrradfabriken der Welt.

1898: In Rüsselsheim wird das erste Automobil produziert, ein Opel-Patent-Motorwagen, „System Lutzmann“, 4 PS.

1911: Ein Großfeuer vernichtet einen Großteil der Fabrikanlagen. Die Nähmaschinenproduktion wird nach Herstellung von über 1 Million Einheiten eingestellt. Von nun an werden nur noch Fahrräder und Automobile gebaut.

1924: Aufnahme der Großserienproduktion von Automobilen mit Einführung des Fließbandes.

1929: GM – General Motors Corporation, Detroit, der größte Automobilhersteller der Welt, übernimmt die Adam Opel AG.

1937: Mehr als 2 1/2 Millionen Fahrräder sind hergestellt: die Produktion läuft aus. Opel baut nur noch Automobile.

1940: Das einmillionste Opel-Automobil wird produziert.

1945: Mehr als die Hälfte der Werksanlagen sind zerstört. Trotzdem läuft ein Jahr später der Automobilbau wieder an.

1962: 100 Jahre Opel.

1965: Der fünfmillionste Opel-Wagen läuft vom Band.

1971: Der zehnmillionste Opel-Wagen läuft vom Band.

1973: 75 Jahre Automobilbau bei Opel.

1975: Mehr als 13 Millionen Automobile hergestellt.

B 43, der Verladebahnhof K 100, die Abstellplätze und das neue vollautomatische Hochregallager. Rechts oben das alte Prüffeld, PEK und Design, die Opel-Wohnheime sowie Bereiche der Siedlungen A und B. Auf der linken Bildseite Teile des Motorenbaus M 55 und der Schmiede. Jenseits der Achse Portal 20 – Opel-Turm liegt in Richtung Osten der alte Werksbereich. (Freigegeben Reg. Präs. Stuttgart 9/42986.)





Mit OPEL aufs Wasser und in die Luft

Schon vor dem 1. Weltkrieg baute OPEL Flugmotoren und Motorboote

Mancher ältere Werksangehörige oder Rentner wird sich daran erinnern, daß Opel während des letzten Krieges zwangsläufig als Zulieferer für die Flugzeugindustrie eingesetzt war. Weit weniger bekannt ist die Tatsache, daß bereits Anfang dieses Jahrhunderts Opel neben Nähmaschinen nicht nur Automobile, Fahrräder und Motorräder, sondern auch Motorboote und Flugmotoren baute. Sicher waren diese Fertigungszweige nur Randgebiete einer für heutige Begriffe überaus breiten Produktionspalette.

Immerhin wurden sie jedoch für wert erachtet, in der Festschrift zum goldenen Jubiläum 1912 in Wort und Bild erwähnt zu werden.

Allen Anforderungen gerecht

Zum Kapitel Flugmotoren ist dort zu lesen: „Dem Zuge der Zeit nach ‚oben‘ folgend, hatte man auch einen Motor für Aeroplane konstruiert, der allen Anforderungen, die an einen erstklassigen, absolut zuverlässigen Flugmotor gestellt werden können, vollauf gerecht wurde, sich gut bewährte und großen Absatz fand.“

Es handelte sich um einen Vierzylinder mit paarweise zusammengeegossenen Zylindern von 125 mm Bohrung und 130 mm Kolbenhub, der bei 1.250 Umdrehungen eine Durchschnittsleistung von 60 PS brachte. Die Maschine wog 120 kg. In der Beschreibung heißt es unter anderem: „Besondere Kennzeichen

des Opel-Flugmotors sind erstklassige Werkmannsarbeit, gefällige Konstruktion, leichte Übersichtlichkeit aller Teile, einfachste Handhabung und vor allem als ein wichtiger Faktor, schnelle Bereitschaft.“

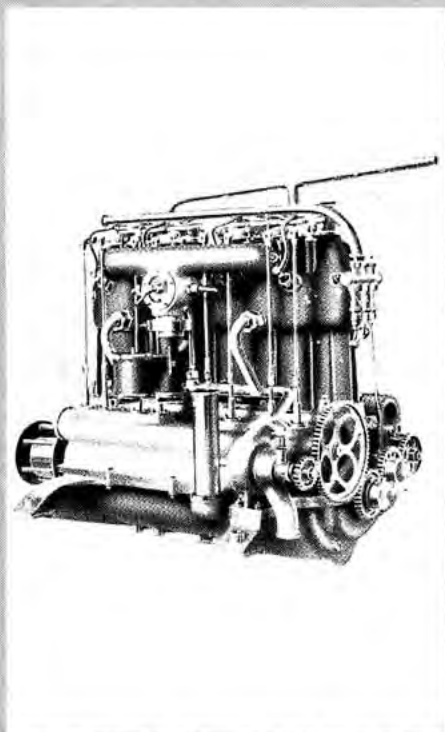
„Propellerbahn ist frei“

Herrn Nikolaus Geiss, Schwabenheim, der früher auch Beifahrer von „Carlo“ Jörns war, verdanken wir eine Rarität, nämlich ein altes Handbuch über den Opel-Flugmotor. Es enthält neben der illustrierten Beschreibung des Motors und seiner Arbeitsweise Hinweise für den Betrieb und die Behebung von Störungen. Da wird beispielsweise das Anlassen „nach Betätigung des Betupfers des Vergasers“ genau beschrieben: „Die folgende, auf den Flugplätzen allgemein eingeführte Methode hat sich gut bewährt.

Der Führer ruft, nachdem er den Umschalter auf 0 gestellt hat, dem Monteur das Wort ‚aus‘ (Zündung ausgeschaltet) zu, das vom Monteur laut und deutlich zu wiederholen ist. Dann erst darf der Monteur den Propeller durchdrehen. Ist dies geschehen, so tritt der Monteur zur Seite und ruft dem Führer das Wort ‚frei‘ zu (das heißt niemand am Propeller, die Propellerbahn ist frei), das der Führer wiederholt . . .“

„Motor auspuffen lassen“

Bezeichnend ist auch folgender Absatz in der Einleitung des Abschnittes über Störungen: „Der geübte Flugzeugführer wird schon durch sein Gehör ohne weiteres unterrichtet sein, ob der Motor zur Zufriedenheit arbeitet. Gerade die regelmäßige Folge der Explosionen, die durch Auspufftöpfe nicht gedämpft wird, ist für das geschulte Ohr die sicherste Belehrung über das Arbeiten des Motors. Da neuerdings meist Auspufftöpfe angebracht werden, die das Abhorchen des



Wassergekühlter Vierzylinder-Flugmotor von Opel, der um 1911 gebaut wurde (links).
– Daneben: Das Titelblatt der Betriebsanleitung.



Motors sehr erschweren, ist es ratsam, eine durch Kabelzug zu öffnende Klappe in der Sammelleitung des Auspuffs anzubringen, um den Motor von Zeit zu Zeit frei auspuffen zu lassen und sich so von seinem richtigen Arbeiten überzeugen zu können."

Nur in geringer Zahl

Opel ging aber damals nicht nur in die Luft, sondern auch aufs Wasser: Vor dem ersten Weltkrieg wurden – in einer

vermutlich geringen Stückzahl – auch Motorboote gebaut und damit Rennen gefahren. Beispielsweise verfügte der Mainzer Ruder-Verein über ein solches Boot. Einige Bilder sind erhalten geblieben, ansonsten wissen wir über die technischen Details, Produktionszahlen usw. leider praktisch nichts. (Im nächsten Beitrag im Rahmen unserer Rückschau-Serie werden wir über andere ungewöhnliche Produktionszweige des Hauses Opel berichten.) OGR



Ihre Königlichen Hoheiten der Großherzog von Hessen und Prinz Heinrich von Preußen besichtigen den Euler-Zweidecker „Hessen“ mit Opel-Flugmotor, 1911

Ein leider nicht sehr scharfes, dennoch überaus aussagekräftiges Bild aus jener Zeit: In strammer Haltung berichtet der Pilot den „Königlichen Hoheiten“ über den Flug.



Auch auf dem Wasser erfolgreich. Das Opel-Boot (rechts im Bild) liegt vorn, bejubelt von begeisterten Menschenmassen auf der Brücke und am Flußufer. (Wo und wann mag diese Aufnahme entstanden sein? Der Urhebervermerk und sonstige Angaben fehlen.)

KONTAKTSTUDIUM

Wieder attraktives Kursangebot

Wer Abendkurse zur beruflichen Weiterbildung im technisch-naturwissenschaftlichen Bereich sucht, dem bietet das Kontaktstudium sicher ein attraktives Angebot ausgewählter Studiengänge: Grundlagen der Chemie, Grundlagen der Physik in experimenteller Demonstration, Mathematik I (Grundkurs), Mathematik II (Aufbaukurs), Technische Mechanik II (Festigkeitslehre und Dynamik), Schwingungstechnik (mit Demonstrationsversuchen), Steuerungstechnik, Regelungstechnik I, Wirtschaftliche Fertigungstechnik (Kurs mit Experimenten), Oszillographenmeßtechnik (mit praktischen Übungen), Elektronische Schaltungstechnik mit Operationsverstärkern (mit Demonstrationsversuchen), Programmierkurs (Fortran), Betriebssoziologie, Einführung in die Psychologie.

Praxisnah und preiswert

Von besonderem Interesse dürfte auch die Vortragsreihe sein: Physikalische Untersuchungsmethoden in der chemischen Analytik moderner Industrielaboratorien, Methoden und Anwendung zerstörungsfreier Prüfverfahren in der modernen Werkstoffprüfung. Diese Vorträge wenden sich an einen größeren Personenkreis, sind kostenlos und können ohne Anmeldung besucht werden. Die – übrigens sehr preiswerten – Kurse des Kontaktstudiums sind durchaus praxisnah und deshalb auch für Opel-Mitarbeiter geeignet, die keine Techniker- oder Ingenieurausbildung hinter sich haben.

Beginn Anfang Oktober

Träger dieser Veranstaltungen sind die in Rüsselsheim ansässigen Technischen Fachbereiche der Fachhochschule Wiesbaden, die Gesellschaft zur Förderung des Ingenieurstudiums in Rüsselsheim e.V. und die Volkshochschule Rüsselsheim. Interessenten informieren sich am besten bei der Volkshochschule oder aber direkt bei der Fachhochschule über das Kontaktstudium. Alle Kurse finden in der Fachhochschule, Am Brückweg 26, Rüsselsheim, statt, und beginnen Anfang Oktober.



QUALITÄT ist TRUMPF

Calidad
es triunfo

Kaflite
kozdur

Qualità
è la matta

Υπερόνω
ή ποιότης

RUND 10.000 EINZELTEILE

„Qualität ist Trumpf!“ Großformatige Aufhänger in fünf Sprachen, wie hier in der Lackiererei, sollen bei allen Mitarbeitern im Produktionsbereich das Qualitätsbewußtsein wachhalten und gleichzeitig daran erinnern, daß trotz modernster Fertigungsmethoden der Qualitätsfaktor Nummer 1 der Mensch ist. Von seiner einwandfreien Arbeit hängt die Qualität jedes Opel-Fahrzeuges, das die Endmontagebänder verläßt, entscheidend ab – und damit auch die Zufriedenheit des Kunden.

Qualitätsfaktor Nr. 1:

DER MENSCH

Jeder Autokäufer erwartet, daß ein neues Auto hundertprozentig funktioniert. Es ist sein gutes Recht, so zu denken. Denn er hat auch gutes Geld in den neuen Wagen investiert. Trotzdem: Qualität ist nicht selbstverständlich. Und: Was ist Qualität?

Schon in der Entwicklungsphase

Qualität wird schon in der Konstruktions- und Entwicklungsphase eingeplant, wird durch Materialprüfungen und -Erprobungen gesichert und schließlich im Produktionsablauf ständig kontrolliert. Moderne Verfahren der Qualitätssicherung sorgen dafür, daß eine entsprechend eingerichtete Großserien-Produktion der Handarbeit von einst in der Qualität deutlich überlegen ist. Aber Technologie allein genügt nicht, um einen hohen Qualitäts-Stand dauernd einzuhalten. Hinzu kommt eine grundlegende Erkenntnis: Qualitätsfaktor Nr. 1 ist der Mensch. Moderner Automobilbau ist nur denkbar als Wechselwirkung zwischen Mensch und Maschine. Ob zum Beispiel die Fensterdichtungen an einer Karosserie richtig angebracht und verklebt sind – das kann eine Maschine nicht beurteilen. Das heißt: die Menschen, die Autos bauen, müssen an die Menschen denken, die Autos fahren.

Besondere Mitverantwortung

Oder: Im Motorenbau müssen bestimmte Maße und Einstellwerte eingehalten werden – sonst würde der Motor nachher zuviel Benzin und Öl verbrauchen bzw. zu wenig leisten. Fahrwerke und Lenkungen müssen mit höchster Präzision montiert werden, damit der Wagen die sicheren Fahreigenschaften hat, die ihm durch Entwicklung und Konstruktion mitgegeben wurden. Blechteile müssen vor dem Lackieren auf einwandfreie Beschaffenheit ihrer Oberflächen geprüft werden, weil selbst feinste Unebenheiten durch die Lackschicht hindurch sichtbar werden. So kann nahezu jeder Arbeitsgang zu einem Fehler führen, wenn er nicht planmäßig abläuft. Ein Auto besteht je nach Modell aus 8.000 bis 12.000 Einzelteilen und hat im Betrieb eine so große Zahl von Aufgaben zu erfüllen, daß sein richtiges Funktionieren nicht mit wenigen einfachen Maßnahmen zu erreichen ist. Es kommt auf jede Kleinigkeit an. Jeder Mitarbeiter hat nicht nur seine besondere Aufgabe im Herstellungsgang, sondern auch seine besondere Mitverantwortung für das fertige Produkt.

Persönliches Interesse

Fällt dem Menschen diese Verantwortung schwer? Grundsätzlich kann man dazu sagen: Wer heute in einem Automobilwerk arbeitet, hat eine enge Beziehung zum Auto und ist selbst an der Qualität interessiert. Weiß er doch, daß der Ruf



Blechteile müssen vor dem Lackieren auf einwandfreie Beschaffenheit ihrer Oberflächen geprüft werden, weil selbst feinste Unebenheiten durch die Lackschichten hindurch sichtbar würden. Zwei der zahlreichen Kontrollen im Laufe des Produktionsprozesses zeigen unsere Fotos. Die Karosserie-Außenteile, die aus dem Preßwerk kommen, werden auf dem oberen Bild von Mitarbeiter A. Wolgast auf eventuelle Unebenheiten geprüft. – Das untere Foto entstand in der Rohmontage. Alle Rohkarosserien werden einer weiteren Kontrolle unterzogen, bevor sie lackiert werden. Mitarbeiter H. Wurm prüft, ob die Oberfläche der Karosserie einwandfrei ist. Fehler werden gekennzeichnet und anschließend beseitigt.

der Marke und damit die Sicherheit seines Arbeitsplatzes von der Qualität abhängig sind. Als kürzlich der Gesamt-Produktionsleiter des Rüsselsheimer Werkes, H. Berger, bestimmte Einbau-Fragen an Ort und Stelle, nämlich am Karosserie-Montageband, studierte und einen italienischen Arbeiter nach Problemen beim Befestigen des Dach-Himmels fragte, bekam er zur Antwort: „Chef, dieses Auto kosten 13.000 Mark — werde nicht machen Falten in den Dach-Himmel.“ Solches ganz persönliches Interesse der Qualität der eigenen Arbeit ist keineswegs die Ausnahme. Und man findet es bei ausländischen Arbeitern ebenso ausgeprägt wie bei den deutschen Kollegen.

Alle sind nur Menschen

Die Grund-Motivierung zur Qualität muß also nicht künstlich erzeugt werden. Es geht nicht um den guten Willen — er ist so gut wie immer vorhanden —, sondern um die kleinen Fehler, die jeder einmal machen kann, weil alle nur Menschen sind. Um sie zu vermeiden, müssen die Gestaltung der Arbeitsplätze und der Ablauf der Arbeitsvorgänge immer wieder unter die Lupe genommen werden. Bei uns arbeiten Werksleitung und Betriebsrat ständig gemeinsam an solchen Fragen.

Die gleichen Ziele

Arbeitgeber und Arbeitnehmer haben die gleichen Ziele. Denn nahezu jede Verbesserung nützt allen Beteiligten. Wenn etwa für die Montage eines Türschlosses zu wenig Zeit zur Verfügung steht, bedeutet das nicht nur Streß für die betroffenen Arbeiter, sondern kann auch dazu führen, daß die Schlösser nachher klemmen. Das erfordert zeitraubende, teure Nacharbeit oder ruft berechnete Reklamationen hervor. Also muß nach Wegen gesucht werden, entweder die Zeit ausreichend zu bemessen oder aber den Einbauvorgang so zu verbessern, daß er auch in kürzerer Zeit problemlos durchgeführt werden kann. Hier erweist sich der enge Zusammenhang zwischen Qualität und sozialem Klima. Nur unter guten Arbeitsbedingungen können gute Autos gebaut werden. Die Anerkennung der Qualität durch Käufer und Öffentlichkeit wirkt auf die Menschen im Werk zurück.

„Rennstrecke“

Die Werkstraße vom Hauptportal bis zu den (im Hintergrund nicht zu erkennenden) H-Bauten wird von manchen Fahrern gewissermaßen als „Rennstrecke“ angesehen, obwohl gerade hier die im gesamten Werksbereich vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h besonders angebracht ist. Die Kreuzungen, Ein- und Ausfahrten, Fußgängerüberwege und ähnliche Gefahrenpunkte werden von den Rasern aber nicht beachtet. Mit



manchmal 70 bis 80 Sachen brausen sie rücksichtslos dahin, was immer wieder Notbremsungen zur Folge hat. Die Verkehrsüberwachung des Werkschutzes wird auf sie — hier und an anderen Gefahrenpunkten — in Zukunft ein besonderes Augenmerk haben. Schließlich handelt es sich dabei um die gröbliche Mißachtung einer betrieblichen Regelung, die im Interesse der Allgemeinheit besteht.

Sprechzeiten der Personalabteilung einhalten!

Häufig kommen Mitarbeiter außerhalb der vorgesehenen Sprechzeiten zur Personalabteilung. Oft werden sie von ihren Vorgesetzten geschickt. Das führt vielfach zu einer Behinderung des meist termingebundenen Arbeitsablaufs. Umgekehrt führt es zu unnötigen Arbeitsversäumnissen, wenn Mitarbeiter weggeschickt und auf die Sprechzeiten verwiesen werden müssen.

Deshalb erneut die Zeiten:

Montag bis Freitag von 9.30 — 11.00 Uhr und von 13.30 — 15.00 Uhr.

Diese Zeiten sollten aus den oben genannten Gründen unbedingt eingehalten werden!

BKK-Notizen

Geschäftsjahr 1975

Die BKK betreut zur Zeit
160 000 Menschen

In der Sitzung der Vertreterversammlung am 24. August 1976 wurde die Jahresrechnung 1975 einstimmig abgenommen und Geschäftsführung und Vorstand Entlastung erteilt. Das Geschäftsjahr 1975 schließt mit einem Einnahmenüberschuß von DM 1,1 Millionen ab, wobei DM 122 Millionen Einnahmen DM 120,9 Millionen an Ausgaben gegenüberstanden. Der Einnahmenüberschuß mußte der gesetzlichen Rücklage zugeführt werden. Von dem Rücklage- und Betriebsmittel-Soll in Höhe von insgesamt DM 29.841.000,— waren am Ende des Geschäftsjahres DM 13.009.000,—, das sind 44 Prozent, vorhanden.

Mitgliederzahlen

Die Betriebskrankenkasse betreute am Jahresende 1975 rund 160.000 Personen (48.000 Mitglieder, 13.500 Rentner, 98.500 Familienangehörige). Der durchschnittliche Krankenstand im vergangenen Jahr betrug 6,53 Prozent. 1975 wurden 65.636 Arbeitsunfähigkeitsfälle bearbeitet, die durchschnittliche Arbeitsunfähigkeitsdauer lag bei 18,1 Tagen. Es wurden insgesamt 14.615 Arbeitsunfähige (22 Prozent) zum Sozialärztlichen Dienst vorgeladen; davon wurden 56 Prozent vor dem Vorladungstermin vom Hausarzt und 14 Prozent vom Sozialarzt für arbeitsfähig befunden.

Leistungen

Die Ausgaben je Mitglied (ohne Rentner) betragen DM 1.936,—, je Rentner DM 2.138,—, wobei je Rentner nur DM 1.142,— an Einnahmen gegenüberstanden (dies entspricht einer Deckung der Ausgaben von 53 %). 500.000 ärztliche und 96.000 zahnärztliche Behandlungsfälle waren zu vergüten. Die Zahl der Arzneimittelverordnungen belief sich auf 712.000, die Kosten je Rezept auf DM 25,80. 13.000 Personen befanden sich in stationärer Behandlung bei insgesamt 250.000 Pflegetagen. Insgesamt 2.543 Kuren mit voller oder teilweiser Kostenübernahme wurden durchgeführt. Zuschüsse zu Zahnersatz wurden in 15.103 Fällen gewährt.

Diese Zahlen sollen allen Mitgliedern einen Überblick über die Verwendung der geleisteten Beiträge geben. Darüber hinaus soll eine Vorstellung über die Größenverhältnisse und den Umfang des Leistungsspektrums der Träger der sozialen Krankenversicherung von heute vermittelt werden.

BKK



Vom Kollektivverhalten des Kraftfahrers

Jeder Unfall, der sich auf unseren Straßen und Autobahnen ereignet, ist zuviel. Auch abnehmende Unfallzahlen können uns nicht selbstzufrieden machen. Doch manche Leute, die über Unfallzahlen bestürzt und ungehalten sind, verfallen, wenn das Thema Unfallbekämpfung zur Debatte steht, der Gefahr zu großer Vereinfachung. Sie meinen, man könne der Unfälle nur auf dem Verordnungsweg, beispielsweise durch Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung, Herr werden, wie kürzlich wieder ein bekannter Politiker. Die Zusammenhänge sind jedoch zu vielschichtig und komplex, als daß derartige vereinfachende Lösungsangebote überzeugen könnten.

Kein Allheilmittel

Geschwindigkeitsbegrenzungen sind kein Allheilmittel, denn durch keine auch noch so mathematisch-physikalisch exakt fundierte Theorie läßt sich eine Geschwindigkeit ermitteln, oberhalb derer die Unfallgefahr zunimmt und unterhalb derer sie abnimmt. Wer trotzdem für eine Geschwindigkeitsbegrenzung plädiert, gesteht zudem ein, daß er daran zweifelt, die Autofahrer in ihrer Gesamtheit zu einem richtigen Fahrverhalten veranlassen zu können. Man kann aber dem Autofahrer, wie gut oder weniger gut die jeweiligen Verkehrssituationen auch sind, seine Verantwortung auf dem Verordnungsweg nicht abnehmen.

Systematische Schulung

Eine Verminderung der Unfälle ist vor allem durch eine systematische Schulung der Fahrer erreichbar. Geschwindigkeitsbeschränkungen nützen nichts, da sie gerade in kritischen Situationen von unvernünftigen Fahrern in der Regel nicht beachtet werden. Geübte und verantwort-

ungsvolle Fahrer dagegen vermeiden kritische Situationen durch eine richtige Wahl der Geschwindigkeit, vor allem beim Überholen. Die Geschwindigkeit sollte hierbei nicht zu hoch sein, damit durch eventuell unaufmerksam oder leichtfertig ausscherende Fahrzeuge keine Katastrophe verursacht wird.

Gefährliche Stauungen

Besonders gefahrenträchtig, insbesondere auf Autobahnen und bei Nacht, sind Stauungen oder langsam in Kolonnen fahrende Fahrzeuge, da ungeübte Fahrer die möglichen Folgen ihrer Geschwindigkeit falsch einschätzen. Darum sollte, auch wenn dies nach geltendem Recht eine Gesetzesänderung erfordert, der letzte Fahrer in einer stehenden Kolonne sofort die Warnblinkanlage einschalten.

Insbesondere Kolonnenfahrt macht deutlich, daß die Reaktionszeit des Fahrers eine bestimmende Größe ist. Sie kann jedoch durch ununterbrochene Aufmerksamkeit herabgesetzt werden. Auch Abstumpfung infolge langer und langsamer Kolonnenfahrt kann eine Reaktionsverlangsamung bewirken, wodurch die Unfallgefahr steigt.

Ermüdung bei Nacht

Eine große Rolle spielt auch die Augen-ermüdung bei Nachtfahrten. Da dadurch zweifellos auch der Wahrnehmungsabstand bei Annäherung beeinflußt wird, sollte jeder Fahrer nicht zuletzt das Bremsverhalten seines Wagens genau

kennen. Es ist für den Fahrer oft lebenswichtig, zu wissen, wie stark er bei einer gegebenen Straßenoberfläche bremsen muß, ohne daß durch Überbremsung Lenkfähigkeit oder Stabilität verloren gehen. Zugegeben, das ist eine schwer zu erfüllende Forderung. Aber es wäre zu wünschen, daß eine gezielte Informationsarbeit, zum Beispiel durch Presse und Automobilclubs, möglichst viele Fahrer veranlaßt, die Grenzen der Straßenhaftung ihres Fahrzeugs auf unterschiedlich präparierten Verkehrsübungsplätzen selbst zu testen. Eine solche „Gefahren-einweisung“ sollte in Zukunft zur Fahrausbildung gehören. Die Verkehrssicherheit jedenfalls könnte durch solche Maßnahmen weit mehr verbessert werden als durch jede Geschwindigkeitsbegrenzung oder andere Reglementierungen.

Schulung der Fahrer

Zuerst kommt es auf eine sorgfältigere Schulung der Fahrer an. Um hier aber gezielt den Hebel ansetzen zu können, ist eine gründliche Beobachtung des Kollektivverhaltens der Kraftfahrer unumgänglich. Dieses exakt gemessene Verhalten der Fahrer, das offenbar statistischen Gesetzen folgt, muß in das Kalkül einbezogen werden. Hier bietet sich ein weites Feld für intensive Forschungsarbeit. Also auf eine Vielzahl von Erfahrungsergebnissen kommt es an, nicht auf praxisferne Überlegungen. Insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen sind kein grundsätzlich erprobtes Mittel der Unfallbekämpfung – im Gegenteil!



„Wenn gute Reden sie begleiten, dann fließt die Arbeit munter fort.“ Dieses Zitat aus Schillers „Glocke“ gilt heute nur noch bedingt, auf keinen Fall aber bei der Autofahrt – zumindest nicht so, daß der Fahrer vom Verkehrsgeschehen abgelenkt wird. Nicht ohne Grund heißt es im Bus: „Das Sprechen mit dem Fahrer ist verboten.“ Ein, zwei Sekunden Ablenkung, Unaufmerksamkeit – wie oft waren sie schon Ursache für einen folgenschweren Unfall. (Das gestellte Bild wurde der Wirklichkeit nachempfunden; die beiden Mitarbeiterinnen stellten sich für eine Verkehrssicherheits-Serie zur Verfügung.)

Familie Lakous aus TRIGALA

Im Gesamtunternehmen arbeiteten im August 11.487 Ausländer, rund 20,1 Prozent der Belegschaft. In Rüsselsheim sind es 8.169, in Bochum 3.318. Auf die Bedeutung, die den ausländischen Arbeitskräften für die deutsche Wirtschaft allgemein und ebenfalls für unser Unternehmen zukommt, ist auch in der Werkzeitschrift schon häufig hingewiesen worden. Nicht immer allerdings denkt man dabei an die individuellen, persönlichen Umstände, die den Hintergrund für die Mitarbeit der Ausländer bei uns bilden. Etwas davon aufzuhellen ist der Sinn einer zwanglosen Folge, in der Mitarbeiter verschiedener Nationen vorgestellt werden, diesmal eine griechische Familie.

Kein leichter Entschluß

Von den ausländischen Mitarbeitern in Rüsselsheim sind 962 Griechen, die Gruppe übrigens, die am längsten bei Opel arbeitet, denn die ersten im Sommer 1963 hier eingestellten Ausländer kamen aus Griechenland. Zu ihnen zählen Christine (42) und Vassilios (41) Lakous. Bevor sie nach Deutschland kamen, lebten sie in Trigala. Frau Lakous arbeitete in einer Textilfabrik, ihr Mann war in dem westgriechischen Städtchen als Kraftfahrer beschäftigt. Obwohl beide arbeiteten, reichte das Geld, das sie verdienen, nicht aus, um ein ihnen zusagendes Leben zu führen. So reifte der Entschluß, nach Deutschland zu gehen, um hier mehr zu verdienen und besser leben zu können. Das fiel natürlich nicht leicht, denn sie mußten Eltern, Geschwister und Verwandte, zu denen eine herzliche Verbindung besteht, zurück-



Christine und Vassilios Lakous mit ihrem Sohn Christian.

lassen. Über ein Vermittlungsbüro bekam Christine Lakous zunächst eine Arbeitsstelle in Frankfurt, während ihr Mann sofort in unser Rüsselsheimer Werk vermittelt wurde. Erst nach 15 Monaten fand auch Frau Lakous Arbeit in unserem Werk und konnte nun mit ihrem Mann in Rüsselsheim leben.

Wichtiges Datum

Zunächst wohnten sie in einem einfachen Zimmer, dann in einer kleinen Dach-



Mitarbeiterin Lakous bei ihrer Arbeit.

Grüße aus Trigala, Heimatstadt der Familie Lakous.



Γραφική
ΘΕΣΣΑΛΙΑ
ΤΡΙΚΑΛΑ

wohnung, bis sie schließlich 1973 eine Zweizimmer-Wohnung in der Ostpreußenstraße erhielten. Der Tag des Einzugs war ein wichtiges Datum, zumal sich 1971 Nachwuchs eingestellt hatte; jetzt erst waren die Wohnverhältnisse der Familiengröße angemessen. Aber wie so oft im Leben kamen zu den Freuden auch die Sorgen. Ähnlich wie bei manchen berufstätigen deutschen Familien stellte sich auch bei dem Ehepaar Lakous das Problem der Betreuung des Kindes, wobei für sie besonders erschwerend war, daß sie hier keine Eltern oder Verwandte haben,

zu denen man das Kind hätte tagsüber bringen können. Eine Lösung wurde schließlich durch unterschiedliche Beschäftigungszeiten erreicht. Vassilios Lakous arbeitet in der Transportabteilung, während seine Frau Christine im Ordnungsdienst beschäftigt ist.

Gute Sprachkenntnisse

Bei dem Besuch in ihrer Wohnung stellten wir fest, daß sich die Einrichtung kaum von der einer vergleichbaren deutschen Familie unterscheidet. Alles strahlt Behaglichkeit und Gemütlichkeit aus. Guter Kontakt besteht zu deutschen Kollegen und Nachbarn, hauptsächlich natürlich zu griechischen Freunden. Mit dem Wagen, einem Opel Rekord Sprint, unternehmen sie an Feiertagen und Wochenenden gern Ausflüge und erkunden ihre neue Heimat, die sie inzwischen fast besser kennen als die alte. „Deutschland sehr schön“, schwärmt Frau Christine, „sind auch schon in München, Heidelberg und vielen anderen Städten gewesen, wirklich, alles

sehr schön!“ Die deutsche Sprache beherrschen beide inzwischen recht gut; das erleichtert den Kontakt zu den Mitbürgern. Mitarbeiterin Lakous hat auch die deutsche Küche erlernt; auf dem Speisezettel findet man viele Gerichte nach deutschen Rezepten. Man spielt ebenfalls im Lotto, obwohl, wie Vassilios Lakous meint, ihn das große Glück sicher nicht treffen wird. Beide schwärmen für Fußball; ihr Lieblingsverein ist Bayern-München. „Ist ein Phantast-Verein“, meint Frau Christine, die von Kindheit an Beziehung zum Fußball hat, denn ihr Onkel ist in Griechenland Trainer einer Fußballmannschaft.

Positive Lebenseinstellung

Stärker integriert als Mutter und Vater ist der inzwischen fünf Jahre alte Sohn Christian, der ganze Stolz der Eltern. Er spricht deutsch genauso gut wie griechisch. Die Vielzahl seiner kleinen Automodelle unter den Spielsachen läßt vielleicht schon auf seine künftige Berufseinstellung schließen. – Die Familie Lakous

macht einen zufriedenen Eindruck, und beide betonen auch, daß sie im großen und ganzen zufrieden sind. Frau Christine: „Ich kann wirklich sagen, meine Arbeit bei Opel gut, sagt mir zu, auch Kollegen und Meister gut, ich wirklich zufrieden. Wenn Probleme, ich besprechen gleich mit Meister.“ Ehemann Vassilios nickt zustimmend; auch er sieht die Dinge ähnlich.

Verbindung zur alten Heimat

Die Verbindung zur alten Heimat ist fest. Sie korrespondieren viel mit ihren Angehörigen und führen ab und zu auch ein Telefongespräch mit ihnen. Und jedes Jahr einmal findet das große Ereignis, das Wiedersehen in Griechenland, statt, denn der Urlaub, wie auch der letzte wieder, wird stets für eine Fahrt in die Heimat genutzt. – Sorgen für die Zukunft, Sorgen um den Arbeitsplatz? Frau Christine Lakous: „Wir wollen in Deutschland bleiben und nicht daran denken, was wir machen würden, wenn etwas passiert. Wir hoffen, daß alles bleibt gut.“ M.K.

Wir gedenken

Rüsselsheim

Klaus Hartmann, Wagenendm.
geb. 18.2.56 gest. 6.6.76

Willi Jost, PEK
geb. 28.1.15 gest. 21.6.76

Heinrich Hilgers, Rentner
geb. 19.6.95 gest. 22.6.76

Josef Bäcker, Rentner
geb. 28.3.14 gest. 29.6.76

Heinrich Schiller, Rentner
geb. 14.2.01 gest. 30.6.76

Bruno Schmitter, Z. Masch.-Abt.
geb. 16.3.21 gest. 30.6.76

Johann Adler, Rentner
geb. 3.6.15 gest. 1.7.76

Fritz Baumunk, Rentner
geb. 15.3.13 gest. 1.7.76

Peter Schrod, Rentner
geb. 8.1.07 gest. 1.7.76

Johann Sentner, Rentner
geb. 11.2.09 gest. 1.7.76

Wolfgang Berg, Abt. Chassis I
geb. 21.5.57 gest. 2.7.76

Friedrich Gerhard, Rentner
geb. 12.1.02 gest. 2.7.76

Karl Dauber, Rentner
geb. 17.4.09 gest. 4.7.76

Wilhelm Elsinger, Rentner
geb. 24.3.03 gest. 4.7.76

Peter Flick, Rentner
geb. 28.1.96 gest. 4.7.76

Peter Schadt, Instandhaltung
geb. 20.4.22 gest. 5.7.76

Georg Auer, Rentner
geb. 26.4.11 gest. 6.7.76

Friedrich Kuhn, Rentner
geb. 4.11.00 gest. 6.7.76

Alois Maget, Achsenbau
geb. 14.11.23 gest. 6.7.76

Imre Nagy, Z. Masch.-Abt.
geb. 7.10.34 gest. 6.7.76

Willi Husemann, Besch.-Eins.
geb. 26.1.14 gest. 8.7.76

Periklis Tsekeridis, Getriebebau
geb. 5.6.36 gest. 9.7.76

Georg Bingenheimer, Rentner
geb. 2.4.96 gest. 10.7.76

Fritz Pöhla, Rentner
geb. 20.11.85 gest. 11.7.76

Heinrich Wilhelm, Rentner
geb. 17.11.29 gest. 11.7.76

Wilhelm Bieler, Rentner
geb. 8.12.13 gest. 13.7.76

Rudolf Kreuzberger, Motorenbau
geb. 18.2.29 gest. 13.7.76

Heinrich Maus, Rentner
geb. 10.3.07 gest. 13.7.76

Daniel Däubener, Rentner
geb. 3.4.96 gest. 15.7.76

Gregor Stenger, Schnittbau
geb. 29.6.34 gest. 15.7.76

Herbert Schneider, Rentner
geb. 31.7.14 gest. 16.7.76

Heinrich Görmann, Rentner
geb. 2.12.04 gest. 19.7.76

Fritz Mertsch, Rentner
geb. 11.2.10 gest. 19.7.76

Philipp Steinmetz, Rentner
geb. 23.7.00 gest. 19.7.76

Peter Merz, Schnittbau
geb. 14.10.28 gest. 20.7.76

Heinr. Bauermeister, Rentner
geb. 13.7.15 gest. 20.7.76

Emil Simon Schmitt, Rentner
geb. 10.8.08 gest. 21.7.76

Heinrich Kraft, Rentner
geb. 17.3.14 gest. 23.7.76

Karl Mersheimer, Rentner
geb. 23.6.01 gest. 23.7.76

Adam Wolf, Rentner
geb. 9.8.06 gest. 23.7.76

Heinz Seidel, PEK
geb. 2.3.23 gest. 24.7.76

Karl Hartmüller, Rentner
geb. 1.11.05 gest. 25.7.76

Rudolf Fritz, Getriebebau
geb. 25.8.23 gest. 26.7.76

Willi Lefevre, Rentner
geb. 28.9.07 gest. 26.7.76

Philipp Lohr, PV-Werkstätten
geb. 14.9.26 gest. 26.7.76

Adam Hauff, Rentner
geb. 10.1.14 gest. 27.7.76

Josef Nier, Rentner
geb. 12.9.94 gest. 28.7.76

Adolf Koltermann, Rentner
geb. 15.3.09 gest. 29.7.76

Johann Beuerle, Rentner
geb. 31.3.06 gest. 30.7.76

Friedrich Renkel, Rentner
geb. 25.3.07 gest. 30.7.76

Otto Rendel, Getriebebau
geb. 2.7.26 gest. 30.7.76

Georg Finger, Rentner
geb. 22.4.04 gest. 31.7.76

Christian Krämer, Rentner
geb. 12.2.00 gest. 31.7.76

Josef Heckwolf, Schnittbau
geb. 14.3.27 gest. 1.8.76

Ludwig Crössmann, Rentner
geb. 4.7.01 gest. 2.8.76

Heinrich Knöss, Rentner
geb. 29.4.05 gest. 4.8.76

Hans Grimm, Rentner
geb. 22.4.06 gest. 5.8.76

Christian Horneck, Rentner
geb. 21.7.06 gest. 5.8.76

Peter Rickert, Rentner
geb. 19.4.87 gest. 5.8.76

Willi Schnatz, Rentner
geb. 25.3.96 gest. 5.8.76

Arthur Hass, Rentner
geb. 13.11.83 gest. 6.8.76

Phil. Schieferstein, Postbüro
geb. 2.5.32 gest. 6.8.76

Willi Heinzmann, Werkzeugbau
geb. 26.5.20 gest. 7.8.76

Horst Kollatz, Rentner
geb. 25.6.14 gest. 7.8.76

Peter Keil, Rentner
geb. 10.2.12 gest. 9.8.76

Nurullah Bilgin, Karosserieb.
geb. 12.3.37 gest. 10.8.76

Max Egner, Rentner
geb. 9.4.11 gest. 10.8.76

Bochum

Hans Dolka, Motorenbau
geb. 16.5.21 gest. 29.6.76

Ernst Trautermann, Finanzabt.
geb. 10.2.22 gest. 2.7.76

Ernst Pachan, Werksanlagen
geb. 15.8.35 gest. 8.7.76

Georg Franke, Karosseriewerk
geb. 22.4.31 gest. 4.8.76

Fritz Mönig, Mat.-u. Prod.-Ktr.
geb. 11.6.15 gest. 15.8.76

Kaiserslautern

Dieter Matuschek, Werkzeugabt.
geb. 17.2.43 gest. 13.8.76



WERK BOCHUM

Ab
1. 9. '76



T. R. Faber



H. G. Dörr



R. Engert

Führungswechsel im Werk Bochum

Mit Wirkung vom 1. September 1976 ist H. Gensert, bisher Leiter der Bochumer Werke, mit neuen Aufgaben im Rahmen des Gesamtunternehmens betraut worden. (Siehe auch an anderer Stelle des Heftes.) Sein Nachfolger als Leiter der Bochumer Werke wurde Dipl.-Ing. T. R. Faber, bisher Leiter der Fertigung und der technischen Bereiche. Diese Aufgabe hat jetzt Dipl.-Ing. H. G. Dörr übernom-

men. R. Engert übernahm neben seinen bisherigen Aufgaben den Produktionsbereich Werk II und wurde zum Leiter der Produktion und Produktions-Vorbereitung Werk II befördert.

H. Gensert verläßt Bochum nach sechsjähriger Tätigkeit als Werksleiter. Der Maschinenbau-Ingenieur gehörte auch zu den „Männern der ersten Stunde“, die 1962 die Opel-Produktion im

Ruhrgebiet in Gang setzten. Damals leitete er das Werk II in Bochum-Langendreer. — T. R. Faber wurde 1974 zum Fertigungsleiter ernannt. Der in Marburg geborene Dipl.-Ing. ist 47 Jahre alt und schon 20 Jahre für Opel in verschiedenen Bereichen tätig. Von 1962 — 1970 war er auch bereits im Werk Bochum mit verantwortlichen Aufgaben betraut. Er berichtet dem Gesamtwerksleiter F. Beickler.



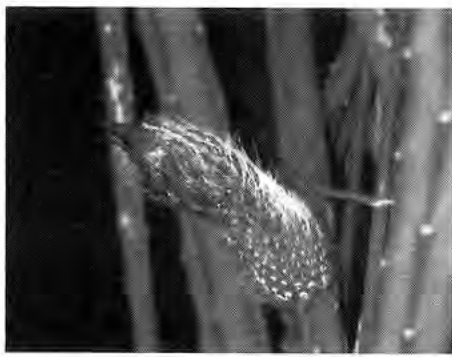
Berufsstart

Am 1. September nahmen 93 junge Männer und 15 junge Damen als Auszubildende die Arbeit im Werk Bochum auf. Der Start ist erfolgt, und nun heißt es, dafür zu sorgen, daß man nicht auf der

Strecke bleibt. Sehen, hören, fragen, lernen, arbeiten ... Unsere Abteilung Berufsausbildung bietet beste Möglichkeiten, einen Beruf zu erlernen. Der Werksunterricht gehört zum Ausbildungsprogramm. Auf dem Bild eine Gruppe der „Neuen“ während der ersten Unterrichtsstunde.

Sonderschichten

Nachdem die Verhandlungen mit dem Betriebsrat ohne Erfolg geblieben waren und das nach dem Manteltarifvertrag für Nordrhein-Westfalen vorgesehene Vorschaltgespräch der Vertragsparteien ergebnislos verlaufen war, hat die Einigungsstelle nach langen Verhandlungen am 10. und 12. September einen Einigungspruch verkündet. Danach werden bei der Adam Opel AG, Werk Bochum, in den Produktionsabteilungen und produktionsgebundenen Abteilungen am 18. und 25. September sowie am 2. und 9. Oktober jeweils in Frühschicht Sonderschichtenverfahren. Weitere Einzelheiten können den Werksanschlägen entnommen werden.



Eine Besonderheit

Blumen auf Fensterbänken und an den Pausenplätzen sind in unserem Werk eigentlich keine Seltenheit. Sie sind ein kleiner Beitrag zur Humanisierung der Arbeitswelt. In diesem Zusammenhang können wir heute über eine nicht alltägliche Begebenheit berichten. Ort: Werk I, Portal 2, Materialleitstelle. Hier kontrollieren die Mitarbeiter des Werkschutzes den Materialtransport unserer Lieferanten und sorgen dafür, daß alles zur richtigen

Stelle gelangt. Die Fensterbänke der Büroräume zieren einige Zimmerpflanzen, die die Mitarbeiter von zu Haus mitgebracht haben. Jeder pflegt hier die Gewächse, gießt sie und beobachtet – wenn es der Arbeitsablauf möglich macht – das Wachsen. Unter den verschiedenen Topfpflanzen befindet sich auch eine Kaktsee. Äußerlich kein schönes Gewächs – etwas unscheinbar. Einer der „Pfleger“ entdeckte kürzlich eine Knospe. „Wir werden in

den nächsten Tagen etwas Besonderes erleben, unsere ‚Königin der Nacht‘ wird blühen!“, war die Prognose des Mitarbeiters. So geschah es. Abends 20.00 Uhr – Spätschicht. Der Fotoapparat war schon seit Tagen in Bereitschaft. Innerhalb einer halben Stunde entwickelte sich aus der Knospe eine herrliche Blume, die die ganze Nacht ihre unbeschreibliche Schönheit zeigte. Morgens – der Name sagt es ja – war das Schauspiel zu Ende. Die Kollegen der Frühschicht sahen nur noch eine verwelkte Blume. Für sie und für die Leser der OPEL POST wurde die Besonderheit im Bild festgehalten.

OLYMPIA-NACHLESE

Silbermedaillen-Gewinnerin im Werk

Unser Mitarbeiter R. Kroninger, Meister in der Mechanischen Zentralwerkstatt Werk II, kann mit Recht stolz auf seine Tochter Annegret sein. Sie errang bei den Olympischen Spielen in Montreal im Staffellauf der Damen über 4 x 100 m eine Silbermedaille. Die charmante junge Dame kam zu einem Kurzbesuch in unser Werk. Beste Gelegenheit zur Gratulation.

Im Empfangsraum D 1 wurde der Spitzensportlerin im Beisein des Vaters ein Blumenstrauß überreicht (linkes Bild).

Wenige Tage später besuchte Annegret Kroninger das Werk Rüsselsheim. Dort wurde ihr zum Test ein Commodore GS/2,8 überlassen, worüber sie sich sichtlich gefreut hat (rechtes Bild).



Sechs Wochen arbeitete die angehende Ingenieurin Patricia Hughey als „GMI-Travelship Winner“ zur Erweiterung ihrer Studien und Kenntnisse in verschiedenen Abteilungen des Werkes I. Unser Foto zeigt sie (Bildmitte) mit Produktionsleiter H. Schwenderling und Methodeningenieur D. Nowak am Wagenablauf in der Endmontage.

An den Rand geschrieben

Tischgespräche

Es war im Urlaub. Ich saß mit meiner Familie in einem Lokal, wo wir etwas essen wollten. Im Raum nebenan tagte eine Gesellschaft. Ohne neugierig zu sein, bekam ich einiges von den „Tischgesprächen“ mit. Was da alles beredet wurde!

Schallendes Gelächter

Ähnlich erging es mir auch schon etliche Male bei uns im Speisesaal. Ich löffelte meine Suppe und bekam das „Gequatsche“ mit. Zum Beispiel am letzten Donnerstag: „Fisch esse ich für mein Leben gern. Samstags gehe ich schon mal in die Fischgaststätte. Da riecht's nicht. Zu Haus kann man ja keinen Fisch machen, weil dann die ganze Wohnung duftet“, hatte jemand gesagt. Ein anderer Kollege, der sich an mehreren Gesprächen beteiligte, hatte nur etwas von riechendem Fisch aufgeschnappt und bemerkte lakonisch, daß seine Fische zu Haus nicht riechen. Nur wenn das Wasser im Aquarium mal längere Zeit nicht gewechselt würde, könnte das schon mal vorkommen. Schallendes Gelächter war zu vernehmen.

Alter Blindgänger

Rechts von mir ging es wohl um Politik. Sie scheint in diesen Tagen vor der Bundestagswahl wohl das Hauptthema zu sein. „Wenn ich zu sagen hätte...“ – „Der Helmut wird das schon machen“ – „Bei den Diäten...“ – „Wählen geh' ich nicht“. Diese und ähnliche Aussprüche drangen zu mir herüber. „Alter Blindgänger“, hatte dann jemand zu dem Tischkollegen gesagt und redete in einem wenig freundschaftlichen Ton auf seinen Nachbarn ein. „Sicher, immer kritisieren und meckern, aber nicht zur Wahl gehen, das sind die richtigen Vertreter, die schmecken mir! ‚Risikollegen‘ würde Jürgen von Manger dazu sagen“, so konterte ein anderer Kollege am Tisch. Durch Nicken konnte ich ihm nur beipflichten.

Auch Witze

Hinter mir gings ziemlich lustig zu. Es wurden Witze erzählt. Einen davon habe ich noch behalten! Soldatenwitz: Die Kompanie ist auf dem Kasernenhof angetreten. Bei den neuen Rekruten klappt scheinbar das Ausrichten noch nicht. Der Unteroffizier: „Der letzte Mann mit der roten Mütze hinten zwei Schritt vortreten!“ Ein Soldat meldet sich: „Herr Unteroffizier, das ist doch der Hydrant!“ „Das spielt keine Rolle, auch Akademiker müssen sich hier einordnen!“

Was man nicht alles so bei Tisch erfährt. Darf ich weiter lauschen? Euer Hennes.



**BOCHUMER
STREIFLICHTER**

Schulen und Bildung

Bochums Ruf als Stadt der Schulen wird durch mehr als 100 Schulneu- und -erweiterungsbauten nach dem 2. Weltkrieg bestätigt. Die Stadt wird auch in Zukunft diesen Ruf rechtfertigen können, da sie rechtzeitig erkannt hat, welche Bedeutung dem Schulsektor zukommt. So wurde bereits 1974 ein Strukturplan für das Bildungswesen aufgestellt, der die Ziele der Schulentwicklung bis 1985 absteckt und damit die Voraussetzungen für eine Maßnahmenplanung schafft, die sich am aktuellen Bedarf und der späteren Nutzung orientiert. Ziel der Bildungspolitik ist es, ein vollständiges Angebot an Bildungseinrichtungen zu schaffen und damit jedem eine optimale Förderung zukommen zu lassen.

Erste Schritte

Die ersten Schritte auf diesem Gebiet sind bereits getan: So konnte 1975 das größte Bochumer Schulbaueinzelvorhaben nach dem Kriege, die Gesamtschule mit einer angegliederten Dreifach-Sporthalle, fertiggestellt werden. Ebenfalls zur Benutzung freigegeben wurden 1975 das Schulzentrum Westenfeld mit vierzügiger Grundschule und dreizügiger Hauptschule sowie die Dreifach-Sporthalle mit Lehrschwimmbecken im Schulzentrum Leithe. Als jeweils erster Bauabschnitt der Schulzentren Gerthe, Langendreer und Lindendahlhausen wurden 1975 die Dreifach-Sporthallen in Betrieb genommen. Noch in diesem Jahr wird das Schulzentrum Höntrop Ost mit dem Gebäude für die vierzügige Realschule bezugsfertig. Das Schulzentrum Gerthe wird voraussichtlich bereits im Frühjahr nächsten Jahres fertiggestellt sein. Weitere bedeutende Maßnahmen des Schulsektors sind die Rundsporthalle im Stadion und die Fünffach-

Turnhalle am Gymnasium Ostring. Außer den bisher angesprochenen Einrichtungen, die unmittelbar den Schulsektor betreffen, hat Bochum noch eine Vielzahl anderer Bildungsmöglichkeiten anzubieten.

Zahlreiche Einrichtungen

Erfreulich ist die Tatsache, daß die Bochumer Bevölkerung im zunehmenden Maße Gebrauch davon macht. Allein die Volkshochschule, die einen wesentlichen Bestandteil der Erwachsenenbildung darstellt, führte im Frühjahrs- und Herbstsemester 1975 894 Veranstaltungen durch, die von 22.133 Teilnehmern besucht wurden. An den 197 Kursen der Familienbildungsstätte nahmen 2.218 Personen teil. An der Musikschule mit 37 hauptamtlichen und 155 nebenamtlichen Lehrern werden etwa 5.000 Schüler unterrichtet. Die Schauspielschule wird zur Zeit von 28 Schülern besucht. Alle diese Bildungseinrichtungen werden unmittelbar von der Stadt Bochum getragen und finanziert. Auf dem rein schulischen Sektor wird das Angebot durch die Einrichtungen anderer Träger, wie zum Beispiel die kaufmännischen Schulen der Industrie- und Handelskammer, ergänzt. Hinzu kommt, daß sich in Bochum ein Anteil des Fachhochschul- und Hochschulbereiches unseres Landes befindet. Die drei in Bochum befindlichen Fachhochschulen mit den Bereichen Architektur, Bauingenieurwesen, Elektronik, Maschinenbau, Vermessung, Wirtschaft, Sozialwesen und Bergbau werden von 4.849 Studenten besucht. Abschließend sei noch die Ruhruniversität genannt, an der über 22.000 Studenten immatrikuliert sind. Auf dem Bild das neue Schulzentrum in Bochum-Wiemelhausen.

Personalien

Nach Versetzung von H. Warda nach Rüsselsheim wurde H. G. Riemann als Resident Ingenieur der Produktentwicklung und Konstruktion – Außenstelle Bochum – unter gleichzeitiger Ernennung zum Staff Project Engineer kommissarisch eingesetzt. Er berichtet an H. Warda.



H. G. Riemann

Beobachtungen auf dem Werksgelände

Die Rasenflächen im Werk I in Nähe des Baus D 8 sind Tummelplätze einiger Hasenfamilien. Mehrmals am Tag kann man die putzigen Tiere hier beobachten, wie sie ihre „Mahlzeiten“ zu sich nehmen. Vorbeifahrende Autos stören sie wenig.

Aufmerksame Mitarbeiter wollen auf der kleinen Rasenfläche bis zu 15 Hasen gezählt haben. Neben diesen Untermietern und den Wildenten im Werk III – wir berichteten bereits darüber – gibt es noch eine kleine Attraktion: In der Pause beobachtet man auf den Rasenflächen, fast dort, wo sich die Hasen ihr Futter suchen, Werksangehörige, die Champignons suchen. Ausbeute jeweils einige Kilogramm Pilze. Neben aller Technik ist also auf unserem Werksgelände auch noch die Natur zu Hause.

Hände weg



von fremdem Eigentum

Jeder Werksangehörige, der einen Diebstahl begeht, einen anderen zum Diebstahl anstiftet oder der versucht, einen Diebstahl zu begehen, muß mit der fristlosen Entlassung rechnen.

Ohne Rücksicht auf die Position

Dabei kann keine Rücksicht genommen werden auf die sozialen Verhältnisse des betroffenen Mitarbeiters, auf seine Position im Unternehmen oder auf die Bedeutung der von ihm ausgeübten Tätigkeit. Auch ist ohne Belang, ob es sich bei dem Diebstahl um teure Gegenstände, wie zum Beispiel Autoradios, Lichtmaschinen, Nebellampen, Werkzeuge oder um geringerwertige Gegenstände, wie zum Beispiel Sicherungen, Zündkerzen, Scheinwerferbirnen, Schutzhandschuhe, Tesakrepp oder um Metallteile aus Messing oder Kupfer etc. handelt.

Schwerwiegende Folgen vermeiden

Für die fristlose Entlassung kommt es also nicht auf den Wert der entwendeten Gegenstände an. Es liegt daher im Interesse aller Werksangehörigen, sich nicht der Gefahr einer fristlosen Kündigung auszusetzen. Werksleitung und Betriebsrat fordern deshalb nochmals alle Mitarbeiter eindringlich auf, sich entsprechend zu verhalten, um schwerwiegende Folgen zu vermeiden.

Blockierte Parkplätze

Immer wieder wird beobachtet, daß Fahrzeuge auf den für unsere Schwerbehinderten reservierten Parkplätzen abgestellt werden. Oftmals blockieren auch bei Schichtende die sogenannten Abholer diese Plätze dadurch, daß sie mit ihren Wagen in den Fahrbahnen stehen. Es sollte eigentlich selbstverständlich sein, daß man auch auf den Parkplätzen gegenüber behinderten Kollegen rücksichtsvoll ist!

Rhein-Ruhr-Theater			
Bochum	Dortmund	Essen	Gelsenkirchen
<p>Bochum</p> <p>Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail</p> <p>Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail</p>	<p>Dortmund</p> <p>Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail</p> <p>Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail</p>	<p>Essen</p> <p>Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail</p> <p>Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail</p>	<p>Gelsenkirchen</p> <p>Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail</p> <p>Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail Die Entführung aus dem Serail</p>

Mal wieder Kultur tanken

Nach der Sommerpause beginnt in diesen Tagen bei den Theatern die Saison 1976/77. Die Spielpläne bieten eine reiche Auswahl an Opern, Operetten, Musicals und Schauspielen. In der letzten Spielzeit haben viele Werksangehörige von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, über die Sozialabteilung verbilligte Eintrittskarten für die einzelnen Häuser im Ruhrgebiet zu beziehen. Das ist auch jetzt wieder möglich. Man achte auf die an den Anschlagtafeln im Werk ausgehängten Theaterpläne. Sie bringen allerdings nur einen Auszug aus dem gesamten Programm. Die Spielpläne – siehe unser Bild – liegen in der Sozialabteilung aus. Auskunft und Kartenbestellung unter der Telefon-Nr. 2407 (Werk Bochum) oder direkt in der Sozialabteilung im Bau D 8, Zimmer 21.

Na, na, na!

Montagmorgen im Büro: „Wie spät ist es?“ – „Halb neun!“ – „Mann, das ist wieder eine Woche, die kein Ende nimmt!“

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

NEU IM WERK KAISERSLAUTERN

Die Produktion von Kurbelwellen

Nach Beendigung des Pilotlaufs und der Einarbeitung des Bedienungspersonals wurde vor einiger Zeit die Produktion von Kurbelwellen im Werk Kaiserslautern aufgenommen. Im Gegensatz zu den Rüsselsheimer und Bochumer Schmiede-Kurbelwellen wird hier erstmals bei Opel eine Kugelgraphit-Gußkurbelwelle bearbeitet. Alle Maschinen sind durch automatische Verkettungssysteme miteinander verbunden. Dabei werden zwei Transportsysteme verwendet: bis zur Bearbeitung der Haupt- und Hublager sind Schubconveyor im Einsatz, danach erfolgt der Transport mittels Palettenförderer. Das Be- und Entladen der Bearbeitungsmaschinen erfolgt durch automatische Greifereinrichtungen (Aufnahme 1), so daß außer dem Auflegen der Rohlinge sowie

Abnehmen der Fertigteile mit Hebezeugen die schweren Werkstücke vom Bedienungspersonal nicht mehr transportiert werden müssen.

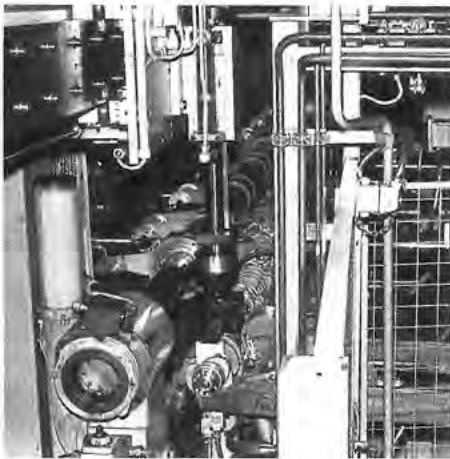
Einzelne Puffer

Für Maschinenausfälle wurden Puffermöglichkeiten in Form eines Gehängeförderer-Systems (Aufnahme 2) geschaffen. Zur Übergabe der Kurbelwellen in dieses System sind in den Verkettungsbändern Hubstationen eingebaut. Das Gesamtförderungssystem kann ca. 2.500 Kurbelwellen aufnehmen. Als Besonderheit bei der Bearbeitung sind die Hohlkehlen-Einstiche und deren Verfestigungen am Haupt- und Hublager zu erwähnen. Die Einstiche werden durch Formdrehen hergestellt, wobei die Einhaltung einer

präzisen Form, einer guten Oberflächenbeschaffenheit und einer engen Durchmesser-toleranz für die nachfolgende Walzoperation von größter Wichtigkeit sind. Dieses Bearbeitungsverfahren trägt wesentlich zum wirtschaftlichen Schleifen der Lagerstellen bei.

Automatische Meßmaschine

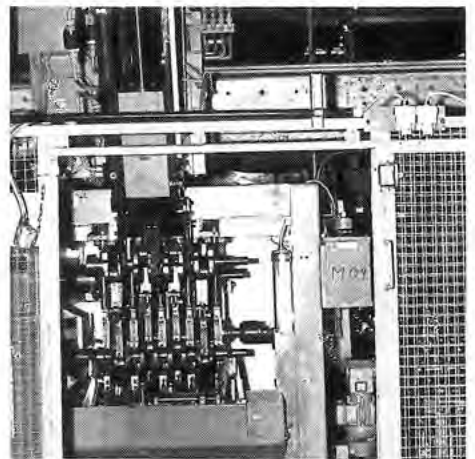
Eine Verbesserung der Biegedauerfestigkeit wird durch das Walzen der Hohlkehlen (Aufnahme 3) an den kritischen Punkten erreicht. Dafür sind Walzlasten von 6.000 N erforderlich. Erst nach Verfestigung der Lageradien werden die Hub- und die Hauptlager fertiggeschliffen. Besondere Beachtung wird hier auf die geringen zulässigen Rundlauf- und Formabweichungen gelegt. Eine automatische



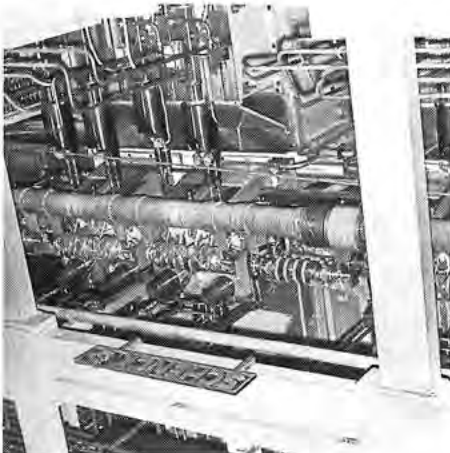
Aufnahme 1



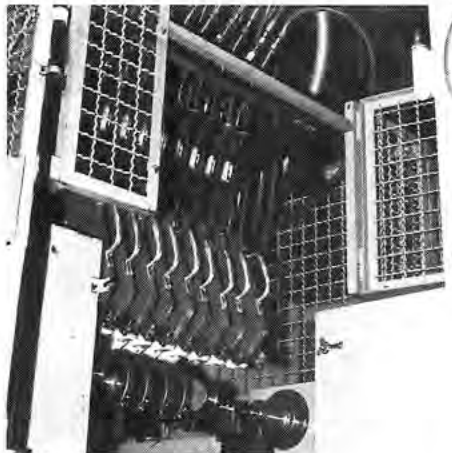
Aufnahme 2



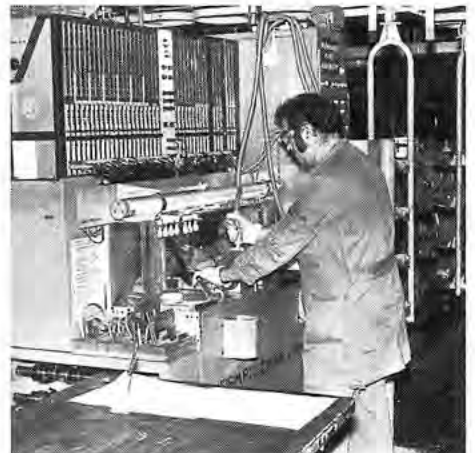
Aufnahme 3



Aufnahme 4



Aufnahme 5



Aufnahme 6

Meßmaschine, die in die Verkettung eingereiht ist, überprüft die engen Lagertoleranzen. — Die bis aufs Läppen fertigbearbeiteten Werkstücke laufen anschließend in eine vollautomatische Wuchttransferstraße (Aufnahme 4). Zur Erreichung der geringen Restunwucht von max. 12 gcm. werden die Kurbelwellen bis zu 2 x gebohrt und 3 x kontrollgewuchtet. Teile mit einer höheren Restunwucht werden automatisch ausgestoßen und der Nacharbeit zugeführt.

Größte Formgenauigkeit

Die Feinstbearbeitung der Hub- und Hauptlager wird auf einer Microfinish-

Maschine durchgeführt. Durch die Verwendung von Spezial-Honsteinen (Aufnahme 5) wird eine wesentlich bessere Formgenauigkeit als bei Bandlappmaschinen erreicht. Die Maschine arbeitet vollautomatisch. Durch die Hebeeinrichtung wird jeweils ein Werkstück in Bearbeitungsposition gehoben und zwischen Körnerspitzen gespannt. Während das Teil rotiert, wird es gleichzeitig durch einen Oszillationsantrieb in axialer Bewegung gehalten. Die Bearbeitung der Haupt- und Hublager erfolgt zur gleichen Zeit. Nach dem Waschen gelangen die Teile an die halbautomatischen Meßmaschinen (Aufnahme 6). Hier werden die Kurbelwellen

an insgesamt 43 Meßstellen auf Durchmesser, Plan- und Radialschlag elektronisch geprüft. Die Meßwertanzeige erfolgt über Lichtbalken und Kontrolleuchten.

Die übrigen Maßkontrollen werden mittels Lehren vorgenommen. Nach einer abschließenden Sichtkontrolle werden die Kurbelwellen in Spezialbehälter gesetzt, mit Korrosionsschutzpapier versehen und mit einer Plastikhaube abgedeckt zum Werk Rüsselsheim verschickt.

Ende des Kaiserslautern-Teils

Sepp Maier auf Manta GT/E

Immer mehr bekannte Sportler bevorzugen unsere schnellen Modelle. Durch die Vermittlung von H. J. Stein, Öffentlichkeitsarbeit, übernahm kürzlich Nationaltorwart Sepp Maier einen Manta GT/E. Bei der Übergabe im Ausstellungsraum von links: H. Bein, Sportbetreuung, H. Seer, Design, H. J. Stein, Sepp Maier und M. H. Klinke, Absatzförderung.



Annegret Kroninger, Silbermedaillen-Gewinnerin in der 4 x 100 Meter Frauen-Staffel von Montreal, fährt seit kurzem einen Commodore GS 2,8 (siehe auch Bochum-Teil), nachdem bereits Guido Kratschmer, Silbermedaillen-Gewinner Zehnkampf, einen Manta GT/E, Manfred Schumann, Silber- und Bronzemedaillen-Gewinner — Bob — (Innsbruck), einen Commodore GS/E und die Fußball-Weltmeister Jürgen Grabowski und Bernd Hölzenbein sowie der Kaiserslauterner Erfolgstrainer Erich Ribbeck einen Bitter Diplomat fahren.

„Gurtmüdigkeit“

„Bestürzend niedrig“ ist nach Auffassung des Deutschen Touring Automobil Clubs (DTC) die Zahl der Autofahrer, die innerhalb von geschlossenen Ortschaften den Sicherheitsgurt anlegen. Zu Beginn des Jahres nach Inkrafttreten der Sicherheitsgurtvorschrift habe sich die Zahl derer, die sich anschnallen, sowohl in Orten als auch auf freier Strecke, deutlich erhöht, heißt es in einer Mitteilung. Neuerdings sei aber wieder eine gewisse „Gurtmüdigkeit“ festzustellen, insbesondere in den Städten. Stichproben hätten ergeben, daß sich in der Stadt nur noch einer von drei Autofahrern anschnalle. Dabei sei gerade in geschlossenen Ortschaften der Gurt besonders wichtig, weil sich zwei Drittel aller schweren Unfälle im innerörtlichen Verkehr ereigneten.

Neu: Arbeitsschutz-Ausschuß

Gemäß dem Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit hat der Arbeitgeber einen Arbeitsschutz-Ausschuß zu bilden, der die Aufgabe hat, Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung zu beraten. Unter dem Vorsitz von Dr. H. D. Scholl, Leiter der Sozialabteilung, fand kürzlich die konstituierende

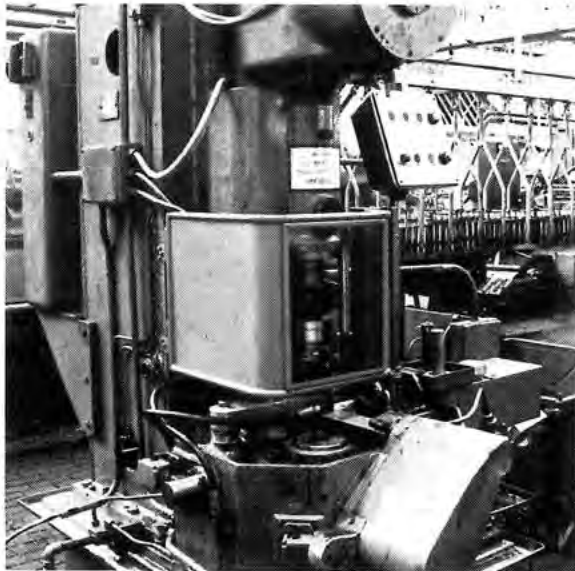
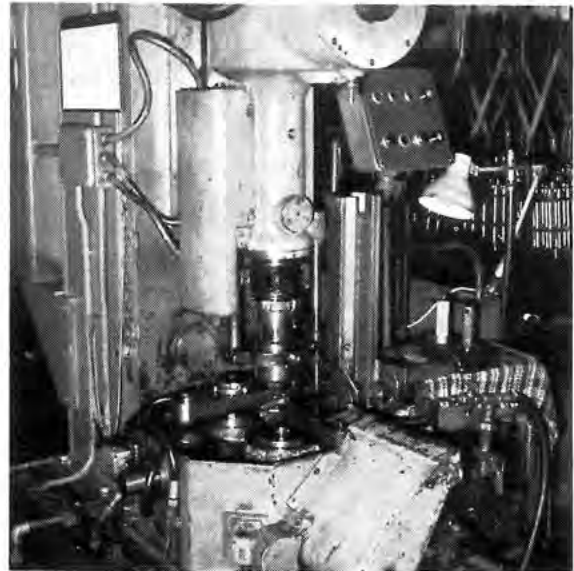
Sitzung des Arbeitsschutz-Ausschusses des Werkes Rüsselsheim statt. Unser Bild zeigt die Ausschußmitglieder. Von links W. Lutz, B. Reimann und B. Muders vom Betriebsrat, G. Andreae, Unfallverhütung, Dr. G. Carow, Werksärztlicher Dienst, Dr. H. D. Scholl, die Sicherheitsbeauftragten G. Ratke, H. Krancher, L. Kraft und Ph. Barth sowie Betriebsrat W. Jahn.





Ideen machen sich bezahlt

Auch Vorschläge



gegen Unfallgefahren

Im Kampf gegen Unfallgefahren wird häufig der eigenen Initiative nicht die gebührende Beachtung geschenkt, obwohl jeder trotz der offiziellen Unfallverhütungsvorschriften und -maßnahmen Selbstverantwortung trägt. Alle müssen mithelfen, jede Möglichkeit, die zu einem Unfall führen kann, auch wirklich aufzuzeigen. Daß dem Vorschlagwesen hier noch ein weites Feld bleibt, beweisen die ständig eingehenden Vorschläge gegen die Unfallgefahren, wie auch die Idee, die kürzlich im Werk Kaiserslautern prämiert wurde. Dort bestand an einer Gewindeschneidmaschine eine bis dahin nicht erkannte Unfallgefahr durch die Späne und die rotierende Spindel (oberes Bild). Mit Hilfe einer Schutzverkleidung (Bild unten) ist diese Unfallgefahr beseitigt worden. Aber nicht nur rotierende Spindeln und ähnliche Einrichtungen bergen Gefahren, sondern auch Elektrogeräte, elektrische Anlagen, Maschinen, Werkzeuge, Fördereinrichtungen, Chemikalien, Hilfs- und Betriebsstoffe, der innerbetriebliche Transport sowie die Material- und Teile-Lagerung, um nur einige Gefahrenquellen zu nennen. Wo man auch arbeitet, überall kann man Erfolge im Kampf gegen die Unfallgefahren auch durch Verbesserungsvorschläge erringen. Die erfolgreiche Einsendung in Kaiserslautern ist ein erneuter Beweis dafür. Erkannte Gefahr ist gebannte Gefahr!