

OPEL POST

11/12
77

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft



Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, 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 – Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen – Fernsprecher: 06142-664879 (Fernschreiber: 41 239) – Hausapp.: 4879 oder 3387 – Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

AUS DEM INHALT

Grüße zum Jahreswechsel ..	2
Kurz berichtet	3
Parkplatzversicherung	4
UV-Preisausschreiben	5
Personalien	6
Leserbriefe	8
Die Standardabteilung	9
Senator und Monza	12
Wohnheimaktivitäten	14
Beobachtungen	14
Hobby: Oldtimer	15
Aktivitäten der Chaoten	16
Betriebsräteversammlung	17
Jubilärfeste '77	20
Tag der offenen Tür	22
Kfz-Technik: Winterreifen ..	25
Auto-Ratgeber	27
Kundendienst-Training	30
Jubilare – Ruhestand	32
Werk Bochum	34
Werk Kaiserslautern	38
Qualitäts-Serie	40

Typisch für die schroff aufsteigenden Felsformationen der Dolomiten: Der Langkofel am Sella-Joch (Italien). Immer mehr Touristen entscheiden sich für die vielfältigen Wintersportmöglichkeiten in dieser Alpenregion. Unseren Urlaubern, die in den bevorstehenden Weihnachtsferien in die Berge fahren, wünschen wir eine gute Fahrt und viel Schnee, den Daheimbleibenden eine erholsame Zeit. Und da wir gerade am Wünschen sind: Allen Lesern ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches 1978! Die Redaktion



Am Ende des Jahres

Am Ende des Jahres 1977, das im Hinblick auf Produktion und Verkauf genauso erfolgreich für uns sein wird wie das vergangene, bedanke ich mich bei allen Mitarbeitern für ihre Arbeit und ihren Einsatz sowie das Verständnis, das sie auch in den zurückliegenden Monaten für die Probleme des Unternehmens gezeigt haben. Eine Gemeinschaftsleistung, die das unterstreicht, möchte ich besonders hervorheben: den reibungslosen und einzigartigen Anlauf der neuen Rekord-Modelle nach den Sommerferien. Ich hoffe, daß im neuen Jahr die Einführung der Sechszylinder-Modelle genauso erfolgreich sein wird. – Kurz vor Jahresende ist der 15millionste Opel vom Band gelaufen. Eine stolze Zahl, ein wichtiger Meilenstein in der Geschichte des Unternehmens, auf den wir stolz sind. – Der so erfolgreich verlaufene Tag der offenen Tür im Oktober mit 75.000 Besuchern im Gesamtunternehmen bewies nicht nur das große Interesse des Publikums an unserer Arbeit und unseren Produkten, sondern auch den berechtigten Stolz unserer Mitarbeiter auf das Unternehmen. Wir brauchen uns in der Tat vor niemandem zu verstecken. Das hat dieser Tag erneut bewiesen. – Natürlich weiß ich, daß manches Anliegen der Belegschaft noch auf eine Lösung wartet. Wir sind bemüht, die Arbeitsbedingungen unserer Mitarbeiter weiter zu verbessern; andererseits müssen wir alle Interessen berücksichtigen und miteinander in Einklang bringen. Das ist nicht immer leicht. Wichtig bleibt, die Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu stärken und seine Ertragskraft zu erhalten. Nur so sichern wir die Arbeitsplätze von morgen. In diesem Sinne bitte ich auch im Jahre 1978, in das wir mit viel Hoffnung gehen, um Ihre Unterstützung. – Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien ein gesegnetes Weihnachtsfest und im neuen Jahr alles Gute, viel Glück und vor allem beste Gesundheit.

James F. Waters, Jr.,
Vorsitzender des Vorstandes

Den bevorstehenden Jahreswechsel möchte ich zum Anlaß nehmen, um allen Kolleginnen und Kollegen Dank zu sagen für das große Vertrauen, das sie uns, den Betriebsräten der drei Werke und der Zweigniederlassung Berlin, im nun zu Ende gehenden Jahr erneut entgegengebracht haben. Nur auf dieses Vertrauen gestützt war es möglich, eine erfolgreiche Betriebsratsarbeit zu leisten und manches Problem zu lösen. Dennoch ist noch viel zu tun. In der Betriebsräteversammlung im Oktober in Berlin kam dies erneut zum Ausdruck. Die Belegschaft wird ja noch ausführlich in einer zusammenfassenden Darstellung über diese wichtige Zusammenkunft unterrichtet, so daß ich hier nicht näher darauf einzugehen brauche. – Ein Rückblick auf die bald zu Ende gehende Legislaturperiode der einzelnen Betriebsräte zeigt, was in diesen fast drei Jahren erreicht worden ist. Ich möchte an dieser Stelle nicht im einzelnen aufzählen, welche Punkte aus dem großen Katalog von Forderungen und Wünschen wir inzwischen abhaken konnten. Es ist eine ganze Menge. Vieles andere dagegen ist, wie gesagt, noch offen und wartet auf eine baldige Regelung. – Vor uns liegt eine neue, sicher sehr harte Tarifrunde. Ich möchte dazu nur eines sagen: Um die Wirtschaft wieder auf Touren zu bringen, brauchen wir einen entsprechenden Kaufkraftstoß der Arbeitnehmerschaft! – Im Frühjahr stehen die Aufsichtsratswahl und die Betriebsratswahlen bevor. Die Vorbereitungen sind angelaufen. Schon jetzt bitte ich die Belegschaft, uns, ihren gewählten Vertretern, Vertrauen entgegenzubringen und nicht auf die Schlagworte radikaler Gruppen zu hören, die vor diesen Wahlen sicher wieder versuchen werden, mit Verunglimpfungen Unruhe zu stiften. – Im Namen des GBR wünsche ich allen Kolleginnen und Kollegen ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr.

Rudolf Hahn
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates

Kurz berichtet

Das Unternehmen beschäftigte Ende November in seinen drei Werken und der Zweigniederlassung Berlin 61.068 Mitarbeiter. (Ende November 1976 waren es 58.608.)

Der türkische Botschafter war am 2. Dezember im Rüsselsheimer Werk und besuchte seine Landsleute in den Wohnheimen und während der Arbeit im K 40.

Für das Opel-Darlehensprogramm im Budgetjahr 1977/78 ist ein Betrag von DM 10 Millionen vorgesehen, anteilmäßig auf die drei Werke und die Zweigniederlassung Berlin aufgeteilt.

Die Weihnachtsgratifikation '77 wurde am 30. November ausgezahlt. Beim größten Teil der Belegschaft entsprach sie 100 Prozent des Monatslohnes oder Monatsgehaltes. Der zusätzliche, einmalige Festbetrag (in der Regel DM 400,-) war schon Mitte November auf die Konten überwiesen worden.

Die letzte Betriebsversammlung der Rüsselsheimer Belegschaft im Jahre 1977 findet am 14. Dezember im Verladebahnhof K 49 statt. — Eine Versammlung der Schwerbehinderten war am 7. Dezember, die Jugendversammlung am 8. Dezember.

Die sechs Vorträge des ersten Teils der Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 1977/78 wurden von 4.110 Interessenten besucht, was einem Durchschnitt von 685 entspricht. (Herbst '76: 640) Höhepunkte waren Reinhold Messners Bericht über

„Die großen Wände“ am 18. Oktober und Helfried Weyers Leicavision über „Alaska“ am 22. November.

Allen Opel-Rentnern sowie den Werksangehörigen (auch Frauen und Kindern von Mitarbeitern), die zu Weihnachten im Krankenhaus liegen, werden — wie in der Vergangenheit — in diesen Tagen wieder Weihnachtspäckchen gebracht oder geschickt.

Die nächste Jubilarfeier ist am 15. April in der Walter-Köbel-Halle.

Bereits ab dem 19. Dezember können ausländische Mitarbeiter Sonderurlaub nehmen, um die Weihnachtszeit in der Heimat zu verbringen.

Durch das Steueränderungsgesetz vom 16.8.1977 wird auch die Mehrwertsteuer für unsere Produkte von 1. Januar 1978 an von 11 auf 12 Prozent erhöht.

Seit dem 7. November ist für die Mitarbeiter der Spätschicht ein Omnibusverkehr vom Parkplatz M 55 West zu den Portalen 60, 20 und 15 sowie von 23 Uhr an zum Parkplatz zurück eingerichtet worden.

„Schneekönig“ heißt der besonders ausgestattete, preisgünstige Wagen der im November angelaufenen Kadett-Verkaufskampagne. (Die Regelung für Werksangehörige auf den Anschlagtafeln.)

Der Arbeitskreis Elektronik im Verband der Automobilindustrie (VDA) tagte im Oktober im Werk Rüsselsheim. Auf dem Programm standen unter anderem auch ein Besuch des Hochregallagers und des Prüffeldes in Dudenhofen. In diesem Ar-



Vater des Gedankens, am Tag der offenen Tür, der im Oktober in den drei Werken stattfand, Erinnerungsmünzen zu prägen und den Erlös der Aktion Sorgenkind zur Verfügung zu stellen, war Obermeister Dieter Borsdorf vom Rüsselsheimer Preßwerk (siehe auch den Bericht ab Seite 22). Unser kürzlich gemachtes Foto zeigt ihn (links) am Schalter einer Rüsselsheimer Bank bei der Einzahlung der im Werk Rüsselsheim erzielten Spende. Der Gesamterlös für die in den drei Werken verkauften Münzen betrug rund DM 30.000,-. (Die Erlöse in den beiden anderen Werken wurden in Geldinstituten in Bochum und Kaiserslautern eingezahlt.)

beitskreis sind alle Automobilfabriken in der Bundesrepublik vertreten.

Im Kulturpavillon der Opel-Wohnheime fand am 10. Dezember das schon traditionelle internationale Folklore-Festival statt. Der Erlös dieser Veranstaltung kam im Rahmen einer langjährigen Patenschaft behinderten Kindern und Jugendlichen in Gettenbach zugute.

Während der Sendung „Die gute Tat“, die am 17. November im Anschluß an das Ratespiel „Der große Preis“ über die Bildschirme lief, wurden Aufnahmen vom „Tag der offenen Tür“ in Rüsselsheim gezeigt und dabei bekannt gegeben, daß die Einnahmen aus der Spendenaktion mit den Erinnerungsmünzen rund DM 30.000,- betragen hätten. (Siehe auch das Bild auf dieser Seite oben.)

Die Zahl der Autofahrer in der Rüsselsheimer Belegschaft (einschließlich Mitfahrer), die mit dem Wagen zur Arbeit kommen, hat sich bei der letzten Berufsverkehrsählung im Herbst inzwischen auf 46,2 Prozent erhöht und den bisher höchsten Stand erreicht.

Die Schülerschaft unserer Rüsselsheimer Werkberufsschule nimmt am Kreiseentscheid im Hallenhandball teil. Die Spiele wurden am 29.11.77 in der Walter-Köbel-Sporthalle mit der Begegnung Opel gegen Prälat-Diehl-Gymnasium Groß-Gerau angepfeiffen.



Angesichts der hohen Nachfrage wurde das frühere Sondermodell City J kürzlich in das reguläre Verkaufsprogramm übernommen. (Wir berichteten bereits kurz darüber.) Der wendige Flitzer mit Heckklappe entspricht in der Ausstattung praktisch dem City-Grundmodell, unterscheidet sich jedoch äußerlich durch Verzicht auf Chrom zugunsten mattschwarzer Akzente der kompakten Karosserie und natürlich durch den günstigen Preis.

Wachsende Zahl von Beschädigungen

Im Juli 1970 gelang es dem GBR bekanntlich erstmals, eine Parkplatzversicherung für Opel-Werksangehörige abzuschließen. Damit wurde dem Wunsch vieler Autofahrer Rechnung getragen, ihr Fahrzeug während der Arbeitszeit versichert zu wissen. In den vergangenen sechs Jahren wurden bis jetzt über 2 Millionen DM zur Regelung von Schadensfällen ausgezahlt. In der Zwischenzeit wurde die Versicherung für unsere Werksangehörigen so erweitert, daß ihre Fahrzeuge nicht nur in der ganzen Bundesrepublik, sondern darüber hinaus im europäischen Ausland in geparktem Zustand versichert sind.

Das ständige Anwachsen der Parkplatzschäden hat heute einen Stand erreicht,



Hier kein üblicher Parkplatzschaden, sondern die mutwillige Beschädigung an einem geparkten Wagen: die Scheibe wurde eingeschlagen, die beiden Scheibenwischer abgebrochen und der Lack beschädigt. Man rechne sich einmal aus, was diese Reparatur gekostet hat. Hätte er eine Parkplatzversicherung abgeschlossen, wäre der Geldbeutel des Besitzers nicht strapaziert worden. Denn auch diese Art Schaden fällt unter die Parkplatzversicherung.

AUFSICHTSRATSWAHL

Zusätzliche Anschlagtafeln

An den vielen Anschlägen haben die meisten Mitarbeiter sicher bemerkt, daß die Aufsichtsratswahl in Gang gekommen ist. Die OPEL POST hat bereits ausführlich über den Wahlmodus und einzelne Aspekte der Wahlvorbereitung berichtet. Zur aktuellen und gründlichen Information aller Mitarbeiter sind seit einiger Zeit in Rüsselsheim an allen wichtigen Portalen und in den Werken Bochum und Kaiserslautern an besonders markanten Stellen zusätzliche Anschlagtafeln angebracht worden, die ausschließlich für Anschläge im Zusammenhang mit der Aufsichtsratswahl bestimmt sind.

Jeder Mitarbeiter der Adam Opel AG hat damit die Gelegenheit, sich gründlich über alle mit der Wahl zusammenhängenden Vorgänge zu unterrichten. Daß es sehr viele und teilweise schwer verständliche Anschläge sind, liegt übrigens nicht am Wahlvorstand, sondern sind vom Gesetzgeber in der Wahlordnung zum Mitbestimmungsgesetz vorgeschrieben.

Wir weisen alle Mitarbeiter noch einmal auf diese besonderen, nur die Aufsichtsratswahl betreffenden Aushänge hin, damit sie stets im Bilde sind und die einzelnen Phasen der Wahlvorbereitung und -durchführung verfolgen können. Zugegeben: Die Materie ist etwas kompliziert und bedarf einer gewissen Einarbeitung. Für Fragen in Zusammenhang mit der Aufsichtsratswahl stehen jedem Mitarbeiter aber auch die jeweiligen Betriebswahlvorstände zur Verfügung und geben gerne Auskunft.

Daß eine Aufsichtsratswahl für jeden Arbeitnehmer ein äußerst wichtiger Vorgang ist, bedarf eigentlich keiner besonderen Erwähnung. Schließlich geht es um die Wahl der Vertreter der Belegschaft in das gesetzlich vorgeschriebene Aufsichtsratsgremium des Unternehmens. Ha.

der nicht vorauszusehen war. Die Parkplatzschäden in der Vergangenheit waren überwiegend Bagatellschäden in Höhe von ca. 100,- bis 150,- DM. Die Anzahl der Gesamtschäden ist zwar gleich geblieben, jedoch hat die Zahl der Schäden mit Reparaturkosten von DM 1.000,- bis 3.000,- in erheblichem Umfang zugenommen. Oft entwickelt sich bereits „ein

kleiner Anstoßer“ zu einem Schaden von DM 500,- und mehr.

Daß heute eine Parkplatzversicherung nötiger denn je ist, muß sicher nicht hervorgehoben werden. Nur eine große Versicherungsgemeinschaft kann günstige Prämien bekommen. Jeder Autofahrer sollte sich daher überlegen – und auch andere davon überzeugen – wie wichtig es ist, in einer Parkplatzversicherung zu sein. Nur wenn möglichst viele motorisierte Kollegen versichert sind, kann die Versicherungsgesellschaft – wie gesagt – günstige Jahresprämien gewähren.

Die Jahresprämie beträgt zur Zeit DM 95,-. In diesem Jahr wurde der Versicherungsschutz erstmalig auch auf Opel-Rentner und für Zweitwagenbesitzer erweitert. Die Prämie für Opel-Rentner beträgt ebenfalls DM 95,- und für Zweitwagenbesitzer DM 60,-.

Man sieht daraus, wie preiswert unsere Parkplatzversicherung ist, gemessen an den Leistungen und der Tatsache ständig zunehmender Parkplatzschäden. (Einzelheiten und Anmeldeformulare im Büro des Gesamtbetriebsrates.)

OPEL MAL- UND ZEICHENWETTBEWERB

Weihnachts-Neujahrskarte '78/79

Seit dem 1. Dezember hängen im Gesamtunternehmen Plakate an den Anschlagtafeln, die erneut einen Kinder-Mal- und Zeichenwettbewerb ankündigen, diesmal für die Opel-Weihnachts- und Neujahrskarte 1978/79. Der Wettbewerb wird schon jetzt ausgeschrieben, weil sich diese Jahreszeit stimmungsmäßig besonders dafür eignet, eine Kinderzeichnung der gewünschten Art anzufertigen. In der Gruppe I können sich Kinder der Jahrgänge 1962, 1963, 1964, 1965 und 1966 beteiligen, in der Gruppe II die der Jahrgänge 1967, 1968, 1969 und 1970. Interessante Preise gibt es zu gewinnen. Einsendeschluß ist der 1. Februar 1978. Einzelheiten – wie gesagt – auf den Werksansschlägen. Alle Väter und Mütter werden gebeten, ihre Kinder – soweit sie altersmäßig in Frage kommen – auf diesen Wettbewerb aufmerksam zu machen und sie anzuregen, sich daran zu beteiligen.

VV-Präsent

Einen FALTBLATT-KALENDER 1978 erhält ab sofort jeder Werksangehörige in Rüsselsheim und Kaiserslautern für einen Verbesserungsvorschlag. Die Feiertage, die Ferien der einzelnen Bundesländer und die Werksferien der Opel-Werke sind eingetragen. Der kleine Kalender findet überall Platz und ist schnell zur Hand, wenn einige Notizen zu machen sind. Bei Eingang eines Verbesserungsvorschlages, ganz gleich, ob er angenommen wird oder nicht, wird er dem Einsender zugeschickt.

Anerkennung für Opel-Schulbus

Auf hohes internationales Interesse stieß kürzlich in Genf der von Opel auf Bedford Blitz-Basis entwickelte Prototyp eines praxisingerechten Schulbusses. Das Fahrzeug war anlässlich eines Treffens von Verkehrsexperten der UNO in die Schweiz gebracht worden, wobei die Fachleute ihre Anerkennung dafür aussprachen, daß der Bus nicht nur allen Anforderungen zum Befördern der Schüler entspreche, sondern darüber hinaus außerhalb der Schulzeiten auch zum Transport Erwachsener eingesetzt werden könne. Der in enger Anlehnung an den Sicherheitskatalog des ADAC gebaute Prototyp war erstmals auf der IAA 1977 zu sehen gewesen.

Neuer Dreh

Während das bei Opel übliche Kofferraumschloß, das nur mit dem Zündschlüssel zu entriegeln ist, den Vorteil ständigen Schutzes des Gepäcks vor fremdem Zugriff bietet, kommt ein neues Schloß mit Drehgriff für den Ascona all jenen zugute, die besonders das Gepäck abteil be- und entladen müssen. Die Sonderausstattung kostet DM 22,- (unverbindliche Preisempfehlung) und ist selbstverständlich in das praxisingerechte Zentralschlüsselsystem von Opel integriert.

Denke mit, es zahlt sich aus!

Das betriebliche Vorschlagswesen bietet jedem Mitarbeiter die Chance, für seine Idee bis zu DM 50.000,- (Höchstprämie, brutto) zu erhalten. Einzelheiten über die Prämienauszahlung und die Besteuerung der Prämien auf Seite 13.

UV-PREISAUSSCHREIBEN

Es ging um die Sicherheit

Am „Tag der offenen Tür“ am 22. Oktober (siehe auch an anderer Stelle des Heftes) wurde in den drei Opel-Werken ein Preisausschreiben für Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre veranstaltet. Wertvolle Preise in Form von Sporträdern und Fußbällen sorgten für eine lebhafteste Beteiligung. Für das Preisausschreiben waren folgende drei Fragen zu beantworten:

Welche Schutzeinrichtungen an den Maschinen hast Du auf dem Rundgang gesehen? Nenne mindestens drei. — Welche Ausrüstung gehört zu einem verkehrssicheren Fahrrad? Nenne mindestens vier. — Was steht auf dem Plakat, welches auf dem Sicherheitsstand gezeigt wird? Ergänze: Im Zweifel . . . — Alle Fragen drehten sich um die Sicherheit, die gerade für Kinder und Jugendliche von besonderer Wichtigkeit ist.

Die eingegangenen Lösungskarten im Werk Rüsselsheim zeigten, daß die Beantwortung der Fragen 2 und 3 keine besonderen Schwierigkeiten bereitet hatte: Das verkehrssichere Fahrrad war wohl jedem Teilnehmer schon von der Schule her bekannt. Bei der letzten Frage war das Motto eines auf dem Sicherheits-Stand gezeigten Plakates einzutragen: „Im Zweifel für die Sicherheit“.

Bedeutend mehr Schwierigkeiten bereitete die richtige Beantwortung der ersten Frage. Obwohl auf dem Sicherheits-Stand hierzu einige Hilfen angeboten wurden, waren viele Karten nicht richtig beantwortet: Es wurde häufig übersehen, daß nach „Schutzeinrichtungen an den M a s c h i n e n“ gefragt worden war. Die richtigen Antworten lauteten daher: Schutzgitter, Zweihandschaltung, Lichtschranke, Notaus-Schalter, Notreißleine, Funkenschutz und dergleichen. Nicht richtig waren Antworten, bei denen persönliche Schutzeinrichtungen, wie Sicherheits-

schuhe, Schutzbrillen, Schutzhelme, Gehörschutz, Kopfschutzhauben usw. genannt wurden.

Der ersten Frage des Preisausschreibens lag die Absicht zugrunde, die Aufmerksamkeit auf einen wesentlichen Faktor der betrieblichen Bemühungen um Arbeitssicherheit zu lenken: Die Gestaltung und Ausrüstung der Maschinen und der sonstigen Betriebseinrichtungen in der Art und Weise, daß Unfallgefahren für die daran Beschäftigten soweit wie möglich ausgeschaltet werden. Hier liegt das Schwergewicht der Anstrengungen zur Verbesserung der Arbeitssicherheit, es handelt sich auch gleichzeitig um ihre kostspieligste Seite.

Die Auslosung der Gewinner des Rüsselsheimer Werkes fand am 10. November statt. Die Gewinner der Sporträder sind: Karin Berghausen, Flörsheim, Urs Jetter, Mainz, Susanne Kraft, Bad Homburg, Christine Mölbert, Stockstadt, Ingo Mölbert, Stockstadt, Rainer Rauch, Bischofsheim, Sandra Schneider, Rüsselsheim, Winfried Storck, Dieburg, Maria Vareli, Rüsselsheim. Die nachfolgenden Teilnehmer konnten einen Fußball gewinnen: Frank Bartel, Taunusstein, Claudia Berz, Nauheim, Manuela Böhm, Nauheim, Alexandra Felzer, Mainz, Beate Haas, Rüsselsheim, Hardy Kugies, Trebur, Justin Kworoczalla, Rüsselsheim, Marcus Memmesheimer, Rüsselsheim, H. Jürgen Pelkner, Flörsheim, Rudolf Pelkner, Flörsheim, Claudia Rogge, Rüsselsheim, Henner Rothe, Mainz-Kastel, Anke Rott, Rüsselsheim, Petra Schäfer, Frankfurt, Markus Schweiss, Mainz, Ulrich Schüringer, Rüsselsheim, Jochen Simon, Rodgau, Bernd Weil, Raunheim, Anja Weinheimer, Wiesbaden, Ingo Wintermeyer, Rüsselsheim und Hilmar Zöpke, Berlin. Die Preisvergabe fand am 6. Dezember 1977 statt. G.A.



Angelika Bader und Anja Brucks (von links) aus dem Opel-Kindergarten waren die „Glücksfee“ für die Teilnehmer am UV-Kinderpreisausschreiben anlässlich des Tags der offenen Tür in Rüsselsheim. 1.788 Kinder hatten die drei im Text erwähnten Fragen beantwortet, 948 davon waren richtig. Am 10. November fand unter juristischer Aufsicht die Auslosung statt. Von links G. Andreae, Unfallverhütung, J. Springer, Werbeabteilung, und W. Kosmider, Rechtsabteilung.



Bedford-Blitz-Transporter für DBSV

Für die Saison 1977/78 hat das Unternehmen dem Deutschen Bob- und Schlittensport-Verband (DBSV) wieder zwei Bedford-Blitz-Transporter zur Verfügung gestellt. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um einen Großraumtransporter, der für den Bob-Transport eingerichtet ist, und einen Bedford Blitz-Kombi zur Beförderung der Mannschaft. Übergeben wurden die beiden Fahrzeuge kürzlich im Innenhof des Design-Center vom Leiter Absatzförderung Nutzfahrzeuge, H. A. Meyer (Mitte), an R. Hartmann, Präsident des DBSV (zweiter von links). Der Übergabe wohnten ferner bei G. A. Gallion, stellvertretender Leiter des Design (zweiter von rechts), W. Zimmerer, Bundestrainer der Bobmannschaft (rechts) und W. Hausenblas, technischer Berater Bob (links). Dem DBSV in dieser Saison viel Erfolg!

Personalien

F. Beickler hat jetzt neben seiner Aufgabe als Gesamtwerksleiter zusätzlich die Verantwortung des „Direktors für die Koordinierung der europäischen Personwagenherstellung“ übernommen.

Am 1. November 1977 ist folgende Organisationsänderung in Kraft getreten: In der Absicht, die Planungs- und Projektierungsaufgaben innerhalb der Gesamtwerksleitung zu konzentrieren, wurde der Bereich „Zentrale Werks- und Produktionsplanung“ gebildet. H. Stark, Leiter der Hauptabteilung Werksanlagen,

Rüsselsheim, wurde zum Leiter dieses neuen Bereiches ernannt. — Als Nachfolger von H. Stark hat K. Jährling, Leiter der Hauptabteilung Werksanlagen, Werk Bochum, die Leitung der Hauptabteilung Werksanlagen, Rüsselsheim, übernommen. — K. Rieger, bisher kom-

15 Millionen Opel

Der 15millionste Opel-Wagen ist vor wenigen Tagen in der Spätschicht vom Rüsselsheimer Endmontageband gelaufen. Der Jubiläumswagen, ein Rekord-Diesel-Berlina, ist inzwischen nach Frankreich exportiert worden.

missarischer Leiter der Zentralplanung, wurde zum Leiter der Zentralplanung befördert. — H. Vollhardt wurde zum stellvertretenden Leiter der Zentralplanung ernannt und bleibt bis auf weiteres auch für den Bereich Produktions-Vorbereitung Preßwerk verantwortlich.

J. M. Joyce ist zum stellvertretenden Treasurer ernannt worden und hat die Leitung der Finanzwirtschaftlichen Abteilung übernommen.

J. Herrmann, Abteilungsleiter Projekterstellung, -kontrolle und -abrechnung, ist zur Abteilung Programmplanung versetzt worden und übernahm die Position eines Manager — Strategische Planung.

Nach dem Ausscheiden von Karl Haft ist W. Gebhardt zum Leiter Inspektions-Planung, Lehrentwicklung Auswärts-teile und Projekte ernannt worden.



F. Beickler H. Stark



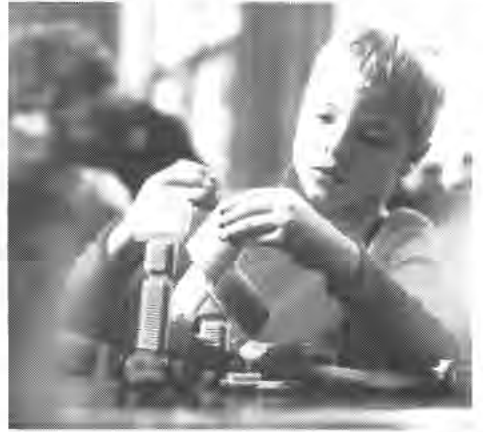
K. Jährling K. Rieger H. Vollhardt



J. M. Joyce J. Herrmann W. Gebhardt

Es weihnachtet

Zu den sozialen Einrichtungen des Werkes zählt auch die Kindertagesstätte in Rüsselsheim, die in den dreißiger Jahren gegründet wurde. Man trägt mit ihr der Tatsache Rechnung, daß in einem so großen Unternehmen wie dem unseren auch alleinstehende Mütter und Väter beschäftigt sind. Ihre Kleinen finden in der Kindertagesstätte tagsüber ein gutes



Unterkommen — natürlich nur soweit es die Kapazität zuläßt. Sie essen hier, werden fachkundig betreut, spielen, malen oder basteln. Die größeren Kinder machen nach den Essen auch ihre Schularbeiten, während die Kleinen ruhen können. Wenn Jahreszeit und Wetter es zulassen, wird auch im großen Garten gespielt. Jetzt im Advent ist es natürlich besonders schön in der Kindertagesstätte. Alles ist weihnachtlich geschmückt, es wird gebastelt, der Nikolaus war schon da, und in der nächsten Woche ist eine kleine Weihnachtsfeier.

Lohnsteuerkarten '78

Die Lohnsteuerkarten für das Jahr 1978 werden den Arbeitnehmern von den Gemeindebehörden zugestellt. Wer bisher noch keine Lohnsteuerkarte erhalten hat, muß dies sofort der Gemeindebehörde melden. Die Lohnsteuerkarten sind, versehen mit der Abteilungs- und Stammnummer in der rechten oberen Ecke, sofort nach Zustellung bei der zuständigen Zeitrechnerstation abzugeben bzw. der Abteilung Gehaltsbuchhaltung zuzusenden. Falls die Lohnsteuerkarte wegen evtl. Beantragung eines steuerfreien Betrages bis zum 12. Januar 1978 nicht abgegeben werden kann, ist diese zur Vermeidung eines erhöhten Steuerabzuges vorsorglich vor der Antragstellung der zuständigen Zeitrechnerstation bzw. der Abteilung Gehaltsbuchhaltung vorzulegen. Wird die Lohnsteuerkarte dem Arbeitgeber schuldhaft nicht rechtzeitig vorgelegt, so ist der Arbeitgeber verpflichtet, Lohnsteuer in einer Höhe einzubehalten, die die normalen Steuersätze erheblich überschreitet.



Am Ende der Veranstaltungsreihe am 10. und 11. Dezember in Bochum waren es in diesem Jahr rund 35.000 Besucher — Mitarbeiter, Familienangehörige und Rentner —, die in Rüsselsheim im Stadttheater (für Rentner eine Sonderveranstal-

tung in der Walter-Köbel-Halle), in Kaiserslautern in der neuen Mehrzweckhalle und in Bochum in der Ruhrlandhalle die SHOW '77 gesehen haben. Das internationale Programm mit bekannten Mitwirkenden, unter anderem dem Schlagerstar

Ireen Sheer, sowie dem Werksorchester hat auch in diesem Jahr — wie in den vergangenen Jahren — nichts an seiner Beliebtheit eingebüßt. — Die Aufnahme wurde während des Finales einer der Veranstaltungen in Rüsselsheim gemacht.

Wahlvorschläge und Wahlverfahren

Der 21. November war für den Ablauf der Aufsichtsratswahlen in zweierlei Hinsicht ein entscheidender Tag: Bis zu diesem Zeitpunkt konnten einmal die Leitenden Angestellten Abstimmungsvorschläge für die Wahl der Aufsichtsratskandidaten einreichen. Es sind drei gültige Abstimmungsvorschläge eingegangen:

Bewerber

Bonn, Erich
Leiter Einsatzplanung PEK
Werk Rüsselsheim,
Dr. Prein, Bernard
Leiter Personal- und
Sozialabteilung Werk Bochum,
Roemheld, Bernard
Leiter Management Planung
Werk Rüsselsheim,

Der Wahlvorschlag der Leitenden Angestellten muß 2 Bewerber enthalten. Unter diesen beiden Bewerbern erfolgt die eigentliche Wahl für den Aufsichtsrat, entweder durch das Wahlmännergremium, wenn es bei der mittelbaren Wahl bleibt, oder durch die Belegschaft, wenn die Urwahl durchgeführt wird.

Für die Aufnahme in den Wahlvorschlag ist es erforderlich, daß die Kandidaten mehr als ein Viertel der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigen. Jeder Leitende Angestellte hat 2 Stimmen, mit denen er 2 Kandidaten wählen kann; eine Stimmenhäufung

Ersatzmitglieder

Kilbert, Adolf
Abteilungsleiter PEK
Werk Rüsselsheim,
Schmidt-Brücken, Walther
Leiter der Gesamtverwaltung PEK
Werk Rüsselsheim,
Rieger, Klaus
Leiter Zentralplanung
Werk Rüsselsheim

auf einen Kandidaten ist nicht zulässig. Erreicht nur ein Abstimmungsvorschlag oder keiner der Abstimmungsvorschläge die erforderliche Stimmenzahl, so findet eine zweite Abstimmung statt, bei der die höhere Stimmenzahl darüber entscheidet, welche zwei Wahlvorschläge zur Abstimmung für die Ermittlung des Vertreters der Leitenden Angestellten im Aufsichtsrat anstehen. Erreichen alle drei Abstimmungsvorschläge bei der ersten Abstimmung die erforderliche Stimmenzahl, so werden nur die zwei Bewerber mit der höchsten Stimmenzahl in den Wahlvorschlag aufgenommen.

Zum anderen ging am 21. November auch ein gültiger Antrag auf Abstimmung der Belegschaft über das Wahlverfahren ein. Diese Abstimmung erfolgte am 9.12.1977. (Da die letzte Druckform dieses Heftes an diesem Tag bereits in der Maschine war, kann über das Ergebnis in dieser Ausgabe nicht mehr berichtet werden. Es wird auf den Anschlagtafeln zu finden sein.) Wenn sich die Mehrheit der Belegschaft an der Abstimmung beteiligt hat und mehr als 50 Prozent für die unmittelbare Wahl stimmten, findet die unmittelbare Wahl statt. In diesem Fall können die Kandidaten für den Aufsichtsrat persönlich gewählt werden, wenn nur eine Liste eingeht. Gehen mehrere Listen ein, findet Listenwahl statt.

Wenn sich weniger als die Hälfte der Belegschaft an der Abstimmung beteiligte oder weniger als 50 Prozent für unmittelbare Wahl stimmten, verbleibt es bei der vom Gesetzgeber für unser Unternehmen vorgesehenen Wahlmännerwahl. Geht in diesem Falle nur eine Liste ein, gelten diese Kandidaten als gewählt. Gehen mehrere Listen ein, findet Listenwahl statt. (Siehe zum Thema Aufsichtsratswahl auch den Kasten auf Seite 4.) Ha.

Rauchen in den Speisesälen?

Über den Leserbrief der Kollegen H.L. Heck und E. Jordan in Heft 10 (Seite 33) haben wir in unserem Kreis diskutiert. Die Raucher waren dagegen, daß man das Rauchen in den Speisesälen verbieten sollte, die Nichtraucher befürworteten ein Verbot, was wieder einmal beweist, wie verschieden die Ansichten und Bedürfnisse der Menschen sind. Ich selbst wüßte auch nicht, welche Entscheidung richtiger und besser wäre. Vielleicht ein Vorschlag zur Güte: Man richte, ähnlich wie in den Zügen oder Flugzeugen, Raucherbereiche ein. Dann wäre, wenn sicher auch nicht jeden voll befriedigend, eine annähernde Lösung des Problems erzielt. H. Kester, M55

Titelbild Heft 9

In der OPEL POST vom Oktober haben Sie einen Leserbrief von Frau Gisela Heinrichs, Rüsselsheim, abgedruckt, in dem diese schreibt, das Titelbild der September-Ausgabe sei geschmacklos. Sie nannte keine Gründe für ihre Ablehnung. Wenn die Schreiberin damit das abgebildete neu konzipierte Rekord-Modell meinte, dann fragen wir uns, was an diesem Modell geschmacklos sein soll. Sollte die Schreiberin sich mit ihrer Kritik aber auf das Kreuz beziehen, was wahrscheinlicher sein dürfte, so können wir die Verbindung Kreuz mit Automobil (sprich: Fortschritt – modernes Leben) nicht als geschmacklos ansehen. Denn es sollte jedem bekannt sein, daß Christus gegenwärtig ist und auch in der modernen Welt seinen Platz hat.

Gusti Münzenberger, Inge Lutz, Gerd Müller-Grahl, Ralf Hünerfeld, alle Beschaffungswesen.

Caravan Stauraum

In Ihrer Ausgabe Nr. 9/77 wird in dem Bericht über den neuen Rekord Caravan von einem maximalen Stauraum von 1.638 Litern gesprochen. Das Wort „maximal“ und die fehlende Angabe der angewendeten Meßmethode verwirren viele Leser, weil in anderen, hausinternen Produktinformationen andere Laderaummaße genannt wurden. Deshalb zur Klarstellung, daß es mehrere gebräuchliche Meßmethoden gibt:

Die in der OPEL POST erwähnten 1.638 Liter wurden nach der im Hause Opel üblichen VDA-Meßmethode bei umgelegter Rücksitzbanklehne bis Dachhöhe ermittelt. Fahrer- und Beifahrersitz stehen dabei in einer bestimmten Stellung in

einem bestimmten Winkel. Gemessen wird beim Caravan bis zur Höhe der Gürtellinie (= Unterkante Fenster). Zur Vermessung dienen Quader mit den Abmessungen 5 x 10 x 20 cm (= 1 Liter Rauminhalt). Gebräuchlicher als die VDA-Meßmethode ist die Angabe nach Brutto-Litern. Je nach Anwendung wird hier der effektive Laderaum oder Kofferraum ausgelitert oder vermessen. Der vergleichbare Brutto-Liter-Inhalt des Caravan ist 2.170 Liter. Abt. Produktinformation

Aufsichtsratswahl

Der instruktive Artikel in der letzten Ausgabe der OPEL POST über die bevorstehende Aufsichtsratswahl war mit drei Schaubildern illustriert. In den beiden großen Abbildungen wurde von 4 Kandidaten der Arbeiter und 2 Kandidaten der Angestellten gesprochen. Das ist für das Wahlverfahren in unserem Unternehmen nicht richtig. Richtig hätte es heißen müssen: 5 Arbeiter und 1 Angestellter. Um Mißverständnisse zu vermeiden, bitte ich, diesen Hinweis im nächsten Heft der Werkzeitschrift zu veröffentlichen.

H. Smänder

Vorsitzender des Hauptwahlvorstands

Schon 1935

In dem Artikel „Selbsttragende Sicherheit“ (Heft 10/77, Seite 26) schreiben Sie, daß der „Olympia“ im Jahre 1936 herauskam. Dies stimmt nicht; es war schon 1935. Bereits im Mai 1935 fuhr die Inspektion 30 Erst-Produktions-Wagen (in 3 Kolonnen zu je 10 Wagen) über 30.000 km auf den Landstraßen, und das in 3 Schichten, Tag und Nacht. Im Anschluß lief die Produktion an. Im Jahre 1936 wurden schon die ersten „Super 6“ und „Kadett“ gebaut, die 1937 dann in Serie vom Band liefen. . . . Karl Schwarz, Opel-Rentner (früher: Inspektion)

Anregung des ACE

Die OPEL POST hat eine sehr breite Leserschicht gefunden durch die Art ihrer loyalen, vielseitigen und interessanten Berichterstattung. Nicht nur der größte Teil der Werksangehörigen, sondern auch viele Familienmitglieder lesen die Werkzeitschrift mit Aufmerksamkeit. Diese guten Eigenschaften Ihrer Zeitschrift möchte ich mir als stellvertretender Vorsitzender des ACE-Kreises Darmstadt im Interesse einiger tausend ACE-Mitglieder des Werkes Rüsselsheim zu Nutzen machen mit der Bitte, nachfolgende Anregung in Ihrer Leserbriefspalte aufzunehmen.

Die von allen Mitgliedern des AUTO CLUB EUROPA (ACE) gern gelesene Clubzeitschrift „Lenkrad“ wird zur Zeit noch von der Bundespost zur Firma Opel zu Händen des Betriebsrates geschickt.

Dieser wiederum hat die Aufgabe übernommen, diese Hefte an die Mitglieder des ACE im Betrieb zu verteilen. Leider haben wir dabei mit einigen nicht voraussehbaren Schwierigkeiten zu kämpfen, die im Laufe der Zeit durch die immer größer werdende Zahl der Mitglieder und auch durch andere Umstände aufgetreten sind.

Wenn die Betriebsräte zur Zeit der Anlieferung durch die Bundespost nicht sofort Gelegenheit haben, die Pakete mit den Zeitschriften in die Betriebsratsbüros zu bringen, kommt es immer wieder vor, daß vom Abladeplatz Pakete verschwinden und die Hefte unter der Hand an Nichtmitglieder verteilt werden. Das spricht einerseits für die Zeitschrift, ruft andererseits jedoch bei den Mitgliedern des Clubs Verärgerung hervor, wenn sie auf ihr „Lenkrad“ verzichten müssen, für das sie ja bezahlt haben, während bestimmte Kollegen den Inhalt der Hefte gratis konsumieren. Aus diesen und anderen Gründen, die ich hier nicht alle aufzählen möchte, wird eine andere Verteilung angestrebt.

Ich schlage vor, daß sich zum Beispiel 5 oder mehr Mitglieder des ACE zusammenschließen, von denen einer als sogenannter Kontaktmann bzw. Verteiler auftritt. Er gibt seine Anschrift nebst Mitgliedsnummer sowie die Anschriften und Mitgliedsnummern der anderen vier oder mehr Kollegen seinem Betriebsrat, der diese wiederum im Gesamt-Betriebsratsbüro bei der Kollegin Neidhardt abgibt. Ich hole mir diese Anschriften und nehme sie in die Verteilerliste auf. Nach einiger Zeit bekommt dann dieser Kollege die Zeitschriften sowie das neueste Informationsmaterial kostenlos durch die Bundespost nach Hause geschickt. Der Kollege ist also ständig auf dem „laufenden“, was seinen AUTO CLUB anbelangt und kann den anderen Kollegen die Clubzeitschrift mit in den Betrieb bringen, was sicher keine große Mühe machen würde. Auf diese Weise wäre der Lenkradbezug für jeden einzelnen Empfänger garantiert, was, wie gesagt, bei der jetzigen Regelung aus obigen Gründen nicht immer der Fall ist. Der Betriebsrat und der ACE würden diese Bereitschaft der Kollegen sehr begrüßen. Karl Schmetzer, Werkzeugbau

Vereinfachung

... erwecken auch Sie den Eindruck, daß die Löhne und Gehälter oder anders gesagt die in Tarifverträgen ausgehandelten jährlichen Steigerungsraten Hauptursache für Arbeitslosigkeit und Wirtschaftsfalut seien. (Artikel und Zeichnungen auf Seite 39 des letzten Heftes.) Das ist eine gröbliche Vereinfachung. . . Sie hätten die gewaltige Gewinnexplosion von Opel im Jahre 1976 und die Superdividende für die Aktionäre in Ihrer Rechnung mit aufzählen sollen. H. Martini, K40

STANDARDABTEILUNG

Menschen • Material • Einrichtungen • Arbeitsstudien

Welche Aufgaben hat eigentlich die Standard-Abteilung? So fragen sicher viele Mitarbeiter, die mit dem Begriff „Standard“ nichts Genaues anzufangen wissen. Allgemein versteht man darunter Maß, Richtschnur, Norm. Auf die Standard-Abteilung bezogen bedeutet das, daß sie sich mit Methoden-, Material-, Zeit- und Arbeitsstudien befaßt. Genauer: Sie ermittelt, mit welcher Materialmenge, in welcher Zeit und mit wieviel Mitarbeitern ein Auto gebaut wird. Um dieser umfangreichen Aufgabe nachzukommen, ist unter anderem eine gewissenhafte „Zeitwirtschaft“ unumgänglich. Das läßt erkennen, daß die Standard-Abteilung ein wichtiges Glied in der langen Kette des Produktionslaufes ist. Näheres über ihre Aufgaben in dem folgenden Bericht.

Da ist zunächst REFA

Auch unsere Standard-Abteilung arbeitet nach dem bewährten Zeitwirtschaftssystem REFA, das schon seit 50 Jahren besteht und aus dem „Reichsausschuß für Arbeitszeitermittlung“ hervorging. Heute nennt sich REFA „Verband für Arbeitsstudien und Betriebsorganisation“. Es geht bei REFA um die Gestaltung eines optimalen Zusammenwirkens der im Betrieb tätigen Menschen, der Maschinen und des Materials unter besonderer Berücksichtigung der menschlichen Leistungsfähigkeit.

Gemeinsam erarbeitet

Die Methoden des Arbeitsstudiums nach REFA wurden von Wissenschaftlern, Vertretern der Gewerkschaften und der Arbeitgeberverbände gemeinsam erarbeitet. Weitere, den Rahmen für die Arbeit der Standard-Abteilung bildende Festlegungen sind durch den Manteltarifvertrag, das

Betriebsverfassungsgesetz, die Unfallverhütungsvorschriften und unternehmensinterne Regelungen gegeben. Das macht eine enge Zusammenarbeit mit allen betrieblichen Stellen und Kontakte mit dem Betriebsrat erforderlich. Durch die Anwendung der REFA-Methodenlehre in der Industrie, also damit auch in unserem Unternehmen, bewegen sich Arbeitsstudienleute innerhalb eines genau abgesteckten Handlungsspielraumes. Sie sprechen alle die gleiche Fachsprache und wenden bei ihrer Arbeit die gleichen Methoden und Maßstäbe an.

So alt wie die Menschheit

Die Einflüsse und Schwerpunkte, die auf die Gestaltung der Arbeit einwirken, ändern sich im Laufe der Zeit. Nichts macht dies deutlicher als die Entwicklung der Technik, die ja zwangsläufig auch Arbeitstechnik ist. Das Arbeitsstudium, in einfachster Form, ist so alt wie die

Menschheit selbst. Das läßt sich beispielsweise an der Entwicklung des Rades deutlich verfolgen: Über den Rundstein, die Walze, bis zur „Erfindung“ des Rades vor ungefähr 7.000 Jahren, hat dieses Fortbewegungsmittel einen enormen Wandel erfahren. – Oder ein anderes Beispiel aus einer unermeßlichen Fülle ähnlicher Fälle: „Kräftige Damen zum Maschinenschreiben gesucht.“ So lautete noch vor Jahrzehnten ein Zeitungsinserat. Die ersten Schreibmaschinen waren nämlich nur mit großer Kraftanstrengung zu bedienen. Wie leicht ist heute dagegen der Anschlag auf einer elektrischen Schreibmaschine. Man sieht: Der technische Fortschritt war auch immer mit Bemühungen um eine bessere Gestaltung der Arbeit verbunden.

Mehr Lebensqualität

Doch noch niemals hat man das Arbeitsstudium mit einer solchen Systematik und Intensität betrieben wie heute. Neben schon immer vorhandener Forderung nach mehr Lohn und dem Wunsch nach mehr Arbeitssicherheit und Freizeit ist in den letzten Jahren das Bemühen um mehr Lebensqualität in den Vordergrund der Diskussion getreten. Und hier hat sich gerade für die Standard-Abteilung ein besonders wichtiges Betätigungsfeld eröffnet: Sie prüft die Anwendbarkeit neuer Arbeitsstrukturen und unterstützt ihre Einführung, wo immer dies möglich ist. erinnert sei in diesem Zusammenhang an die Untersuchungen und Versuche, deren Ziel eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen ist. (Die OPEL POST hat über dieses Thema bereits in zwei längeren Beiträgen berichtet, so daß an dieser Stelle nicht näher darauf eingegangen zu werden braucht.) Heute besteht das Arbeitsstudium nach REFA im wesentlichen aus zwei Arbeitsgebieten: dem Bemühen um wirtschaftliche Betriebsführung mit Planung, Steuerung und Kontrolle sowie der Schaffung menschengerechter Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen.

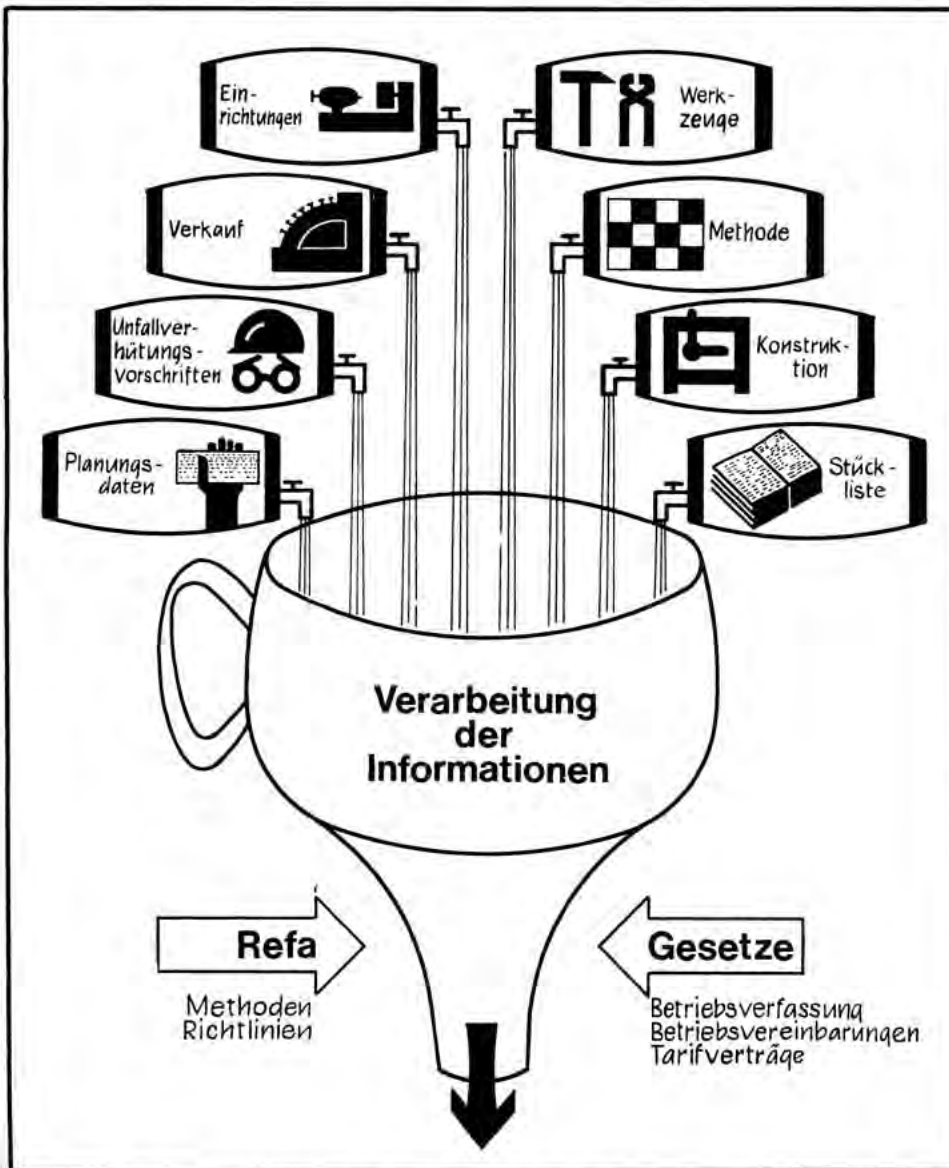
Sorgfältige Vorausplanung

Versuchen wir den Rahmen, in dem sich die Arbeit der Standard-Abteilung vollzieht, einmal bildhaft zu veranschaulichen: Dazu müssen wir uns einen Trich-



Linkes Bild: Zeitstudienmann H. Kraut und Meister O. Wagner bei einer Durchsprache der Arbeitszuteilung für die Fertigmontage.

Rechtes Bild: Zeitstudienmann W. Förster bei der Ermittlung der Auslastung einzelner Maschinen.



Wirtschaftlichkeit durch Planen, Beobachten und Steuern.

ter vorstellen, in dem eine Vielzahl von Informationen gesammelt wird (siehe Abbildung 1). „Konstruktion“ und „Stücklisten“ geben Antwort auf die Frage, was produziert werden soll. „Einrichtungen“, „Werkzeuge“ und „Methode“ beziehen sich auf die Produktion, sagen also, wie produziert wird. Der „Verkauf“ ergänzt das Wieviel, indem er eine bestimmte

Stückzahl fordert, die gebaut werden soll. Von ihm kommen auch detaillierte Informationen über die gewünschte Ausstattung der einzelnen Modelle. Gerade in einem großen Werk wie dem unseren kommt es auf eine besonders sorgfältige Vorausplanung für das Zusammenlaufen dieser „Informationsströme“ an. So werden gezielte Aussagen und Anhaltswerte

erarbeitet, die für eine wirtschaftliche Produktion unumgänglich sind, die damit wiederum Voraussetzung für die Sicherheit der Arbeitsplätze ist.

Beispiel: Kotflügel

Wie die Verarbeitung einer solchen Information konkret aussieht und welche Aussagen und Anhaltswerte sich daraus ergeben, soll am Beispiel des Kotflügels näher erläutert werden (siehe Abbildung 2). Doch muß zunächst vorausgeschickt werden, daß die Grundlage aller Aktivitäten die Entwicklung und Konstruktion eines Wagens oder Teiles ist, das zunächst von der PEK freigegeben werden muß. Das heißt, erst nach Abschluß der konstruktiven Arbeit kann die fertigungstechnische beginnen. Für die Produktion des Kotflügels bedeutet das, daß nach der Konstruktions-Freigabe der PEK die Standard-Abteilung eine Materialfreigabe erstellt und Daten hinzufügt, beispielsweise die Blechqualität, die Blechstärke und Blechmenge sowie die zusätzliche Festlegung, welcher Lack in welcher Menge für den Kotflügel benötigt wird. Parallel hierzu werden von der Produktionsvorbereitung Einrichtungen, Werkzeuge und Arbeitsablauf mit den dazu notwendigen Vorgabezeiten geplant und in der Arbeitsvorschrift festgelegt.

Auslastung von Maschinen

Wenn es dann zur Produktion des betreffenden Teiles gekommen ist, setzen die eigentlichen Aufgaben des Arbeitsstudienmannes ein: So muß er Aussagen machen über die Zahl der benötigten Mitarbeiter, wo sie eingesetzt werden, ferner muß er Fragen über die Auslastung von Maschinen und Einrichtungen zur Ermittlung der Produktkosten beantworten. Die von der Produktionsvorbereitung zunächst geschätzten Operationszeiten werden nach einem angemessenen Einarbeitungszeitraum von den in der Produktion studierten Zeiten abgelöst. Was unser Beispiel, den Kotflügel, betrifft, muß eine Zeitstudie für die Herstellung im Preßwerk, das Montieren im

Fortsetzung Seite 12



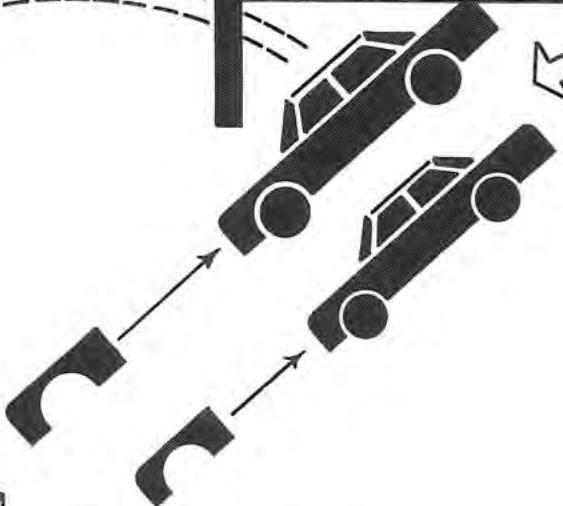
Eine von der Methodenabteilung entwickelte Montagevorrichtung für Haubenschluß wird von der Abteilung Beschädigteneinsatz übernommen. Handhabung und Arbeitsweise besprechen Meister Hch. Hauf, Beschädigteneinsatz, und H. Anstatt, Methodenabteilung, während Mitarbeiter A. Rodrigues die ersten Teile fertigt.

Abbildung rechts: Die Zeitwirtschaft als Grundlage für einen störungsfreien Produktionsablauf.

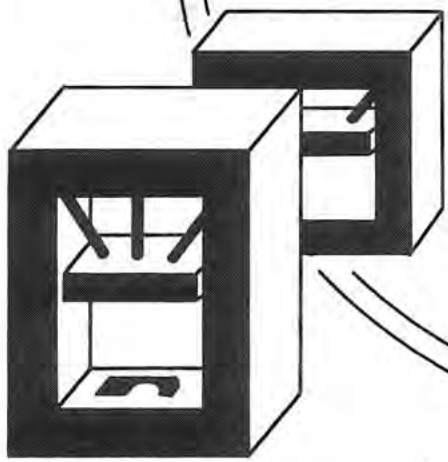


Konstruktion

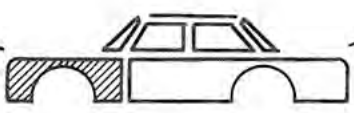
⊖ **VERKAUF GM**



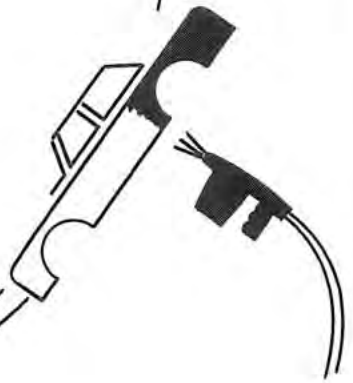
PRODUKTION



PRESSEN



ROHBAU



LACK

+

+

Zeitwirtschaft



Grundlage für

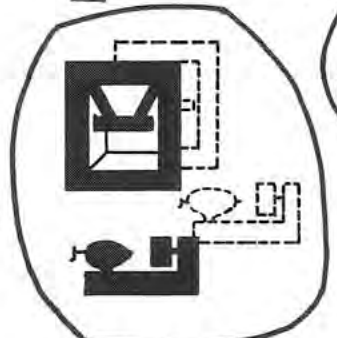
Neuplanung



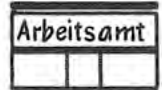
Vorkalkulation



Kosten



Kapazitätsplanung



Arbeitsamt



**Bedarf an
Arbeitskräften**



Arbeitszuteilung

Rohbau und das Lackieren in der Lackiererei erstellt werden. Wozu diese Zeitstudien im einzelnen dienen, soll ebenfalls näher erläutert werden:

Die Arbeitszuteilung

In Verbindung mit der Produktion wird von der Standard-Abteilung für die an den Montagebändern eingesetzten Werksangehörigen eine Arbeitszuteilung erstellt. Der Rahmen hierfür wurde in einer Betriebsvereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat festgelegt. Zweck dieser Arbeitszuteilung ist es, die Montageoperationen an einem Montageband unter den Mitarbeitern möglichst gleichmäßig aufzuteilen, so daß niemand überlastet wird. Ohne korrekte Arbeitsstudien wäre dies sicher nicht durchführbar.

Einrichtungen und Maschinen

Haben wir bisher von der Zeit in Verbindung mit dem arbeitenden Menschen gesprochen, so müssen wir auch noch die Einrichtungen und Maschinen erwähnen, die ebenfalls der „Zeitwirtschaft“ unterliegen. In unserem Beispiel werden die produzierten Kotflügel pro Stunde festgestellt. Der Bedarf pro Stunde gibt Auskunft über die Auslastung der einzelnen Pressen. Übertragen auf alle Teile des Autos, ergibt sich aus diesen umfangreichen Untersuchungen die Größe des erforderlichen Maschinen- und Einrichtungsparks insgesamt und davon abgeleitet, die Summe der notwendigen Investitionen. Und noch etwas: Ein wesentlicher Punkt, bei dem der Zeitaufwand pro Stück ebenfalls eine große Rolle spielt, sind die Lohnkosten unserer Produkte. Es werden durch sie nicht nur die Preise der Grundmodelle beeinflusst, sondern auch die aller Sonderausstattungen und Kundendienstteile. Wie jeder Leser aus eigener Erfahrung weiß, ist die Opel-Modellpalette immer wieder Änderungen unterworfen. Um festzustellen, welche Fertigungszeiten für ein neues Produkt benötigt werden, dienen die Zeiten der laufenden Modelle als Grundlage für die Kalkulation neuer Produkte, wie beispielsweise kürzlich wieder für den neuen Rekord.

Konkurrenzfähig bleiben

Soweit mehr skizzenhaft als ausführlich (was ein ganzes Heft füllen würde) Aufgaben und Arbeitsweise der Standard-Abteilung. Eine Schlüsselposition nahm in dem Bericht die Zeitstudie ein. Wie wir gesehen haben, ist sie die Voraussetzung für die Arbeitszuteilung und die Auslastung von Maschinen und Bändern. Sie ist die Basis für eine genaue Planung und Disposition in der Fertigung und trägt damit wesentlich dazu bei, konkurrenzfähig zu bleiben und die Arbeitsplätze bei uns sicher zu machen.

SENATOR und MONZA

Weitere wichtige Details

Senator und Monza, auf der IAA als Prototypen präsentiert, gehen vom kommenden Frühjahr an in die Serienproduktion. Da sich jedoch jetzt schon die europäische Opel-Organisation einer sehr starken Nachfrage gegenübersieht, wurde es notwendig, schon vorab die wichtigsten technischen Daten zu den modernen Lösungen auf dem Karosserie-, Fahrwerks- und Motorensektor bekanntzugeben.

Neuentwickeltes Fahrwerk

Sowohl Senator wie auch Monza rollen auf einem neuentwickelten Fahrwerk modernster Konzeption mit Einzelradaufhängung. Die sorgfältige Abstimmung aller Komponenten dieses aufwendig gebauten Fahrwerks mit McPherson-Federbeinen vorne und Schräglenkern hinten garantiert dabei nicht nur höchsten Komfort, sondern auch Handlichkeit und die bei Opel traditionelle Fahrsicherheit auch in problematischen Situationen. Völlig neu im Automobilbau sind die von Opel gemeinsam mit der Zulieferindustrie entwickelten Schraubenfedern an der Hinterachse, die Schrittmacherdienste in der Fahrwerksauslegung anspruchsvoller Oberklasse-Modelle leisten dürften. Diese „Miniblock-Federn“ mit inkonstantem Federstabdurchmesser und progressiver Kennlinie zeichnen sich unter anderem durch einen äußerst geringen Platzbedarf aus. Mit dieser neuen Feder und der

Anordnung der Schräglenkerdrehachse war es zudem möglich, Sturz- und Vorspuränderungen gezielt gering zu halten und damit nicht nur hohen Komfort, sondern auch ein hervorragendes Fahrverhalten zu realisieren. Auf dem Konto der Fahrsicherheit schlagen zudem die vorne und hinten serienmäßigen Stabilisatoren am Fahrwerk der komfortablen großen Opel positiv zu Buch.

Beispielhafte Laufruhe

In das Bild des Komforts fügt sich auch die beispielhafte Laufruhe der gleichermaßen starken wie wirtschaftlichen Triebwerke nahtlos ein. Die hohe Leistung von 132 kW (180 PS) beim Spitzenmotor 3.0 E ist das Ergebnis einer im Werk zielstrebig betriebenen Entwicklungsarbeit, die zudem günstige Verbrauchswerte ermöglichte. Das von einer elektronisch gesteuerten Bosch-L-Jetronic beatmete und mit einer kontaktlosen Transistorzündanlage ausgerüstete Aggregat macht den Monza 215 km/h und den Senator 210 km/h schnell. Die Beschleunigungswerte von 0 auf 100 km/h liegen bei der manuell geschalteten Version bei 9,5 Sekunden. Der hohen Leistung, die von Antriebswellen mit homokinetischen Gelenken auf die Hinterräder übertragen wird, ist das Bremssystem adäquat: Scheiben ringsum, vorne belüftet, mit serienmäßigem Bremskraftverstärker und -regler.



Höchste Sicherheitsansprüche

Höchsten Ansprüchen an die Sicherheit tragen ebenfalls die computerberechneten Knautschzonen und die steife Fahrgastzelle Rechnung. Aber auch weitere Details im völlig „entschärften“ Innenraum wie die neue Lenkrad-Generation zeigen effektive Entwicklungsarbeit auf diesem Sektor. Durch den integrierten Sicherheitsprallkorb verformen sich diese neuen Lenkräder unabhängig von der Richtung eines eventuellen Aufpralls und werden durch die bereits bewährte Sicherheitslenksäule mit Maschengittermantelrohr und Abreißschlitten ergänzt, die in ihrer kurzen Bauweise das Verletzungsrisiko minimiert. Mit Senator und Monza beginnt das Unternehmen eine neue Ära in der Produktion luxuriöser Automobile mit überlegener Leistungsfähigkeit. Und der Erfolg auf der Frankfurter IAA sowie nicht zuletzt das schon jetzt erkennbare hohe Interesse potentieller Käufer bekräftigen den Optimismus des Werkes, das davon überzeugt ist, daß die beiden Neuen eine hervorragende Rolle auf dem europäischen Markt spielen werden.



Die Abende sind jetzt durch die früher einsetzende Dunkelheit länger, die Menschen in dieser Jahreszeit mehr zu Hause als etwa im Sommer. Das ist die Zeit, sich häufiger als sonst ans Bücherlesen zu machen. Bei uns braucht man nicht in die Ferne schweifen, um an ein Buch heranzukommen. Die zwei Ausleihen unserer Bibliothek liegen direkt in der Nähe der Arbeitsplätze. 36.000 Bände (Romane und Sachbücher aller Sparten) sind zur Zeit registriert. In Bochum bedient ein zu gewissen Zeiten die Werke I und II anfahrbarer Bücherbus der Stadtbücherei ebenfalls alle, die am Lesen Freude haben. Man sollte – hier und dort – diese Chance verstärkt nutzen. (Auf dem Bild ein Ausschnitt der Werkbücherei I am Hauptportal.)

VV-Notizen

VV-Prämien und Steuern

Hinweise für Einsender von Verbesserungsvorschlägen

Mit dem Einsatz der neuen Betriebsvereinbarung seit August 1977 wurde auch das Prämiensystem für angenommene Verbesserungsvorschläge geändert. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden die auf die Prämien entfallenden Steuern und Sozialversicherungs-Abgaben von der Firma übernommen. Ab 1.8.1977 hat der Prämienempfänger die Steuern und Sozialversicherungs-Beiträge selbst zu tragen. Damit die Einsender trotzdem mehr Vorteile aus dem neuen Prämiensystem erhalten, wurde die Prämie auf 28 Prozent der Jahresersparnis erhöht. Dadurch konnte auch erreicht werden, daß in den meisten Fällen den Einsendern ein wesentlich höherer Geldbetrag ausgezahlt wird als früher. Viele Einsender sind mit dem neuen System noch nicht so recht vertraut. Das lassen Rückfragen im VV-Büro und bei der Lohn- und Gehaltsbuchhaltung erkennen. Deshalb noch einige Hinweise zur Prämienauszahlung und zur Versteuerung:

Die Prämie für einen Verbesserungsvorschlag ist bis DM 200,- steuerfrei. Übersteigt eine Prämie diesen Steuerfreibetrag, ist der Mehrbetrag, der über DM 200,- liegt, zur Hälfte steuerfrei, höchstens jedoch insgesamt DM 500,-. Der Rest muß versteuert werden. Dabei gilt diese Vergünstigung für jeden Verbesserungsvorschlag. Diese Freibeträge gelten auch für die Sozialversicherung. Dazu einige Beispiele:

Beispiel 1:

Ein Einsender erhält im Laufe eines Jahres Prämien für vier VV: 1. Prämie DM 60,- ist ganz steuerfrei, 2. Prämie DM 180,- ist ganz steuerfrei, 3. Prämie DM 560,-, steuerfrei sind DM 200,- und DM 180,- = DM 380,-, bleiben zu versteuern: DM 180,-, 4. Prämie DM 2.150,-, steuerfrei sind DM 500,-, bleiben zu versteuern: DM 1.650,-.

Prämien für Verbesserungsvorschläge, die den Betrag von DM 1.500,- übersteigen, werden in der Regel in zwei Raten ausgezahlt, wobei die 2. Rate normalerweise 12 Monate nach der 1. Rate überwiesen wird. Dadurch verteilt sich der zu versteuernde Betrag auf zwei Jahre. Der Freibetrag wird für diesen Vorschlag nur einmal gewährt und bei der ersten Prämienrate berücksichtigt.

Beispiel 2:

Ein Einsender erhält für einen Verbesserungsvorschlag eine Gesamtprämie von DM 16.430,-. Die 1. Rate mit DM 8.000,- wurde im September 1977 ausgezahlt, die 2. Rate über DM 8.430,- wird im September 1978 überwiesen. 1977 werden DM 7.500,- versteuert, 1978 DM 8.430,-.

Wird ein Verbesserungsvorschlag prämiert, der von zwei Einsendern eingereicht wurde, erhält jeder Einsender den Steuerfreibetrag.

Beispiel 3:

Die Prämie für einen Verbesserungsvorschlag beträgt DM 16.430,-. Jedem Einsender wurde eine 1. Rate von DM 4.000,- im September 1977 ausgezahlt. Als 2. Rate erhält jeder Einsender im September 1978 DM 4.215,-. 1977 muß jeder Einsender DM 3.500,- und 1978 DM 4.215,- versteuern.

Der steuerpflichtige Teil der Prämien für Verbesserungsvorschläge gehört zum Jahreseinkommen des Einsenders. Da die prozentuale steuerliche Belastung mit steigendem Einkommen wächst, wirkt sich bei höheren Prämien eine Teilung und somit Auszahlung über zwei Jahre vorteilhaft auf den verbleibenden Nettobetrag aus. Ebenso ratsam ist es, daß jeder, der an der Idee mitgearbeitet hat, auf dem Vorschlagsformular aufgeführt ist und unterschreibt, damit jeder Mitdenker den ihm zustehenden Prämienanteil erhält.

W.

Herbstturnier der Heimbewohner

5.000 Opel-Arbeitnehmer wohnen zur Zeit in den Opel-Wohnheimen in Rüsselsheim, die bekanntlich vom Jugendsozialwerk e.V. betreut werden. Neben den Hilfen für die Alltag wird den Heimbewohnern ein großes Angebot an Gestaltungsmöglichkeiten für die Freizeit – im besonderen Sport und Bildungsmaßnahmen – unterbreitet. So fand auch in diesem Herbst ein alle Wohnheime umfassendes Hallen-Fußballturnier statt (Bildausschnitt). Als Wettkampfstätte stand die vor zwei Jahren fertiggestellte Sporthalle auf dem Wohnheimgelände zur Verfügung.

Das Eröffnungsspiel des Fußballturniers fand am 4. Oktober zwischen einer tür-



kischen Mannschaft der Heime V/VII und einem internationalen Team des Heimes III/IV unter großer Beteiligung der Zuschauer statt. Das Turnier endete nach zweimonatiger Spielzeit am 1. Dezember mit dem Endspiel. Eine Woche später, am 10. Dezember, konnten die ersten 4 Mannschaften im Rahmen einer folkloristischen Großveranstaltung ihre Pokale und Preise entgegennehmen.

Parallel zu diesem Sportangebot wurde jetzt unter Teilnahme aller Wohnheime mit türkischen Arbeitnehmern die beste Tabla-Mannschaft ermittelt (Bild). Dieses in der Türkei weit verbreitete und beliebte Brettspiel – vergleichbar mit dem bei uns bekannten Back-Gammon oder Tric-Trac – fesselt nicht nur die am Spiel Beteiligten, sondern auch zahlreiche Zuschauer. Höhepunkt dieser Veranstaltung war der türkische Folklore-Abend am 3. Dezember, an dem auch die Siegerehrung stattfand. Darüber hinaus werden ständig heiminterne Wettkämpfe, bei deutschen Arbeitnehmern Skat, bei Spaniern Domino, ausgetragen. Diese und andere Freizeitangebote sollen im nächsten Jahr ergänzt werden durch ein Tischtennistur-

nier und einen Volleyballvergleichskampf neben zahlreichen kleineren Aktivitäten innerhalb der Heime. Br.



Gute Fahrt, Rosi!

Nachdem „Gold-Rosi“ bereits die Fahreigenschaften der Commodore-Modelle GS Coupé und GS/E getestet hat, übernahm sie kürzlich für gleiche Zwecke im Zonenbüro München ein weiteres sportliches Opel-Modell: einen Aero Kadett GT/E mit 105 PS. Mitarbeiter unserer Abteilungen Design und Absatzförderung/Sportbetreuung hatten sich für den serienmäßigen Aero etwas Besonders einfallen lassen: er erhielt sämtliche Kadett GT/E-Aggregate, dazu extra breite Reifen 195/70 HR 13 auf Leichtmetallrädern 7 J x 13. Dadurch mußten die Kotflügel verbreitert werden.

Das Fahrzeug erhielt auch eine besondere Lackierung. Mit Ausnahme von Motorhaube und Dach ist es in einem perlmuttweißem Metallic-Lack gespritzt. Auch Felgen und Stoßstangen sind weiß. Motorhaube und Dach sind im Kontrast dazu in einem kräftigen Blau gehalten. Gute Fahrt, Rosi!



Beobachtungen

„Alte Kamellen“

„Ei, das sind ja alte Kamellen“, meinte kürzlich ein Kollege, als er während der Pause in der gerade verteilten OPEL POST blätterte und auf ein Ereignis stieß, über das die örtlichen Tageszeitungen einige Zeit vorher Einzelheiten gebracht hatten. Dieser Hinweis auf die in manchen Fällen unaktuelle Berichterstattung der Werkzeitschrift schnitt ich bei meinem nächsten Besuch in der Redaktion an. Die Antwort war einleuchtend:

Monatszeitschriften könnten – so wurde mir gesagt – in vielen Fällen nur nachfassend informieren und kommentieren. Über bestimmte, allgemein interessierende Ereignisse, beispielsweise die Einführung neuer Modelle oder die Zahlen, Daten und Fakten des Geschäftsberichts, werde man daher zwangsläufig zuerst etwas in der Tagespresse lesen. Geschehnisse, die in die Zeit nach Redaktions-schluß eines Hefes fiel, fände man dann eben erst in der folgende Ausgabe. Dafür könne die Werkzeitschrift im nachhinein meist gründlicher informieren oder kommentieren.

Es dürfe auch nicht übersehen werden, so wurde weiter argumentiert, daß in der Regel nur die lokale Presse recht ausführlich über Opel informiere, während mit zunehmender Entfernung von Rüsselsheim meist viel weniger oder kaum etwas über das Unternehmen in den Zeitungen zu finden sei. Und in diesen Gebieten wohnten bekanntlich die meisten Opel-ner, für die die OPEL POST demnach die einzige Informationsquelle über das Werk und die Geschehnisse innerhalb seiner Mauern sei. Im übrigen habe das Werkheft eine Chronistenpflicht, und zwar ganz unabhängig von der Aktualität bestimmter Berichte. Alles, was in den Berichtszeitraum einer Ausgabe falle, müsse erwähnt werden.

Diese Hinweise noch im Ohr, blätterte ich daheim in einigen der letzten Hefte und stellte fest, daß das meiste, was man da schwarz auf weiß nach Hause getragen hat, in anderen Blättern gar nicht zu finden ist. Beispielsweise das vielfältige Geschehen des Betriebsalltages in den drei Werken, die Sparten Personalien, Ruhestand, Jubilare, Verstorbene oder andere Personalnachrichten sowie seltene Hobbies von Mitarbeitern. Nicht zu vergessen die ständigen Reportagen über einzelne Arbeitsbereiche oder Berichte über das Vorschlagswesen, die Unfallverhütung, das Bemühen um Qualitätsverbesserung. Dazu die automobiltechnischen Artikel, die Kommentare, Glossen und Zuschriften – insgesamt ein weites Feld und in der Regel keine „alten Kamellen“. Spectator

Große Liebe zu alten Autos

Auf das Hobby von Mitarbeiter Ulrich Becker aus der Kostenforschung wurden wir durch einen Telefonanruf von ihm selbst aufmerksam. Er wies uns auf einen Fehler in einer Bildunterschrift zu einem Opel-Oldtimer-Foto in der OPEL POST hin. Wer so genau über Oldtimer Bescheid weiß, dachten wir, beschäftigt sich sicher intensiver damit. Und so war es auch.

In Einzelteile zerlegt

Wie kam er dazu? Während eines Gesprächs mit ihm erfuhren wir, daß er die erste Bekanntschaft mit einem seiner Opel-Oldtimer vor fünf Jahren machte. „Es war auf der Fahrt nach Hause, da sah ich einen Opel P 4 – eigentlich glich er mehr einem Haufen Schrott – an einer



Ulrich Becker mit seinem P 4 nach der Wiederherstellung.

Ein Bekannter, Holzfachmann aus Stuttgart, fertigte einen neuen Holzrahmen an. Zum Schluß erhielt der Wagen noch eine neue Lackschicht.

„Alt-Opel-Interessengemeinschaft“

Hinter dieser nicht vollständigen Aufzählung stecken viel Mühe und Fleiß in der Freizeit. Als graduiertem Ingenieur machte ihm die technische Seite seines Hobbies natürlich keine Schwierigkeiten. Ersatzteile und Anregungen erhielt und erhält Ulrich Becker durch die Mitglieder der Alt-Opel-Interessengemeinschaft, der er inzwischen ebenfalls angehört. Vielen Mitarbeitern wird vielleicht noch das „Schnauferl-Treffen“ dieser Gemeinschaft im Frühsommer 1976 in Erinnerung sein (die OPEL POST berichtete darüber), das 80 Besitzer von Opel-Oldtimern der Jahre 1911 – 1955 an die Stätte der „Geburt“ ihrer Fahrzeuge in Rüsselsheim zusammenführte. Inzwischen hat die Gemeinschaft mehr als 300 Mitglieder in der Bundesrepublik, aber auch im europäischen Ausland haben sich bereits zahlreiche Liebhaber von Opel-Oldtimern der Gruppe angeschlossen. Häufige Zusammenkünfte sorgen für einen regen Meinungs- und Informationsaustausch.

Die Opel-Interessengemeinschaft würde übrigens die baldige Errichtung eines werkseigenen Opel-Museums sehr begrüßen, um auch kommenden Generationen ein anschauliches Bild der Entwicklung des Opel-Werkes und seiner Produkte geben zu können.



Die Kadett-Cabrio-Limousine (1937) wird hier gerade abgeladen.



Das Bild vermittelt einen kleinen Eindruck vom ursprünglichen Zustand der „Fahrzeuge“. Die mühsame und zeitraubende Arbeit der Instandsetzung beginnt.

Tankstelle stehen. Er sah sich kaum mehr ähnlich, so beschädigt war er.“ Bei dieser ersten Bekanntschaft blieb es allerdings nicht. Nachdem er eine alte Scheune zum Unterstellen gefunden hatte, entschloß er sich, den P 4 zu kaufen, wie sich dabei herausstellte einer des Jahrgangs 1936.

Damit begann eine dreijährige Sisyphusarbeit, die in diesem Falle allerdings zum Erfolg führte. Lediglich der Motor funktionierte noch. Ulrich Becker zerlegte den Wagen zunächst in seine Einzelteile, dem Rostfraß wurde gründlich „zu Leibe gerückt“, und später schweißte er die instandgesetzten Teile wieder zusammen.

Der Nachwelt erhalten

Als weitere Oldtimer erwarb Ulrich Becker vor einiger Zeit eine Kadett-Cabrio-Limousine, Jahrgang 1937, die seinerzeit bei General Motors in Biel/Schweiz montiert wurde, und kürzlich einen Opel 4/20 PS aus dem Jahre 1928. „Die Wiederherstellung dieser Fahrzeuge wird wohl ebenfalls längere Zeit in Anspruch nehmen“, meinte unser Mitarbeiter. Dazu kommen noch eine Opel-Nähmaschine und zwei erstklassig restaurierte Opel-Fahrräder. Ulrich Becker betrachtet sein Hobby als Ausgleich für seine Schreibtischarbeit. Aber auch das Bestreben, bei Opel-Oldtimern dem „Zahn der Zeit“ Einhalt zu gebieten und sie für einen längeren Zeitraum der Nachwelt zu erhalten, stimuliert ihn dazu.

„Ein diffuses Gemenge von Theorien“

Weil sie nicht einsehen wollen, daß in einer Demokratie nur die bei Wahlen erzielten Mehrheitsentscheidungen gelten, die Ansichten von Minderheiten dagegen nur zur Diskussion stehen können, haben sie sich zum Ziel gesetzt, diesen Staat und seine Ordnung mit Gewalt aus den Angeln zu heben – ohne Rücksicht darauf, daß die überwältigende Mehrheit der Bevölkerung in der von ihnen propagierten Welt nicht leben möchte. Gemeint sind die Chaoten und die Terroristen, die Haß predigen und sich der Gewalt verschrieben haben. Die Chaoten, in der Regel Anhänger der sogenannten K-Gruppen, propagieren Gewalt gegen Sachen, die Terroristen propagieren und praktizieren Gewalt auch gegen Menschen. Die blindwütige Mordserie der letzten Monate und Jahre hat blutige Spuren auf dem Weg dieser fanatischen Sektierer hinterlassen, die Recht und Wahrheit nur für den eigenen Standpunkt gelten lassen, während der Andersdenkende oder die Repräsentanten der politischen und gesellschaftlichen Gruppen kurzerhand zu Feinden erklärt werden, die es mit allen Mitteln zu bekämpfen, ja zu vernichten gilt. Doch sparen wir in dieser Betrachtung die Terroristen aus. Ihnen ist in letzter Zeit ohnehin ein weltweites Interesse entgegengebracht worden. Hautnäher für uns sind die Chaoten, die innerhalb des Unternehmens zwar nur vereinzelt vertreten sind, an seinen Toren jedoch in größerer Zahl ihr Unwesen treiben. Ideologisch untereinander zerstritten, einig aber im Haß auf Staat, Wirtschaft und Gesellschaft – vor diesem Hintergrund müssen ihre Aktivitäten gesehen werden.

Zerstörungswut, eine der Triebfedern ihres Handelns

In der Regel den Intellektuellen zugerechnet, fragt man sich, welch' Geistes Kind Menschen sein müssen, die die Realitäten der – sicher unvollkommenen – Bundesrepublik nicht zur Kenntnis nehmen wollen und nichts anderes als ein diffuses Gemenge von Theorien anzubieten haben. Wut darüber, daß der Staat anders wurde, die Wähler seit Jahr und Tag anders entschieden, als es ihrem Weltbild entspricht, aber auch Zerstörungslust und eine völlig unrealistische Sozialromantik sind wesentliche Triebfedern ihres Handelns. In gewaltsamen Umsturz sehen sie die einzige Lösung, um ihr Ziel zu erreichen. Die Zustände in unserem Lande, auch die in den Wirtschaftsunternehmen, werden verteufelt, einer klischeehaften Kritik unterzogen, als ob seit 1945 nichts geschehen, nichts geleistet worden wäre, kein breitgestreuter Wohlstand, kein nahezu perfektes System sozialer Sicherheiten, keine fortschrittliche Entwicklung auf vielen Gebieten den Weg aus den Trümmern des totalen Krieges bis in unsere Tage säumen würden. Versäumnisse, Unvollkommenheiten, Fehlentwicklungen, ob in Staat, Gesellschaft und Wirtschaft, werden aufgebauscht, dem System angelastet, als ob es solche Erscheinungen in anderen Staaten, anderen Ordnungen nicht gäbe, dort nur eitel Freude und Sonnenschein herrschten, die Menschen dort keinem Streß ausgesetzt wären, keine harte Arbeit zu verrichten hätten. Blindwütiger Fanatismus schlägt dem Leser aus den fast täglich an den Werkstoren in Rüsselsheim und Bochum verteilten Flugschriften der vier sogenannten K-Gruppen und in den übrigen Flugblättern abgesplitteter Sektierer-Grüppchen entgegen, eine permanente maßlose Denunzierung von Staat und Wirtschaft. Niemand wird ausgelassen, Geschäftsleitung, Betriebsrat, Verbände, Gewerkschaften, Parteien und Regierung sind Zielscheiben für Haß und Spott. Die anarchistischen Fanatiker sind gegen alles und jeden, die Repräsentanten der von ihnen bekämpften Gruppen und Organe werden einem oft unerträglichen sprachlichen Unflat ausgesetzt, so daß man sich manchmal fragt, wie lange man sich das eigentlich noch gefallen lassen muß. Da wird verleumdet, diffamiert und gedroht in der Hoffnung, daß diese Saat des Hasses eines Tages als Gewalt aufgeht.

„Wir sind fähig, auch ohne Haß zu leben“

Haß sei geistiger Selbstmord, könne nie gut sein, sagte der polnische Philosoph Leszek Kolakowski in seiner Ansprache anlässlich der Verleihung des Friedenspreises des deutschen Buchhandels am 16. Oktober in der Frankfurter Paulskirche. Und an anderer Stelle wörtlich „In diesem Zusammenhang wiederhole ich Prinzipien, die wir als Extrakt nicht nur des Besten, sondern auch des Unentbehrlichsten und Unveränderlichsten in den moralischen Lehren vieler großer religiöser Propheten und vieler großer Philosophen betrachten dürfen: daß es kein Recht auf Hassen gibt, ungeachtet der Umstände, daß es widersinnig ist zu sagen, daß jemand den Haß verdient; daß wir fähig sind, ohne Haß zu leben; daß auf den Haß verzichten keineswegs bedeutet, auf den Kampf zu verzichten; daß jedes Recht zum Unrecht wird, sobald es sich durch Haß zu befestigen versucht, oder – was auf das gleiche hinausläuft – daß es selbsterstörerisch ist, den Haß für die Sache der Gerechtigkeit einzuspannen . . .“. – Dem ist nichts hinzuzufügen, außer der Hoffnung, daß angesichts der vom politischen Fanatismus ausgehenden Gefahren, die 1978 nicht geringer werden dürften, manche unnötige Verhärtung, oft schon ideologische Verkrampfung auch im gesellschaftspolitischen Bereich abgebaut wird. Nicht zuletzt dadurch wird es gelingen, die Erwartungen und Hoffnungen des antidemokratischen Extremismus zu vereiteln. K.H.M.

„Oft müssen Kompromisse geschlossen werden“

Nach dem Betriebsverfassungsgesetz (§ 53) hat der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates einmal in jedem Kalenderjahr eine Betriebsräteversammlung einzuberufen, an der eine bestimmte Zahl von Betriebsräten aus dem Unternehmensbereich teilnimmt, in der Regel die Mitglieder des Gesamtbetriebsrates und der Betriebsausschüsse. Die letzte dieser der Kommunikation und Diskussion dienenden Zusammenkünfte war Mitte Oktober in Berlin. Betriebsrat und Geschäftsleitung unserer Zweigniederlassung hatten sie ausgerichtet. Rund 60 Betriebsräte aus Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Berlin nahmen daran teil. Dazu kamen als Gäste Vertreter der Gewerkschaft und der Geschäftsleitung. Der Tagung war am Vorabend ein Empfang durch den Regierenden Bürgermeister Dietrich Stobbe im Schöneberger Rathaus vorangegangen. Im Mittelpunkt der von Rudolf Müller, stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Rüsselsheimer Werkes, geleiteten Versammlung standen der Tätigkeitsbericht des Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Rudolf Hahn und ein Bericht von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, in dem er hauptsächlich auf die Beziehungen zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat einging. Da alle Grußworte, Referate, Berichte, Anträge und Diskussionspunkte ausführlich in einem demnächst herauskommenden Sonderdruck über die Betriebsräteversammlung '77 zu finden sein werden, beschränken wir uns in diesem Beitrag auf wesentliche Teile der eben erwähnten Hauptreferate.

deren Betrieben der Automobilindustrie im unteren Drittel der Skala. Das vorge-sehene Investitionsprogramm streifend, sagte Hahn: „Wir wenden uns ganz sicher nicht gegen solche Vorhaben, aber wir verlangen, daß parallel zu einem solchen Investitionsprogramm eine mit dem Wirtschaftsausschuß und den Betriebsräten abgestimmte langfristige Personalplanung einhergeht. Hier sollte bei der Adam Opel AG endlich die Erkenntnis reifen, daß Arbeitskraft nicht nur Ware ist, die man nach Belieben einkauft oder abstößt, sondern damit menschliche Schicksale verbunden sind. Im Zusammenhang mit dem vorgelegten Investitionsprogramm muß ich weiter feststellen: Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die dem Wirtschaftsausschuß vorliegenden Informationen mehr als dürftig. Wir erwarten, daß uns die Geschäftsleitung weitere Detailinformationen schriftlich überläßt und mit dem Wirtschaftsausschuß und den Betriebsräten berät. Für uns ist es bei einem solch umfangreichen Programm wichtig, eindeutige Informationen darüber zu erhalten, was in die Verbesserung der Arbeitsplätze investiert wird, wieviel Arbeitsplätze durch Rationalisierungsmaßnahmen entfallen sollen und wie viele echte neue Arbeitsplätze geschaffen werden...“

BERICHT DES GESAMTBETRIEBSRATES

Die Vielzahl der Probleme des zwölfmonatigen Berichtszeitraumes klangen in dem eineinhalbstündigen Referat von Rudolf Hahn an, unter anderem die Opel-Altersversorgung, die Isar-Gruppenlebensversicherung, die Gedächtnisstiftung, das Vorschlagswesen, das Abstempeln der Zeitkarten, Gehalts- und Lohnfragen, Erholpausen, Baudarlehen und die Weihnachtsgartifikation – insgesamt eine Fülle

von Fragen, Problemen und Forderungen, die die Licht- und Schattenseiten des Betriebsalltags widerspiegeln.

Langfristige Personalplanung

Hahn forderte die Firma auf, das Thema Ausbildung – Ausbildungsplätze im Auge zu behalten. Die kürzlich bekanntgegebene Erhöhung sei zwar zu begrüßen, dennoch lägen wir im Vergleich mit an-

Internationale Solidarität

Auf den Punkt Produktionsverlagerungen eingehend, wandte sich Hahn entschieden gegen mögliche Versuche, „die unter dem

Der geschäftsführende Ausschuß des Gesamtbetriebsrates (GBR): Von links die Betriebsräte G. Perschke und H. Beiske (Bochum), R. Müller (Rüsselsheim), der die Betriebsräteversammlung '77 leitete, und P. Schleicher (Kaiserslautern). Am Pult GBR-Vorsitzender R. Hahn während seines eineinhalbstündigen Rechenschaftsberichts.



Deckmantel ‚Wirtschaftshilfe für andere Länder‘ zur Folge haben, daß bei uns Arbeitsplätze vernichtet werden.“ Die Arbeitnehmer der einzelnen Länder dürften nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Bestimmte Forderungen dürften nicht dadurch unterlaufen werden, daß man ganz einfach Verlagerungen vornehme. Hahn wörtlich: „In diesem Bereich muß der Gedanke der internationalen Solidarität innerhalb der Arbeitnehmer Raum greifen, und auch die Betriebsräte sind dazu aufgefordert, solche Gedanken zu fördern.“ Breiten Raum in dem Bericht nahm auch der Opel-Geschäftsbericht für 1976 ein. Die 1976 von den Kollegen erbrachten Leistungen müßten seitens der Firma honoriert werden, „ohne daß dafür zusätzliche Leistungen von der Belegschaft erpreßt werden. Wir erwarten, daß auf Grund dieses hervorragenden Ergebnisses unsere eingebrachten Anträge und Anregungen zur Verbesserung der Arbeits- und Einkommensverhältnisse zügiger als in der Vergangenheit bearbeitet und realisiert werden.“

Verzögerungstaktik

In dem Rechenschaftsbericht des Gesamtbetriebsrates müßten, so Hahn weiter, auch die noch unerledigten Punkte aufgezeigt werden, um die Arbeit dieses Gremiums zu verdeutlichen. In 50 Sitzungen im Berichtszeitraum seien eine Fülle von offenen Fragen diskutiert, aber auch zahlreiche Entscheidungen gefällt worden. Einige Punkte des Forderungskatalogs trügen inzwischen den Stempel „uralt“, dürften aber deshalb nicht aus der Diskussion verschwinden. Die teilweise festzustellende Verzögerungstaktik der Geschäftsleitung könne in keiner Weise gebilligt werden. Als Beispiele, die teils erneut ausführlich von ihm behandelt wurden, nannte Hahn unter anderem die Altersversorgung und die Gruppenlebensversicherung. Man solle die Belegschaft nicht noch länger hinhalten. Nach der Erörterung weiterer Punkte ging der Gesamtbetriebsratsvorsitzende auf das Thema „Abstempeln der Zeitkarten“ ein. Es sei gelungen, eine akzeptable schriftliche Absprache zu finden. Die Angelegenheit müsse weiter verfolgt werden, das Ziel sei nach wie vor das völlige Wegfallen der Stechkarten.

Erholpausen gefordert

Die Forderung nach einer weiteren 10minütigen Erholpause sei leider wegen des Kapazitätsverlustes und der Kosten abgelehnt worden. „Unsere Behauptung von damals, daß die Einführung von Erholzeit, wie bewiesen, keine Einbuße an Produktion bedingt, gilt auch noch heute. Natürlich müssen dafür mehr Leute eingestellt werden. Das wurde noch nie bestritten. Ganz im Gegenteil. Die Ein-



Blick in den Versammlungsraum mit einem Teil der nach Berlin gekommenen Betriebsräte und Gäste. In der vorderen Reihe erkennt man Vertreter der Geschäftsleitung. Von links K. E. Happel, Dr. W. Schlotfeldt, G. Noß, E. Harnack, K. Langendorf und Dr. H. D. Scholl.

führung von mehr Erholzeit hat zwei Effekte: Sie bedeutet eine gewisse Entlastung für unsere Akkordarbeiter, und sie entlastet, wenn auch in kleinem Umfang, den Arbeitsmarkt. Wie man bei 911 Millionen DM Gewinn noch von zusätzlichen Kosten reden kann, ist mir schleierhaft. Im übrigen, und das ist keine Feststellung von mir, sondern von Arbeitsmedizinern, ist auf Grund von Erholpausen die Leistungsbereitschaft eine wesentlich höhere. Wir werden in dieser Frage nicht eher nachgeben, bis unsere berechtigte Forderung nach mehr Erholzeit erfüllt ist.“

Forderungen der Zukunft

Am Ende seines Rechenschaftsberichtes sagte Hahn, „... nicht alle Dinge konnten von mir verständlicherweise angesprochen werden. Negatives, vermischt mit Positivem, beinhalte der Bericht. Viel Kleinarbeit war notwendig, um zum Beispiel Entwürfe, Betriebsvereinbarungen oder andere Vorlagen zu erstellen. Dies wird auch in Zukunft nicht anders sein. Wenn man bedenkt, daß all' diese Kleinarbeit zusätzlich getan werden muß, dann erst kann man beurteilen, was geleistet wurde.“

Mein Dank gilt daher in erster Linie den Mitgliedern der Lohn- und Gehaltskommission sowie der Sozialkommission, die entscheidend mit dazu beigetragen haben, solche Ergebnisse zu erzielen. Dank sagen möchte ich auch den Betriebsrätinnen und Betriebsräten aller Werke und der Filiale Berlin sowie der IG-Metall, die uns mit Rat und Tat zur Seite standen und ohne deren Zusammenarbeit mit uns so mancher Erfolg nicht hätte errungen werden können. Alle haben ihr Bestes getan.

Nichts wurde geschenkt

Dank sagen möchte ich aber auch der Geschäftsleitung. Wenn auch die Ver-

handlungen mitunter zäh und langwierig waren, hat doch in vielen Fällen die Vernunft gesiegt. Die Geschäftsleitung hat klar erkannt, daß ohne uns nichts geht. Kein Bericht kann enden, ohne daß Zielvorstellungen mindestens angesprochen werden. Einige Entwürfe von Betriebsvereinbarungen, die der Geschäftsleitung vorliegen und von denen berichtet wurde, müssen noch verhandelt werden. Dazu gehören in erster Linie die Altersversorgung und die Isar-Gruppenlebensversicherung; weitere Verbesserung der Löhne und Gehälter; Gehaltsangleichung; weiterer Ausbau der Erholzeiten; Bestgestaltung der Arbeitsplätze; Senkung des Lärmpegels sowie ausreichende und bessere Be- und Entlüftungen, um nur die wichtigsten zu nennen. Forderungen aufzustellen, ist relativ einfach. Die Durchsetzung ist jedoch oft recht schwierig. Vielfach müssen Kompromisse geschlossen werden. Ich gebe jedoch der Hoffnung Ausdruck, daß alle, wie bisher, ihr Möglichstes tun werden, die vor uns liegenden Probleme zu meistern.“



Erinnerungsgeschenk für den Regierenden Bürgermeister von Berlin, Dietrich Stobbe. Links Betriebsrat R. Müller.

BERICHT DER GESCHÄFTSLEITUNG

Das Gesetz sieht vor, daß auf Betriebsräteversammlungen die Geschäftsleitung einen Bericht über das Personal- und Sozialwesen und über die wirtschaftliche Lage und Entwicklung des Unternehmens zu erstatten hat. Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt gab diesen Bericht, allerdings in sehr konzentrierter Form, da diese Fragen in der jüngsten Vergangenheit durch Verlautbarungen und Diskussionen so viel Publizität gehabt hätten, so daß er die Gelegenheit nutzte, um auf Ereignisse einzugehen, die die Beziehungen Geschäftsleitung und Betriebsrat betreffen. Er ging dabei zunächst auf die Diskussion um die Sonderschichten im Sommer dieses Jahres und die in diesem Zusammenhang durchgeführten Einigungsstellenverfahren ein. Diese Ereignisse hätten zu einem Tiefpunkt in den Beziehungen zwischen Geschäftsleitung und Betriebsrat geführt.

Nicht zu hohe Erwartungen wecken

„Sie wissen“, so Dr. Schlotfeldt, „daß wir nicht nur im Interesse des Unternehmens, sondern vor allem im Interesse der Belegschaft die Arbeitsplätze längerfristig nur sichern können, wenn wir im harten nationalen und internationalen Wettbewerb des Marktes die sich uns bietenden Chancen wahrnehmen. Wir können uns eine freiwillige Marktenthaltung nicht leisten. Wir wissen nicht genau, wie der Markt morgen aussehen wird. Wir wissen nur mit Sicherheit, daß wir auch in Zukunft umso besser im Markt bestehen können, je stärker unsere Marktposition ist. Auf der anderen Seite kann uns dies nicht dazu verführen, sozialpolitischen Forderungen nachzugeben, die wir für falsch halten. Dies wäre kurzsichtig. Die Errichtung eines Kurzarbeiterfonds zum Beispiel liegt unseres Erachtens nicht im Interesse der Arbeitnehmer und des Betriebes, weil es schlechterdings ungerecht ist, daß derjenige, der nicht arbeitet, dasselbe erhält wie derjenige, der arbeiten muß . . .“ Der Sprecher betonte in diesem Zusammenhang, daß er im Interesse des Unternehmens und der Arbeitnehmer die betriebsverfassungsrechtliche Mitwirkung und Mitbestimmung für erforderlich halte. Die Betriebsverfassung stehe und falle mit der Bereitschaft und dem ernststen Willen zur Zusammenarbeit. Nur im Miteinander könnten die gegenseitigen Probleme gelöst, die Aufgaben erfüllt werden. Gefährlich sei es, in der Belegschaft zu hohe Erwartungen zu wecken, die einfach nicht erfüllbar seien.

Vergünstigungen nicht ausnutzen

„So sehr wir den Mitarbeiter als wertvollstes und teuerstes Gut ansehen, so sehr müssen wir auch die verschiedenen Interessenlagen sehen und miteinander in Ein-

klang bringen. Jedes Jahr stellt uns erneut vor die Aufgabe, das Unternehmen leistungsfähig und ertragsstark zu halten. Auch im Interesse der langfristigen Absicherung der Arbeitsplätze in dem Unternehmen können wir manches nicht tun, was wir selbst gerne anders gestaltet sehen möchten. Auch müssen wir aus diesen Gründen Forderungen an Sie stellen. Unterstützen Sie nicht Mitarbeiter, die gewisse Vergünstigungen des betrieblichen und staatlichen sozialen Sicherheits-Systems ausnutzen oder mißbrauchen.

Ich denke dabei an den Krankenstand, die Zunahme von Bagatellunfällen und das frühzeitige Verlassen des Arbeitsplatzes. Natürlich sind wir auch nicht fehlerfrei. Wir haben Probleme und manche haben wir nicht mit dem nötigen Nachdruck beseitigt. Aber wir können sie gemeinsam lösen. Das letzte, was wir dazu brauchen, ist die Presse. Die überzogene und unschöne Pressekampagne im Zusammenhang mit den Auseinandersetzungen zum Beispiel über den Ermittlungsdienst ist ein abschreckendes Beispiel. Wir sollten stark genug sein, unsere Probleme innerhalb des Betriebes selbst zu lösen . . .“

Zum Thema Betriebsversammlungen

Ein weiterer Punkt seines Referats betraf das Thema Betriebsversammlungen. „Ich betrachte Betriebsversammlungen als eine gute Einrichtung, weil sie Ausdruck einer demokratischen Betriebsverfassung sind, in der der einzelne Mitarbeiter die einzigartige Möglichkeit hat, seine Meinung unmittelbar in der Betriebsöffentlichkeit zu artikulieren. Ich muß jedoch feststellen, daß dies bei unseren Betriebsversammlungen teilweise nicht der Fall ist. Dauer der Veranstaltung, Inhalt der Reden und Repräsentanz der Belegschaft stehen in keinem vernünftigen Verhältnis. Stattdessen bestimmen Gruppenauseinandersetzungen und zum Teil unzumutbare Beschimpfungen der Geschäftsleitung und ihrer Vertreter das Bild. Positive Leistun-

gen des Unternehmens werden, wenn überhaupt, nur aus Chronistenpflicht erwähnt. Negative Dinge jedoch, die es in jedem Betrieb und in jedem Unternehmen gibt, werden in den Vordergrund gespielt. Es fehlt meines Erachtens das rechte Maß der Mitte. Ich will dies hier nicht weiter vertiefen, sondern lediglich Ihre Aufmerksamkeit auf dieses Problem lenken. Ich würde es als weiteres positives Zeichen für den Aufbau einer vertrauensvollen Zusammenarbeit sehen, wenn wir uns gemeinsam dieses Problems annehmen könnten . . .“

Die künftige Entwicklung

Zum Abschluß seines Berichts ging Dr. Schlotfeldt auf die künftige Entwicklung ein und sagte dazu: „Das Jahr 1977 wird wieder ein gutes Jahr werden. Erfreulicherweise hat der Anlauf des neuen Rekord-Modells insgesamt gesehen ausgezeichnet geklappt. Dies war jedoch nur möglich, weil alle Kräfte in eine Richtung gezogen haben. Ich kann wiederum positiv feststellen, daß im Zusammenhang mit der Umstellung der Produktion und den Schwierigkeiten beim Neuanlauf viele Probleme gemeinsam mit dem Betriebsrat gelöst werden konnten. Ich kann nur hoffen, daß diese Haltung auch in den nächsten Monaten beibehalten wird, wenn der Anlauf unserer Sechszylinder-Modelle Senator, Monza und Commodore beginnt. Ich kann Ihnen wiederum nur versichern, daß wir versuchen, Überstunden soweit als möglich abzubauen bzw. in Grenzen zu halten oder ganz zu vermeiden. Wir haben deswegen die Belegschaft kontinuierlich aufgebaut und werden um die Jahreswende mit annähernd 61.000 Mitarbeitern den höchsten Mitarbeiterstand in der Geschichte der Adam Opel AG haben. Zugleich werden wir im Monat November 1977 den 15millionsten Opel-Pkw produzieren. Diese beiden Zahlen kennzeichnen eine enorme Unternehmensleistung, zu der jeder auf seinem Platz seinen Beitrag geleistet hat. Hierauf können wir alle stolz sein, und dies sollte einmal rückhaltlos anerkannt und positiv festgestellt werden.“



Pausengespräche: Links Dr. W. Schlotfeldt mit den Betriebsräten Hahn und Perschke. Rechts die Betriebsräte B. Reimann, B. Muders und H. Späth.

Die Vergangenheit wurde lebendig

Die Jubilarfesier '77 Ende Oktober unterschied sich von früheren Veranstaltungen einmal durch die Teilnahme der Ehepartner, die dadurch doppelt so große Zahl der Eingeladenen, diesmal fast 1.000 Per-

Jubilaren und Ehepartnern noch viele Vorgesetzte und Gäste teilnahmen, darunter der Bürgermeister von Rüsselsheim, der Generaldirektor, zahlreiche Vorstandsmitglieder und Betriebsräte.

vieler Ehejahre, wie sehr man zusammengewachsen ist und wie sehr der Partner am Leben des anderen teilnimmt. Man erlebt Freud und Leid gemeinsam. Sie, meine lieben Jubilare, können am besten



Mit fast 1.000 Personen, Jubilaren, Ehepartnern und Gästen, war die Walter-Köbel-Halle bis auf den letzten Platz besetzt.

sonen, und dadurch bedingt das Ausweichen in die Walter-Köbel-Halle mit ihren ganz anderen Dimensionen. Anfängliche Befürchtungen, dadurch gebe es akustische und optische Probleme, waren grundlos. Die Walter-Köbel-Halle hat am 29.10. ihre Bewährungsprobe für eine Veranstaltung dieser Art bestanden. Hinsichtlich Organisation, Pünktlichkeit sowie Schnelligkeit der Bewirtung blieben keine Wünsche offen. Nach Meinung des überwiegenden Teils der Teilnehmer war es eine eindrucksvolle Feier, an der neben

Wichtige Basis: die Familie

Vom großen Werksorchester musikalisch umrahmt wurde im akademischen Teil den Jubilaren Dank und Anerkennung gezollt und in den Dank auch die Ehepartner mit eingeschlossen, so von Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, der betonte, „Arbeits- und Familienleben greifen ineinander und ergänzen sich. Der hart arbeitende Mensch braucht die Basis der Familie. Aus ihr zieht er die Kraft für seinen beruflichen Einsatz und Erfolg. Vielleicht entdeckt man das erst im Laufe

ermessen, welche Verdienste an Ihrem beruflichen Leben Ihrer Gattin zukommen. Wie wäre Ihr Arbeitsleben wohl ohne die vielfältige Hilfe an Anteilnahme Ihrer Ehefrau verlaufen?“ Ähnlich formulierten es auch Betriebsratsvorsitzender Richard Heller und der Sprecher der Jubilare, Meister Ernst Borst, Hinterachsteile Pkw und seit 40 Jahren bei Opel, der hervorhob, daß die Ehefrauen besonders teilgehabt hätten am Arbeitsleben ihres Mannes und immer bereit gewesen wären, seine Arbeitsprobleme mit ihm zu teilen.

Auch manche Notzeit erlebt

Dr. Schlotfeldt sagte noch, die Vergangenheit sei nicht nur eitel Sonnenschein und Glück gewesen, viele Jubilare hätten auch manche Notzeit erlebt, so die Weltwirtschaftskrise, Krieg, Inflation und Wiederaufbau. Er fuhr fort: „Natürlich erwarten Sie aus Ihrer Arbeitsleistung einen materiellen Gewinn, der Sie in die Lage versetzt, Ihren Wohlstand zu verbessern und sich die Dinge zu leisten, die Ihnen Freude bringen. Aber das ist doch nicht das einzige Motiv. Jeder sucht in der Arbeit die Selbstbestätigung, die ganz eigene persönliche Befriedigung. Davon,



Die Sprecher der Jubilarfeier: Dr. Walter Schlotfeldt, Richard Heller und Ernst Borst.



chen nicht möglich gewesen wäre. Mit einem Satz: Wir wissen, was wir an unseren Jubilarinnen und Jubilaren haben. Es mag pathetisch klingen, ist aber ganz sachlich gemeint: Sie alle haben sich um Opel verdient gemacht!”

Kapital wäre tote Materie

Richard Heller meinte in seiner Ansprache, eine Jubilarfeier müsse eine Ergänzung zum Betriebsalltag sein. „Heute wollen wir nicht von dem harten Rhythmus der Fließbänder reden, nicht von dem ohrenbetäubenden Dröhnen der Pressen, nicht von der Hitze der Schmiede und der Schweißstraßen. Heute Abend soll nur der Mensch im Mittelpunkt des Geschehens stehen. Der Mensch, der den Anspruch auf ein paar frohe Stunde redlich erworben hat. Frohe Stunden, die wir erstmalig bei Jubilarfeiern heute gemeinsam mit den Ehegatten feiern wollen. Ein Blick in diese festliche Runde zeigt allen, daß sich die Diskussionen gelohnt haben, die notwendig waren, daß wir heute erstmalig als ganze Familie – gemeinsam mit unseren Ehegatten – hier feiern.“ Nach einem Rückblick auf die letzten 40 Jahre und die Ereignisse dieser Zeit, die auch das Leben der Jubilare geprägt hätten, betonte der Betriebsrats-

vorsitzende: „Ohne den Einsatz der menschlichen Arbeit wäre auch hier das Kapital tote Materie geblieben. Nur Eure Arbeit hat es ermöglicht, daß neue Werte geschaffen werden konnten! Zusammengefaßt heißt dies: ohne den langjährigen Einsatz, gerade unserer Jubilare, stände das Unternehmen nicht da, wo es heute steht. Dies wollen wir selbstbewußt feststellen!”

In der Opel-Chronik geblättert

Jubilar Sprecher Borst, der heimatkundlich stark interessiert ist, blätterte in seiner Ansprache auch in alten Chroniken. Als Ergebnis dieser Nachforschungen erfuhr man, daß vor der Jahrhundertwende die Arbeitszeit sehr unregelmäßig gewesen war. „In der Regel wurde im Sommer von 6 bis 18 Uhr, also 12 Stunden, gearbeitet und im Winter sogar von 6 bis 20 Uhr, also 14 Stunden, und zwar je nach Absatzlage. Auch Nachtschicht gab es damals schon. Erst nach 1918 wurde eine gesetzlich geregelte Arbeitszeit von 48 Stunden in der Woche eingeführt. Ab 1945 konnte diese dann allmählich auf 40 Stunden verringert werden . . . Die Arbeitenden strömten“, so Borst weiter, „in jener Zeit vor dem ersten Weltkrieg aus allen Nachbarorten herbei. Ein Fuß-

inwieweit wir von unserem eigenen beruflichen Können überzeugt sind und von dem, was aus unserer Arbeit wird, hängt wesentlich unsere Einstellung zur Arbeit und zum Unternehmen ab. Und eben dieser Einstellung unserer Jubilarinnen und Jubilare zu Arbeit und Werk haben wir zu einem nicht geringen Teil das Gedeihen und den weltweiten guten Ruf des Hauses Opel zu verdanken. Die Jubilare sind unsere Stammebelegschaft, der personelle Grundstock, ohne den ein kontinuierliches Arbeiten in allen Werksberei-

Finale am Ende des bunten Programms mit allen Mitwirkenden und dem Unterhaltungsensemble des Werksorchesters.



marsch von zwei und mehr Stunden war dabei keine Seltenheit. Der arbeitende Mensch war seinerzeit also mindestens 16 Stunden von zu Hause weg. Was war das für ein Leben, wenn man dies mit den heutigen Verhältnissen vergleicht? Das Verkehrswesen lag damals noch weit zurück. Viele Arbeiter hatten kein Fahrrad, und an das eigene Auto dachte man seinerzeit noch viel weniger. Die damaligen Fahrräder hatten auch noch keinen Dynamo, sondern eine Karbidlampe, und mancher Fluch wurde laut, wenn sie bei Dunkelheit nicht funktionierte. Fahrradabstellplätze und Fahrradständer, wie wir sie heute kennen, gab es auch noch nicht. Die Fahrräder wurden damals in der Nähe des Werkes einfach an die Hauswände oder in den Häusern untergestellt. Auch in meiner Familie war es so: Die Großmutter kassierte seinerzeit für das Unterstellen des Fahrrads in der Woche einen Groschen . . .“

Abwechslungsreiches Programm

Nach dem Abendessen begann in sehr aufgelockerter Stimmung im weiten Rund des Saals ein buntes Programm, das sehr viel Beifall fand. Die „Schuma-Girls“ tanzten, die „Veteranen“ purzelten als komische Akrobaten über die Bühne, Hans Uwe Schneider parodierte Künstler und Sänger, die „Como Brothers“ produzierten sich mit einer Perche Attraktion, und der bekannte Sänger Peter Rubin bezauberte vor allem die weiblichen Teilnehmer der Feier mit seiner tiefen Stimme, sehr viel Charme und natürlich bekannten Melodien aus einem vielseitigen Repertoire, während das Programm von Kurt Lehfeld angesagt wurde. Die Interpreten musikalisch unterstützend und mit eigenen Darbietungen brillierend wie immer das Unterhaltungsensemble des Werksorchesters unter Andreas Wagner. — Mitternacht war schon vorüber, als die letzten Gäste den Heimweg antraten, vielleicht noch das Abschiedslied im Ohr: „So ein Tag, so wunderschön wie heute, so ein Tag, der dürfte nie vergehn“.

Autogramme von dem bekannten Schlagerstar Peter Rubin.



TAG DER OFFENEN TÜR

Familientreff am Fließband

In allen drei Werken wurden 75.000 Besucher gezählt

Es war an einem Samstag im Oktober. Das Werk hatte gerufen . . . und 31.500 Besucher kamen: Mitarbeiter, die an diesem Tag frei hatten, mit Kind und Kegel, Freunden und Bekannten, aber auch viele andere, die keine familiären Beziehungen zum Werk haben, aber die günstige Gelegenheit nutzten, um einmal zu erleben, wie die an diesem Tag in einer Sonderschicht gefertigten Wagen entstehen, darunter viele Schulklassen. Zwei Jahre vorher hatten knapp 30.000 Besucher den Weg zu Opel gefunden. Der diesjährige Tag der offenen Tür brachte mit 31.500 Besuchern noch eine Steigerung, die keiner erwartet hatte. (Mit Bochum und Kaiserslautern waren es am 22. und 23. Oktober 75.000 Menschen, die in unserem Unternehmen zu Gast waren.)

Schon lange vor 8 Uhr bildeten sich an den Portalen 45 und 60 lange Menschen-

Einzelheiten ein kompletter Wagen entsteht. Für die meisten Besucher waren es imponierende Eindrücke, die Verständnis für die Materie, die Arbeit des Mannes, Vaters oder Sohnes weckten. In der Halle K 49 gab es dann Würstchen zur Stärkung sowie Getränke zur Erfrischung.

Die im Preßwerk geprägten Medaillen zur Erinnerung an den Tag der offenen Tür wurden für eine DM verkauft. Der Erlös war für die „Aktion Sorgenkind“ bestimmt. Die Münz-Prägeaktion ging übrigens auf die Initiative von Obermeister Borsdorf und seiner Mitarbeiter zurück. Die Spenden für die Medaillen, die im Gesamtunternehmen verkauft wurden, sind inzwischen den Organisatoren der Aktion Sorgenkind übergeben worden. Ein Fernsehteam hat die Spendenaktivitäten aufgenommen. 27.300 Münzen waren es im Gesamtunternehmen.



Nach Öffnung der Portale 45 und 60 begann das große Strömen. Bis zum Mittag wurden in Rüsselsheim 31.500 Besucher gezählt. (In allen drei Werken waren es 75.000 Menschen, die sich für Opel und seine Produkte interessierten.)

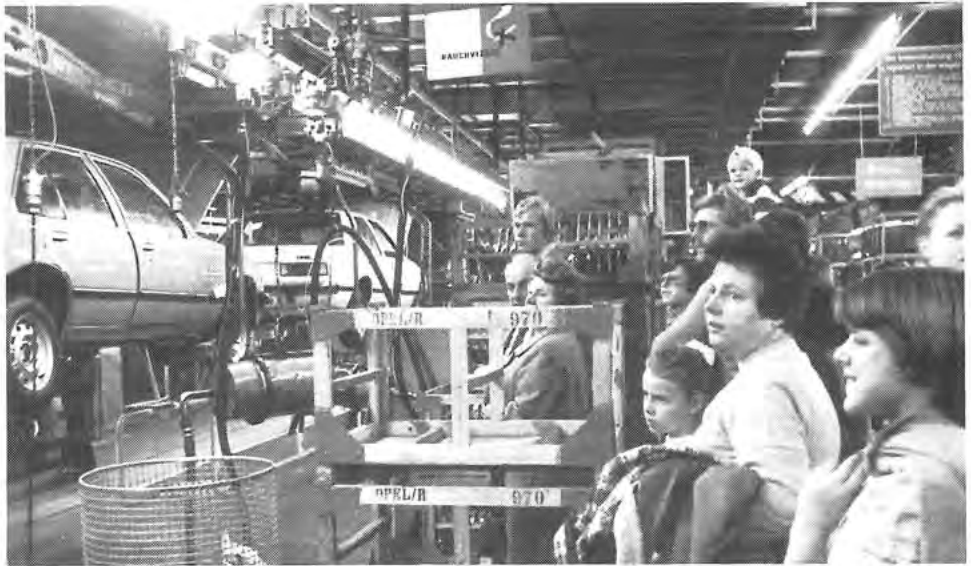
schlangen, die auf Einlaß warteten. Und dann zog bis zum Mittag ein endloser Strom vorbei an Bändern und Maschinen. „Ei guck e mal, da schafft de Babba“, war aus manchem Kindermund zu hören. Ein kurzer Gruß, ein erklärendes Wort . . . und weiter gings im Strom der Menschen. Überall Schaubilder oder Tafeln mit Erläuterungen, was an der jeweiligen Stelle des Produktionsablaufs geschieht. In einer guten Stunde war man klüger, wußte man zumindest ungefähr, wie aus rund 10.000

In der Halle K 1, der ehemaligen Verladehalle, herrschte fast schon Volksfeststimmung, war eine Opel-IAA im Kleinen aufgebaut worden: das gesamte Produktionsprogramm einschließlich der Neuheiten Commodore, Senator und Monza, die im kommenden Jahr in Produktion gehen werden. Daneben eine Oldtimer-Ausstellung und dazwischen Informationsstände verschiedener Bereiche, Schalter für Prospekte und Präsente sowie für den Verkauf der Erinnerungsmünzen.



Die endlose Besucherschlange im Rüsselsheimer Preßwerk.

„Mal sehen, wo der Vati schafft!": Interessierte Besucher am Endmontageband (rechtes Bild).



Volkfeststimmung in der Halle K 1 mit Ständen, Schaltern und einer Opel-Produktschau (Bild unten).



Hier spielte auch das große Werksorchester und unterhielt das Publikum mit schmissigen Weisen. 25.000 Luftballons wurden verteilt, 10.000 Anstecknadeln, 6.000 Frisbies (Wurfscheiben) und 56.000 Prospekte bzw. Kalenderkarten ausgegeben. An anderer Stelle konnte man Übungen der Werksfeuerwehr verfolgen, in einer Non-Stop-Vorstellung interessante Opel-Filme sehen, auf einer Spezialanlage sich von der Nützlichkeit der Sicherheitsgurte überzeugen oder die Kinder bei einer Ausstellung über Sicherheit, Qualität und Umweltschutz wertvolle Preise gewinnen (Fahrräder und Lederfußbälle).

Dieser 22. Oktober war kein Tag wie jeder andere. Die im Blickpunkt des

Interesses stehenden Mitarbeiter vom Preßwerk und K-Werk spürten es. Sie fühlten sich nicht belästigt, „beobachtet“, im Gegenteil, das Strömen der Tausende zeigte ihnen, daß das Auto eine ungebrochene Anziehungskraft besitzt, die kaum ein anderer Wirtschaftszweig für seine Produkte verbuchen kann. – Bleibt noch, den Verantwortlichen für die mustergültige Organisation und den reibungslosen Ablauf zu danken, dabei nicht zu vergessen die mit der Ausrichtung des Tags der offenen Tür betrauten Abteilungen und nicht zuletzt die Mitarbeiter, die an diesem Tag im Produktionsablauf eingesetzt waren. Es war eine Sympathiewerbung für unser Unternehmen, wie sie wirkungsvoller nicht hätte sein können.



Gesamtwerksleiter F. Beickler am Schalter für Erinnerungsmünzen. Die Münzen fanden reißenden Absatz. 27.300 waren im Preßwerk geprägt und in den drei Werken verkauft worden. Der Erlös ging an die „Aktion Sorgenkind“.



Betriebsratsvorsitzender R. Heller (rechts) und sein Stellvertreter R. Müller begrüßen einen ehemaligen Mitarbeiter (linkes Bild).

Den Besuchern in der Halle K 1 überreichte Andreas Wagner mit seinen Opel-Musikern einen bunten Melodienstrauß (Bild unten).



Von Reifen und Schneeketten

Was rät der Fachmann zum Autofahren im Winter

Zu den für den Autofahrer unangenehmen Begleiterscheinungen des Winters gehören verschneite oder vereiste Straßen, und so stehen jedes Jahr vor Beginn der kalten Jahreszeit viele Autofahrer vor der Frage, wie sie am besten die verringerte Kraftübertragung zwischen Reifen und Fahrbahn bewältigen sollen. Eine ideale Lösung, die auch auf Schnee und Eis ein ähnlich sicheres Fahren wie auf trockener Straße ermöglicht, gibt es noch nicht. Es heißt deshalb, die Vor- und Nachteile der derzeitigen Möglichkeiten zu betrachten und daraus die für den einzelnen Fahrer günstigste herauszusuchen.

Auf Sommerreifen weiterfahren

Am einfachsten ist es, auf Sommerreifen weiterzufahren. Schon die Stahlgürtelreifen, die serienmäßig auf Ihrem Opel montiert sind, bieten bereits brauchbare Wintereigenschaften, sofern die Profiltiefe noch mindestens 4 mm beträgt. Im Flachland kann man deshalb auch auf Sommergürtelreifen gut durch den Winter kommen. Ausnahmen sind einige Hochgeschwindigkeitsreifen (an der Bezeichnung HR und VR erkennbar), die für hohe Temperaturen ausgelegt sind und bei Kälte hart und spröde werden können und dann leichter rutschen. Hier hilft nur besonders vorsichtiges Fahren auf winterlichen Straßen oder die Montage von Haftreifen.

Lange Bremswege

Dieser neue Winterreifentyp, der vor 4 Jahren vorgestellt wurde, verfügt über eine Gummimischung, die auch bei niedrigen Temperaturen elastisch und rutschfest bleibt. In Verbindung mit ausgeklügelten Profilformen werden deshalb auf Schnee sehr gute Reibbeiwerte erreicht. Auf Eis sind die Unterschiede zwischen Haft- und Sommergürtelreifen nicht mehr groß. Mit beiden Reifentypen werden die Bremswege sehr lang, wie aus dem Vergleichsdiagramm ersichtlich ist. Zu beachten sind die großen Unterschiede zwischen rauhem und glattem Eis. Das tückische Glatteis tritt bei Temperaturen um den Gefrierpunkt auf, ist also in unseren Gegenden relativ häufig. Leider verschweigt die Reifenwerbung, daß gerade hier die Haftreifen nur wenig helfen können. Weitere Nachteile der Haftreifen

sind die begrenzte Höchstgeschwindigkeit (max. 160 km/h), der höhere Verschleiß und die zum Teil schlechteren Fahreigenschaften auf trockenen und nassen Straßen. Andererseits gibt es zur Zeit keine besseren Reifen für winterliche Straßen als die neuen Haftreifen, so daß sie zumindest für gebirgige und schneereiche Gegenden unbedingt zu empfehlen sind.

Schneeketten wieder aktuell

Auch der beste Haftreifen hat seine Grenzen. Wird der Schnee zu tief oder die Steigung zu hoch, helfen nur noch Schneeketten. Sie sind wieder aktuell geworden. Ursache sind nicht etwa härter gewordene Winter, sondern das allgemein gewachsene Sicherheitsbewußtsein, der verstärkte Trend zum Winterurlaub sowie



Reifen, Schneeketten, Anfahrhilfen? Darum geht es in diesem für alle Autofahrer sehr wichtigen Artikel über das Fahren auf winterlichen Straßen.

die unüberhörbare Werbung der Hersteller, die Ketten als Alternative zum verflochtenen Spikesreifen anpreisen (letzteres stimmt übrigens nicht, denn Spikes waren auf Schnee nie so gut wie zum Beispiel die neuen Haftreifen).

Verschiedene Ausführungen

Schneeketten werden in verschiedenen Ausführungen angeboten. Die einfachste ist die sogenannte Leiterkette, deren Kettenglieder auf der Reifenlauffläche nur in Querrichtung liegen. Sie kann

deshalb Kräfte in Fahrtrichtung (Anfahren, Bremsen) gut übertragen, Seitenkräfte jedoch nur in geringem Maße. Kurvenverhalten und Geradeausstabilität sind mit der Leiterkette nur unbefriedigend. Die Zick-Zack-Kette, deren Name die Kettenform anschaulich beschreibt, bringt noch eine Verbesserung der Seitenführung. Für seltene Einsätze, und wenn es nur darauf ankommt, das Fahrzeug vorwärts zu bewegen, sind diese Einfachketten voll ausreichend. Die besten Eigenschaften bringt jedoch die Kreuzspur-

kette, deren Kettenglieder in diagonaler und Längsrichtung verteilt sind. Eine Variante der Kreuzspur ist die Kanten-spurkette, deren Spurkreuze nicht über die Reifenmitte, sondern abwechselnd innen und außen liegen. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal der Kette ist die Art der Montage.

Mit Montage vertraut machen

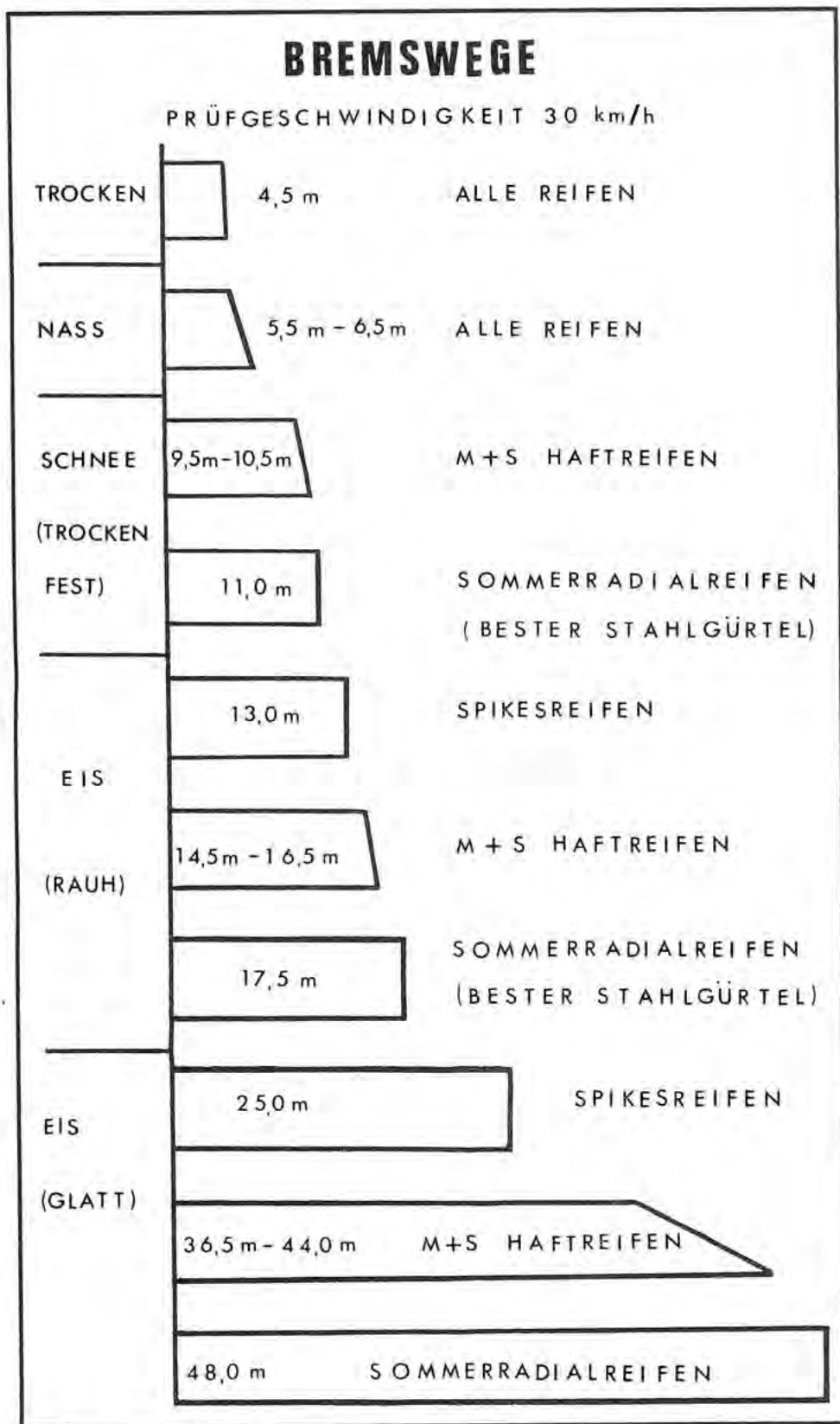
Der große Nachteil der Schneeketten liegt darin, daß sie erst im Bedarfsfall montiert werden können. Da dies meist unter ungünstigen Bedingungen erfolgt (Kälte, Radkästen voller Schnee), hat sich das Kettenauflegen den Ruf einer äußerst unerfreulichen Tätigkeit erworben. Als schwierig für „Kettenanfänger“ erweist sich immer wieder das Umsetzen der Bedienungsanleitung in die richtigen Handgriffe. Möge es Ihnen – sofern Sie nicht schon längst Kettenexperte sind – besser ergehen. Kettenmontage ist tatsächlich einfach, wenn man mit dem Montagesystem vertraut ist und es schon vor dem Ernstfall einstudiert hat! (Beim Kettenkauf erhält man illustrierte Montageanleitungen.) Ob Sie sich beim Kettenkauf für das Endlossystem entscheiden, bei dem eine tiefe Kniebeuge zum sonst üblichen Schließen des inneren Hakens entfällt, oder das konventionelle System vorziehen, bleibt jedem Fahrer selbst überlassen.

Wichtige Faustformel

Wir konnten trotz umfangreicher Versuche keinen entscheidenden Vorteil für eines der Montagesysteme feststellen. Beide Kettentypen lassen sich mit einiger Übung in ca. 5 Minuten (pro Paar) montieren. In einer höheren Preisklasse gibt es sogenannte Startketten, die auch eine Montage bei bereits festgefahretem Wagen ermöglichen. Das kann unter Umständen von großem Vorteil sein. Allgemein gilt für die Kettenmontage: Festspannen und nach einigen Metern Fahrt nochmals nachziehen. Faustformel: 3 Finger sollen zwischen Kette und Reifen passen, dann sind beste Zugkraft sowie Reifen- und Kettenschonung gewährleistet.

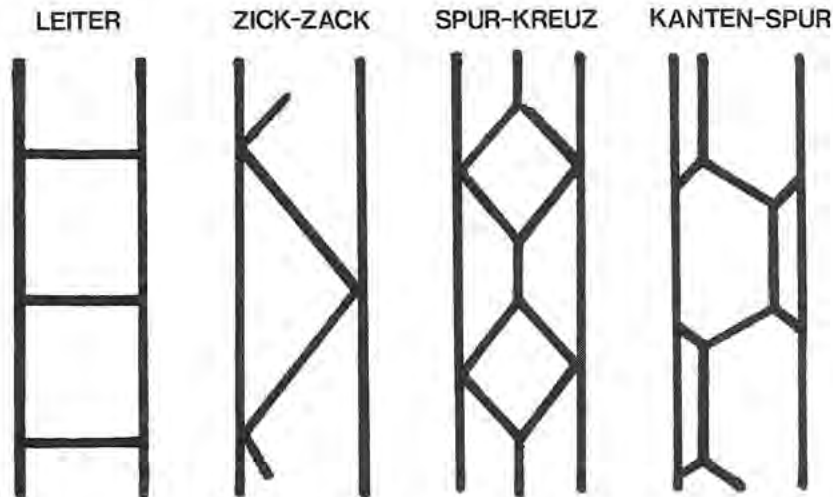
Lebensdauer der Ketten

Neben Funktion und Montage sind Korrosionsbeständigkeit und Lebensdauer der Ketten wichtig. Kettenglieder können wirtschaftlich nicht aus rostfreiem Stahl hergestellt werden, und so rosten alle Ketten, sofern sie nach dem Wintereinsatz nicht mit warmen Wasser vom Streusalz gereinigt werden. Die Lebensdauer der Ketten wird von der Fahrweise auf trockener Straße bestimmt. Längeres und vor allem schnelles Fahren auf schneefreien Strecken läßt Ketten bald verschleiß. Vor größeren geräumten Streckenabschnitten sollten Ketten deshalb besser demontiert werden.



Die verbotenen Spikesreifen sind hier nur aus Vergleichsgründen noch mit aufgeführt.

SCHNEEKETTEN



ANFAHRHILFE

Wenn schon: dann aus Stahl

Die Nachteile von Stahlketten (Verschleiß und Geräuschentwicklung auf trockenen Straßen) sollen Plastikketten vermeiden. Bisher konnten wir jedoch noch kein empfehlenswertes System entdecken. Entweder ist die Montage schwierig, oder sie sitzen zu locker, in jedem Fall sind sie aber nur im Schnee zu gebrauchen. Während Stahlketten auch auf Glatteispassagen zügiges Vorwärtskommen oder Bremsen ermöglichen, drehen Plastikketten hier hilflos durch. Sicher werden Plastikketten verbessert, aber zumindest heute gilt: Wenn schon Ketten, dann aus Stahl. Übrigens: bei Ihrem Opel-Händler gibt es preiswerte Ketten, die unsere harten Prüfungen bestanden haben.

Die Anfahrhilfen

Eine weitere Neuheit auf dem Kettenmarkt sind die sogenannten Anfahrhilfen. Das Ei des Kolumbus schien mit ihnen gefunden. Stahlbügel, die in wenigen Se-

kunden auf den Reifen montiert sind und den Wagen mühelos flottmachen. Was die reine Zugkraft anbelangt, so sind Anfahrhilfen mit mindestens 4 Bügeln den Stahlketten ebenbürtig. Allerdings erfolgt die Kraftübertragung sehr schlagartig, so daß man mehr hüpfte als fährt. Für längere Strecken sind sie deshalb nicht zu gebrauchen, zum reinen Losbuddeln des im Schnee oder auch im Schlamm feststehenden Wagens sowie für kurze Steigungen sind Anfahrhilfen (z.B. Snow Grip) sehr empfehlenswert.

Fazit des Fachmannes

Schneeketten sind ohne Zweifel das wirksamste Winterzubehör. Auf manchen Bergstrecken sind sie zwingend vorgeschrieben, da muß man sie haben. Aber auch wenn man sie freiwillig mit sich führt und sie montieren kann, bringt man mehr Sicherheit auf winterliche Straßen für sich selbst und auch für seine Verkehrspartner.

P.Kr.



Auto-Ratgeber

Im Winter mit Gefühl

Alte Lenkrad-Füchse bekennen nach den ersten Winterwochen freimütig, wieder „anständig“ Autofahren gelernt zu haben. Schnee und Eis zwingen einfach dazu, wie mit Samtpfoten zu fahren. Vorsichtig, mit wenig Gas, kaum mit Bremsen und weich in der Lenkung. Der frische Pulverschnee ist harmlos, da greifen Reifen und Bremsen noch. Bei glattgefahrener Schneedecke, die in der Sonne taut, und nachts wieder friert, wird es dagegen kritisch. Am besten haben Sie Ihr Fahrzeug im 3. Gang in der Hand: es beschleunigt und bremst gerade richtig. Schneematsch ist unberechenbar. Liegt eine Eisschicht darunter, rutscht der Wagen in den Spurrillen wie auf Schienen weg. Achten Sie also ständig auf den Straßenzustand, überlegen Sie rechtzeitig, wie der Wagen reagieren kann, und richten Sie Ihre Fahrweise danach ein.

Vorsicht: Glatteis

Glatteis ist der größte Feind. Sobald der Wetterbericht Temperaturen unter null Grad meldet, müssen Sie damit rechnen. Auf einer Straße, die völlig trocken aussieht, geht der Wagen plötzlich weg: Reifglätte. Oder Nebel-Niederschlag, der auf dem kalten Boden zu Eis geworden ist. Besonders vorsichtig an schattigen Stellen, etwa in Waldstücken, auf Bergkuppen – und grundsätzlich bei Betonstraßen! Ein alter Trick: die Reifen im Winter mit weniger Luft fahren (1/2 atü unter Normaldruck); viel macht's zwar nicht aus, aber immerhin. Sprechen Sie lieber mit einem Fachmann über gute Winterreifen – eine Anschaffung, die Ihnen möglicherweise Ärger, Unkosten und noch Schlimmeres erspart! (Siehe dazu den Artikel der Serie „Kfz-Technik“.) Noch ein Tip: am rechten Fahrbahnrand liegen oft kleine Steinchen, Reste von Streumitteln und ähnlichem. Hier finden Sie wenigstens etwas Halt, wenn die Straße sehr glatt ist.



Hier gilt die Devise „Mit ‚Samtpfoten‘ fahren!“ ganz besonders.

Hilfsmittel im Kofferraum

Und was tun, wenn Sie bei aller Vorsicht doch ins Schleudern kommen? Vor allem: Ruhe bewahren! Lenkrad locker halten, gegenlenken, nicht verkrampfen. Auf keinen Fall bremsen. Leicht gesagt ... Üben Sie's mal an einer ungefährlichen Stelle! (Es gibt „Sicherheits-Trainings-Kurse“, in denen man die richtige Technik schulmäßig lernt.) Ganz umsichtige Autofahrer haben zur Winterzeit ein Säckchen mit Sand zum Streuen, ein paar alte Läufer oder Kartoffelsäcke zum Unterlegen der Räder und eine Schaufel zum Schneeschippen im Kofferraum griffbereit. Die Nachahmung ist freigestellt.

Winterfestes Auto

Zu einem winterfesten Automobil gehören entsprechende Reifen und Schutz gegen die Einwirkung von Kälte, Nässe und aggressiven Auftausalzen. Die wichtigsten Probleme sind Rostschutz, Schmierung, Dichtigkeit, Elektrik und Kühlsystem. Oder anders ausgedrückt: Verkehrssicherheit, Betriebssicherheit und Werterhaltung. Eisen und Stahl rosten, sobald Feuchtigkeit und Sauerstoff darauf einwirken. Äußere Rostschäden, die sofort sichtbar sind, und sich meistens ohne großen Aufwand mit einem Rostumwandler beheben lassen, sind weniger wichtig. Schlimmer ist der inwendige Rost, den man leider erst bemerkt, wenn der Lack „aufblüht“. Das heißt, wenn Rostbläschen und Rostpartikel sichtbar werden.

Zerstörerisches Streusalz

Autos rosten von innen nach außen. Kondenswasser in den Karosserie-Hohl-

räumen, Schmutz, Regenwasser und das zerstörerische Streusalz bilden regelrechte Niststätten für den Rost. Besonders anfällig sind dabei die Türen, Schwellen, Kotflügel sowie Verstärkungs- und Versteifungsprofile. Gegen diese Blechkrankheit, den Rost, helfen nur rechtzeitige Hohlraumversiegelung und Unterbodenschutz. Besitzt Ihr Auto bereits einen solchen Unterbodenschutz, dann sollten Sie ihn überprüfen lassen. Langfristigen Erfolg hat der Unterbodenschutz, wenn er mit einer Hohlraumversiegelung kombiniert wird.

Auf Schäden kontrollieren

Wichtig in dieser Jahreszeit ist es, den Wagen bei Frost nicht im Freien zu waschen. Das in die Lackbeschädigungen eingedrungene Wasser wirkt nämlich wie ein Sprengsatz. Deshalb ist es zweckmäßig, den Lack auf Schäden zu kontrollieren, Rostbläschen mit einem Rostumwandler zu neutralisieren und punktuell nachzulackern. Im nächsten Frühjahr kann es sonst teuer werden. -i-

Das Kühlsystem im Winter

Frostschutzmittel garantieren keinen zeitlosen Schutz des Kühlsystems unserer Automobile. Sie haben vielmehr die Eigenart zu verdunsten. Nach zwei Jahren etwa sollten Autofahrer deshalb das Kühlsystem ihres Wagens ordentlich durchspülen und mit einem neuen Wintermantel aus Gefrierschutz versehen lassen. Kälte bringt wassergekühlte Motoren nämlich um. Schon bei einigen Graden unter Null kann über Nacht die ganze Wasserfüllung in Motor und Kühler einfrieren. Bei besonders strenger Kälte sogar während der Fahrt. Weil Wasser beim Übergang in eisförmigen Zustand sein Volumen schlagartig um 10 Prozent ausdehnt, besteht die Gefahr, daß Kühlernetz, Zylinderkopf und Zylinderblock an der Außenseite aufreißen. Das hat üble Schweißarbeit zur Folge, wenn es die Werkstatt nicht ohnehin vorzieht, den Zylinderblock zum alten Eisen zu werfen und einen Austauschmotor einzubauen.

Die Sprengwirkung gefrierenden Wassers kann durch Beimischung von Gefrierschutzmitteln verhindert werden. Der Kälteschutz sollte jedoch mindestens bis 25 Grad reichen. Wer die Konsequenzen mangelhaften Frostschutzes kennt, tut gut daran, den Kühlerinhalt seines Autos auf seine Zusammensetzung überprüfen zu lassen. Denn eine Eisbombe im Kühlsystem kann nicht nur den Motor sprengen, sondern auch den Monats-Etat. H.S.

Wintertips

Wenn Sie nur eine Laternengarage haben und das Quecksilber geht unter Null, dann machen Sie nachts das linke und rechte Fenster einen Millimeter weit auf, damit sich auf den Innenseiben kein Eis bilden kann.

Zugefrorene Türschlösser sind eine lästige Sache. Wenn Sie nicht immer mit dem Defroster-Sprühfläschchen arbeiten wollen, gibt es eine einfachere und billigere Möglichkeit. Ein Stück Klebeband, zum Beispiel Tesafilm, wird abends über die Schlüsselöffnung geklebt – und selbst nach einer eisigen Nacht ist das Schloß am nächsten Morgen mühelos zu öffnen. Und um die Windschutzscheibe schnee- und eisfrei zu halten, empfiehlt es sich, ein Stück Pappe hinter die Scheibenwischer zu klemmen.

Mit Wolldecken, Mänteln, kräftigem Schuhwerk und heißen Getränken in Thermosflaschen sollten sich Autofahrer bei längeren Winterfahrten ausrüsten, um bei Pannen oder Staus nicht frieren zu müssen. Auf die – bei Motorstillstand aussetzende – Autoheizung kann man sich nicht verlassen, zumal, wenn man im oft stundenlangen Stau nicht ständig den Motor laufen lassen kann oder das Benzin zur Neige geht.

Die Batterie im Winter

Kalte Nächte zehren besonders an ihrer Kapazität. Nach einer Null-Grad-Nacht sinkt das Leistungsvermögen einer Batterie um 25 Prozent – bei minus 20 Grad



Klare Sicht ist gerade jetzt in der trüben Jahreszeit besonders wichtig. Die Windschutzscheibe sollte daher auch von innen öfter mit Schwamm und Fensterleder gereinigt werden. Von vielen Autofahrern unbemerkt, bildet sich durch Frisch- und Heizluft nach und nach an der Innenseite der Windschutzscheibe ein Schmutzfilm. Er beeinträchtigt zusätzlich zu Nebel, Regen und Dämmerlicht die Sicht. Wer es der jungen Dame am Volant gleichtut, kommt sicherer durch Herbst und Winter.

sogar um 50 Prozent. Und dann müssen sie auch noch zusätzliche Energie aufbringen, wenn das Auto in der Laternengarage stand, weil dann alle Teile des Motors eisig und das Öl in Motor und Getriebe zähflüssig sind. Besonderes Augenmerk sollten Autofahrer darauf verwenden, daß kein Stromverbraucher unnötig an der Kapazität der Batterie zehrt. Ihre Leistungsabgabe muß um 20 bis 30 Watt dem Verbrauch aller Stromkonsumenten liegen. Bevor man deshalb zusätzliche Lampen montiert, ist es sinnvoll, die Stromrechnung aufzumachen und zu errechnen, ob weitere Stromverbraucher nicht gefährlich an der Substanz zehren. Spannung muß sein. Es lohnt sich, ein paar Regeln zu beachten, wenn man nicht Gefahr laufen will, morgens im Startloch stecken zu bleiben. Besonders Autofahrer, die in der Frühe und nach Feierabend im Großstadtverkehr Schlange fahren und oftmals stehen bleiben müssen, sind vom Strom-Aderlaß bedroht. Nach einer Winternacht im Freien gehört aller Strom, der sich noch aus der Batterie zapfen läßt, den Startbemühungen. Nichts davon darf in andere Kanäle fließen. Deshalb Licht aus! Auch Mini-Stromverbraucher, wie Radio, Heizlüfter, Scheibenwischer und was es so alles gibt, werden erst eingeschaltet, wenn der Motor angesprungen ist. Vor dem Anlassen die heizbare Heckscheibe mit 70 Watt Stromverbrauch zu erhitzen, ist genauso töricht, wie das Auto mit vollem Licht stehen zu lassen, wenn man eine Besorgung macht. Die Stromreserven sind begrenzt. Hauptscheinwerfer verlöschen nach etwa drei Stunden, bei der Standbeleuchtung dauert es 10 bis 12 Stunden. S.

Risikofaktor

Wann und was man während einer langen Autoreise essen und trinken soll, ist so manchem Veteran des Lenkrads niemals klar geworden. Falsche Ernährung am Steuer ist die Hauptursache der Ermüdung und damit ein wesentlicher Risikofaktor im Straßenverkehr. Ein weit verbreiteter Irrtum ist es, mit der Ermüdung am Steuer erst gegen Abend zu rechnen. Sie droht gerade am Vormittag — nach einem unzureichenden Frühstück.

URTEIL

Der Verkäufer eines Kraftfahrzeugs muß, so hat es der Bundesgerichtshof in Karlsruhe entschieden, der Kraftfahrzeug-Zulassungsstelle grundsätzlich den Namen und die Anschrift des Erwerbers mitteilen. Die entsprechende Vorschrift der Straßenverkehrszulassungsordnung sei ein Schutzgesetz, sagt der VI. Zivilsenat; dieses verpflichte den Verkäufer bei Mißachtung der Meldepflicht zu Schadenersatz gegenüber einem Unfallgeschädigten,

GESUNDHEIT

Fußpilzkrankungen nehmen immer noch zu!

In unserer Zeit nehmen die Hautpilzkrankungen — Hautmykosen — in der Gesamtbevölkerung sprunghaft zu. Vor allem Pilzkrankungen der Füße befallen bis 60 Prozent der Bevölkerung und bewirken häufigen Verlust der Arbeitsfähigkeit. In den Industriebetrieben und im Bergbau besteht eine gesteigerte Infektionsmöglichkeit besonders in Wasch- und Umkleieräumen. Die Durchseuchungsquote steigt bis zu 80 Prozent in den Industriestaaten Westeuropas und Nordamerikas. Deshalb die Frage: Können wir uns vor Fußpilz schützen?

Vorbeugende Maßnahmen

Im Kampf gegen Fußpilz sind vorbeugende Maßnahmen das wichtigste, da sich hierdurch Fußpilzkrankungen vermeiden lassen. Ein warmes, feuchtes Milieu begünstigt das Wachstum der Hautpilze beträchtlich. Unbequeme, zu enge Schuhe oder das Tragen von Gummischuhwerk sind günstige Faktoren für die Entwicklung einer Fußmykose bzw. deren Voraussetzung. Wichtig ist deswegen, dem Fuß seine physiologischen Verhältnisse zu beschaffen und damit den Pilzen ihren Lebensraum zu entziehen. Nach regelmäßigem täglichen Waschen müssen die Füße, vor allem die Zwischenzehnräume, gründlich abgetrocknet werden. Nur regelmäßiger Gebrauch der Fußdesinfektionsanlagen, die auch bei uns vorhanden sind, schützt vor Fußpilzkrankungen und ihren unangenehmen Auswirkungen. Empfehlenswert ist das Tragen von bequemem, möglichst luftigem Schuhwerk, Strümpfe aus schweißaufsaugendem Material, wie Baumwollstrümpfe, oder häufiger Strumpfwechsel.

Badesandalen wichtig

Trotz aller sorgfältigen Desinfektionsmaßnahmen — die die Zahl gefähr-

licher Bakterien und Pilze auf eine gefahrlose Höhe verringern — können Fußpilzkrankungen in Wasch- und Umkleieräumen, die man durchweg mit bloßen Füßen betritt, sehr leicht weiter verschleppt werden. Deswegen spielt der Gebrauch von Badesandalen in allen Gemeinschaftsumkleieräumen eine wichtige Rolle im Kampf gegen die Ansteckung mit Pilzen.

Sofort zum Arzt

Wenn irgendwelche Hautveränderungen an den Füßen auftreten sollten, ist es empfehlenswert, sofort einen Arzt aufzusuchen. Auch der Werksärztliche Dienst steht zur Beratung zur Verfügung. Pilzkrankungen beginnen zunächst ganz harmlos, sie können aber zu langwierigen Erkrankungen führen. Der kranke Mensch kann durch direkten oder indirekten Kontakt seine Umwelt weiter gefährden. Fußpilzkrankung ist eine Infektion wie jede andere, und es gibt keinen Grund, sich seines Leidens zu schämen. Nur mangelndes Wissen und fehlende Aufklärung über Krankheiten können zu unerwünschten Folgen führen.

Konsequente Pflege

Die Behandlung mit verschiedenen wirksamen Medikamenten kann den Fußpilzbefall vermeiden, Fußgeruch und Juckreiz beseitigen, Frische und Sauberkeit verschaffen. Wichtig für einen vollen Erfolg der Therapie ist die frühzeitige, zuverlässige und die ausreichend lange Anwendung der wirksamen Medikamente. Nach Abheilung der Pilzkrankung — auch bei schnellem Abklingen der Erscheinungen — muß das erneute Auftreten einer Pilzinfektion durch konsequente Hautpflege weiter erschwert werden.

Dr. med. L. Rosenberg
Werk Bochum

falls dieser beim Erwerb des Fahrzeugs und Unfallverursacher seine Ansprüche nicht durchsetzen könne. Nach dieser Entscheidung enthebt eine vorübergehende Stilllegung eines Fahrzeugs ebenso wenig der Meldepflicht wie der Verkauf des Fahrzeugs an Angehörige der alliierten Stationierungstreitkräfte. Dem

Rechtsstreit liegt der Verkauf eines Personenwagens an drei nicht näher bekannte amerikanische Soldaten zugrunde. Die drei Soldaten hatten kurze Zeit später einen Verkehrsunfall verursacht und waren unerkannt von der Unfallstelle verschwunden. (Aktenzeichen: VI ZR 234/72.)

DER NEUE REKORD

Aus der Sicht des KUNDENDIENSTES

Neuheiten-Training im Opel-Service Training Center

Ein neues Automobil stellt auch neue Anforderungen an das Personal eines Kundendienstbetriebes. Der stolze Besitzer eines neuen Opel Rekord erwartet, daß sein Fahrzeug von Anfang an in einer Opel-Werkstatt fachgerecht gepflegt, gewartet und gegebenenfalls instandgesetzt wird. Daß dies den Werksvorschriften entsprechend und mit den vorgeschriebenen Spezialwerkzeugen geschieht, dafür sorgt die neue Werkstatt-Literatur, wie Datenbuch, Werkstatt-Handbuch und die Broschüre „Technische Neuheiten Informationen“, die vor einiger Zeit mit Anlauf des Rekord E an alle Opel-Händ-

ler-Betriebe ausgeliefert wurde. Mit der neuen Literatur allein ist es jedoch nicht getan. Bestimmte Arbeiten müssen am Objekt trainiert werden.

Sechs Fachtagungen

Das Opel Service Training Center hat dazu ein umfangreiches Informations- und Trainingsprogramm sowohl für die Führungskräfte im Kundendienst als auch für das Werkstattpersonal durchgeführt. Die in den Verkaufszonen stattgefundenen Opel-Verkaufstagungen zur Einführung des neuen Rekord waren erstmals mit einer Kundendienst-Fachtagung kom-

binert. In dieser Veranstaltung wurde den Führungskräften, den Inhabern von Anerkannten Opel Dienststellen und allen



Im Rüsselsheimer Praxistraining gibt K. J. Müller neue Einstell-Anweisungen für den Rekord E.



an der Technik interessierten Teilnehmern aus der Verkaufsmannschaft der neue Rekord aus der Sicht des Kundendienstes präsentiert. Eine Dia-Schau vermittelte in eindrucksvoller Form die technischen Details und Besonderheiten des neuen Modells. Diese Veranstaltung fand besonderes Interesse bei den im Verkauf tätigen Mitarbeitern der Händlerbetriebe, da sie aus der Technik wertvolle Verkaufsargumente ableiten konnten. Über 3.100 Teilnehmer wurden in den sechs Kdd.-Fachtagungen gezählt.

Breitenwirkung wurde erzielt

Aber nicht nur die Führungsmannschaft im Kundendienst muß die Technik des neuen Wagens kennen, genauso wichtig ist es, daß das Werkstattpersonal über alle Einzelheiten Bescheid weiß. Dazu führt das Opel Service Training Center im Rahmen des mobilen Trainings in Händlerbetrieben innerhalb der Bundesrepublik Praxistrainings für Werkstatteleiter, Meister und Mechaniker durch. Innerhalb von vier Wochen informierten und trainierten je drei Trainerteams technische



Ph. Bender im Varajet-Vergaser-Training mit Kundendienstfachleuten aus dem oberbayerischen Raum (oberes Bild). Darunter ein Erinnerungsfoto mit den Trainern H. H. Seidenfuß und A. Weidlich (beide rechts außen) nach Abschluß des Rekord-Neuheiten-Trainings in Siegen.



Ausladen eines Vorderachs-Demonstrationsaggregates in einem Händlerbetrieb.

Neuheiten des Rekord und gesondert den neuen Opel-Varajet-Vergaser. Damit erhielten ca. 2.600 Werkstatt-Mitarbeiter nicht nur ein umfassendes Informations- und Anwendungstraining, sie wurden darüber hinaus gleichzeitig in die Lage versetzt, das erworbene Wissen im Rahmen eines innerbetrieblichen Trainings an andere Mitarbeiter weiterzugeben. Auf diesem Wege läßt sich die erforderliche Breitenwirkung erzielen.

Die Vorbereitungen des Service Training Centers auf den neuen Rekord wurden durch eine europaweite Aktivität abgerundet. Im September fanden sich im Werk Rüsselsheim die Trainer der europäischen Opel Service Training Centren aus elf Ländern zu einem „Ausbilder-Training“ ein. Dieses Training hatte den Zweck, die Voraussetzung für das Personal der Opel-Kundendienstbetriebe in ganz Europa zu schaffen. Sa.

Winde weggetrieben. Er merkt es nicht. Doch ein Transportwagenfahrer hat es beobachtet. Er hält an und läuft hinter dem Blatt her, das der Wind schon ziemlich weit fortgewirbelt hat. Er erwischt es läuft dem Verlierer nach und gibt es dem Verblüfften, der nichtsahnend gewesen ist. „Eine Selbstverständlichkeit“, meinte der Beobachter der Szene zum Chronisten. (Na, ob das heute noch so selbstverständlich ist?)

In der OPEL POST stand vor einiger Zeit, daß für das Werksorchester ein Flötist gesucht wird. Aber es ist, wie man hört, gar nicht so leicht, neue Orchestermitglieder zu finden, zumal sie aus den Reihen der Werksangehörigen kommen sollen. In unserer nicht gerade musischen Zeit fühlen sich immer weniger Menschen berufen, aus persönlicher Neigung ein Instrument zu erlernen, nebenbei Musikausübende zu werden. Musik wird uns ja durch Schallplatten, Kassettenrekorder, Radio und Fernsehen ohne Schwierigkeit frei Haus geliefert. Warum sich da noch mit Musikunterricht plagen? (Hoffen wir, daß das Werksorchester seinen Flötisten gefunden hat.)

Dies + Das

In den Toiletten stehen Behälter, in die die Papierhandtücher geworfen werden. Nur Papier? Man höre einmal, was sich da alles ansammelt. Ein mit der Leerung beauftragter Werksangehöriger griff kürzlich sogar in die Scherben einer zersplitterten Flasche. (Frage: Was geht eigentlich in den Köpfen mancher Leute vor, die ihre Kollegen so leichtfertig gefährden?)

Tag für Tag dasselbe: Einige verwechseln die Werkstraßen mit Rennstrecken, rasen mit zig Sachen dahin, ohne Rücksicht auf Fußgängerüberwege, Kreuzungen und Torausfahrten, obwohl im Werk grundsätzlich Tempo 40 gilt. „Für was haben wir eigentlich die Verkehrsüberwachung des Werkschutzes?“, knurrte vor ein paar Tagen einer, der gerade noch zur Seite springen konnte. (Die Frage ist berechtigt.)

Im Autowerk fahren nicht nur Autos. Viele benutzen auch Fahrräder. Nicht die eigenen, Dienstfahrräder, versteht sich. Mancher macht ein langes Gesicht, wenn er nach einer Besorgung den grünen Esel nicht mehr findet. Irgendein Kollege hat ihn „requiriert“ nach dem Motto: Warum

denn gehen, wenn man fahren kann? Später wird der fahrbare Untersatz dann meist irgendwo im Werksgelände gefunden. Doch ärgerlich bleibt so etwas trotzdem. (Dagegen hilft nur eins: Das Rad abschließen!)

„Gibt es eigentlich kein Verbot und keine Strafen für das Wegwerfen von Kippen, Zigarettenschachteln, Plastikbechern, Zeitungen usw. auf den Werkstraßen?“, fragte kürzlich eine Mitarbeiterin und fuhr fort: „Dabei hängen oder stehen doch überall Abfallbehälter. Aber nein, es muß die Straße sein. Soll's der Reinigungsdienst doch wegfegen. Eine eigenartige Einstellung. Ob die das zu Hause auch so machen?“ (Dort sicher nicht.)

Ähnlich, ja schlimmer die folgende Beobachtung auf einem mit PVC-Platten ausgelegten Flur: Einer, mächtig qualmend, will in ein Büro. Und was macht er vorher? Die Zigarette wird einfach auf dem PVC-Belag ausgetreten. Folge: ein unschöner Brandfleck. Dabei hängt drei Schritte weg ein Aschenbehälter an der Korridorwand. Doch was soll's, die Firma hat's ja. (Auch eine Einstellung.)

Da eilt ein älterer Kollege mit Akten und Schriftstücken über eine Werkstraße. Aus einer Hülle fällt ihm ein Blatt, wird vom



Fahrer unverletzt

Aus den Unterlagen der PEK-Unfallforschung ein weiterer Fall: Ein neuer Rekord und schon einen Unfall gebaut, weniger aus eigenem Verschulden, sondern weil der Vordermann ohne zunächst ersichtlichen Grund plötzlich schlagartig bremste, so daß trotz einer sofort eingeleiteten Vollbremsung ein Auffahren auf das vordere Fahrzeug nicht mehr verhindert werden konnte. Wie sich danach herausstellte, hatte sich auf der gleichen Fahrspur kurz vorher ein anderer Unfall ereignet, der noch nicht abgesichert war. Schuld hin, Schuld her – der Fahrer des oben abgebildeten Wagens blieb trotz der Schwere des Schadens völlig unverletzt. Er hatte den Sicherheitsgurt angelegt; hinzu kommt das gute energieabsorbierende Verhalten des neuen Rekord. W.B.

UNSERE JUBILARE

40



Heinrich Biebel
Ordnungsdienst
1.11.1977



Rudolf Glock
Qual.Ktr.u.Insp.
1.11.1977



Erwin Schucker
Mat.-u.Prod.Ktr.
2.11.1977



Karl Treber
PEK
2.11.1977



Peter Klepper
Schnittbau
4.11.1977



Karl Beuerle
Karosseriebau
5.11.1977



Hans Pinkel
PEK
6.11.1977



Karl Specht
Chassisbau I
6.11.1977



Friedrich Weller
Werkzeugforschung
6.11.1977



Johannes Jünger
PV-Kar.Zus.Bau
12.11.1977



Karl-H. Pfizenmaier
Verpackungs-u.Versandabt.
15.11.1977



Ludwig Müller
PV-Preßwerk
20.11.1977



Heinrich Köhler
PEK
6.12.1977



Alfred Albert
Werkschutz
14.12.1977

25

Rüsselsheim

3.11.1977
Friedrich Flauaus
Schweißmasch.u.Vorr.
Günter Hammen
Schnittbau
Heinrich Heisel
Transportwesen
Robert Juratsch
Instandhaltung
Paul Krahen
Instandhaltung
Paul Müller
Transportwesen
Helmut Schneider
Instandhaltung
5.11.1977
Karl Herbert Eschner
Chassisbau II

10.11.1977
Hans Elbert
Preßwerk
Werner Geil
Schweißmasch.u.Vorr.
Alfred Künnemann
Schnittbau
Alfred Schad
PEK
Josef Schötz
Z. Masch.-Abt.
Werner Wohlfahrt
PEK
13.11.1977
Georg Bauer
Ersatzteilelager
17.11.1977
Robert Lauxen
Beschaffungswesen

Alfred Schreiber
PEK
20.11.1977
Karl Heinz Banger
Beschädigteneinsatz
Werner Gallinger
Wagenendmontage
Hans Hofem
Kar.-Fertigmontage
Michael Zirak
Betriebsschreinerei
24.11.1977
Georg Bloth
Ordnungsdienst
Günter Cartarius
Instandhaltung
Josef Dörhöfer
Werkzeugabteilung

Fritz Dürrschnabel
Karosseriebau II
Eduard Ernstberger
Chassisbau II
Willi Merker
Chassisbau II
Walter Richter
PEK
Hans Schadt
Qual.Ktr.u.Insp.
Hermann Schmitt
Werkzeugabteilung
Karl Heinz Schmitt
Transportwesen
Josef Tretter
Transportwesen
Adam Weber
Kundendienst

26.11.1977
Peter Barthel
Instandhaltung
Josef Gascher
Proj.Ktr.u.Kostensch.
Hans Maier
Schweißmasch.u.Vorr.
Paul Zimmermann
Schmiede
27.11.1977
Manfred Heller
Schweißmasch.u.Vorr.
Josef Kauschinger
Schweißmasch.u.Vorr.
28.11.1977
Irmgard Fallner
Personalabteilung
Arno Poth
PEK

1.12.1977 Johann Bauer Instandhaltung	Willi Riehm Instandhaltung	Wolfgang Stubbe Revision
Adam Bormet Transportwesen	3.12.1977 Karl Tabatt PV-Werkstätten	17. 12. 1977 Günther Dülfer Instandhaltung
Anton Hartmann PV-Werkstätten	5.12.1977 Wilhelm Händel Instandhaltung	Bochum
Erich Herth Verkaufszone Mainz	Karl Heil Instandhaltung	6.11.1977 Heinz Pawlowski Prod.Vorb. Werk II
Liselotte Homburg Export	8.12.1977 Peter Drumm Qual.Ktr.u.Insp.	26.11.1977 Eugen Wolk Prod.Vorb. Werk I
Franz Gieß PV-Werkstätten	8.12.1977 Gerhard Heidolf PV-Werkstätten	1.12.1977 Günter Fritsche Prod.Vorb. Werk I
Hans Koch Zentralplanung	Michael Krawczek PV-Werkstätten	8.12.1977 Karl Hülsmeier Chassis I
Hertha Koch Mat.-u.Prod.Ktr.	Sidonius Wollrab Lehrenbau	16.12.1977 Werner Jüttemeier Prod.Vorb. Werk II
Erich Mewes Proj.Abr.u.Anl.Buchh.	15.12.1977 Wilhelm Girresch Preßwerk	Kaiserslautern
Karl Paulata Instandhaltung	Roland Hübel PV-Kar.Zsbau.	5.12.1977 Edmund Nagel Werkzeugg.u.Werksanl.
Hermann Seifert Instandhaltung	Erich Raiß Instandhaltung	13.12.1977 Herbert Eberle Planung u. Instandh.
Fridolin Thum PV-Werkstätten	16.12.1977 Ernst Seidl PV-Werkstätten	
2.12.1977 Heinz Oelze PV-Werkstätten		
Hermann Praast Public Relations		

IM RUHESTAND

Albin Bimmel Vergaserbau	Albert Kay Modellschreinerei	Franz Sala Vergaserbau
Ludwig Braun Qual.Ktr.u.Insp.	Konrad Kleess Preßwerk	Florentine Schenk Achsenbau
Franz Cwik Preßwerk	Oswald Klein Karosseriebau I	Heinrich Scherer Qual.Ktr.u.Insp.
Michael Debo Preßwerk	Wilhelm Kopf Achsenbau	Walter Schmidt Motorenbau
Jakob W. Diehl Instandhaltung	Nicolaus Motyka Zentralplanung	Florian Steiger Besch.-Einsatz
Julius Eckert Motorenbau	Erwin Müller Motorenbau	Karl Treber PEK
Hans Ehrich Härtereie	Walter Müller PEK	Josef Tretter Transportwesen
Otto Götze Motorenbau	Karl Pritzel Karosseriebau II	Melchior Weber Qual.Ktr.u.Insp.
Johann Hellmers Preßwerk	Fridolin Raab Teilelager	Bernhard Zingraf Qual.Ktr.u.Insp.
Philipp Kaus PEK	Jakob Ruf Schnittbau	

Wir gedenken

Rüsselsheim

El H. ben Ch. Quriaghli, Härtereie
geb. 1924 gest. 10.7.77

Sunullah Güresci, Wagenendmont.
geb. 1.1.44 gest. 10.7.77

Wilhelm Hill, Rentner
geb. 23.10.07 gest. 23.9.77

Adolf Sippel, Rentner
geb. 28.12.10 gest. 26.9.77

Wilh. J. Freitag, Rentner
geb. 11.7.00 gest. 28.9.77

Heinrich Kaul, Rentner
geb. 4.3.15 gest. 28.9.77

Emma Haaß, Rentnerin
geb. 6.11.03 gest. 30.9.77

Adam Knös, Rentner
geb. 13.7.01 gest. 30.9.77

Karl Gg. Schmidt, Rentner
geb. 14.2.12 gest. 30.9.77

Wilhelm Wohlfahrt, Rentner
geb. 4.2.02 gest. 30.9.77

Wilhelm Kranz, Rentner
geb. 17.7.12 gest. 1.10.77

Georg Merseburger, Rentner
geb. 10.9.04 gest. 1.10.77

Anton Mohr, Rentner
geb. 3.12.00 gest. 1.10.77

Siegfried Wolff, Rentner
geb. 6.10.23 gest. 1.10.77

Karl Sander, Rentner
geb. 14.5.11 gest. 2.10.77

Phil. H. Wannemacher, Rentner
geb. 20.12.97 gest. 2.10.77

Heinrich Jakobi, Rentner
geb. 10.8.04 gest. 3.10.77

Alfred Linduschka, Rentner
geb. 26.6.10 gest. 3.10.77

Jakob Jäger, Rentner
geb. 30.9.05 gest. 4.10.77

F. Burmester, Verkaufsz.Mainz
geb. 3.2.20 gest. 6.10.77

Emil Hinkel, Rentner
geb. 19.11.05 gest. 7.10.77

Karl Arndt, Rentner
geb. 18.5.97 gest. 8.10.77

Jakob Dreisbach, Rentner
geb. 11.1.06 gest. 8.10.77

Philipp Engel, Rentner
geb. 19.10.07 gest. 8.10.77

Max Niedermann, Rentner
geb. 29.1.02 gest. 8.10.77

Mehmet Sener, Chassisbau I
geb. 22.1.39 gest. 8.10.77

Paul Wiechert, Rentner
geb. 16.2.19 gest. 9.10.77

Luwig Schöffel, Rentner
geb. 4.5.08 gest. 10.10.77

Bruno Wilschewski, Rentner
geb. 13.1.09 gest. 10.10.77

Wilhelm Lipp, Rentner
geb. 25.11.06 gest. 11.10.77

Heinrich Müller, Rentner
geb. 14.5.93 gest. 11.10.77

Wilhelm Sopp, Rentner
geb. 15.3.10 gest. 11.10.77

Karl Schrode, Rentner
geb. 15.6.08 gest. 12.10.77

Ludwig Conrad, Rentner
geb. 2.12.87 gest. 13.10.77

Heinrich Krieger, Rentner
geb. 29.11.90 gest. 14.10.77

Martin Schick, Rentner
geb. 15.7.02 gest. 14.10.77

Maria Hechler, Rentnerin
geb. 13.10.01 gest. 15.10.77

Karl Knös, Rentner
geb. 23.6.92 gest. 16.10.77

Walter Tschierschke, Rentner
geb. 8.4.04 gest. 16.10.77

Horst Kalisch, Materialabt.
geb. 30.1.34 gest. 17.10.77

August Pforr, Rentner
geb. 7.9.05 gest. 17.10.77

Karl Wolf, Rentner
geb. 15.2.02 gest. 17.10.77

Ewald Biesenbach, Rentner
geb. 14.4.12 gest. 19.10.77

Johann Nostadt, Rentner
geb. 28.5.00 gest. 20.10.77

Wilhelm Huster, Rentner
geb. 2.7.11 gest. 21.10.77

Fritz Kühne, Rentner
geb. 19.7.13 gest. 21.10.77

H. Kleinhans, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 6.1.21 gest. 22.10.77

Oskar Michler, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 27.9.21 gest. 22.10.77

Michael Lormus, Achsenbau
geb. 23.4.54 gest. 23.10.77

Alfred Maskus, Rentner
geb. 25.5.96 gest. 24.10.77

Johann Saul, Rentner
geb. 16.8.97 gest. 24.10.77

Johann Weber, Rentner
geb. 7.9.03 gest. 24.10.77

Claus Götze, PEK
geb. 11.10.26 gest. 25.10.77

Gerhard Pfeifer, Rentner
geb. 2.9.16 gest. 25.10.77

Ernst Piontkowski, Rentner
geb. 11.12.12 gest. 26.10.77

Philipp Horst, Rentner
geb. 14.2.13 gest. 27.10.77

Josef Brandt, Rentner
geb. 29.8.20 gest. 29.10.77

Wendelin Faß, Rentner
geb. 28.12.04 gest. 29.10.77

Adalbert Eberhardt, Rentner
geb. 19.3.01 gest. 31.10.77

Christian Kleinknecht, Rentner
geb. 2.12.08 gest. 31.10.77

Heinrich Resl, Rentner
geb. 3.6.00 gest. 31.10.77

Karl Schäfer, Rentner
geb. 24.5.12 gest. 1.11.77

H. Querengässer, Kdd.-Marketing
geb. 12.9.15 gest. 2.11.77

Bochum

Jesus Grobas Cao, Chassis II
geb. 3.6.52 gest. 21.9.77

Franz J. Berg, Chassis II
geb. 27.11.56 gest. 30.9.77

Ingeborg Rösner, Qual.Ktr.u.Insp
geb. 17.9.32 gest. 22.10.77

Peter Michalczyk, Karosserieb.
geb. 30.4.48 gest. 25.10.77

M. Schulte-Umberg, Finanzabt.
geb. 2.9.36 gest. 29.10.77

Reiner Keuter, Pers.-u.Soz.Abt.
geb. 7.11.30 gest. 2.11.77

H. H. Ortman, Mat.-u.Prod.Ktr.
geb. 24.12.58 gest. 3.11.77

Kaiserslautern

Peter Schwarz, Preßwerk
geb. 20.5.58 gest. 5.11.77



WERK BOCHUM



Großer Andrang am Portal 3.



Auch die Kleinsten waren dabei.

Ein voller Erfolg

27.000 Besucher drängten sich durch das Werk

Am 22. Oktober fand in unserem Werk zum dritten Mal ein Tag der offenen Tür statt. Einladungen dazu waren an 140 Schulen, 70 Opel-Händler und an Freunde des Hauses ergangen. 120 Plakate an den Anschlagtafeln im Werk machten auf den Tag aufmerksam. Die Tageszeitungen brachten Vorankündigungen.

Um 8.30 Uhr sollte die Schranke an Portal 3 hochgehen. Um 8.10 wurde bereits das Tor geöffnet, weil sehr viele Besucher auf Einlaß warteten. Nach einer Stunde waren bereits 10.000 Personen im Werk. Um 12.15 Uhr wurden rund 27.000 Besucher registriert. Der Besucherstrom wälzte sich durchs Preßwerk, Rohbau, Fertigung und Endmontage.

Am Ende des Rundgangs konnte man das in einer Lagerhalle hergerichtete Non-Stop-Kino besuchen. Für das leibliche Wohl war auch gesorgt: Jeder Besucher konnte sich mit einem Würstchen stärken und mit einem Getränk erfrischen. Doch das war noch nicht alles: Auf einer Rasenfläche zeigte die Werkfeuerwehr ihr Können, eine Diesel-Lok mit Großraumwagen konnte besichtigt werden, die Modellbauer-Gilde, die Abteilungen Arbeitssicherheit und Berufsausbildung und der Opel-Kundendienst waren mit Info-Ständen vertreten. An einigen Pavillons gab es Prospekte und kleine Geschenke.

Vor dem Bau D 1 waren alle Opel-Modelle ausgestellt. Große Beachtung fanden

„Senator“ und „Monza“. Im Empfangsraum konnte man Oldtimer bewundern. Die Designstudie „Genève“ – ein Sportwagen mit Mittelmotor – fand viel Beifall. Man konnte die Fahrzeuge nicht nur besichtigen, sondern es waren auch Probefahrten möglich. 630 Fahrten mit 1.890 Personen wurden durchgeführt. Prominente Gäste: Oberbürgermeister H. Eikelbeck und der Arbeiterdichter Max von der Grün.

Es gab sogar eigens für diesen Tag geprägte Medaillen. Sie konnten für eine DM zugunsten der Aktion Sorgenkind erworben werden. Genau 14.988,94 DM kamen zusammen. Der Betrag wurde kürzlich durch einen Vertreter der Finanzabteilung bei einem hiesigen Bankinstitut eingezahlt. Fazit: Der Tag der offenen Tür – in jeder Hinsicht ein voller Erfolg!



Für die Aktion Sorgenkind kamen in Bochum DM 14.988,94 zusammen. – Rechts Rundgang durchs Werk.



Eine Bergmannskapelle sorgte für Musik.



Test durch die Fahrer von morgen.



Die ausgestellten Fahrzeuge waren ständig umlagert.



Prominenter Besucher: Oberbürgermeister H. Eikelbeck (Mitte) in Begleitung von Werksleiter T. R. Faber.



Die Stärkung nach dem Rundgang.



Einzahlung des mit dem Medaillenverkauf eingegangenen Betrags für die Aktion Sorgenkind an einem Bochumer Bank-schalter.

SHOW '77

Am 10. und 11. Dezember wurden in der Ruhrlandhalle die Reihenveranstaltungen – SHOW '77 – beendet. In den Tagen vorher hatten sich daran viele Besucher in Rüsselsheim und Kaiserslautern erfreut. Diese Veranstaltungen erfreuen sich wie eh und je großer Beliebtheit. Die Künstler und die Big Band des Rüsselsheimer Werksorchesters unter der Leitung von Andreas Wagner verstanden es auch in diesem Jahr wieder, das Publikum zu begeistern. Mitarbeiter und Familienangehörige hatten Gelegenheit, im Kreise der „Opel-Familie“ durch Musik, Gesang, Artistik und Humor die Alltagsorgen für ein paar Stunden zu vergessen.





Einblick in die Arbeitswelt

Ein Teil der Schülerinnen und Schüler der 11. Klasse der Rudolf-Steiner-Schule in Bochum-Langendreer tauschten kürzlich für drei Wochen die Schulbank mit einem Arbeitsplatz in unserem Werk. Die meisten von ihnen waren im Ersatzteilelager beschäftigt, einige in der Finanzabteilung und in der Abteilung Werksverpflegung.

Ein Industriepraktikum gehört zum festen Lehrprogramm dieser Schule, die nach der sogenannten „Waldorfpädagogik“ arbeitet. Man will den Schülern die Arbeitswelt nicht nur theoretisch vermitteln, sondern sie sollen durch praktische Erfahrung an die Probleme herangeführt werden. Damit die Eindrücke, die man im Betrieb gewann, noch durch Gespräche und Diskussionen vertieft werden konnten, lebten für die Zeit des Praktikums Lehrer und Schüler zusammen auf Schloss Mallinckrodt bei Herdecke. An den abendlichen Gesprächen über die „Arbeit“ nahm unter anderem der Leiter unserer Personalabteilung,

Dr. H. Wruck, teil. Er wurde mit einem Berg von Fragen bombardiert. Eine davon lautete: „Wie wird man Personalchef?“.

Was haben die drei Wochen Praktikum in unserem Werk gebracht? Es sind völlig unbekannte Bereiche eröffnet worden,

man hat Abläufe in einem Großbetrieb miterlebt, man hat sich einfügen müssen, durch die Zusammenarbeit sind vielleicht Freundschaften entstanden – und man hat Geld verdient. Der Lohn kommt allerdings in einen großen Topf, um eine Griechenlandfahrt im nächsten Jahr zu finanzieren. – Unser Bild zeigt die jungen Industriepraktikanten im Ersatzteilelager während einer Pause.

Personalien



H. Gerdts



G. Marquardt

W. Knöss, Leiter des Beschaffungswesens, Werk Bochum, trat nach mehr als 42jähriger erfolgreicher Tätigkeit für Opel Ende September in den Ruhestand. H.

Gerdts wurde mit Wirkung vom 1.10.77 zum Leiter des Beschaffungswesens, Werk Bochum, ernannt. Ihm berichten der Leiter der Verkehrsabteilung, G. B. Lehmann, sowie W. Meier und H. Reiser, Einkaufsbereichsleiter Betriebsmittel.

G. Marquardt, Abteilungsleiter der Instandhaltung Werk I und Energieversorgung, Werk Bochum, wurde als Nachfolger von K. Jährling, der die Hauptabteilung Werksanlagen in Rüsselsheim übernommen hat, zum Leiter der Hauptabteilung Werksanlagen, Werk Bochum, befördert. G. Marquardt berichtet dem Fertigungsleiter der Bochumer Werke, H. G. Dörr.

Volltreffer für Mitarbeiter K. Koch



Durch eine Änderung des Herstellwerkzeuges für das Teil „Isolierung Dachrahmen und C-Säule“ beim Lieferanten konnte der Einkaufspreis so reduziert werden, daß für K. Koch, Standardabteilung, die Höchstprämie von DM 30.000 netto herausprang. Im Bild erklärt der Einsender des Verbesserungsvorschlages (Mitte) dem Leiter des Werkes, T. R. Faber, die Zusammenhänge seines Vorschlages.

Bei Überreichung der Prämie waren außerdem zugegen (v.l.n.r.): O. Hofmann (Leiter der Standardabteilung), K. Jährling (Leiter der Hauptabteilung Werksanlagen), E. Eurich (Vorschlagswesen), W. Heizenröder (Standardabteilung) und Dr. B. Prein (Leiter der Personal- und Sozialabteilung).

Besuche:

Ruhr-Bischof Dr. Franz Hengsbach

Zu einem Meinungsaustausch mit Vertretern der Werksleitung und des Betriebsrates traf kürzlich der Ruhr-Bischof Dr. Franz Hengsbach anlässlich eines Besuchs in unserem Werk zusammen. In seiner Begleitung befanden sich Pfarrer aus den Nachbargemeinden Bochum-Laer, Langendreer und Werne sowie Vertreter sozialer kirchlicher Einrichtungen aus Essen, Mühlheim und Bochum, die ebenfalls an dem Gespräch teilnahmen.

Bei einer vorausgegangenen Werksbesichtigung hatte das besondere Interesse des Bischofs sozialen Einrichtungen gegolten. Er besuchte im Werk II unter anderem Arbeitsplätze für Schwerbehinderte, die Lehrwerkstatt und sanitäre Anlagen; im Werk II Frauenarbeitsplätze in den Be-



reichen Fertigmontage, Polsterei und Wagenendmontage.

Dr. Franz Hengsbach war bei seinem Eintreffen im Verwaltungsgebäude von

Werksleiter T. R. Faber sowie von dem Betriebsratsvorsitzenden G. Perschke begrüßt worden. — Unser Bild zeigt den Bischof bei der Begrüßung von Mitarbeiterinnen an einem Pausenplatz.

Fried. Krupp-Hüttenwerke AG, Bochum

Aktuelle Fragen der Wirtschaft unter besonderer Berücksichtigung der Stahl- und Automobilbranche erörterten Vertreter der Geschäftsleitung der Fried. Krupp Hüttenwerke AG bei einem Informationsbesuch in unserem Werk Bochum mit Werksleiter T. R. Faber

Der Bochumer Opel-Chef konnte an der Spitze der Delegation der Stahlhersteller den Vorstandsvorsitzenden Dr. Ing. habil. Robert Mintrop, begrüßen, in dessen Begleitung sich mehrere Vorstandsmitglieder befanden. Während des Besuches, der mit

einem gemeinsamen Mittagessen zu Ende ging, hatten die Gäste auch Teile der Produktionseinrichtungen besichtigt.

Das Foto zeigt Werksleiter T. R. Faber (links) bei den Erläuterungen am Werksmodell. Neben ihm (von links nach rechts); FKH-Vorstandsvorsitzender Dr. Ing. habil. R. Mintrop, die Vorstandsmitglieder R. Lenzer und Dr. G. Fleckenstein sowie Dipl.-Ing. H.-G. Hüsken, technischer Leiter Werk Bochum, sowie von Opel, K. Jährling, stellvertretender Fertigungsleiter.



In wenigen Zeilen

An der **Blutspendeaktion** im Oktober dieses Jahres haben sich 1.502 Bochumer Werksangehörige beteiligt. Der Blutspendedienst des Deutschen Roten Kreuzes in Hagen hat sich in einem Schreiben für das gute Ergebnis und den reibungslosen Ablauf der Aktion bedankt. Aus Platzgründen können wir leider keinen ausführlichen Bericht veröffentlichen.

Insgesamt 38 Auszubildende haben kürzlich an Jugendwerkwochen in Schloß Walbeck teilgenommen.

An **alle Mitarbeiter**, die zur Zeit zum Grundwehrdienst oder Ersatzdienst eingezogen sind, und an die, die zum Studium beurlaubt sind, werden in diesen Tagen Weihnachts- und Neujahrsgrüße zusammen mit einem Opel-Bildkalender verschickt.

An einer **Podiumsdiskussion** während des 9. Bundestreffens der Arbeitsgemeinschaft der deutschen Werkredakteure in Leverkusen hat der Betriebsratsvorsitzende G. Perschke teilgenommen. Die gesamte Veranstaltung stand unter dem Thema „Recht des Mitarbeiters auf Information — ein Gebot der Vernunft“.

Alle Mitarbeiter und deren Familienmitglieder, die über Weihnachten in Krankenhäusern bleiben müssen, erhalten durch die Sozialabteilung ein Weihnachtspäckchen.

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

TAG DER OFFENEN TÜR

„Tausende schnupperten ‚Opel-Atmosphäre‘...“



Die ersten Besucher am Werksportal. So strömte es den ganzen Tag.

Unter dieser Überschrift berichtete die Kaiserslauterner Zeitung über unseren stattgefundenen „Tag der offenen Tür“. Am Sonntag, dem 23. Oktober, war es wieder soweit, daß wir die Türen für jedermann geöffnet hatten. Befürchtungen, daß das Wetter nicht mitmachen würde, betätigten sich glücklicherweise nicht. Das Gegenteil war der Fall! Von der Einladung, unser Werk Kaiserslautern zu besichtigen, machten über 16.000 Besucher aus nah und fern Gebrauch. Als Ehrengäste konnten am Nachmittag der Oberbürgermeister unserer Stadt, Dr. H. Jung, und der Gesamt-Werksleiter F. Beickler begrüßt werden.

Wie beobachtet wurde, waren unter den Besuchern auch viele Rüsselsheimer, die die Gelegenheit wahrnahmen, um einmal das Zulieferwerk Kaiserslautern näher kennenzulernen. Wir hoffen, daß es unseren Rüsselsheimer Besuchern bei uns gefallen hat. Unsere Mitarbeiter hatten Gelegenheit, ihren Angehörigen an Ort und Stelle zu zeigen, wo und wie sie arbeiten.

Großes Interesse bekundete man den zukünftigen „Stars“ Commodore, Monza und Senator. Diese drei Modelle waren den ganzen Tag stark umlagert; sie haben dieses Mal den Oldtimern den Rang abge-

laufen. Aber trotz allem war auch diese Ausstellung-„Nostalgie auf Rädern“ hieß sie in der „Rheinpfalz“ – sehr gut besucht. Da man ja diese Zugpferde nur aus respektvoller Entfernung sehen durfte, wurde umso mehr von der hautnahen Begutachtung der laufenden Modelle Gebrauch gemacht. Hier hatte jeder Gelegenheit, seinen eventuellen zukünftigen fahrbaren Untersatz auf den genaueste zu untersuchen und zu testen. Die hier ansässigen Opel-Händler, die ihre Stände



Ein Besucher während des Tests mit dem Sicherheitstestschlitten.

zwischen diesen Modellen hatten, konnten eine rege Nachfrage nach unseren Produkten verzeichnen.

Eine magische Anziehungskraft zeigte auch die an diesem Tag produzierende Stufenpresse. Die Besucher waren erstaunt, daß dieser Koloß das gleiche leistet wie elf Einzelpressen. Auch in unserer Kunststoffabteilung konnte man den Arbeitsablauf beobachten. Hier wurde unseren Gästen das Herstellen von Kunststoffteilen demonstriert. Auch diese Abteilung fand ein beachtliches Interesse und konnte sich eines regen Zuschauerstromes erfreuen.



Der Oberbürgermeister von Kaiserslautern, Dr. H. Jung, wird von E. Wegge und K.-E. Happel begrüßt. – Auf dem rechten Bild Gesamtwerksleiter F. Beickler und Gattin mit H. Eberle während des Rundganges durch die Lehrwerkstatt.





Und so sah es den ganzen Tag über in der Halle mit den laufenden Modellen aus.

Vorfürhungen unserer Feuerwehr fanden wiederum großen Anklang. Die Abteilung Unfallverhütung demonstrierte mit einem Sicherheitstestschlitten die Wichtigkeit des Anschnallens. Jeder hatte Gelegenheit, auf diesem Gerät die Wucht des Aufpralles bei einer Geschwindigkeit von 10 km/h zu erleben. Wohl alle „Tester“ konnten sich vorstellen, was bei einem Frontalzusammenstoß auf der Straße „umgekehrt“ passieren würde.

Ein besonderes Lob müssen wir unserer Werksverpflegung aussprechen, denn sie war für das leibliche Wohl der Besucher verantwortlich. An normalen Arbeitstagen werden im Werk täglich ca. 1.200 Essen ausgegeben. Aber an diesem Tag mußten über 16.000 Personen beköstigt werden. Jeder Besucher erhielt mit seiner Eintrittskarte einen Gutschein für eine Wurst und ein Getränk ausgehändigt. Die Essenausgeber hatten bis zum Schluß im wahrsten Sinne des Wortes alle Hände voll zu tun. Starcken Anklang fand auch der Stand, an dem die Werbemittel verteilt wurden. Hier herrschte von Anfang an Gedränge, denn jeder wollte ein Souvenir von diesem ereignisreichen Tag mit nach Hause nehmen.

Mit dem Tag der offenen Tür hat unser Werk interessierten Bürgern aus Kaiserslautern und Umgebung die Gelegenheit gegeben, sich in einem der größten Betriebe unserer Region umzuschauen und zu informieren.



Dieses Bild zeigt Besuchergruppen während des Rundganges in der Pressenstraße.

Ende des Kaiserslautern-Teils

„Qualität ist das Anständige“



Das Mikroskop bringt's an den Tag

Kunststoffe gewinnen auch im Automobilbau immer mehr an Bedeutung. Sie sind in vielen Fällen ein vollwertiger Ersatz für metallische Werkstoffe. Manchmal sind sie sogar im Vorteil. Voraussetzung ist jedoch die einwandfreie Verarbeitung des Werkstoffes „Kunststoff“.

Das Laboratorium der Qualitätskontrolle und Inspektion im Werk Bochum verfügt über eine Mikroskopausrüstung, die es möglich macht, Verarbeitungsfehler bei Kunststoffen zu erkennen. Dazu wird von dem zu untersuchenden Teil eine sehr dünne Materialschicht abgetragen und unter dem Mikroskop durchleuchtet, das heißt, der innere Aufbau wird beurteilt. Daraus ergeben sich Aussagen über die Verarbeitungstemperatur, ob das Material beim Füllen der Form richtig geflossen ist, ob verstärkende Zusätze gleichmäßig verteilt sind, ob Fehlstellen das Teil schwächen oder hohe innere Spannungen bruchgefährdend sein können. Dem Hersteller des Teiles kann dann oft ein wertvoller Hinweis gegeben werden, sein Produktionsverfahren zu verbessern.

Das Mikroskop ist mit einer Kamera ausgestattet. Damit können Fotos gemacht werden, die meist mehr aussagen, als jede noch so ausführliche Beschreibung. Das Bild zeigt den Bochumer Mitarbeiter B. Neumann, der die Vergrößerung eines Fehlers auf dem Bildschirm betrachtet. Hier werden Stellen erkannt, an denen in einem Teil innere Spannungen vorliegen. (Mit diesem Beitrag endet die OPEL POST-Serie 1977 zum Thema „Qualität“. Im nächsten Jahrgang wird an dieser Stelle eine Opel-Produktschau zu finden sein).