

OPEL POST

1/2
78

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

| | |
|-------------------------------|----|
| Holger Börner zu Besuch ... | 3 |
| Opel-Sportpokal | 4 |
| VV-Notizen | 5 |
| Personalien | 6 |
| Über die Aufsichtsratswahl .. | 7 |
| Lohnsteuerjahresausgleich .. | 8 |
| Ein Wagen entsteht | 9 |
| Kfz-Technik: Bremsbeläge .. | 14 |
| Urteile | 15 |
| Auto-Ratgeber | 16 |
| Werkverpflegung | 17 |
| Korrosionsschutz | 18 |
| Büromaterial von A—Z | 19 |
| Zitatenlese | 20 |
| Beobachtungen | 20 |
| Stippvisite | 21 |
| Opel-Vortragsreihe | 21 |
| Gefahren auf Werkstraßen .. | 23 |
| Jubilare — Ruhestand | 24 |
| Wir gedenken | 25 |
| Werk Bochum | 26 |
| Werk Kaiserslautern | 30 |
| Kadett-Programm | 32 |

Mancher Leser wird sich beim Betrachten des Titelmobils fragen: Den Ort kennst du doch — ist das nicht Sölden im Ötztal? Richtig getippt. Hier sind mit Schlepplift und Kabinenbahn Skigebiete erschlossen worden, die mit zu den schönsten der Alpen zählen. Auch viele Mitarbeiter verbrachten in den letzten Wochen hier oder in anderen Wintersportorten ihren Urlaub.

ZUR LAGE

Noch überwiegt Optimismus

Die Lage unseres Unternehmens zu Beginn des neuen Jahres kann insgesamt als erfreulich beurteilt werden. Eindeutig positiv war der Geschäftsverlauf 1977, der für die deutsche Automobilindustrie und für die Adam Opel AG zu neuen Produktions-Höchstsergebnissen führte. Auch beim Absatz unserer Erzeugnisse wurden im vergangenen Jahr fast die Rekordmarken des Vorjahres eingestellt. Daran hatte der neue REKORD — seit September 1977 im Programm — einen bemerkenswert hohen Anteil.

Entwicklung und Einsatz dieses Fahrzeugs sind ein weiterer Beweis für die überlegenen konstruktiven und organisatorischen Fähigkeiten, die in unserem Unternehmen zur Verfügung stehen und auf den Märkten des In- und Auslands längst zum Begriff geworden sind. Der von Anfang an erkennbare Verkaufserfolg des neuen REKORD im Vergleich mit neuen Produkten anderer Automobilhersteller gipfelte einstweilen in Platz 1 der Inlands-Zulassungsstatistik für die Monate November und Dezember 1977.

Das Jahr 1978 hat zunächst unter den gleichen positiven Aspekten begonnen, weil die Nachfrage weiter anhält. „Die neuen Sechszylinder-Modelle SENATOR, MONZA und COMMODORE, in Verbindung mit unserer beliebten Modellpalette, werden“, so Generaldirektor Waters, „auch in diesem Jahr dafür sorgen, daß Opel seine Spitzenstellung behält.“

Wir befinden uns in einer neuen Tarifrunde, die härter zu werden verspricht als in früheren Jahren. In Nordwürttemberg—Nordbaden gehen die Tarifparteien in die Schlichtung. Wie sich die Lage in den anderen Tarifgebieten weiter entwickeln wird, ist noch nicht abzusehen. Alle neutralen Institutionen sind sich mit der Bundesregierung darin einig, daß die konjunkturelle Entwicklung — auch angesichts steigender Arbeitslosigkeit — einen mäßigen Lohn- und Gehaltsabschluß erfordert.

Natürlich ist Lohn Kaufkraft und Lebensstandard für den Arbeitnehmer. Aber Löhne sind auch Kosten. Und häufig wird übersehen, daß Lohnsteigerungen voll in den Lohnnebenleistungen, die in unserem Unternehmen 75 Prozent ausmachen, und auch in den Vorprodukten und Dienstleistungen durchschlagen. Die Bundesrepublik steht mit ihrem Lohnkostenniveau an der Spitze im internationalen Vergleich. Das gilt auch und im besonderen für die Automobilindustrie. Die Entwicklung des Dollar-Wechselkurses muß deshalb mit Besorgnis beobachtet werden. Da fast 50 Prozent unserer Produktion in den Export geht, wären Exporteinbußen ohne Rückwirkungen auf die Beschäftigungslage schwerlich denkbar.

Die Tarifverhandlungen müssen auf diese Situation Rücksicht nehmen. Noch scheinen Position und Gegenposition unüberbrückbar zu sein. Aber mit kühlem Kopf und Verantwortungsbewußtsein für das Ganze wird am Ende auch dieser Konflikt gelöst.

Noch überwiegt Optimismus. Wir alle sind aufgerufen, dafür zu sorgen, daß er berechtigt ist und sich erfüllt.

Im Gesamtunternehmen waren Ende Januar 61.110 Mitarbeiter beschäftigt. (Ende Januar 1977 waren es 58.312.)

Das Unternehmen produzierte 1977 insgesamt 924.800 Einheiten (921.696). Zusätzlich wurden 90.136 Teilesätze ohne Motoren (82.304) gefertigt, die für den Export bestimmt waren. 495.500 Fahrzeuge (466.276) wurden in der Bundesrepublik zugelassen, 4,9 Prozent mehr als 1976. Der Marktanteil liegt bei 19,2 Prozent (20,2 Prozent). (Vorjahres-Vergleichszahlen in Klammern.)

Unter der Zusatzbezeichnung „Extra-Ascona“ produziert das Unternehmen zur Zeit eine Sonderversion der erfolgreichen Mittelklasse-Limousine, die sich durch eine reichhaltige Zusatzausstattung von den Serienmodellen abhebt. Lieferbar ist der „Extra“ zwei- und viertürig; Motoren von 1,2 bis 2,0 Litern Hubraum stehen zur Wahl, ab 1,6 Liter auch auf Wunsch in Kombination mit der Automatic.

In diesem Jahr finden zwei Jubilarfeiern statt, die erste – wie schon kurz angekündigt – am 15. April in der Walter-Köbel-Halle in Rüsselsheim und die zweite wegen der großen Jubilanzahl 1978 am 14. Oktober in der Wiesbadener Rhein-Main-Halle.

70.200 Besucher – darunter auch viele Schulklassen – besichtigten im abgelaufenen Jahr die Produktionsabläufe in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern. 1976 waren rund 62.000 Gäste gekommen.

Über die Neuregelung der ISAR-Gruppenlebensversicherung sind in diesen Tagen Werksanschlüsse erschienen. Die OPEL POST wird im nächsten Heft darauf zurückkommen.

Zum „Auto des Jahres“ im Lande der Fußballweltmeisterschaft 1978 wählten Fachjournalisten den Opel K 180 LX, ein von General Motors Argentinien produziertes Schwestermodell des in Rüsselsheim entwickelten Kadett. Wesentliche Kriterien für die Entscheidung der Jury waren unter anderem technisches Konzept, Design, Sicherheit und Kundendienst.

Bei der 46. Rallye Monte Carlo (21. bis 28. Januar 1978) holten sich Opel-Fahrer wieder die begehrteste Trophäe für den besten Serientourenwagen. Die Schweden Kulläng/Berglund und die Italiener Ormezzano/„Rudy“ trieben ihre beiden serienmäßigen Gruppe 1-Kadetten zu einem Doppelsieg bei diesem Auftakt zur Rallye-Weltmeisterschaft.

Ministerpräsident Holger Börner besuchte unser Werk

Der Stadt Rüsselsheim und unserem Werk stattete der hessische Ministerpräsident Holger Börner am 1. Februar seinen ersten Besuch seit seiner Wahl in dieses Amt ab. Nach der Begrüßung des Gastes durch Generaldirektor James F. Waters, Jr., ließ sich der Ministerpräsident im Rahmen einer ausführlichen Unterredung mit Mitgliedern der Geschäftsleitung und des Betriebsrates über die Lage der Automobilindustrie und über die Situation des Rüsselsheimer Werkes im besonderen informieren. Breiten Raum nahmen hierbei das 5-Milliarden-Investitionsprogramm des Unternehmens und die Berufsausbildung ein. Der hessische Regierungschef dankte Opel für die Anstrengungen zur Steigerung der Ausbildungskapazität im vergangenen Jahr und verband damit die

Hoffnung, daß auch in diesem Jahr die gleiche Steigerungsrate angestrebt werde. – Die anschließende Werksbesichtigung vertiefte die in der Unterredung angesprochenen Themen. Ministerpräsident Börner besuchte zunächst die Auszubildenden in der Lehrwerkstatt. In zahlreichen Gesprächen am Arbeitsplatz ermunterte er die Auszubildenden, sich in ihrem Beruf zu qualifizieren. Ein Rundgang in der PEK gab Raum zu Gesprächen über die neuen Sechszylinder-Modelle Senator und Monza, die schon bald das Straßenbild bereichern werden.

Abschließend besichtigte Holger Börner noch das Preßwerk, den Gerippebau und die Endmontage, wo er sich mit Mitarbeitern unterhielt.



Breiten Raum während des Besuchs von Ministerpräsident Börner nahmen ausführliche Gespräche mit der Geschäftsleitung und dem Betriebsrat ein (Bild oben). Während der anschließenden Werksbesichtigung besuchte er auch die Lehrwerkstatt. Auf dem unteren Bild von links: Generaldirektor J. F. Waters, Ministerpräsident Börner im Gespräch mit einem Auszubildenden, R. Müller, stellvertr. Betriebsratsvorsitzender (im Hintergrund), Dr. H. Hölterhoff, Leiter Personal-Entwicklung, und P. Jahn, Leiter Berufsausbildung.



Erfolgreichstes Motorsportjahr

Nie zuvor waren private Motorsportler auf Opel so erfolgreich wie 1977: Allein die Bewerber um den Opel-Sportpokal fuhren im abgelaufenen Jahr nicht weniger als 1200 Siege ein, darunter nahezu 200 erste Plätze im Gesamtklassement bei Rallye, Rundstrecke, Berg und Slalom. Zu den Einzelerfolgen kamen darüber hinaus sieben nationale Meisterschaften sowie der Gewinn des Mitropa Cups. Diese eindrucksvolle Bilanz zogen Mitte Januar bei der Siegerehrung im Opel-Sportpokal in München Peter Schack, Leiter Absatzförderung, und Sportchef Tony Fall. Zu den ersten Gratulanten der geehrten Sportler zählten die Vorstandsmitglieder Ekkehard Rohde, der gleichzeitig Grüße des gesamten Vorstandes überbrachte, und George W. Roberts.

Sieger in dem nun neun Jahre alten und international zum zweiten Mal ausgeschrieben Pokal und damit Gewinner von DM 10.000 wurde der Belgier Jean Louis Dumont. 8.000 Mark für den Zweitplazierten erhielt Jean Materne, Landsmann des Pokalsiegers und als Copilot sein Begleiter zur Belgischen Rallyemeisterschaft. Bestplazierter Bundesdeutscher im Wettbewerb um den von den Fahrern aus elf europäischen Nationen begehrten Opel-Sportpokal war wiederum Rundstreckenspezialist Johann Weisheidinger. Der Nauheimer Maschinenbau-Ingenieur belegte 1978 nach seinem zweiten Platz im vergangenen Jahr Platz sechs und erhielt DM 2.500. In der zusätzlichen Nationenwertung erhielten

aus der Bundesrepublik Franz Baumann und Dietmar Hackner Geldpreise.

Auch 1978 wird der Opel-Sportpokal in der schon bewährten Form international ausgeschrieben. Erfolgreiche Teilnehmer profitieren bei diesem Wettbewerb indes keineswegs nur von den Geldpreisen für die am Ende Bestplazierten, sondern auch während der Saison von nennenswerten Erfolgsprämien. So unterstützte Opel seine Privatfahrer 1977 mit rund DM 750.000 (50 Prozent mehr als im Vorjahr), von denen der umfangreichste Posten auf jene Prämien entfiel. Außerdem ist in dieser Dreiviertelmillion enthalten: Eine Sportfahrerversicherung sowie kostenlose Service-Leistungen bei jedem Lauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft.

„Diese schon traditionelle Förderung des Breitensports wird auch künftig ihren hohen Rang innerhalb unserer Arbeit behalten“, sicherte Tony Fall den zahlreichen, in München versammelten Privatfahrern bei der Siegerehrung zu. Er gab gleichzeitig die Verpflichtung von Achim Warmbold/Hanno Menne für sämtliche Läufe zur Deutschen Rallyemeisterschaft 1978 bekannt. Sie werden nach der Rallye Monte Carlo weitere Weltmeisterschaftseinsätze für unser Unternehmen bestreiten. Ein klares Bekenntnis zum Breitensport und der damit verbundenen Nachwuchsförderung sprach auch Peter Schack, Leiter Absatzförderung, aus, der den Willen des Unternehmens zur kontinuierlichen Unterstützung der privaten Fahrer bekräftigte.



Der Gewinner des Opel-Sportpokals, Jean Louis Dumont, Belgien, (rechts) und der Zweitplazierte Jean Materne, ebenfalls aus Belgien.

VERLÄNGERTER VERSUCH

Probeweiser Verzicht auf Abstempeln der Zeitkarten

Seit dem 1. April 1975 wird auf Grund einer Vereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat probeweise auf das Abstempeln der Zeitkarten zum normalen Schichtende verzichtet. Diese versuchsweise Regelung, die ursprünglich bis Ende Dezember 1975 befristet war, wurde in der Zwischenzeit zweimal um 12 Monate verlängert.

Obwohl auch die Ergebnisse der verlängerten Versuche in den Werken Rüsselsheim und Bochum nicht zufriedenstellend waren, da trotz entsprechender Hinweise und Disziplinarmaßnahmen, die auf Grund der Absprache mit dem Gesamtbetriebsrat vom 15. März 1977 getroffen wurden, eine ständig steigende Anzahl von Mitarbeitern vor Schichtende ihren Arbeitsplatz verläßt, hat sich die Geschäftsleitung nach Absprache mit dem GBR entschlossen, den Versuch letztmalig bis zum Beginn der Werksferien in diesem Jahr zu verlängern.

Die Geschäftsleitung setzt bei dieser letztmaligen Verlängerung des Versuchs voraus, daß alle Mitarbeiter bis zum Schichtende an ihrem Arbeitsplatz tätig sind. Sollte die Zahl der Mitarbeiter, die den Arbeitsplatz vor Schichtende verlassen, in dem Zeitraum bis zu den Werksferien 1978 nicht entscheidend und nachhaltig zurückgehen, sind die Zeitkarten ab 14. August 1978 zum normalen Schichtende wieder abzustempeln. (Weitere Einzelheiten auf den Werksanschlägen.)

Rekordausleihe 1977

Für das abgelaufene Jahr 1977 kann unsere Werkbücherei einen neuen Ausleiherekord verzeichnen. In beiden Büchereien wurden über 55.000 Bände – Sach- und Fachbücher sowie Jugendbücher und Unterhaltungsliteratur – entliehen, seit über zehn Jahren die mit Abstand höchste Jahresausleihe. Auch der Trend zum Sachbuch war weiterhin ungebrochen; ca. 60 Prozent der Gesamtausleihe entfielen auf Sachliteratur. Mehr als 36.000 Bände finden die Leser jetzt in unseren beiden Werkbüchereien.

Opel-Post 112 1978

WAS EINE LOHNZULAGE BEDEUTET

Eine Lohn- bzw. Gehaltserhöhung von 100 DM...
(für mittlere Verdienner)



...kostet den Betrieb

100 DM mehr Lohn
zuzüglich
17 DM Sozialabgaben



...bringt dem Arbeitnehmer

100 DM
abzüglich 39 DM Steuern
und Sozialabgaben



...schafft an Nachfrage

61 DM Arbeitnehmerverdienst
abzüglich
10 DM Ersparnis



117 DM Lohnkosten = 51 DM Nachfrage

Jede Lohnerhöhung hat zwei Seiten. Für die Unternehmen schlägt sie als Kostensteigerung zu Buche; für die Arbeitnehmer bedeutet sie mehr Geld in den Haushaltskassen und damit größere Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen. Freilich ist der Kosteneffekt von Lohnerhöhungen wesentlich stärker als der Nachfrageeffekt. Hierzu hat der Sachverständigenrat in seinem Jahresgutachten 1977/78 folgende Rechnung aufgemacht: Eine Erhöhung des Bruttoverdienstes um DM 100 bedeutet für den Betrieb wegen des hinzukommenden Arbeitgeberanteils zur Renten-, Kranken- und Arbeitslosen-

versicherung eine Kostensteigerung von DM 117 (wobei sonstige Lohnnebenkosten noch nicht mitgerechnet sind). Dem Arbeitnehmer wird von dem Lohnplus von DM 100 nur jener Betrag ausbezahlt, der nach Abzug von Steuern und Sozialabgaben übrigbleibt. Bei einem statistischen Durchschnittshaushalt (vier Personen, mittleres Einkommen) gehen DM 22 für Steuern und DM 17 für Sozialabgaben weg. Von DM 100 Bruttolohnerhöhung bleiben also DM 61 übrig. Normalerweise wandern etwa DM 10 auf die hohe Kante, so daß DM 51 für den Konsum zur Verfügung stehen.

Globus



Anläßlich des Besuches einer Studentengruppe der Fachhochschule Hamburg im Werk Rüsselsheim wurde K. H. Bockwoldt, Sprecher des Fachbereichs Kraftfahrzeugtechnik der Fachhochschule Hamburg, und Oberstudienrat R. Strauss, Dozent an der Fachhochschule Hamburg, vor einiger Zeit ein Commodore GS/E, der im Versuch eingesetzt war, für Lehr- und Studienzwecke übergeben. Die Auslieferung des Fahrzeuges erfolgte durch unseren Vertragshändler Dello & Co. in Hamburg. Unser Bild zeigt die Begrüßung der Besucher im Ausstellungsraum durch R. Miesel, Öffentlichkeitsarbeit (links).

VV-Notizen

Vorschlagswesen 1977

Im Werk Rüsselsheim wurden im vergangenen Jahr 10.960 Verbesserungsvorschläge von 4.344 Mitarbeitern eingereicht. (1976 beteiligten sich 5.240 Werksangehörige mit 13.578 Vorschlägen.) Von den 12.236 bearbeiteten Vorschlägen wurden 4.358 durchgeführt, das sind 35,1 Prozent. (1976 waren es 5.291 angenommene VV.) für die angenommenen Vorschläge wurden Prämien in Höhe von DM 1.487.040 gezahlt, DM 320.000 mehr als 1976. Die Durchschnittsprämie erhöhte sich von DM 220,- im Vorjahr auf DM 340,-. Dieser Anstieg der Durchschnittsprämie wurde durch die Verbesserung der Prämienzahlung erzielt, die seit August 1977 von 1/6 netto der Jahresersparnis auf 28 Prozent brutto heraufgesetzt wurde.

Im Gesamtunternehmen wurden 1977 27.596 Verbesserungsvorschläge gegenüber 36.692 im Jahre 1976 eingereicht. Die Prämiensumme stieg von DM 2,4 Millionen auf DM 2,8 Millionen. Die Beteiligung in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern betrug 22,4 Prozent (26,1 Prozent 1976). Durch verstärkte Werbemaßnahmen soll in diesem Jahr die Beteiligung verbessert werden. (Über das Vorschlagswesen in Bochum und Kaiserslautern wird gesondert berichtet.)

Kadett-Sonderserie

Auf die besonderen Belange von Förstern und Jägern, die auch abseits befestigter Pisten sicher vorankommen müssen, ist eine Sonderserie des Kadett Caravan zugeschnitten, die in begrenzter Stückzahl auf den Markt gekommen ist. Die in den Farben „Forstgrün“ und „Colorado beige“ erhältliche Kombilimousine hebt sich von der erfolgreichen Serien-Version vor allem durch verstärkte Federn vorne und hinten, größere Bodenfreiheit, Sperrdifferential und eine leistungstärkere Wagenheizung ab. Hinzu kommen PVC-Schutzleisten an den Wagenflanken und ein crasherprobtes Sicherheitsnetz über der Rücksitzlehne, das die Insassen nicht nur vor losem Ladegut schützt, sondern auch ein zusätzliches Hundeahteil schafft. Außerdem findet der Käufer im Laderaum des vom robusten 1,2 Liter-Normalbenzin-Motor (40 kW/55 PS) angetriebenen Jagdwagens vier fertig auf Felgen aufgezogene Radialreifen der Dimension 155 SR 13 mit Winterprofil. Die unverbindliche Preisempfehlung für das Spezial-Automobil beträgt DM 11.401,81 (incl. MwSt.) ab Werk. (Einzelheiten über weitere Sonderversionen der Modelle Kadett und Ascona auf den Werksanschlüssen.)



Am 6. Dezember 1977 lief der zweimillionste bei General Motors Continental in Antwerpen, Belgien, gebaute Wagen — ein Vauxhall Cavalier — im Werk II vom Band. Er war für den britischen Markt bestimmt. Seit Gründung dieses Unternehmens im Jahre 1924 erhöhte sich damit die Gesamtzahl der bei beiden General Motors Continental Werken gebauten Fahrzeuge auf 3.531.207. Unser Foto zeigt den Jubiläumswagen mit einem Teil der 10.500 Beschäftigten von General Motors Continental, die zu dem erfreulichen Resultat mit beigetragen haben.

Leserbriefe

Parkplätze

Zur Zeit verfolge ich die Diskussion in der Rüsselsheimer Tagespresse um den Bau eines neuen Opel-Parkplatzes südlich der B 43. Aus der Sicht einer Betroffenen möchte ich einmal die Situation schildern, der sich ein Teil der Belegschaft jeden Tag aufs neue gegenübergestellt sieht:

Um pünktlich die Arbeit beginnen zu können (Normalschicht), ist man schon seit längerer Zeit gezwungen, spätestens gegen 7.30 Uhr auf dem Parkplatz zu sein, damit man noch einen Parkstreifen „ergattert“. Verspätet man sich aus irgendeinem Grund etwas, hat man das Nachsehen und muß sich auf eine zeitraubende Parkplatzzuche begeben. Dabei läuft man Gefahr, seinen Arbeitsplatz nicht pünktlich zu erreichen. Die Kollegen, die einen langen Anfahrtsweg haben und die ohnehin schon sehr früh starten müssen, sind von diesem Zustand besonders betroffen. Noch schlimmer aber ist es für die zur Spätschicht Kommenden; sie wissen, wie ich immer wieder in Gesprächen höre, meist nicht, wo sie ihre Wagen abstellen sollen. Fazit: Zufahrtsstraßen, Randstreifen usw. werden blockiert, so daß abends bei der Abfahrt manche Autos richtig „eingemauert“ sind.

Aus diesen Gründen sollte man so schnell wie möglich zu einer Lösung des Parkplatzproblems kommen. Mit Schrecken denke ich an das bevorstehende Frühjahr,

denn erfahrungsgemäß werden dann noch mehr Mitarbeiter mit dem Wagen fahren und die ohnehin schon ernste Lage wird noch angespannter.

Gisela Kröhner, Werkbücherei I

Reifenluftdruck im Winter

Unter den Tips für winterliches Fahren, die in der Dezember-Ausgabe im „Auto-Ratgeber“ auf Seite 27/28 zu lesen waren, befanden sich einige nützliche Hinweise, leider aber auch etwas, das man schnell wieder vergessen sollte, nämlich die Empfehlung, den Reifenluftdruck im Winter um 1/2 atü abzusinken. Dieser Tip mag für den „Opel-Laubfrosch“ mit seinen dünnen Hochdruckreifen wirksam gewesen sein, unseren heutigen Fahrzeugen und Reifen schadet er jedoch mehr als er nützt. Warum? Nun, die Stahlgürtelreifen, die uns gute Eigenschaften in Form von Fahrsicherheit und langen Laufstrecken geben, verlangen dafür die Einhaltung eines bestimmten Luftdruckes, den wir in umfangreichen Versuchen für alle unsere Fahrzeuge festlegen. Von diesem in der Betriebsanleitung angegebenen Reifendruck 0.5 bar einfach abzuziehen, bedeutet: deutlich verschlechtertes Fahrverhalten, stärkerer Verschleiß, höhere Aquaplaningempfindlichkeit sowie die Gefahr eines Reifendefekts durch die erhöhte Walkarbeit. Deshalb: Auch im Winter nur mit dem vorgeschriebenen Luftdruck fahren. Und falls Haftreifen verwendet werden, diesen Luftdruck noch um 0.3 bar erhöhen.

Dipl.-Ing. P. Krehan, PEK

Personalien

J. Walther wurde als Nachfolger von S. F. Braug zum Leiter der Abteilung Teile und Zubehör Marketing ernannt. M. Klumpp wurde Leiter der Abteilung Teile und Zubehör Verkaufsoperationen, während A. Richardt Leiter der Abteilung Teile und Zubehör Marketing-Entwicklung wurde. — E. W. Gilg wurde als Nachfolger von D. Herrmann zum Leiter der COSCO-Projekt-Gruppe befördert. — H. Niedenzu übernahm das bisherige Arbeitsgebiet von A. Richardt als Leiter der Systemplanung Teile und Zubehör. — J. Zanke wurde zum Leiter Händlerorganisation und Entwicklung befördert. Zu seinem Verantwortungsbereich ge-



J. Walther



M. Klumpp



A. Richardt



E. W. Gilg



H. Niedenzu



J. Zanke



J. Ehrhardt



D. Herrmann



R. Kischporski



H. Rodemich



K. E. Richter

hören die Abteilungen Händlerplanung, Händlerorganisation und Händler-Geschäftsführung.

J. Ehrhardt übernahm die Leitung des Rechenzentrums und wurde zum Manager Rechenzentrum ernannt. — D. Herrmann, bisher Projekt-Manager COSCO-Systeme, wurde zum Manager System-Entwicklung im Rechenzentrum befördert. — R. Kischporski übernahm die Aufgaben des General Coordinators Software Management Informations Systeme—General Motors Overseas Corporation. — Als Nachfolger von R. Kischporski wurde H. Rodemich zum Manager Technische Unterstützung ernannt.

K. E. Richter wurde zum Abteilungsleiter Werkstofftechnik im Bereich Werkstoffentwicklung und -prüfung der PEK ernannt.

Bis jetzt ohne Schwierigkeiten

In den Heften 10 und 11/12 77 berichteten wir über die wichtigsten Vorgänge bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter zum neuen Aufsichtsrat.

Seit Einleitung der Wahl nach den Werksferien 1977 sind alle nach dem vom Hauptwahlvorstand aufgestellten Zeitplan vorgesehenen Phasen ohne besonderen Schwierigkeiten durchlaufen worden. Aus der heutigen Sicht ist damit zu rechnen, daß auch die weiteren Schritte plangemäß durchgeführt werden und der letzte, entscheidende Akt, der in der Wahl der Aufsichtsratsmitglieder besteht, am 18. April 1978 erfolgen kann.

Wahl der Aufsichtsräte am 18.4.

An diesem Tag sollen im Werk Rüsselsheim die Wahlmänner aus allen Betrieben des Unternehmens zusammenkommen, um die 10 Arbeitnehmervertreter zu wählen, die auf Grund der Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes nach Ablauf der diesjährigen Hauptversammlung, spätestens aber nach dem 1. Juli 1978, dem neuen Aufsichtsrat angehören werden. Dieser Aufsichtsrat wird insgesamt 20 Mitglieder umfassen und somit paritätisch besetzt sein. Die Anteilseignerseite wird jedoch durch die Zweitstimme des Aufsichtsrats-Vorsitzenden in denkbaren Patt-Situationen ein Übergewicht haben.

Die Wahlmännerversammlung

Das Ergebnis der Abstimmung über die Art der Wahl am 9. Dezember 1977 hat zu keiner Änderung der gesetzlichen Grundregel geführt, nach der in Unternehmen mit mehr als 8.000 Beschäftigten die Arbeitnehmervertreter nicht direkt, sondern durch Wahlmänner gewählt werden. Wie die unter dem Datum vom 2. Januar 1978 erlassenen Wahlausschreiben der Wahlvorstände besagen, wird die Wahlmännerversammlung bei der Adam Opel AG aus 297 Personen bestehen, davon 169 aus Rüsselsheim, 90 aus Bochum, 32 aus Kaiserslautern sowie je 3 aus der Zweigniederlassung Berlin und aus dem GM-Werk in Berlin. Die drei Arbeitnehmergruppen, Arbeiter, Angestellte und Leitende Angestellte, wer-

den – unter Berücksichtigung eines Minderheitenschutzes – in der Wahlmännerversammlung ihrem zahlenmäßigen Verhältnis entsprechend vertreten sein.

Anerkennung für Wahlvorstände

Wie vom Hauptwahlvorstand zu erfahren war, hat allein die Errechnung der auf die verschiedenen Arbeitnehmergruppen entfallenden Wahlmänner nach dem d'Hondt'schen Verfahren mehr als fünf Stunden gedauert. Auch dieser Vorgang macht deutlich, wie kompliziert die ganze Angelegenheit ist. Bei dieser Gelegenheit soll den Mitgliedern der Wahlvorstände Anerkennung für ihre schwierige und verantwortungsvolle Arbeit gezollt werden. Die Wahl der Wahlmänner durch die Belegschaft hat der Hauptwahlvorstand für den 7. März 1978 vorgesehen. Die Einzelheiten dazu sowie die örtlichen Wahlpläne sind durch Werksanschläge bekannt gemacht. Im Zeitplan der Aufsichtsratswahlen ist der 7. März der Tag, an dem die Belegschaft in ihrer Gesamtheit zum letzten Mal aktiv wird. Danach liegen der weitere Ablauf und das Ergebnis in den Händen der Wahlmänner. Eine Wahl der Wahlmänner entfällt allerdings, wenn – wie im Werk Kaiserslautern, bei den Arbeitern im Werk Bochum sowie in der Zweigniederlassung Berlin und bei GM-Berlin – für sie nur ein Wahlvorschlag eingereicht wurde.

Vertretungsverhältnis 1 : 60

In der Wahlmännerversammlung haben die Vertreter der Arbeiter aus den Werken Rüsselsheim und Bochum je 4 Stimmen, die Vertreter der Angestellten (einschließlich der Leitenden Angestellten) je 3 Stimmen, die Vertreter der Arbeiter aus dem Werk Kaiserslautern sowie die Angestellten-Vertreter aus dem Werk Bochum je 2 Stimmen. In allen anderen Fällen verbleibt es bei dem Einfach-Stimmrecht. Die Wahlordnung sieht im Prinzip ein Vertretungsverhältnis von 1 zu 60 vor, das heißt, daß 60 wahlberechtigte Arbeitnehmer von einem Wahlmann vertreten werden. Für größere Betriebe ergibt sich eine Verringerung der Zahl der Wahlmänner, denen zum Ausgleich

dafür ein Mehrfach-Stimmrecht eingeräumt ist.

Die Wahlmänner werden am 18. April unter denjenigen Kandidaten zu wählen haben, die in den bis zum 16. Januar eingereichten Wahlvorschlägen benannt worden und nachstehend aufgeführt sind. Der Hauptwahlvorstand hat die Reihenfolge der Vorschlagslisten – getrennt nach Gruppen – durch Losentscheid ermittelt.

Gewerbliche Arbeitnehmer

Liste 1 IG Metall: Rudolf Hahn, Richard Heller (beide Rüsselsheim), Horst Schulze (Bochum), Paul Schleicher (Kaiserslautern), Peter Labensberg (Bochum);

Liste 2 CMV: Valentin Bauschbach, Norbert Herbrand, Anton Kloos, Josef Blickhan, Hans-Jürgen Moog (alle Rüsselsheim).

Angestellte

Liste 1 IG Metall: Rudolf Müller (Rüsselsheim);

Liste 2 DAG: Arnold Kühlke, (Ersatzmitglied: Alfons Knapp), beide Rüsselsheim.

Leitende Angestellte

Dr. Bernard Prein, Bochum (Ersatzmitglied: Walther Schmidt-Brücken, Rüsselsheim), Bernard Roemheld, (Ersatzmitglied: Klaus Rieger), beide Rüsselsheim.

Gewerkschaften

Liste 1 IG Metall: Hans Janssen (Geschäftsführendes Vorstandsmitglied), Dr. Diether Hoffmann (Mitglied des Vorstandes der Bank für Gemeinwirtschaft), Dr. Harald Fuchs (Gewerkschaftssekretär);

Liste 2 DAG: Claus-Otto Cleves, (Angestellter im Werk Bochum), (Ersatzmitglied: Eduard Pieldner, Angestellter im Werk Rüsselsheim).



Verschenken Sie kein Geld!

Ist es die Scheu vor Vordrucken, oder glauben gar viele Arbeitnehmer, daß beim Jahresausgleich 1977 nichts mehr zu holen ist? Jedenfalls ist es erstaunlich, daß jedes Jahr Millionenbeträge verschenkt werden. Und denken Sie daran: Wer zuerst kommt, mahlt zuerst! Zwar läuft die Antragsfrist erst am 31. Mai ab, aber auch ein servicefreundliches Finanzamt kann nicht mehr nachkommen, wenn sich die Anträge gegen Fristende stapeln. Wer seinen Antrag bereits abgegeben hat oder bald einreicht, hat noch eine gute Chance, schneller zu seinem Geld zu kommen. Je früher aber der Geldbote klingelt oder das Konto sich rundet, desto höher ist der Zinsgewinn.

Für 1977 ist in den meisten Fällen noch etwas „drin“. Schnappen Sie sich gleich ein dickes Stück aus dem Kuchen der Steuervorteile, zum Beispiel die neuen Ausbildungsfreibeträge. Sie gelten erstmals für 1977 und sind

vielleicht noch gar nicht auf Ihrer Lohnsteuerkarte eingetragen. Dabei lohnt es durchaus, für ein über 18 Jahre altes Kind in Ausbildung den Freibetrag von DM 4.200,- (wenn es auswärtig untergebracht ist) oder DM 2.400,- (wenn es im Elternhaus lebt) „einzuheimsen“. Für auswärtig untergebrachte Kinder unter 18 Jahren gibt es einen Festbetrag von DM 1.800,-. Allerdings müssen Sie sich auf diese Freibeträge eigene Einkünfte des Kindes, soweit sie DM 2.400,- übersteigen, anrechnen lassen. Eventuelle Leistungen nach dem Ausbildungsförderungsgesetz werden sogar voll angerechnet.

Der nachträglich auf DM 400,- erhöhte Weihnachtsfreibetrag für 1977 sollte Sie beim Ausfüllen Ihres Antrages auf Jahresausgleich nicht irritieren. Er wird vom Finanzamts-Computer genauso wie der Arbeitnehmerfreibetrag automatisch berücksichtigt. Sie

haben zwar während des vergangenen Jahres schon beim monatlichen Lohnsteuerabzug von einer hohen Vorsorgepauschale profitiert. Trotzdem können Sie „Vater Staat“ zur Kasse bitten, denn Ihre tatsächlichen Vorsorgeaufwendungen, wozu Versicherungsprämien und Bausparbeträge als Sonderaufwendungen gehören, sind vielleicht höher als die Vorsorgepauschale. Und das bringt prompt einen Steuervorteil, weil die tatsächlichen Vorsorgeaufwendungen nicht mehr als Freibetrag auf der Lohnsteuerkarte eingetragen sind.

Auch Ihre Werbungskosten, wie Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte, Kosten für Arbeitskleidung und Verpflegungsaufwand, können sich steuerlich auswirken. Haben die Ausgaben für Werbungskosten, Sonderausgaben und außergewöhnliche Belastungen in 1977 weniger als DM 1.800,- betragen, so konnten Sie auch hierfür keinen Freibetrag erhalten. Natürlich dürfen Sie diese seinerzeit nicht „freibetragsfähigen“ Aufwendungen dem Finanzamt im nachhinein beim Jahresausgleich präsentieren. Wurde Ihnen jedoch ein Freibetrag eingetragen, so ist Ihre Vorsorgepauschale nicht vom Bruttolohn, sondern von dem um den Freibetrag gekürzten Lohn berechnet worden und mithin zu niedrig ausgefallen. Das Reststückchen Vorsorgepauschale wird Ihnen jetzt im Jahresausgleich sozusagen „nachgeliefert“.

Sie sehen, die Sache ist ziemlich kompliziert, aber in Zweifelsfällen stehen Ihnen die Lohnsteuersachbearbeiter der Finanzämter beratend zur Seite. Außerdem haben manche Steuerberater bzw. -bevollmächtigte besondere Vorkehrungen für die Lohnsteuerberatung getroffen. Übrigens, die Kosten der Beratung sind ebenfalls als Sonderausgaben abzugsfähig. Und noch zwei Tips: Den Gang zum Arzt können Sie sich ersparen, um eine Diätbescheinigung zu holen, denn Diätkosten werden schon seit 1975 nicht mehr als außergewöhnliche Belastung anerkannt. Die Versicherungsbeiträge (ohne Kasko) für Ihren Pkw sind aber, im Gegensatz zu früher, voll absetzbar. Früher gab es nur die Hälfte. Also los, holen Sie sich Ihren Antrag mit Merkblatt beim Finanzamt. Auch viele Arbeitgeber und Gemeinden halten Vordrucke bereit. Zu guter Letzt: Vergessen Sie Ihre Giro-Kontonummer nicht, damit es noch schneller geht.

W.H.G.

WERKSRUNDGANG

Ein Wagen entsteht

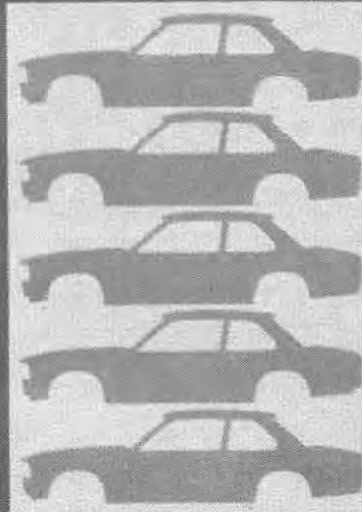
Automobilfertigung

Drei Produktionsströme liefern die Baugruppen

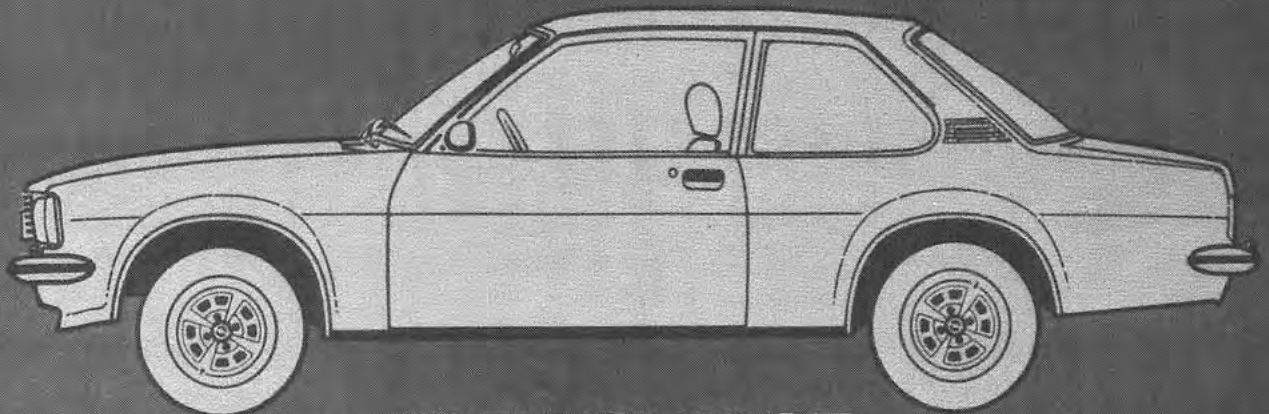
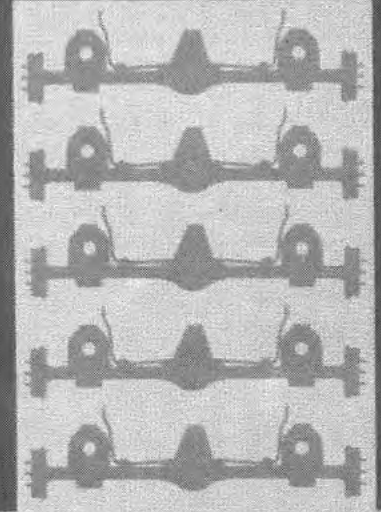
MOTOR-GETRIEBE



KAROSSERIE



FAHRWERK



ENDMONTAGE



Tag für Tag bringen Züge, Lastwagen oder Schiffe Material in die Werke des Unternehmensbereichs. Rund 1,7 Millionen Tonnen (brutto) sind es pro Jahr.

Nicht nur eins. Mehr als 4.000 Opel-Wagen entstehen täglich in den Werken Rüsselsheim, Bochum und im Montagewerk Antwerpen (Belgien). Montage auch in Übersee: Marokko, Zaire, Südafrika, Malaysia, Südkorea, Uruguay. Die automatischen Getriebe kommen aus Straßburg. Kaiserslautern liefert Lenkungen, Gelenkwellen, Wasserpumpen und Kunststoffteile. Das Berliner GM-Werk stellt Lagerschalen her. Mehr als 4.000 Automobile pro Tag. Jedes mit gleicher Präzision gefertigt als Ergebnis erfolgreichen Zusammenwirkens zwischen Menschen und Maschinen. Jedes aus rund 10.000 Einzelteilen. Aus Stahl und Glas, aus Gummi, Leichtmetall und hochwertigen Kunststoffen.



Von den 8.000 bis 12.000 Teilen eines Wagens (je nach Typ) kommt rund ein Drittel von außerhalb, zum Beispiel das Rohmaterial für die Karosserien aus den Stahlwerken.

Ein Auto entstand: Einst in Einzelfertigung. Stück für Stück. Unter dem Einsatz ganzer Männerkraft. Metallplatten wurden in jenen Tagen über Formen gebogen,

Nieten mit wuchtigen Hämmern eingeschlagen. 1909 bedienten 2.750 Arbeiter bei Opel 1.500 Hilfswerkzeuge, durch ölerschmierte Treibriemen von zischen-

In den Preßwerken wird das Stahlblech ausgerollt und zu Platinen zugeschnitten. Riesige Pressen formen daraus dann Karosserieteile. 50 solcher Pressenstraßen stehen allein im Werk Rüsselsheim, viele davon sind automatisiert.



den Dampfmaschinen angetrieben. Damals . . . Jedes mühsam erarbeitete Auto-Bauteil wurde Anno dazumal von einer Maschine zur anderen gekarrt. Neu eingespannt, gerichtet, bearbeitet, zusammengefügt. Das kostete Zeit. Oft waren Nacharbeiten nötig. Das Ergebnis war entsprechend teuer. Kein Produkt, das sich jeder leisten konnte!

Ein Auto entsteht: Heute in Serienfertigung. Große Hallen als Produktionsstätten. Lärm vor allem noch dort, wo Schmiedehämmer glühende Rohlinge schlagen für Achsschenkel, Kurbelwellen und Hinterachswellen. Oder haushohe Pressen Stahlblech formen. Hier zu einer Tür, da zu einem Dach und dort zu einer Motorhaube. Der Hallenboden bebt, wenn sich die schweren Stempel senken und glatte Blechtafeln in komplizierte Autoteile verwandeln. Gerade hier wird viel verlangt von den Menschen im achtstündigen Arbeitsrhythmus.

Ein weiterer Blickpunkt: die Transferstraßen im Motorenbau. Die rohen Motorblöcke gleiten hier in die mächtige Räummaschine, werden gepackt und bearbeitet. Die Paßflächen für den Zylinderkopf und die Ölwanne entstehen. An anderen



Eine der vielen Schweißoperationen zur Fertigstellung des stählernen Kleides.

Stationen fressen sich schnell drehende Bohrer in das Material, Gewinde werden eingeschnitten, Preßluft zischt, Kühlflüssigkeit fließt, stetig tropfendes Öl schmiert. Nur ein paar Männer schauen mit aufmerksamen Augen zu. Sie überwachen die Maschine. Plötzlich ein Klingelsignal. Die Anlage steht. Zwei, drei Mechaniker sind schon zur Stelle, nesteln mit geschickten Fingern an Kabeln und Drähten, bewegen Hebel an Schalttafeln, drücken Tasten. Treten zurück an ihre Meß- und Schalterpulte. Die Störung ist behoben.

Automatische Geräte überprüfen die Maßhaltigkeit. Lampen flackern farbig. Fräsarbeiten schließen sich an. Pause. Dann gleiten die Motorblöcke ein Stück weiter.



LINKS: Vorbereitende Korrosionsschutz-Operation, um jene Teile ausreichend zu schützen, die wegen ihrer verdeckten Lage später in der Lackiererei nicht mehr oder nur schwer zu erreichen sind. – **MITTE:** Eine von vielen Operationen im Bereich der Lackiererei. – **RECHTS:** Kontrolle von fertig lackierten Karosserien im Lichttunnel der Lackiererei.

Stoppen. Das Spiel beginnt von vorn. Von Station zu Station. Bis der Motorblock fertig bearbeitet ist. Am Ende der Transferstraße steht wieder der Mensch: als Kontrolleur. Ausgerüstet mit feinsten Meßgeräten. Prüfen, prüfen und immer wieder prüfen. Das ist die wichtigste Voraussetzung für Qualität und Zuverlässigkeit. So wirken Menschen und Maschinen erfolgreich zusammen. Ergänzen sich immer wieder aufs neue. – Kein Zweifel, die Arbeit hier stellt hohe Anforderungen an die Intelligenz, die Entschlußkraft und das logische Denkvermögen. Körperliche Anstrengung wird heute von den Mitarbeitern an diesen Transferstraßen kaum noch verlangt, dafür aber eine nie nachlassende Aufmerksamkeit und die Fähigkeit zum Verständnis schwieriger vollautomatischer Arbeitsgänge.

Hängeförderern schweben die Einzelteile aus dem Preßwerk heran und gleiten in komplizierte Vorrichtungen, werden zu-

sammengefügt, arretiert. Funken sprühen, wenn Punktschweißgeräte, von Automaten gelenkt oder von geschickten Händen



Eine weitere Station auf dem Wege zum Endprodukt: der Karosseriebau. An

Anfangsoperation im Bereich der Fertigmontage.



LINKS: Einige Stationen weiter: Scheinwerfermontage. – **MITTE:** Wieder ein paar Schritte weiter in der Fertigungsmontage: Einsetzen des Kühlergitters. – **RECHTS:** Und hier sind wir schon in der ersten Phase der Endmontage: Auf dem Bodenförderer nähern sich Motor, Getriebe und Achsen. Die fertig ausgestattete Karosserie senkt sich gerade auf diese Aggregate herab und wird mit ihnen verbunden: „Hochzeit“ nennt man das im Betriebsmund.



Doch bis es soweit war, daß die Arbeiten an der Endmontage beginnen konnten, mußten in anderen Werkbereichen wichtige Teile produziert werden, beispielsweise in der Schmiede auf dieser 6.000 Tonnen-Ajax-Schmiedepresse eine Kurbelwelle.

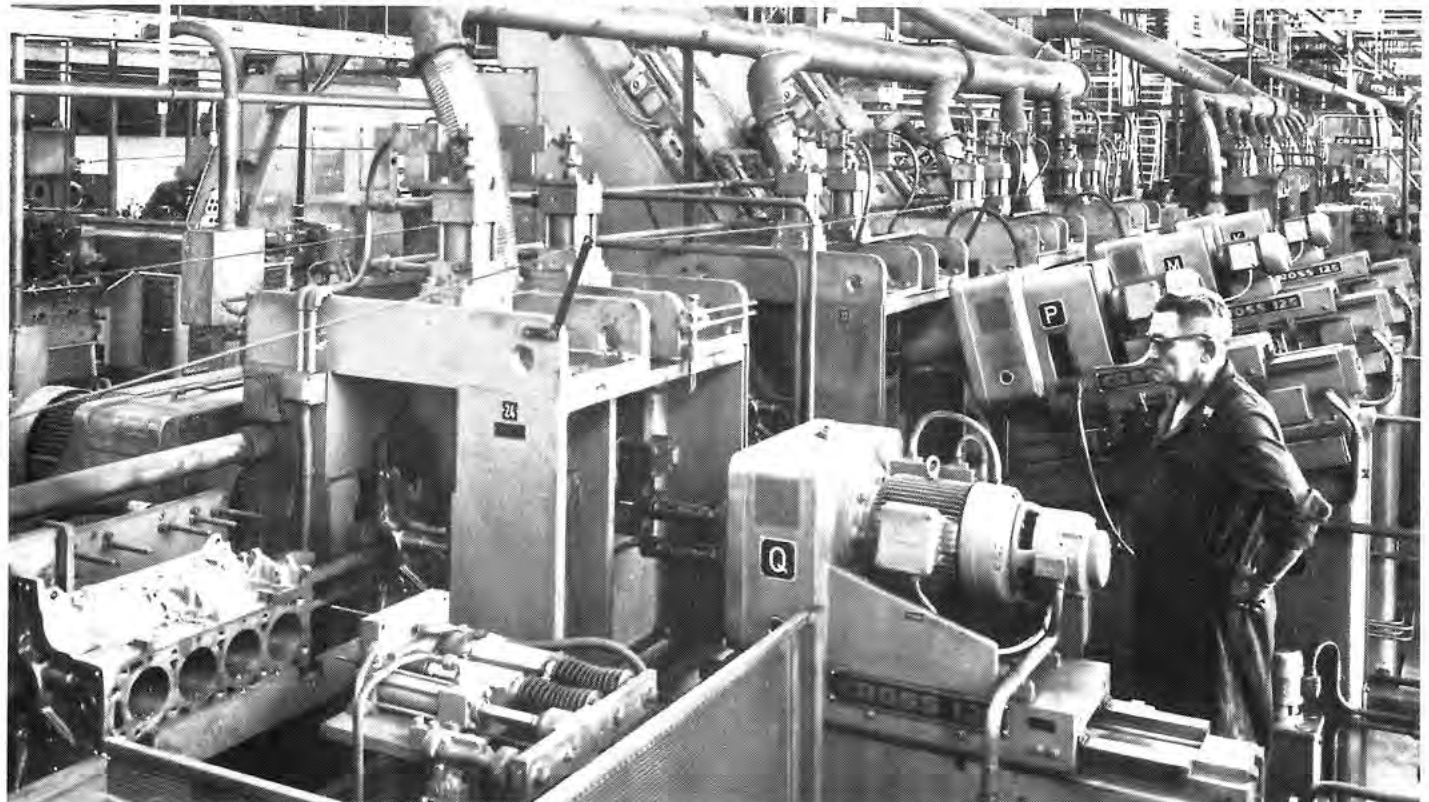
geführt, Teil um Teil nach festem Plan verbinden. Nichts ist dem Zufall überlassen. Und alles wird geprüft. Die verschweißten Teile wandern weiter. Neue Bauelemente kommen hinzu, bis schließlich die komplette Rohkarosserie für die Lackierung vorbereitet werden kann. Jeder Mitarbeiter, wo er hier auch steht, kennt seine Aufgabe genau, weiß um seine Verantwortung, garantiert den Ruf des fertigen Automobils, ist mitverantwortlich für die Lebensdauer, Qualität und Sicherheit des Wagens.

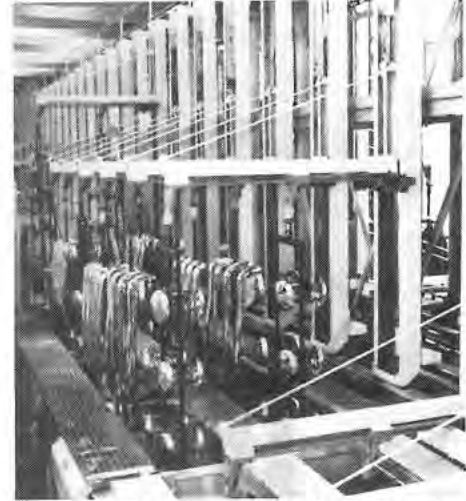
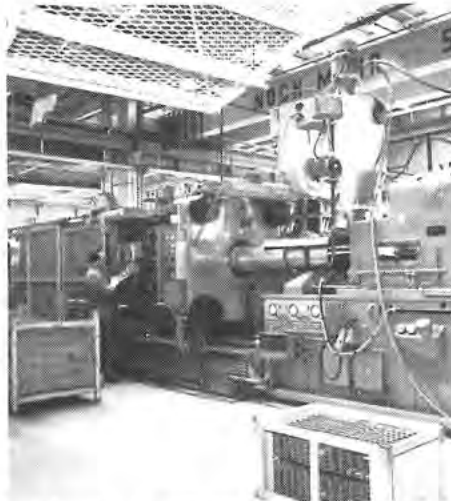
Silbrig glänzende Karosserien, noch ohne Fenster, Motor, Sitze. Fleißige Hände entfernen auch die letzte Spur von Öl und Schmutz, damit sich der Lackaufbau fest mit dem Stahlblech verbinden kann.

Korrosionsschutz wird bei uns groß geschrieben. Je vier Schichten schützen zum Beispiel die Tür innen und außen: Phosphatierung, Tauchgrund, Füllgrund und Decklack. Besonders korrosionsgefährdete Teile bestehen aus verzinktem Blech. Alle Karosserie-Hohlräume erhalten eine besondere Konservierung. Es wird geschliffen und geputzt. Vorbereitung für die Decklackierung. In kurzen Abständen gibt der Brennofen die fertig lackierten Karosserien frei: rote, gelbe, blaue, grüne ... wieder eine Inspektion. Prüfer mit weicher Kreide sind da. Machen hier einen Kreis, dort einen Strich, sortieren aus, geben frei.

Produktionssteuerung: Gehirn der Produktion. Elektronische Datenverarbeit-

Im Motorenbau, weitgehend automatisiert, die Transferstraße zur Bearbeitung der Zylinderblock-Rohlinge.





LINKS: Herstellung von Kunststofffolien, beispielsweise zum Bespannen der Instrumententafel. Das Rohmaterial, ein Granulat, wird in die Maschine gefüllt und erhitzt. Als teigförmige Schmelze gelangt es dann über eine Breitschlitzdüse zu einem Walzensystem. Dort wird es zur Folie in gewünschter Dicke und Narbung. – **MITTE:** Kühlgitter und andere Kunststoffteile kommen aus dieser Anlage. Unter hohem Druck schießt der erhitzte Kunststoffteig in entsprechende Formen, die während dieses Vorgangs mit einem Schließdruck von 1.200 Tonnen zusammengehalten werden. – **RECHTS:** Eine weitere Station auf unserem Werksrundgang: Hier erhalten – vollautomatisch – Stoßdämpfer und Radkappen ihre mehrschichtige Nickel-Chrom-Auflage.

ting. Herr Huber aus Dinkelsbühl will einen Opel in Rot, Frau Pichler aus Memmingen hat einen Zwei-Türer mit 1600er Maschine bestellt, und der Landwirt Überli aus Solothurn will ein viertüriges Modell. In Grün und mit 12 Sonderausstattungen: Automatisches Getriebe, Antenne in Frontscheibe, Anhänger-Zugvorrichtung usw. Kundenwünsche werden zu Produktionsdaten. Vom Computer gespeichert und verarbeitet.

Und ab mit der Order! Also zuerst die Bestellung des Herrn Huber, dann das Auto für Frau Pichler, schließlich der Auftrag von Herrn Überli und dann ... Nach Ausstattungsgruppen zusammengefaßt rollen und schweben sie heran zur Endmontage: Die richtigen Karosserien in



Und hier ein Blick in die Vorderachsmontage: Die Bremsen sind bereits montiert.

der richtigen Farbe zum richtigen Fahrwerk und Motor.



Und dann ist es soweit: Mehr als 4.000 Fahrzeuge verlassen jeden Tag die Produktionshallen. Bevor sie ins Freie fahren, durchlaufen sie noch eine Anlage, in der eine Wachsschutzschicht aufgesprüht wird. Dann gehts ab: per Bahn (Bild), Straßen-transporter oder Schiff, während ein Teil der für den Export bestimmten Fahrzeuge die Werke in Einzelteile zerlegt und in Kisten verpackt verläßt. In einigen Ländern werden sie in den dortigen GM-Montagewerken zusammengebaut.

Erste Phase der Endmontage: Der Bodenförderer bringt Vorderachsträger, Motor und Getriebe heran. Die fertig ausgestattete Karosserie senkt sich herab und wird mit ihnen verbunden. Das Band läuft. Der Wagen wächst. Die Räder sind in Sekundenschnelle montiert. Geschickte Hände komplettieren ihn von Station zu Station. Ein Blick auf die Produktionskarte. In Ordnung! Und immer wieder Inspektoren. Jeder Fehler muß entdeckt, beseitigt werden. Dann die letzten Handgriffe. Benzin in den Tank und ab zur Schlußkontrolle. Ein Drehen des Zündschlüssels – der Motor läuft. Die Scheinwerfer sind eingestellt, Vergaser und Zündung stimmen. Bremsen ok, Abgaswerte erfüllt. Ein Opel ist geboren. Einer von mehr als 4.000, die täglich die Werke verlassen. In jedem der Arbeitseinsatz von Tausenden von Menschen.

In letzter Zeit ist viel über einen regelmäßigen Wechsel der Bremsflüssigkeit gesprochen und geschrieben worden, so daß mittlerweile jedem sicherheitsbewußten Autofahrer ein etwa jährlicher Wechselintervall eine Selbstverständlichkeit sein müßte. Bei einem anderen „Wechsel“ wird dagegen noch viel gesündigt, und zwar beim Ersatz der Bremsbeläge. In der Verbraucherzeitschrift „DM“ wurde in Heft 6/77 in einem Test festgestellt, daß gewisse Bremsbeläge lebensgefährlich sein können. Gemeint ist damit, daß Bremsbeläge verkauft werden, die die Anforderungen für einen bestimmten Fahrzeugtyp nicht erfüllen.

Typprüfung auch für Bremsbeläge

Auch aus dem Kreis unserer Mitarbeiter hört man immer wieder: „Ich kaufe mir doch nicht die teuren Opel-Bremsbeläge, wenn ich sie im Kaufhaus oder an der Tankstelle erheblich billiger bekomme!“

BREMSBELÄGE

Massen- oder Präzisionsteile?



Bremsversuch auf dem Prüffeld Dudenhofen. Diese Versuche werden mit Fahrzeugen unternommen, die mit feinsten Meßinstrumenten ausgestattet sind.



Praxis-Test der Bremsanlagen in den Hochalpen, hier am Stilfser Joch.

Der Packungsaufschrift nach zu schließen, müssen derartige Beläge wahre Wunderdinge vollbringen können, „passen“ sie doch für konventionelle Autos gleichermaßen wie für Frontriebler, für schwere wie für leichte, für schnelle und langsame! Doch nun zur Technik: Bremsbeläge werden wie Räder- und Reifengrößen, Auspuffanlagen und Fahrwerk, wie Motor- und Fahrleistung, Abgas- und Geräuschentwicklung und dergleichen mehr einer sogenannten Typprüfung unterzogen, das heißt auch Bremsbeläge sind Bestandteil der ABE, der Allgemeinen Betriebserlaubnis für den jeweiligen Fahrzeugtyp. Wer unzulässige Veränderungen an derartigen Teilen, also auch an den Bremsbelägen, vornimmt, bringt unter Umständen seine Betriebserlaubnis zum Erlöschen und kann den Versicherungsschutz verlieren.

Intensive Entwicklungsarbeit

Abgesehen von der rechtlichen Seite sollte man vor allem an die Sicherheit der eigenen Person und die der anderen Verkehrsteilnehmer denken! Für unsere Entwicklungsingenieure sind die Prüfungen nach den gesetzlichen Vorschriften ohnehin nur ein kleiner Teil der umfangreichen Tests und bilden den Abschluß einer oft jahrelangen intensiven Entwicklungsarbeit. Begonnen wird die Auswahl der für ein bestimmtes Fahrzeug geeigneten Bremsbeläge meist mit Prüfstandsversuchen, bei denen Reibwert- und Verschleißverhalten, Zusammenwirken von Belag- und Scheiben- beziehungsweise Trommelmaterial, Abscherfestigkeit, Wärmedurchgang und ähnliche Kriterien überprüft werden.

Ausgedehnte Tests im Fahrversuch

Sind alle diese Prüfungen positiv überstanden, muß der Bremsbelag im Fahrversuch

Blinken auch bei abknickender Vorfahrt

Man kann immer wieder beobachten, daß Verkehrsteilnehmer, die einer abknickenden Vorfahrtsstraße nach links folgen wollen, vergessen, den linken Blinker zu betätigen. Nicht selten kommt es hierbei deshalb zu Unfällen, weil der wartepflichtige direkt entgegenkommende Kraftfahrer darauf vertraute und der Überzeugung war, daß der vorfahrtsberechtigten Verkehrsteilnehmer geradeaus weiterfahren werde. Nach bisher vorliegender Rechtsprechung darf ein Wartepflichtiger sich auf die Richtigkeit des Blinkverhaltens des Vorfahrtsberechtigten bei abknickender Vorfahrt nicht verlassen, das überwiegende Verschulden bei einem Zusammenstoß liegt jedoch bei dem Vorfahrtsberechtigten. Dazu die Entscheidung des OLG Düsseldorf, AZ: 12 U 210/77: „Ein Vorfahrtsberechtigter, der der nach links abbiegenden Vorfahrtsstraße folgt, seine Fahrtrichtungsänderung aber nicht angezeigt hat, hat bei einem Unfall mit dem entgegenkommenden wartepflichtigen Verkehrsteilnehmer nur Anspruch auf Ersatz von 1/3 seines Schadens.“ Deshalb die Empfehlung: Unabhängig von Fällen der abknickenden Vorfahrt ist es immer ratsam, nicht zuviel Vertrauen in das Blinkverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer zu setzen.



Bremsscheibe bei einem Test auf dem Prüfstand.

ausgedehnte Tests über sich ergehen lassen. Begonnen wird im allgemeinen mit der sogenannten Bremskraftverteilungsmessung. Der Belag muß hierbei zeigen, ob er bezüglich seiner Reibwerthöhe in das Fahrzeug paßt. Es wird auch dem Laien einleuchten, daß zum Beispiel ein Fahrzeug mit Frontantrieb, das relativ viel Gewicht auf der Vorderachse konzentriert hat, eine andere „Bremskraftverteilung“, das heißt eine andere Aufteilung der Bremskräfte auf Vorder- und Hinterachse, braucht, als ein anderes Fahrzeug mit konventionellem Antrieb oder gar ein Heckmotorfahrzeug. Neben der geeigneten Wahl von Radzylinder- und Bremsattelgrößen haben die Bremsbeläge einen wesentlichen Anteil an dieser Abstimmung. Das ganze muß nun auch noch bei Hitze und bei Kälte, auf nasser und auf trockener Straße, bei niedrigen und bei hohen Geschwindigkeiten funktionieren – eine oft nicht ganz leichte Aufgabe. Abschluß dieser Versuche ist schließlich eine Überprüfung in den Hochalpen.

Strenge Anforderungen

Mehrmals im Jahr sind die „Bremsen von Opel“ unterwegs, um neue Bremsanlagen,

meist noch „versteckt“ in Fahrzeugen der laufenden Produktion, am Großglockner und am Stilfser Joch einem harten Praxis-Test zu unterziehen. Ob Manta GT/E oder Diesel Caravan, ob Kadett 1.2 N oder Commodore GS/E, jede Bremsanlage muß beweisen, daß sie den strengen Anforderungen der Opel-Technik genügt, bevor die endgültige Freigabe für die Produktion erfolgt. Aber nicht nur Sicherheitsaspekte, sondern auch Komfortgründe sind bei der Auswahl der geeigneten Bremsbeläge zu berücksichtigen. Besonderen Wert wird hierbei beispielsweise auf ein gutes Geräuschverhalten der Beläge gelegt. Selbst wirtschaftliche Gesichtspunkte spielen bei der Auswahl einer Belagqualität eine Rolle: Die Erfüllung bestimmter Lebensdauer-Erwartungen von Belag und Bremsscheibe bzw. Bremstrommel ist Voraussetzung für die spätere Freigabe. Es ist verständlich, daß eine derartige Entwicklung von Bremsbelägen bis zur Serienfreigabe in der Regel ein bis zwei Jahre dauert. Daß auf diese Weise geprüfte Beläge auch ein bißchen teurer sind, als die eingangs erwähnten „Universalbeläge“, versteht sich nun wohl von selbst. H.

Werkstatt muß zahlen

Ein Autofahrer gab einer Werkstatt den Auftrag, die vordere Antriebswelle an seinem Wagen auszuwechseln und das Fahrzeug auf sonstige Mängel zu untersuchen. Er holte den Wagen von der Werkstatt ab und fuhr eine Viertelstunde später auf einen vor ihm haltenden Pkw auf. Als Grund wurde ein Versagen der Bremsen des reparierten Wagens festgestellt. Aufgrund eines Urteils des Oberlandesgerichts Celle vom 14.5.1973 (5 U 189/72 –: VersR. 1974/388) nahm der Kunde den Werkstattinhaber auf Ersatz des Unfallschadens (Reparaturkosten, Minderwert, Gutachterkosten und Mietwagenkosten) in Anspruch. Der Werkstattinhaber hatte das Fahrzeug nicht auf sonstige Mängel untersucht. Sein Einwand, daß er nur auf Mängel im unmittelbaren Bereich der Reparatur hätte achten sollen, zog nicht. Allein schon der Blick in den Bremsflüssigkeitsbehälter hätte ergeben, daß die Bremsanlage nicht mehr betriebssicher war. Da der Werkstattinhaber diese Prüfung unterließ, wurde er zur Kasse gebeten.



Auto-Ratgeber

Autowäsche auch im Winter wichtig

Autowaschen ist auch im Winter kein Luxus, meint der AvD. Gerade in der kälteren Jahreszeit nagt der Rost, begünstigt durch reichliche Streusalzverwendung auf den Straßen, besonders intensiv am Blech unserer Automobile. Eine Wäsche kann hier vielem vorbeugen, auch wenn der Wagen schnell wieder verschmutzt. Allerdings sind bei der winterlichen Autowäsche einige Punkte zu beachten: Sämtliche Gummidichtungen an Türen und Hauben müssen sorgfältig getrocknet werden, sonst gibt es zugefrorene Türen. Besondere Aufmerksamkeit gilt den Schlössern – hier muß mit einem Blasebalg, einer Luftpumpe oder mit dem Druckluftschlauch an der Tankstelle auch das letzte Restchen Feuchtigkeit ausgeblasen werden, damit nach der nächsten kalten Nacht kein Eis den Mechanismus blockiert. Noch wichtiger, weil für die Betriebssicherheit entscheidend, ist eine Bremsprobe nach dem Waschen. Es kann nämlich Wasser in die Bremsen gelangt sein. Darum den Rat des AvD befolgen: Bremsprobe, beim Parken dann Gang einlegen und nicht die Handbremse anziehen – die kann festfrieren.

Kerzenputzer-Tricks

Zündkerzen bringen nur dann optimale Leistung, wenn sie in periodischen Abständen gründlich gewartet werden. Im gleichen Atemzug gehört hinzugefügt, daß peinliche Sauberkeit dabei geboten ist, wenn man sich nicht Verdruß einhandeln will.

Ein verschmutztes Einschraubgewinde oder ein Sandkorn unter dem Kerzensitz

können fatale Folgen bis hin zum durchgebrannten Kolben haben. Denn durch ein solches Schmutzteilchen läßt sich die Kerze nicht abdichten. Durch die winzige freibleibende Öffnung aber fressen sich die heißen Verbrennungsgase mit der Wirkung einer Lötlampe durch. Sie schmelzen dabei nicht nur das Metall vom Kerzenkörper weg und setzen den Funkenpender außer Gefecht, sie lösen auch hohe Temperaturen aus und damit Glühzündungen, die zum Ruin des Kolbens führen können.

Das macht die Korrektur der Vorstellung notwendig, daß ein Zündkerzenwechsel nur aus Ein- und Ausschrauben besteht und begründet stichhaltig die Forderung nach sauberer Handhabung. Zunächst lockert man die alte Kerze mit zwei oder drei Umdrehungen und bläst den um den Sitz angesammelten Schmutz mit Druckluft ab, damit er nicht in die Zylinderkopfföffnung oder unter den Kerzensitz gelangt. Erst dann schraubt man die Kerze endgültig heraus.

Vor dem Einbau neuer oder gereinigter Kerzen ist auf saubere Gewinde zu achten. Die Kerze muß sich ohne Kraftaufwand mit der Hand einschrauben lassen, bis die Sitzflächen aufeinander treffen. Schmutz- oder Kohleteilchen auf dem Zylinderkopfgewinde können dies freilich vereiteln. Für diesen Fall haben routinierte Selberrmacher einen Trick parat: Sie feilen einer ausgedienten Kerze zwei oder drei Längsrillen ins Gewinde, füllen diese mit Fett und erzielen damit beim Ein- und Ausdrehen der Kerze einen optimalen Reinigungseffekt. H.S.

Der „Bleifuß“ – ein teurer Spaß

Manche Fahrer haben nicht das richtige Zehenspitzengefühl fürs Gaspedal. Deshalb fahren sie zwar langsam und vorsichtig, aber nicht unbedingt benzinsparend. Machen Sie sich die „zarte Sohle“ zum Prinzip! Versuchen Sie zum Beispiel auf der Autobahn mal folgendes: zügig beschleunigen, etwa bis zur bekannten Richtgeschwindigkeit. Dann mit dem Gaspedal zurückgehen bis ungefähr Halb-Gas; Der Wagen rollt fast wie von selbst im gleichen Tempo weiter – und Sie fahren wirtschaftlich. Voll durchtreten bringt kaum mehr, außer erheblich höherem Verbrauch! Weitere Sparmöglichkeiten: Beim Starten nicht den Motor aufheulen lassen. Das schadet ihm nur und kostet viel Kraftstoff. Vor Kreuzungen oder Hindernissen früh Gas wegnehmen, im Stand nicht mit dem Gaspedal „pumpen“, hinterher sanft beschleunigen. Den Motor nicht im großen Gang quälen, rechtzeitig schalten – das ist rationeller.

GEFAHREN – SCHWERPUNKTE

Auf je 1 Milliarde gefahrene Kilometer kamen im Jahre 1976

auf

Straßen innerhalb von Ortschaften



**66 Tote
3 305 Verletzte**

Straßen außerhalb von Ortschaften



**57 Tote
1090 Verletzte**

Autobahnen



**15 Tote
394 Verletzte**

2488

Gerade im Stadtverkehr legen die Autofahrer seltener den Sicherheitsgurt an. Wahrscheinlich glauben sie, daß ihnen auf kurzen Strecken mit geringer Geschwindigkeit nicht viel passieren kann. Doch die Statistik weiß es besser: Gerade auf den Straßen innerhalb von Ortschaften gibt es bei Unfällen die meisten Toten und Verletzten. Bezogen auf eine Milliarde gefahrene Kilometer kamen dort 1976 66 Menschen ums Leben. 3.305 wurden verletzt. Auf den Straßen außerhalb von Ortschaften dagegen war die Unfallhäufigkeit deutlich niedriger. Am sichersten sind freilich die Autobahnen. Obwohl es hier im Gegensatz zu den anderen Straßen keine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt, kamen je eine Milliarde Kilometer nur 15 Menschen ums Leben, und 394 erlitten Verletzungen. Globus

Ab 15.000 km neue Zündkerzen einsetzen lassen. Sie erreichen damit bessere Fahrwerte, runden Motorlauf und niedrigeren Verbrauch als mit den abgenutzten Kerzen.

Ohne Gurt – weniger Geld

Autofahrer, die bei einem Verkehrsunfall ohne eigene Schuld verletzt wurden, aber keinen Sicherheitsgurt angelegt hatten, bekommen von den Versicherungen zwischen 20 und 30 Prozent weniger Entschädigung. Darauf hat der Deutsche Touring-Automobilclub aufmerksam gemacht. Der Verein betonte, diese Praxis habe sich nach einem Urteil des Oberlandesgerichts Braunschweig jetzt bei den Autoversicherern eingebürgert.

WERKSVERPFLEGUNG

Immer pünktlich

Liebe geht durch den Magen. Eine alte Spruchweisheit. Im privaten Bereich sicher gültig, weniger aber in einer Werksverpflegung mit durchschnittlich 10.000 Essenteilnehmern am Tag allein im Werk Rüsselsheim. Da kann es ganz einfach nicht so wie bei Muttern zu Hause schmecken. Dennoch: Unser Essen ist schmackhaft, abwechslungsreich und reichlich. In fünf Küchen zubereitet und in 20 Speisesälen ausgegeben, hängt im Großbetrieb die Kochkunst nicht zuletzt davon ab, auf die Minute pünktlich zu sein. Zu Hause wartet man schon einmal ein paar Minuten, hier geht das nicht, muß zum Pausenbeginn der Essensschalter hochgehen. Zu erwähnen ist noch, daß der Werksärztliche Dienst und die Küchenkommission des Betriebsrates Einfluß auf die Zusammensetzung der Speisepläne haben bzw. gelegentlichen Klagen, die in der Natur der Sache liegen, nachgehen.

Den Küchen vorgeschaltet sind ein großes Lebensmittelvorratslager, die Fleischzubereitung, einer Großmetzgerei ähnelnd, sowie die Speisevorbereitung, wo zum Beispiel die Kartoffeln geschält werden, maschinell natürlich, Salat geputzt, Gemüse geschnitten wird und was es für Kleinarbeit mehr gibt, bevor die Speisen in den Küchen zubereitet werden können. Und hier ein paar interessante Zahlen. Durchschnittlich pro Jahr werden in Rüsselsheim verbraucht: 245.000 kg Fleisch, 31.000 kg Fisch, 560.000 kg Kartoffeln, 40.000 kg Teigwaren, 20.000 kg Reis, 110.000 kg Frischgemüse, 87.000 kg Tiefkühlgemüse, 9.850 Steigen Salat (à 24 Köpfe) und 47.000 kg Salat-Konserven. Insgesamt arbeiten in der Werksverpflegung 364 Mitarbeiter.

Abschließend noch einige Beispiele dafür, wie vielseitig das Essen ist. Auf einem Wochenplan fand man zum Beispiel montags Erbsensuppe mit Würstchen, Brötchen und Nachtisch oder Haferflockensuppe, gefüllte Schinkenrolle mit Bratensauce, Reis und Fruchtjoghurt. Mittwochs bot der Plan Schweineschnitzel, Gemüse, Kartoffeln oder Paprikaschnitzel, Salat und Teigwaren an und donnerstags Fleischbrühe, Schweinskopfsülze, Rote Beete, Röstkartoffeln und Nachtisch oder gekochtes Ochsenfleisch, Wirsing, Petersilienkartoffeln und Nachtisch. Wem diese Menüs nicht zusagen, der kann zwischen einem Salatteller oder einem Obstbeutel wählen.



GEGEN DIE KORROSION

Bei unseren Produkten beginnt der Korrosionsschutz bekanntlich bereits am Reißbrett durch die Konstruktion besonders korrosionsunanfälliger Teile. Korrosionsnester, beispielsweise scharfe Ecken, Kanten und Hohlräume in der Karosserie, werden weitgehend vermieden. Und man tut noch mehr: Durch den Einbau von Zwangsentlüftungen, Wasserabläufen, das heißt die Entwicklung von Karosserien, die der Korrosion möglichst wenig Chancen bieten. Die Korrosionsschutzoperationen nehmen im Preßwerk ihren Anfang und werden in der Karosserie-Rohmontage sowie in den anderen Produktionsbereichen fortgesetzt.



Noch vor dem Zusammenbau werden alle Einzelteile der Karosserie, jedes nach seiner spezifischen Anfälligkeit, spezialbehandelt. Extrem beanspruchte Elemente, wie Einstiegsschwelle, sind aus verzinktem Stahlblech geprägt. Der Lackieraufbau der gesamten Karosserie beginnt mit dem Zinkphosphatieren, wodurch optimale Lackhaftung erzielt wird. Nach dem

zähelastische Bitumen-Kautschukmasse im Spritzverfahren aufgetragen.

Das letzte Glied in dieser Kette von Schutzmaßnahmen ist das Aufsprühen einer Wachsschicht auf die fertigen Wagen in einer besonderen Anlage. Dieser Wachsenschutz soll bei der Lagerung auf den Abstellplätzen und beim späteren Trans-



Trocknen erfolgt die Tauchgrundierung im untersten Karosseriedrittel, zusätzlicher Schutz aller korrosionsgefährdeten Bereiche. Der anschließend elektrostatisch aufgetragene Füllgrund wird ganzflächig überschleift – Voraussetzung für eine gut verspannende, glatte, hochglänzende und schützende Decklackierung, das Finish. Der gesamte Unterbodenbereich erhält zusätzlich einen Korrosionsschutz aus hochwertigem, synthetischen Wachs. Und im steinschlagexponierten Schleuderbereich der Räder wird eine

port, vor allem auf dem Seeweg, schädliche Umwelt- und Witterungseinflüsse vom Lack fernhalten. Aber selbst nach dem Entwachsen durch die Händler schützt ein letzter Rest dieser Wachsschicht, hauptsächlich im Unterbodenbereich, die Karosserie zusätzlich noch längere Zeit. – Die Fotos zeigen die automatische Waxanlage im Werk Rüsselsheim und das sich anschließende Ablaufband, an dessen Ende Fahrer bereitstehen, um die Wagen zu den Abstellplätzen zu bringen.

9 000 LIEFERANTEN

Jeden Tag bringen Güterzüge der Deutschen Bundesbahn, Lastwagen und Schiffe beträchtliche Materialmengen in die drei Opel-Werke. Die Brutto-Materialbezüge aller drei Werke im Jahr 1976 betragen beispielsweise 1.827.000 Tonnen. Rund 9.000 Lieferanten waren daran beteiligt. Ein Wagen besteht – je nach Modell und Ausstattung – aus 8.000 bis 12.000 Teilen. Etwa ein Drittel kommt von außerhalb. Material, Ausführung, Maße und Qualität sind den Zulieferern genau vorgeschrieben. Es versteht sich von selbst, daß das Unternehmen an diese „Auswärtsteile“ genau die gleichen strengen Qualitätsmaßstäbe anlegen muß wie an Teile eigener Fertigung. Auf unserem Foto werden gerade Schaumstoffteile für Rücksitzlehnen der Rüsselsheimer Produktion durch Mitarbeiter der Materialabteilung entladen. Auch hier ist ein Mitarbeiter der Inspektion eingeschaltet.

Jede Menge Material



Büromaterial von A-Z

Vom Aktendeckel bis zur Zeichenfeder reicht das Sortiment des Büromateriallagers, das der Allgemeinen Verwaltung untersteht. Dazwischen liegt eine breite Skala der verschiedensten Büromaterialien, die hier bestellt werden können. Die in den Büros beschäftigten Leser der OPEL POST wissen das im einzelnen. Insgesamt sind es rund 540 Artikel des kaufmännischen und technischen Bürobedarfs und Drucksachen sowie 230 verschiedene Formulare für alle Abteilungen des Rüsselsheimer Werkes sowie der Zweigwerke.

Die Mitarbeiter des Büromateriallagers müssen stets darauf achten, daß die wichtigsten und gängigsten Artikel rechtzeitig nachbestellt werden, damit keine Lücken im Magazin entstehen. Da das Angebot auf dem Büromaterialsektor in den letzten Jahren immer vielfältiger und umfangreicher wurde, können jedoch nicht alle Artikel auf Lager genommen werden; dies würde die Unterbringungsmöglichkeiten überschreiten. Hinzu kommt, daß die technische Entwicklung sehr rasant und einem ständigen Wechsel unterworfen ist, so daß auch aus diesem Grunde eine noch umfangreichere Lagerhaltung unrentabel wäre. Folge: Im Laufe eines Monats müssen noch Tausende von Sonderbestellungen bewältigt werden.



Der Leiter des Büromateriallagers, H. Wurz, und Mitarbeiterin Sibylle Brucks beim Vergleichen einer Angebotsliste mit der Lagerkartei.



Mitarbeiterin Lydia Wendt erledigt gerade die Bestellung einer Abteilung. – Ein Blick in die Regale zeigt, wie umfangreich das Sortiment des Büromateriallagers ist. In einem dieser Regalgänge die Mitarbeiter H. Laun (vorn) und M. Lauer. (Insgesamt sind hier 5 Mitarbeiter beschäftigt.)



Japaner arbeiten am meisten

Die Japaner arbeiten im Jahr durchschnittlich 230 Stunden mehr als ihre europäischen Kollegen in der Industrie. Dieses Mehr entspricht der Arbeitszeit von fünfeinhalb Wochen. Mit 2.090 geleisteten Arbeitsstunden stehen die Japaner damit weit an der Spitze. Das Jahrespensum ergibt sich einerseits aus der tariflichen Normalarbeitszeit (in Japan noch bis zu 48 Stunden je Woche) zuzüglich Überstunden, abzüglich Kurzarbeit, Urlaub und Feiertage.

Unter den europäischen Ländern kommen die Schweiz und England den Japanern am nächsten, während die Italiener mit den meisten Ausfallstunden volle 280 Stunden, das entspricht sieben Wochen Normalarbeit, hinter den Japanern liegen. Die Bundesrepu-

blik rangiert, wie das Schaubild zeigt, an drittletzter Stelle.

Arbeitszeit – wie lange ?

Geleistete Jahresarbeitsstunden
je Industriearbeiter 1976



SCHNEEGLÄTTE

Wichtiges Urteil

Auch wer auf einer Vorfahrtsstraße ist und auf Schneeglätte mit einem anderen Verkehrsteilnehmer kollidiert, muß bei richterlichem Urteilspruch mit einem Abzug seiner Forderungen rechnen. Das OL Karlsruhe (AZ 1 U 39/77) hat in einem solchen Fall, bei dem der Vorfahrtsberechtigte mit Winterreifen fuhr und innerorts 40 km/h einhielt, die Ansprüche des Vorfahrtsberechtigten erheblich gemindert. So befand das Gericht: „Der auf schneeglatter Straße mit 40 km/h auf einer Vorfahrtsstraße fahrende Pkw bildet eine erhebliche Gefahr, so daß der von ihm ausgehende Ursachenanteil wegen der besonderen Verkehrsverhältnisse gegenüber einem die Vorfahrt verletzenden anderen Verkehrsteilnehmer nicht völlig zurücktritt. Forderungen können daher nur zu 2/3 geltend gemacht werden.“

Diese Sprache spricht für sich

Es heißt: An ihren Taten sollt ihr sie erkennen. Im Falle unserer Zitatensammlung kann man sie auch an ihren Worten erkennen: die militanten Extremisten, auch Chaoten genannt. Im Dezemberheft 1977 wurde über ihre Aktivitäten berichtet, in der nebenstehenden „Spectator“-Glosse werden Kollegen erwähnt, die über diesen Artikel diskutierten. Ergänzend und zur Abrundung hier einige Zitate aus Flugschriften dieser Gruppen, die im Laufe der letzten Jahre an den Portalen der Werke Rüsselsheim und Bochum verteilt wurden.

Betriebsräte – Gewerkschaften

„So rechnen die Opel-Kapitalisten und ihre Handlanger im Betriebsrat ...“ – „Der Betriebsrat, also genau dieselben Arbeiterverräter ...“ – „... daß ein solcher Kapitalistenknecht wie Heller ...“ – „... dem reaktionären Kurs der Gewerkschaftsführung und der Perschke-Clique ...“ – „... wurde als das entlarvt, was sie ist: Teil des IGM-Apparates und arbeiterfeindlich bis auf die Knochen“. – „... nicht einmal die Betriebsräte der Heller-Clique, die nach so vielen Verrätereien und Verschachereien selbst die kleinste Gelegenheit wahrnehmen, sich kämpferisch zu gebärden ...“ – „Die Opel-Kapitalisten brauchen ihre Agenten im Mantel der Arbeitervertreter ...“ – „Erneut hat die verräterische Betriebsratsclique unsere Interessen an die Opel-Kapitalisten verkauft“. – „Perschke, Gantenberg und Co. hatten uns Arbeitern diesen Schacher schmackhaft machen wollen, um unsere Interessen für ein Butterbrot zu verkaufen ...“ – „Täuschungsmanöver eines Arbeiterverrätters“. – „... mit der er die Rüsselsheimer Kollegen von seinem üblen Verrat ablenken will“. – „So werden sich auch am Gewerkschaftstag die Arbeiterverräter wieder ein Stelldichein geben“. – „Hinter den linken Tönen ... versteckt sich nur schlecht der bezahlte Arbeiterverräter ...“ – „... als der DGB-Oberbonze Heinz Oskar Vetter in Rüsselsheim war ...“ – „Auf dem IGM-Gewerkschaftstag wollen sie die Unterwerfung der Arbeiter besiegeln“. – „... Sollen wir uns jetzt an den arbeiterfeindlichen IGM-Apparat ketten?“ – „Nieder mit dem arbeiterfeindlichen, imperialistischen DGB-Apparat!“ – „Mit offensichtlichen Lügen gingen die versammelten Gewerkschaftsführer für die Profite der Energieunternehmen in die Bütt“. – „Vertrauen in den DGB-Apparat heißt: Kapitulation vor unseren Fein-

den, wachsende Verelendung, verschärfte politische Unterdrückung“.

Geschäftsleitung – Regierung

„Die Klasse, die in Chile jetzt mordet und morden läßt, sitzt in der augenblicklichen Tarifrunde bei uns den Arbeitern in Schlips und Kragen gegenüber“. – „... werden sie mit allen Mitteln versuchen, die Schweißauspressung zu verstärken“. – „Gesucht! Die Opel-Bande: John P. Mc Cormack, Dr. W. Schlotfeldt ...“ – „Der arrogante Kettenhund des Kapitals ...“ – „Ehrenberg ist den Volksmassen bekannt durch seine verbrecherische Tätigkeit beim Krankenversicherungskostendämpfungsgesetz ...“ – „Nur der Griff der Massen zum Gewehr schafft den Sozialismus her“. – „Bonn nimmt Kurs auf den Faschismus!“ – „Nein, Brandt ist einer der Repräsentanten des Imperialismus, ein bezahlter Agent der CIA ...“ – „Sie kann nur von der Arbeiterklasse in der bewaffneten Revolution gestürzt und ihr Staatsapparat mit allen Parlamenten zerschlagen werden“. – „Helmut Schmidt, SPD-Kanzler, ein Mann der Arbeiterbewegung? Nein, ein Mann, der erklärtermaßen seinen Begriff von Solidarität nicht aus dem Kampf der Arbeiterbewegung herleitet, sondern aus der Schützengrabenmentalität des hitlerischen Raubkrieges ...“ – „Der einzige Weg aus dem kapitalistischen Chaos ist der, den uns die sozialistischen Länder VR China und VR Albanien zeigen“.

Nachlese

Soweit einige Zitate (sie könnten um viele Spalten vermehrt werden) aus der großen Zahl von Flugblättern, die monatlich an den Werkstoren in Rüsselsheim und Bochum verteilt werden. Diese Sprache spricht für sich! Bonzen, Verräter, Agenten, bezahlt und gekauft, mit solchen Verbalinjuriere werden beispielsweise die Repräsentanten der Arbeitnehmerorganisationen diffamiert. Dahinter steckt System. Natürlich hat bei uns jeder Bürger das Recht, Staat, Gesellschaft, Wirtschaft, Parteien und Organisationen zu kritisieren, für seine Meinung zu demonstrieren, sich für legale Veränderungen einzusetzen und sich mit Gleichgesinnten zu organisieren. Doch die Grenzen des Erlaubten werden von der verfassungsmäßigen Ordnung gezogen, sie können nicht ins Uferlose ausgeweitet werden. Das aber tun – wie man sieht – die militanten Extremisten. Diese Beobachtungen, um dies abschließend zu sagen, dürfen allerdings nicht dazu verleiten, die Chaoten überzubewerten, doch wäre es andererseits auch falsch, ihre Aktivitäten und die Einflußversuche auf die junge Generation einfach zu ignorieren.

WAS KOLLEGEN DAZU SAGEN...

Unsere Betriebsräte – was sind sie? Gewählte Repräsentanten der Belegschaften oder Arbeiterverräter? Natürlich ersteres, letzteres jedoch in den Augen der sogenannten K-Gruppen (KPD, KBW, KB, KPD/ML usw.). Solche Titulierungen sind neben Verdächtigungen und Unterstellungen in ihren an den Werkstoren verteilten Flugblättern an der Tagesordnung. Das gilt auch für Gewerkschaften, Regierung und Arbeitgeber. Die K-Leute – allgemein als Chaoten bezeichnet – lassen an nichts ein gutes Haar. (Siehe dazu auch die Zitatensammlung in dem nebenstehenden Kasten.) Dazu kommen ihre ideologischen Tiraden, die in der Regel so realitätsfremd sind, daß man sich fragt, wie es in den Köpfen dieser Menschen aussehen mag.

„Glauben sie überhaupt an das, was sie predigen?“ – „Wieviel davon ist taktische Raffinesse?“ – „Werden sie über- oder unterschätzt?“ Solche und ähnliche Fragen wurden kürzlich im Kollegenkreis in einer Pausendiskussion über einen OPEL POST-Artikel des letzten Heftes gestellt, der sich mit den Chaoten und ihren Aktivitäten beschäftigt hatte. „Wer so verworren ist, die ganz anderen Verhältnisse im fernen China oder im unwirklichen Albanien für die hochindustrialisierte und wirtschaftlich weltweit vortreffliche Bundesrepublik zu empfehlen, stellt sich selbst ins Abseits, mit dem kann man einfach nicht diskutieren“, meinte einer aus dem Kollegenkreis und fragte weiter: „Warum läßt man diese Leute einfach so gewähren, anstatt rechtlich gegen sie vorzugehen, allein ihre ständigen Verunglimpfungen und persönlichen Diffamierungen der Betriebsrats- und Gewerkschaftsvertreter bieten doch Anlaß genug dazu? Am Ende meinen diese komischen Volksbeglückter noch, sie könnten sich alles erlauben und seien im Recht.“

Meinte dazu ein anderer Kollege: „Da wäre man mehr beim Kadi, statt vernünftige Betriebsratsarbeit zu leisten.“ Und ein Dritter: „Diese Menschen sind wie alle Fanatiker unbelehrbar. Wenn ich etwas zu sagen hätte, ich würde sie vorübergehend in eines ihrer gelobten Länder verfrachten, aber nicht als nur durch ‚Musterbetriebe‘ geführte Ehrengäste, sondern sie mitten in den härtesten Alltag dieser Staaten stecken, wo sie genauso leben, arbeiten und sich fügen müßten wie die Masse der dortigen Menschen. Vielleicht würde sich ihr Weltbild dann rasch ändern, denn mehr als alle Theorie vermag die Praxis.“ – Kein schlechter Vorschlag nur – leider – nicht realisierbar. Spectator

Unser Express-Paket-Dienst

Die Postabteilung ist bekanntlich Sammel- und Verteilerstelle für alle ein- und ausgehenden Briefsendungen sowie die interne Werkspost. Die Verteilung der „schwergewichtigen“ Pakete und Päckchen dagegen ist eine der zahlreichen Aufgaben der Material-Eingangsabteilung. Bruno Lorenz, seit 29 Jahren bei Opel, sorgt Tag für Tag für eine rasche Belieferung der Empfänger im Werk.

Morgens fährt er mit dem Lkw zunächst zum Rüsselsheimer Postamt, um hier die für Opel eingegangenen Pakete in Empfang zu nehmen. Anschließend geht es zum Paketschalter der Deutschen Bundesbahn, wo das in der Nacht angekommene Bahn-Expressgut auf seine Empfänger wartet. Später sind dann noch im Opel-Postbüro die dort eingegangenen Päckchen abzuholen.

In der Material-Eingangsabteilung werden alle Sendungen nach den im gesamten Werk verteilten Abladestellen sortiert, registriert und anschließend von einem wei-



teren Mitarbeiter mit dem Lkw zu den verschiedenen Empfängern gebracht. Durchschnittlich sind es am Tag rund 80 Express-Pakete sowie bis zu 150 Postpakete und Päckchen mit unterschiedlichem Inhalt, so beispielsweise eiliges Material für produktive und unproduktive Abteilungen, Kfz-Teile und vieles andere mehr. Unser Schnappschuß entstand am Rüsselsheimer Bahnhof beim morgendlichen Einladen der Express-Sendungen.



Schnappschuß von der 693 qm großen Gemeinschaftshalle der Wohnheime am Grundweg, die wir nach ihrer Einweihung im Jahre 1976 bereits vorgestellt haben. Bei Reihenbestuhlung können hier 830 Menschen, bei Tischbestuhlung 546 Platz finden. Hauptsächlich ist die Halle aber für Sport und Spiel vorgesehen, tagsüber von den Auszubildenden und abends von den ausländischen Mitarbeitern in den nahen Wohnheimen. Neben der großen Halle gibt es noch kleinere Räume für Gymnastik, Schwerathletik (Boxen, Ringen) und Tischtennis, nicht zu vergessen die Umkleide- und Waschräume.

OPEL-VORTRAGSREIHE

Winterhalbjahr 1977/78, II. Teil

Dienstag, 14. Februar 1978

Michael Welder

„Alltag in der UdSSR“ (I)

Farbbildbericht über eine Autoreise durch den Süden der Sowjetunion mit den Städten Kiew, Charkow, Rostow, Odessa, Jalta und Tiflis.

Dienstag, 21. Februar 1978

Helen Keiser

„Abenteuer Schwarzes Gold“

Farbbildbericht der bekannten Kennerin der arabischen Welt über Menschen und Mächte in Nahost.

Dienstag, 28. Februar 1978

Fritz Kortler

„Wildes Neuguinea“

Farbbildbericht über eine abenteuerliche Expedition in die Steintzeit.

Dienstag, 7. März 1978

Dr. Georg Wolff

„Rund um den goldenen Paß“

Farbbildbericht des beliebtesten Referenten der Opel-Vortragsreihe mit Bildern von neuen Foto-Exkursionen in einen der schönsten Teile der Alpen sowie Tips für Foto- und Schmalfilmfreunde.

Sämtliche Vorträge um 20 Uhr in der Rüsselsheimer Stadthalle. – Eintritt frei. – Änderungen vorbehalten. – Einzelheiten auf den Werksanschlagen.



Umweltschutz: Eine wichtige Aufgabe unserer Zeit. Opel nimmt sie ernst. Dazu gehören unter anderem Hunderte von Abscheidern, Ventilatoren, Absaug- und Filteranlagen auf den Dächern der Werkhallen.

Gefahren lauern überall



Machen Sie
Vorschläge zur Unfallverhütung



Im Interesse des Umweltschutzes: einer unserer Wagen beim Absolvieren der heute so wichtigen Abgasprüfungen auf dem Spezialprüfstand.



Neben der Werksverpflegung mit Küchen und Speisesälen findet man in allen Werksbereichen Stationen der Automatischen Kantine. Wer „zwischen durch“ etwas essen oder trinken möchte, hat hier eine große Auswahl: Wurst, Fleischsalat, Käse, Butter, Schokolade, Konfitüre, Sandwiches, Brötchen, Süßigkeiten und natürlich auch heiße und kalte Getränke. Ein großes Angebot für jeden Geschmack. Auf dem Bild das „Schaufenster“ einer der Stationen.

Wundstarrkrampf: der schrecklichste Tod, den der Arzt kennt

Tetanus ist eine der heimtückischsten Infektionskrankheiten. Sie steht auf der Rangliste der Todesursachen durch Infektionen noch vor Pocken, Tollwut und Kinderlähmung. Ein Kratzer, eine Schürfwunde, ein Schnitt genügen, um dem gefährlichen Erreger Tür und Tor im menschlichen Körper zu öffnen. Die warme Jahreszeit mit der vermehrten Garten- und Feldarbeit, aber auch Sport und Spiel im Freien, Camping und Wandern sowie nicht zuletzt Ferienreisen in südliche Länder mit erhöhter Tetanusgefährdung sind für einen Ungeimpften ein erhöhtes Risiko. Der Erreger des Wundstarrkrampfes lebt in allem, was mit der Erde in Berührung kommt: Straßentaub, altem Holz, Gartenwerkzeugen. Es sind oft unbeachtete Verletzungen, mit denen er in den Körper gelangt. Verletzungen mit großer Tetanusgefährdung gibt es zum Beispiel bei der landwirtschaftlichen Arbeit, bei Stichwunden, bei Splintern.

Oft sind die Verletzungen schon abgeheilt, wenn die ersten Anzeichen von Tetanus auftauchen: Nackensteifigkeit, Schluckbeschwerden, danach Starre der Gesichtsmuskulatur, die zu einem „teuflischen“ Lächeln führt, dem sogenannten „sardonischen Grinsen“. Schließlich wird die ganze Körpermuskulatur starr. Durch Laut- und Lichtreize werden schwere

Krampfanfälle ausgelöst, der Körper von Krämpfen geschüttelt. Kommt es zum Krampf der Schluck- und Atemmuskulatur, stirbt der Patient einen qualvollen Tod: Er erstickt, verhungert und verdurstet. Professor Dr. R. Frey in Mainz, ein Spezialist für Tetanusbehandlung: „Es ist der schrecklichste Tod, den der Mediziner kennt.“ Dabei müßte kein Mensch an Tetanus sterben, erklärte unlängst die Pressestelle der deutschen Ärzteschaft, denn die rechtzeitige vorbeugende dreimalige Impfung mit Tetanusimpfstoff, die „aktive Grundimmunisierung“, bietet einen weitgehenden Schutz für das ganze Leben. Sie sollte möglichst frühzeitig vorgenommen werden und kann mit anderen Impfstoffen (zum Beispiel Diphtherie-Keuchhusten) kombiniert durchgeführt werden. Leider werden die Impftermine bei der aktiven Grundimmunisierung und auch bei den Simultan-Impfungen allzuoft nicht eingehalten, vor allem unterbleibt nicht selten die dritte Impfung, weil die Patienten aus Gleichgültigkeit zu der Wiederholungsimpfung nicht erscheinen. Damit wird jedoch ein sicherer Impfschutz in Frage gestellt. Sofern eine vollständige Grundimmunisierung vorhanden ist, genügt im Verletzungsfall in der Regel eine einmalige Auffrischungsimpfung mit Tetanus-Adsorbat-Impfstoff möglichst bald nach der Verletzung.

Opel- Produktschau

Zweierlei prägt das Produkt-Programm eines Großserienherstellers vom Rang unseres Unternehmens. Zum einen die hohe Verpflichtung den Kunden und ihren differenzierten Wünschen gegenüber, zum anderen aber auch ein fundiertes „know how“, das einem hohen Forschungs- und Entwicklungsaufwand entspringt und zukunftsorientierte technische Lösungen ergibt.

Opel-Automobile zeichnen sich bekanntlich durch eine sachlich-attraktive Linienführung, durch Raumökonomie, durch verkehrsgerechtes Leistungsniveau, durch gutes Fahrverhalten, durch Komfort, durch leichte und sichere Bedienbarkeit und durch ein hohes Maß an Sicherheit aus.

Die Modelle des breitgefächerten Opel-Programms erfüllen aber weitere hohe Ansprüche. Dazu zählen vor allem ein angemessener Preis, günstige Betriebskosten und eine servicefreundliche Konstruktion. Durch die Berechnung der Karosserie-Struktur nach der Methode der Finiten-Elemente, Anleihe aus der Welt-raumtechnik, konnte eine hohe Dauerhaltbarkeit erzielt werden, unterstützt durch umfangreiche Rostschutzmaßnahmen, die ebenfalls zur Werterhaltung und damit zu einem guten Wiederverkaufswert beitragen.

Dies wird auch durch einen hohen Ausstattungsstandard bestimmt, der eine ganze Reihe sonst kostspieliger „Extras“ überflüssig macht, ohne Aufpreis u.a. Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker, Automatik-Sicherheitsgurte vorn, heizbare Heckscheibe, um nur einige zu nennen. Neben der Ausgewogenheit der guten Eigenschaften aller Opel-Modelle hat auch das hohe Ausstattungs-niveau mit zu der Spitzenstellung unseres Unternehmens in der bundesdeutschen Zulassungs-Statistik der letzten Jahre beigetragen.

In der Rückseiten-Serie des neuen Jahrgangs der OPEL POST wollen wir in einer Art Produktschau in jeder Ausgabe ein Modell unseres Hauses vorstellen und Einzelheiten darüber ins Gedächtnis zurückerufen, die man im Laufe der Zeit leicht vergißt. Denn schließlich will man auf Fragen Außenstehender präzise Antworten geben können. Die neue Serie wird dazu Hilfestellung leisten. Den Anfang macht der Kadett. Die Redaktion

UNFALLVERHÜTUNG

Gefahren auf Werkstraßen

Von ihren Kollegen der Frühschicht sehnlichst erwartet, kommt hier die Ablösung. Bis zum Schichtwechsel ist es nicht mehr lange. Freilich, der eine oder andere wird vergebens auf seinen Ablöser warten. Die Wechselfälle des Lebens, unvorhersehbare dringende Familienangelegenheiten, eine Krankheit oder ein Unfall, hindern manchen Kollegen am Erscheinen. Denken wir zum Beispiel an die 340 Unfälle, die 1976 auf dem Wege zum Werk und nach Hause geschahen. Nun enden zwar, versicherungstechnisch gesehen, die Wegeunfälle an den Portalen des Werkes (ab dort sind es Betriebsunfälle), jedoch keinesfalls die Gefahren des Straßenverkehrs.

Auch im Werk ist die Trennung von Fahrzeug- und Fußgängerverkehr eine Voraussetzung für die Sicherheit auf den Werkstraßen. Die andere Voraussetzung ist, daß die Verkehrsteilnehmer die ihnen jeweils zugewiesenen Wege auch benutzen. Jeder Wechsel ist mit Gefahren verbunden. Für viele

Werkangehörige findet vor den Portalen ein Rollenwechsel statt. Aus Autofahrern werden Fußgänger. Muß dies aber unbedingt bedeuten, daß sie als Fußgänger die gleichen Fehler begehen, die sie eben noch als Autofahrer verurteilt haben?

Ein Beispiel: Der von den Fußgängern leider kaum benutzte Weg links auf der Aufnahme ist der eigentliche Fußgängerweg, der rechte ist ausschließlich für den innerbetrieblichen Verkehr vorgesehen. Die Gefahren sind hier mit einem Blick zu erkennen. In der Tat gab es in diesem Bereich schon Unfälle mit Körperverletzungen. Deshalb die Bitte an die Fußgänger: Benutzen Sie die Fußgängerwege und -eingänge im Werk! Wechseln Sie von der gefährlichen auf die sichere Seite der Straße! Helfen Sie mit, daß es auf unseren Werkstraßen zu keinen Unfällen kommt. Dieser Hinweis gilt – umgekehrt – natürlich auch für alle, die unsere Werkstraßen mit Pkws oder Transportfahrzeugen befahren! J.



UNSERE JUBILARE

40



Reinhardt Lamby
Karosseriebau I
5.1.1978



Kurt Raiss
Berufsausbildung
5.1.1978



Hans Liebmann
Ordnungsdienst
6.1.1978



Georg Opper
Kar.-Untersz.Bau
6.1.1978



Mathias Jakobi
PV-Werkstätten
12.1.1978



Heinrich Reitz
Qual.Ktr.u.Insp.
12.1.1978



Michael Roth
PV-Werkstätten
15.1.1978



Philipp Laun
Preßwerk
22.1.1978



Kurt Kastenmeier
Instandhaltung
24.1.1978



Michael Christ
Ordnungsdienst
1.2.1978



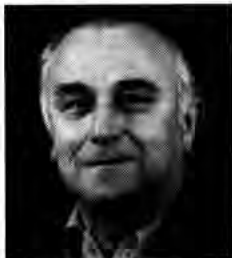
Wilhelm Däubener
Preßwerk
2.2.1978



Hans Gauer
Werkzeugbau
10.2.1978



Ernst Rippel
Beschädigteneins.
10.2.1978



Jakob H. Kreher
Ordnungsdienst
14.2.1978

25

Rüsselsheim

1.1.1978

Rolf Bader
PEK

Ursula Foerstner
PEK

Werner Friedrich
PV-Werkstätten

Fritz Richter
Werkerschutz

2.1.1978

Toni Heiler
Standardabteilung

5.1.1978

Hugo Langer
Chassisbau

Georg Lehmann
Energieversorgung

1.2.1978

Ludwig Vetter
Werkerschutz

16.2.1978

Heimard Cludius
Absatzförderung

17.2.1978

Marga Reingruber
Betriebsmitteleink.

28.2.1978

Karl Heinz Gerhard
Werkzeugbau

Bochum

19.1.1978

Betta Günter
Inspektion

25.2.1978

Herbert Reschke
Qualitätskontrolle

Herbert Fischer
Qual.Ktr.u.Insp.

Erich Franke
Karosseriebau

Georg Garten
Schnittbau

Karl Gebhardt
Werkzeugbau

Rudolf Groh
Qual.Ktr.u.Insp.

Georg Haun
Instandhaltung

Hermann Hofmann
Instandhaltung

Hermann Jungbluth
Qual.Ktr.u.Insp.

Hildegard Kemper
PV-Chassis

Gerhard Kinzel
Schnittbau

Gertrude Koch
Debitorenbuchhaltung

Adam Leicher
Z. Masch.-Abt.

Charlotte Lichtl
Betriebsmitteleink.

Heinrich Löffler
Instandhaltung

Heinrich Luttenberger
Instandhaltung

Heinz Mosich
Kundendienst

Willy Michel
Schnittbau

Erwin Müller
Qual.Ktr.u.Insp.

Philipp Nazarenus
Besch.-Einsatz

Heinz Nienhold
Achsenbau

Hermann Oberkehr
Wagenendmontage

Eduard Pernovschek
Preßwerk

Adolf Raimann
Instandhaltung

Martin Raiss
Getriebebau

Martin Reinig
Instandhaltung

Franz Reiter
Chassisbau

Willi Rhein
Betriebschlosserei

Anton Richter
Vergaserbau

Franz Roth
Kundenbetreuung

Hermann Roth
Ersatzteile-Fabr.

Wilhelm Sagromski
Instandhaltung

Mathias Sauer
Preßwerk

Georg Schildwächter
Getriebebau

Josef Schleidt
Materialbehandlung

Bernhard Schmidt
Modellschreinerei

Anna Schneider
Teile-Eingang

Karl Schneider
Besch.-Einsatz

Adolf Scholten
Qual.Ktr.u.Insp.

Konrad Schott
Z. Masch.-Abt.

Rudolf Schwab
Instandhaltung

Peter Susenberger
Gesenkbau

Franz Thureau
Transportwesen

Fritz Töttel
Instandhaltung

Maria Töttel
Werksärztl. Dienst

Walter Winzer
Schweißmasch.u.Vorr.

Georg Weimer
Besch.-Einsatz

IM RUHESTAND

Jakob Balestreri
Betriebschlosserei

Karl Beuerle
Karosseriebau II

Paul Bläser
Instandhaltung

Herbert Blauhut
Preßwerk

Felix Bopp
Werkzeugzentralverw.

Annemarie Fischer
Karosseriebau II

WIR GEDENKEN

RÜSSELSHEIM

Josef Straßburger, Rentner
geb. 18.2.09 gest. 3.11.77

Adam Hirz, Rentner
geb. 1.12.14 gest. 4.11.77

Wilhelm Kircher, Rentner
geb. 31.1.89 gest. 4.11.77

Wilhelm Schupp, Rentner
geb. 8.8.05 gest. 4.11.77

Karl Reichel, Rentner
geb. 17.6.09 gest. 5.11.77

Georg Stöcker, Rentner
geb. 13.10.12 gest. 5.11.77

Ernst Liedtke, Rentner
geb. 18.2.23 gest. 6.11.77

Hermann Duch, Rentner
geb. 25.3.07 gest. 8.11.77

Ahmet Yaman, Kar.-Fertigmont.
geb. 1935 gest. 8.11.77

Jakob Zehelein, Rentner
geb. 28.6.07 gest. 8.11.77

Heinrich Müller, Rentner
geb. 2.9.08 gest. 9.11.77

Otto Jassmann, Rentner
geb. 13.5.10 gest. 10.11.77

Elise Neumann, Rentnerin
geb. 26.12.94 gest. 10.11.77

Georg Reitz, Rentner
geb. 17.3.08 gest. 10.11.77

Johannes Neumann, Rentner
geb. 14.8.03 gest. 11.11.77

Adam Wolf, Rentner
geb. 13.10.91 gest. 11.11.77

August Seipel, Rentner
geb. 11.10.06 gest. 13.11.77

Wilhelm Hammer, Rentner
geb. 14.6.18 gest. 15.11.77

Ludwig Reeg, Rentner
geb. 24.1.07 gest. 15.11.77

Johann Koch, Rentner
geb. 24.1.05 gest. 17.11.77

Hans Muth, Rentner
geb. 23.1.09 gest. 17.11.77

Max Apostel, Rentner
geb. 25.6.09 gest. 19.11.77

Hans-W. Spiller, Werkzeugbau
geb. 15.3.50 gest. 19.11.77

Heinz Thiele, Z. Masch.-Abt.
geb. 4.6.20 gest. 20.11.77

Hans Klagge, Instandhaltung
geb. 13.5.24 gest. 20.11.77

Georg Schneider, Rentner
geb. 26.2.06 gest. 22.11.77

Ludwig Magenwirth, Rentner
geb. 24.1.00 gest. 24.11.77

Karl Reidelbach, Rentner
geb. 13.4.07 gest. 24.11.77

Philipp Jakobi, Rentner
geb. 8.8.10 gest. 26.11.77

Agnes Emde, Rentnerin
geb. 17.12.16 gest. 27.11.77

Franz Müller, Verkauf Inland
geb. 24.3.16 gest. 28.11.77

Max Petermann, Rentner
geb. 26.9.98 gest. 29.11.77

Franz Putz, Rentner
geb. 13.11.10 gest. 29.11.77

Philipp Eckes, PVWB
geb. 26.1.20 gest. 1.12.77

Heinrich Limbach, Rentner
geb. 7.4.96 gest. 1.12.77

Karl Mungenast, Rentner
geb. 22.12.97 gest. 1.12.77

Josef Paluska, Rentner
geb. 13.3.10 gest. 2.12.77

Georg Wipf, Rentner
geb. 7.10.02 gest. 2.12.77

Walter Brunnhuber, Rentner
geb. 16.8.05 gest. 5.12.77

Heinrich Ruf, Rentner
geb. 9.10.04 gest. 5.12.77

Peter Arnold, Rentner
geb. 8.9.01 gest. 6.12.77

Heinrich Böhler, Chassis I
geb. 10.8.22 gest. 6.12.77

Edmund Mischlich, PV-Preßwerk
geb. 19.3.32 gest. 6.12.77

Reinhard Köcher, PEK
geb. 26.10.39 gest. 7.12.77

Ludwig Preuß, Rentner
geb. 29.11.98 gest. 7.12.77

Josef Rink, Rentner
geb. 17.4.05 gest. 7.12.77

Karl Rühl, Rentner
geb. 21.4.90 gest. 7.12.77

Adolf Schmidt, Rentner
geb. 7.5.03 gest. 7.12.77

Katharina Hummel, Rentnerin
geb. 18.2.96 gest. 9.12.77

Alfred Rüffer, Rentner
geb. 22.12.13 gest. 9.12.77

Ernst Fleck, Rentner
geb. 4.7.08 gest. 10.12.77

Richard Hoffmann, Rentner
geb. 4.9.92 gest. 10.12.77

Ludwig Dehler, Rentner
geb. 10.6.91 gest. 11.12.77

Heinrich Schmitt, Rentner
geb. 20.10.92 gest. 11.12.77

Phil. Schydrowski, Rentner
geb. 26.11.02 gest. 11.12.77

Karl Geier, Rentner
geb. 31.1.89 gest. 15.12.77

Peter Mauer, Rentner
geb. 2.5.95 gest. 15.12.77

Rudolf Peter, Rentner
geb. 2.8.06 gest. 15.12.77

Georg Reitz, Rentner
geb. 23.3.11 gest. 15.12.77

Ludwig Geiß, Rentner
geb. 17.4.11 gest. 16.12.77

Karl Schöffel, Instandhaltung
geb. 6.3.19 gest. 16.12.77

Irene Hahne, Rentnerin
geb. 15.4.19 gest. 18.12.77

Wilhelm Schulz, Verkaufsz.West
geb. 27.6.20 gest. 18.12.77

Adam Becker, Rentner
geb. 26.7.11 gest. 19.12.77

Jakob Gerbig, Rentner
geb. 29.4.83 gest. 19.12.77

Helmut Stapf, Energieerzeug.
geb. 19.3.51 gest. 19.12.77

Annemarie Sundorf, Lackiererei
geb. 13.11.39 gest. 19.12.77

Franz Becker, Rentner
geb. 21.3.91 gest. 20.12.77

Hans Gebhardt, Rentner
geb. 4.6.14 gest. 20.12.77

Willi Huber, Instandhaltung
geb. 22.1.27 gest. 20.12.77

Heinrich Kaufmann, Rentner
geb. 12.5.07 gest. 20.12.77

Josef Hampl, Rentner
geb. 10.9.07 gest. 21.12.77

Walter Krining, Rentner
geb. 12.9.05 gest. 21.12.77

Johannes Leichtweiß, Rentner
geb. 4.7.04 gest. 21.12.77

Rosa Peter, Rentnerin
geb. 29.7.10 gest. 21.12.77

Karl Herrlich, Rentner
geb. 6.10.92 gest. 22.12.77

Erich Raab, Rentner
geb. 24.10.23 gest. 23.12.77

Johann Vonhof, Rentner
geb. 16.11.06 gest. 24.12.77

Karoline Schaerer, Rentnerin
geb. 5.10.11 gest. 25.12.77

Andreas Seebauer, Transportw.
geb. 3.10.21 gest. 25.12.77

Willi Köhler, Rentner
geb. 12.6.04 gest. 26.12.77

Karl Kunkel, Rentner
geb. 29.4.03 gest. 27.12.77

Katharina Maurer, Rentnerin
geb. 25.10.13 gest. 28.12.77

Maria Müller, Rentnerin
geb. 18.5.36 gest. 28.12.77

Heinrich Keller, Rentner
geb. 15.4.08 gest. 30.12.77

Adam Georg, Rentner
geb. 16.8.07 gest. 31.12.77

Michael Birli, Rentner
geb. 19.9.12 gest. 1.1.78

Heinrich Datz, Rentner
geb. 13.9.05 gest. 1.1.78

Jakob Becker, Rentner
geb. 17.4.94 gest. 4.1.78

Erwin Böckler, Rentner
geb. 26.8.05 gest. 4.1.78

Rudolf Böhnlein, Z. Masch.-Abt.
geb. 27.2.21 gest. 5.1.78

Adam Schneider, Rentner
geb. 10.3.11 gest. 8.1.78

Anton Ettner, Rentner
geb. 11.11.98 gest. 9.1.78

Richard Kirchner, Rentner
geb. 27.4.01 gest. 9.1.78

Georg Schneider, Rentner
geb. 15.8.02 gest. 9.1.78

Franz Schwarzer, PV-Preßwerk.
geb. 27.9.25 gest. 9.1.78

Fritz Schmuck, Rentner
geb. 12.4.02 gest. 11.1.78

Anton Schneider, Rentner
geb. 16.6.96 gest. 11.1.78

Jakob Zimmermann, Rentner
geb. 18.9.97 gest. 11.1.78

Adolf Eich, Rentner
geb. 2.6.96 gest. 12.1.78

Franz Schrod, Rentner
geb. 9.12.00 gest. 12.1.78

Ludwig Imhof, Rentner
geb. 25.4.02 gest. 14.1.78

Karl Turcanic, Rentner
geb. 8.2.03 gest. 14.1.78

Erich Lotz, Rentner
geb. 16.4.11 gest. 15.1.78

Josef Enzmann, Rentner
geb. 2.11.00 gest. 16.1.78

Valentin Götzing, Rentner
geb. 1.12.04 gest. 16.1.78

Johann Hölzing, Rentner
geb. 13.1.08 gest. 16.1.78

Georg Stromberger, Rentner
geb. 28.7.95 gest. 16.1.78

BOCHUM

Edeltraut Gebauer, Finanzabt.
geb. 3.8.27 gest. 12.11.77

Reinh. Friedewald, PV Werk II
geb. 11.6.27 gest. 13.11.77

Martin Schwirz, Preßwerk
geb. 21.3.28 gest. 26.11.77

Karl-Heinz Diezel, Werksanl.
geb. 6.9.30 gest. 30.11.77

Rudi Eitrich, Karosseriebau
geb. 28.8.25 gest. 1.12.77

KAISERSLAUTERN

Jakob Bang, Rentner
geb. 7.2.17 gest. 21.12.77



WERK BOCHUM



Schnappschuß während der Ausführungen von E. Eurich zum Vorschlagswesen.



Der Leiter des Werkes Bochum, T. R. Faber, gratuliert dem ersten Sieger.

VORSCHLAGSWESEN

Sieger im Abteilungswettbewerb

Am 26. Januar 1978 fand in Anwesenheit einer großen Anzahl von Führungskräften des Werkes Bochum die Siegerehrung im Abteilungswettbewerb des Vorschlagswesens statt.

1,2 Millionen DM an Prämien

Einleitend gab der Leiter des Vorschlagswesens, E. Eurich, die Ergebnisse des Jahres 1977 bekannt. 12.170 VV wurden

im Jahre 1977 eingereicht und 13.500 VV abschließend bearbeitet, so daß ein Abbau der in Bearbeitung befindlichen VV erfolgen konnte. Ca. 35 Prozent der abgeschlossenen VV wurden angenommen und führten zu einer Prämiensumme von DM 1,2 Millionen. Im Jahre 1977 haben sich knapp 30 Prozent aller in Bochum tätigen Mitarbeiter am Vorschlagswesen beteiligt. In seinen weiteren Ausführungen kam E. Eurich auf die leistungssteigernden Wirkungen eines Wettbewerbes zu sprechen, deren Ergebnisse auch im Abteilungswettbewerb des Vorschlagswesens jährlich ihren Niederschlag finden. „Führungskräfte sind in besonderer Verpflichtung, wenn es sich um das Vorschlagswesen handelt, da durch die geistige Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern eine Möglichkeit geschaffen wird, kreativ tätig zu sein. Hierzu ist es auch für die Führungskraft notwendig, sich selbst Ziele zu setzen.

Ideen wohlwollend unterstützen

Gerade im Vorschlagswesen muß der Mitarbeiter das Gefühl erhalten, daß seine Ideen, die zur Beseitigung von Unfallgefahren, wirtschaftlicheren Fertigung und zu besseren Arbeitsabläufen führen, von seiner Führungskraft aufgenommen werden und kritisch, aber wohlwollend Un-



Gruppenbild der siegreichen Führungskräfte. Von links nach rechts: T. R. Faber, F. Kohlmann (3. Sieger), M. Fischer (2. Sieger), Leiter der Hauptabteilung Werksanlagen, G. Marquardt und J. Niester (1. Sieger).

terstützung finden.“ In den anschließenden Ausführungen des Leiters des Werkes, T. R. Faber, hob dieser hervor, daß das Vorschlagswesen nicht zu den nebensächlichen Einrichtungen zählt, sondern sein Platz mitten in der Organisation eingebettet sein muß. „Über 19.000 Augenpaare der Mitarbeiter gilt es zu deren und des Unternehmens Nutzen zu mobilisieren. Brachliegendes geistiges Potential kann sich kein Unternehmen mehr leisten, schon allein der Mitarbeiter wegen. Auch auf diesem Gebiet müssen wir immer etwas besser sein als die anderen. Dies ist nun einmal der Wettbewerb.“ Anschließend nahm T. R. Faber die Siegerehrung im Abteilungswettbewerb vor.

Prozeßabteilung wieder Sieger

Wie auch im letzten Jahr, wurde die Prozeßabteilung unter Leitung von J. Niester Sieger mit großem Vorsprung vor der 2. Abteilung „Betriebs-Instandhaltung Werk II und ZEL“ unter Leitung von M. Fischer, dem auf dem 3. Platz die Abteilung Werksanlagen Planung und Instandhaltung, Verwaltung, unter Leitung von F. Kohlmann, folgte. Dem Sieger wurde, wie in den letzten Jahren, wieder ein Wanderschild überreicht sowie den drei Erstplatzierten des Wettbewerbes eine Urkunde übergeben, die als Erinnerung für die vollbrachte Leistung anzusehen ist.

Um den Abteilungswettbewerb noch weiter zu fördern und die Mitarbeiter noch näher an das Vorschlagswesen heranzuführen, übergab der Leiter des Werkes an alle Abteilungs- bzw. Betriebsleiter, die den Werksdurchschnitt in der Rangreihe übertroffen haben, sowie an einige Herren, die mit ihrer Abteilung eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr erreicht haben, ein wertvolles Schreibset als Dank für die geleistete Mitarbeit. Abschließend gab T. R. Faber bekannt, daß im nächsten Jahr an gleicher Stelle unter Berücksichtigung neuer Kriterien weitere Auszeichnungen vorgenommen werden. Voraussetzung bleibt jedoch, daß die Mitarbeit am Vorschlagswesen und dessen Ergebnis eine weitere Steigerung erfährt.

Einer von uns



Er wird uns fehlen

W. Mellin, seit Mai 1962 bei Opel beschäftigt, in den letzten sechs Jahren als Bote in der Personal- und Sozialabteilung, hat sich in diesen Tagen zur Ruhe gesetzt. Er ist seit dem 1. Februar Rentner. Viele kannten ihn nur als „Wilhelm“, Kennzeichen: eifrig, schnell, immer in Aktion, oft mit dem Fahrrad unterwegs. „Er ist schnell wie der Blitz“, sagt der Volksmund. W. Mellin nannte man auch im Werk „Opel-Blitz“. Einige sagten auch wegen seiner Schnelligkeit „Raketen-Willi“ zu ihm. Darüber war er nicht verärgert, sondern er fand darin die Bestätigung, daß er seine Sache gut machte. „Wilhelm“ ist im Harz groß geworden und hat hier das Bäckerhandwerk erlernt. Später ist er zur See gefahren. Auf den Passagierschiffen „Der Deutsche“, „Europa“ und „Bremen“ ist er bis nach Norwegen und zum Mittelmeer gekommen. 1942 heiratete er, im Krieg war er bei der Marine. 1945 kam er in russische Gefangenschaft, danach war er wieder als Bäcker tätig. 1962 gehörte er zu den Männern der ersten Stunde im Werk Bochum. Der Kühlerbau war seine erste Station. Was macht so ein agiler Bote im Ruhestand? W. Mellin ganz kurz: „Einkaufen, sich fit halten, spazieren gehen, Schach spielen und, wie bei Opel, Fahrrad fahren.“ Danke für den Dienst, alles Gute! „Wilhelm“ wird uns manchmal fehlen.

Am Rande notiert

Von einer Kur zurückgekehrt, hatte ich im Bau D 8 in der Personalabteilung kürzlich etwas zu regeln. Es war so etwa 13.30 Uhr. Die Mittagsschicht ging zur Arbeit. An der Straße standen einige „Weltverbesserer“ und verteilten wieder einmal bedrucktes Papier. Man reichte mir auch eine Flugschrift. „Danke Kollege, war vor kurzem drüben, das hat gereicht“, sagte ich kurz. Ich bemerkte, daß andere Kollegen, die zur Arbeit gingen, nicht so versessen auf die Blättchen waren. Ich hatte Zeit und beobachtete das Schauspiel aus der Entfernung. Ich erinnere mich noch gut, daß vor einigen Jahren die Flugblätter reißend abgenommen wurden. Ob man die Früchte jetzt erkannt hat und auf diese Art von Information verzichten will? Jedenfalls fand ich das Verhalten der Kollegen prima. Vielleicht ist es eine heilsame Lehre für die Verteiler der Flugblätter, wenn sie merken, daß sie mit ihren Blättchen und Zeitungen doch nicht mehr so recht ankommen. Sicher, einige nehmen die Blätter mit. Wie mir jemand vom Werksschutz erzählte, wandern viele Schriften sofort wieder in die Abfallbehälter. Das ist auch eine Methode, das Zeug aus dem Verkehr zu ziehen. Es fiel mir weiter auf, daß manche Kollegen nicht nur die Blätter zurückgaben, sondern auch die Verteiler ansprachen: „Geh' lieber arbeiten“, „Du stehst an der falschen Stelle, wir sind nicht in Moskau oder Peking“, „Mischt Euch nicht in unsere Angelegenheiten bei Opel“. Paul, unser Vertrauensmann, kam vorbei. „Du, die kriegen ihre Blättchen aber schlecht los“, sagte ich zu ihm. „Ich nehme an, daß unsere Kumpels – vielleicht auch durch die Terroraktionen – jetzt etwas nachdenklicher geworden sind. Nun, ich bin auch nicht mit allen Sachen einverstanden. Für mich ist aber unser System trotz aller Fehler immer noch das beste. Meckern und kritisieren ist richtig, nur darf es dann später nicht an Taten fehlen, sonst wird man unglaublich“, sagte Paul. Er warf dann auch noch die Frage auf, woher wohl das Geld für die Zeitungen und Flugblätter kommt, weil es doch in diesen Reihen keine „Kapitalisten“ als Geldgeber gibt. Allein das Papier verschlingt doch schon ganz schöne Summen. Ein anderer mischte sich ein: „Diese Gruppen wollen unser System verändern, sie wollen Revolution und sich dann selbst in die Sessel setzen. Für das, was dann kommt, gibt es genügend Beispiele“, sagte der unbekannte Zuhörer. Wir sollten unsere freiheitliche Ordnung verteidigen und etwas mehr dafür einsetzen. Den Schreibern – vielleicht auch bei unseren Betriebsversammlungen – müßte eine Abfuhr erteilt werden! Das meint – ganz unmaßgeblich

Euer Hennes.

Personalien



F. Kohlmann K. H. Wullenkord W. Rech

Im Zusammenhang mit der Versetzung von K. Jährling nach Rüsselsheim und der Ernennung von G. Marquardt zum Haupt-

abteilungsleiter Werksanlagen traten folgende Organisationsänderungen im Bereich Werksanlagen in Kraft: F. Kohlmann wurde zum Leiter der Planung und Instandhaltung befördert und übernahm neben seinen bisherigen Aufgaben die Instandhaltung im Werk I. K. H. Wullenkord wurde zum Abteilungsleiter Energieversorgung Werk I und Werk II ernannt und W. Rech zum Betriebsleiter Instandhaltung Werk I. F. Kohlmann und K. H. Wullenkord berichten an G. Marquardt und W. Rech an F. Kohlmann.

Urkunde



Besuch aus Polen Stadtpräsident von Lublin im Werk

Vor kurzem unterzeichneten Bochums Oberbürgermeister H. Eikelbeck und der Stadtpräsident der polnischen Stadt Lublin, Stanislaw Bora, ein Protokoll über die partnerschaftliche Zusammenarbeit beider Städte. Die künftigen Beziehungen werden sich unter anderem auf Bereiche wie Jugend und Sport, Kultur und Kunst, Bildung und Erziehung sowie Wirtschaft erstrecken und beginnen erstmals im Frühjahr 1978 mit einem Austausch von Jugendgruppen, in denen sich die Städte vorstellen wollen.

Neben Besichtigungen kommunaler Einrichtungen stand der gemeinsame Besuch mit Vertretern der Stadt Bochum im Opel-Werk an vorderster Stelle auf dem Programm der polnischen Delegation. Die Gäste konnten während eines Betriebsrundgangs Einblick in den Produktionsablauf gewinnen und trafen anschließend zu einem Gedankenaustausch mit der Werksleitung zusammen.



Unser Bild zeigt von links nach rechts den Stadtpräsidenten von Lublin, Stanislaw Bora, Oberbürgermeister H. Eikelbeck, Werksleiter T. R. Faber und Stadtdirektor W. Stich.

Aktion Sorgenkind

tatkräftig unterstützt.

Herzlichen Dank!

Der Geschäftsführer

Nachlese „Tag der offenen Tür“

25 Kinder erhielten Preise Aktion Sorgenkind dankte für 15.000 DM

Einen nachträglichen Beweis für die große Resonanz, die unser „Tag der offenen Tür“ bei der Bevölkerung des Ruhrgebiets fand, lieferte die kürzliche Übergabe der Hauptgewinne des Preisausschreibens für Kinder und Jugendliche, das bei diesem Anlaß stattgefunden hatte. Fünf Fahrräder – mithin die Mehrzahl der sportlich ausgerüsteten Renner – gingen an Kinder, deren Eltern nicht im Werk beschäftigt sind; zwei blieben indes „in der Familie“.

Die zugleich ausgelosten 18 Lederfußbälle sind den glücklichen Gewinnern bereits mit der Post zugestellt worden.

An dem Preisausschreiben haben sich 3.015 Kinder und Jugendliche im Alter von 5 bis 15 Jahren beteiligt. 1.711 Lösungskarten – 57 Prozent – enthielten

die richtigen Antworten. Die Preisträger waren vor einiger Zeit mit ihren Eltern ins Werk gekommen, um die Fahrräder in einer kleinen Feierstunde zu übernehmen (unser Bild). Die glücklichen Gewinner sind: Daniela Grosse-Ophoff, Marl, Markus Grell, Castrop-Rauxel, Marc Bigoszewski, Dirk Brandt, Jörg Ciomber, Bernd Zakrzewski und Elke Börger (alle aus Bochum).

Wie schon in der letzten Ausgabe der OPEL POST berichtet, waren durch den Medaillen-Verkauf am Tag der offenen Tür zugunsten der Aktion Sorgenkind DM 15.000 gespendet worden. Die Aktion bedankte sich in den letzten Tagen herzlich für den überwiesenen Betrag und schickte eine Urkunde (Abbildung unten).



Mobile Jugendverkehrsschule

Die Stadt Bochum hat durch die Anschaffung und Bereitstellung eines Busses, der mit den nötigen Geräten für einen praxisnahen Verkehrsunterricht an Schulen ausgerüstet ist, einen weiteren wichtigen Schritt getan, um dem Unfallgeschehen entgegenzuwirken. Auf dem Gebiet der Unfallverhütung wurden in Bochum bereits erhebliche Initiativen entwickelt. Angefangen vom Kinderverkehrsclub über Fahrrad-Turniere, Seniorenveranstaltungen bis hin zu Filmen über Verkehrserziehung und -aufklärung, die zur Zeit im Fernsehen laufen.

Da der Anteil der Kinder an den Unfallgeschädigten außergewöhnlich hoch ist, soll die neue mobile Jugendverkehrsschule der praxisnahen Ergänzung des theoretischen Verkehrsunterrichtes der Schülerinnen und Schüler der 4. Jahrgänge der Grund- und Sonderschulen dienen. Zur Zeit sind es in Bochum fast 6.000 Schülerinnen und Schüler an 78 Schulen.

Das Fahrzeug – schon äußerlich durch die Aufmachung nicht zu übersehen – wurde aus einem alten Linienbus der

Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG gefertigt. Zur Ausrüstung gehören 10 Go-Kars, 10 Fahrräder, Verkehrszeichen mit Ständern, Absperrungen, eine Lautsprecheranlage und eine Sprechanlage für die kleinen Fahrzeuge. Jetzt ist es möglich, daß der Verkehrsunterricht ohne zeitliche Verluste auf dem Schulhof einer jeden Grund- oder Sonderschule durchgeführt werden kann. Erfahrene Pädagogen werden in Zusammenarbeit mit der Polizei den Unterricht gestalten. Durch die Hilfe und Unterstützung von Firmen, öffentlichen Einrichtungen und Spendern konnte dieses Unternehmen Wirklichkeit werden. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert solche Einrichtungen mit Zuschüssen.

Die Übergabe des Busses erfolgte vor einigen Wochen auf dem Schulhof einer Schule im Bochumer Norden durch den Oberbürgermeister in Anwesenheit von Ehrengästen, Spendern und den Kindern, denen er ja dienen soll (unser Bild). Inzwischen läuft die Verkehrsschule. Die ersten Stunden wurden bereits zur Freude der Kinder abgehalten.



In wenigen Zeilen

Die Abteilung Beschaffungswesen hat im vorigen Jahr auf den Versand von Weihnachtskarten an Lieferanten und Geschäftsfreunde verzichtet. Die erzielte Einsparung ist wohltätigen Institutionen zugute gekommen. So erhielt unter anderem der Sonderkindergarten für spastisch gelähmte Kinder an der Wasserstraße in Bochum eine Spende von DM 1.000.

Die DAG-Betriebsgruppe hat in ihrer letzten Versammlung auf Grund der gestiegenen Mitgliederzahl zwei zusätzliche Vertrauensleute gewählt.

In unserem Wohnheim Everstalstraße 46/48 hat ein Erste-Hilfe-Kurs stattgefunden. Er wurde in Zusammenarbeit mit dem Roten Kreuz durchgeführt. In einer Abschlußfeier, an der auch Gäste des Jugend-Rotkreuz teilgenommen haben, konnte 18 ausländischen Mitarbeitern eine Teilnahmebescheinigung ausgehändigt werden.

Entdeckt und geknipst

Wenn Werksangehörige kleine Reisen unternehmen oder gar längere Zeit irgendwo Urlaub machen, entwickeln sie sich zu „umsichtigen“ Leuten. Man will eigentlich nicht an Arbeit und Firma denken, begegnet aber doch ständig den „Erzeugnissen des Hauses“. Tauchen Oldtimer auf, wird gleich die Kamera gezückt. Man hat eben Spaß am Fotografieren. Das beweisen die uns überlassenen Schnappschüsse.



D. Tomhofer, Standardabteilung, entdeckte in Büsum an der Nordsee diesen Opel-Kapitän, Baujahr 1951.



M. Weber, Finanzabteilung, macht seit Jahren auf der Nordseeinsel Schiermonnikogge mit seiner Familie Urlaub. Autos gibt es hier nicht. Nur der Arzt und die Feuerwehr haben Fahrzeuge. Der alte Opel-Blitz leistet hier seit Jahrzehnten seinen Dienst.



Die Auszubildende B. Seewald brachte das Foto des „alten Opels“ aus ihrem Urlaub auf Mallorca mit.



WERK KAISERSLAUTERN

10 Jahre VV-Abteilungswettbewerb

Eines der besten Motivationsinstrumente für das Vorschlagswesen

Wenn wir Rückschau halten, können wir feststellen, daß die Verantwortlichen, als sie im Jahre 1968 den Abteilungswettbewerb ins Leben riefen, dem Vorschlagswesen eines der besten Motivationsinstrumente in die Hand gegeben hatten. Nach mehreren Änderungen wurde eine Bewertungsformel gefunden, die auf sämtliche Grundforderungen des Vorschlagswesens abzielt. Um zu vermeiden, daß man im Abteilungswettbewerb „unter ferner liefen“ eingestuft wird, ist es erforderlich, zunächst die Hürde „Beteiligung“ zu nehmen. In der Förderung und Entfaltung der Mitarbeiter liegen die Hauptaufgaben im Vorschlagswesen.

Der Vorgesetzte muß aktiv werden

Es wird gerade in unserer technisierten Welt die Entfaltung der persönlichen Möglichkeiten des Mitarbeiters als ein Ziel der Arbeitsgestaltung angesehen, ohne daß man sich ernsthaft über die Konsequenzen und auch über die Schwierigkeiten dieser Forderung klar wird. Im Abteilungswettbewerb liegt aber eine echte und ernstzunehmende Chance für die Verwirklichung dieses Zieles. Hier muß der Vorgesetzte aktiv werden, denn um zu erreichen, daß sich ein Mitarbeiter am Vorschlagswesen beteiligt, ist es erforderlich, ihn zunächst von der Sache zu überzeugen. Wenn man erreicht, daß der Mitarbeiter sich überlegt, wie seine Arbeit verbessert werden kann, ist schon die erste Hürde genommen.

Andere Einstellung zur Arbeit

Ein Mitarbeiter, der sich im produktiven Sinne am Vorschlagswesen beteiligt, und davon gibt es im Werk Kaiserslautern bestimmt nicht wenige, wenn man die im Jahre 1977 angenommenen 1.112 Vorschläge zugrundelegt, wird auch eine ganz andere Einstellung zur Arbeit finden. Es ist richtig, daß man im Abteilungswettbewerb allein mit der Beteiligung „keinen Blumentopf gewinnen“ kann, es müssen auch qualitativ gute Vorschläge hinzukommen. Der Abteilungswettbewerb ist im betrieblichen Vorschlagswesen also ein psychologisches Führungsmittel und gleichzeitig ein Rationalisierungsinstru-

ment. Man darf diesen Wettbewerb nicht isoliert – materiell oder nur psychologisch – handhaben; es kommt vielmehr auf eine optimale Kombination dieser Faktoren an. Über die Ergebnisse im Vorschlagswesen und im Abteilungswettbewerb 1977 werden wir nach der Jahresveranstaltung, die Anfang März sein wird, berichten.

PREISAUSSCHREIBEN

Glückliche Gewinner

Anläßlich des im Oktober letzten Jahres stattgefundenen „Tages der offenen Tür“ fand für Kinder und Jugendliche im Alter von 5 bis 15 Jahren ein Sicherheits-Preisausschreiben statt.

Die Karten zur Beteiligung an diesem Preisausschreiben lagen am Portal bereit. Da es sich hier um Fragen bezüglich der sicherheitstechnischen Einrichtungen unserer Maschinen handelte, konnte gleich zu Beginn des Besuchs die Aufmerksamkeit auf die gestellten Fragen gerichtet werden. Aber auch in der Sicherheitsausstellung der Abteilung Unfallverhütung gab es noch einmal Gelegenheit, alle Fragen mit Hilfe des gezeigten Vortrages zu lösen.

Die Beteiligung war sehr groß. Es gingen 1.527 Lösungskarten ein, 928 waren richtig. Die Auslosung der Gewinner fand Ende letzten Jahres statt. 11 Fußbälle wurden gewonnen von: Petra Schablonevsky, Christian Krämer, Anja Cappel, Peter Halfmann, Volker Kampmann, Heiko Selmikeit, Thomas Kuhn, Sandra Rößner, Sabine Arndt, Michael Hofmann und Gerald Käfer. Vier Rennräder als Hauptgewinn gingen an drei Buben und ein Mädchen. Für Rudi Fuksik, Martin Hild, Andrea Reich und Christian Umlauf fand rechtzeitig vor dem Weihnachtsfest statt. Die Freude bei den Preisträgern war groß. Jeder begutachtete sein Rennrad an Ort und Stelle, und natürlich wurde es auch gleich ausprobiert. Freudestrahlend gingen diese Gewinner nach Hause; sie hatten 1977 gleich zweimal Weihnachten.



K.-E. Hoppel mit einem der Preisträger beim Probieren seines Rennrades.



Das Foto wurde während der Auslosung aufgenommen. Von links G. Hertel, Leiter der Unfallverhütung, K.-E. Hoppel, Hauptabteilungsleiter Personal- und Sozialabteilung, W. Rutz, der „Glücksfee“ spielte, W. Stöbener sowie I. Fink-Christmann beim Notieren der Preisträger.

Wagenbestellung

In letzter Zeit häufen sich Reklamationen bezüglich der Auslieferung der bestellten Fahrzeuge. Es wird immer geschimpft „Wo bleibt denn mein Auto? – Vor drei Wochen hab' ich es schon bezahlt, der Wagen ist aber immer noch nicht eingetroffen!“

Deshalb noch einmal der Hinweis an alle Werksangehörigen, daß nach Bezahlung des Rechnungsbetrages bei dem jeweiligen Geldinstitut unbedingt die bankbestätigte Einzahlungsquittung bei unserer Finanzkasse abgegeben werden muß. Auch die Mitarbeiter, die ihr Fahrzeug durch die Opel-Kredit-Bank finanzieren lassen, müssen nach Abschluß der Finanzierung ihre Quittung mit dem Auszahlungsbetrag bei unserer Kasse abgeben. Nur dann ist gewährleistet, daß das bestellte Fahrzeug zu dem auf der Zahlungsaufforderung genannten Termin eintrifft.

Theaterkarten

Nach wie vor können im Kaiserslauterner Betriebsratsbüro Karten für Opern-, Operetten- und Schauspielvorstellungen des Pfalztheaters bestellt werden. Voraussetzung für eine Preisermäßigung ist allerdings, daß pro Vorstellung mindestens 10 Karten an Werksangehörige verkauft werden. Die Bestellung von Theaterkarten sollte mindestens 14 Tage vorher erfolgen. Der monatliche Theaterplan kann im Büro des Betriebsrates jeweils zu Beginn eines Monats abgeholt werden. Telefo-



Ende des letzten Jahres fand die turnusmäßige Tagung des Ausbilderkreises des Verbandes der pfälzischen Metallindustrie in unserem Werk Kaiserslautern statt. Nach der Begrüßung der Tagungsteilnehmer durch den Hauptabteilungsleiter der Personal- und Sozialabteilung, K.-E. Happel, wurde mit dem umfangreichen

Tagungsprogramm begonnen. Zu dem Thema „Jugend unter Leistungsdruck“ wurde heftig diskutiert. Die anwesenden Ausbilder konnten sich aber keine einheitliche Meinung bilden. Unser Bild zeigt K.-E. Happel (stehend) während der Begrüßung. Rechts der Leiter der Lehrwerkstatt, F. Tregel.

nische Auskunft kann unter der Telefonnummer 221 gegeben werden.

Fundsachen

Im Fundbüro der Werkswache, Bau K 8, Portal 1, häufen sich in letzter Zeit Fundgegenstände. Es ist anzunehmen, daß viele Werksangehörige, die diese Dinge verloren haben, gar nicht an die Ehrlichkeit ihrer Arbeitskollegen glauben.

Rätselhaft ist, wie man ohne Autoschlüssel Auto fahren kann, denn dies ist einer der häufigsten Fundgegenstände; aber auch Uhren, Feuerzeuge, Ringe, Ketten und einige Geldbeutel mit und ohne Inhalt sowie mehrere Türschlüssel warten in unserem Kaiserslauterner Fundbüro auf ihre Besitzer.

Ende des Kaiserslautern-Teils

TEST REKORD E:

„Ein schneller Kraftprotz“

Ein neuer Opel Rekord muß nicht mehr die biedere, gemütliche Familienkutsche sein. Zum Beispiel der flotte „2.0 E“: Der neue Einspritzmotor macht den Wagen 184,4 Stundenkilometer schnell; ein erstaunliches Spurtvermögen, das Überholen sicherer macht. Von Tempo 80 auf Tempo 120 sprintet er in nur 10,5 Sekunden. Das verwirrt die anderen auf der Autobahn. Wie den Fahrer des silbergrauen BMW CSI-Coupé, der die Faust ballte, während die Kinder auf der Rückbank an die Stirn tippten. Dabei

hatte ich ihn nur überholt. Der Rekord 2.0 E ist dazu ein angenehmer Reisewagen. Der Vier-Zylinder-Motor läuft trotz seiner 110 PS leiser als mancher Fünf- und Sechszylinder. Und er ist sparsam.

Ich verbrauchte im Test zwischen 11,3 und 16,5 Litern (bei Vollgas!) auf 100 Kilometer. Ob geradeaus oder in der Kurve; der neue Opel fährt sich hervorragend. Opel hat diesmal mit schlichter Technik Höchstleistungen vollbracht.

Peter J. Glodschey in BILD



Bei dem jährlichen Unfallverhütungs-Preiswettbewerb der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft fielen wieder Gewinne an Mitarbeiter im Werk Rüsselsheim. Zahlreiche Werksangehörige hatten sich durch Einsenden einer Lösungskarte daran beteiligt. Insgesamt waren es 105 Gewinne mit zusammen DM 7.200,-, darunter auch zwei Hauptgewinne in Höhe von je DM 750,-, die an zwei Auszubildende fielen. Auf unserem Bild von links Meister Helmut Klos, die beiden Gewinner Ralf Müller und Ralf Binder sowie Meister Walter Porth. Herzlichen Glückwunsch auch den anderen Gewinnern!





Opel-Produktschau '78



Kadett Coupé



Kadett Limousine



Kadett Caravan L



Kadett Aero

Diesmal das KADETT-Programm

Wie bereits auf Seite 23 angekündigt, ist die Rückseiten-Serie des Jahrgangs 1978 der OPEL POST den Produkten unseres Hauses gewidmet. In jedem Heft stellen wir ein Modell in seinen verschiedenen Versionen vor, wobei aus Platzgründen natürlich nicht auf jede Variante eingegangen werden kann. Den Anfang macht das Kadett-Programm, das wohl zu den vielfältigsten Reihen unseres Unternehmens gehört. Es gibt den Kadett in zahlreichen Karosserie- und Ausstattungsvarianten: als zwei- und viertürige Limousine, als Caravan, als sportliches Coupé und als Cabrio-Limousine. Bereits in der Luxusausstattung, wahlweise für die Limousine, das Coupé und den Caravan, kann er als ein Automobil gelten, das dank seines reichhaltigen Interieurs alle Annehmlichkeiten auch für lange Reisen bietet. Zusätzliche Details, wie sie selbst in Wagen der gehobenen Mittelklasse nicht Standard sind, hält die „Berlina“ bereit. Aber selbst die Modelle der Basis-Baureihe haben Vollschaumsitze, Teppichboden, servo-unterstützte Scheibenbremsen vorn, heizbare Heckscheibe und wahlweise Verbundglas ohne Extrakosten. – Der Aero Kadett entspricht

im wesentlichen dem Berlina-Niveau. Er gewährt einen ungehinderten Panorama-Blick gegen den Fahrtwind eintauschen. Er bietet Raum für die ganze Familie und auch genug Platz im Kofferraum für die Urlaubsfahrt in den sonnigen Süden. – Der stärkste Vergasermotor im Kadett-Programm, wahlweise für die Luxus- und Berlina-Modelle sowie den Aero lieferbar, hat seine Bewährungsprobe in Ascona und Manta schon hinter sich. Mit 55 kW (75 PS) erreicht der 1,6 Liter-Kadett eine Spitze von 160 km/h. Die drei weiteren bewährten Motoren des Kadett leisten 30 kW (40 PS), 41 kW (55 PS) und 44 kW (60 PS).

Sie gehören zu den sparsamsten ihrer Klasse und nützen auch ihre jeweilige Versicherungsklasse voll aus. Für die Motoren 44 kW und 55 kW kann auf Wunsch auch die Opel-Dreigang-Vollautomatik zugunsten eines weiter gesteigerten Bedienungskomforts geliefert werden. – Alles in allem: Wirtschaftlich und leistungsstark, kompakt und raumökonomisch – das sind die traditionellen Kadett-Tugenden.