

OPEL POST

11
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

„Die Firma hat's ja“	2
Kurz berichtet	3
Acht Sonderschichten	3
Mädchen in Männerberufen	4
Stellenausschreibung	5
SENATOR für Holger Börner	6
VV-Prämie für Rentner	7
OPEL POST-Gespräch	8
Karosseriefertigmontage	9
Jubilarefeier	10
Wieder auf der Schulbank	12
Ausbildungsberufe	15
Beobachtungen	15
Hobby-Serie	16
Kfz-Technik	17
Auto-Ratgeber	20
Betriebsräteversammlung	22
Jubilare — Ruhestand	24
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Opel-Produktschau	32

TITELBILD

Auch in diesem Heft der OPEL POST sind wieder interessante technische Beiträge zu finden. In einem von ihnen, in der Rubrik „Auto-Ratgeber“ auf Seite 20, geht es um das Thema Breitreifen. Das Fotomodell ist zwar Blickfang, doch in Wirklichkeit geht es auf dem Bild um diese Reifensorte, die hier auf einen MONZA montiert ist. In dem erwähnten Artikel wird von einem Fachmann der PEK die Frage beantwortet: „Breitreifen — erhöhen sie die Fahrsicherheit?“

TÖRICHTES SCHLAGWORT:

„Die Firma hat's ja!“

In seiner Ansprache während der letzten Jubilarfeier, über die auf Seite 22 ausführlich berichtet wird, ging Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt auch auf grundsätzliche Fragen ein und sagte dazu unter anderem: „Unsere Geschäftspolitik hat sich stets an den Gesetzen der Wirtschaftlichkeit orientiert. Die mitunter belächelte oder kritisierte Sparsamkeit auf vielen Gebieten war eine der Voraussetzungen, daß wir alle in der Regel einen sicheren Arbeitsplatz hatten. Nur durch eine solide Geschäftspolitik war vieles machbar, was sonst nur ein Wunsch geblieben wäre. Das wird auch weiter unser Bestreben sein.“

Optimistische Zukunftserwartung

Mit Optimismus blicken wir heute in die überschaubare Zukunft. Die Nachfrage nach unseren Fahrzeugen ist nach wie vor groß. Durch ihren zunehmenden Beliebtheitsgrad haben sich auch unsere neuen Modelle bereits einen ansehnlichen Marktanteil erobert. Wartefristen von mehreren Monaten sind die Folge. Um sie im Interesse von uns allen abzubauen, haben wir weitere Sonderschichten beantragt, andernfalls würden wir riskieren, Interessenten an die Konkurrenz zu verlieren. Der optimistische Blick in die nahe Zukunft kann natürlich nicht von Problemen ablenken, die es in Hülle und Fülle gibt. Hauptsorge machen die Kosten, die nur zum Teil in den Preisen aufgefangen werden können.

Kosten machen Sorgen

Sorgen macht in diesem Zusammenhang auch die ausländische Konkurrenz, die zum Teil erhebliche Kostenvorteile gegenüber uns hat. Vergessen wir dabei nicht, daß auch 1978 das Wachstum der Automobilindustrie — weltweit gesehen — wiederum fast ausschließlich von der Ausweitung der Automobilerzeugung in Japan getragen wird, wobei die Erfolge der Japaner im wesentlichen Erfolge im Export sind. Auch muß man die Wachstumsraten der deutschen Automobilindustrie in die richtigen Proportionen rücken. Sie sind nicht nur im Vergleich mit der Steigerung der japanischen Automobilerzeugung, sondern auch im Vergleich zu den Wachstumsraten, an die wir in Deutschland früher gewohnt waren, gering. Sie schlagen nur deshalb so positiv zu Buch, weil sie, gemessen an den meisten übrigen Branchen, im Augenblick ein günstiges Bild widerspiegeln. Hinzu kommt, daß wir in der Automobilindustrie vor vielfältigen Aufgaben stehen, die uns in den kommenden Jahren noch große Belastungen und Anstrengungen abverlangen werden.

Jubilare braucht man das wohl kaum zu sagen. Sie wissen es! Aber unter den anderen im Betrieb, in der Hauptsache den Jüngeren, sind nicht wenige, die diese Probleme auf die leichte Schulter nehmen oder auf Schlagworte reduzieren, wobei wohl das törichtste ist: Die Firma hat's ja!“

Kurz berichtet

Weiterhin gestiegen ist die Belegschaftszahl des Unternehmens. Ende Oktober wurden im Gesamtunternehmen 64.242 Mitarbeiter gezählt, 41.621 davon allein im Werk Rüsselsheim.

Gerald Y. Genn ist mit Wirkung vom 25. September 1978 als Aktionärsvertreter aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden; an seine Stelle trat George W. Wolf.

Die Gratifikation 1978, in den meisten Fällen ein 13. Monatsgehalt, wird Ende November auf die Girokonten der Mitarbeiter überwiesen.

Für den Fahrzeugverkauf an Werksangehörige können seit dem 25. November 1978 nur noch die jetzt gedruckten und an den Auslegestellen bereitliegenden neuen grünen Neuwagen-Kaufanträge, Opel-Form Nr. 54051-0, Ausgabe 9/78, verwendet werden. (Siehe auch die Werksanschläge.)

Der Gesamtbetriebsrat hat einen Bildungsausschuß gebildet, dem vom Werk Rüsselsheim R. Petry und K.H. Kreuzer, vom Werk Bochum W. Gröber und M. Wittkowski sowie vom Werk Kaiserslautern P. Schleicher und R. Nutzenberger angehören.

Rechtzeitig vor der kalten Jahreszeit ist am Portal D 24 eine Wartehalle fertiggestellt worden, in der Neueinzustellende sich bis zum Beginn der Sprechzeiten aufhalten können.

Der erste Teil der Opel-Vortragsreihe in diesem Winterhalbjahr endet am 21. November mit Wolfgang Freihens Bericht über Kalifornien. (Beginn des zweiten Teils am 6. März 1979.)

Die nächste Jubilarfeier ist am 10. März 1979 in der Rheingold-Halle in Mainz.

Die Reihenveranstaltungen '78 in den drei Opel-Städten beginnen am 24. November im Rüsselsheimer Stadttheater und enden am 9. und 10. Dezember in der Bochumer Ruhrländhalle.

Beilagenhinweis

Mit diesem Heft der OPEL POST wird eine Broschüre des Bundesministeriums für Wirtschaft ausgegeben, die sich mit dem vor allem für Autofahrer wichtigen Thema „Mehr Kilometer mit weniger Benzin“ befaßt. Auf 23 Seiten wird in leicht verständlicher Form geschrieben und mit lustigen Zeichnungen illustriert, welche zahlreichen Möglichkeiten zur Benzineinsparung es gibt. In Bochum und Kaiserslautern wurden die Heftchen schon früher verteilt.

Acht Sonderschichten

Acht Sonderschichten im Werk Rüsselsheim hat der Betriebsrat bekanntlich zugestimmt. Die gleiche Zustimmung gab auch der Betriebsrat von Kaiserslautern. Vier werden noch in diesem Jahr, die weiteren im Januar und Februar 1979 gefahren. Grund für die Sonderschichten ist der nach wie vor hohe Auftragsbestand aus dem Inland wie von den Exportmärkten. Für die Mitarbeiter der Werke Rüsselsheim und Kaiserslautern werden die Sonderschichten wie Überstunden ver-

gütet, außerdem erhalten sie 1978 einen zusätzlichen Urlaubstag. Darüber hinaus wird in diesem Jahr als einmaliger Festbetrag zur Weihnachtsgratifikation – die meisten erhalten bereits ein volles 13. Gehalt – eine Zahlung von bis zu DM 125,- geleistet.

Ob der Bochumer Betriebsrat über seine zunächst ablehnende Haltung zu den Sonderschichten noch einmal Überlegungen anstellt und erneut abstimmt, war bei Redaktionsschluß dieser Druckform noch nicht abzusehen.

Innenminister Baum im Werk

Das leisere und weiter abgasentgiftete Automobil der kommenden Jahre stand im Mittelpunkt eines Informationsbesuches, den Bundesinnenminister Gerhart Rudolf Baum auf Einladung von Generaldirektor James F. Waters, Jr., im Oktober unserem Rüsselsheimer Stammwerk abstattete. Nach der Begrüßung durch den Generaldirektor unterrichtete sich der Minister insbesondere über den Stand der Forschung auf dem Gebiet der Umweltfreundlichkeit moderner Automobile und die zu erwartenden weiteren Verbesserungen. Dabei standen Lärm- und Abgasemissionen im Vordergrund. Baum betonte in diesem Zusammenhang die überragende Bedeutung der Bekämpfung des Verkehrslärms. Hinsichtlich der Schadstoffbegrenzungen im Abgas begrüßte er die bisherigen Anstrengungen der Automobilindustrie, in enger Kooperation mit den zuständigen Behörden ihre Produkte den unter Umweltschutzgesichtspunkten vorgegebenen Grenzwerten anzupassen. Die Bundesregierung werde weiterhin im nationalen wie internationalen Bereich

alle Anstrengungen unternehmen, um die Umweltfreundlichkeit weiter zu verbessern.

James F. Waters, Jr., versicherte seinerseits, daß unser Unternehmen bereits seit langem mit gutem Erfolg hohe Anstrengungen zugunsten einer ständigen Verbesserung seiner Produkte auch auf diesem Sektor unternimmt und diese Arbeit selbstverständlich mit aller Intensität fortsetzen werde. Gleichzeitig erwähnte er die Notwendigkeit von Kosten/Nutzen-Analysen auch auf diesem Gebiet und bat den Minister, sich für eine Harmonisierung der internationalen Prüfvorschriften einzusetzen. Zum Abschluß seines Besuchs besichtigte Baum mehrere Versuchs- und Forschungslabore im Entwicklungsbereich.

Auf unserem Bild Begrüßung nach der Ankunft. Rechts Innenminister G.R. Baum, links der Generaldirektor, zwischen beiden Vorstandsmitglied E. Rohde. Links hinten (halb verdeckt) Vorstandsmitglied H.W. Zincke.





UNSERE AUFNAHMEN

Auf der oberen Bildleiste von links: Sylvia Poth, Petra Deichmann und Waltraud Pollakowski.

Während eines Gesprächs in der Lehrwerkstatt erkennt man auf dem linken Bild von links Ausbildungsmeister H. Rauch, Petra Deichmann, Dr. H. Höltnerhoff, Leiter Personal-Entwicklung, L. Böhmer, Leiter der gewerblich-technischen Ausbildung, und Sylvia Poth.

AUCH SO ETWAS GIBT ES

Mädchen erlernen Männerberufe

Daß ein junges Mädchen Stenotypistin, Verkäuferin, Friseurin werden will oder einen anderen „typischen“ Frauenberuf als Ausbildungsziel wählt, ist normal, daß sie aber einmal Maschinenschlosser oder Dreher werden will, ist trotz der beruflichen Gleichstellung von Mann und Frau in der Bundesrepublik immer noch die Ausnahme. Bei uns gibt es jetzt solche Ausnahmen. In die Fertigkeiten der beiden Berufe werden seit Beginn des Ausbildungsjahres Anfang September drei Mädchen im Werk Rüsselsheim eingeführt. Es sind Sylvia Poth und Petra Deichmann, die als Maschinenschlosserinnen ausgebildet werden, während die dritte im Bunde, Waltraud Pollakowski, einmal als Dreherin tätig sein will.

Wenn Mädchen technische Berufe ergreifen, wird eine spezielle Neigung vorausgesetzt, die bei unseren jungen Auszubildenden zweifellos vorhanden ist. Die endgültige Entscheidung kam allerdings nicht spontan, sondern nach reiflicher Überlegung, wobei auch die Gespräche mit den Eltern letztlich ausschlaggebend gewesen waren. Sylvia Poth und Petra Deichmann sagten übereinstimmend, als wir sie kürz-

lich in der Lehrwerkstatt besuchten, daß ihnen der „männliche“ Ausbildungsberuf Spaß mache – soweit man das nach der kurzen Zeit überhaupt beurteilen könne. Zukunftswünsche haben Sie im Augenblick noch nicht; zunächst wollen sie einmal das Ausbildungsziel erreichen.

Bei Waltraud Pollakowski, die als Dreherin ausgebildet wird, ist die Ausgangsposition etwas anders. Sie stammt aus Allenstein (Ostpreußen), das heute in Polen liegt. Dort hatte sie bereits eine Lehre als Dreherin begonnen, die sie aber nach 16 Monaten abbrechen mußte, denn sie siedelte mit ihren Eltern in die Bundesrepublik. Nachdem ihr Vater zahllose Ausreisearträge gestellt hatte, klappte es kürzlich nach 17 Jahren. Da die Ausbildungsinhalte in Polen sich von denen bei uns wesentlich unterscheiden, mußte sie hier noch einmal von vorn beginnen. Es gefällt ihr hier sehr gut. Auch findet sie es angenehm, daß sie als Auszubildende nicht – wie in Polen – in Früh- und Spätschicht arbeiten muß. Sie wohnt mit ihren Eltern und vier Geschwistern in Königstädten. Der Vater und ein Bruder arbeiten auch im Werk.

Zur Lage

Nie zuvor wurden während der ersten neun Monate eines Jahres so viele neue Opel-Automobile in der Bundesrepublik zugelassen wie 1978. Bis Ende September waren es 404.347 Einheiten (Vorjahres-Vergleichszahl in Klammern: 378.343), davon allein im September 36.290 (36.625). Für Januar bis September erreichte das Unternehmen einen Marktanteil von 19,4 Prozent (19,0). Für den Monat September ergeben sich 17,2 Prozent Anteil (18,4). Das Unternehmen hat seine Produktionskapazität bereits seit Jahren völlig ausgelastet und steuert auch 1978 einer Rekordproduktion entgegen. Dennoch war es nicht möglich, den gleichen Marktanteil ganz zu erreichen. Der Rekord konnte seine absolute Spitzenreiterposition in der oberen Mittelklasse halten und festigen und erzielte mit 135.723 Zulassungen während der ersten drei Quartale den beachtlichen Anteil von 36 Prozent in dieser Klasse. Zufrieden äußerte sich Generaldirektor James F. Waters, Jr.: „Im Augenblick wünsche ich mir nur, daß wir noch mehr Autos bauen könnten, um die Wünsche unserer Kunden schneller zu erfüllen.“



Drei Millionen Bedford

Einen in ihrer Branche keineswegs alltäglichen Rekord feierte kürzlich die weltweit als Nutzfahrzeughersteller bekannte britische Marke Bedford mit der Produktion des dreimillionsten Fahrzeuges. Von den 3.000.000 bisher in knapp 50jähriger Geschichte gebauten Einheiten entfallen dabei rund ein Drittel auf Lieferwagen und Transporter, die weiteren zwei Drittel auf Lastkraftwagen. Damit ist Bedford auch der erste Hersteller, der im Vereinigten Königreich mehr als zwei Millionen Lkw produzieren konnte. Daß die nur wenige Meilen nördlich von London, in Luton, Bedfordshire, ansässige Firma mit einem weiteren großen Werk im benachbarten Dunstable auch international gute Reputation besitzt, unterstreicht eine Exportquote von rund 50 Prozent.

In der Bundesrepublik gründet sich der Erfolg des mit unserem Unternehmen

verbundenen Nutzfahrzeug-Spezialisten auf die Transporterreihe Bedford Blitz, die seit 1973 dem Opel-Vertriebsprogramm angehört. Lagen ihre jährlichen Zuwachsraten nicht zuletzt dank ihres vielseitigen Konzepts bisher schon jeweils höher als die des Gesamtmarktes, ist Karl Krödel, Verkaufs-Chef für die Bedford Blitz Reihe, auch beim Blick in die Zukunft optimistisch: „Wir werden unseren Marktanteil weiterhin steigern.“

Das Soll von 1978 – knapp 5.000 Einheiten – dürfte bis zum Jahresende erfüllt werden, und auch für 1979 weist die Projektion deutlich nach oben: Dann nämlich sollen bereits 6.000 Kombis, Kastenwagen, Pritschenwagen und Fahrgestelle mit dem Blitz-Emblem in der Bundesrepublik abgesetzt werden. (Auf dem Bild der Pritschenwagen, der zu den beliebtesten Varianten im Bedford Blitz-Transporterprogramm zählt.)

WICHTIGER HINWEIS

Innerbetriebliche Stellenausschreibung von Angestellten-Positionen im Werk Rüsselsheim

Ab 1. November 1978 werden auf Grund einer zwischen der Geschäftsleitung und dem Betriebsrat geschlossenen Betriebsvereinbarung alle für eine interne Besetzung geeigneten offenen Angestellten-Positionen im Werk Rüsselsheim wöchentlich durch Werksanschlag an den Schwarzen Brettern ausgeschrieben.

Bewerbungen von Werksangehörigen, die der Auffassung sind, daß sie für eine der ausgeschriebenen Positionen geeignet sind und die dafür erforderlichen beruflichen Qualifikationen besitzen, sind ausnahmslos in der Personalabteilung Gehaltsempfänger einzureichen.

Die Bewerbungen sollten möglichst aussagefähig sein, das heißt Lebenslauf, Zeugniskopien und genaue Angaben über Fähigkeiten, bisherige Tätigkeiten usw. enthalten. Außerdem sind die Bewerbungen mit der jeweiligen Kennziffer der ausgeschriebenen Stelle sowie der Abteilungs- und Stammmnummer und – soweit zutreffend – der Werkstelefonnummer des Bewerbers zu versehen.

Rückfragen sind in der Personalabteilung Gehaltsempfänger, Bau D 10, I. Stock, Zimmer 75 oder unter Nummer 2536 oder 2606 möglich.

AUCH DIAS

Service der Werkbücherei erweitert

Nachdem die Opel-Filme für die Vorführung zu Hause, im Freundeskreis oder während eines Vereinsabends auf großes Interesse gestoßen und ständig ausgeliehen sind, wird der Service der Werkbücherei jetzt auf Dia-Serien erweitert.

Allen Dia-Freunden stehen vorerst vier Kurz-Diaserien zur Verfügung, bestehend jeweils aus 20 Kleinbild-Farbdias (glaslos gerahmt in 5 x 5 Dia-Rahmen), die für alle handelsüblichen Geräte projizierbar und auch für Dia-Betrachter geeignet sind. Zu jeder Serie gibt es ein Textheft.

Man kann den Text zu den einzelnen Dias vorlesen und damit im Freundes- oder Familienkreis einen ansprechenden Diavortrag inszenieren. Folgende Serien sind erhältlich:

„Automobildesign heute“

Eine Beschreibung der einzelnen Stationen bei der Formgestaltung eines neuen Automobils, beginnend bei den ersten Skizzen bis zur letzten Stufe der Design-Phase, dem Fiberglasmodell in natürlicher Größe.

„Testlabor Straße“

Der Beruf des Testfahrers gilt oft als abenteuerlich. Die Diaserie berichtet, wie die Wirklichkeit des Fahrversuchs aussieht. Sowohl Dauerhaltbarkeitsuntersuchungen als auch Sonderversuche und Auslandstests werden angesprochen. Im Mittelpunkt steht das Opel-Prüffeld in Dudenhofen.

„Ein Auto entsteht“

Wie werden die Einzelteile eines Autos gefertigt, wie ist der Montageablauf, wo fertigt Opel? Diese Fragen und viele mehr beantwortet diese interessante Serie, die beim Wareneingang beginnt und mit dem Versand der fertigen Fahrzeuge endet.

„Die Motorenfertigung“

Von der Gießerei bis zum ersten Probelauf eines Motors werden die wichtigsten Stationen der Motorenfertigung gezeigt und beschrieben, eine Serie, die nicht zuletzt für Mitarbeiter des M 55 von Interesse sein dürfte.

Die Dias können von allen interessierten Mitarbeitern kostenlos zu den üblichen Bedingungen in der Werkbücherei I und in der Werkbücherei II entliehen werden. Auskünfte erteilen die Werkbücherei I, Tel. 4814, sowie die Werkbücherei II, Tel. 4947.



Tausende wollten Reinhold M e s s n e r hören, aber „nur“ 1.300 Besucher fanden in der Flörsheimer Stadthalle Platz, in die wegen des großen Andrangs der Farbbildbericht „Everest '78“ verlegt werden mußte. Rüsselsheim hat leider keinen Saal dieser Größenordnung, von der Walter-Köbel-Halle abgesehen, die für solche Veranstaltungen jedoch wieder zu groß und wegen des laufenden Sportbetriebs auch meist belegt ist. Auf vielfältigen Wunsch wird angestrebt, den Vortrag, der Höhepunkt der diesjährigen Opel-Vortragsreihe war, zu wiederholen. Die zweite Vortragsreihe dieses Winterhalbjahres beginnt dann wieder am 6. März. Einzelheiten werden rechtzeitig bekanntgegeben. Auf dem Bild Reinhold Messner während der Diskussion mit einigen hundert Besuchern, die nach dem Vortrag geblieben waren, um ihm Fragen zu stellen bzw. mit ihm über alpinistische Probleme zu diskutieren.



Die Brücke vom neuen Großparkplatz über die B 43 ist inzwischen fast fertig. (Die Aufnahme entstand während der Bauarbeiten Ende Oktober.) Nach ihrer Freigabe sollte das Angebot von 1.000 neuen Parkplätzen auch genutzt werden, vor allem von den Mitarbeitern der PEK, des Design und des Rechenzentrums, die durch die Brücke einen verhältnismäßig kurzen Fußweg zu ihren Arbeitsplätzen haben. Wenn sie kollegiales Verhalten zeigen, wird auf den anderen Parkflächen genügend Platz für alle Autobesitzer sein, die jetzt noch auf Gehwegen und an anderen unerlaubten Stellen ihre Wagen abstellen und so zur angespannten Parkplatzsituation beitragen.

SENATOR für den Ministerpräsidenten

Umgestiegen vom DIPLOMAT auf einen SENATOR CD ist dieser Tage der hessische Ministerpräsident Holger Börner. Bei der Übergabe im Hof der Staatskanzlei war er leider verhindert. Der Chef der Staatskanzlei, Staatssekretär Bartholomäi, übernahm daher aus der Hand von Vorstandsmitglied E. Rohde Wagen, Schlüssel sowie Papiere und gab sie später weiter an Börners Fahrer K. Fuß. Wenige Tage danach erhielt auch der Staatssekretär einen neuen Wagen, ebenfalls einen SENATOR. Wir wünschen gute Fahrt!

BERUFSAUSBILDUNG

Einstellungen zum 1. September 1979

Bewerber, die im Kalenderjahr 1978 nicht älter als 19 Jahre alt sind, können ihre Bewerbungen für eine berufliche Ausbildung im Werk Rüsselsheim ab sofort, spätestens jedoch bis 1.12.1978 (Poststempel), bei der Abteilung Berufsausbildung einreichen. Mädchen können sich für alle aufgeführten Ausbildungsberufe bewerben. Für die Bewerbung sind erforderlich: Bewerbungsschreiben mit Angabe des gewünschten Berufes, handgeschriebener Lebenslauf, Abschrift oder Kopie des letzten Schulzeugnisses, Paßbild. Ein entsprechend gestalteter Bewerbungsbogen kann von der Abteilung Berufsausbildung angefordert werden. Die Einstellung erfolgt in den Ausbildungsberufen: Elektroanlageninstallateur (mit der Möglichkeit einer aufbauenden Ausbildung zum Energieanlagenelektroniker), Bohrwerkdreher, Dreher, Fahrzeugpolsterer, Universalfräser, Universalschleifer, Maschinenschlosser, Modelltischler, Werkzeugmacher, Techn. Zeichner, Bürogehilfin, DV-Kaufmann und Industriekaufmann. Bis auf die beiden letztgenannten Berufe, für die Mittlere Reife verlangt wird, genügt ein guter Hauptschulabschluß. (Weitere Einzelheiten auf den Werksanschlagen.)

*Wer am
Leben hängt,
hängt auch
am Gurt!*



Für die Schwedische Post

Die Schwedische Post benötigt ein spezielles Fahrzeug für den Briefkastendienst in den vorstädtischen und ländlichen Bezirken. Nach Versuchen mit anderen Fabrikaten wurden 1974 in Zusammenarbeit mit GM Nordiska, unserem Werk und der Karosseriefabrik Voll in Würzburg ein Prototyp entwickelt. Da dieses Fahrzeug den Bedürfnissen des Postzustellendienstes entsprach, erteilte die Schwedische Post 1975 den ersten Festauftrag.

Bei dem Basisfahrzeug handelt es sich um einen Kadett Rechtslenker mit 1,2 S Motor und verstärktem automatischen Getriebe, bei dem verschiedene Modifizierungen vorgenommen werden mußten. Ein besonders markantes Merkmal ist die Schiebetür auf der rechten Seite (linkes Bild).

Kürzlich wurde das 1.000ste Fahrzeug seit 1975 bei der Firma Voll fertiggestellt

und nach Schweden zum Versand gebracht. Mit Ablauf aller derzeit noch vorliegenden Aufträge werden es dann 1.300 Fahrzeuge dieser Art sein, die an die Schwedische Post geliefert wurden.

Bei der Übergabe des Jubiläumswagens in Würzburg erkennt man auf dem rechten Bild von links P. A. Madson, Verkaufskoordination Übersee, W. Stapper, Export Technische Information, G. Voll, Inhaber des Karosseriewerkes in Würzburg, sowie S. Baegerfeldt von GM Nordiska.



Das Beispiel zeigt, daß es sich lohnen kann, noch bis zur Pensionierung eine gute Idee zu Papier zu bringen. Denn auch als Rentner erhält man, wenn der Vorschlag angenommen wird, die volle Prämie. Und wenn man vorzeitig stirbt, wird die Prämie an die Witwe oder die Erben ausgezahlt.

Das Bild wurde bei der Scheckübergabe gemacht. Von links Personalleiter G. Noß, Opel-Rentner K. Roth, VV-Ausschußvorsitzender H. Meuselbach und Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt.

VV-PRÄMIE FÜR OPEL-RENTNER

Die Überraschung war perfekt

Die Überraschung war perfekt: Für seinen Verbesserungsvorschlag, den er wenige Monate vor seiner Pensionierung im Jahre 1973 eingereicht hatte, bekam der Opel-Rentner Karl Roth jetzt eine Prämie von DM 10.485. Er wunderte sich, als er kürzlich einen Brief vom Vorsitzenden des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, H. Meuselbach, erhielt, in dem es schwarz auf weiß stand:

Sein Verbesserungsvorschlag vom 20. Februar 1973, das Material für den Federsitz

unten auf eine andere Güte umzustellen, konnte wegen mehrfacher zeitraubender Qualitätsversuche erst Anfang 1978 eingeführt werden und zur Auswertung gelangen. Er erbrachte eine Bruttoprämie von DM 10.485. Damit hatte Opel-Rentner Karl Roth wirklich nicht gerechnet. Die Freude war entsprechend. Nach so langer Zeit hatte er an den Vorschlag überhaupt nicht mehr gedacht, geschweige denn an eine Prämie. Am 25. Oktober überreichte ihm Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt den Scheck.



Von Bestsellern und Ladenhütern

OPEL POST-Gespräch mit der Leiterin unserer Werkbücherei

Redaktion: Frau Kröhner, zunächst ein paar Zahlen und Daten für OPEL POST-Leser, die wenig oder überhaupt nichts von unserer Werkbücherei wissen.

Kröhner: Meine Mitarbeiterinnen und ich betreuen zwei Ausleihstellen: die Hauptstelle am Hauptportal und die Zweigstelle am Portal 20. Rund 37.000 Bände umfaßt im Augenblick der Gesamtbestand der Werkbücherei.

Redaktion: 37.000 Bände! Was sind das für Bücher?

Kröhner: Unser Buchbestand verteilt sich auf etwa 65 Prozent Sach- und Fachbücher, der Rest sind Romane, Erzählungen und Jugendbücher.

Redaktion: Das widerspricht der allgemeinen Auffassung. In der Regel wird doch angenommen, daß die Unterhaltungsliteratur bevorzugt wird.

Kröhner: Das war einmal. Heute geht die Tendenz eindeutig zum Sachbuch.

Redaktion: Worauf führen Sie diesen Trend zurück und gilt er allgemein?

Kröhner: Das Leseinteresse hat sich im Laufe der Jahre gewandelt. In anderen Büchereien ist es ähnlich. Vor zwanzig Jahren wurden von unseren Lesern noch fast 70 Prozent Unterhaltungsliteratur – Romane und Erzählungen – ausgeliehen. Jetzt ist es fast umgekehrt, liegt die Ausleihequote für Sachliteratur bei knapp 70 Prozent.

Redaktion: Ein beachtlicher Wandel! Was sind nach Ihrer Meinung die Gründe dafür?

Kröhner: Viel dazu hat die verstärkte Hinwendung zur Weiterbildung beigetragen. Ohne das sie begleitende Buch ist sie kaum denkbar. Hinzukommt, daß das Angebot an leicht verständlichen Sach- und Fachbüchern im letzten Jahrzehnt beträchtlich gestiegen ist, was wiederum bedeutet, daß wir bei der Buchbeschaffung dieser neuen Richtung Rechnung tragen.

Redaktion: Welche Sachgebiete werden von den Lesern bevorzugt?

Kröhner: Besonders gefragt sind Bücher aus dem weiten Bereich der



Unsere Werkbücherei blickt auf eine über 40jährige Tradition zurück. Ihr Buchbestand ist in den letzten Jahren auf inzwischen 37.000 Bände gewachsen. Zur Zeit nehmen 7.400 Werksangehörige den Service der Werkbücherei in Anspruch, das sind rund 28 Prozent der deutschen Belegschaft des Rüsselsheimer Werkes. In einem OPEL POST-Gespräch mit Gisela Kröhner, Leiterin der Bücherei (auf dem Bild mit K. H. Mai), erfuhren wir Näheres über die Lesegewohnheiten.

Technik, vor allem der Kfz-Technik, der Elektronik und dem Maschinenbau. Ein großer Teil dieser Bücher wird von den Auszubildenden entliehen, die übrigens besonders eifrige Leser der Bücherei sind. Großes Interesse finden dann noch Bücher der Fachgebiete Reise und Erholung, Wirtschaft, Sport und Geschichte. Natürlich spielen auch Romane weiterhin eine nicht unwesentliche Rolle. Schließlich ist gute Unterhaltungsliteratur nach wie vor gefragt und gehört, das sollte selbstverständlich sein, zum Bestand einer vielseitigen Bibliothek...

Redaktion: ... wobei das Ihnen zur Verfügung stehende Budget doch wohl den Rahmen beim Einkauf setzt.

Kröhner: Das ist klar. Wir haben jährlich eine bestimmte Summe, mit der wir auskommen müssen.

Redaktion: Auf welche Weise können interessierte Mitarbeiter von den Neuanschaffungen erfahren, welche Möglichkeiten gibt es da?

Kröhner: Leider können wir aus personellen Gründen nur selten neue Kataloge zusammenstellen, die im übrigen schnell wieder veralten. Auf wiederholten Wunsch werden wir in Zukunft aber häufiger als bisher Listen mit Titeln von Neuanschaffungen zum Mitnehmen bereitlegen. Dazu kommt die Beratung durch die Mitarbeiterinnen der Bücherei, auf die wir großen Wert legen.

Redaktion: Also ein guter, persönlicher Kontakt zum Leser.

Kröhner: Ja!

Redaktion: Viel Wirbel in Presse, Funk und Fernsehen wird immer wieder um die „Bestseller“ gemacht...

Kröhner: ... manchmal zuviel, was auf unsere Leser zurückschlägt, die ungeduldig werden, wenn ein gerade herausgekommener Bestseller nicht sofort im Regal steht. Die meisten Bestseller werden angeschafft. Und da sie eine Zeitlang in aller Munde sind, sind sie ständig ausgeliehen, so daß mitunter längere Wartezeiten entstehen.

Redaktion: Wie lange hält die Popularität dieser Bücher in der Regel an?

Kröhner: Eine berechtigte Frage: meist nur eine begrenzte Zeit, dann läßt die Nachfrage nach.

Redaktion: Frau Kröhner, ehrlich, haben Sie auch Ladenhüter?

Kröhner: Welche Bücherei hat sie nicht. Oft sind es Titel, die man ganz einfach haben muß, um gut sortiert zu sein, beispielsweise die Klassiker, die aber leider selten verlangt werden. Meist sind es ältere Romane, die man zu den sogenannten Ladenhütern rechnen kann. Inhaltlich veraltete oder zerlesene Bücher werden jedoch jährlich aus dem Bestand entfernt.

Redaktion: Sie waren doch sicherlich auf der kürzlich stattgefundenen Frankfurter Buchmesse?

Kröhner: Selbstverständlich, bei dieser Gelegenheit haben wir wieder neue Anregungen für unsere nächste Buchbeschaffung geholt.

Redaktion: Frau Kröhner, vielen Dank, daß Sie unsere Fragen so ausführlich beantwortet haben.

In der Karosseriefertigmontage

Die Fertigung unserer Fahrzeuge vollzieht sich stationsweise, von Arbeitsbereich zu Arbeitsbereich. Die aus dem Preßwerk kommenden Karosserie-Teile werden im Gerippebau zur Roh-Karosserie zusam-

innenverkleidet. Geht man am Band vorbei, kann man den Arbeitsablauf von Station zu Station verfolgen. Daneben Räume, in denen an der Herstellung der Sitze gearbeitet wird. Plötzlich – man hat

es gar nicht bemerkt – ist auch die Instrumententafel angebracht. Hier wie überall sind viele geschickte, geübte Hände am Werk. Diese Geschicklichkeit fällt einem besonders auf. Alles ist hier gut aufeinander eingespielt.



An anderer Stelle werden die Scheinwerfer mit den Glühbirnen ausgestattet und dann montiert. Oder die Frontscheibe wird mit einer Gummidichtung versehen, danach mit einer Zierblende „umwunden“. Schnell und sicher setzt jemand ein Kühlgitter ein. Auch Frauen sind am Band beschäftigt. Mit gleicher Selbstverständlichkeit wie ihre männlichen Kollegen leisten sie ihre Arbeit. Am Ende des Bandes sind es nur noch letzte Feinheiten, dann sind die Arbeiten in der Fertigmontage beendet. Aber es fehlen noch Motor, Getriebe, Fahrwerk, Reifen. Doch dafür ist die Endmontage zuständig, über die im nächsten Heft berichtet wird.

mengeschweißt und -gelötet, worüber bereits im letzten Heft berichtet wurde. In der Karosserie-Fertigmontage wird die Karosserie, nachdem sie zuvor die Lackiererei durchlaufen hat, „gefüllt“, erhält sie ihre Ausstattung. Dazu gehören das elektrische Leitungsnetz, Lenkung, Fenster, Scheibenwischer, Instrumente, Teile der Bremsanlage, Sitze, Innenverkleidungen und anderes mehr. Viele Arbeitsgänge fallen also an. Unsere Schnappschüsse konnten natürlich nur einige dieser Arbeiten festhalten.

Da werden Kabel und Drähte durch die Karosserie gezogen: das elektrische Leitungsnetz wird installiert. Woanders setzen geschickte Hände das Lenkrad ein. Besonders ins Auge fällt die Arbeit an der



AUFNAHMEN

In der Fertigmontage erhält die Karosserie ihre Ausstattung: Scheiben, Lenkung, Elektrik, Teile der Bremsanlage und vieles andere mehr. Einige Stationen sind auf unseren Aufnahmen festgehalten: Vor der Scheinwerfermontage werden die Glühbirnen eingesetzt (Bilder oben). – Die Befestigung der Innenverkleidung und des Dachhimmels verlangt viel Geschicklichkeit, wie das mittlere Bild zeigt. – Darunter erkennt man, wie die Frontscheibe mit einer Gummidichtung versehen und nach der Montage mit einer Zierblende umgeben wird.



Erfolge kommen selten allein

Man braucht nur an die langen Spalten der Jubilarseiten in den letzten Ausgaben der OPEL POST zu erinnern, um zu verstehen, warum die zweite Jubilarfeier 1978 in einer noch größeren Halle stattfinden mußte: in der Wiesbadener Rhein-Main-Halle. Es waren rund 1.600 Teilnehmer, Jubilare mit ihren Ehegatten, Vorgesetzte der Jubilare und Gäste, die an einem sonnigen Oktobertag nach Wiesbaden gekommen waren.

Die Jubilarehrung wurde von Darbietungen des großen Werksorchesters umrahmt. Andreas Wagner, diesmal selbst als Jubilar im Saale sitzend, hatte den Dirigentenstab seinem Stellvertreter Josef Deinert überlassen. Jedoch den Marsch „Alte Kameraden“ dirigierte er — als Jubilar — für seine Mitjubilare.

Im Mittelpunkt der Feier standen Ansprachen von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, des Betriebsratsvorsitzenden Richard Heller und des Jubilarsprechers Kaspar Dorp, Werksanlagen-Werkstätten, seit 25 Jahren bei Opel. (Ansprachen siehe unten.) Dem offiziell-

len Teil folgte das gemeinsame Abendessen. Die Abteilung Werksverpflegung hatte sich mit einer abwechslungsreichen kalten Platte sehr viel Mühe gemacht; dazu wurde Rheingauer Wein serviert. —

Danach hob sich der Vorhang und gab die Bühne frei für einen großen bunten Abend, der sehr viel Freude machte. In drei Auftritten war das Vera Vacano-Ballett zu sehen, acht hübsche Mäden, die man auch schon im Fernsehen erleben konnte. Die Lady Girls, ein Gesangstrio aus Berlin, führte mit bekannten Titeln in die Welt des Schlagers und des Rock'n Roll, während die Vier Heirolls mit einer Rollschuh-Schleuderattraktion das Publikum in Atem hielten. Auch die Drei Hocevars bekamen mit ihrer Musikalrevue viel Beifall.

Zum Schluß des bunten Programms konnte Ansager Günter Wagner Altstar Bruce Low ankündigen. Er brillierte mit einem breitgefächerten Repertoire seiner Erfolgstitel, so auch mit der „Legende von Babylon“, mit der er zwei Tage später in der ZDF-Oktober-Hitparade mit Dieter

Thomas Heck in Berlin auf den ersten Platz kam. Ohne Zugaben kam er nicht von der Bühne. Musikalisch begleitet wurden die Künstler vom kleinen Ensemble des Werksorchesters, ebenfalls unter Leitung von Josef Deinert, das auch mit solistischen Einlagen seinen guten Ruf als Opels-Big-Band erneut unter Beweis stellte. Zum Schluß: ein großes Finale.

Doch zurück zum akademischen Teil. Als erster trat Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt ans Rednerpult. Dank und Anerkennung für langjährige treue Dienste der Jubilare stand im Mittelpunkt seiner Ansprache. (Die allgemeinen grundsätzlichen Aspekte seiner Rede sind im Leitartikel auf Seite 2 veröffentlicht.) Auch den Ehepartnern der Jubilare galt sein Gruß und Dank. „Sie, meine Damen, haben sich nicht nur um Ihre Männer, sondern gewissermaßen auch um Opel verdient gemacht! Denn mit Ihrer nicht nachlassenden Fürsorge haben Sie das Arbeitsleben Ihrer Männer erleichtert. Sie haben Ihrem Mann geholfen, schlechte Zeiten im beruflichen Alltag zu ertragen, ebenso wie Sie mit ihm die Freude über

Jubilarehrung in der Rhein-Main-Halle in Wiesbaden: Eröffnung durch das große Opel-Werksorchester.



den beruflichen Erfolg geteilt haben.“ Auch für die Jubilarinnen, bei denen nach Feierabend meist noch die Pflichten als Hausfrau hinzukämen, fand er lobende Worte.

Ein Rückblick auf die Jahre, in denen die Jubilare bei Opel die Arbeit aufgenommen haben, wecke manche Erinnerung an die Vergangenheit und die besonderen Ereignisse jener Zeit. Dr. Schlotfeldt streifte einige markante Punkte der Werkentwicklung und betonte in diesem Zusammenhang, daß die Belegschaft sich seit 1953 inzwischen verdoppelt habe. „Erfolge kommen selten allein!“ Auch die Erfolge bei Opel hätten schwer erarbeitet werden müssen. Großen Anteil daran hätten die Jubilare gehabt.

„Und eben dieser Einstellung unserer Jubilarinnen und Jubilare zu Arbeit und Werk haben wir zu einem nicht geringen Teil das Gedeihen und den weltweiten guten Ruf des Hauses Opel zu verdanken. Die Jubilare sind unsere Stammebelegschaft, der personelle Grundstock, ohne den ein kontinuierliches Arbeiten in allen Werkbereichen nicht möglich wäre.“

Betriebsratsvorsitzender Richard Heller überbrachte danach den Jubilaren die Glückwünsche und Grüße des Betriebsrates. Er streifte kurz die sehr unterschiedlichen Belegschafts- und Produktionszahlen der Jahre 1938 und 1953, in denen die Jubilare mit 40- und 25jähriger Werkzugehörigkeit bei Opel eintraten und meinte dazu, an diesen Zahlen könne man sich wahrscheinlich nur mit viel Einfühlungsvermögen vorstellen, welche menschliche Dramen sich in diesen schlimmen Jahren des Krieges und der Nachkriegszeit abgespielt hätten. Darüber zu reden und denen zu danken, die diese Zeit gemeistert hätten, sei allein schon eine besondere Feier wert. Auch die letzten 25 Jahre sollten zum Nachdenken Anlaß geben.

Hinter den heute hier genannten Zahlen sehe man kaum die menschliche Leistung, den Streß und den Schweiß. Auch darüber müsse an einem solchen Tage gesprochen werden. Die Zukunft würde uns noch ungeahnte technische Veränderungen bringen. Es liege an uns allen, daß der technische Fortschritt zum Wohle der Menschheit eingesetzt wird. „Wir müssen erkennen, daß die Technik kein Selbstzweck ist, sondern dafür eingesetzt wird, daß sie dem Menschen auf allen Gebieten dient!“

Für die Jubilare sprach abschließend Kaspar Dorp. Er bedankte sich für die Feier und das Geschenk am eigentlichen Jubiläumstag. Er bat die Anwesenden an die erkrankten Mitarbeiter zu denken, die



Am Rednerpult aufgenommen: Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, Betriebsratsvorsitzender Richard Heller und Jubilarsprecher Kaspar Dorp (von links).

nicht an dieser Feier teilnehmen könnten, aber auch an die verstorbenen Kollegen, die nicht mehr unter uns weilten. Er fuhr fort: „Die traditionsreiche Firma Opel mit ihrer über 116jährigen Geschichte konnte sich schon immer rühmen, eine große Stammebelegschaft zu haben, das heißt Menschen, die 25, 40 oder gar 50 Jahre in ihrem Dienst standen und treu ihre Arbeit und Pflicht erfüllten. Und das ist einer der Gründe, weshalb das Unternehmen so gut gedieh und wuchs. Auf über 63.000 Menschen ist die Opel-Familie inzwischen angewachsen. Eine stolze Zahl. Daß wir Jubilare zum Fundament gehören, haben wir vernommen, und wir sind stolz darauf. 25, 40 oder 50 Jahre sind eine lange Zeit, es ist ein großer Teil unseres Lebens. . .

Wir alle haben in den hinter uns liegenden Jahren mehr oder minder gute und schlechte Zeiten erlebt. Manche Enttäuschung mußten wir im privaten und im

beruflichen Alltag hinnehmen. Wir wurden hart gefordert. Auch heute ist das noch so. Wir werden auch weiter unseren Mann stehen, wollen nichts von anderen machen lassen, was wir selbst tun können. Wir wollen uns auch nichts einreden lassen von Leuten, die – meist an den Werkstoren – uns Ratschläge zu geben versuchen, obwohl sie aus eigener Erfahrung von unserer Arbeit und unseren Problemen nichts wissen. Wir haben unseren Betriebsrat und unsere Gewerkschaft. Das allein sind unsere Interessenvertreter, an die wir uns halten. Natürlich wissen wir selbst am besten, daß im Werk nicht alles Gold ist, was glänzt, daß noch vieles verbessert werden muß. Aber das zu lösen ist unsere, nicht fremder Leute Sache. . .“ Zum Schluß forderte Kaspar Dorp Jubilare und Gäste auf, diesen Abend in aufgelockerter Stimmung, aber auch mit etwas Humor zu begehen – und etwas davon mit nach Hause und in den Betrieb zu nehmen.



Großes Finale mit allen Mitwirkenden des bunten Programms und der Opel Big Band. Am Mikrophon Bruce Low während des Abschiedsliedes.



Mitarbeiter wieder auf der Schulbank

In Heft 4/5 78 befaßte sich ein ausführlicher Beitrag mit der Berufsausbildung in unserem Unternehmen. Am Beispiel des Werkes Rüsselsheim wurden die vielfältigen Ausbildungsmöglichkeiten dargestellt. Das Lernen hört aber keineswegs mit der Lehrabschlußprüfung auf. In unserer modernen Industriegesellschaft mit ihrem schnellen technologischen und strukturellen Wandel wird jeder, der vorwärtskommen will, zu ständiger Weiterbildung herausgefordert. Er kann sich in vielen Fällen nicht mit den einmal erworbenen Kenntnissen begnügen, sondern muß immer wieder neue hinzu erwerben. In unserem Unternehmen ist die Abteilung Seminardienste, die von Karl-Herbert Müller geleitet wird, für diese Aufgaben zuständig. Sie untersteht der Hauptabteilung Personalentwicklung (PE), über deren Aufgaben und Ziele wir unsere Leser in Heft 9/77 informierten. Das Wirken der Abteilung Seminardienste umfaßt die Ausarbeitung und Durchführung von Meisterlehrgängen, Fachlehrgängen, Sprachkursen und Management-Seminaren sowie die Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung.

Beginnen wir mit den Lehrgängen zur beruflichen Weiterbildung, die es seit über 20 Jahren in unserem Unternehmen in Form der individuellen Weiterbildung gibt. Das Kursangebot ist vielfältig und umfaßt zur Zeit folgende Gebiete: Technisches Rechnen, Mathematik, Technisches Zeichnen, Naturwissenschaft und Technik, Informatik, Kaufmännisches Grundwissen und Englisch. In diesen Fachbereichen werden zur Zeit 46 unterschiedliche Kurse angeboten. Die Anfangszeiten sind so gelegt, daß auch Mitarbeiter mit Wechselschicht daran teilnehmen können. Durchschnittlich 1.000 Werksangehörige besuchen diese Lehr-

gänge jährlich. Für neue Mitarbeiter ist es wichtig zu wissen, daß die Teilnahme daran kostenlos ist und allen Mitarbeitern offensteht, die ihr berufliches Wissen erweitern, sich der technischen Entwicklung anpassen oder im Beruf aufsteigen wollen. Die Absolventen der Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung bekommen nach Abschluß des Lehrgangs die Teilnahme oder aber nach einer Prüfung den qualifizierten Abschluß bescheinigt.

Meisterlehrgänge seit 1956

Eine wichtige Funktion in unserer Führungsmannschaft nehmen die Meister ein,

deren Verhältnis zur breiten Schicht der gewerblichen Arbeitnehmer in menschlicher wie auch in fachlicher Hinsicht von besonderer Bedeutung ist. Ihre Stellung ist eine sehr wichtige Nahtstelle in der Betriebsstruktur. Seit 1956 bildet das Unternehmen seine Meister in eigenen Meisterlehrgängen heran. Für die Auswahl der Mitarbeiter, die an diesen Lehrgängen teilnehmen, sind verschiedene Bedingungen und Richtlinien festgelegt. Die Teilnahme erfolgt auf Vorschlag der betreffenden Hauptabteilung. Die Erfüllung dieser Bedingungen und der erfolgreich bestandene Eignungstest ermöglichen die Teilnahme an einem Meisterlehrgang. Die rasche technische und wirtschaftliche Entwicklung ist natürlich nicht ohne Auswirkung auf Ausbildung, Aufgaben und Position des Meisters geblieben. Daher werden stets aktuelle Programmpunkte in den Ausbildungsplan aufgenommen.

Entfaltung der Fähigkeiten

Die Ausbildung bezweckt vor allem die Entfaltung, Förderung und Stärkung der in den Meisteranwärtern vorhandenen Fähigkeiten. Die Themen, die in diesen über 18 Wochen dauernden Lehrgängen abgehandelt werden, lehnen sich an die der Industrie- und Handelskammern an, setzen jedoch für unser Unternehmen notwendige spezifische Schwerpunkte. Die Fachthemen, die 180 Stunden umfassen, beinhalten unter anderem Tech-

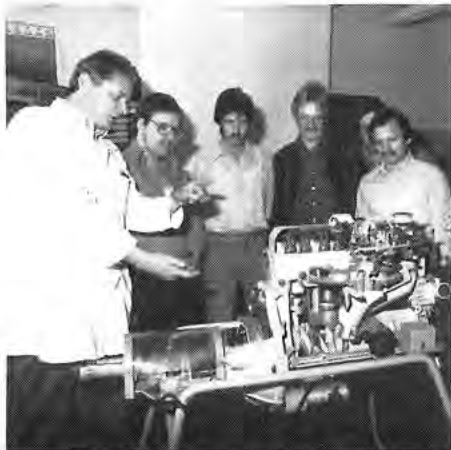
nisches Zeichnen, Physikalische Grundbegriffe und Werkstoffkunde sowie Technisches Rechnen und Technische Berechnungen. Die fachübergreifenden Themen, die 460 Stunden umfassen, setzen sich aus Methodenlehre des Arbeitsstudiums, Arbeits- und Sozialrecht, Wirtschaftliche Grundlagen, Kommunikationstechniken, Führen von Mitarbeitern, Arbeitssicherheit und verschiedenen Sonderreferaten zusammen. Neben dieser theoretischen Ausbildung sind zwei Wochen für den praktischen Betriebsdurchlauf Bestandteile dieses Meisterlehrgangs.

Interessante Unterrichtsform

Die einzelnen Themen werden in Form des sogenannten Blockunterrichts vermittelt. Referate, Gruppenarbeiten, Fallstudien, Plenumsdiskussionen und Rollenspiele sorgen dafür, daß der Unterricht in einer aktiven und äußerst abwechslungsreichen Art und Weise abläuft. Die einzelnen Themen werden mit einer Blockprüfung abgeschlossen. Zum Lehrgangsende werden die Teilnehmer in allen Wissensgebieten in einem Abschlußtest mündlich und schriftlich geprüft. Der erfolgreiche Abschluß des Meisterlehrgangs wird mit einem Diplom und einem Leistungszeugnis dokumentiert. Seit 1956 wurden in 115 Lehrgängen rund 2.300 Meister für die Werke Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Berlin ausgebildet.



Seit 1956 werden in unserem Unternehmen Meister in eigenen Meisterlehrgängen ausgebildet. 18 Wochen dauert jeweils ein solcher Lehrgang. Unsere Aufnahme oben zeigt einen der kürzlich abgeschlossenen Rüsselsheimer Meisterlehrgänge mit Trainer H.-J. Risto. – Darunter Erinnerungsfoto an den Meisterlehrgang 38 in Bochum mit den Teilnehmern (vorne) und Mitgliedern der Prüfungskommission.



Einer der Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung. Hier Kfz-Technik mit Fachlehrer S. J. Melcher (links).

Sprachlehrgänge neu konzipiert

Auf Grund des qualitativ und quantitativ veränderten Bedarfs an Mitarbeitern mit Fremdsprachenkenntnissen wurde eine Neukonzeption der Sprachlehrgänge erarbeitet. Kurse in Englisch, Französisch und Spanisch sowie Deutsch für bei uns tätige ausländische Fach- und Führungskräfte werden angeboten. Die Lehrgänge gliedern sich in Standard- und in Spezialkurse. Bei den Standardkursen reicht der Lehrgangsstoff vom Anfänger bis zum Mitarbeiter mit fließender Beherrschung der Fremdsprache. In den Spezialkursen werden Sprachkenntnisse für bestimmte

Berufsgruppen vermittelt, beispielsweise für Sekretärinnen, Kaufleute, Techniker, Elektroniker und Datenverarbeitungsfachleute sowie natürlich auch für Führungskräfte. Die internationale Verflechtung der Bundesrepublik auf wirtschaftlichem Gebiet, vor allem aber die unzähligen Auslandskontakte unseres Unternehmens

im Rahmen der weltweiten GM-Organisation zwingen viele Mitarbeiter geradezu, eine, wenn nicht gar zwei Fremdsprachen zu beherrschen.

Zahlreiche Fachthemen

Ein weiterer Bereich der Abteilung Seminar dienste ist das Fachtraining mit



Ausschnitt aus einem Management Seminar zum Thema „Individuelle Rollen und Persönlichkeit“ mit Seminarleiter K. Seidner (links).

einer breiten Palette von Fachthemen. Die Vermittlung ihrer Inhalte soll dazu beitragen, einen aktuellen Wissensstand unserer Fach- und Führungskräfte bezüglich ihrer Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten auf dem jeweiligen Gebiet zu erhalten. Diese Seminare können ein oder zwei Tage, aber auch bis zu sieben Wochen dauern. Themen wie „Das Betriebsverfassungsgesetz“, „Neue Strukturen in der Arbeitsgestaltung“, „Qualitätskontrolle“, „Industrielle Statistik“, „Entscheidungstabellentechnik“, oder der „REFA-Lehrgang“ sowie der „Systemplanerlehrgang“ sind einige Beispiele für diesen Bereich. Allein 1977 haben fast 600 Fach- und Führungskräfte an fünf verschiedenen Seminartypen teilgenommen.

Das Management-Training

Im Bereich des Management-Trainings werden solche Seminare ausgearbeitet und durchgeführt, die dazu beitragen, Managementfähigkeiten für Mitarbeiter in Führungspositionen zu entwickeln oder zu erweitern. Die Programme sprechen Problemkreise wie Problemlösungs- und Entscheidungstechniken, grundlegende und spezielle Managementtheorien über Kommunikation, Motivation, Führungsverhalten sowie Theorien von Managementsystemen an. Das Unternehmen hat 1968 mit der Entwicklung eigener Trainingsprogramme begonnen und bietet heute eine Palette von 11 unterschiedlichen Seminartypen und Workshops an. Bis auf drei Ausnahmen sind es jeweils Wochenseminare, die außerhalb der Werke durchgeführt werden. Seminare wie „Informations - Verarbeitungs - Systeme“ (IVS), „Kreativität“, „Management Basis Seminar“ (MBS), „Management Regeln und Praxis“ (MRP), „Rhetorik“, „Überzeugende Berichterstattung“ (ÜB), „Das Mitarbeitergespräch“ und „MbO-Workshop“ sind einige Beispiele aus dieser reichhaltigen und interessanten Programmpalette. Insgesamt haben seit 1968 fast 6.000 Teilnehmer diese Seminare absolviert.

Ständiger Wandel

Nur durch die Beobachtung der Veränderungen innerhalb unseres Unternehmens und der Umwelt, in die wir eingebunden sind, wird man jene Informationen erhalten, die benötigt werden, um auf dem Gebiet der Erwachsenenbildung auf dem laufenden zu sein. Die Wichtigkeit dieses Aufgabenbereiches wird durch den raschen Wechsel auf technischem, wirtschaftlichem und sozialem Gebiet ständig wachsen. Es ist demnach nicht nur eine Lebensaufgabe für den einzelnen, seine Weiterbildung zu betreiben, sondern auch eine „Überlebensaufgabe“ für das Unternehmen, die die Mitarbeiter in seinen Reihen zu haben, die es braucht, um diesem ständigen Wandel gewachsen zu sein.



Management-Seminar zum Thema „Problemlösung und Entscheidungsfindung“ mit Trainer D. Schlag (oben). — Auch Standard- und Spezialkurse in Englisch, Französisch und Spanisch werden von der Abteilung Seminardienste angeboten. Unser Bild wurde während eines Englischkurses mit Lehrer K. Weng aufgenommen (Mitte). — Der Leiter der Abteilung Seminardienste, K.-H. Müller, mit einem Teil seiner Mitarbeiter bei einer der regelmäßig stattfindenden Besprechungen. Von links W. Rapsch, H. Ritter, H.-J. Risto, K.-H. Müller, H. Dechering und K. Seidner (unten).

Der Elektroanlagen-Installateur



Unsere zwanglose Folge setzen wir diesmal mit zwei weiteren Ausbildungsberufen fort. Der Elektroanlagen-Installateur errichtet, wartet und repariert Anlagen zur Erzeugung, Verteilung und Nutzung elektrischer Energie. Dazu gehört auch beispielsweise das Montieren und Anschließen von Schaltgeräten an Maschinen aller Art. Er arbeitet nach Schaltplänen und muß dabei die VDE-Vorschriften (Verband Deutscher Elektrotechniker) beachten. Während der Ausbildung lernt er die verschiedenen elektrischen Meßgeräte kennen, die zur Behebung von Störungen oder bei der Wartung eingesetzt werden. Als Vorbildung für diesen Beruf wird der Hauptschulabschluß oder eine vergleichbare Schulbildung benötigt. Die Ausbildung dauert zwei Jahre; ausgebildet wird in allen drei Werken.

Der Elektroanlagen-Elektroniker



Frischgebackene Elektroanlagen-Installateure können sich zum Energieanlagen-Elektroniker ausbilden lassen. Das spätere Berufsfeld: Inbetriebnahme und Instandsetzung komplizierter elektrischer und elektronischer Anlagen einschließlich elektrischer Schalt- und Steuergeräte. Beispiele dafür sind Transferstraßen und vollautomatische Maschinen. Hierzu müssen ihm die Funktion elektrischer und elektronischer Baugruppen bekannt sein. In seiner Ausbildungszeit werden ihm speziell Kenntnisse über Grundschaltungen der Elektronik und ihre Anwendung in Schaltsystemen sowie der Steuerungs- und Regelungstechnik vermittelt. Voraussetzung für diesen Beruf ist der Abschluß als Elektroanlagen-Installateur. Die Ausbildungszeit beträgt eineinhalb Jahre; ausgebildet wird dieser Berufszweig ebenfalls in allen drei Werken.

Beobachtungen

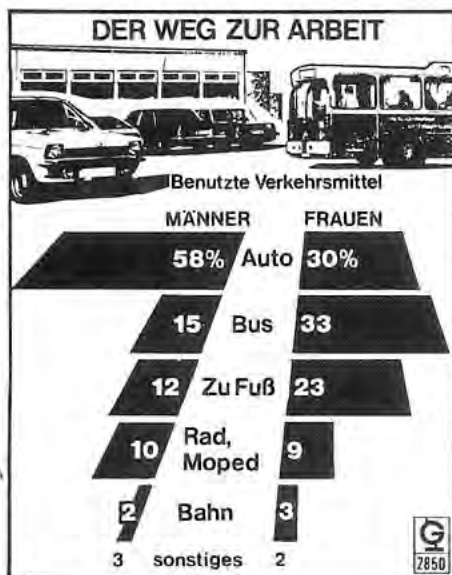
PAUSENGESPRÄCHE

Mittagspause in einem unserer Speisesäle. An einer Ecke des Tisches, an dem ich sitze, hat sich eine Gesprächsrunde gebildet. Hauptpunkt der Diskussion: Zufriedenheit und Anerkennung am Arbeitsplatz. Jeder hat dazu etwas zu sagen. In diesem Zusammenhang geht es auch um die Vorgesetzten, nicht um alle, aber um einen besonderen Typ, den es in der modernen Industriegesellschaft eigentlich gar nicht mehr geben sollte: verschlossen, unnahbar, von oben herab, mitunter auch autoritär im falschen Sinne. „Die werden dauernd auf Lehrgänge geschickt, aber hängen bleibt da wenig, zumindest bei einigen nicht, die ich kenne“, beklagt sich einer in der Runde.

Auch die oft fehlende Anerkennung für die täglich gezeigte Leistung kommt aufs Tapet. Einer: „Anerkennung, daß ich nicht lache, das Wort kennt man in meiner Abteilung nicht. Nur wenn etwas nicht klappt, einer mal einen Fehler macht, dann ist der Teufel los.“ So geht es fort, wobei die häufig festzustellende ungenügende und fehlende Unterrichtung ein weiterer Ansatzpunkt der Kritik ist.

„Wenn bei uns in der Abteilung etwas geändert wird“, rügt ein älterer Kollege, „erfährt man offiziell nur kurz zuvor etwas. Dabei kann man es in der Gerücheküche schon viel früher und ausführlicher hören. Warum dann nicht gleich? Ich meine, wir sind Leute, die mitten in der Arbeit stecken und darum Verständnis für notwendige Änderungen haben. Aber so zu tun, als hätte uns das nicht zu interessieren, als ginge es uns nichts an, das ärgert mich.“ Allgemeine Zustimmung. Einer ergänzt, es müsse am Arbeitsplatz mehr über die Arbeit und ihre Probleme gesprochen werden. Dadurch sehe nicht alles so nach Befehl und Kommando aus. Aber dafür hätte mancher einfach kein Gespür. Abschließend meint er: „Gute Vorgesetzte sind für mich nur solche, die das Wissen und Können ihrer Untergebenen anerkennen und sie teilhaben lassen an den Arbeitsproblemen.“

Als zufälliger Beobachter dieser Pausendiskussion verließ ich den Speisesaal sehr nachdenklich. Da steht eine humanere Arbeitswelt im Mittelpunkt vieler Erörterungen, da wird für neue Arbeitsmethoden, die den Menschen entlasten sollen, viel Geld ausgegeben, aber die einfachsten, natürlichsten Dinge, die dazu noch nicht einmal etwas kosten, werden mitunter vernachlässigt, obwohl gerade sie das Betriebsklima mehr als vieles andere beeinflussen. Spectator



Gleich morgens fängt der Ärger mit der Gleichberechtigung an. Während die Mehrheit der Männer (58 Prozent) ihre wertvolle Arbeitskraft mit dem Pkw zur Arbeitsstelle transportiert, müssen die meisten Frauen Bahn oder Bus nehmen, sich auf das Fahrrad oder Moped schwingen oder zu Fuß gehen. Dabei mag eine Rolle spielen, daß die Männer im Durchschnitt mehr verdienen und sich daher leichter ein Auto leisten können. Wenn sie verheiratet sind, scheinen sich viele morgens nach dem Grundsatz „Wer schafft, hat das Sagen“ ins Familienauto zu setzen. Wie auch immer, in der Bundesrepublik pochen die Männer offenbar am nachdrücklichsten auf ein Vorrecht, das Auto zur Fahrt zum Arbeitsplatz nehmen zu können. Wie man sieht: von Gleichberechtigung keine Spur.



Hätten Sie's gemerkt?

Warum nicht voll?

Es gibt immer noch bessere Möglichkeiten oder ganz neue Entdeckungen, wie etwas geändert oder verbessert werden kann, wenn man nur mit offenen Augen durch den Betrieb geht. Viele Mitarbeiter haben solche Erfahrungen schon häufig gemacht. Andere dagegen denken nicht daran, daß sie das auch in ihrem Arbeitsbereich erleben können und ein angenommener Verbesserungsvorschlag dann der Lohn aufmerksamer Beobachtung sein kann. Daran erinnern sollen die Beispiele unserer zwanglosen Serie „Hätten Sie's gemerkt?“

Da ist Mitarbeiter Heinz Kreuzer, Lagerverwalter in der Abteilung Materialbehandlung und verantwortlich für Empfang, Lagerung und Ausgabe von

Materialien (Bild). Zu ihnen gehören auch Behälter mit den Fassungen für die Frontscheiben unserer Wagen. Mitarbeiter Kreuzer bemerkte nun, daß sie nie ganz gefüllt angeliefert wurden. Warum ist das so, warum sind sie nicht ganz voll? fragte er sich. Er sah keinen zwingenden Grund dafür. Warum täglich Raum und damit Geld verschenken? Um zu sehen, wieviel tatsächlich hineinpassen, füllte er einige Behälter ganz mit Fassungen aus. Und siehe da, es waren 125, die in einem Behälter Platz fanden, 25 mehr als der Lieferant einlud. Und dieses neue Füllsystem ging gut, machte keine Schwierigkeiten. Das bedeutete, daß jede fünfte Lieferung eingespart werden könnte. Mitarbeiter Kreuzer reichte einen Verbesserungsvorschlag ein, der ihm vor einiger Zeit eine Prämie von DM 1.525 brachte. Im Grunde leicht und schnell verdientes Geld, das wieder einmal die Frage aufwirft: „Hätten Sie's gemerkt?“

Wi.

HOBBY

Schnitzen, Bergwandern und Musik

Mitarbeiter Willi Benz, als Elektroplaner in der Abteilung Werksanlagen tätig, feiert im Dezember sein 25jähriges Arbeitsjubiläum bei Opel. Ihn wollen wir diesmal in unserer Hobby-Serie vorstellen. Während er sich beruflich mit einer eher spröden Materie befaßt, begeistert ihn nach Feierabend das Holz, das unter seinen geschickten Händen Gestalt annimmt. Entdeckt hat er seine schnitzerrische Begabung zufällig. Aber Begabung allein macht noch nicht den Meister. So nutzte er mehrmals seinen Urlaub und besuchte in Tirol und in Bayern Schnitzkurse. Inzwischen hat er es zu beachtlichen Ergebnissen gebracht (Bild). Vorbilder für seine Schnitzereien holt sich Willi Benz aus religiösen Motiven und aus der Bergwelt.

Die Berge sind seine zweite Leidenschaft. Dort zieht es ihn immer wieder hin. Bergwandertouren mit Frau und Tochter stehen dann auf dem Programm. Dabei wurden im Großglockner-Gebiet und in Südtirol schon 3.000er bestiegen. Und da aller guten Dinge drei sind, sucht Willi Benz nach Feierabend auch bei der Musik Entspannung. Er spielt Akkordeon und bevorzugt alpenländische Musik.



„Hast du den gesehen, der grad' an uns vorbeigefahren ist?“, fragt auf einer Werkstraße einer von zwei Männern. „Ja, den kenn' ich. Der ist, soviel ich weiß, Chef einer fremden Firma, die hier Arbeiten ausführt und durch Opel sicher eine Menge Geld verdient. Aber einen Opel fährt der nicht.“ Meint der andere: „Wenn man von Opel einen großen Auftrag erhalten hat, sollte es schon der Anstand verbieten, mit einem Fremdfabrikat durchs Werk zu fahren. Aber manche Leute haben kein Gespür für solche Dinge.“ (Stimmt!)

Bei der Kulturabteilung ruft einer an. Er will eine Karte für eine bestimmte Theatervorstellung, nennt genau das Datum. Auf den Hinweis, daß für den folgenden Monat ja noch kein Theaterplan ausgehängt, er also noch nicht wissen könne, was wo im nächsten Monat an welchem Tag gegeben werde, antwortet er, in seiner Abteilung hänge der Plan aber bereits aus. Kopfschütteln, Rätselraten. Hier die Lösung: Der Plan, der da hing, war noch vom betreffenden Monat des Vorjahres. Den hatte man treu und brav ein Jahr hängen lassen, und der Theaterfreund hatte nicht auf das Datum geachtet. (Ob noch mehr Vergessenes irgendwo auf Anschlagtafeln hängt?)

Im K 40 fragt einer, der sich da nicht auskennt, nach einem Büro. Der Gefragte wirkt mürrisch, teilnahmslos. Das wisse er auch nicht, antwortet er kurz angebunden und zuckt mit den Schultern. Der Kollege will gerade einen anderen fragen, da sieht er, daß der so unfreundlich scheinende Nichtwisser mit einem Vorbeikommenden spricht, der daraufhin auf ihn zukommt und ihm sagt, wo das betreffende Büro ist. (Da hat man's wieder einmal: Oft täuscht der äußere Schein. Auch ein mürrisch wirkender Mensch kann – hier als Vermittler – hilfsbereit sein.)

„Union, Gewerkschaft?“ fragt ein Ausländer und deutet auf ein Büro des Betriebsrates. Ja, da will er hin. Immer wieder erlebt man, daß viele ausländische Arbeitnehmer den Unterschied zwischen Betriebsrat und Gewerkschaft nicht kennen. In ihren Ländern gibt es den Betriebsrat nicht, kein Betriebsverfassungsgesetz, das mit unserem verglichen werden kann. Ausländische Arbeitnehmer wissen in vielen Fällen überhaupt sehr wenig Bescheid über deutsche Verhältnisse, obwohl sie nicht selten schon Jahre hier wohnen. (Woran das liegen mag? An unzureichender Unterrichtung oder mangelndem Interesse?)

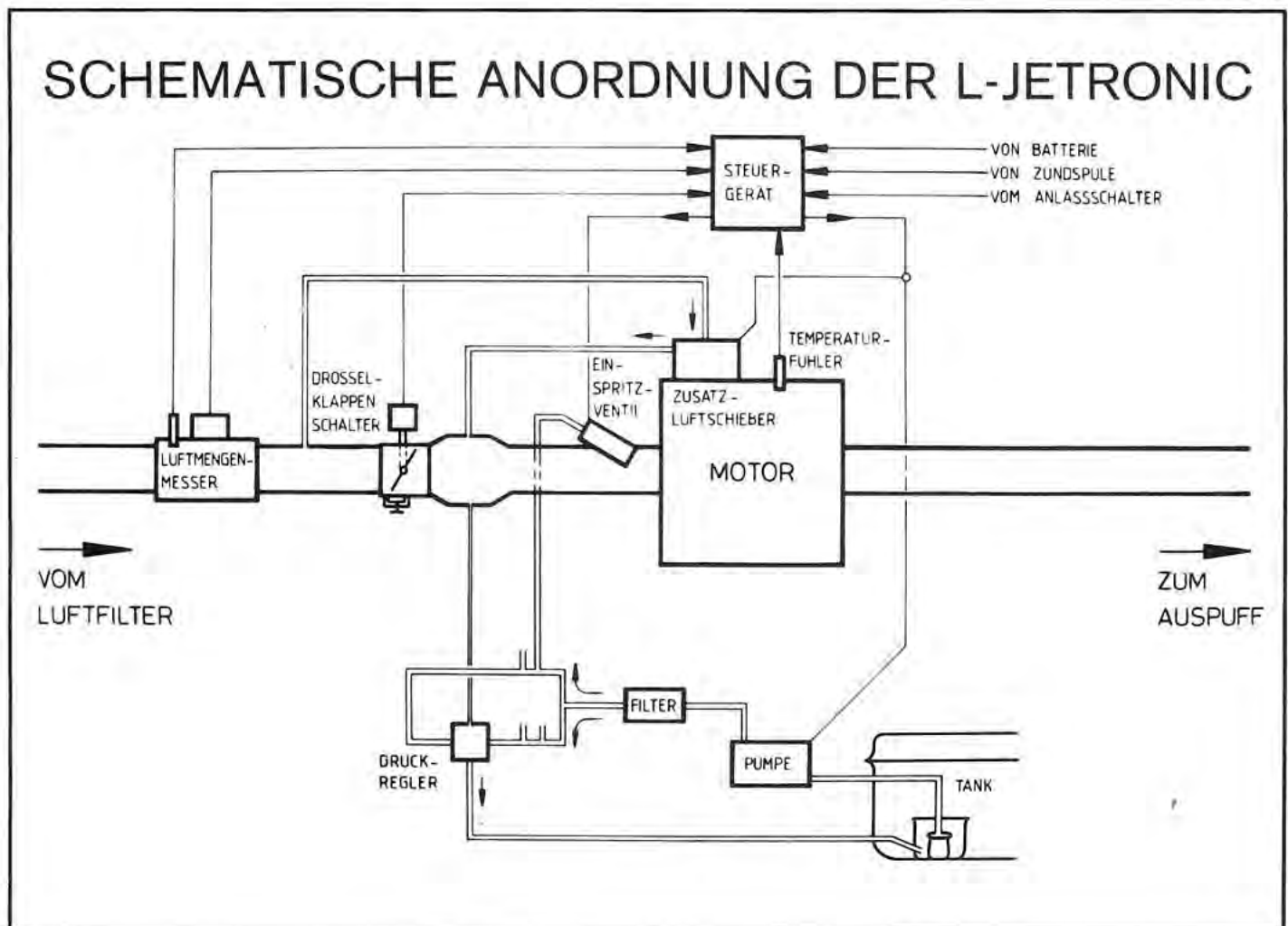
Wie kommt der Kraftstoff in den Motor?

Diesmal: Die elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung

In unserer Zeit steht die Forderung nach einer geringen Schadstoffemission im Vordergrund. Daher muß die Gemischzusammensetzung auch nach diesem Gesichtspunkt – und nicht nur nach geringstem Kraftstoffverbrauch und bestem Fahrverhalten – angepaßt werden. Den optimalen Kompromiß zwischen diesen zum Teil gegensätzlichen Forderungen zu finden, stellt die Ingenieure mehr und mehr vor neue Probleme. Die Aufgabe der Kraftstoffzumessung besteht somit darin, die Kraftstoffmenge der jeweiligen Luftmenge derart anzupassen, daß alle Bedingungen erfüllt werden. Beim Ottomotor kann das auf zwei Arten geschehen, nämlich mit einem Vergaser (worüber an dieser Stelle des letzten Heftes gesprochen wurde) oder einer Einspritzanlage. Das hierfür am besten geeignete und technisch modernste System ist die elektronisch gesteuerte Einspritzung. Sie steht im Mittelpunkt des folgenden Beitrags, der im Hinblick auf die besonders komplizierte Materie ein spezielles Interesse und ein gewisses Fachwissen des Lesers voraussetzt.

Die Benzineinspritzung ist bei weitem keine Neuentwicklung. Erste Anwendung ist bei Flugmotoren vor mehr als 60 Jahren zu verzeichnen, damals als Direkteinspritzung mit mechanischer Kolbenpumpe. Hohe Motorleistung in großen Flughöhen, sichere Funktion bei Kurvenflug oder gar Kunstflug und Furcht vor Vergaservereisung waren ausschlaggebend für den Einsatz dieses zwar teuren aber zuverlässigen Systems. In der Mitte unseres Jahrhunderts fand die Einspritzung vor allem bei Rennwagen Anwendung, um die Motorleistung bei dem durch die Rennformel vorgegebenen Hubraum weiter steigern zu können. Nur wenige teure

Abbildung 1



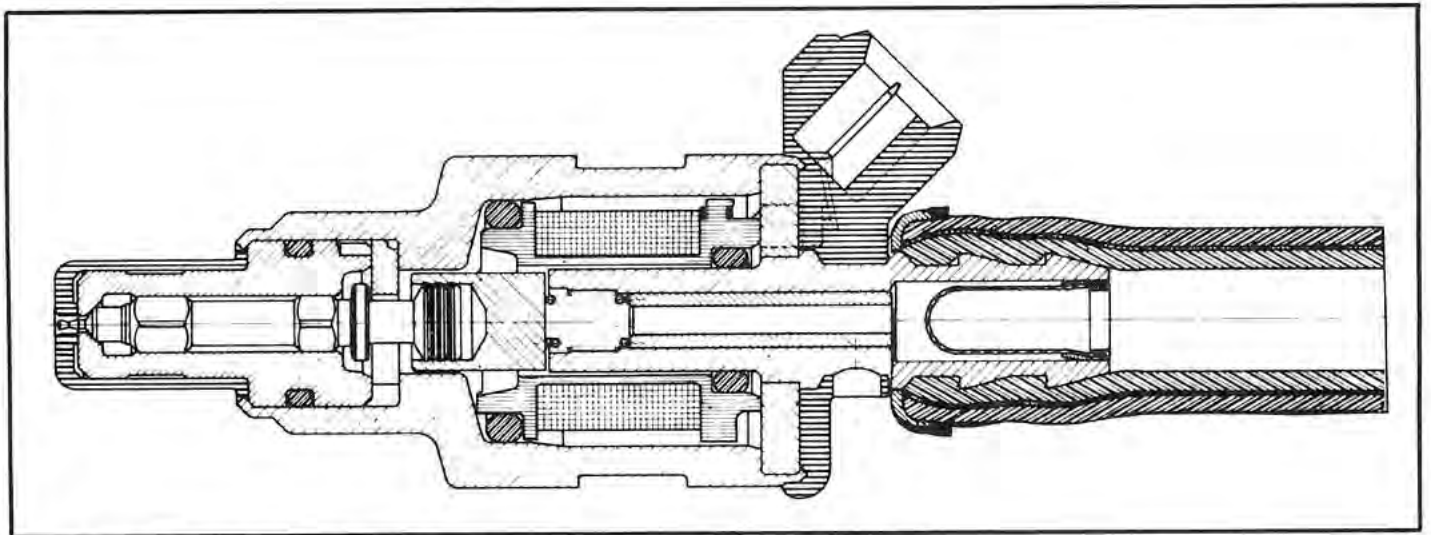


Abbildung 2: Längsschnitt durch ein Einspritzventil.

Pkw-Typen wurden mit Einspritzung angeboten.

Erstmals 1969

Die Entwicklung auf dem Gebiet der Halbleiter in der Elektronik brachte schließlich die Voraussetzung für die elek-

nach USA ausschließlich mit Einspritzmotoren ausgerüstet, um die scharfen Abgasgesetze erfüllen zu können, ohne auf Leistung und gutes Fahrverhalten verzichten zu müssen.

Etwa gleichzeitig sind auch neue mechanisch gesteuerte Einspritzsysteme (K-

auszurüsten, die die modernste ihrer Art ist.

Die L-Jetronic

Die Bosch L-Jetronic ist ein intermittierend (pulsierend) arbeitendes elektronisches Einspritzsystem, das als Hauptsteuergröße die Ansaugluftmenge verwendet. Die Kraftstoffmenge, die für den jeweiligen Betriebszustand des Motors erforderlich ist, wird von einem elektronischen Steuergerät ermittelt. Es errechnet aus den Informationen verschiedener Sensoren die notwendige Einspritzzeit und gibt einen entsprechenden Befehl an die elektromagnetischen Einspritzventile weiter. Diese Ventile werden dann für eine bestimmte Zeitdauer, die zwischen 1 und 10 ms (Millisekunden) betragen kann, synchron zur Kurbelwellenumdrehung geöffnet, und der Kraftstoff spritzt unter einem Druck von 3 bar in den Einlaßkanal vor das Einlaßventil des Motors. Alle Einspritzventile werden zweimal pro Arbeitstakt gleichzeitig betätigt. Dabei wird jeweils die Hälfte der für den Arbeitszyklus benötigten Kraftstoffmenge eingespritzt. Für die Einspritzanlage ist

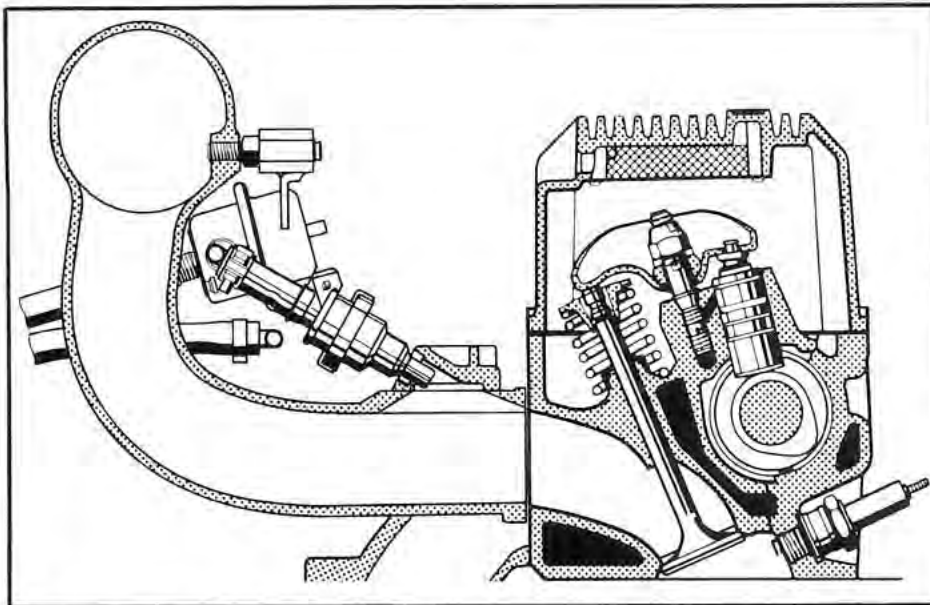


Abbildung 3: Querschnitt durch den Ansaugkanal des 3.0 E-Motors. Das Einspritzventil spritzt den Kraftstoff in Richtung Einlaßventil.

tronisch gesteuerte Benzineinspritzung als eine neue und preiswertere Art der Kraftstoffzumessung. Im Jahre 1969 bot Opel im Diplomat 28 E den ersten Sechszylindermotor mit elektronisch gesteuerter Einspritzung an. Etwas später folgte der Commodore GS/E. Dieses erste elektronische System, genannt D-Jetronic, verwendet als Steuergrößen für die Bestimmung der einzuspritzenden Kraftstoffmenge Motordrehzahl und Saugrohrdruck. Im Jahre 1974 wurde die weiterentwickelte L-Jetronic im Manta GT/E in die Serie eingeführt, die als Steuergrößen Motordrehzahl und angesaugte Luftmenge verwendet. Im Modelljahr 1975 wurden unsere Fahrzeuge für den Export

Jetronic, CL-Einspritzung) auf dem Markt erschienen, die im Gegensatz zu der intermittierend arbeitenden Elektronik kontinuierlich einspritzen, aber genauso die angesaugte Luftmenge als Steuergröße verwenden. Die Vorteile, die die Elektronik bietet, wie Genauigkeit und Flexibilität der Anpassung an den Motor, Handhabung während der Entwicklung, Unempfindlichkeit gegen Verschmutzung, Eignung für automatische Diagnose, Ausbaufähigkeit für zukünftige Abgaskontrolle und nicht zuletzt die bisherigen guten Erfahrungen, führten zur Entscheidung, die neuen Modelle Senator 3.0 E und Monza 3.0 E mit einer elektronisch gesteuerten L-Jetronic Einspritzanlage

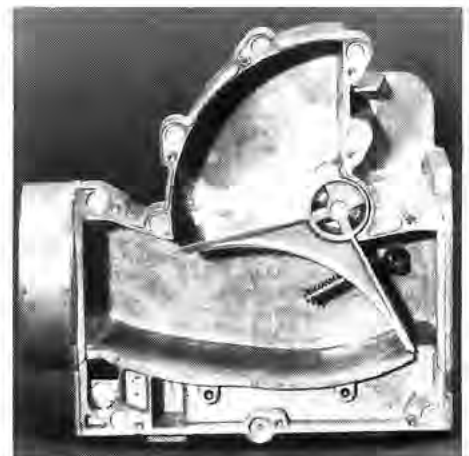


Abbildung 4: Geöffneter Luftmengenmesser. Die Luft strömt von rechts nach links und lenkt die Klappe aus. Der obere Teil dient als Dämpfung.

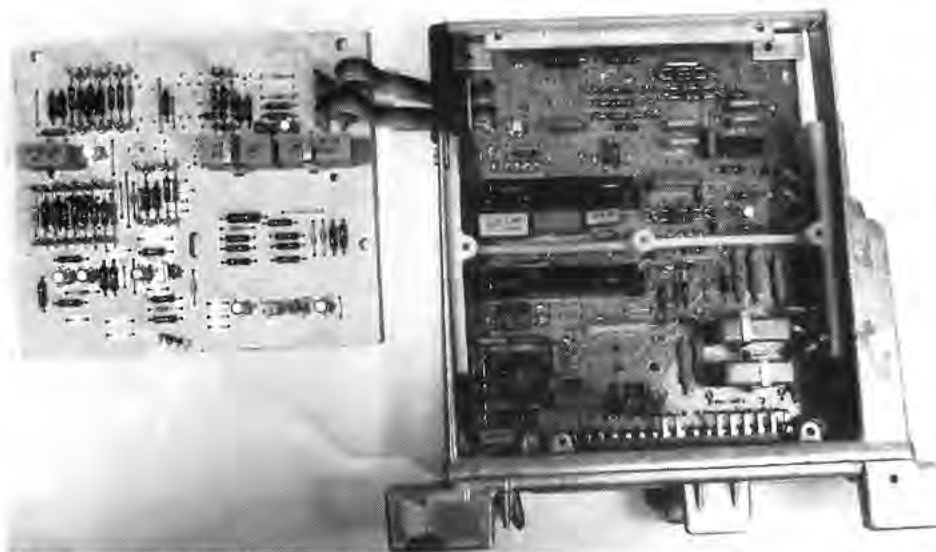


Abbildung 5: Geöffnetes Steuergerät des 3.0 E-Motors.

kein mechanischer Antrieb erforderlich. Das gesamte System läßt sich in drei Teile gliedern: Kraftstoffsystem, Meßfühler und Steuergerät.

Über eine Ringleitung

Das KRAFTSTOFFSYSTEM hat die Aufgabe der Kraftstoffförderung und der Erzeugung des Systemdrucks. Über eine elektrische Pumpe und ein Feinfilter gelangt der Kraftstoff vom Tank in eine Ringleitung am Motor, an der die einzelnen Einspritzventile – für jeden Zylinder eins – angeschlossen sind. Über einen Druckregler, der für den konstanten Kraftstoffdruck an den Ventilen sorgt, gelangt der vom Motor nicht benötigte Kraftstoff zurück in den Tank. Es wird mehr Kraftstoff umgewälzt als der Motor maximal benötigt, so daß etwaige Dampfblasen aus der Leitung in den Tank gespült werden. Die Elektromagnetventile werden von den vom Steuergerät kommenden elektrischen Impulsen geöffnet. Aufgrund des unveränderlichen Öffnungsquerschnitts im Ventil und des konstanten Systemdruckes am Ventil hängt die abgespritzte Kraftstoffmenge ausschließlich von der Öffnungsdauer ab. Die MESSFÜHLER liefern die Informationen über den Betriebszustand des Motors, die erforderlich sind für die Berechnung der genauen Dauer der Einspritzimpulse.

Diese Informationen sind die Hauptsteuergrößen Motordrehzahl und Luftmenge sowie die Korrekturgrößen Motortemperatur, Lufttemperatur, Drosselklappenstellung (Vollast/Leerlauf), Anlassen, Batteriespannung.

Mit einem Laserstrahl

Das Herzstück dieser Meßfühler ist der LUFTMENGENMESSER. Er hat die Aufgabe, entsprechend der vom Motor angesaugten Luftmenge ein elektrisches Signal zu erzeugen. Die Luftmenge selbst wird vom Gaspedal über die Drosselklappe vom

Fahrer gesteuert. Eine bewegliche Klappe wird vom Luftstrom gegen eine Federkraft ausgelenkt. Je mehr Luft durch den Luftmengenmesser strömt, um so größer ist die Auslenkung der Klappe. Die Klappenstellung wird über einen elektrischen Widerstand mit einem Schleifer abgegriffen und an das Steuergerät geleitet. Die Genauigkeitsforderung ist enorm. Der Widerstand wird mit einem Laserstrahl auf die vorgeschriebene Größe gebracht. Der Luftmengenmesser wird somit zu einem Präzisionsgerät, das dennoch dem rauen Betrieb im Kraftfahrzeug gewachsen ist. Das vom Luftmengenmesser abgeleitete Signal wird dazu verwertet, ein konstantes Kraftstoff-Luft-Gemisch zu erzeugen, was für den betriebswarmen Motor in Teillast wirtschaftlich am günstigsten ist. Bei ab-

weichenden Betriebsbedingungen werden Signale anderer Meßfühler dazu benutzt, die entsprechende Korrektur vorzunehmen.

Problemlose Warmlaufautomatik

Über den TEMPERATURFÜHLER „MOTOR“ wird das Kraftstoff-Luft-Gemisch angereichert, um den Anteil des Kraftstoffes zu kompensieren, der sich an den kalten Saugrohr- und Zylinderwandungen als Flüssigkeit niederschlägt und für die Gemischbildung verlorengeht. Mit zunehmender Motortemperatur wird diese Anreicherung kleiner. Parallel dazu wird über einen elektrisch beheizten Zusatzluftschieber, der einen Bypass um die Drosselklappe steuert, im Leerlauf etwas „Gas gegeben“, um die erhöhte Reibung des kalten Motors auszugleichen. Auf diese Weise erhält man eine problemlose Warmlaufautomatik, die sich jeder Temperatur anpaßt. Über den TEMPERATURFÜHLER „LUFT“ im Luftmengenmesser wird eine Anreicherung bei sehr tiefen Lufttemperaturen bewirkt und so der erhöhte Sauerstoffgehalt der kalten Luft ausgenutzt. Über den DROSSELKLAPPENSCHALTER wird bei Vollast das Kraftstoff-Luft-Gemisch auf maximale Motorleistung umgeschaltet (ebenfalls Anreicherung). Durch die eindeutige Trennung von Teillast und Vollast läßt sich Kraftstoff sparen. Der ZÜNDIMPULS vom Zündverteiler liefert das Signal für den Öffnungsbeginn der Einspritzventile sowie für die Drehzahl des Motors. Das ANLASSERSIGNAL wird zur Errechnung der Startmenge verwendet. Über das SPANNUNGSSIGNAL der Batterie wird die Einspritzung unabhängig von deren Ladezustand gemacht.

Abbildung 6: Blockschaubild des Steuergerätes.

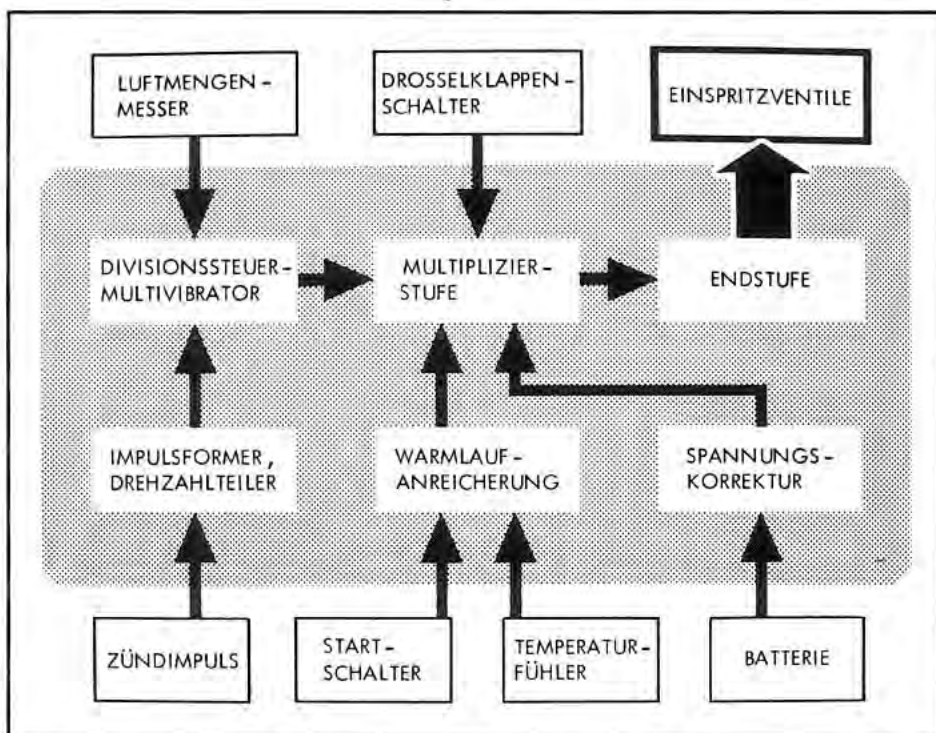




Abbildung 7: Die Komponenten der L-Jetronic mit teilweise aufgeschnittenen Gehäusen. Links oben ist der Luftmengenmesser, rechts oben das Steuergerät zu erkennen.

Kommandozentrale

Das STEUERGERÄT ist Rechenzentrum und Kommandozentrale der elektronischen Benzineinspritzung. Es verwertet die von den Meßfühlern kommenden Informationen, errechnet die erforderliche Einspritzzeit und gibt den Befehl zum Öffnen an die elektro-magnetischen Einspritzventile weiter. Es ist mit den übrigen Komponenten der Einspritzanlage und dem Fahrzeug-Bordnetz über einen Kabelsatz verbunden. Über 240 Bauelemente sind in einer gedruckten Schaltung zusammengefaßt. Die Arbeitsweise des Steuergerätes ist am besten anhand eines Blockschaltbildes zu erkennen. Die Zündimpulse steuern einen Impulsformer an, dessen Ausgang feste Rechteckimpulse liefert. Im sogenannten Divisionssteuermultivibrator wird die Länge der Impulse in Abhängigkeit vom Luftmengenmessersignal verändert. In der folgenden Multi-

plizierstufe werden die von den anderen Informationsgebern kommenden und ausgewerteten Signale dem vorhandenen Einspritzimpuls zugefügt und schließlich das Ganze in einer Endstufe verstärkt und an die Einspritzventile geleitet.

Optimale Anpassung

Die Elektronik erlaubt es, eine Vielzahl von Einzelfunktionen – seien es konstante oder sich zeitlich ändernde Werte – unabhängig voneinander zu verarbeiten. Das Kraftstoff-Luft-Gemisch läßt sich dadurch optimal an die jeweiligen Belange des Motors anpassen. Hohe Motorleistung, geringer Kraftstoffverbrauch, geringe Abgasemissionen, sehr gute Fahrbarkeit, insbesondere Kaltstart- und Warmlaufleistungen zeichnen die Fahrzeuge mit Benzineinspritzung aus. Die Elektronik hat auf diesem Gebiet einen festen Platz eingenommen. M.W.



Auto-Ratgeber

BREITREIFEN- erhöhen sie die Fahrsicherheit?

Nicht nur bei Autos gibt es Modellwechsel. Auch Reifen werden ständig weiterentwickelt. Und da Reifenänderungen nicht so auffallend sind wie längere Motorhauben oder neue Achskonzepte, helfen markante Werbesprüche der Hersteller, sie in das Bewußtsein der Autofahrer zu bringen.

Schöner und wuchtiger

Neuestes Produkt ist der sogenannte Breitreifen, wobei hier nicht nur eine Reifenmarke gemeint ist, sondern alle Reifentypen, bei denen das Verhältnis von Seitenwandhöhe zu Reifenbreite deutlich verringert ist – von den heute normalen 80 Prozent bis herunter zu 50 Prozent, so daß im letzten Fall die Rei-



Rund vierhundert Milliarden DM wird in diesem Jahr das sogenannte Sozialbudget der Bundesrepublik Deutschland umfassen. Dazu gehören außer den verschiedenen Zweigen der Sozialversicherung auch alle Sozialleistungen, die aus Staatskassen kommen, vom Wohngeld bis zu den Beamtenpensionen, und auch jene Leistungen der Betriebe, die über die gesetzlichen Sozialbeiträge hinaus dem Sozialbereich zuzuordnen sind. Auf der Finanzierungsseite scheint es zunächst so, als ob der Bürger nur einen relativ geringen Teil direkt in Form von Beiträgen aus eigener Tasche beizutragen hätte. Tatsächlich aber bringt er als Steuerzahler und Verbraucher über den Preis nahezu die gesamten vierhundert Milliarden auf. Dafür schützt ihn freilich ein weitgespanntes soziales Netz vor Existenzrisiken.





so bieten Breitreifen zusätzliche Sicherheitsreserven bei Notbremsungen oder Ausweichmanövern. Obendrein belohnen sie noch durch höhere Kilometerleistungen. Und das ist doch sicher ein diskutables Angebot. P.Kr.

FEHLZÜNDUNG Knall-Effekt

Ein Motor wirft nicht Knall und Fall die Arbeit hin und tut's nicht mehr. So taktlos benimmt sich keiner. Automobilischer Kollaps kündigt sich an – optisch oder akustisch. Und je nachdem ob der Fahrer die Warnung beherzigt oder verharmlöst, rückt das Komma auf der Werkstattrechnung weiter nach links – oder weiter nach rechts.

Lautstarken Hinweis auf sich anbahnende motorische Konflikte sind Fehlzündungen, deren Detonationen ganze Häuserzeilen erschüttern können. Aber der Knall-Effekt ist weitaus größer. Fehlzündungen können ruinöse Folgen haben wie geschmolzene Zündkerzen, verbrannte Ventilsitze, durchgebrannte Kolben und im Extremfall sogar ein festgefressener Motor.

Zustände kommen sie durch einen unregulären Ablauf der Verbrennungsprozesse im Motor. Und die Ursache dafür wiederum liefern abgenutzte Zündkerzen, fehlerhafte Verteilerkappen oder Hochspannungskabel sowie falsche Vergaser- und Zündeneinstellung. Sie tragen Schuld daran, wenn die Motortemperatur abnorm gesteigert wird. Bei hohen Dauergeschwindigkeiten auf Schnellstraßen liegt sie so wieso über den Werten, wie sie im Normalbetrieb mit häufigem Drehzahl- und Lastwechsel erreicht werden. Die Folge ist, daß glühende Ablagerungen im Brennraum dem Kerzenfunken vorgeifen und das Kraftstoff/Luftgemisch noch vor dem eigentlichen Zündzeitpunkt zünden.

Für Autofahrer ist das ein Gefühl, als habe jemand die Pferde ausgespannt. Die Spontanreaktion, die plötzliche Leistungsschwäche durch einen kräftigen Tritt aufs Gaspedal zu kompensieren, hilft indes nicht aus der Situation heraus – sie stellt dem Unheil nur endgültig die Weichen. Die irreguläre Verbrennung wird noch stärker, der Motor geht zum Dieseltrieb über und nähert sich mit jedem Takt seinem dramatischen Ende.

Wenn man seine Maschine nicht zum alten Eisen werfen will, gibt es bei Fehlzündungen nur eine einzige Alternative: Mit gedrosseltem Tempo in die nächste Werkstatt fahren. Denn die Chance, daß es von selber aufhört zu knallen, die ist geringer als beim Würfeln. H.S.

fenbreite das Doppelte der Seitenwandhöhe beträgt. Schöner und wuchtiger sehen diese neuen Reifen, die schon von einigen Fahrzeugherstellern ab Werk oder als Händlerumbau angeboten werden, für viele Leute auf jeden Fall aus. Erhöhen sie aber auch die Fahrsicherheit?

Zwei Konstruktionsmerkmale

Nun, Breitreifen werden von zwei Konstruktionsmerkmalen charakterisiert. Einmal ist es die breitere Lauffläche, die „mehr Gummi auf die Straße bringt“, und mehr Gummi auf der Straße, so demonstrieren es seit Jahren die Reifen von Rennwagen, verhilft zu höheren Kurvengeschwindigkeiten. Ein klein wenig dieser Rennreifenpotenz, allerdings zivilisiert durch gut bürgerliche Laufflächenmischungen, beschert der Breitreifen den normalen Alltagsautos. Die Verbesserungen fallen deshalb nicht allzu üppig aus, aber immerhin zeigen die Meßgeräte um 5 Prozent bis 7 Prozent gestiegene Bremsverzögerungen und Seitenführungskräfte an. Ein weiterer Vorteil: Die Reifenlebensdauer steigt auf Grund der geringeren spezifischen Belastung um etwa 10 Prozent.

Aquaplaningempfindlich

Die breitere Lauffläche bedeutet aber auch im Prinzip eine erhöhte Gefahr des Aquaplanings auf Regenpfützen oder wassergefüllten Spurrillen. Zwar ist es den Reifenherstellern gelungen, durch ausgeklügelte Profilgestaltung den neuen Breitreifen zu einer sehr guten Drainage zu verhelfen, mit abnehmender Profiltiefe verlieren die Wasserkanäle aber stärker an Wirksamkeit als an schmalen Reifen. Abgefahrene Breitreifen sind deshalb aquaplaningempfindlich. Einige Experten for-

dern bereits für die heute üblichen Reifen eine Mindestprofiltiefe von 3 mm statt der derzeitigen 1 mm Grenze. Für Breitreifen dürfte diese Forderung erst recht gelten, denn geringe Profiltiefe bedeutet bei Wasser auf der Straße eine Rutschgefahr ähnlich wie auf Glatteis, es sei denn, man fährt bewußt langsam. Darüber hinaus bringt die flache und breite Stirnfläche des Reifens eine gewisse Erhöhung des Windwiderstandes, besonders bei höheren Geschwindigkeiten.

Niedrige Flankenhöhe

Zweites Merkmal der Breitreifen ist die niedrige Seitenflankenhöhe. Sie verringert die Verformung zwischen Felge und Reifenaufstandsfläche bei Lenkbewegungen. Die Lenkbefehle des Fahrers werden daher direkter und präziser übertragen, wodurch die Handlichkeit des Fahrzeugs gewinnt. Besonders schnelle Ausweichmanöver können exakter und sicherer gefahren werden, wenn das gesamte Fahrwerk auf den Reifen abgestimmt ist. Niedrige Flankenhöhe bedeutet allerdings auch geringere Einfederungsmöglichkeit, so daß Breitreifen auf manchen Straßenoberflächen nicht ganz das „Schluckvermögen“ von normalen Reifen haben. Aber auch hier werden durch neue Seitenwandkonstruktionen Verbesserungen erzielt, so daß man bei einigen Fabrikaten inzwischen schon fast von Komfortbreitreifen sprechen kann.

Diskutables Angebot

Fassen wir zusammen: Breitreifen können bei den meisten Fahrbedingungen etwas mehr als Normalreifen. Nutzt man ihre Fahrvorteile aus, setzt man den höheren Kaufpreis voll in Kurvenspaß um. Behält man aber seinen bisherigen Fahrstil bei,

„Belegschaft will Dank und Anerkennung“

Nach dem Betriebsverfassungsgesetz (§ 53) hat der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates einmal in jedem Kalenderjahr eine Betriebsräteversammlung einzuberufen, an der eine bestimmte Zahl von Betriebsräten aus dem Unternehmensbereich teilnimmt, in der Regel die Mitglieder des Gesamtbetriebsrates und der Betriebsausschüsse. Die letzte dieser der Kommunikation und Diskussion dienenden Zusammenkünfte – übrigens die zehnte seit ihrer Einführung – war Mitte Oktober in Witten bei Bochum. Über 50 Betriebsräte aus Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Berlin nahmen daran teil. Dazu kamen als Gäste Vertreter der Gewerkschaften und der Geschäftsleitung. Der Tagung war am Vorabend ein Empfang durch den Oberbürgermeister von Bochum, H. Eikelbeck, vorausgegangen. Im Mittelpunkt der von Rudolf Müller, stellvertretender Betriebsratsvorsitzender des Rüsselsheimer Werkes, geleiteten Versammlung standen der Tätigkeitsbericht des Gesamtbetriebsratsvorsitzenden Rudolf Hahn und ein Bericht von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt. Da alle Grußworte, Referate, Berichte, Anträge und Diskussionspunkte in einem Sonderdruck über die Betriebsräteversammlung '78 zu finden sein werden, beschränken wir uns in diesem Bericht auf Auszüge der Referate von Rudolf Hahn und Dr. Walter Schlotfeldt.

BERICHT DES GESAMTBETRIEBSRATES

Die Vielzahl der Probleme des zwölfmonatigen Berichtszeitraumes klangen in dem langen Referat von Rudolf Hahn, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates, an. Hahn ging anfangs auf die Absatzsituation und die Begründung ein, wenn nicht innerhalb kürzester Frist geliefert werden könne, würde man Kaufinteressenten verlieren, die zur Konkurrenz gingen. Und da alle so argumentierten, käme es zu einem Teufelskreis, dem man nur durch Solidarität entrinnen könne. Es fehle in dieser Frage ein sinnvolles Verhalten aller Verantwortlichen, von Betriebsräten, Gewerkschaften und Firmenleitungen, und das nicht nur innerhalb der Bundesrepublik, sondern international. Der gnadenlose Wettbewerb berge viele Gefahren, Ziel müsse es sein, Arbeitsplätze auf Dauer zu erhalten.

„Aussperrung ein Willkürakt“

Arbeitslosigkeit, Jugendarbeitslosigkeit und Ausbildungskapazität waren weitere Punkte des Referates. Trotz gewisser Anstrengungen liege Opel hinsichtlich der Gesamtzahl der Ausbildungsplätze im Vergleich zur übrigen Automobilindustrie im unteren Drittel der Skala. Auch die Tarifauseinandersetzungen im Frühjahr wurden von Hahn gestreift. Die Aussperrung sei für die Arbeitnehmer ein Willkürakt. Er warnte davor, daß Dinge, wie sie in Nordwürttemberg/Nordbaden vorgekommen seien, sich bei uns wiederholen würden. – Breiten Raum im Rechenschaftsbericht nahmen auch die zurückliegenden Aufsichtsrats- und Betriebsrats-

wahlen ein. Hahn mißbilligte in diesem Zusammenhang einen Ausspruch des Aufsichtsratsvorsitzenden J. P. Mc Cormack, er würde, sollte es nötig sein, von seiner zweiten Stimme Gebrauch machen. Dies sei ein typischer „Herr-im-Hause-Standpunkt“. Die Arbeitnehmervertreter seien im Hinblick auf die vielfältigen Probleme zu guter Zusammenarbeit bereit. Er forderte die Gegenseite auf, ihre Bereitschaft ebenfalls zu zeigen.

„Manches schleppt sich hin“

Die Weltautomobilkonferenz im Sommer in Detroit, an der Hahn teilgenommen hatte, und der Geschäftsbericht für 1977 waren weitere Berichtspunkte. „Wir sind“, so Hahn zum Schluß der Bilanzanalyse, „der Auffassung, daß eine Belegschaft, die so große Werte schafft, einen Anspruch darauf hat, über das Normalmaß hinaus daran beteiligt zu werden, in welcher Form auch immer.“ – Hahn ging dann auf die Kleinarbeit im täglichen Betriebsgeschehen ein und beanstandete, daß berechnete Forderungen jahrelang mit der Begründung verschleppt würden: „Die Angelegenheit wird bearbeitet.“ In vielen Fällen denke man gar nicht daran, sie zu bearbeiten. Er zählte zahlreiche Punkte auf, die seine herbe Kritik begründeten. – Ein kompliziertes Kapitel sei die Isar-Gruppenlebensversicherung. Darauf ging Hahn ausführlich ein, ebenfalls auf die Angleichung der Gehälter und der EZ sowie auf verschiedene Probleme der Ausbildung und des Ausbildungswesens bei Opel.

Das Abstechen der Zeitkarten bei Schichtende wurde ebenfalls erörtert. Die Devise, die Belegschaft sei mündig und brauche keine Aufpasser, treffe für eine Minderheit von knapp 8 Prozent leider nicht zu. Diese Kollegen trafe man schon vor Schichtende an den Portalen an. Nur im Werk Kaiserslautern gebe es in dieser Hinsicht keine Beanstandungen. „Wir bedauern die negative Entwicklung in den Werken Rüsselsheim und Bochum, hoffen jedoch immer noch, die Geschäftsleitung davon zu überzeugen, keine Kollektivbestrafung vorzunehmen. Beide Seiten sollten sich noch einmal eindringlich an diejenigen wenden, die glauben, sich bestimmten Regeln nicht fügen zu können!“ Zahlreiche andere Punkte aus der vielseitigen Arbeit des GBR wurden noch von Hahn angeschnitten, die allerdings oft nur kleine Gruppen der Belegschaft betreffen. Positiv äußerte sich der GBR-Vorsitzende über die Frage der Baudarlehen und die zu verteilenden Summen.

Von den Chaoten verteufelt

Abschließend wurde das aktuelle Problem der Sonderschichten angeschnitten. Hahn schilderte den Verlauf der Verhandlungen und die beiderseitigen Standpunkte. Er fuhr fort: „Die Betriebsräte haben nun die Entscheidung zu fällen. Über eines sollten sich dabei alle im klaren sein: Diese Entscheidung, wie immer sie auch ausfällt, wird entweder von rechten oder von pseudolinken Chaoten verteufelt werden. Sie brauchen für ihre Arbeit eine Belegschaft, die sich nicht einig ist. Deshalb werden sie alles versuchen, die Belegschaft in mehrere Lager zu spalten. Laßt euch davon nicht beeindrucken! Und noch etwas Grundsätzliches zu dieser Angelegenheit: Es ist zur Unsitte geworden, daß, wenn über die Weihnachtsgratifikation verhandelt wird, seitens der Geschäftsleitung Sonderschichten damit verknüpft werden. Das eine hat mit dem anderen überhaupt nichts zu tun. Die Weihnachtsgratifikation betrachten wir schlicht und einfach als Dank und Anerkennung für die Leistung, die die Belegschaft im laufenden Jahr gebracht hat. Nicht mehr, aber auch nicht weniger.“

„Ergebnis harter Arbeit“

Hahn fuhr fort: „Wenn ich von Leistung spreche, dann meine ich eben nicht die Abgeltung von 6 oder 8 Sonderschichten, sondern dann meine ich das Ergebnis, das diese Belegschaft für die Firma unter oft unmenschlichen Anstrengungen erzielt hat. 9 Milliarden Umsatzerlös fallen eben nicht vom Himmel. Sie sind letztlich das Ergebnis harter Arbeit eines jeden einzel-



Während des Rechenschaftsberichts von Rudi Hahn zeigt unser Bild den Ausschuß des Gesamtbetriebsrates (von links) P. Schleicher, R. Müller, H. Beiske und G. Steputat.

nen, auch in Tausenden von Überstunden ohne Sonderschichten. Dafür will diese Belegschaft Dank und Anerkennung. Und darauf hat sie ein Recht! In Zukunft werden wir nicht mehr bereit sein, bei Verhandlungen über die Gratifikation uns auch über Anträge auf Sonderschichten

zu unterhalten. Entweder wir verhandeln über das eine – oder über das andere . . .“ Zum Schluß seines Referates dankte Hahn allen Betriebsräten und Vertrauensleuten für ihre Arbeit und forderte die Belegschaft zu Einigkeit und Geschlossenheit auf.

BERICHT DER GESCHÄFTSLEITUNG

Das Betriebsverfassungsgesetz sieht vor, daß auf Betriebsräteversammlungen die Geschäftsleitung einen Bericht über das Personal- und Sozialwesen sowie über die wirtschaftliche Lage und Entwicklung des Unternehmens zu geben hat. Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt behandelte in diesem Bericht so viele Fragen und Probleme, daß aus Platzgründen – genau wie bei dem Referat von R. Hahn – nur Auszüge gebracht werden können.

Sonderschichten notwendig

Zwar neue Absatzrekorde im In- und Ausland mit erwarteten 958.000 Einheiten (925.000 in 1977), wirtschaftlich jedoch werde 1978 kein Rekordjahr. Der Kostendruck sei zu groß und könne in vollem Umfang in den Preisen nicht weitergegeben werden. Das wirke sich auch auf den Jahresüberschuß und den Gewinn aus. Die Nachfrage übersteige die Produktionskapazität. Lieferfristen von – je nach Modell – 7 Wochen bis zu 4 Monaten seien die Folge. Daher benötigten wir dringend die Sonderschichten. Auch Dr. Schlotfeldt stellte sich auf den Standpunkt, Weihnachtsgratifikation und Sonderschichten nicht miteinander zu verbinden, deshalb, betonte er, würde er den Tag begrüßen, „wo wir einmal einen Antrag auf Sonderschichten vom Betriebsrat genehmigt bekämen, ohne daß wir etwas dafür leisten müssen.“

Die internationale Wettbewerbssituation gebe Anlaß zur Sorge, auch die gerade beschlossene Aufwertung der D-Mark in der EG. Das benachteilige die deutsche Automobilindustrie auf diesen Märkten. „Sie alle wissen, daß vor allem die Japaner auf diesen Märkten sehr große Angriffe gestartet haben, hauptsächlich auf dem skandinavischen Markt. Hinzu kommt, daß wir mit unserem sehr hohen Lohnkostenanteil ein relativ personalintensives Produkt herstellen, und das in einem Land mit dem höchsten Lohn- und Sozialkostenniveau der ganzen Welt. Wenn diese Nachteile nicht durch Überproduktivität ausgeglichen werden können, ist es mit unserer internationalen Wettbewerbsfähigkeit nicht mehr weit her. Was dies für ein Unternehmen mit fast 50 Prozent Exportanteil bedeutet, brauche ich Ihnen nicht näher zu erläutern.“ Lohnkosten – so Dr. Schlotfeldt weiter – seien nicht nur das, was das Unternehmen insgesamt für Arbeitnehmerleistungen aufzubringen habe. Die Lohnnebenkosten bei uns betrügen fast 80 Prozent. „Hieran können Sie die enormen Auswirkungen sehen, die finanzielle Zugeständnisse haben. Eine Lohnerhöhung von 1 DM bei Opel bedeutet in Wirklichkeit 1,80 DM Kosten. Und wenn Sie das alles mit dem Faktor 64.000 multiplizieren, sehen Sie die Situation, mit der wir zu rechnen haben.“

Nicht in die Öffentlichkeit

Auch das Kapitel „Zeitungsinterviews“ wurde gestreift. Vor allem sollte man noch nicht ausgereifte Probleme nicht in die Öffentlichkeit bringen. Damit lege man sich selbst Stolpersteine für vernünftige Lösungen in den Weg. – Der Tarifabschluß 1978, das Baudarlebensprogramm und die Isar-Lebensversicherung waren weitere Berichtspunkte, ebenfalls das Ausbildungswesen und die Erweiterung der Ausbildungskapazität. „Wir sind der Meinung, daß Opel mit diesem neuen Engagement seit Jahren einen wesentlichen Beitrag zum Abbau der Jugendarbeitslosigkeit leistet und dem mit Sicherheit zu erwartenden künftigen Facharbeitermangel in gefragten Berufen entgegenwirkt . . . Es bleibt nicht aus, daß wir in diesem Zusammenhang mit einer solchen Ausweitung der Ausbildungskapazität in einzelnen Berufen auch über Bedarf ausbilden und sich damit Probleme in Zusammenhang mit der Übernahme in ein festes Arbeitsverhältnis bei uns ergeben können.“

Zum Thema Arbeitszeitverkürzung

Abschließend ging Dr. Schlotfeldt auf die Forderung nach weiterer Verkürzung der Arbeitszeit ein. Auch in diesem Falle ginge es nicht darum, was populär, sondern was machbar sei. „Und da möchte ich Ihnen sagen, daß ich keine Gelegenheit sehe, jetzt oder in naher Zukunft die 35-Stunden-Woche ohne größeren Schaden für uns alle verwirklichen zu können. Zunächst muß man sich einmal darüber klar werden, warum die Diskussion über die Einführung der 35-Stunden-Woche entbrannt ist. Ausgangspunkt waren arbeitsmarktpolitische Überlegungen. Zwecks Abbau der Arbeitslosigkeit sollte die vorhandene Arbeit auf mehrere Leute verteilt werden. Sehr bald zeigte sich jedoch, daß mit der Einführung der 35-Stunden-Woche der beabsichtigte arbeitsmarktpolitische Effekt nicht zu erzielen ist. Wird die Arbeitszeit täglich um eine Stunde gesenkt, werden dafür kaum weitere Mitarbeiter eingestellt werden.“

Benachteiligung im Wettbewerb

„Alle diese pauschalen Überlegungen kranken an einem Punkt: Trotz Arbeitslosigkeit haben wir nach wie vor nicht genügend Fachkräfte und Spezialisten. Eine pauschale Verteilung der Arbeit auf mehrere Leute dient darüber hinaus nicht den einzelnen Problemkreisen innerhalb der Gesamtbeschäftigung.“ Eine Verkürzung der Arbeitszeit würde für uns zur Zeit nicht nur Kapazitätsverluste, sondern auch beachtliche zusätzliche Kostenerhöhungen und damit eine weitere Benachteiligung im internationalen Wettbewerb bedeuten. „Dies kann die Wirtschaft in der gegenwärtigen Situation nicht verkraften.“

50

UNSERE JUBILARE



Martin Schrohe
Qual. Förderg.u. Insp.
30.11.1978



Fritz Krug
Kreditorenbuchhaltung
1.11.1978

40



Johann Grafenbergen
Zentr.Masch.-Abt.
2.11.1978



Ludwig Wolf
Energieversorgung
2.11.1978



Wilhelm Fischer
Karosseriebau I
5.11.1978



Karl Kneib
Kar.-Fertigmontage
7.11.1978



Georg Ganss
Qual. Förderg.u. Insp.
9.11.1978



Karl Schmitt
Beschädigten-Eins.
11.11.1978



Hans Kaufmann
WA-Ordnungsdienst
15.11.1978



Willi Luy
Karosseriebau II
17.11.1978



Hans Zeller
Schnittbau
17.11.1978



Walter Hauf
Kundendienst
20.11.1978



Ludwig Link
Kreditorenbuchhaltung
23.11.1978



Ernst Friedrich
Chassisbau I
28.11.1978

Rüsselsheim

1.11.1978
Erwin Güldner
Verk.Koord.Übersee
2.11.1978
Horst Kiesel
Motorenbau
Georg Klein
Qual. Förderg.u. Insp.
Heinz Knoll
Produktionsleitung
3.11.1978
Wilhelm Baum
Wagenendmontage

5.11.1978
Günter Heinzmann
Qual. Förderg.u. Insp.
9.11.1978
Karl Heinz Georg
Kundenbetreuung
Alfred Glöser
Qual. Förderg.u. Insp.
12.11.1978
Paul Morzinek
Schmiede
16.11.1978
Siegfried Backhaus
Schnittbau

25

16.11.1978
Renate Gonzoreck
Werksärztl.Dienst
Hubert Karzmarzyk
Qual. Förderg.u. Insp.
Karl Koch
Schmiede

16.11.1978
Alfons Ledwig
Instandhaltung
Erwin Lehr
Instandhaltung
Rudolf Reinheimer
PEK-Verwaltung
Fritz Schwarz
Hauptkasse
Alois Steiner
Instandhaltung
20.11.1978
Günter Lieb
Qual.Ktr.u. Insp.

25.11.1978
Hans Westhauser
Wagenendmontage
Bochum
16.11.1978
Gotthard Lehmann
BSW-Verkehrsabt.
24.11.1978
Erich Raven
Karosseriebau

IM RUHESTAND

Karl Alleborn
Werkzeugbau
Karl Anthes
Kostenschätzungen
Jakob Bauer
Teilelager
Fritz Bibelriether
Härtereie

Erich Depper
Verkaufsz.Mainz
Wilhelm Fischer
Karosseriebau I
Hedwig Gerlach
Chassisbau I
Franz Goth
Motorenbau

August Grammes
Instandhaltung
Ernst Ludwig
Instandhaltung
Paul Maerker
Karosseriebau I
Kurt Maisenhälder
Fahrzeuginnenbau

Julius Marquardt
Motorenbau
Maria Riedel
Teile-u.Zubeh.Abt.
Alfons Rinka
Karosseriebau II
Hans Schäfer
Transportwesen

Käthe Schaumann
Teile-u.Zubeh.Abt.
Adam Scherz
Gesenkbau
Martin Schrohe
Qual. Förderg.u. Insp.
Elisabeth Stahl
Prozefabteilung
Georg Traut
Instandhaltung



Schnell auf der Piste und schnell auf der Straße sind die Mädchen der bundesdeutschen Ski-Nationalmannschaft, die jetzt in noch mehr Opel-Fahrzeugen reisen können, die unser Unternehmen dem Deutschen Ski-Verband (DSV) zur Verfügung gestellt hat. Vier von elf neuen Bedford Kombi- und Rekord-Caravan-Modellen übergab kürzlich Karl Krödel, stellvertretender Verkaufsleiter Deutschland (rechts), am Trainingsort der Ski-Mädchen hoch über Sölden im Ötztal an DSV-Wirtschaftsreferent Heinz Krecek (links). In der Mitte Verbandstrainer Klaus Mayr, im Hintergrund ein Teil der National-Équipe, der wir in den kommenden Kämpfen viel Erfolg wünschen.

NACHWUCHSFÖRDERUNG

Opel-Pokal für Rallye-Wettbewerbe

Einen neuartigen Vorstoß zur Förderung der Nachwuchstalente im Rallye-Sport hat jetzt das Werk unternommen mit dem Kadett-Cup, der 1979 als erster Rallye-Pokal eines deutschen Herstellers ausge-

sprochen wird (vorbehaltlich der Genehmigung durch die ONS). Das Reglement erlaubt es dabei den jungen Bewerbern, Zeit- und Geldaufwand gering zu halten. Auf der anderen Seite locken

gutes Preisgeld und die Möglichkeit für die drei Bestplatzierten, auf vom Werk zur Verfügung gestellten Gruppe-1-Autos an internationalen Wettbewerben teilzunehmen.

Zugelassen zum Kadett-Pokal sind die Kadett-Limousinen und -Coupés des laufenden Modells mit 1,2 Liter-Triebwerk (max. 60 PS) sowie der gleichermaßen motorisierte City. Um alle Bewerber chancengleich antreten lassen zu können, dürfen an den Fahrzeugen nur geringfügige Modifikationen vorgenommen werden, die in erster Linie erhöhter Sicherheit dienen (zum Beispiel Überrollbügel). Änderungen an Motor, Fahrgestell und Antriebsstrang sind nicht gestattet.

Zehn Wettbewerbe werden um den Pokal ausgetragen, acht von ihnen gewertet (zwei Streichresultate). Die Veranstaltungen werden dabei so festgelegt, daß möglichst wenige Übernachtungen erforderlich werden.

Preisgeld gibt es nach jeder Veranstaltung; für den Sieger DM 500,-, für die jeweils nächste Platzierung bis Rang zehn je DM 50,- weniger. Außerdem werden Punkte für die Abschlußwertung gegeben. Den drei Punktbesten stellt das Werk Gruppe-1-Kadetts für die Teilnahme an internationalen Wettbewerben zur Verfügung.

Wer sich bewerben will (jemals national oder international gesetzte Fahrer sind zugunsten des Nachwuchses ausgeschlossen), kann ab Anfang Dezember die Ausschreibungen von der Opel-Sportförderung in Rüsselsheim beziehen.

Wir gedenken

Rüsselsheim

Veli Özden, Härtereier
geb. 1933 gest. 30.7.78

Adam Beck, Rentner
geb. 23.7.08 gest. 14.9.78

Wilhelm Küchler, Rentner
geb. 6.2.15 gest. 22.9.78

Paul Messer, Rentner
geb. 28.1.94 gest. 22.9.78

Emil Leibersberger, Rentner
geb. 15.7.04 gest. 23.9.78

Alois Christ, Rentner
geb. 12.8.15 gest. 24.9.78

Heinrich Enders, Rentner
geb. 7.8.12 gest. 24.9.78

Margarete Gebert, Rentnerin
geb. 23.12.01 gest. 25.9.78

Wilhelm Höhl, Rentner
geb. 17.1.08 gest. 25.9.78

Philipp Reinheimer, Rentner
geb. 2.6.00 gest. 29.9.78

Rudi Weckbach, Rentner
geb. 10.9.16 gest. 2.10.78

Heinz-Bern.Wilke, PV-Werkst.
geb. 20.5.49 gest. 3.10.78

Alfred Barth, Rentner
geb. 4.1.11 gest. 4.10.78

Ernst Roos, Rentner
geb. 17.9.13 gest. 4.10.78

Franz Rohr, Rentner
geb. 30.3.14 gest. 6.10.78

Konrad Schöppner, Rentner
geb. 17.4.04 gest. 6.10.78

Heinr. Speckhardt, Rentner
geb. 26.11.04 gest. 6.10.78

Peter Buyer, Renter
geb. 28.6.08 gest. 7.10.78

Wilhelm Schuler, Ordnungsd.
geb. 20.10.16 gest. 7.10.78

Georg Gerlach, Rentner
geb. 15.10.01 gest. 8.10.78

Gustav Andes, Betriebsschloss.
geb. 22.5.22 gest. 9.10.78

Ludwig Schneider, Rentner
geb. 18.5.94 gest. 10.10.78

Herbert Heyl, Marketing
geb. 16.3.22 gest. 11.10.78

Wilhelm Tratz, Rentner
geb. 14.11.93 gest. 11.10.78

Gerhard Wilk, Rentner
geb. 16.9.00 gest. 11.10.78

Georg Schenk, Transportabt.
geb. 19.7.01 gest. 12.10.78

Georg Daum, Rentner
geb. 4.3.09 gest. 14.10.78

Wolfgang Exner, Transportabt.
geb. 23.11.35 gest. 14.10.78

Josef Selzer, Rentner
geb. 4.1.02 gest. 15.10.78

Leonhard Reuter, Transportabt.
geb. 16.3.28 gest. 15.10.78

Ernst Gundlach, Rentner
geb. 25.9.11 gest. 16.10.78

Karl Pfaff, Rentner
geb. 16.1.11 gest. 16.10.78

Franz Theis, Rentner
geb. 25.3.00 gest. 16.10.78

Gottlieb Zwicker, Rentner
geb. 7.9.12 gest. 16.10.78

Josef Anton Lang, Rentner
geb. 5.3.95 gest. 17.10.78

Friedrich Spahn, Rentner
geb. 27.12.12 gest. 18.10.78

Alexander Stahl, Rentner
geb. 2.6.07 gest. 18.10.78

Paul Hunneshagen, Rentner
geb. 8.4.10 gest. 20.10.78

Philipp Helm, Rentner
geb. 27.2.07 gest. 22.10.78

Johann Ubel, Rentner
geb. 24.8.19 gest. 22.10.78

Fritz Herdt, Rentner
geb. 4.9.09 gest. 23.10.78

Friedr. Niederhäuser, Rentner
geb. 5.3.09 gest. 23.10.78

Johann Witty, Rentner
geb. 12.5.04 gest. 23.10.78

Bochum

Nikit. Manolakakis, Preßwerk
geb. 29.7.45 gest. 16.7.78

Peter H.Ziegler, Teile u.Zubeh.
geb. 25.10.52 gest. 19.9.78

Gerhard Ziegler, Werksanlagen
geb. 4.8.39 gest. 6.10.78

Rosemarie Brostedt, Karosseriew.
geb. 30.4.27 gest. 11.10.78



WERK BOCHUM



Die Personalien werden festgehalten.



Vor der Spende die Untersuchung.



Unter der Aufsicht der DRK-Helfer verläuft alles reibungslos.

1.707 Mitarbeiter gaben ihr „Bestes“

Die vor kurzem zum dritten Mal in unserem Bochumer Werk durchgeführte Blutspende-Aktion hatte ein erfreuliches Ergebnis. 1.707 Werksangehörige erschienen zur Blutspende. Im Jahre 1976 waren es 1.254 und im letzten Jahr 1.502 Spender.

In einem Dankschreiben des Blutspendedienstes Hagen des Deutschen Roten Kreuzes heißt es: „Zunächst möchten wir Ihnen herzlich danken, daß auch in diesem Jahr wieder eine Blutspende-Aktion in der Adam Opel AG, Werk Bochum, durchgeführt werden konnte. Mit Erstaunen und großer Freude konnten wir feststellen, daß die Beteiligung höher lag als im vergangenen Jahr. Wir wissen, daß das gute Ergebnis dieses Blutspendeterr-

mins nicht zuletzt auf Ihr Wohlwollen zurückzuführen ist, das Sie unserer Arbeit entgegengebracht haben. Das in Ihrem Werk gespendete und einwandfrei befundene Blut ist bereits in Krankenhäusern und Kliniken seiner segensreichen Bestimmung zugeführt worden. Besonders danken möchten wir den Mitarbeitern Ihres Werkes, die sich auch diesmal wieder um eine gründliche Termingestaltung sowie um einen reibungslosen Ablauf verdient gemacht haben. Wir bitten Sie, allen Damen und Herren, die wiederholt ihre Opferbereitschaft unter Beweis gestellt haben, unsere Anerkennung zu übermitteln.“

Das Deutsche Rote Kreuz zeichnet Personen, die mehrmals Blut gespendet ha-

ben, mit einer Ehrennadel aus. Unter unseren Spendern waren 401 Mitarbeiter, die zum dritten Mal mitgemacht haben. Sie erhielten die Ehrennadel in Bronze. Ein Mitarbeiter von uns hat zum 20. Mal Blut gespendet und wurde dafür ausgezeichnet. Alle 547 Erstspender haben inzwischen einen Unfallhilfe- und Blutspender-Paß erhalten, in dem die Blutgruppe und der Rhesus-Faktor eingetragen sind. Man sollte diesen Ausweis für Ernstfälle immer bei sich tragen. Das gespendete Blut wird intensiv untersucht. Werden Krankheiten festgestellt, erhält der Spender Nachricht.

Der wöchentliche Bedarf an Blutkonserven im Bereich des Blutspendedienstes Hagen beträgt ca. 3.000. Durch die Aktion in unserem Werk sind unsere Mitarbeiter mit Sicherheit vielen Menschen zum Lebensretter geworden.



Nach der Blutspende eine kleine Stärkung.



H. Krybus, Abteilung Werksanlagen, wurde für seine 15. Spende mit der Ehrennadel ausgezeichnet.

EINER VON UNS

Ein „reizender“ Mann

Weil unser Mitarbeiter L. Beilicke zu den ranglistenbesten Skatspielern Europas zählt, durfte er an der Skat-Weltmeisterschaft, die vom 1. – 14. November 1978 in Anaheim bei Los Angeles und in Las Vegas stattfand, teilnehmen. Aus redaktionellen Gründen können wir unseren Lesern hier noch nicht mitteilen, welchen Platz unser Skat-Ass L. Beilicke in Amerika belegen konnte. Jedenfalls ist es schon eine Leistung und zeugt auch von Können, wenn man sich so weit „emporgespielt“ hat.



Wie jeder große Meister hat auch unser Mitarbeiter einmal klein angefangen. 1940 in Celle geboren, kam er 1956 von Niedersachsen nach Westfalen, wo er als Berglehrling bei der Zeche „König Ludwig“ seine erste Tätigkeit aufnahm. Im Berglehrlingsheim der Zeche machte er seine ersten Versuche im Skatspielen.

Seine Zimmerkollegen lächelten nur, wenn sich der Anfänger wieder einmal „überreizt“ hatte und zur Kasse gebeten wurde. Das Lachen verging ihnen aber bald, denn L. Beilicke begriff das Spiel sehr schnell. 1960 trat er in Recklinghausen in den Skatverein „Contra 56“ ein. Auf Anhieb wurde er dann bei den holländischen Meisterschaften „Holländischer Juniorenmeister“.

Von da ab ging es immer bergauf. Er holte sämtliche Titel, die der Deutsche Skatverband zu vergeben hatte: Rhein-Ruhr-Meister, Vestmeister, Westdeutscher Meister, mehrere Male Club- und Pokalmeister. Siebenmal durchstand er alle Ausscheidungen, um beim Endkampf zur deutschen Einzelmeisterschaft mitzuspielen. An diesen Turnieren nehmen rund 18.000 Personen teil; 300 Spieler ermitteln dann den Deutschen Meister.

Unser Mitarbeiter errang 1972 den Titel des Deutschen Skat-Vizemeisters. Eine große deutsche Tageszeitung schickte ihm eine Einladung zu einem Spiel gegen die Deutsche Meisterin zugunsten der Aktion Sorgenkind. Das ZDF lud ihn ein, an der Skatrunde „18-20-2-0 passe“ mitzuwirken.

Urkunden und Pokale in seiner Wohnung zeugen von seinem steilen Aufstieg bis zur Teilnahme an der Weltmeisterschaft. Diese Qualifikation zur Weltmeisterschaft erspielte er in Hannover, Frankfurt, Köln, Düsseldorf und Essen. Die erforderlichen 15.000 Punkte schaffte er „spielend“. Er erreichte sogar 18.757 Punkte. „Neben Können und guten Karten gehört auch viel, viel Glück dazu“, so sieht L. Beilicke seine Karriere.

Er ist bei Opel seit 1968 in der Transportabteilung tätig. Neben seiner Familie gehört natürlich viel Freizeit dem Skatspiel. Seinen kleinen Sohn weihet er schon jetzt in die Geheimnisse des Spiels ein. Wir sagen unserem Skat-Experten „Gut Blatt“ und wünschen viel Erfolg bei der Weltmeisterschaft.

Personalien



W. Hauffe E. Wilke

W. Hauffe wurde zum Hauptbetriebsleiter des Karosseriewerkes Bochum ernannt. Er berichtet dem Produktionsleiter Werk I, H. Schwenderling. – E. Wilke ist zum Betriebsleiter der Wagenendmontage und Polsterei ernannt worden. Er berichtet dem Hauptbetriebsleiter des Karosseriewerkes, W. Hauffe.

Für eine gemeinsame Zukunft

Dieses Motto stand über dem „Tag des ausländischen Mitbürgers“, der kürzlich im gesamten Bundesgebiet begangen wurde.

Das Jugendsozialwerk e.V., das überwiegend unsere ausländischen Mitarbeiter in den Wohnheimen betreut, hat diesen Tag zum Anlaß genommen, im Wohnheim am Rüsselsheimer Weg ein kleines Fest zu feiern. Durch ein Flugblatt sind alle Nachbarn dazu eingeladen worden. Man wollte auf diesem Wege den Kontakt mit den in unmittelbarer Nähe wohnenden deutschen Familien knüpfen bzw. noch etwas verbessern. Es standen Dia-Vorführungen, Tischtennis, Gesangsdarbietungen, Musik aus den Heimatländern, Hausbesichtigungen, Spiele für Kinder und Gesprächsrunden auf dem Programm. Für das leibliche Wohl war gut gesorgt worden: Es gab Stände, an denen spanische und türkische Gerichte gereicht wurden, man wurde zu einer Tasse Kaffee und Kuchen eingeladen, und den Durst konnte man an einem Bierstand löschen.

Bei den Hausbesichtigungen äußerten sich die Besucher anerkennend über die vorbildlichen sanitären Anlagen und die Sauberkeit des Heimes. Lob erhielten auch die sozialbetreuerischen Maßnahmen des Jugendsozialwerkes. In den einzelnen Etagen fanden Gesprächsrunden statt. Neben den Heimbewohnern beteiligten sich auch Studenten verschiedener Nationalitäten daran. Gesprochen wurde über die derzeitige Wirtschaftslage, die sozialen Leistungen der Industrie, die Freizeitgestaltung und die Situation der Heimbewohner.

Das Fest ist harmonisch verlaufen. Etwa 60 deutsche Familien waren der Einladung gefolgt. Einige Mitglieder des Betriebsrates gehörten auch zu den Gästen. Im ganzen ein gelungener Versuch, Vorurteile abzubauen, nachbarschaftliche Beziehungen zu knüpfen.



REDAKTION BOCHUM

unter der Telefon-Nummer 2407 erreichbar. Wir freuen uns über Anregungen, Kritik, Anerkennung, Mitarbeit.

Am Rande notiert

Wer läuft mit?

„Hennes, laß langsam gehen!“, rief mir kürzlich ein Kollege zu. Ich hatte an dem Tag einen etwas „schnellen Gang“ eingeschaltet und war im leichten Laufschrift zum Portal gerannt. Meine Familie wartete bereits draußen vor dem Werkstor. Wir wollten sofort nach der Arbeit in die Stadt fahren, um einzukaufen. „Hör mal, der hat bestimmt den Artikel in der letzten OPEL POST gründlich gelesen und will es dem Kollegen Neuhoff nachmachen“, meinte jemand hinter mir. Ich wollte erst antworten, war aber knapp mit der Zeit.

Am nächsten Tag traf ich Herbert vom Betriebsrat. Er muß wohl meine Rennerei und die Bemerkungen der Kollegen gestern mitbekommen haben. Wir unterhielten uns etwas. Ich weiß, daß Herbert fast täglich seine Runden dreht und darauf schwört, daß sein guter Gesundheitszustand auf das Laufen zurückzuführen ist. Er präsentierte mir einen Zettel, auf dem er so einiges notiert hatte.

„Wie, etwas für die nächste Betriebsversammlung?“, war meine Frage. Nein, er wolle damit, wie er sagte, zur Sozialabteilung. Er möchte für seine „Lauferei“ Freunde gewinnen und denkt an ein regelmäßiges Training von interessierten Kollegen. Ich nahm den Zettel und las. Hier einige Zitate aus seinen Aufzeichnungen: „Der Mensch ist von Natur aus ein Lauf-Lebewesen. Er war als Urmensch Jäger mit hohem Laufpensum... Im Gegensatz zur Urzeit hat der Mensch heute das Laufen fast verlernt... Durch einseitige Belastungen und ungesunde Umwelteinflüsse wird die Gesundheit des Menschen strapaziert... Jeder von uns muß hier selber was tun... Was kann man tun? Jeden Mittwoch, 18.30 Uhr, Lauftreff im Laufparadies Gysenberg-Park, Herne!“

Soweit die Aufzeichnungen von Herbert. Irgendwie fand ich seine Idee nicht schlecht. Jedenfalls besser als regelmäßig zum VfL zu gehen und zu meinen, das sei schon genug Ausgleichssport. Er erzählte mir auch noch von einem Arzt, der vor kurzem in der Volkshochschule einen Vortrag gehalten habe. Dieser würde sogar Laufen als Therapie anwenden. „Herbert, jetzt meinst du, weil ich vor ein paar Tagen mal gerannt bin, sei ich der richtige ‚Mitläufer‘?“, hatte ich noch gefragt.

Jetzt habe ich mir schon Turnschuhe und Trainingsanzug bereitgelegt und suche noch einige „Mitläufer“, die mit mir mittwochs mal zum Herbert in den Gysenberg-Park gehen. Wer läuft mal mit? Das fragt ganz unmaßgeblich Euer Hennes.



UMWELTFREUNDLICH

Energiebedarf erneut gesenkt

Einen erheblichen Fortschritt im ständigen Streben nach Energieeinsparung erzielte unser Bochumer Werk mit dem Umbau der Müllverbrennungsanlage im Werk II, Bochum-Langendreer. Diese hochmoderne Anlage ermöglicht durch Abwärmenutzung eine Senkung des jährlichen Heizölverbrauchs um voraussichtlich mehr als 10 Prozent oder 1.200 Tonnen. Während bei der alten, aus dem Jahre 1962 stammenden Anlage die bei der Verbrennung anfallende Wärme durch die sogenannte Wasser-Eindüsung noch vernichtet wurde, führt sie der neu in-

stallierte Wärmerückgewinnungs-Kessel dem Wärmeumlauf des Werkes wieder zu, was zu einer erheblichen Reduzierung des Heizölbedarfs führt. Die eingesparte Menge Heizöl, zu deren Transport rund 60 Kesselwagen der Bundesbahn notwendig wären, kann als wesentlicher Beitrag zur Schonung der Rohölreserven sowie auch der Umwelt durch das Wegfallen der Verbrennungsrückstände gewertet werden. Die Umweltfreundlichkeit der neuen Anlage gewährleistet außerdem ein Elektrofilter, der die abgekühlten Verbrennungsgase zuverlässig reinigt.

Gefahren durch den Genuß von alkoholischen Getränken

Aus gegebenem Anlaß machen wir unsere Werksangehörigen erneut nachdrücklich darauf aufmerksam, daß die Berufsgenossenschaften (gesetzliche Unfallversicherung) berechtigt sind, die Versicherungsleistungen für einen Arbeitsunfall zu verweigern, der durch Trunkenheit oder Angetrunkenheit verursacht oder mitverursacht wurde.

Erfahrungen zeigen, daß nach Alkoholgenuß bei folgenschweren Unfällen oft lange Prozesse wegen der Versorgung (Renten) geführt werden. Derjenige, der sich über das Alkoholverbot der Unfallverhütungsvorschriften und Ar-

beitsordnung hinwegsetzt, muß mit erheblichen finanziellen Verlusten (Lohnfortzahlung und Regreßansprüche) rechnen.

Darüber hinaus stellt ein betrunkenere oder angetrunkenere Werksangehöriger eine Gefahr für sich und seine Arbeitskollegen dar.

Es liegt daher im eigenen Interesse aller Werksangehörigen, auch unmittelbar vor dem Wege zum oder vom Werk, wie auch während der Pausen, den Genuß von alkoholischen Getränken zu unterlassen.

Gastgeschenk

Zu Beginn der Betriebsräteversammlung, die vom 16. – 18. Oktober stattfand, empfing der Bochumer Oberbürgermeister, H. Eikelbeck, Betriebsratsmitglieder der Werke Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim sowie der Filiale Berlin im Stadtparkrestaurant. Der Oberbürgermeister dankte Opel für die gute Zusammenarbeit mit der Stadt. Er hob besonders hervor, daß es eine gemeinsame Aufgabe sei, Arbeitsplätze zu festigen und auszubauen. Gesamtbetriebsratsvorsitzender R. Hahn überreichte dem Oberbürgermeister die Modellstudie eines Zukunftsautos (unser Bild). Sie soll im Rathaus einen würdigen Platz bekommen. Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt hob in seinem Grußwort die hervorragenden Leistungen der Stadt hervor. (Ein Bericht über die Konferenz an anderer Stelle dieses Heftes.)



In wenigen Zeilen

Das Betriebsratsmitglied R. Aufermann hat seinen Rücktritt aus dem Betriebsrat erklärt. An seine Stelle rückte das erste Ersatzmitglied der Liste 5, R. Engel, in den Betriebsrat auf.

Die im Empfangsraum D 1 ausgestellten neuen Modelle Manta CC und Commodore fanden bei unseren Werksangehörigen großen Anklang. Von der Möglichkeit, die neuen Wagen auch mit Familienangehörigen zu besichtigen und sich beraten zu lassen, machten am Samstag, dem 14. Oktober, viele Werksangehörige Gebrauch.

Interessierten Werksangehörigen der B-Schicht, die im Rahmen des Ausgleichsports regelmäßig dienstags von 16 – 20 Uhr Tischtennis spielen möchten, kann der Gymnastikraum der Schule Rüsingstraße zur Verfügung gestellt werden. Anfragen sind an die Sozialabteilung Bau D 8, Zimmer 21, Tel. 2407 (Werk Bochum) zu richten.

Besuch aus dem fernen Osten

Bischof Wu aus Hongkong in Begleitung von Dr. Chao besichtigte im vorigen Monat anlässlich ihres Besuchs bei Ruhrbischof Dr. F. Hengsbach unser Bochumer Werk. Die chinesischen Gäste hatten noch nie ein Automobilwerk gesehen und zeigten sich sehr beeindruckt von der technischen Entwicklung und unserer breiten Modellauswahl. Bischof Wu gab zugleich seiner Anerkennung über die Leistung unserer Mitarbeiter in lobenden Worten Ausdruck.

Der fernöstliche Bischof, der in seiner Heimat einen sehr kleinen und uralten Chevy fährt, nahm in der Empfangshalle hochofrennt einmal am Steuer des neuen MONZA Platz. — Unser Foto zeigt Bischof Wu (Bildmitte) mit Dr. Chao (rechts) im Ausstellungsraum. Links der von der gemeinsamen Sozialarbeit her bekannte Domvikar O. Vieth — ein gebürtiger Bochumer —, der die Besucher aus Fernost begleitete.

Die Abteilung Arbeitssicherheit verteilt zur Zeit an alle Werksangehörigen Gutscheine über DM 15,— zum Erwerb von Sicherheitsschuhen. Die Ausgabetermine sind in Anschlägen an den Schwarzen Brettern im Werk zu entnehmen.

Die diesjährigen Veranstaltungen in der Ruhrlandhalle finden am 9. und 10. Dezember statt. Die Kartenverteilung erfolgt wie in den Vorjahren durch den Betriebsrat. Es wird erneut darauf hingewiesen, daß Kinder unter 14 Jahren keinen Zutritt haben.

In der Ausgabe 10/78, Seite 28, ist uns ein Fehler unterlaufen. Im Bericht über den Mitarbeiter G. Neuhoff muß es heißen: Einen 10-km-Waldlauf schaffte er in gut 34 Minuten (3. Platz), einen 3.000-m-Bahnlauf in 9,57 Minuten . . .



Vertrauensmann der Behinderten

Die am 26.9.1978 durchgeführte Wahl des Vertrauensmannes der Schwerbehinderten und seines Stellvertreters hatte folgendes Ergebnis: Wahlberechtigt waren 1.529 Schwerbehinderte, 1.233 haben ihre Stimme abgegeben. Das entspricht einer Wahlbeteiligung von 79,9 %. Gewählt wurden: Hans Rosenstock als Vertrauensmann mit 1.189 Stimmen und Gerd Leymann als stellvertretender Vertrauensmann mit 657 Stimmen.

Ende des Bochum-Teils



Treffen der Zonenleiter

Die OPEL POST hat vor einiger Zeit Organisation und Arbeitsweise der Verkaufsorganisation am Beispiel der Zone Mainz dargestellt. Anschließend waren wir „mit einem Distriktleiter unterwegs“, um auch die verantwortungsvolle Kleinarbeit an der „Verkaufsfront“, im Händlerfeld, zu erleben. Im Zusammenhang mit dem Thema war vorgesehen, die Zonenleiter unseres Unternehmens anlässlich einer ihrer Zusammenkünfte mit der Verkaufsleitung aufzunehmen und vorzustellen. Alle auf einmal „unter einen Hut“, in unserem Fall vor die Kamera zu bringen, erwies sich allerdings als sehr schwer. Erst jetzt ist es (bis auf einen Herrn) gelungen.

Bei diesen regelmäßig stattfindenden Treffen geht es um den Erfahrungsaus-

tausch untereinander, die Aussprache mit der Verkaufsspitze und die Erörterung aktueller Fragen zum Verkaufsgeschäft.

Dabei hat unser Fotograf die Runde kürzlich aufgenommen. Man erkennt von links L. Kniep, Leiter Marketing Planung und Verkaufsanalysen, D. J. Hermenau, Zonenleiter München, H. Möller, Zonenleiter Bielefeld, O. Hübenthal, Zonenleiter Bochum, T. P. Preikschat, stellvertretender Zonenleiter Leonberg (in Vertretung von H. Rogl), K. H. Wolf, stellvertretender Verkaufsleiter Deutschland, G. Hehner, Verkaufsleiter Deutschland, Dr. R. Jacob, Programm-Koordinierung Außenorganisation, E. D. Seehase, Zonenleiter Hamburg, G. Laut, Zonenleiter Mainz, und Fr. Scharhag, Leiter Zentrale Fahrzeugdispositon.

stellvertretender Verkaufsleiter Deutschland verantwortlich für die Außenorganisation und die Zweigniederlassung Berlin. (Weitere Personalien im Zusammenhang mit dieser Organisationsänderung im nächsten Heft.)

Mit Wirkung vom 1. November 1978 traten im Bereich der Produktionsleitung

Personalien



K. Krödel K. H. Wolf

Im Verkaufsbereich sind kürzlich umfangreiche Organisationsänderungen in Kraft getreten, von denen aus Raumgründen zunächst nur die im Verkauf Deutschland veröffentlicht werden:

Zum weiteren Ausbau des Bedford Blitz Transporter-Verkaufs und um die gesamte Außenorganisation auf diese Aufgabe zu konzentrieren, wurden die Bereiche Nutzfahrzeugverkauf und Pkw-Verkauf Deutschland vereinigt. Damit sind die Nutzfahrzeugfunktionen in die entsprechenden Pkw-Verkaufsbereiche integriert. K. Krödel ist als stellvertretender Verkaufsleiter Deutschland verantwortlich für den Transporter-Verkaufsstab und zusätzlich für den Großabnehmer- und Behördenverkauf. — K. H. Wolf ist als



H. Schultheis O. F. Herbert D. Röthel

Karosserie-Zusammenbau folgende Organisationsänderungen in Kraft: Hermann Schultheis, bisher Betriebsleiter Karosserie-Gerippebau, wurde Betriebsleiter der Karosserie-Rohmontage. Otto F. Herbert, seither Betriebsleiter Karosserie-Fertigmontage, Linie 1, übernahm die Leitung des Bereiches Karosserie-Gerippebau. Dieter Röthel, bisher Betriebsleiter Karosserie-Rohmontage, wurde als Betriebsleiter der Karosserie-Fertigmontage, Linie 1, eingesetzt.

WOHNHEIM-AKTIVITÄTEN

Orientierungsfahrt durch das Ried

Zur „Orientierungsfahrt durch das Ried“ anlässlich des 25jährigen Bestehens des IB-Jugendsozialwerks in Hessen starteten Ende Oktober rund 25 Fahrzeuge vor den Opel-Wohnheimen im Grundweg. Bevor es auf den ca. 100 km langen Rundkurs ging, wurden die Fahrzeuge unserer ausländischen Mitarbeiter von einem Fachmann auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Beanstandungen führten hier bereits zu Minuspunkten in der Bewertung, so auch der Start ohne angelegte Sicherheitsgurte. Jeder Teilnehmer, ausgestattet mit der Fahrtorder in seiner Heimatsprache, nahm dann Kurs auf die Rüsselsheimer



Stadtteile Königstädten und Haßloch. Dort, wie auch in anderen Städten des Kreises Groß-Gerau, mußten Aufgaben gelöst werden, die wertvolle Punkte einbrachten. Nach und nach kehrten die Teilnehmer, teils mit großen zeitlichen Unterschieden zum Ausgangspunkt zurück. Hier mußten noch einige Geschicklichkeitsfahrten ausgeführt werden, die von vielen ausländischen Heimbewohnern besonders kritisch beobachtet wurden.

Später trafen sich Fahrer und Beifahrer zum gemütlichen Beisammensein am Holzkohlengrill. Hierbei wurden auch die Sieger geehrt, die Autozubehör erhielten sowie — als Geschenk des Deutsch-Spanischen Freundschaftsclubs — eine Flasche spanischen Rotwein. B.



Blick vom Opel-Turm über einen der Großparkplätze südlich der Bahn auf den F-Bau und die Wohnheime am Grundweg.

Im Bob-Blitz zum Wettkampf

Karl Krödel, stellvertretender Verkaufsleiter Deutschland, übergab kürzlich an Richard Hartmann, Präsident des Deutschen Bob- und Schlittensport-Verbandes (DBSV) Schlüssel und Fahrzeugpapiere für zwei Bedford Blitz-Transporter. Damit erhielt nach den deutschen Ski-Mädchen im DSV (siehe Seite 25) eine weitere deutsche Wintersport-Mannschaft Bedford Blitz-Transporter, und zwar den Bedford Blitz-Luxus-Kombi und den Bedford Blitz-Großraum-Transporter. Bereits in der Saison 1977/78 waren Aktive, Trainer und Funktionäre des DBSV beinahe 50.000 Kilometer mit Bedford Blitz-Transportern zu den zahlreichen Austragungsorten sportlicher Wettbewerbe gefahren. Unser Bild zeigt die Übergabe vor dem Design-Gebäude durch K. Krödel (rechts) an R. Hartmann. Links Mitglieder des DBSV.



Kadett am sparsamsten

Die regierungsamtliche Verbraucherbehörde Schwedens hat 33 verschiedene, derzeit auf dem Markt des skandinavischen Landes befindliche Automobile auf ihre Wirtschaftlichkeit hin untersucht. In dem jetzt vorgelegt Report „Car Economy“ erwies sich dabei unser Kadett als das Auto, das seinem Besitzer am wenigsten auf die Tasche drückt. Als Beurteilungskriterien waren Steuer, Versicherung, Abschreibung, Kraftstoffverbrauch sowie Wartung und Instandsetzung herangezogen worden.



Neuer Spitzenfahrer

„Jochi“ Kleint zu Opel

Klaus Joachim („Jochi“) Kleint wird 1979 alle Läufe zur Deutschen Rallye-Meisterschaft für das Opel-Euro-Händler-Team bestreiten. Außerdem stehen mehrere Einsätze bei der Europameisterschaft auf dem Programm. Dies sieht der Vertrag vor, den der 30jährige Rallye-Profi aus Hamburg jetzt in Rüsselsheim unterzeichnet hat. Als Co-Pilot wurde der 24jährige Maschinenbaustudent Gunter Wanger aus Ludwigshafen verpflichtet, der in diesem Jahr unter anderem mit Klaus Fritzingler die Bayernwald-Rallye gewann und Zweiter bei der „Baltic“ wurde.

Der neue Spitzenfahrer im Opel-Team, ein gelernter Kfz-Kaufmann, gehört seit Jahren zur deutschen Rallye-Elite und ist bereits seit 1969 Profi in seinem Sport. 1975 und 1976 lebte er in Südafrika, wo er jeweils Vizemeister im nationalen Championat wurde. In die Bundesrepublik zurückgekehrt, fuhr er wieder in der Deutschen Rallye-Meisterschaft an der Spitze mit und machte außerdem durch Erfolge bei der Rallye-Cross-Europameisterschaft von sich reden. Die offizielle Einführung als Opel-Pilot findet während der Essener Jochen-Rindt-Show Anfang Dezember statt.

Meldungen aus dem Werk Kaiserslautern erscheinen wieder im nächsten Heft.



Opel-Produktschau '78



SENATOR und MONZA: Die neue Klasse

An dieser Stelle der „Opel-Produktschau '78“ müßte eigentlich der neue Commodore stehen. Da er aber erst im vorletzten Heft ausführlich vorgestellt worden ist, überspringen wir ihn und kommen noch einmal auf SENATOR und MONZA zurück, über die zwar in verschiedenen Heften dieses Jahrgangs ebenfalls viel gesagt wurde, die der Vollständigkeit halber aber hier noch einmal kurz erwähnt werden sollen.

Die luxuriöse Limousine SENATOR und das sportlich elegante Coupé MONZA rollen auf einem neuentwickelten Fahrwerk modernster Konzeption mit Einzelradaufhängung. Die sorgfältige Abstimmung aller Komponenten dieses aufwendig gebauten Fahrwerks mit Mc-Pherson-Federbeinen vorne und Schräglenkern hinten garantiert dabei nicht nur höchsten Komfort, sondern auch Handlichkeit und Fahrsicherheit selbst in problema-

tischen Situationen. In das Bild des Komforts fügt sich auch die beispielhafte Laufruhe der gleichermaßen starken wie wirtschaftlichen Triebwerke nahtlos ein. Die hohe Leistung von 132 kW (180 PS) beim Spitzenmotor 3.0 E ist das Ergebnis einer zielstrebig betriebenen Entwicklungsarbeit, die zudem günstige Verbrauchswerte ermöglicht. Das von einer elektronisch gesteuerten Bosch-L-Jetronic beatmete und mit einer kontaktlosen Transistorzündanlage ausgerüstete Aggregat macht den MONZA 215 km/h und den SENATOR 210 km/h schnell. Die Beschleunigungswerte von 0 auf 100 km/h liegen bei der manuell geschalteten Version bei 9 Sekunden.

Mit SENATOR und MONZA begann das Unternehmen eine neue Ära in der Produktion luxuriöser Automobile mit überlegener Leistungsfähigkeit, die auf dem Markt eine glänzende Aufnahme gefunden hat.

