

OPEL POST

$\frac{112}{79}$

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

Jahresrückblick '78	2
Trophäe im Umlauf	3
Wintereinsatz im Werk	5
Vorschlagswesen 1978	5
Kurz berichtet	6
Bekannter Fassnacht	8
Wagentransport in 70 Länder	9
Geprüfte Produktqualität	10
Ausbildungsberufe	11
Opel-Arbeitsordnung 1910	12
Bei uns zu Haus	14
Jubilare	15
Unfallfolgen-Forschung	20
Auto-Ratgeber	22
Dies + Das	23
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Werk Kaiserslautern	30
Serie: Arbeitssicherheit	32

TITELBILD

Winterurlaub als zweiter Jahresurlaub nimmt immer mehr an Beliebtheit zu. Auch bei unseren Werksangehörigen. Viele haben Resturlaubstage von 1978 an die Werksruhe zwischen den Jahren angehängt und sind in die Berge gefahren. Auf dem Bild der Titelseite ein bekanntes Urlaubsziel für Wintersportler: Lech am Arlberg, wo, wie überall in den Bergen, bis Silvester allerdings nur in den höheren Lagen genügend Schnee zu finden war. Im neuen Jahr kam es dann aber auch in den Alpen, wie vorher bereits in den nördlichen Gefilden, zu ausgiebigen Schneefällen, die zünftige Abfahrten bis in die Täler möglich machten.

ZAHLEN • DATEN • FAKTEN

1978 ein Rekordjahr

Das neue Jahr ist zwar schon einige Wochen alt, doch die Chronistenpflicht gebietet es, noch einmal zurückzublicken auf 1978 und die wichtigsten das Unternehmen betreffende Daten, Zahlen und Fakten des vergangenen Jahres zu veröffentlichen.

Höchstes Produktionsvolumen

1978 entwickelte sich für das Unternehmen zu einem weiteren Erfolgsgeschäft in bezug auf Produktion und Inlandsabsatz. Obwohl man bereits seit Jahren an der Grenze der Zusammenbau-Kapazität produziert, wurde mit 959.202 Fahrzeugen das Vorjahr (1977) um rund 34.000 Einheiten übertroffen. Zusätzlich wurden noch 110.211 Teilesätze ohne Motoren (im Vorjahr 90.136) für den Export gefertigt. Dieses höchste jemals vom Unternehmen erreichte Produktionsvolumen zeigt bereits erste Auswirkungen des laufenden Investitionsprogrammes.

Fast 46 Prozent exportiert

Von dem Gesamtausstoß verblieben gut 520.000 Fahrzeuge im Inland (1977 = 491.459), sechs Prozent mehr als im Vorjahr. Das Unternehmen erzielte 1978 einen Marktanteil von 19,4 Prozent. Auch das Exportgeschäft verzeichnete einen leichten Zuwachs. Rund 438.000 Einheiten (1977 = 422.845) wurden überwiegend an europäische Länder geliefert, das sind 45,7 Prozent der Gesamtproduktion. Damit hat das Unternehmen im Durchschnitt aller europäischen Länder, in denen es vertreten ist, den beachtlichen Marktanteil von mehr als 9 Prozent erzielt.

4.000 neue Mitarbeiter

Die Belegschaft stieg um weitere 4.000 auf den Höchststand von 65.100 Mitarbeitern in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern sowie der Niederlassung Berlin am Jahresende 1978. — Sehr zufrieden kommentierte der Vorstandsvorsitzende James F. Waters, Jr. das Jahresergebnis:

Dank für den Einsatz aller

„Diesen Erfolg verdanken wir dem Einsatz aller Mitarbeiter, der erfolg-

reichen Arbeit unserer Händlerorganisation und der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit unseren zahlreichen Geschäftspartnern. Die gute Aufnahme der neuentwickelten Sechszylinder-Modelle Commodore, Senator und Monza beweist, daß unsere Konzeption moderner, funktioneller Automobile richtig ist. Wir haben heute ein hochwertiges Fahrzeugangebot, das alle Wünsche anspruchsvoller Käufer zu befriedigen vermag.“

Marktposition ausbauen

In einigen wichtigen europäischen Märkten halte, so der Generaldirektor weiter, unser Unternehmen Spitzenpositionen, „aber wir müssen feststellen, daß der Export-Sektor unseres Geschäftes wegen der bekannten Währungsprobleme immer schwieriger wird. Wir sind entschlossen, unsere Marktposition zu halten und auszubauen. Es sollte nie übersehen werden, daß fast jeder zweite Arbeitsplatz in unserer Produktion von unserer Wettbewerbsfähigkeit im Ausland abhängt.“

Viel Optimismus für 1979

Das 5 Milliarden DM Investitionsprogramm, das Opel 1977 angekündigt hat, mache gute Fortschritte, wie die neuen Modelle, der höchste je erreichte Ausstoß und die Rekord-Mitarbeiterzahl bewiesen. „Wir gehen mit viel Optimismus in das letzte Jahr dieses Jahrzehnts.“ — Inzwischen wurde noch bekannt, daß das Werk, das seit zehn Jahren an der Spitze der Neuwagen-Zulassungen in den Niederlanden steht, diese Erfolgsperiode durch den Verkaufsrekord des Jahres 1978 gekrönt hat. Im vergangenen Jahr hat das Unternehmen zum ersten Mal mehr als 80.000 Fahrzeuge an seine holländischen Kunden geliefert. Die 154 holländischen Vertragshändler verkauften 1978 unter anderem 36.000 Kadett, 25.000 Ascona und 15.500 Rekord an ihre Landsleute. Das entspricht einem Marktanteil von 14 Prozent. Fast jedes zehnte produzierte Opel-Fahrzeug ging demnach an einen Kunden in Holland, das 18 Prozent der Gesamtexportquote des Unternehmens aufnahm.

„GOLDENES LENKRAD“

Trophäe in den Abteilungen

Wie wir bereits im letzten Heft berichteten (OPEL POST 12/78, Seite 3), wurde unserem, im letzten Jahr neu auf den Markt gekommenen Spitzenmodell, dem Senator CD, von einer internationalen Jury das „Goldene Lenkrad“ zuerkannt. Der Wagen erhielt den von „Bild am Sonntag“ gestifteten Preis mit deutlichem Vorsprung vor einer Reihe namhafter Konkurrenzfahrzeuge der Preisklasse über DM 25.000,- zugesprochen.

Diese begehrte Trophäe, eine großartige Anerkennung für Sicherheit, Komfort, Qualität und Leistung im Verhältnis zum Preis, wurde, nachdem sie eine Zeitlang im Ausstellungsraum des Rüsselsheimer Werkes stand, auf Wunsch des Generaldirektors auf eine Rundreise durch die an Entwicklung und Fertigung des Senator CD beteiligten Abteilungen geschickt. Auf diese Weise wollte die Geschäftsleitung ihre Anerkennung für die Leistungen der Mitarbeiter zum Ausdruck bringen.

Diese Bereiche – stellvertretend für alle seien hier Styling, PEK, Endmontage und Finish-Kontrolle, in der bekanntlich Senator und Monza einer letzten, gründlichen Durchsicht unterzogen werden, erwähnt. Nicht zuletzt müssen in diesem Zusammenhang auch die Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion genannt werden.

An den Tagen, an denen die Aufnahmen gemacht wurden, waren nicht alle Repräsentanten der einzelnen Bereiche anwesend, die eigentlich mit aufs Bild hätten kommen müssen; auch können aus Platzgründen nicht alle Abteilungen erwähnt beziehungsweise im Bild festgehalten werden.

Auf der oberen Aufnahme (von rechts) Styling-Direktor H. G. Haga, Vorstandsmitglied H. Zincke, Direktor PEK – Pkw Europa, und W. Pihan, Direktor Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion. Das mittlere Bild zeigt Mitarbeiter des K 40 mit J. Treber, Betriebsleiter Endmontage. Und auf dem unteren Bild sind einige Mitarbeiter der Finish-Kontrolle zu sehen, die natürlich ebenfalls stolz auf die errungene Trophäe sind.



BKK-NOTIZEN

Beitragssätze der BKK gesenkt

Aufgrund der durch das Krankenversicherungs-Kostendämpfungsgesetz eingetretenen verbesserten Finanzsituation der Betriebskrankenkasse ist es möglich geworden, die Beitragssätze ab 1. Januar 1979 zu senken. (In der letzten Ausgabe haben wir schon kurz darüber berichtet.) Die Beitragssätze wurden in der letzten Sitzung der Vertreterversammlung wie folgt festgesetzt und zwischenzeitlich vom Bundesversicherungsamt in Berlin genehmigt:

Allgemeiner Beitragssatz	10,2 v.H. (seither 10,8 v.H.)
Erhöhter Beitragssatz	13,0 v.H. (seither 13,8 v.H.)
Ermäßigter Beitragssatz (§ 215 Abs. 3 RVO)	9,0 v.H. (seither 9,6 v.H.)
Ermäßigter Beitragssatz (§ 313 Abs. 4 und 5 RVO)	4,2 v.H. (seither 4,5 v.H.)

Vorstand, Vertreterversammlung und Geschäftsleitung der Betriebskrankenkasse hoffen, die neuen Beitragssätze für die nächsten zwei Jahre beibehalten zu können.

BKK

und ihre Sprößlinge in solche Gespräche einzuschalten. Die OPEL POST veröffentlicht bekanntlich in ihren Spalten regelmäßig Beschreibungen der in unserem Unternehmen ausgebildeten Berufe, so auf Seite 11 dieser Ausgabe den des Technischen Zeichners. Diese Berufsbeschreibungen sind sicher eine wertvolle Hilfe für die Diskussion zu Hause.

SENATOR

Eine „Goldmedaille“

Eine Auszeichnung ganz besonderer Art erhielt jetzt der Senator in England. Unserem Flaggschiff, das in Großbritannien vom Schwesterunternehmen Vauxhall unter dem klingenden Namen Royale angeboten wird, wurde die „Goldmedaille“ für gutes Design, Komfort, Geräumigkeit, ausgezeichnete Verarbeitung und außerordentliche Sicherheit zuerkannt. 30 Juroren vom Britischen Institut für Fahrzeug- und Automobilbau kamen zu diesem Votum.

IN ZUKUNFT

Mehr Mädchen in Männerberufen

In der Öffentlichkeit, vor allem aber in den Medien, wird neuerdings verstärkt die Möglichkeit der Ausbildung von Mädchen in typischen Männerberufen diskutiert. Eine Untersuchung des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung hat ergeben, daß eine Anzahl von Ausbildungsberufen im gewerblich/technischen Bereich, die bisher fast ausnahmslos Jungen vorbehalten waren, auch für Mädchen geeignet sein können. Vom Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft wird deshalb zur Zeit ein Programm gefördert, das das Ziel hat, mehr Mädchen in typischen Männerberufen auszubilden. Dieses Vorhaben wird von den Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden unterstützt. Ziel ist es, die Zahl und Bandbreite von Ausbildungsgängen, unter denen Mädchen wählen können, auszudehnen,

um mehr Chancengleichheit anzustreben. Die Gleichberechtigung von Mann und Frau im Berufsleben soll dadurch auch gefestigt werden. Unabhängig von diesem Programm bildet unser Unternehmen schon seit einiger Zeit Mädchen in Männerberufen aus. Die OPEL POST berichtete darüber in ihrer Ausgabe 11/78 über Beispiele aus dem Werk Rüsselsheim. Bekanntlich wurden damals drei Mädchen vorgestellt, die hier in typischen Männerberufen – als Maschinenschlosser und als Dreher – ausgebildet werden. (Unser Bild zeigt noch einmal Waltraud Pollakowski, die Dreherin werden will, mit Ausbildungsmeister Ph. Müller.)

Die Bewerbungen für das neue Ausbildungsjahr, das am 1. September 1979 beginnt, sind inzwischen abgeschlossen; die Tests haben stattgefunden. Für neun gewerbliche Berufe konnten sich auch Mädchen bewerben; von dieser Möglichkeit haben aber nur wenige Gebrauch gemacht. Eine kürzliche Umfrage in den Bereichen, die für die gewerbliche Ausbildung im Werk Rüsselsheim zuständig sind, brachte ein positives Ergebnis zur Frage der Ausbildung von Mädchen in traditionellen Männerberufen. Vielleicht gelingt es, in Zukunft noch mehr gewerbliche Ausbildungsplätze mit Mädchen zu besetzen.

Unter unseren Werksangehörigen sind vor allem die Eltern von technisch interessierten Mädchen angesprochen, sich in dieser Hinsicht einmal Gedanken zu machen



WINTEREINSATZ

Jede Menge Schnee und Eis

Bizarre, fast schon künstlerische Gebilde wie die auf dem Bild kann Väterchen Frost über Nacht hervorzaubern. (Die Aufnahme von einer vereisten Grünanlage wurde in der Nähe der B-Bauten gemacht.) Für die meisten von uns hatte der diesjährige Winter jedoch schon bald seinen Zauber verloren, es sei denn, man befand sich im Winterurlaub.

Frostige Realitäten

Leere Batterien, zugefrorene Autoschlösser oder Garagentore, vereiste und schneeglatte Straßen machten Fußgänger und motorisierte Verkehrsteilnehmer mit den frostigen Realitäten dieses Winters vertraut. – Im Werk bildeten die Eiszapfen an den Dachrinnen eine erhebliche Gefahr



für die Fußgänger. Für zahlreiche Werksbauten, an deren Dächern sie sich bildeten, gab es deshalb einen „Eiszapfeneinsatz“. Mit Hilfe eines Spezialkranes wurden die gefährlichen Eisgebilde immer wieder entfernt.

Viele Probleme

Im Werk Rüsselsheim (aber auch in Bochum und Kaiserslautern, wo man mit der gleichen Situation konfrontiert war), wurden vor allem die Mitarbeiter des Ordnungsdienstes gefordert, denn sie sind in erster Linie für die Sauberhaltung der Straßen und Fußwege zuständig. Frau Holle hatte zu Silvester und danach ihre Betten ordentlich geschüttelt, so daß die „weiße Pracht“ den Verkehr im weiten Werksareal erheblich behinderte. Wenn Schnee und Eis bei uns auch nicht die Ausmaße einer Katastrophe wie in Norddeutschland annahm, viele Probleme brachten sie auf jeden Fall.

Ordnungsdienst alarmiert

In einem Gespräch sagte uns W. Kunke, Leiter des Ordnungsdienstes, daß seine Mitarbeiter zunächst durch den ersten starken Schneefall zum Jahreswechsel äußerst stark beansprucht worden seien. Einige Kollegen, die zwischen den Jahren im Werk beschäftigt gewesen waren, hätten gerade ihren Urlaub angetreten, als uns das Schneewetter erreichte. Sie wurden sofort alarmiert. „Bei starkem Schneefall, wie zum Jahresbeginn, oder Eisglätte über Nacht“, so W. Kunke, „werden nach einer Art Alarmplan die Mitarbeiter des Ordnungsdienstes morgens schon um 4.00 Uhr von der Werksfeuerwehr benachrichtigt. In drei Kolonnen, die ebenfalls nach einem bestimmten Einsatzplan vorgehen, müssen sofort nach Eintreffen der Männer die Werkstraßen und Fußwege mit Spezialfahrzeugen gestreut werden. Zusätzlich stehen Schneeräumfahrzeuge zur Verfügung. Und dieser Einsatz riß nicht ab, denn es kam immer wieder zu neuen Schneefällen und spiegelglatten Straßen. Das Leben im Werk muß schließlich weitergehen, die Produktion laufen. ‚Eisferien‘ gibt es im Industriebetrieb nicht...“ Soweit W. Kunke.

Tonnenweise Streusalz

Wie streng der Winter in diesem Jahr gewesen ist, mag eine Vergleichszahl verdeutlichen: Bereits in den ersten zwei Januarwochen wurden insgesamt 138 Tonnen Salz (gemischt mit Sinterschlacke) für die vom Ordnungsdienst betreuten Bereiche benötigt, doppelt soviel wie im gesamten Winter 1977/78 mit 69 Tonnen. Im Laufe des Januar sind dann nach weiteren Schneefällen viele Tonnen hinzugekommen. Den Männern an unserer „Eis- und Schneefront“ gebührt Anerkennung und ein herzliches Dankeschön für ihren besonderen Einsatz.

SCHWERBEHINDERTE

Viele Probleme und Fragen diskutiert

Die Zahl der anerkannten Schwerbehinderten ist im Werk Rüsselsheim vom 1. April 1977 bis 31. Oktober 1978 von 1.343 auf 1.624 gestiegen, wovon 32 Neueinstellungen waren. 265 zu ersetzende Schwerbehinderte schieden jedoch in diesem Zeitraum wegen Erwerbsunfähigkeit oder Erreichung der Altersgrenze aus, während 514 Mitarbeiter den Status eines Schwerbehinderten erhielten.

Das teilte Schwerbehinderten-Vertrauensmann Bruno Fiedler in seinem Rechenschaftsbericht auf den beiden Schwerbehinderten-Versammlungen (je eine für die Früh- und Spätschicht) im Dezember 1978 mit.

Auf dieser Versammlung, in der viele Probleme erörtert, zahlreiche Fragen der Schwerbehinderten geklärt wurden, war weiter zu erfahren, daß 257 Anträge auf Anerkennung der Schwerbehinderteneigenschaft und 127 Widersprüche auf ihre Erledigung warteten. Nach der wahrscheinlichen Stellenvermehrung in den Versorgungsämtern könne aber mit einer wesentlich kürzeren Bearbeitungsdauer der Anträge gerechnet werden.

J. Größmann, Präsident des Landesversorgungsamtes Hessen, sprach in beiden Ver-

sammlungen, die mit einem Grußwort des Betriebsratsvorsitzenden Richard Heller eingeleitet wurden, über das Thema „Die Feststellung der Behinderteneigenschaft einschließlich des Vergünstigungswesens durch die Versorgungsverwaltung“. A. Räuber vom Referat für Behinderte in der IG Metall und dortiger Schwerbehinderten-Hauptvertrauensmann, befaßte sich mit den Auswirkungen der Rationalisierung auf die Schwerbehinderten.

Sowohl J. Größmann als auch A. Räuber gingen auf die bereits als Gesetz verabschiedete neue Regelung über die flexible Altersgrenze für Behinderte ein, die seit dem 1. Januar dieses Jahres mit Vollendung des 61. und ab 1. Januar 1980 mit Vollendung des 60. Lebensjahres in den Ruhestand treten können, sofern sie mindestens 35 Versicherungsjahre nachweisen können.

Beide Referenten befaßten sich ferner mit zwei geplanten Gesetzesvorhaben: Der Befreiung der Schwerbehinderten von der Kfz-Steuer ohne Einkommensnachweis, sofern bestimmte Voraussetzungen gegeben sind, und der ebenfalls von gewissen Bedingungen abhängigen unentgeltlichen Beförderung der Schwerbehinderten im öffentlichen Personenverkehr.

VV-NOTIZEN

Erfreuliche Steigerung 1978

Qualitätssteigerung ist nicht nur ein Element des technischen Fortschritts, sie steigert auch die Wettbewerbskraft eines Unternehmens. Denn um nichts anderes als verbesserte Qualität in Verbindung mit größtmöglicher Wirtschaftlichkeit geht es letztlich im Wettbewerb. Und diese beiden Faktoren spielen auch in unserem Vorschlagswesen eine ausschlaggebende Rolle.

Insofern ist es eine sehr gute Nachricht, daß 1978 im Werk Rüsselsheim 15.154 Vorschläge von 5.732 Mitarbeitern eingereicht worden sind. (1977: 10.960 Vorschläge von 4.344 Mitarbeitern.) Der Eingang an Vorschlägen stieg um 38,2 Prozent und die Beteiligung um 32 Prozent. Die Prämiensumme erhöhte sich um 33,7 Prozent von DM 1.487.040 im Jahre 1977 auf DM 1.987.835 im vergangenen Jahr. Insgesamt erfreuliche Zah-

len, die nicht zuletzt eine Steigerung der Qualität der Vorschläge signalisieren.

Ausgezahlt wurde diese Summe im vergangenen Jahr für 4.394 (1977: 4.358) angenommene Vorschläge. Bearbeitet wurden 1978 13.155 Eingänge, prämiert wurden also 33,4 Prozent. Die Durchschnittsprämie erhöhte sich von DM 340 auf DM 452.

Erfreuliche Aspekte zeigten sich im vergangenen Jahr auch im Gesamtunternehmen: 32.389 Vorschläge gingen in den drei Werken und der Niederlassung Berlin ein gegenüber 27.596 im Jahre 1977. Die Prämiensumme stieg von DM 2,8 Millionen in 1977 auf DM 3,7 Millionen 1978. (Einzelheiten über die letztjährige Entwicklung des Vorschlagswesens in den Werk Bochum und Kaiserslautern werden gesondert bekanntgegeben.)

Kurz berichtet

Die Tarifverhandlungen in der Metallindustrie von Hessen wurden am 23. Januar mit einem Kompromiß abgeschlossen, der bundesweiten Modellcharakter hatte und von den anderen Tarifbezirken übernommen wurde. Die zuständigen Gremien haben ihm inzwischen zugestimmt, die große Tarifkommission des Bezirks Hessen am 30. Januar. (Interne Regelungen wurden gesondert bekanntgegeben.)

Die Jahresveranstaltung '78 des Rüsselsheimer Vorschlagswesens fand am 12. Februar statt. Dabei wurden die Sieger im Abteilungs-Wettbewerb bekanntgegeben. Den 1. Platz erreichte die Qualitätskontrolle und Inspektion Chassis I und Schmiede. (Näheres im nächsten Heft.)

Über das Wohnbau-Darlehensprogramm für 1978/79 wurde die Belegschaft noch vor Jahresende ausführlich informiert. Bekanntlich werden im Gesamtunternehmen 10 Millionen DM dafür ausgeschüttet.

Auf dem Automobilsalon in Amsterdam vom 8. bis 18. Februar 1979 wird auf dem Opel-Stand unser gesamtes Programm gezeigt. Holland-Premiere haben der Ascona Diesel und der kürzlich vorgestellte sportliche Ascona 400.

Nach dem Scheitern des Großversuchs wird in Rüsselsheim und Bochum seit dem 2. Januar wieder abgestempelt, während in Kaiserslautern, wo es während der Versuchszeit zu keinen Schwierigkeiten kam, das Abstempeln nach der Schicht weiterhin unterbleiben kann.

Die Rückseite dieses Jahrgangs der OPEL POST ist dem Thema Unfallverhütung gewidmet und wird von der Abteilung Arbeitssicherheit gestaltet.

Mit diesem Heft wird in Rüsselsheim das Programm für die Weiterbildungskurse des Sommersemesters '79 ausgegeben.

In die drei Werke kamen im vergangenen Jahr 77.076 Besucher, davon 47.638 ins Werk Rüsselsheim, wo 1.750 Werksführungen durchgeführt wurden.

Neue Versicherungsscheine der Gruppenlebensversicherung sind in der letzten Zeit den Versicherten zugestellt worden. Sie dienen als Beleg bei der Beantragung der Versicherungsleistungen und sollten deshalb sorgfältig aufbewahrt werden.

Die letzte Jugendversammlung am 24. Januar wurde in der Sporthalle an den Wohnheimen am Grundweg abgehalten.

Die General Motors Corporation hat einen Weltrekord aufgestellt: 1978 ver-

kaufte sie 7.097.287 Personen- und Nutzfahrzeuge. Das ist das erste Mal, daß irgendeine Autofabrik mehr als sieben Millionen Wagen in einem Jahr absetzte.

Ein regelmäßiger Flugdienst von General Motors zwischen Luton (nahe London)—Frankfurt und Luton—Antwerpen wurde am 6.2.79 eröffnet. (Näheres im nächsten Heft.)

Personalien



D. Reber



D. Milde



H. Schneckenberger

Dierk **R e b e r** wurde zum Abteilungsleiter Allgemeine Verwaltung ernannt, dessen bisheriger Leiter, Hans-Joachim Steinhauer, für andere Aufgaben freigestellt wurde.

Dietrich **M i l d e** wurde zum Abteilungsleiter der MIS-Administration ernannt.

Am 1.1.79 traten im Bereich der Qualitätskontrolle und Inspektion interne Organisationsänderungen in Kraft; dabei wurde **H. S c h n e c k e n b e r g e r** zum Abteilungsleiter Inspektion Preißwerke ernannt.

Teilemannschaft wurde ausgezeichnet

Im Rahmen eines weltweiten, von der General Motors Übersee Organisation initiierten Verkaufswettbewerbes war die Teile- und Zubehör-Abteilung von Opel wiederum erfolgreich. Sie belegte nach Beendigung des „Rennens im Weltall“ (Race in space), wie der Wettbewerb betitelt war, einen hervorragenden vorderen Platz bei sehr starker Konkurrenz der Kollegen anderer General Motors Werke und Niederlassungen. Als Anerkennung

für diese Leistung erhielt die Teile- und Zubehör-Abteilung eine Trophäe in Form einer Weltzeituhr, welche die Gravur trägt: „In Anerkennung einer hervorragenden Leistung im 1978 Programm ‚Rennen im Weltall‘ der Adam Opel AG gewidmet“. Auf unserem Foto sehen wir den Bereichsleiter für Teile und Zubehör des Werkes, **E. Hinz**, bei der Überreichung der Trophäe durch Generaldirektor **J. F. Waters, Jr.**



JUBILARFEIER

Diesmal: Tony-Marshall-Show

Das Rahmenprogramm der nächsten Jubilarfeier am Samstag, 10. März in der Mainzer Rheingoldhalle ist anders als das früherer Veranstaltungen. Dem vielfach geäußerten Wunsch, an einem solchen Abend mit dem Ehepartner auch einmal das Tanzbein zu schwingen, wird diesmal Rechnung getragen. Das bedingt eine Änderung des Programms. Das heißt, es gibt eine Show statt des üblichen bunten Abends.

Nach dem akademischen Teil, der vom großen Werksorchester musikalisch umrahmt und dem Abendessen, bei dem die Unterhaltungsgruppe unseres Werksorchesters zu hören sein wird, spielt anschließend eine Band zum Tanz auf, unterbrochen von Show-Einlagen der Gesangstars **Tony Marshall** und **Ireen Sheer** (Aufnahmen oben).



Zulassungsrekord im Jahre 1978

Zum ersten Mal in der Geschichte des Unternehmens gelang es 1978, bei den Inland-Neuwagenzulassungen in einem Jahr die Halbmilliengrenze zu überschreiten. Mit dieser Rekordmarke von 515.078 Fahrzeugen (491.459) im Jahre 1978 liegen wir mit 4,8 Prozent über dem bislang erfolgreichsten Jahr 1977. (Vorjahresvergleichszahlen in Klammern.) An diesem Erfolg waren alle Opel-Modelle maßgeblich beteiligt. Eine bemerkenswerte Steigerung verbuchte das Erfolgsmodell Rekord, das an den Opel-Zulassungen mit fast einem Drittel beteiligt ist. 168.730 Käufer (119.217) entschieden sich in Deutschland für dieses Fahrzeug. Damit ist der Rekord das mit Abstand gefragteste Modell der oberen Mittelklasse. Mit diesen Zahlen sicherte sich das Unternehmen 19,4 Prozent (1977 = 19,2 %) Marktanteil in Deutschland.

Siegerehrung im Opel-Sportpokal

Mit insgesamt 1.084 Siegen — darunter allein 242 ersten Plätzen im Gesamtklassament — schrieben private Motorsportler auf Opel auch in der Saison 1978 wieder ein überaus erfolgreiches Kapitel für die Annalen unserer Marke. Dabei sind in dieser Zahl lediglich die Sportfahrer aus insgesamt 13 europäischen Nationen erfaßt, die sich um den im vergangenen Jahr zum zehnten Mal ausgeschriebenen Opel-Sportpokal bewarben. 1979 wird das Unternehmen seine seit Jahren umfangreiche Förderung des Breitensports sogar noch intensivieren, wie Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde Ende Januar anlässlich der Ehrung der Cup-Sieger zusicherte.



„Unsere Aktivitäten werden sich wie stets zuvor um den privaten Fahrer drehen“, so Rohde, „und in dieser Richtung sind auch unsere Entwicklungen zu sehen.“ Die bemerkenswerten Erfolge der Pokalteilnehmer bewiesen letztlich die Richtigkeit dieser Überlegungen. Den für 1979 erstmals zusätzlich zum Sportpokal ausgeschriebenen Kadett Cup charakterisierte E. Rohde als einen Wettbewerb für junge Enthusiasten, die über geringere Geldmittel, dafür aber viel fahrerisches Können verfügen.“

Gewinner des mit 10.000 DMark dotierten Pokals wurde Jens Ole Kristiansen aus Dänemark (Bild), der im Jahr zuvor noch Rang zehn der Gesamtwertung belegt hatte. Der 28jährige Mechaniker aus Sorö fuhr seine zahlreichen Erfolge auf seinem Kadett GT/E ein. Bestplatzierter Bundesdeutscher im Wettbewerb um den begehrten Cup war Rundstrecken-Spezialist Johann Weisheidinger aus dem südhessischen Nauheim. Der Versicherungskaufmann belegte vor seinem Landsmann Dietmar Hackner den fünften Rang. Beide kassierten für diesen Erfolg je 2.500 DMark. Der dritte Geldpreis für einen deutschen Fahrer ging an Rolf Rypka aus Rödermark.

Während der Saison 1978 unterstützte das Unternehmen seine Privatfahrer mit rund einer Dreiviertelmillion DMark, von denen der umfangreichste Posten auf die Prämien entfiel. Die Siegerehrung wurde zum Anlaß genommen, um eine sportliche Variante des Ascona — des seit zwei Jahren meistgefahrenen Modells — vorzustellen. (Darüber Einzelheiten im nächsten Heft in unserem großen Bericht über die Opel-Sportförderung.)

RALLYE MONTE Doppelsieg

Wie schon im Vorjahr gewann wieder ein Opel die Gruppe 1 der Rallye Monte Carlo. Während 1978 der schwedische Rallye-Star Anders Kulläng — er war diesmal mit Reifenproblemen ausgeschieden — diesen Erfolg für den bestplatzierten Serientourenwagen an unsere Fahnen heften konnte, gelang in diesem Jahr der große Wurf einem noch relativ unbekanntem Privatfahrer: Jean Louis Clarr (33) aus Frankreich drang mit seinem Kadett GT/E erfolgreich in die Phalanx der von der PS-Leistung her weit stärkeren Konkurrenten ein und sicherte sich so neben dem Gruppensieg einen überaus respektablen 12. Platz im Gesamtklassament. Nach Clarr und seinem Co-Piloten Mahuteaux erreichte in der Serientourenwagenklasse das Kadett-Team Serpaggi/Subrini den zweiten Platz und machte so den Doppelsieg perfekt.



UV-Preisausschreiben

Auch an dem Unfallverhütungs-Preisausschreiben, das von der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft im Jahre 1978 durchgeführt wurde, beteiligten sich wieder viele Werksangehörige. Nahezu 10.000 Lösungskarten von Opel-Mitarbeitern wurden abgegeben. Bei der Auslosung fielen insgesamt 130 Gewinne an Opel mit einer Gesamtgewinnsumme von DM 7.550, darunter einer der Hauptgewinne an eine Werksangehörige. Das Foto wurde anlässlich der Übergabe des Gewinnes in Höhe von DM 750 an Mitarbeiterin Elena Kazantzidou aus dem Preßwerk K 40 gemacht und zeigt sie mit Dipl.-Ing. Specht von der Berufsgenossenschaft, der ihr den Gewinn überreichte.

Gurte auch hinten

In Pressemitteilungen wurde bereits darauf hingewiesen, daß alle Personenkraftwagen sowie Lastkraftwagen bis 2,3 t, die ab 1. Mai 1979 erstmals zugelassen werden, mit Sicherheitsgurten auf den Rücksitzen ausgerüstet sein müssen. Um dieser neuen gesetzlichen Bestimmung zu entsprechen, wird das Unternehmen ab 2. April 1979 alle Opel- und Bedford-Blitz-Modelle produktionsseitig mit Sicherheitsgurten auf den Rücksitzen gegen Mehrpreis ausstatten.

Sämtliche Kadett- und City-Modelle erhalten ab diesem Zeitpunkt die Sonderausstattung „3 Beckengurte, Rücksitze“ (Schlüssel 64-6). Alle Ascona-, Manta-, Rekord-, Commodore-, Monza- und Senator-Modelle rüsten wir ab 2. April 1979 mit der Sonderausstattung „Zwei 3-Punkt-Sicherheitsgurte mit Aufrollautomatik und ein Beckengurt Mitte, Rücksitze“ aus, (Schlüssel 59-8). Die Sonderausstattung „Zwei 3-Punkt-Sicherheitsgurte mit Aufrollautomatik, Rücksitze“ (Schlüssel 57-7) entfällt ab 2. April 1979.

Wir möchten alle Werksangehörigen rechtzeitig auf diese Neuregelung aufmerksam machen und empfehlen, auch solche Fahrzeuge, die bereits vor dem 1. April gefertigt werden, mit Sicherheitsgurten für den Rücksitz zu bestellen, besonders dann, wenn nicht sicher ist, ob die Zulassung — aus welchen Gründen auch immer — vor oder nach dem 1. Mai 1979 erfolgt.

Kennen Sie ihn?

Sicher haben ihn die meisten Leser gleich erkannt, denn nicht nur bei den Sitzungen des Flörsheimer Carneval-Vereins, dem er seit mehr als 30 Jahren angehört, begeistert er das Publikum immer wieder mit seinen Darbietungen in der Bütt; auch einem millionenfachen Publikum am



Fernsehschirm ist er seit 14 Jahren mit seinen Vorträgen in der Gemeinschaftssitzung aus Mainz kein Unbekannter: Jochen Kunz, Betriebsleiter im Werkzeugbau, in diesem Jahr 4 Jahrzehnte bei Opel. Aber nicht nur er, alle Familienmitglieder sind aktive Fassenachter: Frau Kunz, Tochter Angelika, die in der Personalabteilung arbeitet, und die beiden Söhne, von denen Hans-Joachim auch schon erfolgreich in der Fernseh-Bütt gestanden hat.

Nun gibt es unter unseren Mitarbeitern sehr viele, die sich ebenfalls aktiv in den verschiedenen Carnevals-Vereinen der näheren und weiteren Umgebung betätigen. Stellvertretend für sie alle eine kleine Kostprobe aus der Büttensrede von Jochen Kunz aus einer der früheren Kampagnen, als er einen „eingebildeten Kranken“ mimte:

*... Wenn Fluß und Bach vom Eis befreit,
dann isses wieder mal soweit,
do kann sich nix dagegestemme,
dann muß ich meine Grippe nemme,
weil das gehört zum gute Ton;
Gripp ist die Krankheit der Nation.
Ich bin doch nit wie der bekloppt,
dem wie verrückt die Rotznas troppt
und trotzdem weiter schaffe geht –
stellt euch mal vor, der Kerl der tet*

*mich mit seim Schnuppe infiziern, –
des kann beim schaffe leicht passiern, –
denn wär die Katastroph komplett,
dann müßt ich werklich krank ins Bett
und soweit derfs erst garnit komme,
drum werd beizeit meu Gripp genomme.
Is des erum – so im April –
brauch ich für mich e Lesebrill
und die Madam e neu Gebiß,
weils alte nit mehr gangbar is,
des alte is ihr doch, ihr Leit,
erst kürzlich in de Weihnachtszeit,
als Plätzer sie mit ausgestoche*

*beim vierte Blech voll dorchgebroche.
Im Falle eines solchen Falles
bezahlt die Zuschußkasse alles
und so bezahlt die Kass auch das:
Ein dreifach Hoch der Zuschußkass'...*

Allen Närrinnen und Narrhallesen ein kräftiges „Helau“ für den jetzt beginnenden Endspurt der Kampagne '79. (Ob Jochen Kunz am Fernsehschirm zu sehen sein wird, diesmal als Beamter, stand bei Redaktionsschluß dieser Ausgabe noch nicht fest.)

TRINKEN UND AUTOFAHREN

Das ist der Spaß nicht wert

Im ersten Halbjahr 1978 wurde 82.635mal die Fahrerlaubnis der Klassen 1 bis 5 entzogen. 94 Prozent der Betroffenen hatten sich eines Alkoholdeliktes schuldig gemacht. In den ersten Wochen des Jahres, wenn sich – wie jetzt wieder – Karnevals- und Faschingsveranstaltungen häufen und in anderen Gegenden der Bundesrepublik Bälle und Winterfeste locken, ist die Versuchung besonders groß, sich trotz vorher genossenen Alkohols ans Steuer zu setzen. Dabei wird besonders die 0,8-Promille-Regelung mißverstanden, als Freibrief für jeden Alkoholgenuß eines Kraftfahrers unter dieser Grenze. Das ist falsch. Alkohol am Steuer bleibt nur so lange straffrei, wie er die Fähigkeit des Kraftfahrers, sein Fahrzeug sicher zu führen, nicht beeinträchtigt. Sicher aber ist: Schon mit erheblich weniger Alkohol im Blut

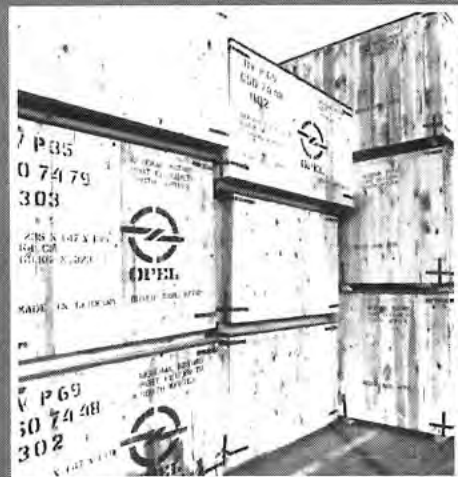
treten Beeinträchtigungen der Fahrfähigkeit ein. Daraus folgt: Wer feiern will, sollte sich fahren lassen.

Man kann auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder einem Taxi zum Festsaal und später nach Hause kommen. Und wo die Wege zu weit und die Verkehrsanbindungen zu schlecht sind, kann man in einer Gruppe fahren. Dann braucht nur einer auf den Alkoholgenuß zu verzichten. Das ist, wenn man's reihum macht, immer mal wieder ein anderer. Eines ist in jedem Fall schlecht: in angetrunkenem Zustand Auto, Motorrad, Mofa, Moped oder Mokick zu fahren, andere Menschen und sich selbst zu gefährden und den Führerschein zu riskieren (für manchen heißt das ja auch die Arbeitsstelle einzubüßen.) Das ist der ganze Spaß doch nicht wert!





Links: Einer der langen Spezialtransportzüge der Bundesbahn beim Verlassen des Opel-Verladebahnhofs in Rüsselsheim. — Unten: In CKD-Kisten verpackte Teile warten auf ihren Abtransport.



WAGENTRANSPORT IN 70 LÄNDER

SCHIENE STRASSE WASSER

Produktion und Verkauf unserer Fahrzeuge sind 1978 der Grenze von einer Million wieder ein Stück nähergekommen. Sie werden zur Zeit in 70 Ländern der Erde verkauft. Das erfordert eine sehr umfangreiche, weit verästelte Transportabwicklung, die zum Aufgabengebiet unserer Verkehrsabteilung gehört. Wichtig sind dabei die guten Kontakte zu den verschiedenen Verkehrsträgern, zum Beispiel Bundesbahn, Binnen- und Seeschiffsunternehmen, Luftfahrtgesellschaften, Spediteuren und Lkw-Transport-Unternehmen. Verschickt werden die Fahrzeuge mit Spezialtransportern auf der Straße, mit Spezialwaggons auf der Schiene, sowie auf Binnen- und Seeschiffen. Empfänger sind die Opel-Händler im Inland, die GM-Niederlassungen bzw. Montagewerke sowie die Händler im Ausland. Aber die Fahrzeuge verlassen nicht nur im fertigen, fahrbereiten Zustand die Werke Rüsselsheim und Bochum, sondern auch als Teile in CKD-Kisten verpackt. Montiert wird in diesen Fällen in den ausländischen GM-Montagewerken. Selbstverständlich werden auch große Stückzahlen von Ersatzteilen und Zubehör täglich auf die Reise geschickt.



Oben: Verladung von Opel-Wagen auf einen Übersee-Frachter. Rechts: Einer der Rüsselsheimer Abstellplätze, auf dem gerade Spezialtransporter beladen werden.



Der „Glatteis-Freitag“

Was ich hier berichte, haben viele erlebt. Es ereignete sich zwar schon im letzten Dezember, aber ich halte es dennoch für wichtig genug, noch einmal „nachfassend“ als Chronist daran zu erinnern, weil die OPEL POST seinerzeit schon gedruckt war. Ich meine den „Glatteis-Freitag“, den 8. Dezember, als fast der ganze Verkehr in weiten Teilen der Bundesrepublik stillstand, hauptsächlich in Hessen. Zunächst war es ein Tag wie jeder andere. Frostig kalt. Doch dann kam plötzlich eine Warmfront mit Regen. In Minuten war das Chaos perfekt, auch die Opel-Belegschaft davon betroffen. Fußgänger, Zweirad- und Autofahrer, ob sie heim oder zur Arbeit wollten, sie alle brachte die Tücke der Natur in Gefahr und Schwierigkeiten. Viele Fröhschichtler wagten zunächst die Rückfahrt nicht und traten sie erst mit großer Verspätung an.

Die Mitarbeiter, die zur Spätschicht wollten, waren ebenfalls in einer prekären Situation. Es war äußerst risikoreich und in vielen Fällen nicht zumutbar, in den Stunden nach dem Regen auf tief gefrorenen Boden sich im Auto, auf dem Zweirad oder als Fußgänger auf spiegelglatte Straßen zu begeben. Auch viele Buslinien verkehrten bekanntlich nicht.

Doch nun kommt, worüber es vor allem zu berichten gilt: Sehr viele, viel mehr als erwartet, machten sich trotzdem auf den Weg, fuhrten im Schnecken tempo, stets von Gefahren umlauert; andere ließen ihre Fahrzeuge zu Hause und traten, wie manche Mitarbeiter aus den Nachbarorten, lange, ebenfalls nicht ungefährliche und strapaziöse Fußmärsche an. Aber auch aus entfernteren Gegenden, so aus dem mittleren Odenwald, machten sich viele auf den Weg nach Rüsselsheim, etappenweise mit Wagen und Bahn, dazwischen große Strecken auch zu Fuß. Manche kamen erst um 18 Uhr oder um 18.30 Uhr zur Schicht. Sie kamen spät, doch sie kamen. Daß die Produktion an diesem Tag nicht glatt lief und man improvisieren mußte, ist klar. Besonders die Meister waren hart gefordert, sofern sie selbst rechtzeitig erscheinen konnten.

Aber dieser Glatteis-Freitag hat doch wieder einmal gezeigt, daß die Menschen im allgemeinen viel pflichtbewußter sind als allgemein gesagt wird und sie in schwierigen Situationen häufig positiver reagieren als in normalen. (Inzwischen hat es bekanntlich weitere Tage mit Glatteis und viel Schnee gegeben – und auch in diesen Stunden konnte das Lied vom braven Mann gesungen werden.) Spectator



DAS SICHERE AUTO

Geprüfte Produktqualität

Wenn ein neues Modell in Serie geht, ist der erzielbare technische Stand erreicht. Daß er fertigungsmäßig gehalten wird, dafür sorgt eine Abteilung, die jeden 9. Mitarbeiter im Produktionsbereich stellt: die „Qualitätsförderung und Inspektion“.

Ihre Aufgaben sind umfassend: Kontrollen vom Wareneingang über Fertigung und Montage bis hin zur Endabnahme; Verbindungen zu Einrichtungen des Kundendienstes, des Design, der Konstruktion und zu den Lieferanten. Autoteile, die für die Verkehrssicherheit wichtig sind, unterliegen besonders hohen Anforderungen.

Im TÜV-Auto-Report 1978 wurde bestätigt, daß Opel-Automobile zu den besten überhaupt gehören. Bei den insgesamt 6,4 Millionen TÜV-Prüfungen des Jahres 1977 erwiesen sich Ascona und Manta sogar als die verkehrssichersten Wagen auf dem deutschen Markt. Auch die ADAC-Pannenstatistik belegt, daß

Opel-Fahrzeuge zu den zuverlässigsten zählen.

Auf dem oberen Bild ein Beispiel für überragende Zuverlässigkeit: Kein Bauelement darf im Fahrbetrieb versagen! Besonders hoch beanspruchte Teile werden deshalb geschmiedet: Tragrohre, Achschenkel, Achswellen, Lenkhebel, Stabilisatoren und viele andere. Jedes fertige Schmiedestück muß zur Kontrolle. Prüfpunkte sind: Maßhaltigkeit, Festigkeit, Reißfreiheit und Reinheit von Fremdmaterial-Einschlüssen. Im Bild die Achschenkel-Reißprüfung unter UV-Licht, das auch feinste Risse und Materialüberlappungen sichtbar macht. – Auf dem zweiten Bild ein Beispiel aus der Endkontrolle. Wichtige Punkte auf der Prüfliste für fertige Wagen: Fahrt auf dem Rollenprüfstand, Kontrolle aller Fahrzeugfunktionen, Brems- und Abgastest, Scheinwerfer und Vorspur einstellen, Sichtkontrolle.





AUSBILDUNGSBERUF

Technischer Zeichner

Dieser Beruf setzt vor allem zwei Begabungen voraus: Viel Sinn für technisches Denken und ausgeprägtes räumliches Vorstellungsvermögen. Denn die Aufgabengebiete des Technischen Zeichners liegen zwischen Kunst und Technik. Sie reichen vom freihändigen Skizzieren bis zur Anfertigung maßstabgerechter, komplizierter Konstruktionszeichnungen.

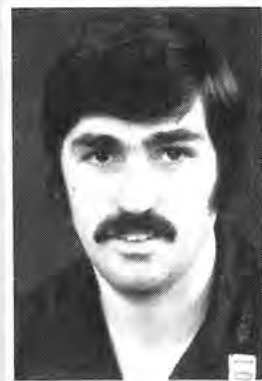
Zum Ausbildungsprogramm des Technischen Zeichners gehören zum Beispiel folgende Inhalte: Zeichengeräte- und Materialkunde, Normung, Normschrift, Darstellung und Bemaßung von Werkstücken, Toleranzen, Perspektivzeichnen, Rechnen nach Formeln, Tabellen und Rechenstab.

Als Vorbildung ist der Hauptschulabschluß oder eine vergleichbare Schulbildung notwendig. Die Ausbildung dauert dreieinhalb Jahre; ausgebildet wird dieser Beruf nur im Werk Rüsselsheim.



Hätten Sie's gemerkt?

Viel länger verwendbare Scheibe



Es sind immer die Neugierigen und Wachen, die neue Chancen für sich entdecken. Sie erkennen manche Möglichkeiten und Zusammenhänge und verstehen sie zu ihrem eigenen Vorteil zu nutzen. Andere, die das nicht tun, versteifen sich häufig allzu bequem darauf, sie hätten einfach kein Glück. Doch viele, die beispielsweise Verbesserungsvorschläge einreichen, sind ihres Glückes Schmied. Unsere Serie „Hätten Sie's gemerkt?“ beweist es immer wieder.

Das beschäftigte ihn

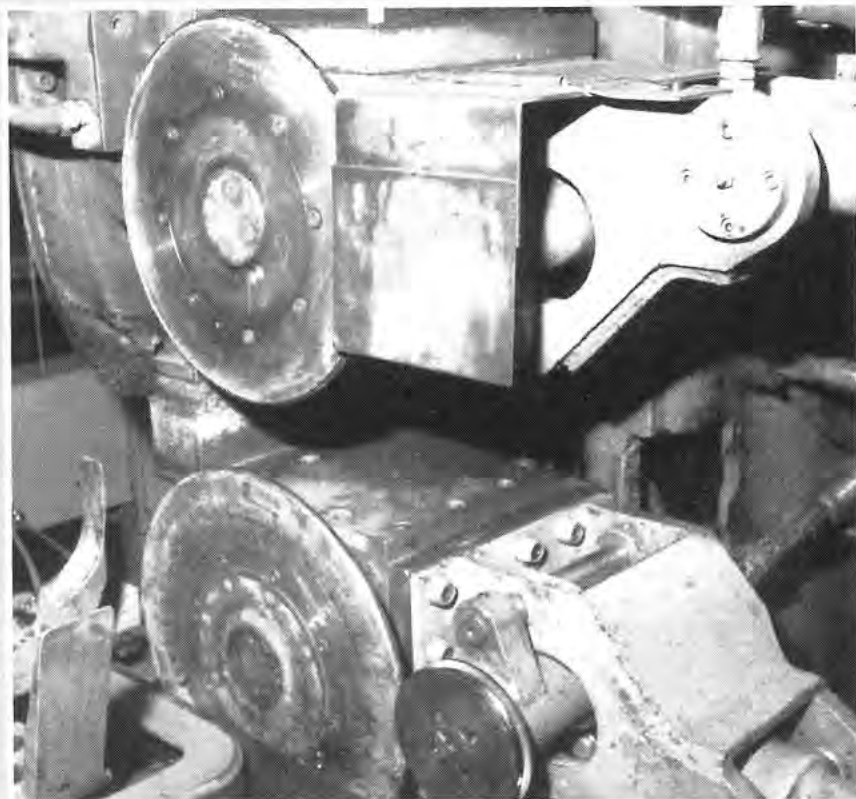
Wir schildern diesmal das „Glück“ unseres Mitarbeiters Werner Mai. Er ist Schweißmaschinenelektriker und arbeitet an einer Rollenahtschweißmaschine für Kraftstoffbehälter, deren aus zwei Kupferscheiben bestehende Rollenahtelektroden (Bild unten) wegen ihrer Abnutzung von Zeit zu Zeit

ausgewechselt werden. Das beschäftigte Werner Mai. Er überlegte, ob die restliche Scheibe nicht wesentlich länger genutzt werden könnte, wenn das Distanzstück zwischen dem Lagerbock der Rollenelektrode und dem Stromlager um 25 mm reduziert würde.

Ins Schwarze getroffen

Die Maschine wurde entsprechend dem Verbesserungsvorschlag Werner Mais umgebaut. Es klappte, er hatte ins Schwarze getroffen. Die Rollenelektrode läßt sich jetzt länger verwenden. Der Lohn war eine Prämie von DM 4.660,—, gewonnen durch ein wenig technisches und wirtschaftliches Nachdenken über die Maschine, an der er arbeitet.

Bleibt auch diesmal wieder die Frage: „Hätten Sie's gemerkt?“ Wi.



Pünktlichkeit · Sauberkeit · Disziplin

Die Arbeits-Ordnung von Opel aus dem Jahre 1910

Jedes größere Gemeinwesen, ob Verein, Betrieb, Gemeinde oder Staat, bedarf zum reibungslosen Funktionieren einer Reihe von geschriebenen oder ungeschriebenen Regeln des Zusammenspiels der Kräfte. Darüber hinaus muß sichergestellt sein, daß diese Regeln in der Praxis auch eingehalten werden, andernfalls werden sie bald nicht mehr ernstgenommen und damit wertlos. Nicht die Tatsache also, daß es solche Regeln überhaupt gibt, ist besonders bemerkenswert, sondern vielmehr sind es ihre Akzente, die gesetzten Prioritäten, die Formulierung im einzelnen. In all dem spiegelt sich natürlich der jeweilige Zeitgeist wider, und gerade das macht die Lektüre alter Gesetze, Verordnungen und Vereinsstatuten immer wieder reizvoll und interessant.

Dies gilt gewiß auch für Betriebsordnungen, also die Grundregeln für die Zusammenarbeit im Betrieb. Die älteste uns bekannte Opel-Betriebsordnung datiert vom 12. Oktober 1910. (Sie befindet sich als einziges bekanntes Exemplar im Privatbesitz des Verfassers.) Im Stil der Zeit trägt sie den etwas umständlichen Titel „Arbeits-Ordnung der Nähmaschinen-, Fahrrad- und Motorwagen-Fabrik von Adam Opel“ und beginnt mit dem Satz: „Mit dem 1. November 1910 tritt nachstehende Arbeits-Ordnung in Wirksamkeit, deren Inhalt für den Arbeitgeber und für jeden Arbeiter und Arbeiterin meiner Fabrik rechtsverbindlich ist.“ Abgesehen von sprachlichen Holprigkeiten fällt dabei

die Verwendung der Ich-Form auf. Adam Opel war zu dem Zeitpunkt immerhin schon 15 Jahre tot, Eigentümer waren die Witwe Sophie Opel und ihre Söhne. „Meine Firma“ gab es also streng genommen gar nicht. Die Fiktion der Einzelfirma „Adam Opel“ wurde jedoch in dieser Weise konsequent in aller Geschäftspost einschließlich der Unterschrift „Adam Opel“ als Faksimile bis in die zwanziger Jahre hinein aufrechterhalten.

Einstellungsbedingungen

Besagte Arbeits-Ordnung befaßt sich eingangs mit den Einstellungsbedingungen („Jeder Neueintretende hat beim Portier seine Legitimationspapiere vorzulegen“),

Arbeitszeit und Pausen (57 Stunden betrug die normale Wochenarbeitszeit, samstags wurde bis viertel nach fünf geschafft) und den Torkontrollen. Es gab damals noch keine Stechkarten, sondern „Controllmarken“, die persönlich zugeteilt wurden und beim Einpassieren des Werkes vom Nummernbrett abzunehmen und in den in der Werkstatt befindlichen Markenkasten zu hängen waren. Der „Markencontroller“, also der Vorgänger des heutigen Zeitrechners, konnte auf diese Weise die Anwesenden für Zwecke der Lohnzahlung und Auftragsverrechnung ermitteln. Weitere Themen der Arbeits-Ordnung sind Kontraktbruch, Kündigungsfristen und Entlassung, die Aufzählung der Lohnabzugskategorien, Ordnungsstrafen (zum Beispiel bei Tätlichkeiten gegen Mitarbeiter), die übrigens als Geldstrafen der Fabrikkrankenkasse zufielen, Verhaltensmaßregeln während der Arbeitszeit („Das Einschleppen und Holenlassen von geistigen Getränken ist streng verboten, vorgefundene geistige Getränke werden vernichtet“) und Sicherheitsmaßnahmen („Das Anstecken von Zigarren und Tabakpfeifen ist strengstens verboten.“ (Auf dem gesamten Werksgelände herrschte absolutes Rauch-

Titelblatt sowie Ausschnitte der Arbeits-Ordnung von 1910.

Arbeits-Ordnung der Nähmaschinen-, Fahrrad- und Motorwagen-Fabrik von Adam Opel.

Mit dem 1. November 1910 tritt nachstehende Arbeits-Ordnung in Wirksamkeit, deren Inhalt für den Arbeitgeber und für jeden Arbeiter und Arbeiterin meiner Fabrik rechtsverbindlich ist.

Aufnahme-Bedingungen.

§ 1.

1) Jeder Neueintretende hat beim Portier seine Legitimationspapiere, insbesondere Arbeitszeugnisse vorzulegen und die Quittungskarte zur Alters- und Invaliditäts-Versicherung abzugeben. — Minderjährige (unter 21 Jahre alte) Arbeiter haben außerdem ihr Arbeitsbuch abzugeben.

2) Arbeiterinnen über 16 Jahre, welche ein Hauswesen zu besorgen haben, sowie Kinder unter 14 Jahren werden nicht angenommen.

4) Zum Aus- und Eingehen ist nur das Tor und der Weg am Markenkasten zu benutzen. Zur Klärung eines Verdachtes auf Veruntreuungen hat jeder Arbeiter der Weisung des betreffenden Markencontrollers, in dessen Dienstzimmer zu treten, unweigerlich Folge zu leisten.

5) Beim jedesmaligen Eintritt in die Fabrik hat jeder Arbeiter seine ihm zugeteilte Controllmarke vom Nummernbrett persönlich abzunehmen und diese in den in der Werkstatt befindlichen Markenkasten zu hängen. Beim Verlassen der Fabrik hat er die Controllmarke wieder aus diesem zu entnehmen und beim Portier an die zugehörige Stelle zu hängen. Marken mit nach Hause zu nehmen ist verboten. Für verlorene Marken sind beim Markencontroller gegen Zahlung von 30 Pfg. Ersatzmarken zu kaufen. Wer fremde Marken anhängt oder abnimmt, wird sofort entlassen.

6) Während der Arbeitszeit ist der Austritt aus der Fabrik nur gegen Urlaubsschein gestattet, welcher bei dem Werkführer vor dem Austritt zu erbitten ist.

7) Wer des Morgens 6⁰⁰ zu spät kommt, wird erst um 7 Uhr und nach 7 Uhr dann um 8 Uhr, wer des Mittags 1¹⁵ zu spät kommt, um 2 Uhr, und nach dieser Zeit wird niemand mehr in die Fabrik gelassen. — In der festgesetzten Zeit wird 10 Minuten vorher das Tor geöffnet. — Nachdem die Marken kontrolliert sind, werden die Zutrittskommennden eingelassen, letztere haben jedoch Strafe zu zahlen. — Ausnahmen hiervon finden nur statt, wenn dem Verpäteten ein Urlaubsschein gegeben wurde. — Ausnahmen bei auswärtigen Arbeitern finden statt, wenn solche durch schlechte Witterung, Schnee, Querverpätung u. abgehalten werden.

8) Insbesondere ist denselben während der Pause eine Beschäftigung in Fabrikbetriebe und der Aufenthalt in den Arbeitsräumen nicht gestattet; dieselben haben vielmehr die Zeit der Pause in dem Hofe oder, wenn der Aufenthalt im Freien nicht tünlich ist, in den dafür bestimmten Räumen zuzubringen.

9) Beginn und Ende der regelmäßigen Arbeitszeit und der Pausen werden durch ein lautes Signal (Dampfpfeife) verkündet. Hiernach haben sich sämtliche Arbeiter pünktlich zu richten.

Beim zweiten Signal muß jeder Arbeiter mit seiner Arbeit beginnen. Abwesenheit wird als Zuspätkommen betrachtet. Die Kontrolle hierüber wird von den Saalmeistern und den betreffenden Vorarbeitern ausgeübt.

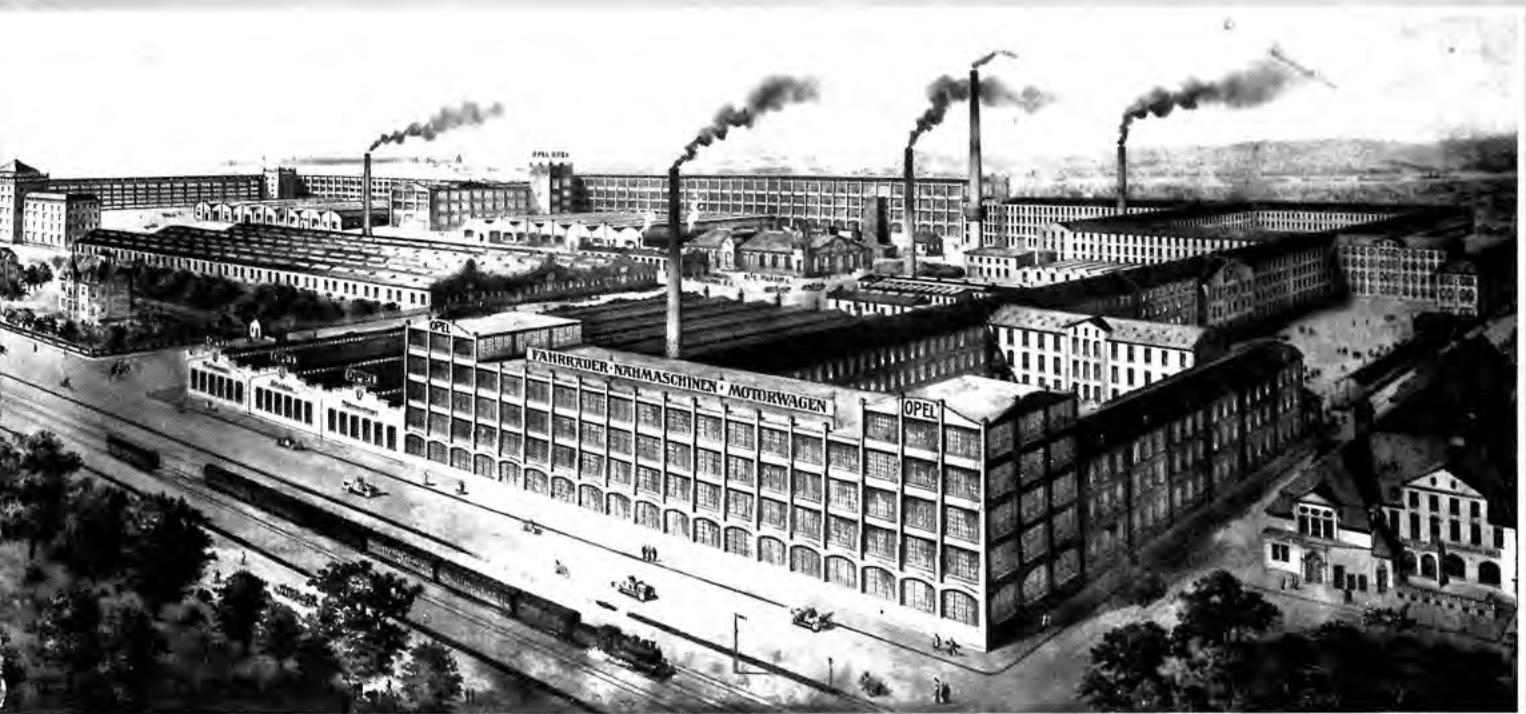
Beginn und Schluß der Arbeit, sowie Kontrolle.

§ 3.

1) Alle Arbeiter haben sich pünktlich zur Arbeit einzufinden, damit jeder beim Signal sofort die Arbeit aufnehmen kann. Nach Schluß der Arbeitszeit müssen sämtliche Arbeiter die Arbeitsstätte ohne Aufenthalt verlassen.

2) Reinigen, Um- und Ankleiden, sowie alle Vorbereitungen für das Beggehen dürfen nur in den nach Geschlechtern getrennten Räumen erfolgen, erst nach dem Schlußzeichen (Pfeifen) begonnen werden und sind zu beschleunigen. Früheres Beginnen wird bestraft.

3) 10 Minuten nach Schluß der Arbeitszeit darf außer den Wächtern und Ueberflüßendenarbeiten niemand mehr in der Fabrik anwesend sein.



Die Zeichnung zeigt das Rüsselsheimer Werk vor dem großen Brand von 1911.



Bis zum Brand baute Opel auch Nähmaschinen, deren Produktion dann eingestellt wurde. Seit der Werksgründung 1862 waren es genau eine Million.

verbot.) In den Schlußabschnitten ist die Ausführung der Arbeiten, die Behandlung von Maschinen, Werkzeugen und Zeichnungen usw. geregelt. Die uns heute zuweilen kleinlich vorkommenden Vorschriften bestimmten beispielsweise, daß verbrauchte Putzwolle an jedem Abend an dem hierfür bestimmten Platz abzuliefern sei.

Historischer Zusammenhang

Manche Passage in der damaligen Betriebsordnung erscheint uns heute fremd,

patriarchalisch oder pedantisch. Wir müssen die Dinge jedoch im historischen Zusammenhang sehen. Zu „Kaisers Zeiten“ war in Deutschland eben vieles ganz anders als heute, ob „besser“ oder „schlechter“ sei dahingestellt. Und auch eine Betriebsordnung fügt sich in die zeitlichen Zusammenhänge nahtlos ein, ist vom Zeitgeist erfüllt. Ein Ausblick auf kommende Entwicklungen findet sich in den Schlußbestimmungen mit dem in-

teressanten Hinweis, daß Änderungen der Arbeits-Ordnung „nach Besprechung mit dem hierzu gewählten Arbeiter-Ausschuß“ bekanntgemacht würden. Auf diese Weise hören wir erstmals von einer Arbeiter-Vertretung bei Opel, die seit dem 1. November 1907 existierte. (Mit diesem „Betriebsrats-Vorläufer“, seiner Organisation und seinen Aufgaben wollen wir uns in einem späteren Beitrag befassen.) O.G.R.

Die Montagehalle des Rüsselsheimer Automobilbaues nach dem Wiederaufbau im Jahre 1912. Rund 3.100 Mitarbeiter bauten damals 3.202 Wagen im Jahr. Sechs Wochen betrug die Produktionszeit für die kleinen Automobile, drei Monate für die großen. Alles war Handarbeit, eine teure, fast schon exklusive Einzelanfertigung.



BEI UNS ZU HAUS

Kreisstadt GROSS-GERAU

Vor einer Reihe von Jahren brachten wir unter dem Titel „Bei uns zu Haus“ eine Serie, in der wir in kleinen Porträts Wohnorte unserer Mitarbeiter vorstellten. Diese Serie fand starken Anklang. In jüngster Zeit wurde aus den Reihen unserer Leser der Wunsch geäußert, diese Folge wieder aufzunehmen. Wir greifen diesen Wunsch gern auf und bringen in lockerer Form erneut Darstellungen von Städten und Gemeinden aus dem näheren Einzugsgebiet. Es liegt auf der Hand, daß im Hinblick auf rund 800 Orte, in denen unsere Mitarbeiter wohnen, nicht alle berücksichtigt werden können. Die Auswahl ist willkürlich, mehr zufällig und richtet sich natürlich auch danach, wieviel Opelner jeweils da oder dort zu Hause sind. Den Anfang macht Groß-Gerau, die nahe Kreisstadt.

Mehr als 700 Mitarbeiter kommen täglich allein aus Groß-Gerau ins Werk. Die in mehrfacher Hinsicht verkehrsgünstig gelegene, heute 20.600 Einwohner zählende Kreisstadt geht auf eine römische Ansiedlung zurück und war später alemannischer und fränkischer Besitz. Seinen ersten Aufschwung verdankt der Ort den Grafen von Katzenelnbogen, die ihm 1398 zu den Stadtrechten verhalfen. Wechselvoll war das Schicksal der Stadt. Der durch die geographische Lage bedingte Durchzug verschiedener Kriegsvölker und die nicht seltene Wahl Groß-Geraus als ihr Standort war natürlich alles andere als ein Segen für die Einwohner. Nach der fast völligen Zerstörung Groß-Geraus im 30jährigen Krieg (1618 – 1648) dauerte der Wiederaufbau 20 Jahre.

Das alte Rathaus von Groß-Gerau.



1669 erneuerte der Landgraf von Hessen die Stadtrechte. Durch die Zusammenlegung verschiedener Ämter wurde 1832 der Kreis Groß-Gerau mit Groß-Gerau als Kreisstadt gebildet. Die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzende Industrialisierung gründete sich zunächst nur auf die Verwertung landwirtschaftlicher Produkte.

Auch Groß-Gerau erlitt im Zweiten Weltkrieg empfindliche Luftkriegsschäden. Nach dem Krieg hat sich das Aussehen der Stadt und ihre Struktur stark gewandelt. Neue Industriezweige siedelten sich an, neue Stadtteile mit modernen Siedlungen entstanden, auch der Stadtkern blieb nicht unverändert. Als moderne Bauten repräsentieren sich unter anderem

das Krankenhaus, das Landratsamt, die Kreisberufsschule, das neue Prälat-Diehl-Gymnasium, das Haus des Handwerks und die Versöhnungskirche.

Doch ist auch manches alte Bauwerk erhalten geblieben, so der Fachwerkbau des 1578 errichteten Rathauses, der aller-



Der Marktbrunnen von 1595.



Der Gewerbebrunnen.

dings im Lauf der Zeiten einige Änderungen erfuhr und heute als Heimatmuseum genutzt wird, oder der Marktbrunnen aus dem Jahre 1595. Ein Faktor eigener Prägung sind die seit 1398 bestehenden Groß-Gerauer Märkte, von denen der Ferkelmarkt für das landwirtschaftliche Hinterland besondere Bedeutung hat. Auch die verschiedenen kulturellen und sozialen Einrichtungen bezeugen die vielfältige Lebendigkeit der Stadt.

Werfen wir abschließend noch einen Blick auf den Kreis Groß-Gerau insgesamt, zu dem ja auch Rüsselsheim gehört. Seine finanzpolitische Verflechtung mit unserem Unternehmen steht außer Zweifel und ist durch Darlegungen von kompetenter Seite belegt. Opel ist der bedeutendste Wirtschaftsfaktor des Kreises, wichtigster Arbeitgeber. Die Fahrzeugkolonnen, die sich Tag für Tag aus allen Richtungen des Kreisgebietes auf die Opel-Stadt zubewegen, sind sichtbarer Beweis dafür.



Franz Bandhauer
Zentralwerkstätten
5.1.1979



Otto Ellesat
Zentralwerkstätten
18.1.1979



Willi Rückert
Zentralwerkstätten
23.1.1979



Alex Herrmann
Zentralplanung Verw.
25.1.1979



Werner Schneider
Instandhaltung
1.2.1979



Philipp Bierach
Chassisbau I
3.2.1979



Josef Schneider
Karosseriebau I
8.2.1979



Oskar Zentgraf
Werkz.u.Betriebsmittel
13.2.1979



Wilhelm Flauaus
Chassisbau I
14.2.1979



Hans Spiegel
Industrial Engineering
23.1.1979

Rüsselsheim

1.1.1979

Heinz Walter Bauer
Betriebskrankenkasse

Alois Karl Bender
Finanzleitung

Paul Piegsa
Produktkosten

Hugo Rosskothen
Verk.Zone Leonberg

Rudolf Wundrack
Verk.Zone Mainz

4.1.1979

Johann Bach
Chassisbau I

Franz Bail
Teile und Zubehör

Karl Heinz Balzer
Instandhaltung

Josef Alois Becker
Chassisbau I

Willi Begenat
Werkz.u.Betriebsmittel

Arno Bittmann
Instandhaltung

Philipp Böhm
Instandhaltung

Alfred Bohn
PEK-Verwaltg.

Dieter Borsdorf
Kar.-Fertigungstage

Hans Christ
Instandhaltung

Johann Christ
Preßwerk

Georg Claus
Betriebsschlosserei

Karl Dörsam
Chassisbau I

Oswald Elischer
Betriebsschreinerei

Hermann Erber
Zentr.Fahrz.Disp.

Walter Ewald
Karosseriebau II

Johann Franzen
Karosseriebau II

Helmut Friess
Instandhaltung

Robert Glaub
Elektr. Abt.

Philipp Glock
Chassisbau II

Walter Glock
Preßwerk

Walter Göckel
Preßwerk

Wolfgang Göpfert
Industrial Engineering

Josef Gommermann
Karosseriebau I

Ernst Grubusch
Beschädigten-Eins.

Erhard Hanisch
Zentralwerkstätten

Werner Hauck
Karosseriebau I

25

Hermann Heck
Chassisbau II

Jakob Herd
Instandhaltung

Georg Hörr
Zentralwerkstätten

Rudi Helmut Jawor
MPK-Materialbehandlung

Heinz Kailing
Zentralwerkstätten

Siegfried Kalinski
Transportwesen

Fritz Karches
Chassisbau I

Gernot Kerkmann
Chassisbau I

Hans-Georg Kleeberg
MPK-Arbeitsvorbereitung

Walter Klein
Teile und Zubehör

Hans Koch
Chassisbau II

Bruno Körper
Chassisbau I

Johann Kohl
Preßwerk

Heinz Korn
Qual.Ktr.u.Insp.

Fritz Krienbrink
Arbeitssicherheit

Gustav Leichner
Werkz.u.Betriebsmittel

Karl Luley
Preßwerk

Stanislaus Malcherek
Instandhaltung

Tadeusz Marcinkowski
Gesenkbau

Albert Mitter
Qual.Ktr.u.Insp.

Hans Müller
PEK-Vorausentwicklg.

Karl Müller
Zentralwerkstätten

Karl Reinhard
Karosseriebau II

Heinrich Reininger
Transportwesen

Werner Reitz
PEK-Verwaltung

Manfred Ringelstein
Getriebebau

Leonhard Rösch
Instandhaltung

Bernhard Schaub
Instandhaltung

Friedrich Schiefer
Chassisbau II

Heinrich Schmitt
PEK-Versuchsbau

Karl Schmitt
Beschädigten-Eins.

Hans Schmitz
Qual.Ktr.u.Insp.

Friedrich Schneider
Teile und Zubehör

Karl Schricker
Instandhaltung

Werner Schürger
Chassisbau II

Heinrich Schweigert
Qual.Ktr.u.Insp.

Franz Alois Schymitzek
Chassisbau I

Heinrich Seibel
Modellschreinerei

Helmut Siegel
Chassisbau II

Albrecht Splitt
Beschädigten-Eins.

Karl Steil
Preßwerk

Norbert Steinhoff
Qual.Förderung.u.Insp.

Karl Stolle
Betriebsschlosserei

Ludwig Stork
PEK-Werkstoffentwicklg.

Roland Stracke
Chassisbau I

Georg Stempel
Mat.u.Prod.Ktr.

Josef Susann
Preßwerk

Ehrenfried Wagner Mat.u.Prod.Ktr.	Artur Öike Modellschreinerei	Friedrich Hahn Preßwerk	Willi Schamber MPK-Materialbehandl.	Georg Th. Fritzges Preßwerk	19.1.1979
Engelbert Weilbächer Zentralwerkstätten	Heinrich Peinelt Preßwerk	8.1.1979	Erich Schillbach Arbeitssicherheit	Albert Fuchs Preßwerk	Günter Frei Modellschreinerei
Adolf Weiser Chassisbau II	Oswald Pfeiler Qual.Ktr.u.Insp.	Jakob Hellmeister Preßwerk	Karl Schmahl MPK-Materialbehandl.	Friedrich Groll Preßwerk	Bernhard Lichtenberg Qual.Ktr.u.Insp.
5.1.1979	Raymund Prieß Preßwerk	11.1.1979	Harald Schmidt Modellschreinerei	Gerhard Günzl Preßwerk	Christel Peter Mayer Werkzeugabteilung
Walter Clemens Zentralwerkstätten	Gottfried Reinheimer Karosseriebau I	Werner Bieger Zentralwerkstätten	Edwin Schniering Chassisbau II	Franz Gutscher Beschaffungswesen	Johann Schrader MPK-Materialbehandl.
Werner Daum Kundenbetreuung	Walter Reinhold Werkz.u.Betriebsmittel	Alfred Bingenheimer Modellschreinerei	Karl Theis Instandhaltung	Ernst Hacker Teilelager	Helmut Schweitzer Chassisbau II
Heinz Diesel Zentralwerkstätten	Gerhard Rumpf Verk.Zone Mainz	Karl Borgner Wagenendmontage	Werner Voraus Motorenbau	Martin Hahn Wagenendmontage	20.1.1979
Jakob Diesel Preßwerk	Hans Schreeb Betriebsschlosserei	Anton Daaßen Chassisbau I	Gregor Wade PEK-Prod.Steuerung	Herbert Harth PEK-Werkstoffentwicklg.	Alfred Kagerbauer PEK-Getriebeerprobung
Georg Friedr. Emrich Zentr.Fahrz.Disp.	Willi Schuy Chassisbau II	Jakob Decker Chassisbau II	Heinz Weber Wagenendmontage	Horst Hellmigk Kundendienst	Erwin Lösch Instandhaltung
Rudolf Engel Preßwerk	Gerhard Simon Chassisbau I	Heinz Denhard Instandhaltung	Walter Wenning Instandhaltung	Wolfgang Jahn Betriebsrat	Josef Pistauer Wagenendmontage
Heinrich Erlemann Betriebsschlosserei	Werner Sonneck MPK-Verp.u.Versandabt.	Karl Dick Preßwerk	12.1.1979	Walter Kissel Instandhaltung	Gerhard Quecke Chassisbau I
Georg Ewald Zentralwerkstätten	Walter Späth Karosseriebau II	Adolf Ebling MPK-Materialbehandl.	Günter Beer Energieversorgung	Wolfgang Klau Preßwerk	Willi Rechel Preßwerk
Johann Fell Instandhaltung	Heinrich Stein Werkschutz	Hermann Eckert Karosseriebau I	13.1.1979	Karl Klein Chassisbau II	Albert Rink MPK-Materialbehandl.
Karl Frondorf Werkz.u.Betriebsmittel	Klaus-Peter Thunig Kundenbetreuung	Christoph Fohrer Karosseriebau II	Manfred Lesch MPK-Materialbehandl.	Andreas Köstler Chassisbau I	Kurt Schwarz Instandhaltung
Alfred Geyer MPK-Fertigm.Disp.	Walter Türk Preßwerk	Josef Karl Gilsdorf Zentralwerkstätten	Stefan Szünder MPK-Materialbehandl.	Peter Krempel Qual.Ktr.u.Insp.	Erwin Senßfelder Industrial Engineering
Willi Glock Instandhaltung	Hans Völkel MPK-Materialbehandl.	Willi Graf Karosseriebau I	Walther Wilhelm Qual.Ktr.u.Insp.	Oskar Kurz Energieversorgung	Rudolf Steidl Chassisbau II
Karlheinz Held Wagenendmontage	Peter Vogl Instandhaltung	Waldemar Hassinger Karosseriebau II	15.1.1979	Philipp Lösch Chassisbau I	Erich Titze Werkschutz
Heinrich Hess Zentralwerkstätten	Edmund Wellinger Zentr.Fahrz.Disp.	Franz Hein Qual.Ktr.u.Insp.	Walter Seibel MPK-Materialbehandl.	Ludwig Menger MPK-Materialbehandl.	Arthur Wettengel Instandhaltung
Theo Hofmann Zentralwerkstätten	Rudolf Wiethe Preßwerk	Franz Hellmich Instandhaltung	16.1.1979	Günter Michler Chassisbau I	Ferdinand Zimmermann Mat.u.Prod.Ktr.
Alfred Kaczmaryk Preßwerk	Klemens Winter Teile und Zubehör	Adam Hornung Karosseriebau II	Karl Schank Qual.Förderg.u.Insp.	Kurt Moos Instandhaltung	21.1.1979
Günther Kraus Chassisbau I	Hans Wolf Transportwesen	Walter Hundertmarck Rechenzentrum	18.1.1979	Paul Moskwa Beschaffungswesen	Erwin Best Wagenendmontage
Heinz Kreuzer MPK-Materialbehandl.	Eduard Wotapek Ordnungsdienst	Emil Jäger MPK-Materialbehandl.	Otto Adam MPK-Materialbehandl.	Franz Mratschek Zentralwerkstätten	Willi Blodt Transportwesen
Georg Krost Transportwesen	Paul Zausch PV-Preßwerk	Benno Jung Instandhaltung	Heinz Becker Instandhaltung	Heinrich Müller Karosseriebau I	Johann Buchhold Chassisbau I
Philipp Landua Lackiererei	Horst Rudolf Zerbe Zentralwerkstätten	Lothar Kaltwasser Qual.Ktr.u.Insp.	Günter Best Instandhaltung	Rudolf Reitz Transportwesen	Helmut Eccarius PEK-Einsatzplanung
Kurt Leineweber Qual.Ktr.u.Insp.	6.1.1979	Karl Klug Instandhaltung	Jan Bieganski Beschädigt-Eins.	Rudolf Reitz Transportwesen	Engelbert Gassen Karosseriebau II
Joachim Maier Zentralwerkstätten	Heinrich Enge Wagenendmontage	Rudolf Kürsten Instandhaltung	Albert Bösel Preßwerk	Karl-Heinz Schneider Teile und Zubehör	Wilhelm Heil Karosseriebau I
Josef Masarczyk MPK-Materialbehandl.	Heinrich Hassinger Versand Zweigwerke	Heinrich Kurz Karosseriebau I	Philipp Borger Transportwesen	Paul Schneider PEK-Prüffeld Dudenh.	Josef Klug Modellschreinerei
Kurt Mecklenburg Qual.Ktr.u.Insp.	Manfred Hiebsch Instandhaltung	Siegfried Lange Qual.Ktr.u.Insp.	Hans Bosak Zentralwerkstätten	Josef Schwartling Preßwerk	Heinrich Knöß Energieversorgung
Alfons Meuser Preßwerk	Maria Kriegelstein Arbeitssicherheit	Dietbert Langer Karosseriebau II	Siegfried Brehm Preßwerk	Heinrich Stein Energieversorgung	Herbert Ott Karosseriebau I
Heinz Müller Chassisbau II	Luiße Mees Werksverpflegung	Hermann Lotz Preßwerk	Karl Diefenbach Preßwerk	Heinrich Stephan Werkschutz	Karl-Heinz Schmidt Verk.Koord.Übersee
Jakob Müller Transportwesen	Friedrich Merschroth Chassisbau II	Jakob Mann Kar.-Gerippebau	Adolf Druck Zentralwerkstätten	Friedrich Hch. Weber Preßwerk	22.1.1979
Julius Noll Karosseriebau II	Hans Mohr Preßwerk	Kurt Müller Chassisbau II	Erich Ehlenberger Preßwerk	Heinrich Wilhelm Instandhaltung	Adolf Eckert Karosseriebau II
	Ludwig Schmitt Preßwerk	Heinz Neugebauer PEK-Verwaltung	Franz Eiers Qual.Ktr.u.Insp.	Matth. Wollstädter Instandhaltung	Willi Eckert Zentralwerkstätten
	7.1.1979	Franz Pachauer Zentralwerkstätten	Werner Einsfeld Preßwerk	Otto Wunsch Karosseriebau I	Bernhard Finger Karosseriebau II
	Rolf Fehring Qual.Ktr.u.Insp.	Ottwin Richter Energieversorgung	Arthur Faust Qual.Ktr.u.Insp.	Philipp Zahn Preßwerk	Walter Grimm Qual.Ktr.u.Insp.
		Edmund Rolka Betriebsschreinerei	Egon Feierfeil Preßwerk	Willi Zinkhan Werkzeugabteilung	Walter Hohenadel Wagenendmontage
				Herbert Zumer Preßwerk	Walter Hohenberger Mat.u.Prod.Ktr.

	25.1.1979	Kurt Voigt Karosseriebau I	Hans Zorn Karosseriebau II	Helmut Holz Instandhaltung	Willi Vetter Instandhaltung
Adolf Johannes Wagenendmontage	Werner Kissel Chassisbau I	Otto Waibel Lackiererei		Alfred Jankowski Industrial Engineering	Raimund Völcker Werkz.u.Betriebsmittel
Leo Klemp Karosseriebau II	Christian Krug Karosseriebau I	Rudi Weiffenbach Werkz.u.Betriebsmittel	29.1.1979	Heinz Jansohn PEK-Dauerversuche	Karl Voltz Zentralwerkstätten
Gerhard Rechner Qual.Ktr.u.Insp.	Hans Ledel PEK-Verwaltung	Walter Weiss Elektr.Abt.	Josef Bleser Karosseriebau II	Walter Kämmerer Karosseriebau II	Ernst Vorstandlechner Instandhaltung
Heinrich Sattler Service Training Center	Josef Leising Chassisbau II	Johann Weyerhäuser MPK-Materialbehandl.	Franz Glaubitz Preßwerk	Werner Keil Chassisbau I	Adolf Waletzko Karosseriebau II
Emil Schwamb Preßwerk	Arnold Lemb MPK-Prod.Steuerung		Werner Hengst Zentralwerkstätten	Werner Kerz Zentralwerkstätten	Hugo Walter Karosseriebau II
Theobald Steinbach Karosseriebau I	Helmut Lohan Karosseriebau I	26.1.1979	Walter Leichsenring Chassisbau II	Erhard Killer Karosseriebau II	Hugo Weil Qual.Ktr.u.Insp.
Josef Stowasser Karosseriebau I	Johann Ph. Magenwirth Chassisbau I	Helmut Babinsky MPK-Verp.u.Versandabt.	Helmut Melchior PEK-Versuchsbau	Friedrich Kissing Proj.u.Syst.Planung	Richard Werle Chassisbau II
Werner Weckmann Schmiede	Karl Menges Chassisbau I	Wilhelm Burger Modellschreinerei	Hans Richter Preßwerk	Heinz Klein PEK-Versuchsbau	Heinz Weyrauch Werkdruckerei
	Helmut Metz Karosseriebau I	Andreas Frantz Chassisbau II	Ernst Wohlfarth PEK-Versuchsbau	Walter Koch Preßwerk	Josef Wild Transportwesen
	Anton Müller Qual.Ktr.u.Insp.	Herbert Fuchs Motorenbau	1.2.1979	Helmut Kornmann Karosseriebau I	Helmut Wilhelm Karosseriebau II
	Erich Neumann Wagenendmontage	Johann Karl Fuchs Chassisbau I	Franz Bail Lackiererei	Erwin Krause Zentralwerkstätten	Adolf Wittal Härtereie
	Philipp Neumann Instandhaltung	Roland Ganter Kostenschätzungen	Adolf Batke Zentralwerkstätten	Karl Heinz Kudlacek Karosseriebau I	2.2.1979
24.1.1979	Fredegar Pöschl Zentralwerkstätten	Paul Heydt Kostenforschung	Friedrich Becker Zentralwerkstätten	Günter Kullmann Instandhaltung	Jakob Müller Zentralwerkstätten
Fred Malsy Karosseriebau I	Ludwig Pohl Werkz.u.Betriebsmittel	Helmut Kaffenberger Instandhaltung	Fritz Beckerbauer Preßwerk	Erich Lehretz Karosseriebau I	Karl Reininger Karosseriebau II
	Ernst Reiss Chassisbau I	Erich Resch Wagenendmontage	Richard Benedix Preßwerk	Adam Mauß Chassisbau II	Josef Schücker Qual.Ktr.u.Insp.
25.1.1979	Gerhard Riedel Zentralwerkstätten	Walter Weil Motorenbau	Wilhelm Bieber Chassisbau I	Hans Mayer Instandhaltung	Hans Wolk Chassisbau II
Friedemann Bach PEK-Elekt.u.Ausstatt.	Gerhard Riemer Kar.-Fertigmontage	Anton Zimmermann Preßwerk	Georg Biller Instandhaltung	Hermann Müller PEK-Versuchsbau	3.2.1979
Karl-Heinz Braun Chassisbau I	Günter Heinr. Rogge Karosseriebau I		Heinrich Braun Chassisbau II	Franz Proksch Zentr.Fahrz.Disp.	Peter Buschbacher MPK-Materialbehandl.
Hans Breidert Instandhaltung	Herbert Roos Karosseriebau II	27.1.1979	Arnold Daubach PEK-Versuchsbau	Willi Renneisen Instandhaltung	Heinz Egerer Qual.Ktr.u.Insp.
Wilhelm Dauenhauer Instandhaltung	Otto Rosengart Zentralwerkstätten	Fritz Fensch Werkz.u.Betriebsmittel	Adolf Eigenbrodt Chassisbau II	Georg Ries PV-Preßwerk	Rudolf Lochmann Proj.Erstell.u.Ktr.
Walter Demus Fahrzeugdisposition	Paul Schäfer MPK-Vers.Zweigwerke	Günter Klugmann Modellschreinerei	Theodor Esch Instandhaltung	Ernst Rimpl Werkz.u.Betriebsmittel	Peter Messling MPK-Materialbehandl.
Karl-Heinz Draudt Chassisbau I	Martin Schmitt Wagenendmontage	Leonhard Koch Werkz.u.Betriebsmittel	Georg Fatho Qual.Ktr.u.Insp.	Walter Roth Preßwerk	Siegfr. E. Schön PEK-Einsatzplanung
Herbert Drescher Karosseriebau II	Robert Paul Schmunk Qual.Ktr.u.Insp.	Wilhelm Mauer Instandhaltung	Ernst Formhals Gesamtverkauf	August Sander PEK-Versuchsbau	Günther Trapke Arbeitssicherheit
Otto Falk Chassisbau I	Horst Schönefuss Verkaufsanalysen	Karl Munk Karosseriebau II	Anton Fischer Karosseriebau I	Josef Sandner Energieversorgung	4.2.1979
Heinrich Faust Karosseriebau I	Alfred Schultz Qual.Ktr.u.Insp.	Hans Schmitt Instandhaltung	Erwin Ph. Freitag Instandhaltung	Wilhelm Schellin Instandhaltung	Alfred Domke Beschädigten-Eins.
Hermann Fellner Wagenendmontage	Gerhard Schymonski Chassisbau II		Christoph Führer Karosseriebau I	Fritz Schmelzer Werkz.u.Betriebsmittel	Günther Eckel Zentralwerkstätten
Reinhold Fierus Chassisbau I	Arthur Sittig Qual.Ktr.u.Insp.	28.1.1979	Heinz Geier Preßwerk	Hans Schmidt Zentralwerkstätten	Johann Franz Ordnungsdienst
Willi Friedmann Instandhaltung	Franz Skala Karosseriebau I	Anton Becker Karosseriebau II	Heinz Geis Chassisbau I	Heinz Schmitt Ordnungsdienst	Oskar Lanzendörfer Qual.Ktr.u.Insp.
Hans Haft Modellschreinerei	Walter Sliwa Preßwerk	Paul Engel Kar.-Gerippebau	Philipp Gölzenleuchter Design	Ernst Schneider Gehaltsbuchhaltung	Reinhold Pösl Karosseriebau II
Heinrich Hardt Preßwerk	Walter Stingl Werkz.u.Betriebsmittel	Paul Wilh. Grünwald Qual.Ktr.u.Insp.	Wilhelm Grein Gehaltsbuchhaltung	Horst Schumann Karosseriebau I	Helmut Rau Kundendienst
Ferdinand Heim Preßwerk	Hans Stoffel Kar.-Rohmontage	Willi Hammann Karosseriebau II	Alexander Haden Chassisbau II	Philipp Schuster Chassisbau I	Karl Alfons Remsperger Karosseriebau I
Paul Heiner Preßwerk	Erich Sudheimer PEK-Dauerversuche	Adolf Heilmann Betriebschlosserei	Werner Heckelt Instandhaltung	Günther Schwäch Zentralwerkstätten	Hans Schmuderer Karosseriebau II
Martin Hill Karosseriebau I	Heinrich Thur MPK-Prod.Steuerung	Robert Jährling MPK-Materialbehandl.	Karl Heidler Chassisbau I	Heinz Schweitzer Industrial Engineering	Adolf Weber Berufsausbildung
Ignaz Hohmann Zentralwerkstätten	Josef Tisold Instandhaltung	Fritz Konrad Chassisbau I	Walter Heinrich Preßwerk	Gerhard Seibert Instandhaltung	Paul Wohlfarth Wagenendmontage
Karl Jagsch Karosseriebau I	Günter Tschendel Kar.-Fertigmontage	Berthold Schneider PEK-Rohkarosserie	Erwin Herdt PEK-Versuchsbau	Martin Sprang Karosseriebau I	Heinrich Wolf Karosseriebau II
Werner Kabey Karosseriebau I		Günter Spielmann Werkfeuerwehr	Adolf Herz Qual.Ktr.u.Insp.		
Heinz Keller Karosseriebau I		Christian Strippl Ordnungsdienst			
		Adolf Windisch Chassisbau I			

8.2.1979
Günther Bormet
Zentralwerkstätten
Gustav Brauner
Arbeitssicherheit
Willi Daum
Chassisbau I
Reinhold Endisch
Zentralwerkstätten
Johann Franta
Qual.Ktr.u.Insp.
Heinz Göbel
Instandhaltung
Heinz Happ
Teile und Zubehör
Christian Höchst
Chassisbau II
Wolfram Knoob
Karosseriebau I
Helmut Knopp
Chassisbau II
Josef Kossler
Debitorenbuchhaltung
Adolf Kraft
Instandhaltung
Georg Markgraf
Qual.Ktr.u.Insp.
Walter Pollak
Transportwesen
Ewald Richter
Transportwesen
Dominikus Ruepp
Werkschutz
Paul Schießler
Transportwesen
Franz Schücker
Qual.Ktr.u.Insp.
Erwin Seela
Teile und Zubehör
Walter Weber
Karosseriebau II
Heinrich Weiß
Chassisbau I
Helmut Wellstein
Qual.Ktr.u.Insp.
Horst Werner
Qual.Ktr.u.Insp.
Heinrich Wolf
Instandhaltung
Helmut Wolf
Techn.Zentral-Abt.
Johann Zankl
MPK-Materialbehandl.
9.2.1979
Fritz Kopp
Instandhaltung
10.2.1979
Heinrich Kessel
Wagenendmontage
Paul Pollitt
Qual.Ktr.u.Insp.
Werner Steeg
Instandhaltung

11.2.1979
Kaspar Bengel
Instandhaltung
Wilhelm Dröse
Chassisbau II
Valentin Herd
Wagenendmontage
Rudolf Messner
Zentralwerkstätten
Georg Spiegel
Zentralwerkstätten
Heinrich Wengler
Transportwesen
15.2.1979
Otto Beckmann
Qual.Ktr.u.Insp.
Alfred Binzel
MPK-Materialbehandl.
Erich Cezanne
Teile und Zubehör
Hans Kaiser
PEK-Versuchsbau
Albert Kamrau
Kundendienst
Adolf Kraft
Teile und Zubehör
Felix Kretschmer
PEK-Motorenentwicklg.
Karl Justus Kunz
Qual.Ktr.u.Insp.
Karl Rudolf Merker
Teile und Zubehör
Peter Simon
Qual.Ktr.u.Insp.
Wolfgang Sutter
Qual.Ktr.u.Insp.
Arthur Schwanhäuser
Instandhaltung
Fritz Thiel
Qual.Ktr.u.Insp.
Otto Trautmann
MPK-Materialbehandl.
Gerhard Treffky
Qual.Ktr.u.Insp.

16.2.1979

Ernst Schwarz
Instandhaltung

17.2.1979

Ernst Menges
Preßwerk

18.2.1979

Dorothea Neidhardt
Gesamtbetriebsratsbüro

21.2.1979

Ernst Mischlich
PEK-Verwaltung

22.2.1979

Erwin Dangmann
Instandhaltung
Heinz Doll
Transportwesen
Werner Friedr.Etzold
Instandhaltung
Jakob Gagel
Chassisbau I
Georg Grau
Instandhaltung

Philipp Klein
Preßwerk
Karl Klug
Instandhaltung
Balthasar Ködding
Härtere
Franz Magenheimer
PV-Kar.Unterzus.Bau
H. G. Moldenhauer
PEK-Versuchsbau
Werner Müller
Instandhaltung
Heinz Noll
Kostenschätzungen
Manfred Sachs
Zentralwerkstätten
Georg Spinnler
Instandhaltung
Alfred Susenburger
Instandhaltung
Heinz Theumer
Chassisbau I

IM RUHESTAND

Heinrich Barth
Qual.Ktr.u.Insp.

Philipp Bäuml
Beschädigten-Eins.

Heinrich Beckmann
Wagenendmontage

Willi Bolz
Zentralwerkstätten

Kurt Braun
Personalabteilung

Friedrich Breidecker
Arbeitssicherheit

Anni Bruder
Zentr.Fahrz.Disp.

Milos Bulajic
Chassisbau I

Heinrich Daum
Werkz.u.Betriebsmittel

Friedrich Deboben
Chassisbau II

Eva Decker
Verkehrsabteilung

Friedrich Diehl
Zentralwerkstätten

Wilhelm Diehl
Qual.Ktr.u.Insp.

Christina Dienst
Qual.Ktr.u.Insp.

Josef Dörhöfer
Werkz.u.Betriebsmittel

Jakob Dörr
Preßwerk

Anton Eder
PEK-Versuchsbau

Walter Föbinger
Instandhaltung

Hans Frickel
Großabn.u.Behörd.Verk.

Horst Weyer
Betriebsrat
Herbert Wildenhof
Qual.Ktr.u.Insp.

23.2.1979

Karl Bredel
Mat.u.Prod.Ktr.
Helmut Janus
MPK-Materialbehandlung
Hans Metz
Arb.Verf.u.Richtl.
Josef Witzani
Instandhaltung

24.2.1979

Josef Acht
PEK-Werkstoffentwicklg.
Ludwig Biebel
Instandhaltung

Otilie Fritz
Ordnungsdienst

Marie Fuchs
Abt.Verbesserungsvorschl.

Gottfried Gass
Chassisbau II

Ludwig Geyer
Werksanlagen-Werkst.

Rudolf Goldhahn
Instandhaltung

Fritz Göttmann
Qual.Förderg.u.Insp.

August Günther
Transportwesen

Hans Hecker
Beschädigten-Eins.

Jakob Hellmeister
Preßwerk

Friedrich Helm
Wagenendmontage

Magdalene Hister
Werksverpflegung

Josef Hock
Werkschutz

Margot Horrenberger
Arbeitssicherheit

Friedrich Jantos
Qual.Ktr.u.Insp.

Werner Klingbeil
PEK-Versuchsbau

Karl Knöß
Instandhaltung

Erwin Kracik
Qual.Ktr.u.Insp.

Hugo Langer
Chassisbau I

Ludwig Link
Kreditorenbuchhaltung

Georg Fritz
Betriebsschlosserei
Franz M. Heinermann
Export-Verpackung
Erdmann Olbert
Werkz.u.Betriebsmittel
Hermann Seib
Wagenendmontage
Kurt Schlambor
Zentralwerkstätten
Günther Weber
Lohnbuchhaltung

25.2.1979

Helmut Grünmayer
Zentralwerkstätten
Manfred Schmiele
Zentralwerkstätten

26.2.1979

Reinhold Richter
Techn.Zentral-Abt.

Alfred Lukaszewitz
Instandhaltung

Ernst Masuch
Karosseriebau I

Franz Michaelis
Werkschutz

Gerhard Myrczik
Preßwerk

Johann Nather
Teile-u.Zubeh.Disp.

Josef Neuhäuser
Ordnungsdienst

Rudolf Pichl
Zentr.Fahrz.Disp.

Wilhelm Rauch
Zentralwerkstätten

Beatrix Riehn
Karosseriebau II

Christian Ritzmann
Werksverpflegung

Robert Schätzler
Werksverpflegung

Josef Schmidt
Qual.Förderg.u.Insp.

Franz Schneider
Wagenendmontage

Fritz Schneider
Ordnungsdienst

Gerda Schober
Beschädigten-Eins.

Johannes Schrade
MPK-Materialbehandl.

Günter Schubert
Qual.Ktr.u.Insp.

Paul Schweikhard
Arbeitssicherheit

Albert Siebrecht
Qual.Ktr.u.Insp.

Bochum

1.1.1979

Karl Langendorf
Pers.-u.Soz.Abt.

9.1.1979

Günter Koepp
Mat.u.Prod.Ktr.

29.1.1979

Emil Kroll
Mat.u.Prod.Ktr.

22.2.1979

Willi Benda
Prod.Vorb.Werk II

Kaiserslautern

18.1.1979

Karl Schmiedl
Insp.u.Qual.Ktr.

Anna Sorgenfrei
Ordnungsdienst

Walter Steinkönig
Teile und Zubehör

Herbert Stöhr
Instandhaltung

Franz Streuber
Marketing u.Absatzf.

Adam Süner
PV-Chassisbau

Heinrich Tilger
Qual.Ktr.u.Insp.

Pietro Triolo
Karosseriebau I

Philipp Tron
Nutzf.Imp.u.Vert.

Willi Unterberger
Karosseriebau II

Martin Waldersbach
Chassisbau I

Heinrich Weber
Instandhaltung

Karl Weiss
Karosseriebau I

Georg Will
Gemeinkostenabr.

Karl Wolf
Zentralwerkstätten

Hans Wolff
Instandhaltung

Johann Zimmer
Beschädigten-Eins.

FREIZEIT und HOBBY

Mal was über Rugby

Erst im letzten Jahrhundert entwickelten sich aus den früheren Fußballspielen, die ein Mischmasch von Rugby und Fußball waren, allmählich zwei verschiedene Sportarten. Die englische Kleinstadt Rugby, übrigens eine Schwesterstadt von Rüsselsheim, gilt als Geburtsstätte dieses Ballspiels. Während Rugby in englischen und amerikanischen Universitäten und Schulen als regelrechtes Schulsportspiel ausgeübt wurde, gewann es hierzulande nur langsam an Beliebtheit.

Es war ja auch eine ziemlich raue Angelegenheit, da fast alles erlaubt war, zum Beispiel auch Tritte gegen die Schienbeine des Gegners, Beinstellen usw. Inzwischen war man bestrebt, durch Festlegung einheitlicher Regeln ein faires Spiel daraus zu machen

und man versuchte, die Rohheiten zu unterbinden.

Zu jeder Rugbymannschaft gehören 15 Spieler, die versuchen sollen, den eiförmigen Lederball, der in der Mitte liegt, auf ein Kommando hin zu erreichen und ins gegnerische Mal (Tor) zu bringen. Das kann geschehen durch Zuspiel des Balles von Mann zu Mann mit der Hand, durch Laufen mit dem Ball und durch Stoßen des Balles mit dem Fuß.

Die Spieldauer beträgt normalerweise 80 Minuten in zwei Halbzeiten mit 5 Minuten Pause, bei Freundschaftsspielen kann eine andere Spieldauer vereinbart werden, jedoch sollen es mindestens 2 x 30 Minuten sein.

Der erfolgreiche Rugbyspieler muß neben der Ausdauerleistung, Schnelligkeit sowie kräftiger Konstitution, Laufvermögen, Widerstandskraft und Geschicklichkeit mitbringen. Innere Einstellung und die Begeisterung, die zur Vollendung des Leistungssports gehören, um seine Fans mitzureißen, sind die wesentlichen Voraussetzungen des Spielers.



Von den Tieren lernen

Tiere haben im Gegensatz zum Menschen einen funktionierenden Mechanismus Hunger – Sättigkeit – Ekel. „Es ist das Kreuz des korpulenten Menschen, daß es die moderne Kochkunst vortrefflich versteht, die Nahrung so schmackhaft aufzubereiten, daß sich dieses Ekelgefühl beim Menschen erst viel zu spät meldet“, stellte „Medizin heute“, das Gesundheitsmagazin der deutschen Ärzteschaft, kürzlich fest.

Sich vor zu umfangreicher Nahrung zu ekeln, ist die letzte Notbremse der Schöpfung, um ihre Kreatur vor gefährlicher Fettleibigkeit zu bewahren, heißt es in dem Beitrag. Wenn zum Beispiel die vier bis fünf Meter lange Boa die Wahl hat, eine Ratte oder ein

mittelgroßes Schwein in einem Stück zu verschlingen, entscheidet sie sich stets für die kleinere Portion. Die Ratte genügt ihr vollauf für die nächsten zehn Tage, und sie hat Unbehagen vor einem zu üppigen Mahl.

Die Riesenschlange braucht nämlich an die sechs Tage, um ein Schwein zu verdauen. Insbesondere an den ersten Tagen liegt ihr ein großes Beutetier nicht nur buchstäblich schwer im Magen, sondern deformiert auch ihren Leib zu einem unförmigen Wulst und macht sie fast bewegungsunfähig und damit wehrlos. Nur in größter Not frißt die Schlange ein Schlammermahl. Speckansatz ist für Tiere nur in Ausnahmefällen lebenswichtig. So brauchen etwa

Gefälligkeits-Abonnement

Eines Morgens, als ich meinen Wagen aus der Garage gefahren hatte, kam Herr Niederkirchner aus seinem Haus geflüzt, so wie einer, der auf der Lauer gelegen hat und fragte: „Nehmen Sie mich mit in die Stadt, bitte?“ Da er so freundlich bat, sagte ich: „Gern.“ Herr Niederkirchner dankte mit weit ausholender Handbewegung und stieg ein, dann fuhr ich los. Ich muß zugeben, daß er ein angenehmer Fahrgast war, weil er sich nicht verpflichtet fühlte, mich zu unterhalten, deshalb gab ich ihm zu verstehen, ich würde ihn bei Gelegenheit wieder mitnehmen.

Das hätte ich besser nicht tun sollen, denn diese „Gelegenheit“ ergab sich bereits am nächsten Morgen. Als ich nämlich meine Garage aufschloß, wartete er bereits auf mich. Was blieb mir anderes übrig, als ihn zum Mitfahren aufzufordern? Diesmal wollte Herr Niederkirchner jedoch nicht zum Alten Markt, sondern zur Baseler Allee. „Ist ja nur 'n kleiner Umweg“, sagte er. Es war ein recht beträchtlicher Umweg, aber ich sagte nichts und fuhr Herrn Niederkirchner zur Baseler Allee. Er floß über vor Dankbarkeit. Am Morgen darauf fragte er gar nicht mehr, ob er mitfahren dürfe, er stieg einfach ein, wie in einen fahrplanmäßigen Autobus, dabei blickte er auf seine Uhr, als wolle er sagen: Na, los ein bißchen. Ich nahm es hin und fuhr los, in Richtung Hauptbahnhof. Als Herr Niederkirchner das merkte, sagte er mit vorwurfsvoller Stimme: „Das ist aber ein ganz schöner Umweg. Da komme ich zu spät ins Büro.“ Was blieb mir anderes übrig, als zuerst zum Alten Markt zu fahren?

Meine gute Meinung von Herrn Niederkirchner erhielt am folgenden Morgen einen weiteren Stoß. Ich fuhr eine Viertelstunde später als sonst los, was ihn zu dem im Tone eine leichten Tadels vorgebrachten Bemerkung veranlaßte: „Sie sind heute aber spät dran! Da werden Sie sich ein bißchen zuhalten müssen. Ober wollen Sie, daß ich Ihretwegen zu spät zur Arbeit komme?“ Dazu setzte

er eine Miene auf, die etwa besagte: Daß mir das nicht noch einmal vorkommt! Ich sann nun ernstlich darüber nach, wie ich Herrn Niederkirchner abwimmeln könnte. Ich bin ja sehr gefällig, aber ich mag es nicht, wenn diese Gefälligkeit als eine Verpflichtung betrachtet wird, daher beschloß ich, am nächsten Tag zu Hause zu bleiben, um Herrn Niederkirchner wieder an den Autobus zu gewöhnen. So um acht herum nahm ich die Gardine ein wenig beiseite, um auf die Straße zu blicken.

Mein Nachbar stand vor meiner Garage und trat ungeduldig von einem Fuß auf den anderen, schließlich läutete er an meiner Tür, dreimal hintereinander. Meine Frau öffnete ihm. „Guten Morgen“, sagte Herr Niederkirchner mit mühsam verhaltenem Ärger. „Es ist bereits ein Viertel nach acht!“ In seiner Stimme schwang ein Ton mit, den ich mit dem Satz „Unerhört, diese Bummellei!“ beschreiben möchte. Ich hörte, wie meine Frau erwiderte: „Tut mir leid, Herr Niederkirchner, aber mein Mann ist krank.“ Mein lieber Nachbar schnaufte vernehmlich, dann drehte er sich wortlos um, und ich sah ihn gleich darauf die Straße hinunterlaufen.

„Ich bin ja gespannt, wie es weitergeht“, sagte meine Frau. Auch ich war gespannt. Am Abend des gleichen Tages schellte es an meiner Haustür. Ich öffnete – vor mir stand Herr Niederkirchner. „Ach, wieder gesund!“ rief er fröhlich aus. „Dann können wir ja morgen wieder ...“ „Nein!“ entgegnete ich, und dieses Nein fiel mir gar nicht leicht. „Ich will Ihnen auch sagen weshalb. Weil ich nicht zu Gefälligkeiten gedrängt werden mag.“ – „Das ist ja ... das ist ...“ stammelte Herr Niederkirchner, dann drehte er sich brüsk um und ging ohne Gruß davon. Er hat mich seitdem nie wieder gebeten, ihn mitzunehmen. Obwohl mir das sehr recht war, ist doch ein kleines Bedauern in mir. Aber sagen Sie selbst: Kann man Gefälligkeiten abonnieren? Ich sage nein. Und Sie?

Heinz Rein

Warmblüter wie die Wale eine Fettschicht, um nicht zu erfrieren.

Wildlebende Tiere werden deshalb nicht fett, weil ihre Magengefühle auf ihre Lebensbedingungen abgestimmt sind. Beim Menschen war

das in grauer Vorzeit auch so, als er schwerer körperliche Strapazen auf sich nehmen mußte, um beispielsweise ein Kaninchen zu erjagen. Aus dieser Kenntnis ergibt sich auch das beste Gegenmittel bei unliebsamem Übergewicht: Bewegung. A+P

Erkenntnisse der rauen Wirklichkeit

Das Unfallfolgen-Forschungsprogramm: Analyse • Rückschlüsse • Ziel

Im Jahre 1977 starben im öffentlichen Straßenverkehr 14.978 Menschen, weitere 508.142 wurden verletzt. Der Volkswirtschaft entstand Schaden in Milliardenhöhe. Muß das sein? Läßt sich da nicht Abhilfe schaffen? Was kann eine Automobilfirma wie Opel tun, um Unglück und Leid zu mindern? Die Statistik zeigt, daß Unfälle fast immer durch menschliches Versagen verursacht werden und die Ursachen selten am Fahrzeug selbst zu suchen sind. In dem folgenden Beitrag geht es um die Arbeit unserer Unfallfolgen-Forschung.

In Unfallsimulationen, sogenannten Crashtests, wird das Verletzungspotential unserer Fahrzeuge bekanntlich mit Hilfe von Dummies ermittelt. (Siehe auch dazu den speziellen Beitrag im Rahmen dieser Themenreihe im Heft 7/78 der OPEL POST.) Da jedoch das Unfallgeschehen sehr vielfältig ist und der Dummy den Menschen nur unzureichend simuliert, wurde 1967 unter Mitwirkung von Polizei, Landesverkehrswacht Hessen, Fachmedizinern und TÜA-Darmstadt begonnen, Unfälle, an denen Fahrzeuge unserer Marke beteiligt sind, zu untersuchen, um den Einfluß getroffener Sicherheitsmaßnahmen zu erkennen und Verletzungsverursachende Komponenten zu ermitteln. Mit diesem Programm wurde die Fahr-

zeugsicherheits-Entwicklung zu einem lückenlosen Kreis geschlossen.

Spezielle Ziele

Sie beginnt bei der Forschung, führt über die Konstruktion, den Versuch und die Serienfertigung bis zur Praxis auf der Straße. Die dort gezogenen Lehren fließen über die Unfallfolgenforschung in die Konstruktion zurück. Aus diesem Kreislauf ergeben sich auch die speziellen Ziele unserer Unfallforschung: Erstens die Feststellung, wie sich bei Crashtests und in Laborversuchen erprobte Konstruktionen – beispielsweise die Sicherheitslenkung, die Türschlösser, die Sicherheitsgurte und deren Verankerungen, die Instrumententafel und andere Fahrzeugteile

– bei tatsächlichen Unfällen verhalten. Und zweitens die Analyse von Verletzungsursachen, um danach durch gezielte konstruktive Maßnahmen die Sicherheit noch mehr zu erhöhen.

Auch kleinste Details

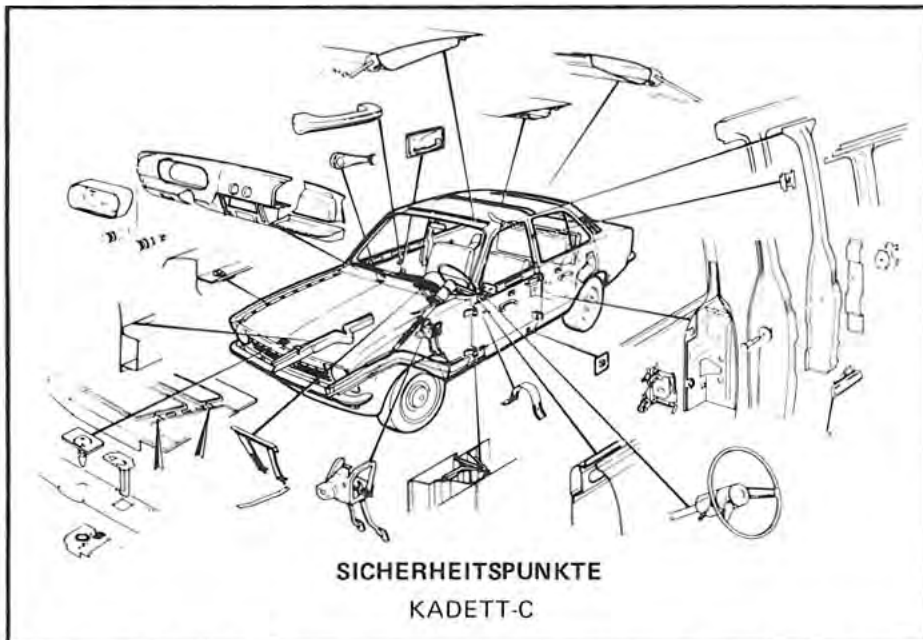
Während die Beschädigungen am Fahrzeug auch für den Laien meist gut sichtbar sind, lassen sich Rückschlüsse aus dem Verformungsbild auf den Hergang eines Unfalles nur noch von den Experten ziehen. Die Spuren von Innenraumkontakten der Insassen bei einem Unfall sind meist nur noch durch eine Art „kriminalistische“ Kleinarbeit zu ermitteln. Dabei muß selbst auf kleinste Details, wie Haare, Hautstückchen oder Blutspuren geachtet werden. Nur wenn alle Aufprallstellen erfaßt sind, können die Ursachen von Verletzungen festgestellt und entsprechende Schlüsse gezogen werden. Die Auswertung aller Untersuchungsergebnisse sowie der Verletzungen der Insassen und deren Ursachen werden danach in Besprechungen mit Medizinern analysiert. Krankenberichte und Autopsiebefunde werden mit den Innenraum-

Ein folgenschwerer Unfall: Polizeibeamte bei der Unfallaufnahme und Spurensicherung. Später beginnen die Untersuchungen im Rahmen unseres Unfallfolgen-Forschungsprogramms.





Unfallsachbearbeiter Werner Baum beim Vermessen und Untersuchen eines Unfallfahrzeuges. Die hierbei und den anderen Untersuchungen gesammelten Daten werden nach der Erfassung auf Lochkarten geschrieben und für statistische Zwecke im Computer gespeichert.



SICHERHEITSPUNKTE
KADETT-C

Die auf dieser Abbildung gezeigten Details lassen erkennen, bei wieviel Fahrzeugkomponenten an Sicherheit gedacht werden muß.

Fall auch mit einem Sechser im Lotto vergleichen. Obwohl er nicht angeschnallt war, hatte er im Hinblick auf die Beschädigung des Wagens „nur“ folgende Verletzungen: eine Platzwunde am Hinterkopf, eine Gehirnerschütterung, eine Brustkorbprellung rechts, Schürfwunden an den Händen sowie eine am rechten Knie. Hier ist einer der wenigen Unfälle, wo der Sicherheitsgurt nicht viel geholfen hätte; er hätte allerdings auch nicht geschadet. Solche Fälle sind aber sehr selten und sollten nicht zu der irrigen Meinung führen, daß Sicherheitsgurte entbehrlich sind. Die Ergebnisse unserer Unfallfolgenforschung zeigen immer wieder, daß Sicherheitsgurte eine äußerst effektive Lebensversicherung darstellen. Abschließend kann gesagt werden, daß durch die sinnvolle Kombination von sicherheitsbetonter Konstruktion, Vorausentwicklung und Crashtests sowie die Unfallfolgenforschung die Sicherheit unserer Autos ständig erhöht wird. W.B.

spuren der Unfallfahrzeuge verglichen. Hierzu werden alle Spuren und Beschädigungen im Bild und Dia festgehalten. Nicht immer läßt sich übrigens aus der Fahrzeugverformung sicher auf Unfallschwere und Insassenverletzung schließen, speziell der Laie läßt sich da oftmals täuschen, wie das folgende Beispiel zeigt.

Glück im Unglück

Wer die Abbildung mit dem total demolierten, auf dem Dach liegenden Wagen sieht, ist sicher der Ansicht, daß da keiner lebend davongekommen ist. Doch der Fahrer hatte in diesem Falle bei allem Unglück viel Glück. Man könnte diesen

Dieses Fahrzeug (Bild rechts) prallte seitlich gegen einen Signalmast, kam ins Schleudern, überschlug sich und blieb auf dem Dach liegen. (Lesen Sie dazu die spezielle Schilderung im Textteil.)





Auto-Ratgeber

Nicht den Verkehrs- erzieher spielen

Zu einem Zusammenstoß gehören immer mindestens zwei. Darum Falschfahrern weit aus dem Wege gehen, nicht versuchen, ihnen mit Lichtgipfelfeuer entgegenzufahren und erst im letzten Moment auszuweichen! Diesen eindringlichen Rat gibt der Automobilclub von Deutschland (AvD) allen Autofahrern, die plötzlich mit einem „Geisterfahrer“ konfrontiert werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Falschfahrer seinen Irrtum bereits erkannt hat oder noch völlig im „Tran“ durch das Aufblinken seine Gefahr erkennt. Er befindet sich in jedem Fall in einer Ausnahmesituation, und sein Verhalten ist nicht berechenbar.

Die Devise heißt: Nicht Verkehrserzieher spielen. Nur ein kurzes Blinkzeichen geben und sofort möglichst weit nach rechts ausweichen! An der nächsten Notrufsäule sofort Alarm geben! Dies sollten alle Autofahrer machen, damit bei der AB-Meisterei bzw. Polizei gleich mehrere Falschfahrer-Alarme eingehen. Das Bundesverkehrsministerium will jetzt dem Vorschlag des AvD folgen und die von der Autobahn abzweigenden Fahrspuren mit großformatigen weißen Pfeilen auf der Fahrbahn versehen, wie man sie des öfteren bei Fahrbahnwechsellinien an Autobahnen sieht. Die aufgemalten Pfeilspitzen sind nach Ansicht des AvD eine wirksame Waffe gegen Unaufmerksamkeit, denn Falschfahrer dürften derartige Fahrbahnmarkierungen kaum noch übersehen.

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

SCHRECK IN DER MORGENSTUNDE

Wenn der Motor nicht will ...

Nach den ersten kalten Frostnächten ist gar mancher Automotor auch durch gutes Zureden nicht zum Leben zu erwecken. In solchen Situationen will der AvD den Autofahrern Hilfestellung leisten:

Liegt's am Anlasser? Wenn der Motor nur mühsam durchgedreht wird, sollte man die Anschlüsse an der Batterie überprüfen und zur Kontrolle das Licht einschalten. Werden die Scheinwerfer dunkel, so liegt der Fehler beim Anlasser oder an der Batterie.

Liegt's an der Batterie? Eine altersschwache Batterie hat gerade noch genug Reserven, den Anlasser zu bewegen, für einen kräftigen Zündfunken reicht es dann nicht mehr. Hier hilft nur noch eine Schnellladung oder das Anzapfen bei einem Nachbarn.

Liegt's am Vergaser? Hier kann man eigentlich nur prüfen, ob die Startauto-

matik funktioniert oder ob der Bowdenzug für den Choke locker sitzt oder gar gerissen ist. Klarheit verschafft bei abgenommenem Luftfilter ein Blick in den Vergaser: wenn die Starterklappe geschlossen ist, dann liegt der Fehler jedenfalls nicht an der Starteinrichtung. Dazu noch ein Tip: bei Fahrzeugen mit Choke auf keinen Fall das Gaspedal betätigen, sonst ist der Motor im Nu „abgesoffen“, und dann hilft meist nur eine längere Pause bis zum nächsten Startversuch.

Liegt's an der Zündkerze? Das Zündkabel ist von einer Kerze abzuziehen und gegen Masse zu halten. Springt beim Durchdrehen des Motors kein Funke über, so müssen Kabel, Verteilerkappe und Zündspule auf Verschmutzung und Feuchtigkeit untersucht werden. Schweißwasser in der Verteilerkappe wird mit einem sauberen Lappen (Papiertaschentuch) sorgfältig ausgewischt. AvD

Wann ist bei Gelb zu stoppen?

Wer mit seinem Auto weiter als 30 Meter von einer Ampel entfernt ist, muß im Stadtverkehr unbedingt anhalten, wenn die Ampelphase von Grün auf Gelb wechselt. Ist der Autofahrer bereits näher an der Ampel, so darf er bei Gelb durchfahren. Dies hat das Oberlandesgericht Celle nach Mitteilung des ADAC entschieden. Das Urteil sprach einen Autofahrer frei, der beim Wechseln der

Ampelphase auf Gelb noch genau 28,75 Meter von der Signalanlage entfernt und dann bei Rot durchgefahren war. In diesem Fall dauerte die Gelbphase nur 1,5 Sekunden. Die Autofahrer dürfen aber mit der üblichen Gelbphasen-Dauer von innerorts (bei 50 Stundenkilometer) drei Sekunden rechnen und müssen auch keine Vollbremsung vornehmen, um nicht Unfallfälle zu verursachen.



Ohne Worte

Es war noch im Dezember vorigen Jahres. Einige Besucher warteten nach der „Show '78“ an einer der Garderoben des Rüsselsheimer Stadttheaters. Knurrte plötzlich einer: „Daß man nach dem miesen Programm auch noch nach seinem Mantel anstehen muß, die Abende werden von Jahr zu Jahr schlechter.“ Proteste ringsum. „Das haben wir gern, sich jährlich nach Karten drängeln und dann noch alles mies machen“, konterte ein anderer Besucher. Der Griesgram zog verdutzt von dannen. (Gemach, gemach: Ihm hat's vielleicht wirklich nicht gefallen, im Gegensatz zur übergroßen Mehrheit. Die Geschmäcker sind nun einmal verschieden, und es allen recht zu machen, ist eine Kunst, die niemand kann.)

Traf einer von uns einen werksfremden Bekannten, der tags zuvor an einer Werksbesichtigung teilgenommen hatte. Was ihn besonders beeindruckt hätte? Vieles, vor allem die technische Perfektion, das reibungslose Funktionieren, die Ordnung und Sauberkeit in den Hallen. Nur manche Anschlagtafeln seien wohl keine gute Visitenkarte für Opel. Unordentlich, unübersichtlich, schlecht angeheftet hingen die Plakate. Da und dort Neues neben anscheinend längst Überholtem. (Ganz so unrecht hat der Besucher nicht. Schade, daß er das Schwarze Brett am Eingang zur Personalabteilung nicht gesehen hat. Das ist mustergültig.)

Zwei Anstreicher einer Fremdfirma kommen durch eine Tür, beide links und rechts einen Eimer voll Farbe tragend. Gerade da kommt ein Mann auf die Tür zu. Trotz der Last in beiden Händen hält einer der Malersleut' die Tür durch Gegenstemmen so lange auf, bis der Mann mit einem Dankeschön hindurch ist. (Man kann auch anderes an den Türen erleben.)

Mit der Toiletten-Kultur mancher Kollegen sehe es nicht gut aus, beklagte sich einer in einem Brief: Schmierereien an den Wänden, Zoten und Bilder, Unsauberkeit. Die Gastarbeiter seien es, werde gesagt, dabei habe es das alles schon gegeben, als sie noch nicht da waren. (Ein leidiges Thema, das der Briefschreiber angeschnitten hat. Eben renoviert, wenig später wieder der alte Zustand, was im übrigen nicht für alle Toiletten gilt, aber doch für viele.)

Erfreulicher dies: Mitarbeiter des Motorenprüfstandes und der Motoren-Endmontage haben der Werkstätte für Behinderte in Rüsselsheim 200 Mark gestiftet und deren Leiterin, Herta Max, kurz vor Weihnachten übergeben. (Zur Nachahmung empfohlen.)



Brandschutz

WERKSFEUERWEHR

Über den Einsatz von Feuerlöschern

Untersuchungen von Bränden jeden Ausmaßes zeigen, daß anfangs fast immer ein normaler Entstehungsbrand vorhanden war, der mit dem richtigen Löschmittel sowie einem gezielten persönlichen Löscheinsatz schnell abgelöscht worden wäre. Was ist also zu tun?

Bei Entdeckung eines Entstehungsbrandes ist grundsätzlich die Werkfeuerwehr zu benachrichtigen. Ihre Aufgabe besteht darin, durch fachgerechten Einsatz ein Ausbreiten des Brandes im Eventualfalle zu verhindern. Bis zu ihrem Eintreffen ist mit den zur Verfügung stehenden Feuerlöschern die Brandbekämpfung aufzunehmen.

Die Symbolbilder unten zeigen die richtige Handhabung sowie das immer wieder auftretende Fehlverhalten während des Löscheinsatzes. Sinn und Zweck dieser Information ist eine Ergänzung der ständig durchgeführten Unterweisungen von Mitarbeitern auf breiter Basis.

Abschließend noch folgender Hinweis: Die beste und wirkungsvollste Brandbekämpfung ist nach wie vor die Beseitigung der Ursachen, die zu einem Brand führen können. Schon ein altes Sprichwort sagt: „Vorbeugen ist besser als heilen!“ Weitere Fragen in diesem Zusammenhang beantwortet gerne die Werkfeuerwehr.

H.B.

FALSCH



Feuer in Windrichtung angreifen

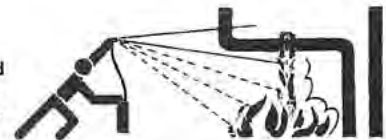
RICHTIG



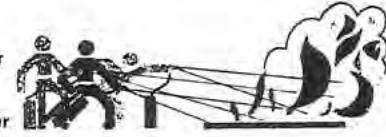
Flächenbrände vorn beginnend ablöschen



Aber: Tropf- und Fließbrände von oben nach unten löschen



Genügend Lösch器 auf einmal einsetzen — nicht nacheinander



Vorsicht vor Wiederentzündung



Eingesetzte Feuerlösch器 nicht mehr aufhängen. Feuerlösch器 neu füllen lassen





HOBBY

Schnitzereien aus Wurzeln

Passionierte Freizeit-Holzschnitzer gibt es verhältnismäßig viele, auch unter unseren Mitarbeitern. Selten sind dagegen hierzulande die Wurzel- und Ästeschnitzer. Auf ihre Arbeiten wird man beispielsweise während des Urlaubs im Schwarzwald und in den Alpenländern aufmerksam. Zu dieser kleinen Zunft gehört unser ehemaliger Mitarbeiter Georg Edler, der mehr als 42 Jahre in unserem Werk beschäftigt war, davon über 25 Jahre in der Inspektion am Lkw-Endmontageband.

Seit drei Jahren ist er Rentner und im Ruhestand zu einem leidenschaftlichen Schnitzer geworden. Seine Lieblingsmaterialien sind Wurzeln, Äste, Baumstümpfe der verschiedensten Holzarten, denen er mit viel Geschick ein bizarres oder menschliches Aussehen gibt. Bei Spaziergängen im Wald oder wenn irgendwo Bäume gefällt werden, hat er einen Blick für alles, an dem er seine Schnitzkunst erproben kann. Oft hat die Natur die Form schon grob vorgezeichnet oder angedeutet. Es bedarf dann Georg Edlers lebhafter Phantasie, um aus einer Wurzel oder einem Aststück eine originelle Schnitzerei zu machen.

Sein Haus ist voll von den Zeugnissen seiner Kunst. Je nach Lust und Laune arbeitet er auch nach Bestellung. Ende vergangenen Jahres stellte er die meisten seiner kleinen Kunstwerke einem Basar zur Verfügung, der zugunsten der evangelischen Kirche und des SSV in Raunheim stattfand. So entstand in seinem Haus Platz für neue Arbeiten.

OPEL-VORTRAGSREIHE

Auch im zweiten Teil eine Leicavision

Nach dem so erfolgreichen ersten Teil der Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 78/79 mit einer Rekordbesucherzahl (siehe darüber Heft 12/78) kann die Kulturabteilung für den zweiten Teil wieder interessante Themen sowie bekannte, aber auch neue Referenten ankündigen, wobei gleich gesagt werden muß, daß Reinhold Messner nun doch keinen Termin mehr frei machen konnte und erst wieder im Herbst kommt.

Dienstag, 6. März 1979

Fritz Kortler

„Bei den Beduinen des Jemen“

Farbbildbericht über eine abenteuerliche Expedition durch den verbotenen Teil des Jemen, das alte Reich der Königin von Saba (siehe Bild).

Dienstag, 13. März 1979

Michael Welder

„Reise durch die Sowjetunion“ (III)

Im dritten Teil seines interessanten Reiseberichts besuchen wir mit dem beliebten Referenten die großen

Städte der Sowjetunion, unter anderem Moskau, Leningrad und Kiew.

Dienstag, 20. März 1979

Hans Gsellmann

„Gegensätzliches Südamerika“

Leicavision eines bei uns neuen, vom Fernsehen sicher aber bereits vielen Besuchern bekannten Referenten über eine Reise durch den Kontinent der Gegensätze, vom Eis der Anden bis in die tropischen Wälder des Amazonas. Und das alles, wie gesagt, in Leicavision.

Dienstag, 27. März 1979

Albert Wilmes

„Thailändische Impressionen“

Farbbildbericht des Chefs unseres VV-Büros über einen Flug nach Bangkok und einen touristischen Abstecher in den Norden Thailands.

Alle Vorträge jeweils um 20 Uhr in der Stadthalle Rüsselsheim — Eintritt frei — Einzelheiten auf den Werksanschlägen — Änderungen vorbehalten, Ergänzungen möglich.



Fritz Kortler (mit dunklem Turban), Referent des Vortrages am 6. März, als Beduine verkleidet unterwegs mit einer Salzkarawane in dem für Fremde noch verbotenen nordöstlichen Teil des Jemen.

Wir gedenken

Rüsselsheim

Hasan Durmus, Preßwerk
geb. 1.1.48 gest. 26.7.78

D. Christostomidis, Materialabt.
geb. 12.6.32 gest. 9.11.78

J. Romero-Cascon, Kar.-Fertigm.
geb. 15.11.34 gest. 21.11.78

Gerhard Braun, Prüffeld Dudenh.
geb. 5.9.53 gest. 30.11.78

Jakob J. Weber, Zentralwerkst.
geb. 1.8.54 gest. 4.12.78

Valentin Wipplinger, Werksanlagen
geb. 7.12.18 gest. 4.12.78

Heinz Richter, Schmiede
geb. 5.4.24 gest. 8.12.78

Richard Fehse, Arbeitssicherh.
geb. 28.10.33 gest. 10.12.78

K.-H. Schnell, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 16.2.30 gest. 12.12.78

Friedel Fissler, Elektr. Abt.
geb. 18.12.28 gest. 13.12.78

Eyyup Canbolat, Motorenbau
geb. 1932 gest. 14.12.78

Andreas Weiss, Getriebebau
geb. 27.7.30 gest. 21.12.78

Erwin Kähler, PVK-Unterzus.Bau
geb. 29.6.25 gest. 24.12.78

L. Ullmann, Geschäftswagenpark
geb. 22.12.23 gest. 31.12.78

J. Manga-Lagomazzini, Fertigm.
geb. 12.9.43 gest. 6.1.79

Anni Winter, Vergaserbau
geb. 15.2.23 gest. 7.1.79

Erich Stopra, Zentralwerkst.
geb. 29.5.22 gest. 13.1.79

Heinz Sieben, Werkz.u.Betriebsm.
geb. 16.1.21 gest. 14.1.79

Heinz Müller, Getriebebau
geb. 17.5.30 gest. 17.1.79

Paul Ludovici, Achsenbau
geb. 2.12.28 gest. 27.1.79

Bochum

Johann Pietrucha, Motorenbau
geb. 21.6.20 gest. 25.11.78

Siegfried Dettlaff, Preßwerk
geb. 14.1.29 gest. 4.12.78

Kunibert Adam, Werkschutz
geb. 6.4.20 gest. 8.12.78

Günter Scholz, Karosseriebau
geb. 4.3.22 gest. 13.12.78

Gerhard Tiede, Karosseriebau
geb. 5.6.22 gest. 6.1.79

Waltraud Uhrlik, Polsterei
geb. 8.6.20 gest. 11.1.79

Hugo Fabian, Getriebebau
geb. 8.6.26 gest. 13.1.79

Walter Parpart, Werkzeugschl.
geb. 11.8.26 gest. 13.1.79

Kaiserslautern

Hans Denzer, Produktion
geb. 26.3.25 gest. 17.12.78

Karl-Ludwig Drumm, Werkzeugbau
geb. 9.8.38 gest. 28.12.79

Hermann Laubscher, Werkzeugbau
geb. 31.8.30 gest. 11.1.79

Rentner

Otto Weber
geb. 30.3.06 gest. 4.11.78

Wilhelm Marggraf
geb. 16.9.95 gest. 23.11.78

Wilhelm Conrath
geb. 14.6.07 gest. 24.11.78

Hermann Kroner
geb. 10.2.03 gest. 25.11.78

Ludwig Herdt
geb. 21.6.04 gest. 26.11.78

Oskar Thum
geb. 16.10.06 gest. 26.11.78

Horst Ludwig
geb. 18.5.96 gest. 27.11.78

Jakob Katzenmayer
geb. 15.12.95 gest. 28.11.78

Emil Ostrowsky
geb. 3.4.17 gest. 29.11.78

Wilhelm Schaubruch
geb. 16.7.13 gest. 29.11.78

Peter Becker
geb. 2.8.02 gest. 30.11.78

Heinrich Karl Schneider
geb. 27.5.10 gest. 30.11.78

Margarete Hamm
geb. 15.2.14 gest. 5.12.78

Engelbert Fick
geb. 4.11.06 gest. 6.12.78

Heinrich Möller
geb. 17.7.08 gest. 6.12.78

Karl Müller
geb. 7.1.05 gest. 6.12.78

Otto Wüstenhöfer
geb. 1.9.02 gest. 7.12.78

Adam Hummel
geb. 30.1.07 gest. 8.12.78

Georg Schneider
geb. 8.5.98 gest. 8.12.78

Karl Dehmer
geb. 15.2.11 gest. 10.12.78

Paul Mehr
geb. 28.1.09 gest. 10.12.78

Friedrich Claus
geb. 15.9.07 gest. 11.12.78

Peter Keil
geb. 21.10.01 gest. 11.12.78

Josef Schneider
geb. 17.1.22 gest. 11.12.78

Nikolaus Herzog
geb. 28.2.08 gest. 12.12.78

Christian Münch
geb. 6.12.98 gest. 12.12.78

Martin Belz
geb. 25.4.09 gest. 13.12.78

Ernst Siesslack
geb. 1.11.13 gest. 15.12.78

Otto Schütt
geb. 3.8.13 gest. 17.12.78

Valentin Lohrum
geb. 9.5.93 gest. 19.12.78

Willi Lorsbacher
geb. 31.1.13 gest. 19.12.78

Andreas Rüger
geb. 7.8.97 gest. 19.12.78

Lina Hock
geb. 25.11.01 gest. 20.12.78

Karl Knodel
geb. 12.4.08 gest. 21.12.78

Hans Wödl
geb. 24.10.13 gest. 21.12.78

Alois Vogl
geb. 27.12.04 gest. 21.12.78

Johann Buchhold
geb. 7.11.96 gest. 22.12.78

Rudolf Körber
geb. 15.8.05 gest. 22.12.78

Wilhelm Erbelding
geb. 25.12.02 gest. 23.12.78

Martin Heilmann
geb. 13.5.99 gest. 23.12.78

Josef Kandler
geb. 20.6.13 gest. 23.12.78

Otto Kaiser
geb. 20.2.26 gest. 25.12.78

Karl Pritzel
geb. 4.11.15 gest. 27.12.78

Friedrich Schmidt
geb. 1.8.03 gest. 27.12.78

Albert Gröhl
geb. 10.7.07 gest. 28.12.78

Heinrich Hauff
geb. 28.11.05 gest. 28.12.78

Georg Horlebein
geb. 3.7.07 gest. 28.12.78

Jakob Rappitong
geb. 5.8.08 gest. 28.12.78

Willi Ruhland
geb. 4.6.01 gest. 28.12.78

Konrad Ries
geb. 4.5.04 gest. 31.12.78

Ernst Schulmeyer
geb. 9.6.12 gest. 31.12.78

Karl Becker
geb. 24.2.09 gest. 1.1.79

Adam Zimmer
geb. 9.2.06 gest. 1.1.79

Friedrich Schwarz
geb. 27.10.01 gest. 3.1.79

Katharina Heimen-Schmidt
geb. 27.1.12 gest. 4.1.79

August Gottwald
geb. 8.2.07 gest. 5.1.79

Georg Kröll
geb. 4.7.98 gest. 5.1.79

Adolf Göbler
geb. 9.12.11 gest. 6.1.79

Adolf Reis
geb. 17.9.98 gest. 7.1.79

Karl Bolbach
geb. 10.2.02 gest. 8.1.79

Heinrich Lauer
geb. 1.9.07 gest. 10.1.79

Peter Pfeifer
geb. 15.6.11 gest. 10.1.79

Friedrich Praetorius
geb. 23.3.92 gest. 10.1.79

Georg Schwebel
geb. 27.4.05 gest. 11.1.79

August Hölters
geb. 21.9.05 gest. 12.1.79

Hermann Jakob
geb. 8.2.07 gest. 12.1.79

Werner Onusseit
geb. 25.12.11 gest. 12.1.79

Otto Wetteskind
geb. 19.1.11 gest. 14.1.79

Wilhelm Meyer
geb. 7.12.07 gest. 15.1.79



WERK BOCHUM



Rekord-Prämiensumme von DM 170.000,— an drei Mitarbeiter ausgezahlt.

VORSCHLAGSWESEN

Auch 1978 hat sich Mitdenken gelohnt!

11.468 Vorschläge wurden 1978
eingereicht – 3.547 Ideen
konnten realisiert werden –
Prämiensumme 1,5 Millionen



Siegerehrung im VV-Abteilungswettbewerb 1978 am 30. Januar '79.

Das Bochumer Vorschlagswesen hatte in kurzer Folge zwei Veranstaltungen: Am 23. Januar 1979 überreichte der Leiter des Werkes, T. R. Faber, für drei Verbesserungsvorschläge, die Verpackungs- und Energieeinsparungen zum Inhalt hatten, je 50.000 DM und an eine Mitarbeiterin der Fertigmontage für eine Idee, die zu Materialeinsparungen führte, nochmals einen Prämienbetrag von DM 20.000. Damit wurde mit einer Prämiensumme von DM 170.000, bei einmaliger Auszahlung der höchste Prämienstand erreicht.

Das obere Bild zeigt den Leiter des Werkes bei der Prämienübergabe an die Mitarbeiterin Gerda Jescheniak, eingearhmt von den weiteren Prämienempfängern dieses Tages. Wir gratulieren und empfehlen die Nachahmung, denn es gibt noch immer genug zu verbessern, so daß für jeden Mitarbeiter Prämien, auch in der erwähnten Höhe, erreichbar sind.



Der Werksleiter beglückwünscht die drei ersten Sieger des Wettbewerbs.

Die besten Abteilungen

Am 30.1.1979 waren alle Bochumer Führungskräfte eingeladen, um an der Siegerehrung im Abteilungswettbewerb im Vorschlagswesen teilzunehmen. Die Veranstaltung, die wieder im Speisesaal D 1 stattfand und einen ähnlichen Verlauf nahm wie im letzten Jahr, wurde vom Leiter des Vorschlagswesens, E. Eurich, eröffnet. In seinen einführenden Worten wies er auf die vielfältigen Möglichkeiten hin, die das Vorschlagswesen als Mittler bietet, um zu Verbesserungen zu gelangen: Arbeitsplätze sicherer zu gestalten, Erleichterungen im Arbeitsablauf zu erzielen, administrativen Aufwand zu reduzieren und nicht zuletzt – insbesondere

durch Kostenminderungen im Materialbereich – konkurrenzfähig zu bleiben und damit die Arbeitsplätze zu sichern.

Auf allen Ebenen

Am Beispiel, wie die Qualität unserer Produkte erreicht wird, deren Standard von der dafür zuständigen Stelle vorgegeben ist, zeigte E. Eurich auf, daß die geforderte Qualität nur dann erzielt wird, wenn sie von allen Ebenen der Unternehmenshierarchie „vorgelebt“ wird. „Jeder muß davon überzeugt sein und diese Überzeugung weitertragen, nur dann werden marktgerechte, in der Konkurrenz bestehende, verkaufbare Autos produziert. Schert nur eine Ebene aus, dann muß mit einem Sinken der Qualität gerechnet werden.“ Ebenso sei es mit dem Vorschlagswesen. Wenn alle Führungskräfte positive Impulse geben, dann wird das Ideengut der Mitarbeiter freigesetzt und allen zugute kommen. DM 1,5 Millionen an Prämien, 3.547 durchgeführte Verbesserungen von 11.468 eingereichten Vorschlägen im Jahre 1978 sind zwar ein gutes Ergebnis, eine Steigerung müßte jedoch noch möglich sein.

Erster Sieger: Prozeßabteilung

Der Leiter des Werkes, T. R. Faber, unterstrich die Worte seines Vorredners, indem er ausführte, daß die Gesamtheit der Mitarbeiter von ihrer Anzahl her mehr sieht als der kleine Kreis, der für die Planung der Produktion und damit für den Ablauf verantwortlich ist. „Jeder kennt seinen Arbeitsplatz am besten und kann ihn deshalb auch beurteilen. Die Konsequenz daraus ist, daß von dort auch mögliche Verbesserungen zu erkennen sind.“ T. R. Faber nahm dann die Siegerehrung im Abteilungs-wettbewerb vor. Die Prozeßabteilung unter der Leitung von J. Niester konnte nunmehr zum dritten Mal hintereinander den Glückwunsch als Sieger dieses Wettbewerbes entgegennehmen. – Als zweiter Sieger ging die PEK aus dem Wettbewerb hervor, deren Leiter, H. G. Riemann, Urkunde und Glückwünsche entgegennahm. – Dritter in der Rangreihe wurde nach einem Endspurt die Abteilung Zeitstudien unter ihrem Leiter M. Galle.

Hoffnung auf Steigerung

Der Leiter des Werkes dankte insbesondere den drei siegreichen Abteilungen für ihre Mitarbeit am Vorschlagswesen und übergab Präsente an die Führungskräfte, die die Plätze 1 bis 10 belegten und außerdem an alle, die sich im Ergebnis gegenüber dem Jahre 1977 verbessert hatten. Zum Schluß sagte T. R. Faber, daß er sich freuen würde, wenn sich alle Bereiche im Jahre 1979 in Sachen VV-Wesen gegenüber dem Basisjahr 1977 steigern und somit zu einem besseren Ergebnis beitragen könnten. E.E.

28.289 Besucher

Das Jahr 1978 endete mit einer neuen Rekordbeteiligung bei unseren Bochumer Werksbesichtigungen. 28.289 Besucher wurden gezählt. Das sind 5.536 Personen mehr als 1977. Insgesamt 807 Gruppen wurden von den Werksführern W. Gorny und G. Dieckmann betreut.

Besonders zu erwähnen ist die außerordentlich hohe Beteiligung von jungen Menschen an unseren Werksbesichtigungen sowie das Interesse aus dem Ausland. Von den 15.200 = 53,7 Prozent noch in der Ausbildung befindlichen Besuchern waren 948 Auszubildende aus unseren Opel-Händler-Betrieben oder aus anderen Industriezweigen.

Die Zahl der Schüler aus den verschiedensten Bildungsstätten einschließlich der Berufs- und Fachschulen belief sich auf 14.257. Von Universitäten, technischen Hochschulen und vielen Ingenieurschulen kamen 1.145 deutsche Studenten zu uns, begleitet von 29 Professoren. An ausländischen Besuchern waren 3.516 = 12,4 Prozent aus 85 Nationen in unserem Bochumer Werk.

Am Rande notiert

Kollegen, Euch allen einen Gruß und – nachträglich – die besten Wünsche für das Jahr 1979! Meine „unmaßgeblichen“ Notizen werde ich auch in diesem Jahr wieder bringen. Allerdings habe ich mir vorgenommen, nichts mehr über Ärgerliches zu berichten. Darf ich darum eine kleine Schmunzelgeschichte erzählen, geschehen in einem Büro unseres Werkes?

Ein Kollege hatte einen „wohlriechenden“ Käse mitgebracht und diesen einem anderen Kollegen unter den Schreibtisch geklebt. Der Duft verbreitete sich im ganzen Raum. Kommt ein Mitstreiter und sagt: „Mensch, bei Dir stinkt's aber ganz erbärmlich.“ Antwort: „Ja, hab' ich auch schon bemerkt. Ich glaub', ich muß mir mal die Füße waschen.“ Er sagte es und verschwand in der Toilette, wo er sich seine Füße wusch. Aber der Geruch blieb. Bis er bemerkte, daß der „Duftspender“ ein Käse war, der an seinem Tisch klebte. Gelächter in der ganzen Abteilung.

So ein kleiner Scherz bringt Sonne in den grauen Alltag! Das meint – ganz unmaßgeblich – Euer Hennes.

NACHLESE „SHOW '78“

Ruhrlandhalle 4x „ausverkauft“

Aus redaktionellen Gründen konnten wir in unserer letzten Ausgabe nicht mehr über die Opel-Reihenveranstaltungen am 9. und 10. Dezember 1978 in der Ruhrlandhalle berichten. Der Besuch war wie

der außerordentlich gut, die Halle viermal buchstäblich bis auf den letzten Platz besetzt. Viele Werksangehörige hatten nicht das Glück, eine Eintrittskarte zu bekommen und mußten auf 1979 vertröstet werden. Die über 13.000 Besucher bei den vier Veranstaltungen zeigten durch den reichlichen und spontanen Beifall, daß auch dieses Programm wieder richtig gemischt war.

Übrigens: Die Ruhrlandhalle ist auch für dieses Jahr wieder gemietet.



Kampf dem Lärm

Der Forscher und Nobelpreisträger Dr. Robert Koch, der das Tuberkulosebakterium, den Choleraerreger sowie viele andere Krankheiten erforschte und durch seine Arbeiten als Bakteriologe die moderne Medizin entscheidend beeinflusste, schätzte zu seiner Zeit den Lärm als einen gesundheitlichen Risikofaktor ein. Er schrieb folgendes: „Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest.“ Das war vor über 70 Jahren. Heute ist das, was Robert Koch vorausschauend gesehen hat, längst Wirklichkeit.

In unserer hochtechnisierten Welt ist Lärm zu einer großen Belastung für viele Menschen geworden. Klagen über Lärm stehen an der Spitze aller Beschwerden, auch über Umweltbelastungen, insbesondere durch Straßenlärm, der mit 50 Prozent an erster Stelle steht. Es folgen der Schienenlärm mit 18 Prozent, der Fluglärm mit 13 Prozent sowie Lärm durch Gewerbe und Industrie mit 6 Prozent und anderer umweltbelastender Lärm.

Bedauernswerte Menschen

Die Berufskrankheit Lärm – BK 26 – ist, nachdem die Unfallverhütungsvorschrift 1.2 Lärm (VBG 121) vom 1. Dezember 1974 in Kraft trat, die häufigste Berufskrankheit der 47 Berufskrankheiten am Arbeitsplatz geworden. 1976 wurden über 55.000 Berufserkrankungsanzeigen wegen Gehörschaden von den gewerblichen Unternehmen an die Berufsgenossenschaft

erstattet. Mit der Berufserkrankungsanzeige Lärm wird ebenso wie mit der Unfallanzeige ein meldepflichtiger „Personenschaden“ angezeigt, was aber nicht bedeutet, daß es sich grundsätzlich um Rentenfälle handelt. Bei den Erkrankten wurde ärztlicherseits festgestellt, daß sie lärmbedingte Veränderungen am Innenohr haben. In einer Anzahl der Fälle – in unserem Werk gibt es auch einige – sind die Veränderungen so weit fortgeschritten, daß die Betroffenen eine lebenslange Rente erhalten. Menschen, die wegen einer unheilbaren Krankheit – die Lärmschwerhörigkeit ist unheilbar – in Form einer Rente zu Geld kommen, sind ohne Zweifel zu bedauern.

Zu bedauern – warum?

Lärmschwerhörige Menschen verstehen in zunehmendem Maße die Sprache ihrer Mitmenschen schlechter. – Sie werden deshalb im beruflichen, gesellschaftlichen und häuslichen Leben infolge der mangelhaften Verständigung mißtrauisch und aggressiv. – Sie werden aus Gedankenlosigkeit belächelt und mitunter verspottet. – Lärmschwerhörige ziehen sich zurück und geraten in ihrer Einsamkeit ins „Abseits“. – Hörgeräte können die Schwerhörigkeit nur wenig ausgleichen. – Durch medizinische Maßnahmen können die beschädigten bzw. in schweren Fällen zerstörten Haarsinneszellen im Innenrohr nicht wieder funktionsfähig gemacht werden. – Lärmschwerhörige können mitunter ihren Arbeitsplatz nicht behalten.

Was ist Lärm?

Lärm kann man als „unerwünschten Schall“ bezeichnen. Lärm ist jede Art von Schall, der als störend, belästigend empfunden wird und zu Schwerhörigkeit und anderen gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen kann. Das Ohr kann sich an Lärm über 85 dB(A), ohne Schutz durch lärmmindernde Maßnahmen oder persönliche Schallschutzmittel, nicht gewöhnen, wie leider viel zu viele Menschen auch in unserem Werk glauben. Neben dem Auge, das mit dem Sehnerv den größten und meistbeanspruchten Nerv des Körpers erhält, ist das Ohr ein Organ, das Millionen von Impulsen pro Minute zur Weiterverarbeitung an die Schaltzentrale des Gehirns senden kann. Das Gehörorgan wird in unserer „lauten Welt“ enorm beansprucht. Die Funktion des Gehörsystems kann grob wie folgt beschrieben werden:

Erhöhung der Hörschwelle

Die Schallwellen, die von festen Körpern, Luft- oder Flüssigkeitsschwingungen ausgehen, dringen durch die Ohrmuschel und den äußeren Gehörgang und treffen auf



das Trommelfell. Von dort werden sie als mechanische Schwingungen auf Hammer, Amboß und Steigbügel übertragen und erregen die Härchen des Corti-Organ mit den Sinneszellen, die in 2 1/2 Schneckenwindungen angeordnet sind. Die Sinneszellen leiten über das angeschlossene Nervensystem die empfangenen akustischen Signale (z.B. Lärm) zum Gehirn. Im Gehirn entsteht die eigentliche Hörempfindung. Wenn Lärm von über 85 dB(A) längere Zeit auf das ungeschützte Ohr einwirkt, kommt es zu einer Erhöhung der Hörschwelle (Vertäubung). Als Hörschwelle bezeichnet man den Schall, den das Ohr gerade noch wahrnimmt. Die Erhöhung der Hörschwelle bzw. die Hörschwellenverschiebung bildet sich nach der Lärmeinwirkung wieder zurück. Sofern jedoch Lärm über 85 dB(A) über Monate – Jahre einwirkt, bildet sich die Vertäubung nicht ganz zurück. Das bedeutet, daß unbemerkt eine nicht heilbare



Lärmschwerhörigkeit mit all ihren Nebenwirkungen negativer Art entstanden ist.

Persönliche Schallschutzmittel

Das Bild links unten zeigt die im Werk kostenlos angebotenen „persönlichen Schallschutzmittel“. Hierbei ist zu beachten, daß nur spezielle Gehörschutzwatte Schutz gegen Lärm bietet, nicht wie einzelne glauben, Verbandswatte. Der Lärm-Dämmwert der Gehörschutzstöpsel ist höher als Gehörschutzwatte. Wenn der saubere Stöpsel richtig fest in den äußeren Gehörgang eingesetzt wird, ist bis zu 30 dB(A) weniger Krach im Ohr. Den besten Schutz bieten Gehörschutzkapseln. Ihr Dämmwert beträgt bei 1000 Hz 10 – 20 dB(A) und bei über 1000 Hz 30 – 45 dB(A).

Die Wertangaben

Das Dezibel A oder als Kurzzeichen geschrieben dB(A) ist das international gültige Maß für die Stärke des Schalls bzw. für den Schallpegel. Das dB(A) wurde 1966 in der Bundesrepublik eingeführt und löste das bis dahin gültige DIN Phon ab. Die Bezeichnung Dezibel ist in bezug auf -bel- zu Ehren des Erfinders des ersten brauchbaren Telefons Graham Bell festgelegt worden. Die Wertangabe dezi (Kurzzeichen d) ergibt sich aus dem Rechnen mit dem dekadischen Logarithmus beim Messen der Schallintensität. Der Schallpegel L ist der 10fache Logarithmus des Verhältnisses zwischen der vorhandenen Intensität I_1 des Schalls (Lärm) und der Intensität I_0 des Schalls

an der Hörschwelle (gerade noch wahrnehmbarer Schall) $L = 10 \log \frac{I_1}{I_0} \text{ dB}$

Schall in den Werkshallen

Für die Bezeichnung Schallpegel verwendet man also das Kurzzeichen dB. Die Bezeichnung dB(A) ergibt sich aus den Schallmessungen mit am Schallmeßgerät vorgeschalteten Dämpfungsfiltren (international gültiges Verfahren), und zwar aus folgendem Grund: Ein gleicher Schalldruck bewirkt ungleiche Lautheitsempfindungen, wenn sich die Frequenzen wesentlich unterscheiden. Tiefe Töne gleichen Schalldrucks nimmt der Mensch leiser wahr als hohe, und entsprechend ist die Belastung bzw. Überbelastung für den Gehörnerv. Gesetzlich anerkannte Präzisionsschallmeßgeräte, wie sie in allen Opel-Werken für maßgebliche Messungen verwendet werden, können menschliche Hörempfindungen nachahmen. Der zu messende Schall bzw. Lärm in den Werkshallen an Einrichtungen wird nach seiner Frequenzlage durch den am Lärmmeßgerät vorgeschalteten Dämpfungsfiltren bewertet. Die auf diese Weise gemessenen Schallpegel werden als „bewertete Schallpegel“ bezeichnet und je nach dem Dämpfungsfiltren A oder B oder C in dB(A) oder dB(B) oder dB(C) angegeben. Das dB(A) ist mit der Wahrnehmungsqualität des menschlichen Ohres am besten vergleichbar und darum üblich. Jeder Werksangehörige kann sich mit etwas gutem Willen durch sein „persönliches Schallschutzmittel“ gegen eine unmerkelt entstehende Lärmschwerhörigkeit = reduzierte Lebensqualität schützen. E.G.

Filme für zu Haus

Folgende Farbfilme können bei der Sozialabteilung (Werk Bochum), Bau D 8, Zimmer 21, Tel. 2407, kostenlos ausgeliehen werden:

- Hirne, Hände und Computer – Opel, der Zukunft verpflichtet – Laufzeit 10 Minuten.
- Formen für morgen – Design im Automobilbau Laufzeit 16 Minuten.
- Sicherheit ab Werk Laufzeit 22 Minuten.
- Dem Zufall keine Chance Laufzeit 21 Minuten.

Erforderlich ist ein Tonfilmprojektor für Super 8-Filme.

Eine Vorführung im Kreise der Familie, bei Freunden und Bekannten sowie bei Vereinsabenden lohnt sich.

Die Filme gestatten einen Einblick in die verschiedensten Arbeitsgebiete unseres Unternehmens.

Filmbeschreibungen siehe OPEL POST Nr. 8/9 78, Seite 8.

In wenigen Zeilen

Bei den Veranstaltungen am 9. und 10. Dezember 1978 in der Ruhrländhalle sind ein Schirm, ein grauer Ledergürtel und einige Schmuckgegenstände liegen geblieben. Sie sind in der Sozialabt. (Werk Bochum), Bau D 8, Zimmer 21, abzuholen.

Die Geschäftsleitung hat bisher allein für das Werk Bochum 13,5 Millionen DM für Baudarlehen bereitgestellt. Von dieser Summe wurden inzwischen 11 Millionen DM in Anspruch genommen. Insgesamt können mit diesen Baudarlehen 500 Bauvorhaben von Bochumer Werksangehörigen gefördert werden.

Vor kurzem führten der frühere Bundesarbeitsminister Walter Arendt (MdB) und der stellvertretende Bundesvorsitzende der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in der SPD, Hans Urbaniak (MdB), Gespräche mit unserem Betriebsrat und der Leitung der IGM-Vertrauensleute. Anschließend trafen sie mit dem Leiter der Bochumer Werke, T. R. Faber, zusammen.

Eine Restauflage „Mehr Kilometer mit weniger Benzin“ des Bundesministeriums für Wirtschaft, die vor einiger Zeit an den Portalen verteilt wurde, ist noch bei der Sozialabteilung vorhanden.

Ende des Bochum-Teils

Einstellung von Auszubildenden

Zum 1. August 1979 stehen im Werk Bochum 137 Ausbildungsplätze neu zur Verfügung. 122 Auszubildende werden für die gewerblichen Berufe und 15 für die Ausbildung zur Bürogehilfin eingestellt.

Gewerbliche Berufe

	Ausbildungszeit
Werkzeugmacher	3 1/2 Jahre
Maschinenschlosser	3 1/2 Jahre
Elektroanlageninstallateur	2 Jahre
mit der Möglichkeit einer aufbauenden Ausbildung zum Energieanlagenelektroniker weitere	
	1 1/2 Jahre
Betriebsschlosser	3 Jahre
Dreher	3 Jahre
Universalfräser	3 Jahre
Automateneinrichter	3 Jahre
Fräser	2 Jahre
Revolverdreher	2 Jahre

Bürogehilfin: Ausbildungszeit 2 Jahre

Erwünschte Schulbildung: Hauptschule 10. Klasse oder Realschule.

Alle aufgeführten Ausbildungsberufe stehen männlichen und weiblichen Bewerbern im Werk Bochum offen. Es sind einzureichen: Bewerbungsschreiben mit Angaben der gewünschten Berufsausbildung, handgeschriebener Lebenslauf, beglaubigte Abschriften der letzten 3 Schulzeugnisse. Die Bewerbungen sind zu richten an die Abteilung Berufsausbildung Werk II in Bochum.

Mit diesen Einstellungen setzen wir unsere Bemühungen fort, unter voller Ausnutzung unserer erweiterten Ausbildungskapazität so vielen Jugendlichen wie möglich eine Berufsausbildung zu geben. Ob nach der Ausbildung ein Arbeitsverhältnis begründet werden kann, richtet sich nach Art und Zahl der dann verfügbaren offenen Arbeitsplätze.



WERK KAISERSLAUTERN

SEHR ERFREULICHE BILANZ

Neues Rekordergebnis im Vorschlagswesen

Wenn wir im Verbesserungsvorschlagswesen für 1978 Bilanz ziehen, ist festzustellen, daß im vergangenen Jahr das bisher beste Ergebnis seit Einführung des Vorschlagswesens im Werk Kaiserslautern erzielt werden konnte. Die Anzahl der eingereichten Vorschläge stieg gegenüber 1977 von 4.466 auf 5.632 VV an. Weiterhin ist es erfreulich, daß mit DM 256.888,— eine Jahresprämiensumme erreicht wurde, die sich sehen lassen kann.

Wir erinnern daran, daß am 3. März 1978 Werksleiter H. P. Klein anlässlich der Siegerehrung das Jahr 1978 zum VV-Bearbeitungsjahr erklärt hatte. Alle VV-Prüfer und Bearbeiter waren seinerzeit aufgefordert worden, für eine möglichst optimale Bearbeitung zu sorgen. Daß die Aufforderung verstanden wurde, zeigte das Ergebnis am Jahresende: 5.042 abgeschlossene Verbesserungsvorschläge waren zu verzeichnen, von denen 1.508 angenommen wurden. Trotzdem dürfen

wir in unseren Bemühungen nicht nachlassen, denn 4.970 offene Verbesserungsvorschläge sprechen ihre eigene Sprache.

Schnellere Bearbeitung

Der Großteil unserer Mitarbeiter ist und bleibt an den materiellen Werten, die das Vorschlagswesen bietet, interessiert. Aus dieser Erkenntnis heraus sollten alle VV-Prüfer überlegen, wie sie in ihrem Bereich die Verbesserungsvorschläge rationeller und schneller bearbeiten



20 mal X = eine Prämie

Diesen 20-Markschein kann jeder von uns vermehren. Durch einen Verbesserungsvorschlag! Dabei entspricht das X der Güte seiner Idee. Je besser sie ist, desto höher fällt die Prämie aus. 2.500 solcher 20-Markscheine ergeben beispielsweise die Höchstprämie: DM 50.000,—. Natürlich ist das eine Zahlenspielerei. Man kann auch andere Rechnungen machen, mit weniger zufrieden sein. In jedem Fall bedarf es eines guten Vorschlages, um ein paar oder viele solcher Scheine in der Brieftasche zu haben. Machen Sie sich ein bißchen reicher durch einen guten Vorschlag.

können. Eine der ersten Grundsätze für erfolgreiche Arbeit ist Anpassungsfähigkeit. Der Mensch, der sein Leben damit verbringt, sich gegen Veränderungen zu stellen, geht am Fortschritt vorbei. Anpassungsfähig zu sein, ist das Fundament für jeden Erfolg. In einem Büro hängt zu diesem Thema ein sinnvoller Spruch: „Es wurde seit 20 Jahren in derselben Weise gearbeitet, daher gibt es wahrscheinlich einen Weg, es besser zu machen.“

Attraktives Programm

Alle Führungskräfte und ganz besonders die Meister müssen mithelfen, daß der Eingang an Vorschlägen nicht in eine Eskalation von Papier mündet. Unser gemeinsames Ziel muß es sein, die Produktion und Qualität der Güter weiter zu steigern, immer vor Augen, daß unser Vorschlagswesen zu einem der attraktivsten Programme im Unternehmen gehört.

(Über den Abschluß des Abteilungswettbewerbs 1978 werden wir in einer der nächsten Ausgaben berichten.)

Ende des Kaiserslautern-Teils

Die „Schneekönige“ sind wieder da

Autokäufer, die vor der Anschaffung eines Wagens der unteren Mittelklasse stehen, finden seit dem 1. Februar ein besonders günstiges Angebot. Sonderversionen der Erfolgsmodelle City und Kadett gibt es jetzt unter der Zusatzbezeichnung „Schneekönig“ wieder mit vielen bereits ab Werk eingebauten Sonderausstattungen.

Dazu zählen zum Beispiel sowohl ein UKW-Radio mit Verkehrsfunktaste als auch Halogenscheinwerfer, eine Nebelschlußleuchte, dazu das Vierspeichenkomfortlenkrad, Sportfelgen und ein von innen verstellbarer Außenspiegel. Viele Details des umfangreichen Extra-Paketes werten außerdem die äußere Erscheinung der als City sowie als

Kadett beziehungsweise Kadett Caravan lieferbaren Modelle auf.

Das Wichtigste für den preisbewußten Käufer ist, daß die unverbindliche Preisempfehlung für den Schneekönig jeweils um glatte 500 DM unter derjenigen des gleichausgestatteten Normalmodells liegt. Für den Preisgünstigsten aus der acht Varianten umfassenden Palette lautet dabei die unverbindliche Preisempfehlung auf lediglich DM 10.962,-. Eine ähnliche Verkaufsaktion unter gleichem Namen hatte bereits vor einem Jahr viel Resonanz auf dem deutschen Automarkt gefunden. (Einzelheiten über die „Schneekönig-Aktion“ für Werksangehörige auf den Anschlägen.)

Konkurrenz der Lohnkosten

Lohnkosten je Stunde in der Industrie (einschl. aller Lohnnebenkosten) Jan. - Sept. 1978 in DM

Belgien	19,80
Bundesrepublik Deutschland	19,50
Schweiz	19,40
Schweden	19,30
Niederlande	19,30
Dänemark	18,70
USA	16,90
Österreich	13,40
Italien	13,30
Frankreich	12,70
Japan	12,30
England	9,00

Die Lohnkosten in der deutschen Industrie sind die zweithöchsten aller westlichen Industrieländer. Nur die Belgier gehen mit einem noch schwereren Handicap in den Konkurrenzkampf auf den Weltmärkten. Freilich, die Schweizer, Niederländer und Schweden bleiben nur geringfügig hinter den Deutschen zurück. Aber mehr fällt ins Gewicht, daß die großen Welthandelsländer und Handelspartner der Bundesrepublik – die USA, Japan, Frankreich, England und Italien – wesentlich geringere Lohnkosten in ihre internationalen Preise einkalkulieren brauchen. Mit anderen Worten: die Wettbewerbssituation vieler deutscher Exporteure wird immer schwerer. Und das in einem Land, das zu 50 Prozent vom Export lebt.



Dicker kann's nicht mehr kommen

Fahren im Winter will gekonnt sein. In den letzten Wochen konnten wir ein Lied davon singen: Schnee, Eis, Frost. Dicker kann's nicht mehr kommen. Lenken, schalten, überholen und bremsen – das alles ist in dieser Zeit schwieriger als in anderen Monaten. Besondere Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander ist in solche Stunden dringend geboten, hauptsächlich in denen des Berufsverkehrs mit seinen Ballungen vor und nach der Schicht!

Der Dank an alle, die trotz größter Witterungsunbilden – wenn auch oft mit viel Mühe und zeitlicher Verzögerung – zur Arbeit in unsere drei Werke kamen, ist an anderer Stelle dieses Heftes ausgesprochen, was auch für die Männer des Ordnungsdienstes gilt, die dafür sorgten, daß die Werkstraßen stets von Schnee und Eis befreit waren, so daß alles reibungslos laufen konnte.

Kontaktstudium

Die Fachhochschule in Rüsselsheim bietet auch im Sommersemester 1979 – beginnend am 12. März 1979 – wieder ein reichhaltiges Kurs- und Vortragsprogramm an, das den Teilnehmern neben ihrer beruflichen Tätigkeit auch Gelegenheit geben möchte, Wissenslücken aufzufüllen oder sich mit technischen Neuentwicklungen vertraut zu machen. Alle Einzelheiten über Programm, Termine, Kosten und Anmeldung bei der Fachhochschule Rüsselsheim, Am Brückweg 26, und der Volkshochschule Rüsselsheim, Rathaus, wo es auch Prospekte gibt.

SPLITTER

Die Antwort geben sie selber

Klassentreffen in der DDR, in einer kleinen Provinzstadt. Ehemalige Volksschüler sehen sich wieder. Sie kommen aus den verschiedensten Berufen, aus allen Schichten – Arbeiter, Angestellte und Akademiker. Und sie treffen sich nicht zum ersten Mal mit dem Mitschüler aus der Bundesrepublik. Man spricht über Gott und die Welt – und über das Fernsehen.

Wird in der DDR über das Fernsehen gesprochen, dann geht es fast immer um das West-Fernsehen. Diese Menschen wissen beinahe alles über die „BRD“, sie kennen ihre Politiker, ihre Skandale, den „Weißen Riesen“ so gut wie Rudi Carell. Sie schalten meist nur das West-Fernsehen ein, den eigenen Sender bestenfalls zum Sportbericht.

Und sie fragen den Gast aus dem Westen, warum denn eigentlich die „Westler“ im Fernsehen ihr eigenes Land „so schlecht machen“.

Gibt es denn gar nichts Gutes zu berichten? Sind denn die Menschen im Westen nur unzufrieden – mit der Atomkraft, mit dem Autoverkehr? Gibt es denn nur rauschgiftsüchtige Jugendliche, böse Meister, profitgierige und korrupte Unternehmer, schießwütige Verbrecher, arme Arbeitslose, wie sie in so vielen Berichten und Filmen dargestellt werden?

Doch sie erwarten keine Antwort. Sie geben sie selber: „Ja, ja – in unserem Fernsehen wird nur gelobt, in eurem nur kritisiert. Das kommt auf dasselbe heraus.“ sp.



bei Reparatur!

Lebensversicherung

Versicherungsnehmer:

jeder

Versicherungsumfang:

*Leben und
Gesundheit*

Versicherungsdauer:

*das ganze
Arbeitsleben*

Versicherungsprämie:

*ausschalten
und abschließen*

