

OPEL POST

4
79

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

Büro Jahn
Berufsausbildung

20 x



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

Aktuelle Fragen	2
SENATOR ausgezeichnet . . .	3
„Lieferanten des Jahres '78“ . .	3
Ehrung der Erfinder	4
Neuer Vergleichstest	5
Erfolgreiche Vortragsreihe . . .	6
Personalien	7
Neue Beleuchtungsanlage . . .	8
Das sichere Auto	9
General Motors Berlin	10
Jubilarsfeier	14
Jubilare — Ruhestand	16
Freizeit und Hobby	17
50 Jahre OPEL—GM	18
Kfz-Technik	20
Am Lenkrad	21
VV: Hätten Sie's gemerkt? . . .	22
Neue Lackiererei	23
Bei uns zu Haus: Raunheim . . .	24
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Werk Kaiserslautern	30
Serie: Arbeitssicherheit	32

TITELBILD

Fahrt in den Süden, Fahrt in den Frühling. In Hochosterwitz in Kärnten, Österreich, wird von diesen Urlaubern gerade Rast gemacht und die Schönheit der Landschaft bewundert. Nach dem langen kalten Winter zog es jetzt zu Ostern viele hinaus zu einem kurzen Urlaub in südliche Gefilde.

AKTUELLE FRAGEN

Nicht alles ist Sonnenschein • Wir brauchen Kritik • Technik kein Selbstzweck • Rationalisierung schaffte neue Arbeitsplätze • Gefahr der Entfremdung und Anonymität

Auf der Jubilarfeier am 10. März, über die an anderer Stelle dieses Heftes berichtet wird, sprach Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt auch aktuelle Probleme von allgemeinem Interesse an. Hier Auszüge aus diesem Teil seiner Rede.

„... Es wäre falsch, hier den Eindruck zu erwecken, als ob bei uns alles in bester Ordnung, eitel Sonnenschein sei. Das gibt es nirgendwo. Auch nicht in Systemen, die uns vereinzelt als ‚Paradies‘ hingestellt werden. Natürlich haben wir Probleme. Wo gibt es die nicht? Aber wir sind bereit, im Rahmen unserer Möglichkeiten die Probleme zu lösen, und wir stellen uns auch jeder sachlichen Kritik, ja wir brauchen sie, um zu wissen, wo den Menschen der Schuh drückt. Natürlich ist es einfacher, Forderungen zu stellen, als sie zu erfüllen. Wenn wir an die Lösung von Problemen gehen, müssen wir immer daran denken, die Leistungsfähigkeit des Unternehmens nicht zu gefährden. Im harten internationalen Wettbewerb müssen wir der Konkurrenz immer eine Nase voraus sein...“

Ertragskraft erhalten

Mit einer gewissen Sorge kann man in der öffentlichen Diskussion eine zunehmende Abneigung gegen die Technik, insbesondere gegen die Rationalisierung, beobachten. Wir betrachten die Technik nicht als Selbstzweck. Wir wollen uns von ihr nicht beherrschen lassen; wir wollen vielmehr durch sie die Umwelt mitgestalten und mit ihr die materielle Basis sichern. Unser bisheriger Erfolg beruht mit darauf, daß wir den technischen Fortschritt auch zur Rationalisierung der Arbeitsprozesse eingesetzt haben. Dadurch sind keine Arbeitsplätze verlorengegangen, sondern neue geschaffen worden, wenn sie auch nicht mit den alten identisch waren. Nur durch weitere Rationalisierung können wir die Ertragskraft des Unternehmens erhalten. Sie ist die Grundlage auch für die soziale Weiterentwicklung in unserer Volkswirtschaft und im Betrieb. Das

ist zwar eine Binsenweisheit, die aber immer wieder betont werden muß ...

Hoher Abwesenheitsgrad

Ein Unternehmen steht und fällt mit den Menschen, die in ihm tätig sind. Ich habe vorhin betont, daß sich unsere Belegschaft durch einen großen Teamgeist auszeichnet. Das verdient besonders unterstrichen zu werden angesichts des Handicaps, das sich aus der Größe unseres Werkes Rüsselsheim ergibt. 42.000 Beschäftigte in einem Werk machen es unmöglich, jeden einzelnen individuell zu behandeln. Wir brauchen allgemeine Grundsätze, Richtlinien und Regeln, die für alle gelten. Trotz großen Bemühens um eine faire und gerechte Behandlung laufen wir dabei Gefahr, die besondere, in Grundsätzen und Regeln kaum faßbare Situation des einzelnen nicht zu berücksichtigen. Die Größe des Werkes bringt eine weitere Gefahr, nämlich die einer zunehmenden Anonymität und Entfremdung der menschlichen Beziehungen mit sich. Eine Reihe von Problemen, die wir in unserem Werk haben, führe ich einfach auf diese Umstände zurück, nicht zuletzt auch den beunruhigend hohen Abwesenheitsgrad ...

Mancher fühlt sich fremd

Die Jubilare haben während ihrer langen Zugehörigkeit zum Unternehmen Kontakte zu anderen Menschen gefunden und zum Teil sehr enge Freundschaft ausbauen und pflegen können. Sie wissen, wie wichtig menschliche Beziehungen im Arbeitsleben sind. Vielleicht vergessen wir dabei viel zu häufig, daß es eine Reihe von Kollegen gibt, die diesen Kontakt noch nicht gefunden haben, die ihn sehr stark vermissen und sich fremd oder gar abgestoßen fühlen. Ich denke dabei an die vielen neu zu uns gekommenen deutschen, aber auch an die ausländischen Mitarbeiter. Jeder weiß aus eigener Erfahrung, wie wichtig es ist, von den Kollegen aufgenommen und anerkannt zu werden. Wir alle müssen darüber nachdenken, wie dieses Problem gelöst werden kann ...“

„Auch gegen wachsende Konkurrenz bestehen können . . .“

Ende März fand im Rahmen einer kleinen Feierstunde zum sechsten Mal die Auszeichnung der „Lieferanten des Jahres“ statt, diesmal für das Jahr 1978. Unter den 62 Repräsentanten der ausgezeichneten Lieferfirmen für Fertigungsmaterial waren sieben bereits von Anfang an dabei. 29 konnten die begehrte Auszeichnung auch im vergangenen Jahr entgegennehmen. Bei mehr als der Hälfte der Gruppen haben die Firmen gewechselt.

Der Herausforderung begegnen

Vorstandsmitglied Dr. K. Kartzke, Direktor Beschaffungswesen, begrüßte die Teilnehmer der Veranstaltung und meinte im Hinblick auf die immer stärker werdende japanische und amerikanische Konkurrenz auf dem Automobilmarkt, daß sich der Marktanteil der US-Fahrzeuge in den kommenden Jahren drastisch nach oben entwickeln und zusammen mit dem japanischen Angebot einen beachtlichen Teil des europäischen Marktes abdecken könne. „Wenn wir uns fragen, wie wir

dieser Herausforderung begegnen sollen, so ist hier sicherlich nicht der Platz, nach Wettbewerbsrestriktionen zu rufen. Ständige Innovation unserer Produkte, akzeptable Preise und eine gute Qualität sind Mittel, um uns dem Käufer als die bessere Alternative zu präsentieren.“ Gerade die Lieferanten könnten uns durch ständiges Bemühen um erstklassige, preiswerte Produkte helfen, gegenüber unserer Konkurrenz wettbewerbsfähig zu bleiben.

Wirtschaftliche Überlegungen

Dr. Kartzke sagte mit einem Rückblick auf die 50er Jahre weiter, daß der deutsche Automobilmarkt damals nahezu autark gewesen sei. Die Zulieferungen seien fast ausschließlich aus Deutschland gekommen. „Langsam stellte sich ein Exporterfolg in aller Welt ein. In den 60er Jahren begann ein nennenswerter Export in die Vereinigten Staaten. Auf diesem Markt und auf anderen außereuropäischen Märkten wurde es jedoch in den



Für die Materialgruppe Schrauben wurde Dr. Klaus Conrad (rechts) von der Firma Friedr. Boesner GmbH als „Lieferant des Jahres“ von Dr. K. Kartzke, W. Pihan und Th. Steuding (von links) beglückwünscht.

70er Jahren durch die Verschiebung in den Wechselkursparitäten bzw. infolge restriktiver Importvorschriften für uns wenig lohnend, wenn nicht gar unmöglich, unsere Fahrzeuge noch abzusetzen. Deshalb verkaufen wir heute 98 Prozent unserer Autos an europäische Länder. Parallel zu dieser Entwicklung ergab sich eine Öffnung für Zulieferungen auf europäischer Basis . . . Diese Entwicklung ist keineswegs zu einem Abschluß gekommen . . .“

Eine Nasenlänge voraus

Dr. Kartzke schloß seine Ausführungen mit dem Rat an die Lieferfirmen, in jedem Fall zu versuchen, der Konkurrenz immer um eine Nasenlänge voraus zu sein. Dabei seien auch Ideen von Seiten der Lieferfirmen erwünscht, wie es im Herstellungsprozeß möglich sei, Kosten einzusparen. Im Hinblick auf die Herausforderungen der kommenden Jahre müßten die Firmen auch bereit sein, unternehmerische Risiken einzugehen. „Nicht zuletzt wird Ihnen gleichbleibend hervorragende Qualität Ihrer Erzeugnisse und stete Bereitschaft zur raschen Anpassung an sich ändernde Bedarfwünsche des Marktes und damit Ihres Kunden die Voraussetzung schaffen, auch gegen wachsende Konkurrenz bestehen zu können.“

Bemühungen um Qualität

Der Opel-Film „Dem Zufall keine Chance – Autos im Test“ zeigte den Gästen anschließend die Bemühungen unseres Unternehmens um gleichbleibend hohe Qualität unserer Fahrzeuge. Vor der Überreichung der Urkunden an die Repräsentanten der Lieferfirmen hielt G. Zech, Leiter unserer Abteilung Fahrzeugsicherheit, ein Referat zum Thema „Opels Beitrag zur Fahrzeugsicherheit“, das mit Dia- und Filmbeispielen die vielseitigen Maßnahmen auf diesem Gebiet verdeutlichte.

UNSER SENATOR

„Auto der Vernunft 1979“

Die Liste der Auszeichnungen, die unser noch nicht ein Jahr gebauter Senator inzwischen auf sich vereinigt, gewinnt weiter an Umfang: Das jüngste Prädikat, mit dem sich unser Spitzenmodell schmücken kann, ist der Titel „Auto der Vernunft 1979“, das ihm über 20.000 Leser des in Stuttgart erscheinenden Fachblattes „mot—Die Auto-Zeitschrift“ mit deutlichem Abstand in der Preisklasse über 20.000 DM zuerkannt haben.

Das Abschneiden in seiner Gruppe kann als ein souveräner Erfolg gewertet werden: Nach dem Auszählen stand der Senator 3,0 E mit 13.708 Punkten klar an der Spitze. Der Nächstplatzierte, der Mercedes 230, erhielt von den beteiligten Lesern 9.681 Punkte. Platz drei und vier erreichten zwei weitere Vertreter des Fabrikats Daimler-Benz, gefolgt vom BMW 520, dem Porsche 928, dem BMW 728 und unserem Monza 3,0 E, der als Coupé in dieser Ausscheidung noch zahlreiche Limousinen distanzieren konnte.

Die goldene Plakette mit der Prägung „Auto der Vernunft 1979“ nahm kürzlich Vorstandsmitglied Helmut W. Zincke (links) in Stuttgart aus den Händen des Geschäftsführers des Motor-Presse-Verlages, Ralf Hoffmann, entgegen. Zincke, als Direktor der PEK an der Entwicklung des Senator federführend beteiligt, bedankte sich im Namen des Unternehmens und der Mitarbeiter für die hohe Auszeichnung. (Siehe auch auf Seite 5 das Ergebnis eines Vergleichstests, bei dem der Senator zweiter wurde.)



Ehrung unserer Erfinder

Anfang 1977 gründete Alexander A. Cunningham, früherer Opel-Generaldirektor und heute als GM-Vizepräsident für die GM-Übersee-Organisation zuständig, die „Gesellschaft für Wissenschaft und Technologie“ (Science and Technology Society). Ihre Aufgabe ist es, GM-Mitarbeiter außerhalb der USA zu kreativen, patentfähigen Erfindungen anzuregen. Mit der Aufnahme in die Gesellschaft werden Mitarbeiter geehrt, die sich durch besondere erfinderische Leistung auf technischem Gebiet zum Nutzen unseres Unternehmens ausgezeichneten und deren Ideen im Jahre 1978 zu Schutzrechten geführt haben. Zusätzlich werden auch Mitarbeiter geehrt, deren Erfindungen bereits vor Gründung der STS, also vor 1977, Schutzrechte einbrachten, die 1978 noch in Kraft waren und verwendet wurden.

Solides Fundament

Nachdem eine solche festliche Ehrung bereits im Vorjahr stattgefunden hatte, folgte ihr im März die diesjährige im Goldsaal des Mainzer Hilton-Hotels. Im Beisein mehrerer Vorstandsmitglieder und zahlreicher Gäste überreichte Generaldirektor James F. Waters, Jr., den neuen Mitgliedern eine Plakette sowie das Aufnahmezertifikat. Die Kreativität unter den Opel-Mitarbeitern, so sagte der Generaldirektor in seiner Begrüßungsansprache, zeige sich in der stattlichen Zahl der neu in die Gesellschaft Aufgenommenen. Das Europäische Patentamt werde ein solides Fundament für ein inter-



Einer der Erfinder, die im März geehrt wurden, war Eberhard Heyne, PEK-Sicherheitsversuche, der auch die Dankansprache hielt. Hier erhält er von Generaldirektor J. F. Waters Jr. gerade das Aufnahmezertifikat und die Anerkennungsmedaille. Hinten PEK-Direktor H. Zincke und J. Baumgarten, Leiter unserer Patentabteilung.

nationales Patentrecht sein. Bei Opel sei der weltweite Ideenaustausch kein neues Schlagwort, sondern tägliche Wirklichkeit, betonte der Generaldirektor, bevor er die Ehrung vornahm.

Stellung hat sich gewandelt

Auch J. Baumgarten, Leiter unserer Patentabteilung, würdigte in der Feierstunde das europäische Patentübereinkommen als das klarste, bestdurchdachte und einfallreichste Gesetzeswerk für ein internationales Patentrecht. Man erwartete nicht nur bedeutende wirtschaftliche Vorteile und politische Impulse, sondern auch weitere Fortschritte auf dem Gebiet des Erfindungsschutzes. Mit Nachdruck wies J. Baumgarten darauf hin, daß heute die weitaus meisten und bedeutendsten Erfindungen den Köpfen von angestellten Erfindern entsprängen, das heiße von Arbeitnehmern, die in abhängiger Stellung für Unternehmen arbeiteten. Der Erfinder selbst melde nicht an. Seine Stellung habe sich insofern gewandelt, als die meisten Schutzrechte Unternehmen erteilt würden. 39 Opel-Mitarbeiter würden als neue Mitglieder in die STS aufgenommen, 14 weitere, schon seit dem vergangenen Jahr Mitglieder, hätten dem Unternehmen 1978 erneut Schutzrechte eingebracht.

Zu Kreativität motivieren

Vorstandsmitglied H. Zincke sagte in seiner Ansprache, Forschung und Entwicklung könnten sich heute nicht mehr allein auf ein einziges Unternehmen, zum Beispiel Opel, beschränken. Das Wissen und Können der Mitarbeiter in anderen GM-Unternehmen werde mit herangezogen. Man brauche mehr denn je die geballte Kraft von vielen ideenreichen Mitarbeitern: „Wir müssen alles tun, um alle Mitarbeiter, wo immer sie in unserem Unternehmen stehen, ob als Konstrukteur, Versuchsingenieur, Designer, Arbeitsvorbereiter usw., zu kreativer Arbeit zu motivieren“, hob H. Zincke hervor. Die Phantasie müsse realitätsbezogen sein. Wer technische Notwendigkeiten früh erkenne, habe es oft nicht allzu schwer, neue Aufgaben zu stellen, zu konzipieren und damit zum Erfinder zu werden.

Besonderes Erfolgserlebnis

Einer unserer Erfinder, Eberhard Heyne, PEK-Sicherheitsversuche, sagte in seiner Dankansprache unter anderem: „Oft ist es wahrscheinlich so, daß wir im Zusammenhang mit einem bestimmten Projekt mit technischen Problemen konfrontiert werden, die nach einer Lösung verlangen. Die Aufgabe, das Problem zu lösen,

kommt also von außen. Es kommt aber auch vor, daß der Antrieb zu einer Erfindung im Menschen selbst zu suchen ist, in seinem Streben nach kreativer Arbeit.“ Gerade weil der Mensch sich weitgehend den Gesetzen einer durchrationalisierten Arbeitswelt anpasse, seine Selbstbestätigung nicht aus dem von ihm ganzheitlich fertiggestellten Produkt beziehe, sei es für ihn ein besonderes Erfolgserlebnis, etwas Kreatives zu schaffen. Die Freude über die eigene Leistung werde noch erhöht, wenn sie von anderen anerkannt werde. Die Ehrung hebe die Anwesenden – wenn auch nur kurzfristig – aus der Anonymität des beruflichen Alltags heraus, ein Antrieb dafür, weiter nach „Patentlösungen“ zu suchen.

ASCONA ÜBERGEBEN

Beitrag zur Verkehrssicherheit

Als Beweis der guten Zusammenarbeit zwischen dem größten deutschen Automobilclub und unserem Unternehmen wertete Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde die kürzliche Übergabe des bereits 50. Ascona für die Sicherheitskurse des

ADAC-Inf



Übergabe des Wagenschlüssels durch Vorstandsmitglied E. Rohde (links) an ADAC-Präsident F. Stadler.

ADAC an dessen Präsidenten F. Stadler. „Als wir vor etwa vier Jahren von dem Plan des Clubs erfuhren, ein allen Autofahren offenstehendes Sicherheitstraining einzuführen, haben wir uns spontan und gern dazu entschlossen, diese Initiative zu ergreifen“, sagte Rohde bei der Übergabe des Jubiläumsautos (Bild). Opel hat die Verkehrssicherheitsarbeit des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs in den letzten dreieinhalb Jahren nicht allein durch die zur Verfügung gestellten Wagen, die in 13 Gauen zum Einsatz gekommen sind, gefördert, das Unternehmen stellte darüber hinaus etwa dem

ADAC-Gau-Pfalz große Parkflächen auf dem Werksgelände in Kaiserslautern für die Durchführung des Sicherheitstrainings zur Verfügung.

Diese Kurse sind nicht etwa zur Heranbildung von Pseudorennfahrern gedacht, sondern sind ein Beitrag zur allgemeinen Verkehrssicherheit. Eine Studie der Universität Mannheim, die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen erarbeitet wurde, hat den Beweis für die Wirksamkeit dieser Arbeit zur Verbesserung der allgemeinen Sicherheit im Straßenverkehr geliefert. Von den drei Komponenten, die die Sicherheit im Straßenverkehr prinzipiell beeinflussen, sind zwei in erheblichem Umfang durch technischen Aufwand gut beherrschbar, die Straße und das Automobil. Jetzt gilt es, gerade durch Kurse wie sie der ADAC anbietet, auch den dritten Faktor, den Menschen, als das am schwierigsten zuverlässig beeinflussbare Glied dieser Kette so zu schulen, daß das Niveau des fahrerischen Könnens auf breiter Basis angehoben wird.



Für Lehrzwecke

Wiederholt hat das Unternehmen Wagen, Aggregate und Geräte Hochschulen und Fachschulen für Lehrzwecke überlassen. Kürzlich wurde ein 3 l E-Motor mit automatischem Getriebe an das Bildungszentrum des Kfz-Handwerks in München übergeben. Unser Bild entstand bei der Übergabe durch unseren Vertragshändler Häusler in München an die Vertreter des Bildungszentrums.

Abschied vom alten Kessel

Überall in unserem Werk, bald hier, bald dort, werden immer wieder alte, verbrauchte Maschinen und Anlagen durch neue ersetzt. So wurde kürzlich im Kraftwerk M 3 der Kessel 2 abgebrochen und unmittelbar danach mit der Errichtung eines Nachfolgers begonnen. Seit 1937 tat der mit einer Kohlenstaubfeuerung und von 1956 an mit einem zusätzlichen Heizölbrenner ausgerüstete Kessel seine Arbeit. Während seiner 42jährigen „Dienstzeit“ brachte er es auf über 204.000 Betriebsstunden.

Reichte für eine große Stadt

Um seine Arbeit leisten zu können, wurde er in dieser Zeit mit ca. 500.000 Tonnen



Kohle und 450.000 Tonnen Heizöl gefüttert. Würden diese Brennstoffmengen auf Güterwagen transportiert, so hätte der Zug eine Länge von ungefähr 400 km. Mit dieser Kohlen- und Heizölmenge könnte man zwei Jahre lang eine Stadt von der Größe Hannovers versorgen.

Der Neue ist umweltfreundlicher

Der neue Kessel ist mit Kohlenstaub-, Heizöl- und Erdgasbrennern ausgerüstet. Im Vergleich mit seinem Vorgänger hat er gewichtige Pluspunkte: Nicht nur, daß er mehr leistet, trotz dieser größeren Leistung enthalten seine Abgase infolge moderner Technologie weniger Schadstoffe. Er ist also umweltfreundlicher. Unser Bild, eine Art Abschiedsfoto, zeigt den Kesselwärter Karl Schwarz vor dem Leitstand des alten Kessels während der letzten Betriebsstunden. R. G.

VERGLEICHSTEST SENATOR zweiter

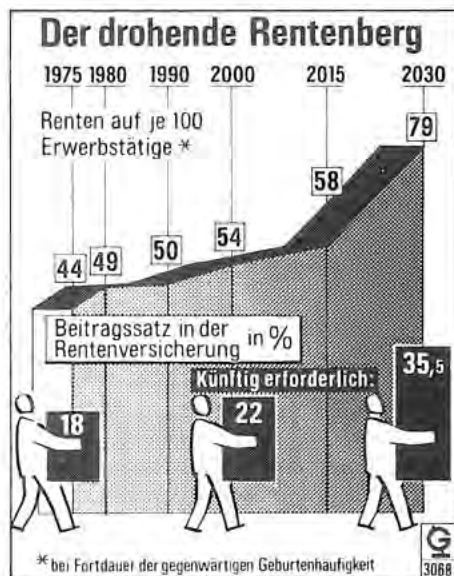
Bei einem kürzlichen großen Vergleichstest der Fachzeitschrift „auto, motor und sport“ mit fünf Fahrzeugen ihrer Klasse erreichte in der Gesamtbewertung der Mercedes-Benz 280 E 458 Punkte, unser Senator C 3.0 E 451 Punkte, der BMW 528i 421 Punkte, der Ford Granada 2.8i Ghia 384 Punkte und der Citroen CX



2400 GTi 376 Punkte. In einem Schlußwort des Blattes hieß es:

„Das Ergebnis dieses Vergleichstests ist vor allem für die Firma Opel erfreulich. Denn obwohl es dem Senator nicht gelang, in der Schlußwertung den Mercedes zu schlagen, kam er doch sehr nahe an das schwäbische Statussymbol heran und zeigte außerdem, daß er seinem direkten Konkurrenten Ford Granada in jeder Beziehung überlegen ist. Der BMW, mittlerweile unverkennbar in die Jahre gekommen, schnitt deutlich schlechter ab; letzter schließlich wurde der Citroen CX, der nur auf dem Gebiet des Fahrkomforts wirklich beeindrucken konnte. Deutsche Autokäufer scheinen sich über die Qualitäten der fünf übrigens im klaren zu sein: In der Zulassungsstatistik ergibt sich die gleiche Reihenfolge wie im Vergleichstest“.

Ein weiterer großer Erfolg, der sich an den Vergleichstest der DM (siehe letztes Heft) anschließt. Dazu kommt die neueste Auszeichnung, über die auf Seite 3 berichtet wird.



Wenn es so bleibt, wenn weiterhin auf 100 verheiratete Frauen nur 140 Kinder kommen, dann reicht das zur Bestandserhaltung der Deutschen in der Bundesrepublik nicht aus, und es wird künftig einen immer höheren Anteil von Alten geben. Die Folge ist ein steigender Rentenberg. Die Zahl der Renten wird im Verhältnis zur Erwerbsbevölkerung zunächst langsam, dann immer schneller anwachsen. Gegenwärtig kommen auf je 100 Erwerbspersonen nur 44 Renten; im Jahr 2000 werden es 54 sein und dreißig Jahre später 79. Mit dem heute geltenden Beitragsatz zur Rentenversicherung von 18 Prozent des Verdienstes läßt sich dieser Rentenbergr nicht finanzieren. Zur Jahrtausendwende wären 22 Prozent erforderlich und im Jahr 2030 sogar 35,5 Prozent. So ergibt es sich aus Berechnungen, welche die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte kürzlich vorgelegt hat.

OPEL-VORTRAGSREIHE

Erfolgreichste Saison seit 22 Jahren

Das Winterhalbjahr 1978/79 war die bisher erfolgreichste Saison in der 22jährigen Geschichte der Opel-Vortragsreihe. 8.490 Besucher wurden an 11 Abenden gezählt (Durchschnittszahl 772; Durchschnittszahl 77/78 619). Nicht nur den Verantwortlichen, auch dem sehr interessierten, aufgeschlossenen und treuen Publikum gilt es, angesichts dieser Zahlen ein Kompliment zu machen. Auf die sieben Vorträge des ersten Teils wurde schon in Heft 12/78 hingewiesen. So bleibt nur noch ein kurzer Blick auf die Abende im vergangenen Monat.

Fritz Kortler, schon durch seine vorhergehenden Vorträge in der Gunst des Publikums stehend, festigte seinen Ruf mit dem Farbbildbericht über eine abenteuerliche Expedition durch den verbotenen Teil des Jemen. — „Reise durch die Sowjetunion“ — dieser dritte

Teil des großen Rußland-Berichtes von Michael Welder fand bei den Besuchern ebenfalls außerordentlich guten Anklang. — Ein neues Gesicht in der Reihe der Opel-Vortragsreferenten war Hans Gsellmann, der mit seiner Leicavision „Gegensätzliches Südamerika“ große Erwartungen weckte und auch erfüllte. — Keine Neuheit, aber eine Seltenheit in der Opel-Vortragsreihe war das Auftreten eines Opelners als Vortragsreferent: Albert Wilmes, Leiter unseres Büros für Verbesserungsvorschläge, in seinen Urlauben ein Weltenbummler, erfreute das Publikum mit seinen „Thailändischen Impressionen“.

Alles in allem ein sehr erfolgreiches Halbjahr. Bleibt die Hoffnung auf gute Referenten und spannende Themen in der Saison 79/80.

W.S.



vor allem diejenigen, die die deutsche Sprache nicht oder kaum beherrschen, auf die angebotene Möglichkeit der Beratung hinzuweisen.

(Auf den Bildern zwei der 12.900: Chrisula Varzi aus Griechenland (links) und Mohamed-A. Laamisch aus Marokko, die beide im Motorenbau M 55 arbeiten.)

Leserbrief

Parkplatzregelung

Die Glosse von Spectator im letzten Heft über die Neuregelung der Parkplatzbelegung südlich der Bahn hat mir und vielen Wechselschichtlern aus dem Herzen gesprochen. In der Tat, wer als Beschäftigter der Spätschicht in der Vergangenheit nicht mindestens eine Stunde vor Schichtbeginn mit seinem Auto einen Parkplatz in den Bereichen der Portale D 24 und 45 gefunden hatte, war gezwungen, auf den neuen Parkplatz an der Alzeyer Straße auszuweichen. Welche Anmarschwege zu den Arbeitsplätzen im alten Betriebsbereich damit verbunden waren, kann der nachfühlen, der sie täglich, vor und nach der Schicht, bei Wind und Wetter, zurücklegen mußte. Die Neuregelung beziehungsweise Reservierung von Parkplätzen speziell für Spätschichtler wurde von uns begrüßt und war aus unserer Sicht auch schon lange überfällig. Vielleicht trägt dieser Brief ebenfalls dazu bei, bei allen Kollegen Verständnis dafür zu finden, daß nun für einen großen Teil der Belegschaft

Beratung für Gastarbeiter

Rund 12.900 ausländische Mitarbeiter sind augenblicklich in unserem Rüsselsheimer Werk beschäftigt, 4.913 davon leben in den Opel-Wohnheimen. Hier werden sie von Mitarbeitern des Jugendsozialwerks beraten und betreut. Für die anderen bietet das Sozialamt der Stadt Rüsselsheim und das DGB-Ortskartell eine monatliche Beratungsstunde an. Die Sprechzeiten sind mittwochs von 16.00 bis 18.00 Uhr im Sozialamt in der Marktstraße (Kreissparkasse).

Es sind in der Regel ein Rechtssekretär des DGB, ein Vertreter vom Sozialamt und ein Dolmetscher für die jeweilige Nationalität anwesend. Auskunft kann jeder Bereichsbetriebsrat geben. Wir bitten die deutschen Mitarbeiter und die Dolmetscher, die ausländischen Kollegen,

mit dieser Regelung zumutbare Wegstrecken gefunden worden sind.

Adam Harth, Inspektionsmeister, Chassis I

(Anmerkung der Redaktion: Wir erhielten zahlreiche Briefe und Hinweise ähnlichen Inhalts, aber auch solche, in denen sich in Normalschicht arbeitende Mitarbeiter beklagen, daß sie jetzt die Benachteiligten seien, denn nun fänden sie nach halb acht Uhr kaum noch einen Parkplatz in vertretbarer Entfernung vom Arbeitsplatz oder sie müßten von vornherein weit entfernt liegende Parkräume ansteuern, was ja auch nicht der Sinn der Sache sei. Wegen der weiterhin angespannten Parkplatzsituation wurde beantragt, neue Abstellmöglichkeiten hauptsächlich im Bereich südlich der Bahn zu schaffen.)

NEUES MOTORENWERK

Kaiserslautern wird erweitert

Im Zuge seines laufenden fünf Milliarden DM Investitionsprogramms wird das Unternehmen sein Werk in Kaiserslautern wesentlich erweitern. Geplant sind ein Ausbau des Preßwerks für neun zusätzliche Großpressenstraßen sowie weitere Einrichtungen zur Herstellung von Karosserieteilen nach modernsten Schweißverfahren. Außerdem entsteht ein neues Motorenwerk.

Der Vorstand unterrichtete die Landesregierung Rheinland-Pfalz am 6. April über Einzelheiten der geplanten Vorhaben, die ein Investitionsvolumen von über einer Milliarde DM in den Jahren 1980 bis 1982 erfordern. Nach Fertigstellung dieser und anderer bereits in Angriff genommener Erweiterungen wird die Belegschaft in Kaiserslautern um etwa 3.000 auf insgesamt 7.000 Mitarbeiter wachsen.

Wirtschaftsminister Heinrich Holkenbrink von Rheinland-Pfalz begrüßte diese Entscheidung, die die Landesregierung als wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur der Westpfalz bezeichnet. Minister Holkenbrink beobachtet die Entwicklung unseres Werkes in Kaiserslautern seit Jahren mit besonderem Interesse. Seiner persönlichen Initiative und Unterstützung in den Vorgesprächen ist die zügige Planung des Projektes bis zum heutigen Stand zu verdanken.



Anlässlich seines Besuches in der Bundesrepublik kam UNO-Generalsekretär Dr. Kurt Waldheim am 28. und 29. März auch nach Hessen. Für die Fahrten des hohen Gastes (Bildmitte) und seiner Begleitung stellte das Werk acht SENATOR zur Verfügung.

eingereicht werden. (Weitere Einzelheiten auf den Werksanschlagen bzw. auf Handzetteln, die in den Abteilungen verteilt wurden.)

Die eingeschickten Modellautos des diesjährigen Wettbewerbs unserer Modellbauer-Gilde können seit dem 9. April im Ausstellungsraum besichtigt werden. Die Entscheidung der Jury ist am 26. April.

Auszeichnung

Die höchste Auszeichnung, die innerhalb des General Motors-Konzerns seit kurzem für Qualität in der Produktion verliehen werden kann, erhielt unser Rüsselsheimer Werk. GM-Vizepräsident A. A. Cunningham (rechts) nutzte die Gelegenheit eines Europa-Besuches zur persönlichen Übergabe des Preises (Bild) an den Rüsselsheimer Gesamtproduktionsleiter Hermann Berger. „Daß diese Auszeichnung an Opel fiel, hat mich nicht überrascht“, kommentierte A. A. Cunningham, „schließlich war ich selbst lange genug in Rüsselsheim, um zu wissen, welche Qualitätsmaßstäbe hier gesetzt und auch eingehalten werden.“

Personalien



H. Schildgen G. B. Lehmann R. Zimmermann

Heinrich Schildgen wurde zum Betriebsleiter Zentralwerkstätten Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbau ernannt und löst den in den Ruhestand getretenen Betriebsleiter Wilhelm Rauch ab.

G. B. Lehmann, bisher Verkehrsleiter Bochum, ist mit Wirkung vom 2. April zum Leiter Logistik, Europa Pkw, ernannt worden.

Rolf Zimmermann, bisher Obermeister Polsterei, wurde zum Betriebsleiter der Karosserie-Rohmontage ernannt.

Kurz berichtet

Der Aufsichtsrat unseres Unternehmens hatte seine letzte Sitzung am 26. März in Rüsselsheim.

Die Betriebsversammlung am 29. März in der Verladehalle K 49 dauerte bis gegen 21 Uhr. Nach den Referaten von Richard Heller und Rudolf Müller, der über Angelegenheiten sprach, beteiligten sich 23 Redner an der Diskussion. Gleichzeitig fanden Teilversammlungen für türkische und italienische Mitarbeiter statt; die der Türken dauerte bis 22.15 Uhr.

In der Jugendversammlung am 4. April wurde von der Jugendvertretung über

aktuelle Fragen referiert und danach darüber diskutiert.

Der Betriebsrat Heinz Aufschläger hat aus persönlichen und familiären Gründen sein Mandat zurückgegeben. Ersatzmann ist der türkische Mitarbeiter Atila I. Özgüç.

Die Preiserhöhung Mitte März begründete das Unternehmen mit gestiegenen Kosten für Material, Energie und Dienstleistungen sowie für Löhne und Gehälter.

Die Mehrwertsteuer wird durch das Steueränderungsgesetz vom 30.11.78 mit Wirkung vom 1. Juli 1979 von 12 auf 13 Prozent erhöht. Für alle Fahrzeuge sowie Teile- und Zubehörartikel, die nach dem 30.6.1979 geliefert und berechnet werden, gelten entsprechend höhere Preise. Dies gilt auch für die zum alten Preis bestellten Fahrzeuge. Der Zeitpunkt der Fahrzeugbestellung oder der Zahlung hat auf diese Regelung keinen Einfluß.

Ein Festkonzert anlässlich des 30jährigen Bestehens des Werksorchesters ist am 18. Mai im Stadttheater. (Einzelheiten werden auf den Werksanschlagen bekanntgegeben.)

Zum zweiten Mal nach 1978 wurde die Fußball-Schulmannschaft der Werkberufsschule Kreismeister des Kreises Groß-Gerau und qualifizierte sich damit zur Teilnahme an den Bezirksmeisterschaften, die im Mai ausgetragen werden sollen.

Einen Straßenatlas Deutschland mit 30 Stadtplänen im Taschenformat erhält jeder Einsender für den dritten Verbesserungsvorschlag. Gerechnet werden alle Verbesserungsvorschläge, die ab 1.4.79



HOLGER BÖRNER:

„Viel Erfolg“

Die Geschäftsleitung hatte anlässlich der kürzlichen Bekanntgabe vor Einzelheiten über die neue Lackiererei (siehe an anderer Stelle dieses Heftes) auch den hessischen Ministerpräsidenten Holger Börner über das große Bauvorhaben unterrichtet. In diesen Tagen antwortete der Ministerpräsident und schrieb unter anderem: „... Die neue Opel-Lackiererei scheint mir ein gutes Beispiel dafür zu sein, daß technischer Fortschritt, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und die Schaffung von Arbeitsplätzen keineswegs Gegensätze zu sein brauchen. Ich wünsche Ihrem Vorhaben viel Erfolg.“

Dreimal so hell wie die Sonne...

Das Werk entwickelte eine richtungweisende Beleuchtungsanlage

Filmamateure könnten vor Neid erblinden: Das Material, das bei ihnen in rund 56 Sekunden durch die Kamera surrt, belichten die Sicherheitsforscher großer Automobilwerke in weitaus kürzerer Zeit – 1000 Bilder in einer Sekunde. Wenn es die Aufgabenstellung erfordert, laufen die Spezialkameras sogar mit 3000 Bildern pro Sekunde, um Crash-Tests aufzunehmen. Solche Filmgeschwindigkeiten führen zu extrem kurzen Belichtungszeiten und erfordern daher eine hervorragende Ausleuchtung. Eine enorme Steigerung der bisher schon beträchtlichen Lichtleistung erbringt ein neuartiges System von Hochleistungsstrahlern, das jetzt bei uns seine Bewährungsprobe absolviert hat.

Helle und dunkle Phasen

Erkenntnisse aus den mit extremer Zeitlupe ablaufenden Aufnahmen der Crash-Versuche, wichtigstes Werkzeug zur Weiterentwicklung der automobilen Unfall-Sicherheit, können nur so gut sein wie das Filmmaterial aus der Hochgeschwindigkeitskamera, auf dem die wenigen Sekundenbruchteile des Aufpralls mit der Deformation des Fahrzeuges und den Bewegungen der Meßpuppen („Dummies“) festgehalten

sind. Wirklich brillanten Farbaufnahmen mit den Spezialkameras stand bislang der Energieträger etwas im Wege, der auch die Lampen speist: Wechselstrom hat die Eigenschaft zu „schwingen“, es gibt helle und dunkle Phasen, die so schnell ablaufen, daß sie das menschliche Auge nicht wahrzunehmen vermag. Bei einer Belichtungsgeschwindigkeit von 1000 Bildern pro Sekunde und mehr kann der Strom seine unerwünschte Eigenschaft allerdings nicht mehr verbergen. Um diesen Flimmereffekt zu unterdrücken, schalteten unsere Ingenieure – sie teilten sich mit der Mörfelder Herstellungsfirma die Entwicklungsarbeiten – die 30 je vier Kilowatt starken Brenner sechsphasig und erhöhten die Frequenz auf 200 Hertz.

Ebenso wertvoll wie die Unterdrückung dieses sogenannten Stroboskopeffektes ist sicherlich auch die gegenüber herkömmlichen Anlagen höhere Lichtausbeute. Die verwendeten Halogen-Metall dampf-Lampen (HMI) übertreffen übliche Halogen-Leuchten um das Vierfache. Die mittlere Lichtmenge am Filmobjekt beträgt bei voller Leistung ca. 156.000 Lux. Das entspricht der Lichtmenge

der Mittagssonne am Meer mal drei. Außerdem ist die für naturgetreue Farbwiedergabe wichtige Farbtemperatur mit 5.600 Kelvin ideal, weil sie ebenfalls die Qualität mittäglichen Sonnenlichtes erreicht. Unsere Techniker bezeichnen an ihrer neuen Anlage aber nicht nur das starke, flimmerfreie Licht als den bemerkenswertesten Fortschritt, sondern auch den ausgeklügelten Verstellmechanismus. Mit ihm kann man die Leuchten optimal den jeweiligen Versuchsanforderungen anpassen. Das ermöglicht es, Crash-Versuche noch detaillierter als bisher auszuwerten.

Im Interesse der Sicherheit

So ist die neue Anlage in Rüsselsheim sowohl hinsichtlich der Menge des Lichts wie auch seiner Verteilung herkömmlichen Anlagen überlegen; die vierjährige Entwicklungszeit hat sich bestens ausgezahlt und kommt dank der abzusehenden Weiterverbreitung des Systems der Automobilsicherheit auch im allgemeinen zugute. Die Herstellerfirma erhielt bereits Anschlußaufträge von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) sowie von einem anderen namhaften bundesdeutschen Automobilhersteller.



Sicherheitsanlage P 4: Dreimal so hell wie die Mittagssonne an der Adria beleuchten die neuen Hochleistungsstrahler im Opel-Sicherheitszentrum sämtliche Testobjekte bei Crash-

Versuchen gegen die feste Barriere. Darüber hinaus sind die Strahler auch durch ihre sechsphasige Schaltung zur Unterdrückung des sogenannten Stroboskop-Effektes herkömmlichen An-

lagen überlegen. Ergebnis: Durch brillantere und schärfere Filme aus den Hochgeschwindigkeitskameras kann die Sicherheitsforschung noch effizienter betrieben werden.

DAS SICHERE AUTO Gegen den Lärm

Ein niedriger, nicht unangenehmer Innengeräuschpegel wird hauptsächlich durch folgende Maßnahmen erzielt: Optimierung des Eigenschwingungsverhaltens der einzelnen Fahrzeugteile einschließlich der Verringerung oder Beseitigung von Resonanzen. — Elastische, schallsolierte Lagerung schwingender Teile wie Motor, Getriebe, Gelenkwelle, Auspuff und Achsen. — Sorgfältige Ausführung und Verlegung von Betätigungsgestängen, Schlauchleitungen, Kabelsträngen usw. — Verringerung oder Beseitigung von Geräuschen an den Geräuschquellen selbst, z.B. Ansaug-, Auspuff-, Lüfter-, Fahrtwind-, Roll-, Verzahnungs-, Stoßdämpfer- und Bremsengeräusche. — Entdröhnung der Karosserie durch Dämpfungsbeläge, Luftschalldämmung durch Schaumschicht und Schwertschicht und sorgfältige Abdichtung aller „akustischen Lecks“, sprich Karosseriedurchbrüche für Kabel, Gestänge usw.

Elastischen Lagerelementen kommt eine Doppelfunktion zu: Sie müssen nicht nur ihrer Aufgabe als Schallsper-



Die Wände des Schallmeßraumes in der PEK sind mit keilförmigen Filzblöcken verkleidet. Hier lassen sich Fahrzeug-Eigengeräusche exakt messen und lokalisieren.

rung gerecht werden, sondern auch den im Fahrbetrieb auftretenden statischen und dynamischen Kräften gewachsen sein. Leider laufen beide Forderungen gegeneinander. Was für die Übertragung von Kräften gut ist, verschlechtert die Dämpfungseigenschaften — und umgekehrt. Der zu findende Kompromiß, wie immer die eigentliche Aufgabe der Ingenieure, orientiert sich an vorrangigen Forderungen der Sicherheit und Dauerfestigkeit.



Während der Wagen auf dem Rollenprüfstand fährt, nimmt ein hochempfindliches Mikrofon das Geräusch in Kopfhöhe der Insassen auf. Zwischen Fahrer und Steuerstand besteht Sprechverbindung. Derartige Tests dienen der Entwicklung eines niedrigen Geräuschniveaus und dem Ausschalten von Brummfrequenzen.



AUSBILDUNGSBERUF

Universalschleifer

Die Namen der Maschinen, mit denen der Universalschleifer zu tun hat, lassen bereits das weite Feld seines Berufes erkennen: Er arbeitet an Außen- und Innenrundscheifmaschinen, an Flächen-, Profilwerkzeug- und Sonderschleifmaschinen, Läpp- und Honmaschinen nicht zu vergessen. Sein Aufgabengebiet ist das Vor- und Feinschleifen von Maschinen- und Apparate teilen, die zur Serienherstellung von Einzelteilen für die Produktion gebraucht werden.

Um seine Präzisionsarbeit ausführen zu können, lernt der künftige Universalschleifer die Werkstoffe, ihre Eigenschaften, ihre Verwendungs- und Bearbeitungsmöglichkeiten genau kennen. Auch in die Grundlagen der Metallbearbeitung wird er eingeführt, und er lernt die verschiedensten Schleifmaschinen einzurichten und zu bedienen.

Als Vorbildung wird der Hauptschulabschluss oder eine vergleichbare Schulbildung verlangt. Die Ausbildung dauert drei Jahre; ausgebildet wird dieser Beruf in den Werken Rüsselsheim und Kaiserslautern.

15 Jahre Lagerschalenproduktion

Seit 1964 wurden 175 Millionen Lagerschalen hergestellt – Bericht über Werk und Fertigung – Portrait der Stadt



Außenansicht der General Motors GmbH in Berlin.

Aus dem sandigen, wenig fruchtbaren und an Bodenschätzen armen Boden der Mark Brandenburg ist Berlin gewachsen, genauer gesagt aus dem 1307 erfolgten Zusammenschluß der beiden kleinen Schwestergemeinden Berlin und Kölln. Berlin gab dem neuen Gemeinwesen seinen Namen. Es wurde die Residenz der Kurfürsten von Brandenburg, Hauptstadt des Königreiches Preußen und war von 1871 bis 1945 auch Hauptstadt des Deutschen Reiches. Seit dem Zusammenbruch 1945 ist es eine in vier Sektoren aufgeteilte Stadt. Zwei Arten von Währungen, die Blockade und die Verlegung der Verwaltung der Westsektoren in das Schöneberger Rathaus ab 1948 sowie der Mauerbau 1961 waren weitere Stufen der Teilung. Erst nach dem Viermächte-Abkommen 1971 wurde der Zugang zum Ostteil der Stadt wieder erleichtert. Ihr westlicher Teil hat heute fast 2 Millionen Einwohner – und ist noch immer eine Reise wert. Auch ist Berlin kein Mauerblümchen, wenngleich die Stadt auf Grund ihres besonderen Schicksals und der Inselsituation im Gegensatz zu anderen Metropolen etwas an Turbulenz und Glamour eingebüßt hat. Erwähnt werden müssen auf dem Kultursektor über 100 Hochschulen, Akademien und Fachschulen, 106 Stadtbüchereien, Tagungs- und Kongreßstätten, Ausstellungen, Messen, zuletzt wieder die attraktive „Grüne Woche“ im Januar; hervorzuheben sind ebenfalls Museen, Kunstgalerien, aber auch das Theaterleben, Oper, Konzerte und nicht zuletzt die weltberühmte Berliner Philharmonie. Gerühmt wird auch immer wieder die gesunde Berliner Luft. Berlin hat durch die rund 38 Millionen Quadratmeter Grünfläche, aber auch durch Wälder und Gewässer wenig von der Asphalt- und Rußatmosphäre manch anderer Großstadt, obwohl es nach wie vor die größte und bedeutendste Industriestadt Deutschlands ist. Und hier in Berlin sind auch General Motors und Opel vertreten. Opel durch eine Verkaufs-Niederlassung, GM durch das Lagerschalen herstellende Zweigwerk, über das wir in diesem Heft wieder einmal berichten.

Bereits 1925 faßte General Motors erstmals in Berlin Fuß. Zunächst unterhielt man hier ein Büro. 1927 wurde die vorher in Hamburg aufgenommene Montage von GM-Fahrzeugen nach Berlin verlegt. Sie wurden aus in den USA gefertigten Teilen montiert. Ab 1929, als Opel in den Besitz von General Motors übergegangen war, ruhten dann die Aktivitäten in Berlin. Erst 1963 erhielt der Gedanke eines GM-Zweigwerkes in Berlin neuen Auftrieb, und zwar durch den verstorbenen US-General Lucius D. Clay, der 1948/49 während der Blockade die Luftbrücke nach Berlin leitete. Er war Mitglied des Verwaltungsrates von General Motors. Anlässlich eines späteren Privatbesuches in Berlin regte er die erneute Anwesenheit von GM in der geteilten Stadt an. Der Idee folgte die Tat.

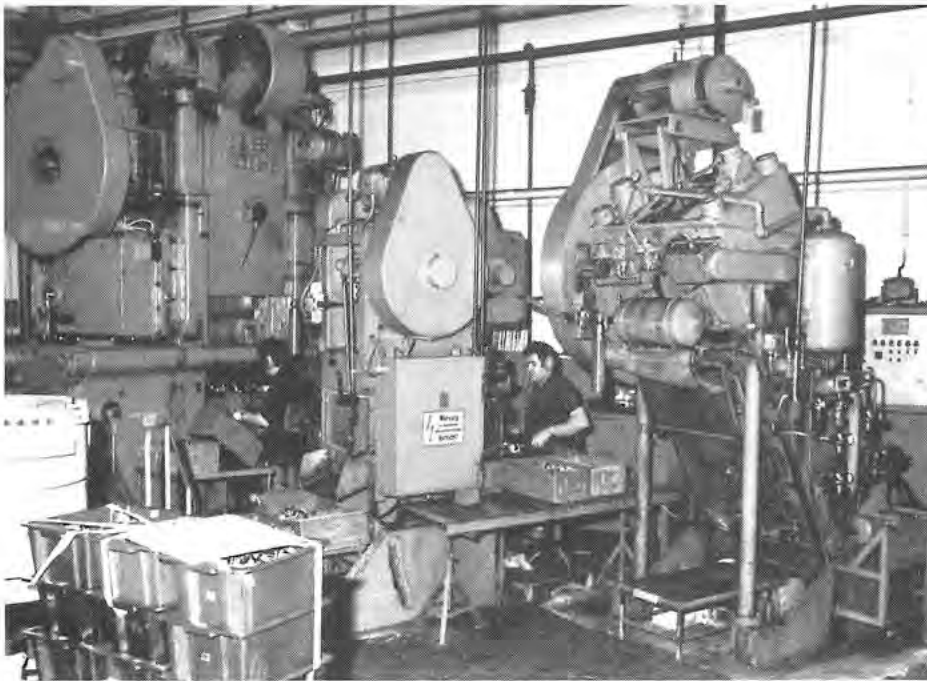
Anfang im April 1964

Opel kaufte im industriearmen, zum Bezirk Steglitz gehörenden Stadtteil Lank-



Die Tautenzienstraße am Abend mit der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche.

witz ein Grundstück, auf dem sich bereits Büro- und Fabrikgebäude befanden, die allerdings um- und ausgebaut werden mußten. Heute sind hier etwa 210 Mitarbeiter mit der Fabrikation von Lagerschalen beschäftigt, ein Drittel davon Ausländer. Genau vor 15 Jahren, am 8.



April 1964, wurde die erste Lagerschale von der Inspektion abgenommen. Lagerschalen zählen zu den wichtigsten Teilen des Automotors. Von ihrer Qualität hängen seine Lebensdauer und Funktion entscheidend ab. Seit 1964 bis Ende März dieses Jahres haben rund 175 Millionen Lagerschalen das Berliner Werk in Richtung Rüsselsheim und Bochum verlassen.

Einzelheiten über die Fertigung

Zunächst wurde 1964 die Fertigung von Zweistoff-Lagerschalen für das Werk Rüsselsheim aufgenommen. Ein bereits vor der Anlieferung mit einer Laufsicht aus Blei oder einer Aluminium-Zinn-Legierung versehenes Stahlband wird auf schnelllaufenden Pressen in Platinen geschnitten, geformt und anschließend spanabhebend durch Drehen, Fräsen und Räumen bearbeitet. Die Laufsicht weist auf der fertigen Lagerschale eine Stärke von 0,03 bis 0,06 mm auf. 1967 wurde dann die Produktion durch Dreistoff-Lagerschalen erweitert. Bei der Dreistoff-Lagerschale handelt es sich ebenfalls um ein Stahlband als Stützkörper, das vor der Anlieferung schon mit einer etwa 0,3 mm dicken Aluminiumschicht platiert wurde, die nicht als Laufsicht anzusehen ist. Nach dem Abschneiden, Formen und einer teilweisen spanabhebenden Vorbearbeitung wird die Laufsicht von wenigen Hundertstelmillimeter Stärke in Verbindung mit einem Kupferüberzug auf die Aluminiumschicht galvanisch aufgetragen. Die Weiterbearbeitung erfolgt wieder spanabhebend bis die Lagerschale fertig ist. Die Dicke der Laufsicht beträgt dann nur 0,008 bis 0,026 mm und ist für stark beanspruchte Motoren besonders geeignet.

Einwandfreie Qualität

Das Einstellen der Werkzeuge und Vorrichtungen muß äußerst genau sein und ist oft sehr schwierig und zeitraubend. Es kommt auch auf größte Sauberkeit an, da schon ein winziges Spänchen in der Aufnahmevorrichtung zu einem Ausschußteil



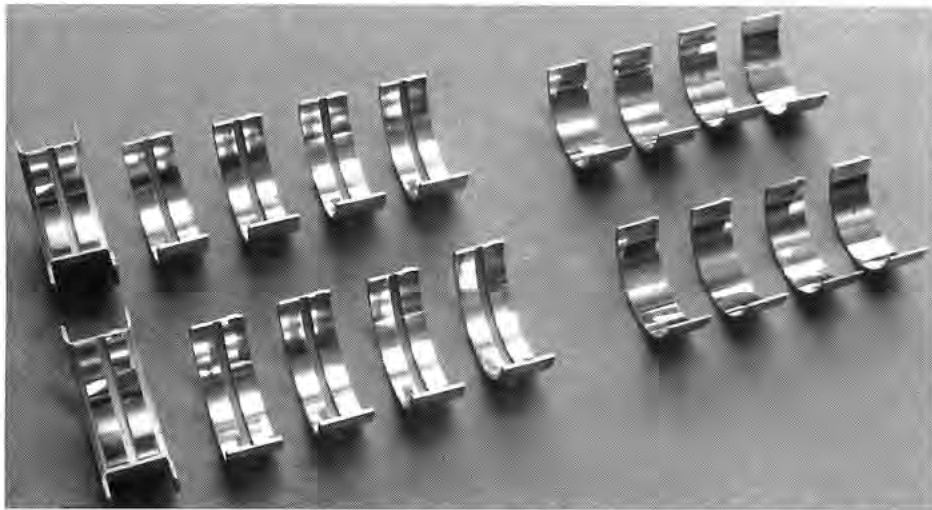
AUFNAHMEN

Das Bild oben zeigt die Formoperation in der Fertigungsstraße für Führungslagerschalen. Rechts: Vorformpresse. Mitte: Beschneidpresse. Links: Kniehebelpresse. Pressendruck: 75 t, 60 t und 200 t. In der Bildmitte Mitarbeiter C. Yilmaz (rechts) und K. Zilger (links). – MITTE: Fertigräumoperation der Flachlager mit Endinspektion. Im Vordergrund die Mitarbeiterinnen (von links) E. Hampel und E. Nuding; im Hintergrund (rechts) Mitarbeiter M. Hubert und (links) M. Kilincorslan. – UNTEN: Entladestation nach dem galvanischen Prozeß. Die Beladung findet rechts im Hintergrund statt. Hierbei Mitarbeiter B. Paunovic sowie die Mitarbeiter A. Brignone, Ch. Moussa und R. Radenović (von rechts).





Aufnahme von einer der regelmäßig stattfindenden Produktionssitzungen. Von links G. Hausmann, Inspektion, A. Dankewitz, Instandhaltung, K. Kaldenhoff, Arbeitsvorbereitung, F. G. Münker, Leiter des Werkes, G. Altmann, kaufmännische Verwaltung, B. Pontow, Prozeßabteilung, und A. Leitert, Produktion.



Ein Sortiment der in Berlin hergestellten Lagerschalen. Von links Pleuellager-, Hauptlager- und Bundlagerschalen.



Leistungsfähige Verkehrsadern sind für die Versorgung Berlins besonders wichtig. Hier ein Blick auf die Stadtautobahn Berlin, Abschnitt Halenseestraße am Funkturm. (Berlin-Aufnahmen: Landesbildstelle.)

führen kann. Um einwandfreie Qualität der Lagerschalen zu garantieren, müssen häufige und genaueste Prüfungen und Kontrollmessungen durchgeführt werden. Keine Lagerschale verläßt das Werk, die nicht vor dem Verpacken einer Sichtkontrolle unterzogen wurde. Denn wenn der Opel-Motor eine lange Lebensdauer haben soll, muß er auch mit einwandfreien Kurbelwellen- und Pleuellagerschalen ausgerüstet sein. Nach der letzten Kontrolle werden die Lagerschalen in Spezialeinsätze gelegt, die in Gestellen gestapelt, mit Plastikhauben abgedeckt und mit Bändern festgezurt werden. Der Transport über die Transitstrecke durch die DDR nach Rüsselsheim und Bochum stellt heute kein Problem mehr dar. Eine Sendung, die nachmittags in Berlin verladen wird, erreicht zur Frühschicht schon den Bestimmungsort, gleichgültig, ob auf der Straße oder Schiene.

Mehr als 200 Mitarbeiter

Werfen wir abschließend noch einen Blick auf die Verhältnisse „vor Ort“: Trotz seiner „nur“ 210 Mitarbeiter zählt die General Motors GmbH Berlin zu den 200 größten von fast 3.000 West-Berliner Industriebetrieben. Lediglich 30 Betriebe beschäftigen mehr als 1.000 Mitarbeiter. Die Wirtschaftsförderung des Landes Berlin gilt bei der Erhaltung von alten und der Ansiedlung von neuen Betrieben nicht nur den Großbetrieben, sondern auch ganz besonders der Klein- und Mittelindustrie. Der Stadtteil Lankwitz, in dem das GM-Werk liegt, gehört übrigens zum Bezirk Steglitz im Süden der Stadt. Es ist mit Privatwagen und öffentlichen Verkehrsmitteln leicht zu erreichen. Überhaupt hat Berlin (West) ein gut ausgebautes, mehrspuriges Straßen- und Stadtautobahnnetz, auf dem man verhältnismäßig schnell von einem Stadtteil zum anderen kommen kann. Die größte Ost-West-Ausdehnung beträgt 29 km, die größte Nord-

Schloß Charlottenburg, das Friedrich I. für seine Gemahlin Sophie Charlotte bauen ließ. Heute befindet sich hier unter anderem ein bedeutendes Kunstgewerbemuseum.





Der Kurfürstendamm, die Prachtstraße Berlins, mit der Gedächtniskirche (links) und dem Europa-Center.

Süd-Richtung 32 km. Mit 480 Quadratmetern ist Berlin (West) eine der flächen-größten Städte Deutschlands.

Eine lebendige Stadt

Berlin ist auch eine Großstadt im Grünen mit einer schönen, abwechslungsreichen Umgebung. Es bietet viele Möglichkeiten zur Erholung, denn in den vergangenen Jahren sind nicht nur die Wälder, sondern die im Stadtgebiet vorhandenen Parks und Grünflächen wiederhergestellt, manche Anlagen neu geschaffen und viele Bürgersteige mit Bäumen bepflanzt worden. Nur etwa 40 Prozent Gesamtfläche von Berlin sind bebaut, etwa ein Drittel entfällt auf Wälder, Gewässer, Parks und Grünanlagen, und 20 Prozent werden landwirtschaftlich genutzt. Daher kommt auch die sprichwörtlich gute „Berliner Luft“. Berlin ist zwar eine geteilte, aber keine gebrechliche Stadt, die nicht aus eigener Kraft vorankommen könnte. Man braucht den Berlinern auch keinen Mut zuzusprechen oder wohlfeile, nichtssagende Komplimente zu machen. Sie wissen um was es geht und stehen – viele Schicksalsschläge haben es immer wieder bewiesen – ihren Mann und gehören zu uns.



Luftaufnahme von der Scharfen Lanke in Spandau, einem der zahlreichen Gewässer, die besonders im Sommer beliebte Ausflugsziele der Berliner sind.



Blick in die Rheingoldhalle mit Jubilaren, Ehepartnern, Vorgesetzten und Gästen. Auf der Bühne das Werksorchester.

KEIN TAG WIE JEDER ANDERE

Jubilarfeier in der Mainzer Rheingoldhalle

In den fünfziger Jahren stiegen die Belegschaftszahlen stark an, so daß wir in der gegenwärtigen Phase verhältnismäßig viele Jubilare mit 25jähriger Werkszugehörigkeit haben. Das macht es notwendig, die Jubilarfeiern in immer größeren Sälen abzuhalten. Im vergangenen Monat war es die Mainzer Rheingoldhalle, in der auch die zweite Jubilarerhebung 1979 im Oktober stattfinden wird. 1.500 Personen, Jubilare, Ehepartner, Vorgesetzte und Gäste, an ihrer Spitze der Mainzer Oberbürgermeister Jockel Fuchs, waren der Einladung zu der Feier gefolgt, an die man sich noch lange erinnern wird, so stark war der Anklang, den sie allgemein gefunden hat.

Im akademischen Teil dankte Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt für die langjährige Treue zur Firma. Opelener in der dritten oder vierten Generation und das große Interesse daran, daß die Kinder

von Werksangehörigen bei Opel einen Ausbildungsplatz fänden, stehe im Widerspruch zu dem ungünstigen Bild, das in gewissen Flugblättern und auch in manchen öffentlichen Publikationen mitunter vom Werk gezeichnet werde. Dr. Schlotfeldt dankte außerdem den Ehefrauen der Jubilare, die gute und schlechte Zeiten mit ihren Männern geteilt und durch ihre Fürsorge deren Arbeitsleben wesentlich erleichtert hätten. (Die Ausführungen Dr. Schlotfeldts über grundsätzliche Fragen und Aspekte sind auf Seite 2 dieses Heftes zu finden.)

Der Vorsitzende des Rüsselsheimer Betriebsrates, Richard Heller, überbrachte den Jubilaren die Grüße und guten Wünsche der Betriebsvertretung. Sein Gruß galt auch den Frauen der Jubilare. Wer die Härten des beruflichen Alltags kenne, wisse, wie wichtig, ja lebensnotwendig die liebevolle Unterstützung inner-

halb der Familie sei. Heller führte in die Jahre zurück, in denen die Jubilare bei Opel anfangen. Atemberaubend schnell sei die Entwicklung vor allem in den letzten 25 Jahren gewesen. Die Belegschaft habe sich in dieser Zeit verdreifacht, die Produktion jedoch verzehnfacht. Dieser Einsatz und diese Leistung verdienten besondere Anerkennung und entsprechende Würdigung. Heller bedankte sich auch für die langen Jahre der Verbundenheit zwischen den Jubilaren und den Belegschaftsvertretern.

Klaus-Peter Thunig, Abteilung Kundendienst, seit 25 Jahren bei Opel, sprach im Namen der Jubilare den Dank für die Einladung und die anerkennenden Worte seiner Vorredner aus. Auch er würdigte die Rolle der Frauen im Berufsleben der Männer und begrüßte es, daß die Ehefrauen miteingeladen worden seien. Nur selten könnten sie an den schönen Seiten



Der Senior der Jubilare, Martin Schrohe, arbeitete bis zu seinem kürzlichen Ausscheiden 50 Jahre bei Opel, zuletzt in der Qualitätsförderung und Inspektion. Der Oberbürgermeister von Mainz, Jockel Fuchs, überreichte dem aus Mainz-Bretzenheim stammenden Jubilar und seiner Gattin als Geschenk der Stadt eine Reise nach Berlin.



Die drei Redner der Jubilarfeier. Von links Richard Heller, Dr. Walter Schlotfeldt und Klaus-Peter Thunig, der für die Jubilare sprach.

des Berufslebens ihrer Männer teilhaben, und eine dieser schönen Seiten sei diese Jubilarfeier. Klaus-Peter Thunig erinnerte daran, daß auch die Frauen zu Hause ihr Päckchen in Gestalt mannigfacher Aufgaben und Probleme zu tragen hätten. Jeder sei auf den anderen angewiesen, beide Partner müßten Verständnis füreinander haben.

Den musikalischen Rahmen um die akademische Feier zog das große Werkorchester unter Andreas Wagner. Beim anschließenden Abendessen spielte die Un-

terhaltungsgruppe des Orchesters unter Jakob Schultheis. Danach begann der bunte Teil, dessen Programm von Margitta Krafczyk, Kulturabteilung, moderiert wurde. Tanzmusik von der Tony Marshall-Band, eine Gesangseinlage der bekannten Sängerin Ireen Sheer und als Höhepunkt eine Bühnenshow des „Sorgenbrechers der Nation“, Tony Marshall, waren diesmal die mit großem Beifall aufgenommenen Programmpunkte. Was zunächst als ein Experiment angesehen wurde, bei einer Jubilarfeier auch das

Tanzen nicht zu kurz kommen zu lassen, erwies sich als ein Volltreffer. Um so größer war das Bedauern, als gegen 23 Uhr zur Abfahrt der Busse aufgerufen werden mußte, sonst wäre es noch eine rauschende Ballnacht geworden. So festlich wie sie begann, so beschwingt endete die Feier. Es war kein Tag wie jeder andere.



Cocktail-Empfang im Foyer der Rheingoldhalle. — Zwischen den Programmpunkten wurde zum Tanz aufgefordert, was, wie man sieht, großen Anklang fand.



Zwei beliebte Gesangsstars: Ireen Sheer und Tony Marshall, dessen Band die Sänger begleitete und zum Tanz spielte.



Die Stimmung in der Mainzer Rheingoldhalle war heiter-beschwingt.



Heinrich Mößinger
Instandhaltung
3.4.1979



Susanne Emerenziani
Betriebskrankenkasse
13.4.1979



Philipp Petzold
Motorenbau
18.4.1979



Emil Sprungk
Zentrale Masch.-Abt.
22.4.1979

25

1.4.1979

Josef Anthes
Techn. Zentralabt.
Emil Astheimer
Ersatzteile-Fabr.
Klaus Bahr
Techn. Zentralabt.
Heinz Baumann
PEK Werkstoffentw.
Horst Baureiß
PEK Versuchsbaubau
Rolf Bixer
PEK Versuchsbaubau
Franz Braun
Techn. Zentralabt.
Helmut Diehl
MPK Fertig.Disp.
Ludwig Dörsam
Design
Marianne Donate
Techn. Zentralabt.
Manfred Eckert
Techn. Zentralabt.
Martin Eckert
Instandhaltung
Norbert Eckert
Lehrenbau
Hartmut Ehlers
Rechenzentrum
Eduard Engl
Qual.Ktr.u.Insp.
Heinz Friedel
PEK Motorenkonstr.
Albert Gebhard
Techn. Zentralabt.
Hellmut Goy
Qual.Ktr.u.Insp.
Adam Graf
Karosseriebau II
Günther Grebe
Zentrale Masch.-Abt.
Hans Haas
Werkzeugbau
Horst Häring
PEK Rohkarosserie
Anton Heyer
PEK Versuchsbaubau
Gerhard Hollenbach
Werkzeugbau
Ursula Hübel
Verkaufsförderung

Hans Jahnke
MPK Prod.Steuerung
Willi Jourdan
Verk.T.u.Z.Werbung
Werner Jung
Industrial Engineering
Karl-Heinz Kießling
Instandhaltung
Dietmar Klöß
Verkehrsabteilung
Karl-Heinz Knieriem
PEK Werkstoffentw.
Edgar Leber
Rechenzentrum
Wolfgang Lochte
MPK Fertig.Disp.
Ludwig Lohr
PV Chassisbau
Roderich Lorenz
PV Chassisbau
Gerhard Manker
MIS Informationsst.
Günter Müller
Werkanlagen Verw.
Rolf Niemeyer
Modellschreinerei
Erhard Nitsch
Preisstudien
Gerhard Noll
Instandhaltung
Franz Wilh. Ottstadt
Instandhaltung
Edwin Paulus
PEK Verwaltung
Herbert Pluschke
Werkzeugbau
Dieter Raiss
Instandhaltung
Friedrich Reinecke
Kostenabrechnung
Manfred Röder
Instandhaltung
Gerhard Röthel
Techn. Zentralabt.
Adolf Ruschitschka
Berufsausbildung
Klaus Schmitt
Instandhaltung
Heinz Schork
Marketing

Heinz Schneider
Werksanlagen-Werkst.
Helmut Uhl
Instandhaltung
Gilbert Wagner
Instandhaltung
Heinz Otto Weber
Instandhaltung
Wilfried Wucher
Techn. Zentralabt.
Werner Zöllner
Kar.-Gerippebau

2.4.1979
Peter Spreng
Qual.Ktr.u.Insp.
5.4.1979
Paul Benner
MPK Transportw.
Karl Maurer
Chassisbau I
6.4.1979
Robert März
Lackiererei

IM RUHESTAND

Rüsselsheim

Georg Anthes
Ordnungsdienst
Käthi Astheimer
PEK Stückl.u.Freig.
Georg Bastian
Verkauf Teileingang
Max Baumann
Preßwerk
Ekkehard Büttner
Kundendienstschule
Rudolf Eitel
Werkzeugbau
Heinrich Elsener
Instandhaltung
Albert Först
Chassisbau I
Ernst Friedrich
Chassisbau I
Heinrich Henninger
Karosseriebau II
Heinrich Hölzel
Lohnbuchhaltung
Fritz Kramer
Modellschreinerei
Adolf Leichtfuß
PEK Versuchsbaubau
Heinrich Mees
Zentralwerkstätten
Lydia Moder
Fertigungsmat.Eink.
Heinrich Mößinger
Instandhaltung
Friedrich Müller
PEK Prüffeld Dudenh.

Otto Naupert
Instandhaltung
Ria Poncet
Fahrzeugdisposition
Friedrich Przygodda
Instandhaltung
Pauline Sauer
Verkauf
Irene Schenzel
Chassisbau I
Heinrich Schieferstein
Qual.Ktr.u.Insp.
Georg Schildhauer
AMK Fert.Mat.Disp.
Josef Schmid
Transportwesen
Jakob Schnierer
Preßwerk
Wilhelm Schoch
Preßwerk
Karl Schollmayer
Werkzeugbau
Liselotte Wambold-Bach
Verkaufsleitung
Arthur Wolf
Qual.Ktr.u.Insp.
Matthias Wollstädter
Instandhaltung

Bochum

Robert Balint
Qual.Ktr.u.Insp.
Willi Baumann
Qual.Ktr.u.Insp.
Walter Böcker
Qual.Ktr.u.Insp.

Klaus-Peter Vogel
Industrial Engineering
7.4.1979
Maria Kolberg
Betriebsmitteleink.
10.4.1979
Günther Rettig
Kdd.-Werkstatt
12.4.1979
Heinrich Ludwig Becker
Instandhaltung
Richard Weigandt
Kostenabrechnung
Willi Weil
Werkzeugausgaben
Franz Wohlrab
Gesenkbau
16.4.1979
Heinz Bootz
Blechbearbeitung
Günter Nitsche
Qual.Ktr.u.Insp.
20.4.1979
Georg Bubach
Qual.Ktr.u.Insp.
Hans Francon
Teile- u.Zubeh.Disp.
Franz Klös
Kar.-Fertigungstage

Walter Metzler
MPK Transportwesen
Wilhelm Schmahl
MPK Materialbehandlg.
Walfred Schröder
Export Verpackung
23.4.1979
Georg Michels
Werkz.u.Betriebsmittel
26.4.1979
Heinrich Bendel
Zentrale Masch.-Abt.
Jakob Dechent
MPK Materialbehandlung
Georg Göttmann
MPK Materialbehandlung
28.4.1979
Erich Wagner
PEK Werkstoffentwicklg.
29.4.1979
Josef Schäfer
Instandhaltung
Bochum
1.4.1979
Josef Kirschnik
Finanzabteilung
20.4.1979
Kurt Maikowski
Beschaffungswesen

Hildegard Borggräfe
Werksanlagen
Arthur Brämer
Karosserie-Rohbau
Gerd Brinkhoff
Qual.Ktr.u.Insp.
Kurt Carniel
Teile und Zubehör
Bernhard Deutschmann
Polsterei
Gerhard Gabler
Polsterei
Kurt Gaurun
Wareneingang
Rudolf Jungmann
Qual.Ktr.u.Insp.
Ernst Katlun
Transportabteilung
Otto Kollakowski
Polsterei
Theodor Kölling
Verkehrsabteilung
Ferdinand Korn
Transportabteilung
Alfred Kringe
MPK
Klara Kuhnhen
Beschaffungswesen
Walter Künzer
Export-Verpackung
Walter Lumma
Teile und Zubehör
Paul Manka
Polsterei
Kurt Mantwill
Karosserie-Rohbau

Manfred Prießner
Transportabteilung
Franz Romahn
Qual.Ktr.u.Insp.
Gerhard Scharke
Karosserie-Rohbau
Karl Schmelter
Qual.Ktr.u.Insp.
Ernst Schmerer
Qual.Ktr.u.Insp.
Kurt Schröder
Karosserie-Rohbau
Helmut Schubert
Personalabteilung
Heinz Schwan
Finanzabteilung
Irmgard Schweingruber
Kar.-Fertigungstage
Karl Siebrecht
Polsterei
Martin Steckel
Materialabteilung
Willi Strehlau
Transportabteilung
Rudolf Strübe
Werkzeugbau
Paul Tucholski
Karosserie-Rohbau
Kurt Wiederhold
MPK
Josef Wild
Werkzeugabteilung
Helmut Wille
Werkzeugabteilung
Margarete Zeitz
Werksanlagen

FREIZEIT und HOBBY

Am Steuer

Seinen elektrischen Rasierapparat betätigt Herr Schmitt ausgesprochen sachlich und rationell. Auch mit anderen Geräten geht Herr Schmitt verstandesgemäß um. So ist für ihn der Fernsehapparat ein technisches Gerät, mit dem er rationell umgeht. Ähnlich verhält es sich mit dem Telefon, dem Radioapparat, dem Staubsauger, der Waschmaschine, dem Kühlschrank und was es sonst noch an technischem Gerät in der Wohnung gibt.

Ganz anders hingegen verhält sich Herr Schmitt, wenn er jenes technische Gerät handhabt, das Auto heißt. Herr Schmitt weiß mit ihm umzugehen, er hat seinen Führerschein ja schon vor Jahren gemacht und sich seither in der Fahrtechnik ständig vervollkommen. Dennoch befallen ihn Emotionen allein schon beim Anblick seines Wagens. Herr Schmitt besitzt einen „mittlprächtigen“ Wagen und ist von dem Wunsch besessen, einmal auf einem größeren Typ umzusteigen. Doch die (finanziellen) Verhältnisse sind noch nicht so. Die Emotionen des Herrn Schmitt lassen sich, ein wenig indifferenziert, so beschreiben. Da ist ein gewisser Neid auf jene, die größere Wagen fahren und fast schon Verachtung für diejenigen, die sich in einen Kleinwagen zwängen müssen.

Sitzt Herr Schmitt alsdann hinter dem Steuer, so wird er von anderen Emotionen heimgesucht. Sie haben nicht direkt etwas mit seinem Wagen zu tun, sondern entspringen seiner jeweiligen Gemütsverfassung. Ist Herr Schmitt, aus welchen Gründen auch immer, schlecht gelaunt, so graust ihn davor, sich in das morgendliche Verkehrsgewühl, auf gut Deutsch Rush-hour genannt, zu begeben. Er knirscht mit den Zähnen, wenn ihm jemand in die Quere kommt. Mangelte es ihm nicht an Zeit, er würde aussteigen und dem Feinde eine Lektion erteilen, zumindest verbal.

Ist Herr Schmitt jedoch in guter Stimmung, dann ergreift er das Lenkrad in einem Anfall von Kampfeslust, er fühlt sich in Form und muß das sich und anderen Autofahrern beweisen; sie sind nicht seine Feinde, wohl aber seine Gegner, mit denen er sich im Wettkampf mißt. Herr Schmitt kostet Triumphgefühle aus, wenn er sich — beispielsweise — durch geschicktes Manövrieren vor anderen in den Kreisverkehr einfädelt oder einen weit stärkeren Wagen überholt — oder wenn einer sein Vorfahrtsrecht angesichts des entschlossenen Fahrens des Herrn Schmitt nicht beansprucht.

Herr Schmitt mag noch so demokratisch gesonnen sein, in seiner Fahrweise ist er es nicht, sie fördert seine schlechten Eigenschaften zutage, so unter anderem Herrschsucht, Rücksichtslosigkeit, Egoismus. Daß der Straßenverkehr eigentlich ein kollektiver Arbeitsvorgang ist, der nur bewältigt werden kann, wenn alle an ihm Beteiligten sich diszipliniert verhalten und die geltenden Normen beachten, das geht Herrn Schmitt nicht ein. Er entwickelt, wenn er starren Blicks seine Windschutzscheibe durchbohrt, einen Ehrgeiz, der ihm sonst gar nicht eigen ist, er versucht Ansprüche zu befriedigen, die mit dem Autofahren an sich nichts zu tun haben, ja, sogar das Risiko nicht unbeträchtlich erhöhen. Und schließlich läßt er seinen unterdrückten Aggressionen freien Lauf. H.R.



Ruder-Trainer

Hans-Werner Martin ist seit 1959 in unserem Werk und analysiert als Werkstoffprüfer im Labor der PEK die verschiedensten Materialien. Die Freizeit gehört zum größten Teil dem Rudersport. Vor mehr als 26 Jahren begann er als Ruderer im Weisenauer Ruderverein, 1960 wurde er Trainer, 1970 wechselte er zum Mainzer Ruderverein. Außerdem ist er Stützpunktleiter der Rhein Hessischen Ruderverbände und Bundestützpunkt-Trainer.

Die Aufzählung der vielen Erfolge von H.-W. Martin als Trainer würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Zu den herausragenden zählen 1977 die Teilnahme an den Europameisterschaften in Kopenhagen, die Mitbetreuung des Olympia-Achters 1972 in München, danach Länderkampsiege in Moskau und später die Erringung der Bronzemedaille im Achter bei den Weltmeisterschaften 1977 in Amsterdam. Sein bisher größter Erfolg ist die Silbermedaille im Achter bei den Weltmeisterschaften 1978 in Neuseeland.

Übrigens hat sich auch das Unternehmen indirekt an diesen Weltmeisterschaften beteiligt, indem es zwei Bedford-Fahrzeuge zum Transport der Mannschaften an den Austragungsort der Wettbewerbe zur Verfügung stellte.

Bei mehr als 100 nationalen und internationalen Meisterschaften haben Rudermannschaften, die von H.-W. Martin trainiert bzw. betreut wurden, Siege errungen. Auch für dieses Jahr hofft er, daß

ihm das Glück treu bleibt und er vor allem bei den Weltmeisterschaften in Bled/Jugoslawien eine noch bessere Platzierung erhält. Drücken wir ihm dazu die Daumen!

Auf unserem Bild H.-W. Martin (rechts) während der letztjährigen Ruderweltmeisterschaften in Neuseeland mit zwei Ruderern des später so erfolgreichen Achters.

Bücher

Herbert Tichy



Das Buch von Herbert Tichy über Kenia geht weit über den üblichen Rahmen eines Reiseführers für Touristen hinaus. Es bietet dem Leser unter anderem eine Darstellung der Landesnatur, der großen Städte und der atemberaubenden Landschaft, vom Bergland des Kilimandscharo bis zum Strand des Indischen Ozeans. Der Autor blickt aber auch hinter die Kulissen dieses immer beliebter werdenden Urlaubsparadieses, er berichtet vom Alltagsleben der Bevölkerung und von den sich daraus ergebenden Problemen eines Entwicklungslandes. Der Band ist mit zahlreichen farbigen Fotos ausgestattet.

GEOTHERMISCHE ENERGIE



Weitverbreitete Nutzung der Erdwärme

Udo Pflüger Verlag, München

Ein anderes Sachbuch behandelt die geothermische Energie. Der Verfasser hat eine Reihe von Informationen über die noch wenig bekannte und genutzte Energiequelle „Erdwärme“ zusammengestellt. Er beschreibt die Vorkommen, die Möglichkeiten der technischen Nutzung dieses noch kaum erschlossenen Energiepotentials und dessen Bedeutung für die Volkswirtschaft der einzelnen

Länder. Eine interessante Studie zur Verbesserung der Energiesituation, die sich in vielen Staaten in absehbarer Zeit zuspitzen droht.

Für interessierte Leser stehen diese Bücher neben vielen anderen Bänden aus allen Wissensgebieten sowie neuerdings auch einer Reihe von Pel-Filmen (Super 8) und Pel-Dias sowie natürlich zahlreichen Titeln der Sparte Unterhaltung (Romane, Erzählungen usw.) — insgesamt ein Bestand von über 37.000 Bänden — in unserer Werkbücherei zur Verfügung. (Werkbücherei I, Tel. 4814, Werkbücherei II, Tel. 4947.) Kommen Sie doch einmal vorbei!

Droge Alkohol

Hier geht es nicht gegen den mäßigen, vernünftigen, unter Kontrolle bleibenden Alkoholgenuß, sondern um das süchtige, übermäßige, krankhafte Trinken. Zunächst muß dem Irrtum entgegengetreten werden, übermäßiger Alkoholkonsum sei weniger gefährlich als andere Drogen wie Haschisch, Morphin oder Heroin. Die Zahl der Alkoholkranken ist viel größer als die aller übrigen Süchtigen zusammen. Krankenhäuser und Kliniken wissen ein Lied davon zu singen.

Lebensgefahr für den Alkoholiker besteht, wenn er sich im Stadium des Deliriums befindet. Mit den modernen Mitteln kann dieser Zustand allerdings überwunden werden. Jedoch hat die Rehabilitationsbehandlung nur dann Erfolg, wenn sie mindestens sechs Monate, besser ein ganzes Jahr dauert, und wenn die Familie, einschließlich der näheren Bekanntschaft und Verwandtschaft, eingeschlossen wird, da ein Rückfall eine erneute Therapie immer schwieriger macht.

Das Schwierigste bei der Behandlung ist, daß die Kranken vor sich und ihren Angehörigen meist jeden übermäßigen, krankhaften Alkoholgenuß leugnen. Doch gerade die reale Einsicht ist die erste Voraussetzung für eine erfolgreiche Behandlung.

Von der Öffentlichkeit kaum beachtet wird Trunkenheit am Arbeitsplatz. Die Betroffenen können meist nicht nur ihrer Arbeit unzureichend nachkommen, sie verursachen häufig auch schwere Betriebsunfälle, die für sie und andere katastrophale Folgen haben. Außerdem ist jeder dritte tödlich verlaufene Kraftfahrzeugunfall auf übermäßigen Alkoholkonsum zurückzuführen.

Wie in anderen Ländern könnte es auch bei uns einmal zu einem Streit darüber kommen, ob die tolerierbare Promille-Grenze bei 0,0 Prozent enden soll. Dann wäre das gesellige Leben zwar stärker eingeschränkt. Wir hätten allerdings alljährlich viele Tausende von Toten und Unfallverletzten weniger. Dr.B.

Die GM-Tochter OPEL wurde fünfzig

Im Jahre 1929 kaufte General Motors die Aktienmehrheit von Opel

Unser Unternehmen, die Adam Opel AG, trägt den Namen ihres Gründers, der 1862, also vor 117 Jahren, in einem ausgedienten Kuhstall in Rüsselsheim mit dem Bau von Nähmaschinen begann. Nach seinem Tode im Jahre 1895 führte seine Witwe Sophie mit den ältesten Söhnen Carl und Wilhelm das Unternehmen höchst erfolgreich weiter. Frau Sophie starb 1913. Zu Beginn der Weltwirtschaftskrise 1929 wechselte die Anteilsmehrheit der 1928 in eine Aktiengesellschaft umgewandelten Firma ihre Besitzer: Opel ging in einer Zwei-Phasen Transaktion im General Motors Konzern auf. Im letzten Heft haben wir darüber bereits berichtet. Der Autor unserer Serie „Rückblick“ befaßt sich in dem heutigen Beitrag vor allem mit dem historischen Hintergrund dieses Besitzwechsels.

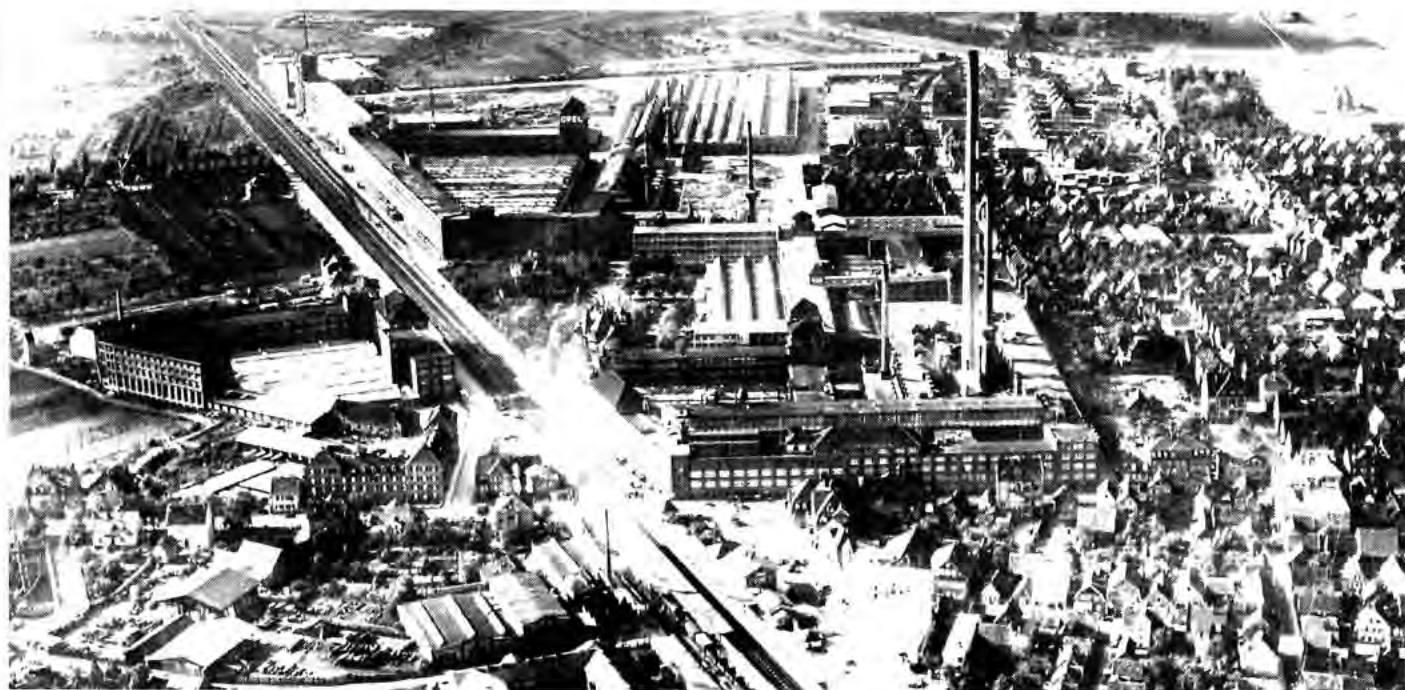
Im Jahre 1928 baut Opel 42.771 Automobile und hält damit die Spitze der deutschen Produktion mit einem Anteil von 44 Prozent. Zusätzlich werden täglich bis zu 4.000 Fahrräder produziert. Opel ist damit die weitaus größte Fahrradfabrik der Welt. Die technische Ausstattung des Werkes ist hervorragend, auch der finanzielle Status wird in allen zeitgenössischen Berichten als gesund bezeichnet. 1928 ist noch ein gutes Jahr, und es

wird ein recht ansehnlicher Gewinn erwirtschaftet. Weit weniger gut ist jedoch die gesamtwirtschaftliche Lage. Die Zeichen der Zeit stehen auf Sturm, die Weltwirtschaftskrise wirft ihre Schatten voraus; auch schon bald auf Opel, dessen Auftragseingang um die Jahreswende 1928/29 plötzlich rasch sinkt. Die Kapazitätsauslastung fällt auf etwa 50 Prozent, die Firma gerät deutlich in roten Zahlen. Die Erwartungen in die

Zukunft sind dabei eher pessimistisch als optimistisch.

Die teilweise stark zersplitterte deutsche Automobilindustrie verliert zunehmend an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der ausländischen, vor allem der amerikanischen Konkurrenz. Der Exportanteil, der 1913 bei 50 Prozent gelegen hatte, geht 1928 auf weniger als 9 Prozent zurück. Gleichzeitig sind etwa 40 Prozent der in Deutschland zugelassenen Wagen ausländischer Herkunft. Die Inhaber des Familienunternehmens Opel, insbesondere der geschäftstüchtige Geheimrat Wilhelm von Opel, haben diese Entwicklung kommen sehen und versucht, sich darauf einzustellen, beispielsweise durch die Umwandlung der Opel-Werke in eine Aktiengesellschaft, ihrer Natur nach eine „anonyme“ Besitzform, die Eigentumsveränderungen wesentlich erleichtert. Sie erfolgt bereits 1928.

Das vorhandene historische Quellenmaterial gestattet es, einige Schlüsse über



Das Opelwerk vor 50 Jahren zum Zeitpunkt des Verkaufs an General Motors. Die Luftaufnahme erschien seinerzeit in der damaligen Werkzeitschrift „Opel-Geist“ und hatte folgende Unterschrift: „Im Vordergrund des Bildes sehen wir den Rüsselsheimer Personenbahnhof. Vorn abgegrenzt an der quer verlaufenden Darmstädter Straße das Verwaltungsge-

bäude. Dahinter im Parallelgebäude den Fahrradbau. Im Flügel links vom Verwaltungsgebäude, entlang der Bahnlinie, die mechanische Werkstatt. Rechts von den Villen befindet sich der Groß-Wagen-Bau und die Hauptmontagehalle. Links vom großen Schornstein – 146 m hoch – liegt die Kraftzentrale. Der äußerste Westflügel, entlang der Bahnlinie, birgt die Werk-

stätten für den 4 und 8 PS-Wagenbau. Rechts von diesem Bau liegt die Gesenkschmiede, das Preßwerk und der Rahmenbau; links im Hintergrund der Verladebahnhof, davor der im Bau befindliche 62 m hohe Opel-Reklameturm. Links von der Bahnlinie liegen die Abteilung Teile, Versuchsabteilung und Werkschule“.



Gruppenbild anlässlich eines Besuches des GM Präsidenten Alfred P. Sloan, Jr. in Rüsselsheim am 18. Oktober 1929 mit Mitgliedern der Opel-Geschäftsleitung und Mitarbeitern, die damals bereits 50 oder mehr Jahre im Werk beschäftigt

waren. Von links: W. Diehl, Keith Wood, I. J. Reuter (der erste Opel Generaldirektor nach der Übernahme durch General Motors), J. Jost, Geheimrat Dr. Ing. E. h. Wilhelm von Opel, GM Präsident Alfred P. Sloan, Jr., P. Herrlich, Prokurist Daum,

Ph. Hummel, Fritz von Opel, Dr. Ing. E. h. Fritz Opel, J. Banger, A. Schmitt und G. Klingelhöfer. Klingelhöfer war der erste Lehrling von Adam Opel und damit zu seinen Lebzeiten das älteste Belegschaftsmitglied des Werkes.

die Motive der Familie Opel zu ziehen, das Unternehmen bald danach – 1929 – zu verkaufen. 1927 war Carl von Opel, 58 Jahre alt, gestorben, ein Jahr später der dritte Sohn Adam Opels, Heinrich, mit 55 Jahren. Die zweifache Erbschaftssteuer, die eine ungeheure Belastung darstellte, wird neben der allgemeinen wirtschaftlichen Situation den letzten Anstoß zum Verkauf gegeben haben. Auf der anderen Seite gibt es eindeutige Aussagen, welche Gründe General Motors zum Kauf der Firma Opel bewogen, wobei hier auf das 1964 erschienene Buch des ehemaligen GM Präsidenten und „Konzernarchitekten“ Alfred P. Sloan, Jr. verwiesen sei, das auch in deutscher Übersetzung erschienen ist und in der Werkbücherei entliehen werden kann. („Meine Jahre mit General Motors“).

Für Übernahme entschieden

„General Motors war seit 1925 in Deutschland mit einer Tochtergesellschaft in der Rechtsform einer GmbH vertreten, zuerst mit einem Büro in Berlin, später mit einer Montagewerkstätte im Hamburger Freihafen. Anfangs wurden insbesondere Chevrolet-Lastwagen und -PKW montiert, später auch Fahrzeuge der Fabrikate Buick und Pontiac. Zu Beginn des Jahres 1927 wurde die Produktion nach Berlin verlegt. Der Monatsabsatz von General Motors Fahrzeugen mit steigendem deutschen Fertigungsanteil belief sich Mitte 1927 auf etwa 1.400 Einheiten. 2.000 Mitarbeiter wurden seinerzeit beschäftigt. Für die Weiterentwicklung der Geschäftsaktivitäten in Deutschland kam nun entweder der Ausbau dieses trotz starken Wachstums immer noch relativ kleinen Werkes oder die Übernahme eines deutschen Herstellers in Frage. Speziell im Hinblick auf die Erfahrungen, die Opel mit der Massenfertigung von Kleinwagen (Laubfrosch!) gesammelt hatte, fiel

schließlich die Entscheidung zugunsten des Einstiegs bei einem deutschen Hersteller ...“

Stark beeindruckt

Sloan kam im Oktober 1928 erstmals zu Opel und war nach seinen eigenen Berichten so beeindruckt, daß er eine bis zum 1. April 1929 befristete Kaufoption aushandelte. Anfang Januar 1929 schickte General Motors dann eine Experten-Gruppe zu Opel, die im März ihren Bericht Sloan vorlegte. Das Fazit war die nachdrückliche Empfehlung zum Kauf der Firma Opel aus einer ganzen Reihe von Gründen, zu denen die Entwicklungsfähigkeit des deutschen Marktes, die Marktstellung von Opel, die technische Ausstattung des Werkes, das Arbeitskräftepotential und das vorhandene Händlernetz gehörten. Sloan übernahm die Empfehlung der Studiengruppe, und in Rüsselsheim wurde anschließend Mitte März 1929 der eigentliche Kaufvertrag aufgesetzt. General Motors übernahm 80 Prozent des Opel Aktienkapitals sowie gleichzeitig die Option, die restlichen 20 Prozent innerhalb von fünf Jahren hinzuzukaufen. Die Familie Opel entschloß sich im Oktober 1931, diese Möglichkeit zu nutzen und die restlichen Anteile zu verkaufen.

Spürbare Aufwärtsentwicklung

Mit der eigentlichen Übernahme der Geschäftsführung im Herbst 1929 begann in Rüsselsheim eine spürbare Aufwärtsentwicklung, wengleich die Wirtschaftskrise zunächst kurzfristige Produktionsdrosselungen erzwang. A. P. Sloan darüber in seinen Erinnerungen: „Der Kauf von Opel gab uns eine starke Position in Deutschland. Der Ausstoß der Firma im Jahre 1928 mit etwa 43.000 Autos und Lastwagen war für amerikanische Begriffe

niedrig, aber wir machten aus unserem Plan einer außergewöhnlichen Expansion kein Geheimnis. Bald nachdem der Verkauf abgeschlossen war, rief der Firmenchef, Geheimrat Wilhelm von Opel, alle seine Händler in einem großen Treffen in Frankfurt zusammen. Alle, etwa fünf- oder sechshundert von ihnen kamen, waren aus Deutschland oder aus den Nachbarländern, in die Opel exportierte. Ich sprach zu der Gruppe über die Wirtschaftspolitik der GM. Ich äußerte ihnen gegenüber, daß, obwohl Deutschland ein hochindustrialisiertes Land, seine Auto-Produktion nach amerikanischer Auffassung doch sehr niedrig sei und daß ich damit rechnete, daß die Opel-Produktion eines Tages auf eine Höhe von 150.000 Fahrzeugen pro Jahr kommen würde. Als diese Bemerkung ins Deutsche übersetzt wurde, lächelte man darüber. Ich wurde eben als ein unverbesserlicher phantastischer Amerikaner betrachtet. Heute, wo ich dieses schreibe (1964), liegt die Kapazität bei 650.000 Fahrzeugen.“

Viele Vorteile

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der volle beiderseitige Nutzen der vor nunmehr 50 Jahren begonnenen Zusammenarbeit deutlich. Der Konzernverbund bietet Opel viele Möglichkeiten und Vorteile in Form der Übernahme technischer Entwicklungen und organisatorischer Lösungen sowie durch die Nutzung der weltweiten Absatzkanäle unserer Muttergesellschaft. Die Konzerntochter Opel ihrerseits ist zweifellos eine Perle in der General Motors Krone geworden, während auf der anderen Seite Werk und Beschäftigte ebenso wie Händlerschaft, Lieferanten und nicht zuletzt der Fiskus am Wohlergehen, am Wachstum und an der Ertragskraft der Firma ihren Nutzen und Anteil haben. OGR

Höhenregulierungen = Fahren mit Niveau

Ob ein Wagen über eine Bodenwelle fährt, oder ob jemand einen Zementsack in den Kofferraum wuchtet, die Fahrzeugfedern reagieren in beiden Fällen gleich: sie drücken sich zusammen. Was beim Verarbeiten der Bodenwelle als Fahrkomfort durchaus erwünscht ist, kann sich bei der erhöhten Kofferraumlast als echter Nachteil erweisen. Das Wagenheck hängt „bleibend“ nach unten. Die Folgen: die Scheinwerfer strahlen den Himmel und den Gegenverkehr an. Die Bodenfreiheit ist stark reduziert, und bei Pendel- oder Schräglenkerhinterachsen ist die Radstellung oft mit X-Beinen zu vergleichen. Neben der entschwundenen schönen Heckansicht kommen außerdem noch die sich auf den Innenkanten verschleißenden Hinterreifen. Da überdies der größte Teil des möglichen Federwegs durch die statische Vorlast schon verbraucht ist, werden den Insassen die Anschlagpuffer weder mechanisch noch akustisch verborgen bleiben.

Einfach, aber wirkungsvoll

Kein Wunder, daß rührige Erfinder auf Abhilfe sannen. Da gab es Zusatzfedern in Form von soliden Gummibällen, die, zwischen den Windungen der Schraubenfedern eingeklemmt, die schlimmsten Puffereinsätze verhinderten. Die Montage sowie die Feinabstimmung des notwendigen Luftdrucks waren indes nicht frei von Problemen. So bestand weiter Bedarf an eleganteren Lösungen. Diese gibt es

heute in zweierlei Ausführungen. In beiden Fällen werden als Zusatzfedern die Stoßdämpfer der Hinterachse verwendet. Um dieser zusätzlichen Aufgabe gewachsen zu sein, bedurften sie einer leichten Umkonstruktion: Sie wurden um einen Gummibalg bereichert, der die an Achse und Aufbau befestigten Stoßdämpferteile luftdicht miteinander verbindet. Wird nun Druckluft in dieses Zusatz-System eingeblasen, drückt sich der Stoßdämpfer auseinander und hebt das Wagenheck hoch. Einfach, aber wirkungsvoll. Bleibt nur die Frage, wie die Luft in den Balg kommt.

Entweder manuell . . .

In der einfacheren Ausführung der Höhenregulierung führt ein dünner Druckschlauch von den Stoßdämpfern zu einem leicht erreichbaren Ventil, zum Beispiel im Kofferraum. Hier kann die Druckluft an jeder Tankstelle eingeblasen werden, mit den gleichen Handgriffen und so einfach wie beim Reifenaufpumpen. Das Wagenheck hebt sich dann und bleibt so lange „geliftet“, bis die Luft nach Bedarf wieder abgelassen wird. Etwas Luft muß übrigens immer im System bleiben (ca. 0,8 bar Überdruck), damit die Gummibalgwände bei den normalen Federbewegungen nicht aneinander reiben. Soweit die manuell einstellbare Höhenregulierung, die ab Werk auf Wunsch recht preiswert in Neuwagen eingebaut werden

kann, zur Zeit für etwa 130 DM. Für diejenigen, die von Luftzapfsäulen unabhängig bleiben möchten, gibt es als Opel-Ersatzteil noch einen Mini-Elektrokompresseur, der, vom Zigarrenanzünder gespeist, neben dem Manuallift auch Reifen oder Luftmatratzen füllen kann.

. . . aber auch automatisch

Wem dagegen die Handarbeit beim Aufpusten zu umständlich ist, der kann es gegen Aufpreis (Senator/Monza ca. 650,- DM) auch automatisch erledigt bekommen. Hierbei registriert ein Sensor den Abstand von Hinterachse zu Karosserie und schaltet, sobald ein bestimmter Wert unterschritten wird, einen kleinen Elektrokompresseur ein, der die Luftbälge füllt. Damit dies nicht bei jeder der von schlechten Straßen verursachten Federbewegung geschieht, ist eine elektronische Verzögerungsschaltung eingebaut. Erst wenn die Einfederung etwa eine halbe Minute andauert, wird der Kompressor eingeschaltet. Die Automatik wirkt also nur bei Beladungsveränderungen der Hinterachse.

Vorteile offensichtlich

Die Vorteile der Höhenregulierung – manuell oder automatisch – sind offensichtlich. Auch bei voller Zuladung steht der Wagen gut da. Die Scheinwerfer strahlen korrekt, die Bodenfreiheit ist wieder gesichert, die Reifenkanten werden geschont. Besonders die Caravan-Fahrer können sich freuen: die Anhängerdeichsel steht waagrecht, ohne daß härtere Federn eingebaut werden mußten, deren Komfortverschlechterung immer zu spüren ist, besonders bei geringer Zuladung. Die Höhenregulierung dagegen wirkt nur federerhärtend, wenn sie tatsächlich gebraucht wird. Eine praktische Sache also.

Kein Freibrief zum Überladen

Nur eines ist die Höhenregulierung auf keinen Fall: Ein Freibrief zum wilden Überladen des Fahrzeugs. Zwar kann das Wagenheck hochgehalten werden, die Tragfähigkeit der Reifen ist jedoch nach wie vor begrenzt. Für alle diejenigen, die ihren Wagen beladen, aber nicht überladen wollen, ist sie ein durchaus sinnvolles Zubehör, vor allem für Anhängerbetrieb. Und, besonders in der manuellen Ausführung, gar nicht einmal teuer. P.Kr.





Winterreifen auch im Sommer?

Schlecht gesichert

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club äußerte kürzlich die Meinung, die meisten der deutschen Autofahrer seien selbst schuld, wenn ihr Wagen gestohlen oder aufgebrochen werde. Zum Beispiel, so hat es die Vereinigung ermittelt, werde nur jedes sechste der geparkten Autos genügend abgesichert. Oft blieben die Fenster, die Türen oder der Kofferraum offen, wertvolle Gegenstände auf den Sitzen liegen und seien so für Gelegenheitsdiebe eine Verleitung zum Aufbrechen der Türen; mancher Autofahrer lasse sogar den Zündschlüssel stecken, weil er „nur mal schnell zum Kiosk“ gehe. In der Bundesrepublik, so der ADAC, werden jährlich etwa 60.000 Wagen gestohlen; 8.000 davon bleiben verschwunden. Und etwa 280.000mal werden geparkte Autos aufgebrochen. Weit aus größer als bei den Kraftwagen ist die Zahl der Diebstähle bei Fahrrädern und motorisierten Zweirädern: mehr als 250.000 Fahrräder und etwa 120.000 andere Zweiräder werden Jahr für Jahr entwendet.

Auf dem Parkplatz

Die Grundregel „rechts vor links“ gilt auch für die markierten Flächen eines Großparkplatzes, wenn das Fahrbahnnetz auf dem Parkplatz klar erkennbar von den Abstellplätzen zu unterscheiden ist. (z.B. Pflasterstreifen, unterschiedliche Oberflächengestaltung, Pflanzstreifen oder auch Farblinien, Ketten u.ä.) Allerdings gilt der Grundsatz „rechts vor links“ nur für den Verkehr auf den gekennzeichneten Fahrbahnen, nicht dagegen, wenn ein Kraftfahrer von einer Parkfläche in eine Fahrspur einfährt oder wenn er markierte Parkflächen überfährt. Nicht gilt bei einem Zusammenstoß auf den Fahrbahnen des Parkplatzes die Regel, daß der Wartepflichtige den Schaden grundsätzlich allein zu tragen hat, da auf einem Parkplatz alle Verkehrsteilnehmer, auch der von rechts kommende, mit erhöhter Vorsicht fahren müssen. (OLG Nürnberg – 1 U 175/76.)

np

Auch der strengste Winter geht einmal vorbei. Inzwischen ist es Frühling geworden. Mit den Temperaturen steigen dann auch die Reibbeiwerte zwischen Reifen und Straße, so daß einem zügigen Vorwärtskommen zumindest aus dieser Sicht nichts mehr entgegensteht. Und schließlich erinnern nur noch die am Wagen montierten Winterreifen an die vergangene kalte Jahreszeit. Was soll nun mit ihnen geschehen? Weiterfahren oder sie eingedenk der Mahnung „Der nächste Winter kommt bestimmt“ bis dahin gut aufheben?

Wer Entscheidungshilfe für diese Frage braucht, der messe schnell einmal die noch verbliebene Profiltiefe seiner Winterpneus. Ergeben sich dabei mehr als 4 mm, so ist man tatsächlich noch Besitzer von echten Winterreifen. Denn soviel Profil ist mindestens erforderlich, um den Winteranforderungen gerecht zu werden. Bei geringeren Profiltiefen ist die Wintertauglichkeit in Frage gestellt. Da sich Aufheben dann meist nicht mehr lohnt sollten sie ruhig weitergefahren werden; allerdings nur bis zur Mindestprofiltiefe von 1 mm. Es sind jedoch dabei, und das gilt generell für die Verwendung von Winterreifen im Sommer, einige wichtige Dinge zu beachten.

Einmal darf die für Winterreifen maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf keinen Fall überschritten werden. Der kleine Aufkleber mit der Angabe der Höchstgeschwindigkeit darf also auch im Sommer nicht aus dem Blickfeld des Fahrers verschwinden. Weiterhin muß auch der erhöhte Luftdruck beibehalten werden. Für Opel-Fahrzeuge sind zusätzliche 0,3 bar vorgeschrieben.

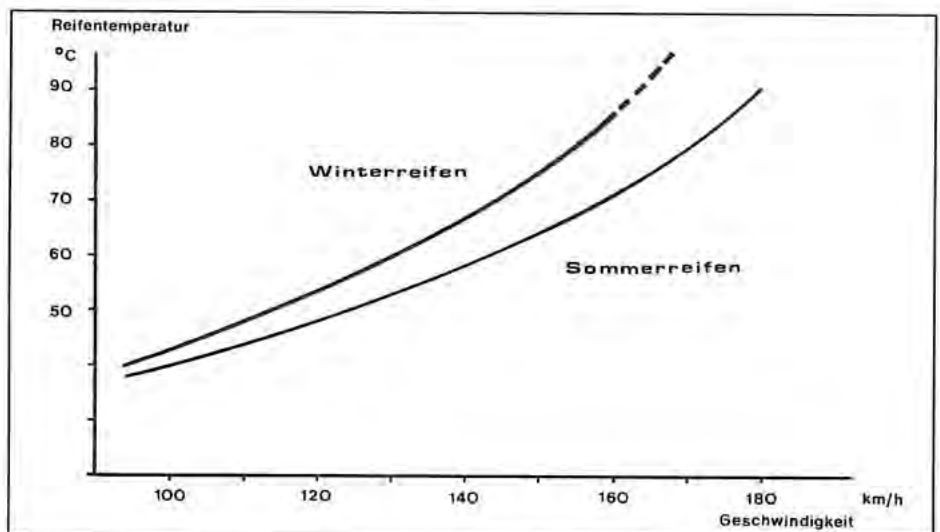
Allerdings können weder der höhere Luftdruck, noch die reduzierte Höchstge-

windigkeit eine Unart der Winterreifen verhindern: Ihr Fahrverhalten ist einfach schlechter als das von Sommergürtelreifen. Das Ansprechen auf Lenkbewegungen erfolgt nicht so spontan wie gewohnt, und bei schnellen Richtungswechseln schwingt das Wagenheck spürbar nach. All das sind Folgen der üppigen Profilstaltung sowie der weichen Gummimischung. Beide eben genannten Konstruktionsmerkmale haben noch eine nachteilige Folge: Sie lassen den Reifen schneller warm werden, besonders bei flotter Fahrt. Deshalb auch die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit.

Wenn die Reifenerwärmung im kalten Winter auch nicht kritisch werden kann, im Hochsommer und besonders bei (versehentlich) überschrittener Höchstgeschwindigkeit ist die Gefahr eines Reifenkollapses durchaus vorhanden. Und zwar umso mehr, je dicker die isolierte Profilschicht noch ist. Die Temperaturentwicklung eines neuen Sommer- sowie Winterreifens ist aus dem Diagramm ersichtlich.

Hand in Hand mit den höheren Temperaturen tritt überdies ein verstärkter Verschleiß auf. So reibt sich die Lauffläche im Vergleich zu Sommerreifen etwa 20 bis 30 Prozent schneller ab. Und noch etwas. Eine Gummimischung, die auf Schnee und Eis hohe Reibbeiwerte bringt, muß auf sommerlich nasser Straße nicht unbedingt ebenso gut sein. Bei manchen Fabrikaten ist hier deshalb Vorsicht geboten. Winterreifen sind eben doch Spezialreifen für Schnee, Matsch und Eis. Hierfür wurden sie konstruiert und unter diesen Bedingungen zeigen sie ihre guten Eigenschaften. Werden sie als Sommerreifenersatz zweckentfremdet, so verrichten sie zwar innerhalb ihrer Möglichkeiten ihren Dienst, aber insgesamt doch recht lustlos.

P.K.



HÄTTEN SIE'S GEMERKT?

VV: Wo bleiben die Frauen?



Der Wunsch, Frauen möchten in vielen Sparten des Berufslebens weit zahlreicher eine führende, aktive und anregende Rolle spielen, als sie es tun, wird immer wieder in Diskussionen vorgetragen. Das gilt nicht zuletzt auch für unser Vorschlagswesen. Denn nur 4,2 Prozent aller im Werk Rüsselsheim eingehenden Verbesserungsvorschläge stammen von Mitarbeiterinnen, wobei die weiblichen Angestellten noch vor den Lohnempfängerinnen liegen.

Woher kommt das? Die Frage läßt sich leichter stellen als beantworten. Aber das steht fest: Viele Frauen — und das ist eine nicht gerade seltene Erfahrung — zeigen überraschende technische Talente und Kombinationsgaben. Im Haushalt beweisen sie es doch täglich. Hier ersetzen sie oft den Mann, bedienen komplizierte technische Apparate und wissen auch meist, woran es liegt, wenn beispielsweise die Waschmaschine nicht mehr will.

Frauen, so meinte kürzlich ein Wissenschaftler, seien eine bisher kaum genutzte Quelle an technischer Kreativität. Hoffentlich hat er recht, auch was unsere Opel-Mitarbeiterinnen betrifft, in welchen Werksbereichen sie auch arbeiten. Vielleicht fehlt es in vielen Fällen nur an entsprechenden Anstößen.

Ein positives Beispiel gibt die bislang in Rüsselsheim tätige, inzwischen nach Bochum versetzte Meisterin Rose Seidenfuß. Zu ihrem Vorschlag: In der Polsterei werden an Vordersitz und



Hinterrücken Abheftstreifen aus Stoff angenäht. Das Streifenmaterial wurde bisher als Meterware auf Rollen angeliefert. Um die genaue Länge der Abheftstreifen zu erhalten, wurde das Maß auf der Sitz- und Rückenfläche mit einer Schablone angezeichnet, der Abheftstreifen aufgelegt und dann erst abgeschnitten.

Rose Seidenfuß erschien dieses Verfahren zu umständlich. Sie reichte einen Verbesserungsvorschlag ein und schlug darin vor, auf Maß geschnittene Abheftstreifen anzunähen und das Anzeichnen auf den Flächen entfallen zu lassen. Diese Verfahrensweise erwies sich in der Praxis als möglich. Für die erzielte Zeiteinsparung erhielt Rose Seidenfuß eine Prämie von DM 4.280,—.

Es ist zu hoffen, daß dieses Beispiel anregend wirkt und mehr Mitarbeiterinnen als bisher zum Vorschlagsformular greifen läßt. Auch für sie gilt: Denke mit, es zahlt sich aus. Wi.

Dies + Das

Kurz nach acht ruft eine Frau aufgeregt einen Anschluß im Verwaltungsbau an: „Ist dort der K 40? Ich will nur sagen, daß mein Mann schwer krank geworden ist“. Der K 40 wäre hier nicht, wird ihr geantwortet, der sei groß, da müsse sie schon die dortige Telefonnummer ihres Mannes wissen. Nein, die wüßte sie nicht. Man gab ihr eine der Telefonnummern der Personalabteilung, und die konnte durch ihre Kartei helfen. Doch das dauerte längere Zeit und machte einige Mühe. Ein Beispiel mehr dafür, daß zu Hause immer die Telefonnummer der Abteilung bekannt oder „greifbar“ sein muß, damit man in Notfällen ohne längere Verzögerung die Verbindung herstellen kann. (Vorgeschlagen wurde das schon oft, aber... siehe oben.)

Ein Kollege suchte für seinen Sohn einen gebrauchten Kadett. Ein Verkäufer war bald gefunden. Bei der Probefahrt dachte der Kollege: Der Wagen kommt dir doch bekannt vor, einen solchen Kadett hast du doch schon mal gehabt! Ein Blick in die Fahrzeugpapiere brachte dann Klarheit: Es war sein früheres Auto, das er vor sechs Jahren verkauft und jetzt für seinen Sohn wieder erworben hatte. (Zufälle gibt's!)

Auf dem Parkplatz fällt einigen Kollegen ein funkelnagelneues Fremdfabrikat auf. Ein Sportwagen. Sie umstehen ihn diskutierend. Als der Besitzer kommt, meint der: „Schnittig, was?“ Mehr sagt er nicht, steigt stolz erhobenen Hauptes ein und braust davon. Einer der Kollegen dazu: „Wenn einer bei Opel ist und einen billig gekauften fremden alten Schlitten fährt, weil er aus irgendeinem Grund auf den Pfennig sehen muß — das versteh' ich. Aber wenn einer bei Opel sein gutes Geld verdient und sich einen nagelneuen fremden Wagen kauft... nee“. Die anderen sind der gleichen Meinung. (Dabei haben wir doch selbst rasante, sportliche Typen.)

Zwei ausländische Mitarbeiterinnen vom Ordnungsdienst, verschiedener Nationalität, unterhalten sich. In ihrer beiderseitigen Heimatsprache können sie sich nicht verständigen, wohl aber in Deutsch, wenn auch holperig und ungenau. (Deutsch als Kontaktsprache! Verständlich bei Mitarbeitern aus 50 Nationen, die hier arbeiten.)

Kommt ein Neuer in die Werkbücherei. Er möchte gern ein Buch haben, in dem nichts von Mord, Liebe, Verbrechen, Ärzten, Millionären und Jungfrauen steht. Was man ihm empfehlen könne? Großes Raten. Vielleicht den Katalog eines Versandhauses, meint eine der Büchereidamen. Natürlich im Scherz. (Sachen gibt's!)

OKB-NOTIZ

Informationszentrum im K 65

Ein weiterer Service der Opel-Kreditbank steht seit kurzem den Rüsselsheimer Kolleginnen und Kollegen zur Verfügung. Als ständige Einrichtung wurde in der Wagenverkaufszentrale im K 65 ein Informationszentrum eingerichtet. Es ist täglich geöffnet von 9.00 bis 12.30 Uhr und von 13.00 bis 16.00 Uhr. Telefon (06142) 65421. Der Service umfaßt Beratung und Abschluß von OKB-Finanzierungen und OVD-Haftpflicht- und Kaskoversicherungen, Einzahlungen, Kraftfahrzeugbrief-Ausgabe und Doppelkarten-Depot. Kundenberater Rainer Wenz (Bild) meint: „Bei mir finanzieren Sie immer richtig“.



Die neue Lackiererei wird 1980 fertig

Hochmoderne Einrichtungen – Kein Baustellenverkehr im Stadtgebiet

Eines der wichtigsten Projekte im Rahmen unseres bis 1981 laufenden Investitionsprogrammes in Höhe von fünf Milliarden hat inzwischen das Planungsstadium absolviert: Schon in Kürze werden die Bauarbeiten für die neue Lackiererei beginnen, die nach ihrer Fertigstellung zu den modernsten und auch größten Anlagen ihrer Art in ganz Europa zählen wird. Für das Unternehmen bedeutet sie eine spürbare Erhöhung seiner Produktionskapazität im Rüsselsheimer Stammwerk, für die dort beschäftigten Mitarbeiter außerdem eine weitere Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen.

Technische Daten

Die technischen Daten des mit 500 Millionen Mark veranschlagten Komplexes zwischen den K-Bauten und der Bahnlinie Frankfurt-Mainz können durchaus beeindruckend sein: Die Länge entspricht mit 400 Metern der von vier Fußballfeldern, die Breite beträgt 80 Meter, und in der Höhe wird die neue Lackiererei 38 Meter messen. Damit werden etwa eine Million Kubikmeter

umbauten Raumes geschaffen, der freilich nicht nur die Produktionsanlagen beherbergt, sondern auch die zahlreichen Sozialräume wie Kantine, Pausen- und Raucherräume sowie die sanitären Bereiche.

Umweltschutzeinrichtungen

Die Fertigungseinrichtungen, die für das Projekt vorgesehen sind, werden von namhaften europäischen Spezialfirmen geliefert. Gleiches gilt für die Einrichtungen zugunsten des Umweltschutzes: Sämtliche Karosserietrockenöfen zum Beispiel werden mit einer sogenannten thermischen Nachverbrennung ausgerüstet, um die Schadstoffe zu verbrennen. Trotz der Kapazitätserweiterung von über zehn Prozent wird dadurch im Vergleich mit den bestehenden Anlagen eine Reduzierung der Emissionen um nahezu die Hälfte erzielt.

In das Bild der Umweltfreundlichkeit paßt sich auch die Geräuscharmheit der neuen Lackiererei gut ein. Dieser von Natur aus leise Abschnitt der Pro-

duktionsanlagen wird durch besondere schalltechnische Maßnahmen an den Belüftungsaggregaten als Geräuschquelle so gut wie ausgeschaltet.

Montagekapazität erweitert

Die Rohbauarbeiten an der neuen Lackiererei, die im übrigen durch eine Förderbrücke mit dem Karosseriebau verbunden werden wird, sollen Anfang des kommenden Jahres abgeschlossen sein, mit der kompletten Fertigstellung wird im August 1980 gerechnet. Die jetzigen Lackierereianlagen werden nach dem Anlauf der neuen Betriebsstätte demontiert, wobei es geplant ist, die dann frei werdende Fläche im Gebäude K 40 zur Erhöhung der Montagekapazität zu nutzen. Während der Bauzeit dürfte es die Rüsselsheimer vor allen Dingen freuen, daß der Baustellenverkehr das Stadtgebiet nicht berühren wird. An- und Abfahrt aller beteiligten Firmen – es werden bis zu 750 Leute gleichzeitig auf der Großbaustelle beschäftigt sein – vollzieht sich durch das Portal 80 über die außerörtliche Fortsetzung der Mainzer Straße.



Die Aufnahme zeigt das Modell der neuen Lackiererei mit zwei Obergeschossen und einem Penthouse.

BEI UNS ZU HAUS

Diesmal RAUNHEIM

In unserer Serie über Wohnorte unserer Mitarbeiter diesmal ein Portrait vom nahen Raunheim, das östlich von Rüsselsheim liegt. Zur Zeit sind dort 1.000 Opel-Mitarbeiter zu Hause. Die Stadt verdankt ihre Entstehung der fränkischen Landnahme im Rhein-Main-Gebiet während des 6. und 7. Jahrhunderts. In einer heute nur noch als Abschrift vorhandenen Urkunde des Erzbischofs Hatto von Mainz aus dem Jahre 910 und einer authentischen Urkunde aus dem Jahre 1211 wird das Dorf „Ruwenheim“ – so sein damaliger Name – erstmals genannt.

Gleichzeitig machte sich in jenen Jahren auch ein sehr starker Auftrieb bemerkbar, als bei Opel in Rüsselsheim die Automobilproduktion in Schwung gekommen war. Opel wurde der Arbeitgeber von immer mehr Raunheimern. Diese Entwicklung ließ Raunheim in den zwanziger und dreißiger Jahren zu einer typischen Arbeiterwohngemeinde werden. Ihre Einwohnerzahl stieg von knapp 2.000 im Jahre 1910 auf nahezu 3.000 im Jahre 1939. Der Zweite Weltkrieg schlug auch Raunheim mannigfache Wunden, doch die Gemeinde, die bei Kriegsende auf



Die katholische Kirche von Raunheim.

rund 3.600 und zu Beginn der sechziger Jahre auf mehr als 6.000 Einwohner angewachsen war, wurde verhältnismäßig schnell mit den ersten schweren Nachkriegsproblemen fertig.

Veränderte Struktur

Etwa ab 1955 setzte durch eine Politik konsequenter Industrieansiedlung eine Entwicklung ein, die die Struktur völlig veränderte. Heute ist Raunheim, das 1966 zur Stadt erhoben wurde und es mittlerweile auf fast 13.000 Einwohner gebracht hat, Sitz von mehr als zehn großen und mittleren Industriebetrieben verschiedener Branchen. Das Netz öffentlicher Einrichtungen reicht von Sportpark, Hallenbad und Freibad im Waldsee bis hin zu Museum und Stadtbücherei. Im Oktober 1973 hat sich Raunheim mit der französischen Stadt Le Teil im Departement Ardèche am Westufer der Rhône gelegen, verschwistert und pflegt seitdem gute Beziehungen zu unserem Nachbarvolk. Aufgeatmet haben viele Raunheimer, als Ende 1978 durch die Eröffnung des Ortsumgehungs der B 43 verkehrsmäßig eine starke Entlastung eintrat, die auch den Opel-Pendlern zugute kommt.



Blick auf Raunheim. Hinten die Neubauviertel und dahinter Rüsselsheim.

Wie das der meisten Nachbarorte, stand sein Schicksal unter wechselvoller Herrschaft. Auch Raunheim hatte unter den Wirren und Drangsalen des 30jährigen Krieges (1618 – 1648) zu leiden und wurde durch die Pest stark entvölkert. 1641 zählte es nur noch „sieben Seelen“. Berichte über Kriegswirren durchzogen auch in der Folgezeit die Dorfgeschichte.

Zeichen des Aufstiegs

Zeichen des Aufstiegs und des Fortschritts wurden in Raunheim erst zu Beginn dieses Jahrhunderts sichtbar, als die Industrialisierung auch hier die kleinstädtisch-handwerkliche Struktur ablöste. 1898/99 begannen ein Röhrenwerk und 1911 eine Lederfabrik, die inzwischen jedoch aus der Lederbranche ausgeschieden ist, mit der Produktion und gaben zahlreichen Einwohnern Arbeit und Brot.



Zu den zahlreichen städtischen Einrichtungen zählt auch das Hallenbad.

BRIEF AUS DER UDSSR

Bitte um Oldtimer-Ersatzteile

Der oben abgebildete Briefumschlag gehört zu einem Schreiben, das Stetsjuk Wassiliji Efimowitsch aus Sewastopol auf der Halbinsel Krim (Sowjetunion) an den „Schefdirektor des Opelwerks“ richtete. Er schrieb darin (in russischer Sprache) unter anderem, daß er glücklicher und zufriedener Besitzer eines Opel-Olympia aus dem Jahre 1938 sei. „Das Auto ist in einem guten Zustand und läßt sich leicht fahren. Während der letzten 40 Jahre bin ich 863.000 km (kein Druckfehler! D. R.) damit gefahren. Lediglich Kotflügel und Hinterachse mußten repariert werden, und natürlich waren Erneuerungen der Reifen fällig...“ Die Beschaffung von Ersatzteilen mache ihm, so der Schreiber weiter, allerdings mehr und mehr Schwierigkeiten. Deshalb der Brief, mit dem er sich vertrauensvoll an Opel wandte und um Unterstützung bei der Ersatzbeschaffung bat. Wie zu erfahren

war, kann in etwa 70 % solcher Fälle geholfen werden. Zuständig für die Abwicklung ist GM Austria.

Auch dieses Schreiben aus dem fernen Sewastopol ist ein erneuter Beweis dafür, wie lange Opel-Fahrzeuge aus der Produktion früherer Jahrzehnte vor allem noch in den Ländern des Ostblocks ge-

fahren und von ihren Besitzern liebevoll gepflegt werden. Bilder, die die Redaktion der Werkzeitschrift von Mitarbeitern nach Aufhalten in diesen Ländern regelmäßig erhält, beweisen dies ebenfalls. Wir könnten mit diesen Aufnahmen von noch zugelassenen und fahrtüchtigen Oldtimern Seiten in der OPEL POST füllen.



Wir gedenken

Rüsselsheim

F. Mastroiacovo, Fertigmont.
geb. 13.10.48 gest. 18.2.79

Karlheinz Denstädt, PEK-Labor
geb. 2.1.28 gest. 25.2.79

Karl-Heinr. Winter, Fahrzeugdisp.
geb. 1.11.39 gest. 5.3.79

Joh. Putzenlechner, Transportabt.
geb. 13.1.23 gest. 8.3.79

Mohamed Rida, Chassisbau I
geb. 1953 gest. 8.3.79

Heinz Fink, Zentralwerkstätten
geb. 14.3.24 gest. 9.3.79

Luigi Gnoni, Preßwerk
geb. 20.3.28 gest. 19.3.79

H. Herrmann, Verkaufsz.Bielef.
geb. 23.11.29 gest. 23.3.79

Vincenzo Russo, Motorenbau
geb. 25.1.55 gest. 23.3.79

Bochum

Werner Krolzik, Preßwerk
geb. 24.9.42 gest. 24.2.79

Werner Seewald, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 6.7.31 gest. 6.3.79

Rentner

Heinrich Senica
geb. 12.6.14 gest. 30.6.78

Heinrich Brückmann
geb. 1.2.04 gest. 28.1.79

Georg Draisbach
geb. 10.3.94 gest. 6.2.79

Adam Wolf
geb. 28.1.07 gest. 21.2.79

Anton Spies
geb. 8.5.07 gest. 25.2.79

Wilhelm Schepp
geb. 13.4.08 gest. 26.2.79

Fritz Pachnicke
geb. 23.8.11 gest. 27.2.79

Annemarie Junker
geb. 4.7.04 gest. 28.2.79

Johann Alois Neubrand
geb. 21.2.09 gest. 28.2.79

Hugo Töpfer
geb. 9.8.16 gest. 1.3.79

Heinrich Bock
geb. 14.1.99 gest. 2.3.79

August Langguth
geb. 9.6.19 gest. 2.3.79

Johann Rödler
geb. 21.4.12 gest. 3.3.79

Ludwig Schworm
geb. 22.8.13 gest. 3.3.79

Georg Gottron
geb. 1.4.18 gest. 4.3.79

Peter Schütz
geb. 29.3.03 gest. 4.3.79

Alfons Miltner
geb. 26.7.00 gest. 5.3.79

Hedwig Stork
geb. 14.1.09 gest. 6.3.79

Michael Bauer
geb. 30.9.08 gest. 7.3.79

Philipp Klepper
geb. 12.8.06 gest. 7.3.79

Walter Krüger
geb. 12.6.13 gest. 7.3.79

Wilhelm Bangert
geb. 28.11.06 gest. 9.3.79

Johann Dach
geb. 5.4.06 gest. 9.3.79

Richard Barbehen
geb. 4.8.01 gest. 12.3.79

Wilhelm Ockstadt
geb. 23.11.00 gest. 12.3.79

Fritz Petri
geb. 26.8.19 gest. 13.3.79

Siegfried Büttner
geb. 17.5.17 gest. 16.3.79

Friedrich Michels
geb. 24.12.99 gest. 16.3.79

Josef Ruppert
geb. 3.1.04 gest. 17.3.79

Emil Kallweit
geb. 23.12.11 gest. 18.3.79

Otto Tremper
geb. 2.6.03 gest. 18.3.79

Karl Weber
geb. 10.12.10 gest. 18.3.79

Josef Holzmann
geb. 17.7.21 gest. 19.3.79

Jakob Rothenburger
geb. 12.6.07 gest. 19.3.79

Alfred Jakob
geb. 23.6.15 gest. 20.3.79

Heinrich Wucher
geb. 8.5.95 gest. 20.3.79

Anna Süner
geb. 23.11.16 gest. 21.3.79

Heinrich Zaun
geb. 3.1.05 gest. 25.3.79

Georg Lehrbach
geb. 10.9.05 gest. März 79



WERK BOCHUM



Lauftreff

Seit einem halben Jahr kommen regelmäßig etwa 30 sportbegeisterte Werksangehörige im Gysenberg-Park in Herne zum Lauftreff zusammen. Initiator und Betreuer des Unternehmens ist unser Mitarbeiter H. Hahn. Der Lauf durch den Park dauert etwa eine Stunde. Anschließend ist im nahe gelegenen Freizeithaus Gelegenheit zum Duschen. Start und Ziel: Freizeithaus Gysenberg, mittwochs um 18.30 Uhr. Herbert Hahn: „Experten haben festgestellt, daß Dauerläufer sich in der Regel eines sehr guten Gesundheitszustandes erfreuen.“ Also: „Auf die Plätze – fertig – los!“ Tun wir etwas für die Gesundheit! Unser Bild zeigt einige Lauftreffteilnehmer vor dem Start.

Eignungstest

Die Abteilung Berufsausbildung hat alle Bewerber, die sich um einen Ausbildungsplatz bemühen, vor kurzem zu einem Eignungstest eingeladen. Zum Test am Samstag, 24. März, kamen 315 Bewerber. Einen Vormittag lang mußte man die in der Schule erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten unter Beweis stellen. „Wir mußten richtig ‚büffeln‘“, sagte ein Prüfungsteilnehmer. Das Foto wurde im Aufenthaltsraum der neuen Ausbildungsstätte gemacht, wo die Prüfung stattfand. Zum 1. August 1979 werden 122 gewerbliche Auszubildende und 15 für die Ausbildung zur Bürogehilfin eingestellt.



Betriebserkundung

Um Gymnasiallehrern einen Einblick in die Wirtschaftsstruktur und die wirtschaftlichen Probleme des Reviers zu geben, führt die Industrie- und Handelskammer Bochum eine Veranstaltungsreihe durch. Eine in diesem Zusammenhang in unserem Werk stattgefundene Betriebserkundung stand unter dem Thema „Aktuelle Beschäftigungsprobleme in einem Großbetrieb der Automobilindustrie“. Nach einem Rundgang fand ein Gespräch statt, an dem Dr. F. Ostheide, Leiter der Finanzabteilung, Dr. B. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, und Frau Dr. von der Weiden, Leiterin des Werksärztlichen Dienstes, teilnahmen.

EINER VON UNS

Ein Betriebswirt

Wie, so etwas gibt es auch bei Opel? Wo ist das Lokal und welches Bier schenkt dieser „Betriebswirt“ aus? Irrtum, ein solcher Wirt ist hier nicht gemeint, sondern jemand, der an der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie 3 1/2 Jahre studiert und nun sein Wirtschaftsdiplom als Betriebswirt (VWA) errungen hat. Vier- bis fünfmal in der Woche nach Feierabend für einige Stunden die Schulbank drücken, und dann noch zu Hause weiterarbeiten und studieren. Dazu gehört schon etwas!

1.200 Stunden sind es gewesen, die dafür geopfert worden sind. Betriebswirtschaft, Volkswirtschaft, Bürgerliches Recht, Handelsrecht waren die Hauptfächer des Studiums. Daß das Studieren nicht ganz einfach war, zeigen folgende Zahlen. Von 96, die das Studium begonnen hatten, gingen zum Schluß nur 35 in die Prüfung.

Wer ist nun dieser Betriebswirt? Zur Person: 44 Jahre, verheiratet, sechs Kinder, 5 Jahre Meister in der Produktion und in der Abteilung Berufsausbildung. Er hat die Industriemeisterprüfung bei der Industrie- und Handelskammer abgelegt. Seit 1973 Personalsachbearbeiter in der Personalabteilung. Hier ist er zuständig für den Einsatz von Minderleistungsfähigen und Schwerbehinderten sowie für die Erfassung von Arbeitsplätzen. Seit Mai 1978 ist er Mitglied des Betriebsrates. Er gehört dem Bildungsausschuß an und ist Vertreter des Betriebsrates im Ausschuß für Verbesserungsvorschläge. Außerdem ist er in der Politik tätig.



Auf wen paßt dieser Steckbrief? Es ist unser Mitarbeiter K. Winkelkötter. Nun, sein Leben besteht nicht nur aus Studium und Arbeit. Er bewohnt mit seiner Familie ein eigenes Häuschen. Der dazugehörige Garten verschafft ihm etwas Ausgleich. Einige Male im Monat betätigt sich unser Mitarbeiter als ehrenamtlicher Referent bei der KAB (Katholische Arbeitnehmerbewegung). Wir fragten, was denn der Titel des Betriebswirtes nun bringe. Die Antwort: „Ich konnte meinen Horizont etwas erweitern, bin geistig nicht eingerostet, sondern beweglich geblieben, ein gutes Fundament für meine Tätigkeit bei Opel, aber auch in der Politik und als Betriebsratsmitglied. Ich kann allen Technikern und Kaufleuten das Studium nur empfehlen.“

Unserem Mitarbeiter die besten Glückwünsche. Mit 44 Lenzen war das schon eine enorme Leistung.



„Falschspieler“

Nicht selten wird über die Automatische Kantine geschimpft und gemeckert. Vor allen Dingen dann, wenn die Automaten nicht funktionieren. Falschgeld oder ausländische Münzen sind oft daran schuld, wenn es mit den Automaten mal hapert.

Unser Bild zeigt einen kleinen Berg von Münzen, die die Apparate blockiert haben und mit denen man sich Waren erschlichen hat. Die Mitarbeiter der Kantine können ein Lied davon singen. Den „Falschspielern“ haben wir also den Ärger zu verdanken. Sollte man ihnen nicht mal das Handwerk legen? Packen wir's an! Es liegt in unserem Interesse.

Am Rande notiert

Pause. Ich sitze mit einigen Kollegen im Speisesaal. Wir hatten gut gegessen. Es war aber noch etwas Zeit, um zu verschmaufen. Ich sah in die Runde. Interessant, wenn man mal aus der Ecke das Treiben im Speisesaal beobachten kann.

Ich sah einige, die ihr Essen mit zum Arbeitsplatz nahmen. Man fragt sich, warum sie nicht in dem dafür vorgesehenen Raum das Essen einnehmen. Zwei Kolleginnen beobachtete ich, wie sie mit ihrem Essen Halbe-Halbe machten. Ich wollte erst hingehen und ihnen eine Marke schenken.

Ich erblickte dann zwei junge Leute, wie sie mit dem Besteck nur etwas durch den Teller fuhren und ihn dann zur Seite schoben. Da wäre mir beinahe der Krug geplatzt. Ich erinnere mich noch sehr gut an die Zeit nach dem Krieg, als wir den Teller ausgeleckt haben. Meistens schauten mehr Augen rein als raus. Ich dachte auch an die vielen Menschen, die gerade zu diesem Zeitpunkt irgendwo in der Welt vor Hunger sterben.

Jemand meckerte wegen einer Kleinigkeit das Küchenpersonal an. Man muß hier doch einmal feststellen, daß bei den verschiedenen Möglichkeiten der Auswahl die Männer und Frauen der Abteilung Werksverpflegung doch Erstaunliches leisten. Bei meinem Rundblick fielen mir dann auch noch die Suppenkasper auf, wie mein Freund Ede sie immer bezeichnet. Ihnen seien diese kleinen Verse gewidmet, die ein Werksangehöriger mal geschrieben hat:

*Mir vis-a-vis am Speisetisch
saß „rührend“ heut' ein dicker Fisch
„mit Kelle in der Suppenschüssel“,
als suche er den Autoschlüssel.*

*Er rührte – rührte – rührte – rührte,
und immer, wenn er Spätzle spürte,
ging Kelle – wie von Geisterhand –
zur Seite an die Schüsselwand.*

*Am Rande wird sie „umgelenkt“
und „Wäss'riges“ herausgeschwenkt:
Im Teller landet „Trockenheit“.
Ist das Gedankenlosigkeit? –*

*Mitnichten – denn nach letzten Moden
gibt es schon „trock'nerer Methoden“ –
Man geht von Tisch zu Tisch einher
und angelt, denn: „Man ist ja wer!“*

*Nur hält, wer derart sich benimmt,
den „Peter“ in der Hand bestimmt
so lange, bis ein Lausedieb
einst schöpft mit 'nem Küchensieb!
Die Küche braucht sich – ob der Themen
der Suppengüte nicht zu schämen.*

*Da brauche ich wohl nichts hinzuzufügen?
Euer Hennes.*

AUSBILDUNG – und was dann?

Über die Jugendarbeitslosigkeit, Ausbildungsplätze, Übernahme vom Ausbildungs- ins Arbeitsverhältnis wird in der Öffentlichkeit – und auch in unserem Werk – in der letzten Zeit sehr häufig diskutiert. Dr. B. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung des Werkes Bochum, hat im Rahmen einer Feierstunde, bei der 46 ehemaligen Auszubildenden der Facharbeiterbrief überreicht wurde, über verschiedene Fragen und Probleme der Berufsausbildung gesprochen. Wir haben Dr. Prein später in gleicher Sache befragt und geben hier Auszüge des Gespräches wieder.

OPEL POST: Herr Dr. Prein, 1964 ist im Werk Bochum mit der Ausbildung von Jugendlichen begonnen worden. Wie viele junge Leute wurden bis heute ausgebildet?

Dr. B. Prein: 1.163 Auszubildende haben in unserem Werk ihre Ausbildung mit der Abschlußprüfung beendet. Von diesen sind etwa 55 % noch bei uns tätig; dies entspricht den Vergleichszahlen anderer Firmen in unserem Einzugsgebiet. 17 ehemalige Auszubildende kehrten als Ingenieure zu uns zurück.

OPEL POST: Worin liegt der Wert einer abgeschlossenen Ausbildung?

Dr. B. Prein: Ich habe wiederholt darauf hingewiesen, wie wichtig eine abgeschlossene Ausbildung gerade heute und in der nächsten Zukunft, wenn die geburtenstarken Jahrgänge auf den Arbeitsmarkt drängen, für jeden jungen Menschen ist. Es liegt auf der Hand, daß jemand, der eine Ausbildung vorweisen kann, leichter einen Arbeitsplatz findet. Aus diesem Grunde und um gleichzeitig einen Beitrag zur Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit zu leisten, hat sich unsere Firma entschlossen, die Zahl der Ausbildungsplätze in allen Werken wesentlich zu erhöhen. So haben am 1. September vorigen Jahres 136 Jugendliche eine Ausbildung bei uns in Bochum begonnen; das waren 16 mehr als im Jahr davor. In den kommenden Jahren werden weitere Ausbildungsplätze zur Verfügung stehen, so daß wir schließlich jährlich 145 gewerbliche und 15 kaufmännische Auszubildende einstellen können. Das bedeutet dann eine Kapazität von maximal 577 Ausbildungsplätzen. Hervorzuheben ist, daß unter den 121 gewerblichen Auszubildenden, die am 1.9.1978 bei uns angingen, erstmalig 4 Mädchen waren.

OPEL POST: Ist für alle Auszubildenden später ein Arbeitsplatz sicher?

Dr. B. Prein: Wir bilden ganz bewußt über unseren Bedarf aus. Das hat allerdings zur Folge, daß nach Abschluß der Ausbildung nicht mehr jeder Auszubildende erwarten kann, daß er bei Opel als Lohnempfänger oder Gehaltsempfänger sofort in seinem erlernten Beruf beschäftigt wird. Wir werden uns jedoch wie bisher bemühen, vorübergehend andere Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen, damit die betroffenen Auszubildenden eine Verdienstmöglichkeit haben und die während der Ausbildungszeit in unserer Firma erworbenen Anwartschaftsrechte behalten.

OPEL POST: Worauf sind diese Beschäftigungsschwierigkeiten zurückzuführen?

Dr. B. Prein: Es gibt hierfür mehrere Gründe. Zum einen ist die Zahl der Austritte von Facharbeitern in unseren Ausbildungsberufen in der letzten Zeit ganz erheblich zurückgegangen. Das liegt wohl vor allem daran, daß die Industrie und das Handwerk in unserem Einzugsgebiet nicht mehr so aufnahmefähig sind wie früher. Ferner stehen in unseren Vormerkkarteien die Namen vieler langgedienter Werksangehörigen, die auf eine Beschäftigung in ihrem erlernten Facharbeiterberuf warten. Außerdem liegen zahlreiche Bewerbungen von Facharbeitern vor, von arbeitslosen und von solchen, die ihren Arbeitsplatz wechseln möchten; darunter sind auch junge Leute, die ihre Lehre absolviert haben und in ihrem Ausbildungsbetrieb nicht bleiben können oder wollen. Unsere Auszubildenden stehen also nach Abschluß ihrer Ausbildung in einer Art Wettbewerbssituation, und die für die Besetzung der wenigen Facharbeiterpositionen Verantwortlichen, nämlich Personalabteilung, Betriebsrat und Betrieb, haben es nicht leicht, zu entscheiden, wem sie den Vorzug geben sollen.

OPEL POST: Kürzlich haben 46 gewerbliche Auszubildende ihre Prüfung abgelegt. Konnten diese jungen Mitarbeiter im erlernten Beruf beschäftigt werden?

Dr. B. Prein: Es war nicht möglich, diese Jungfacharbeiter sofort in einer Facharbeiterposition in unserem Werk unterzubringen. Wir hoffen, daß es uns gelingt, ihnen nach und nach Positionen zu verschaffen, die ihrer Ausbildung entsprechen. Diese Regelung ist von einigen

kritisiert worden. Die Kritik ist jedoch nach meiner Meinung unberechtigt. Ist es wirklich – aufs ganze Arbeitsleben bezogen – so schädlich, wenn ein Facharbeiter die Tätigkeit seines in der Produktion tätigen Kollegen näher kennenlernt? Es gibt große Firmen, die ganz bewußt ihre Auszubildenden nach der Prüfung zunächst in Produktionsbereichen einsetzen und dies als eine Weiterführung der Ausbildung ansehen. Auch das Argument, daß der junge Facharbeiter, der nicht sofort nach der Prüfung in seinem Beruf eingesetzt wird, das Erlernte schnell wieder vergißt und sich so seine Qualifikation verschlechtert, kann ich nicht anerkennen. Die Leistungen der jungen Facharbeiter, die erst nach Absolvierung des Bundeswehrdienstes ins Berufsleben eintreten, sprechen zum Beispiel eindeutig dagegen.

OPEL POST: Unterscheidet sich ein Auszubildendenverhältnis von einem Arbeitsverhältnis?

Dr. B. Prein: Ja, man sollte sich immer wieder vor Augen halten, daß das Auszubildendenverhältnis sich von einem Arbeitsverhältnis wesentlich unterscheidet und daß sich an den Ausbildungsabschluß nicht automatisch ein Arbeitsverhältnis anschließt. Beide Seiten, der Ausbildungsbetrieb und der Auszubildende, sind in ihrer Entscheidung frei, ob sie anschließend ein Arbeitsverhältnis miteinander eingehen wollen. Auf Grund dieser Rechtslage mußten wir in früheren Jahren viele junge Facharbeiter, die wir gerne behalten hätten, gehen lassen.

OPEL POST: Wie errechnen Sie die Zahl der Ausbildungsplätze im Werk?

Dr. B. Prein: Die Zahl der Ausbildungsplätze in einem Unternehmen wird oft an der Gesamtzahl der Beschäftigten gemessen. Diese Relation ist jedoch unrealistisch, denn der Facharbeiterbedarf und der Facharbeiteranteil im Unternehmen sowie das Fachkräfteangebot auf dem Arbeitsmarkt werden hierbei nicht genügend berücksichtigt. Richtiger ist es, die Zahl der Auszubildenden zu der Zahl der im Unternehmen vorhandenen Facharbeiter-Positionen in Beziehung zu setzen, und zwar nur in den Berufen, in denen ausgebildet wird. Auf dieser Basis sehen die Zahlen für unser Werk so aus: Beschäftigte Facharbeiter der Berufe, in denen wir ausbilden = ca. 5.300, durchschnittliche Zahl der gewerblichen Auszubildenden = ca. 336. Das Verhältnis be-

Das ging noch einmal gut

Der Schrecken stand den Beteiligten kurz nach dem Unfallereignis noch in den Gesichtern geschrieben. Nachdem jedoch feststand, daß kein Mensch unter den umgestürzten Waggon geraten war, wich der Schock der Erkenntnis, daß es in diesem Fall noch einmal gut gegangen war. Das nach dem Unfall sich bietende Bild war zunächst sehr bedrückend, und es gehörte nicht viel Phantasie dazu, sich vorzustellen, was für ein Unglück mit all seinen Folgen es gewesen wäre, wenn auf dem Trittbrett ein Rangierer oder neben dem Waggon jemand zufällig gewesen wäre. — Weshalb konnte der Waggon entgleisen oder umstürzen?

Am Vortage — einem Tag wie jeder andere — waren zwei Waggon auf einem Stumpfgleis (Gleisende) abgestellt worden. Kurz vor dem Unfallereignis waren mit einer Lok acht Waggon an die abgestellten herangedrückt und angekuppelt worden, um sie zusammen als Einheit abzuziehen. Als sich die Rangiereinheit in Bewegung setzte, fuhren die letzten zwei angehängten Waggon nicht in der vorgesehenen Richtung nach, son-

dern rollten, weil die Weiche versehentlich für eine andere Richtung gelegt war, in ein anderes Gleis. Bei der dabei auftretenden Verspannung entgleiste der achte Waggon der Rangiereinheit und stürzte seitlich um. Ein nicht korrigiertes Versehen wie hier kann weittragende Folgen haben. Der Mensch ist nun einmal das Maß aller Dinge. Täglich müssen wir erfahren, daß sich an technischen Einrichtungen nicht alles nach unseren Wünschen perfektionieren läßt. — Und die aus dem Unfallereignis zu ziehende Lehre:

Aus diesem noch relativ gut verlaufenen Vorfall sollte jeder erneut für sich die Schlußfolgerung ziehen, bei in Bewegung befindlichen Rangiereinheiten einen in jeder Hinsicht ausreichenden Sicherheitsabstand zu halten. Das gilt insbesondere beim Passieren von Bahnübergängen und auf Straßen, die von Rangiereinheiten befahren werden. Im eigenen Interesse sollte jeder — ganz gleich, ob als Fußgänger oder Fahrzeugfahrer — den Hinweisen des Rangierpersonals beim Absperrern von Straßen oder Übergängen Folge leisten.



trägt somit 6,3%. Es wird nach der Erhöhung der Einstellquoten ab 1981 auf ca. 8% ansteigen.

OPEL POST: Welche Summen muß Opel für einen Ausbildungsplatz aufwenden?

Dr. B. Prein: Bei aller gesellschaftspolitischen und staatsbürgerlichen Verantwortung und Bereitschaft, unseren Schulabgängern eine Ausbildung auf den Lebens-

weg mitzugeben, dürfen die finanziellen Belastungen, die die auszubildenden Betriebe übernehmen, nicht übersehen werden. Die Kosten für einen Auszubildenden haben mittlerweile bei uns im Werk die Höhe von ca. 17.000 DM im Jahr erreicht. Das sind Durchschnittszahlen.

OPEL POST: Herr Dr. Prein, wir danken dafür, daß Sie unsere Fragen so ausführlich beantwortet haben.

In wenigen Zeilen

Die Betriebsgruppe der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft besichtigte am 10. März 1979 die Thyssen-Gießerei Stahlwerk Carp & Hones in Ennepetal-Verneis. 20 Werksangehörige nahmen daran teil. Die Gießerei in Verneis ist eine von 10 Gießereien des Thyssen-Konzerns in der Bundesrepublik und beliefert auch unser Unternehmen.

Der REFA-Bezirksverband Bochum bietet Lohn- und Gehaltsempfängern, die im Schichtdienst eingesetzt sind, die Möglichkeit der beruflichen Weiterbildung bis zum REFA-Techniker. Der Unterricht soll während der Freizeit, das heißt außerhalb der Arbeitszeit, durchgeführt werden. Voraussetzung ist eine abgeschlossene Berufsausbildung oder eine mindestens sechsjährige Berufserfahrung. Nähere Auskunft erteilt der REFA-Bezirksverband Bochum, Ostring 30-32, Telefon: 0234/15125, jeweils montags, mittwochs und freitags von 9.00 – 12.00 Uhr. Diese Lehrgänge werden bei Erfüllung der persönlichen Voraussetzung durch das Arbeitsamt gefördert.

Die Betriebsversammlungen der Jugendlichen fanden am 2. und 3. April 1979 jeweils im Werk I und im Werk II statt. Neben Berichten der Jugendvertretung und Informationen stand auch der Punkt „Perspektiven der beruflichen Bildung“ auf der Tagesordnung.

Von der vor Wochen an den Portalen ausgegebenen Broschüre „Gruppenlebensversicherung für Werksangehörige“ sind noch Exemplare vorhanden. Sie können bei der Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407, angefordert werden.

Über Abschlagszahlungen für den Werksurlaub 1979 informiert ein Anschlag an den „Schwarzen Brettern“ im Werk. Einzelheiten sind hieraus zu entnehmen.

Wie in den Vorjahren kommt vor Beginn der Ferien-Urlaubszeit die Ferienbroschüre '79 des Bundesverkehrsministeriums an den Portalen zur Verteilung. Die Schrift enthält Informationen und Kartenmaterial für die Fahrt in den Urlaub.

Die Abteilung Berufsausbildung führte im März und April für Auszubildende gesellschaftspolitische Bildungswochen im Haus Bockholt durch. Die Tagungsstätte befindet sich in Allagen/Möhne. Die Jugendwerkwochen wurden vom Sozialinstitut „Kommende“ geleitet. Neben Referaten und Diskussionen hatten die Teilnehmer Gelegenheit, ihre Freizeit individuell zu gestalten. Das Haus selbst und die nähere Umgebung boten ausreichend Gelegenheit dazu.

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

JAHRESVERANSTALTUNG DES VORSCHLAGSWESENS

Die Siegerabteilungen wurden geehrt

500 Werksangehörige bei der Feier in Kindsbach • Wanderpokal endgültig an den Bereich Zylinderblock-Kurbelwelle und Alu-Teile

In der neuen Mehrzweckhalle in Kindsbach fand kürzlich die Jahresveranstaltung des Vorschlagswesens für das Jahr 1978 mit der Übergabe des Wanderpreises an die Siegerabteilung statt. Insgesamt waren 500 Mitarbeiter der Einladung der Einladung gefolgt, die von Werksleiter H. P. Klein herzlich begrüßt wurden. Sieger im Abteilungswettbewerb 1978 wurde zum dritten Mal hintereinander der Bereich Zylinderblock-Kurbelwelle, der durch diesen „Hat-Trick“ den Wanderpreis nun endgültig in Besitz nehmen konnte.

Grandioser Zwischenspur

Nicht ohne Stolz nahm Betriebsleiter J. Liné mit Obermeister A. Antes und G. Ulrichs sowie den Meistern D. Knoblauch, O. Denig und H. Imhof den Preis und die Sieger-Urkunde in Empfang. Nach einem grandiosen Zwischenspur sicherte sich die Instandhaltung K 1 und K 20 den zweiten Platz. Vertreten wurde dieser Bereich durch Betriebsleiter E. Nagel, die



Die drei Sieger: Betriebsleiter J. Liné mit dem Wanderpreis, Betriebsleiter E. Nagel und Betriebsleiter H. Schmidt.



Obermeister W. Hentschel, H. Steinhäuser, H. Treusch sowie die Meister H. Sommerfeldt und R. Henke. Betriebsleiter H. Schmidt, Obermeister M. Brunk, die Meister H. Jung, H. Leis und H. Hach nahmen stellvertretend für alle Preßwerk-Mitarbeiter Gratulation und Urkunde für den dritten Platz im Wettbewerb 1978 entgegen.

Geschenke überreicht

In seiner Festansprache dankte Werksleiter H. P. Klein den Sieger-Abteilungen für die hervorragende Leistung und überreichte jedem der obengenannten Abteilungsvertreter sowie den Hauptabtei-

Erinnerungsfoto der Vertreter der Siegerabteilungen nach der Ehrung durch Werksleiter H. P. Klein (ganz links).

lungsleitern E. Steiger und H. Eberle ein besonderes Geschenk des Vorschlagswesens. Mit der Übergabe der Präsente forderte H. P. Klein alle Führungskräfte auf, weiter mitzuarbeiten, um die Qualität der Verbesserungsvorschläge durch noch bessere Beratung der Mitarbeiter im Werk Kaiserslautern zu steigern. An die erfolgreichen Mitarbeiter gewandt sagte H. P. Klein unter anderem:

Vor großen Veränderungen

„Sie alle haben dazu beigetragen, daß durch Ihre Vorschläge etwas geändert wurde. Sie haben auch den persönlichen sowie einen materiellen Erfolg daran gehabt und durch die Verwirklichung Ihrer Ideen ein erhebliches Maß an Selbstbestätigung erfahren. Betrachten wir das Verbesserungsvorschlagswesen einmal etwas tiefgründiger, so stellt sich bald heraus, daß unsere Mitarbeiter bereit sind, mitzudenken und ihre Arbeitsumwelt aufmerksam zu beachten. Dort, wo der eine oder andere noch skeptisch ist und dem Vorschlagswesen weniger positiv gegenübersteht, sollten wir ihm helfen und versuchen, ihn zu bewegen, mitzumachen, um in dem jetzt laufenden Jahr noch bessere Ergebnisse zu erzielen. Sie alle wissen, daß wir bei Opel und besonders im Werk Kaiserslautern vor großen Veränderungen stehen. Der ständige Druck der steigenden Kosten zwingt zu besseren Arbeitsmethoden und Verfahren. Dabei ist das Vorschlagswesen ein wesentliches Mittel zur Mitarbeit aller.“

„Qualität ist das Anständige“

Abschließend verlas H. P. Klein die Grußbotschaft von Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, in der besonders die hohe Beteiligungsquote, die einen modernen Führungsstil zeige, gewürdigt wurde. Das Vorschlagswesen wird den Abteilungswettbewerb 1979 verstärkt auf Qualität ausrichten. Alle Führungskräfte sind aufgerufen, in diesem Sinne mitzuarbeiten, denn auch bei Verbesserungsvorschlägen gilt der Slogan: „Qualität ist das Anständige“.

BERICHTIGUNG

Zwei Bilder wurden vertauscht

Beim Umbruch der Seite 35 des letzten Heftes der Werkzeitschrift wurden versehentlich die Aufnahmen der neuen Lehrwerkstatt und des neuen Bürogebäudes unseres Werkes Kaiserslautern vertauscht.

Ende des Kaiserslautern-Teils



Ehrung für 50 Jahre Arbeit für Opel

Heinrich Mößinger aus der Abteilung Instandhaltung Chassisbau I konnte am 3. April sein 50jähriges Arbeitsjubiläum bei Opel feiern. (Siehe auch die Jubilarseite dieses Heftes.) Aus diesem Anlaß fand Anfang April in Anwesenheit von Vertretern der Personal- und Sozialabteilung, der Produktion und des Betriebsrates in einer kleinen Feierstunde eine Würdigung des Jubilars statt, der mit 13 1/2 Jahren zu Opel kam.

Nach der Ehrung durch die Vertreter des Unternehmens und des Betriebsrates sowie der Überreichung von Scheck und Geschenken überbrachte Bürgermeister Dr. K. H. Storsberg die Grüße des hessischen Ministerpräsidenten Holger Börner und überreichte ihm als Anerkennung für seine 50jährige Arbeit bei Opel die Urkunde der hessischen Landesregierung. (Vor Jahren, als 50jährige Jubiläen noch häufiger waren, fand diese Ehrung bekanntlich

immer im Landratsamt Groß-Gerau statt.)

Heinrich Mößinger, gebürtiger Rüsselsheimer, hat 1929 seine Arbeit bei Opel als Elektriker-Lehrling begonnen. Zuletzt war er Kolonnenführer der Elektriker in der Instandhaltung Chassisbau I. Ende April tritt der Jubilar in den wohlverdienten Ruhestand. Wir wünschen ihm noch viele Jahre bei guter Gesundheit!

Auf unserem Bild von links H. Riedel, Betriebsleiter Instandhaltung Chassisbau I, H. Schreiber, Betriebsleiter Untermotorenbau, Achsen-, Stoßfänger- und Vergaserfertigung, H. Berger, Gesamtproduktionsleiter, Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, Leiter Personal- und Sozialwesen, Jubilar Heinrich Mößinger, Bürgermeister Dr. K. H. Storsberg, G. Noß, Leiter Personalabteilung, und R. Heller, Betriebsratsvorsitzender.



Während des Genfer Automobilsalons im März besuchte auch der schweizerische Bundespräsident Hans Hürlimann den Opel-Stand und ließ sich von Opel Marketing Unit Direktor Dr. René Bardet (links) und Generaldirektor General Motors Suisse, Dr. Alex Meile (rechts), über die Vorzüge des Senator aufklären.



GEFAHREN EINSPERREN