

OPEL POST

$\frac{7}{79}$

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft



„Für die Menschen im Werk“

(Großer Sozialreport ab Seite 9 dieser Ausgabe)

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

Baudarlehensauschuß	4
BKK-Notizen	5
Benzinspar-Wettbewerb	6
Rallye-Meisterschaft	7
IVA in Hamburg	8
OPEL-Sozialreport	9
30 Jahre OPEL POST	14
Jubilare – Ruhestand	16
Arbeiten – wozu	17
Kfz-Technik: Reifenkunde	18
Luftdruckmuffel	20
Serie: Ausbildungsberufe	21
Neue GM-Werke	22
Bei uns zu Haus: Hochheim	24
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26

TITELBILD

Der in diesen Tagen herausgekommene Geschäftsbericht 1978 und die mit diesem Heft der OPEL POST zusätzlich als Sonderdruck verteilte Kurzfassung des Geschäftsberichts enthalten auch Abschnitte über das personelle und soziale Geschehen im Unternehmen. Diese Berichte werden in dieser Ausgabe der Werkzeitschrift ergänzt durch einen Sozialreport („Für die Menschen im Werk“) mit zahlreichen Aufnahmen, die die nüchternen Zahlen und Daten des Sozialkatalogs erst mit Leben erfüllen. Eine der Menschen im Werk Rüsselsheim ist die Technische Zeichnerin Angelika Burkart, PEK, die unser Fotograf während ihrer Arbeit am Zeichenbrett aufnahm, wie bei solchen Gelegenheiten üblich mit der Aufforderung: „Bitte recht freundlich!“

Berufsausbildung bei OPEL

Am 7. Juli ging die in der Öffentlichkeit, aber auch von vielen Werksangehörigen stark beachtete und sehr gut besuchte Ausstellung „Berufsausbildung bei Opel“ zu Ende. Sie war am 18. Juni im Ausstellungsraum des Rüsselsheimer Werkes eröffnet worden. Der Leiter der Personalentwicklung, Dr. H. Hölterhoff, konnte in seiner Begrüßungsansprache zahlreiche Ehrengäste willkommen heißen, unter anderem Stadtverordnetenvorsteher W. Bechtel, Stadtrat G. Löffert, Vertreter von Schulen, anderen öffentlichen Einrichtungen, Führungskräfte, Betriebsräte sowie eine Abordnung der Auszubildenden mit ihren Ausbildern. Dabei war zu erfahren, daß die Berufsausbildung bei Opel eine lange Tradition hat. Der erste Lehrvertrag wurde bereits im Jahre 1865, drei Jahre nach der Werksgründung, von Adam Opel unterzeichnet.

Tag der offenen Tür

Ziel dieser Ausstellung war es, Ausbildungswege und Ausbildungsberufe in unserem Unternehmen der Öffentlichkeit, insbesondere Jugendlichen, Schulen und Eltern zukünftiger Auszubildender darzustellen. Darüber hinaus sollten der Leistungsstand und die Breite des Ausbildungsspektrums aufgezeigt werden. Eine Ausstellung allein kann jedoch nicht alle Informationsbedürfnisse der Jugendlichen erfüllen. Es interessiert ja nicht nur, was am Ende eines Arbeitsvorganges als Ergebnis herauskommt, sondern auch, wie ein solches entsteht, mit welchen Hilfsmitteln und unter welchen Bedingungen und persönlichem Einsatz eine Arbeitsleistung erbracht wird. Deshalb wurden zur Ergänzung der Informationsschau am 4. Juli an einem „Tag der offenen Tür“ unsere Lehrwerkstatt und Teile der Kaufmännischen Ausbildung für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Damit sollte

„vor Ort“ ein Kennenlernen der Berufsausbildung in der Praxis für alle Interessenten ermöglicht werden.

Interessante Podiumsdiskussion

Neben der Ausstellung mit Tondbildschau und dem Tag der offenen Tür wurde die interessierte Öffentlichkeit am 26. Juni zu einer Podiumsdiskussion eingeladen, die ebenfalls im Ausstellungsraum stattfand. Unter dem Leitthema „Berufsausbildung und Bildungspolitik in den 80er Jahren“ haben während dieser Diskussion kompetente Vertreter der Wissenschaft, der Verbände, der Industrie- und Handelskammer sowie Vertreter des Betriebsrates und der Ausbildungsleitung zu den bereits jetzt absehbaren quantitativen und qualitativen Veränderungen in der Berufsausbildung der 80er Jahre Stellung bezogen und die Frage erörtert, wie sich die Berufsausbildung auf diese Veränderungen einstellen sollte.

Es gibt keine Traumberufe

Und hier noch Auszüge aus dem Referat, das Vorstandsmittglied Dr. W. Schlotfeldt anlässlich der Eröffnung der Ausstellung gehalten hat. Die Berufsausbildung junger Menschen habe einen hohen Stellenwert in der allgemeinen Diskussion. Für die Wirtschaft sei die Ausbildung schon immer eine Selbstverständlichkeit gewesen. Durch die Entwicklung der Technik auf nahezu allen Wirtschaftsgebieten und insbesondere durch die stetige Differenzierung der Produktionstechnologie wachse auch das Spektrum der Anforderungen an die Ausbildung. Damit änderten sich notwendigerweise die Inhalte bestehender Berufe; andere verlören ihre Bedeutung, weitere entstünden neu. Dr. Schlotfeldt warnte davor, in den Fachbereichen der elektronischen Datenverarbeitung oder der Energieanlagen elektronik irgend-



Eröffnung der Ausstellung. Am Rednerpult Vorstandsmittglied Dr. W. Schlotfeldt.



„Bilder einer Ausstellung“: Jugendliche Besucher an drei der zahlreichen Informationsstände mit Portraits von Auszubildenden, Musterwerkstücken und gebrauchsfertigen Arbeitsprodukten.

welche Traumberufe zu sehen. Traumberufe gebe es nicht. Jeder Beruf habe seine spezifisch hohen Anforderungen.

Hoher finanzieller Aufwand

Auch für die Berufswahl gelte der Grundsatz, daß die Entscheidung besser und leichter getroffen werden könne, wenn Jugendliche und Eltern ihre individuellen Vorstellungen von einem Beruf an der Wirklichkeit prüfen könnten. Dem diene die Ausstellung mit detaillierten Informationen über die in unserem Hause derzeit angebotenen Ausbildungsberufe, mit Arbeitsproben, Musterwerkstücken und gebrauchsfertigen Arbeitsprodukten. Die Berufsausbildung bediene sich in unserem Haus der gleichen technisch hochentwickelten Einrichtungen, die auch an

den späteren Arbeitsplätzen Verwendung fänden. Dies sei notwendig, wenn man den Auszubildenden das geforderte hohe Maß an aktuellem beruflichem Wissen und Können vermitteln wolle. Solche Ziele seien jedoch nur mit hohem personellem und finanziellem Engagement zu erreichen. Die durchschnittlichen Kosten für einen Ausbildungsplatz für die Dauer der Ausbildung beliefen sich auf 60.000 DM pro Auszubildenden. Dr. Schlotfeldt wörtlich: „Hinzu kommen noch die Investitionen, die in Abhängigkeit vom Ausbildungsberuf zwischen 6.000 DM und 138.000 DM liegen.“

Auch Randgruppen

Aber materielle Aufwendungen sollten und könnten nicht allein Zeichen einer

verantwortungsbewußten Ausbildungs politik sein. In der Diskussion um die beruflichen Chancen der jungen Generation müsse auch Stellung zu den Chancen sogenannter Randgruppen, das heißt der Lernbeeinträchtigten, der Ausländerkinder und der Mädchen in Männerberufen bezogen werden. Generell ließen sich diese Fragen wohl kaum beantworten. Es sei aber sicher richtig, daß die Frage nach der Zukunftsorientierung eines Berufes immer mehr die Inhalte und Zielsetzungen und weniger den formalen Abschluß eines Bildungsganges betreffe. Es sei auch nicht so, wie vielfach behauptet werde, daß ein Mensch, der „nur“ eine Lehre habe, heute nichts mehr werden könne. Gerade bei Opel könne man leicht den Gegenbeweis antreten.

Kurz berichtet

Der Aufsichtsrat des Unternehmens tagte am 2. Juli und erledigte eine umfangreiche Tagesordnung.

In einer Pressekonferenz am 9. Juli wurde der Geschäftsbericht für das vergangene Jahr bekanntgegeben und den Journalisten erläutert. Anschließend wurden von Generaldirektor und Vorstandsmitgliedern die zahlreich gestellten Fragen beantwortet.

Das Unternehmen beschäftigte Ende Juni 66.049 Mitarbeiter in seinen drei Werken und der Niederlassung Berlin. (Ende Juni 1978 waren es 62.801.)

Im ersten Quartal 1979 wurden in der Bundesrepublik 145.742 Opel neu zugelassen (1978 waren es in der gleichen Zeit 145.475). In der Zulassungsstatistik steht das Unternehmen nach wie vor auf Platz zwei nach dem VW-Konzern.

Die Tagesordnung der Betriebsversammlung am 12 Juli in der Entladehalle K 49 sieht neben den Berichten des Betriebsratsvorsitzenden und des Angestelltenvertreters auch einen Bericht der Geschäftsleitung über das Geschäftsjahr

1978 sowie über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens vor.

Nach der kürzlichen Wahl der fast 1.000 Vertrauensleute der IG-Metall fand am 19. Juni die der Vertrauenskörperleitung und einen Tag später die konstituierende Sitzung dieses Gremiums statt. Als 1. Vorsitzender wurde Gerhard Wink in seinem Amt bestätigt, 2. Vorsitzender ist Otto Steinert, während Erwin Mohn und Liselotte Michel zu Schriftführern gewählt wurden.

Europas meistgekauftes Automobil der gehobenen Mittelklasse, unser Rekord, hat jetzt, nach weniger als zwei Jahren Produktionszeit, bereits die erste halbe Million erreicht.

Die Werksferien im Sommer 1980 sind wie folgt festgelegt: Bochum vom 7. Juli bis 25. Juli, Kaiserslautern vom 14. Juli bis 1. August, Rüsselsheim vom 21. Juli bis 8. August. Für die Werkschließung zwischen Weihnachten und Jahresende 1980 müssen 3 Tage Tarifurlaub reserviert werden.

Die Werksfeuerwehrlaute H. Braidert, H. Hormel, K. Knögel und A. Müller wurden wegen ihrer 25jährigen Tätigkeit bei der Opel-Werksfeuerwehr am 30. Juni durch

einen Vertreter des Innenministeriums mit der Ehrenspange des Landes Hessen ausgezeichnet.

Die Station I des Werksärztlichen Dienstes ist Anfang Juli bis zur Beendigung der Bauarbeiten vorübergehend in den Bau D 10 gezogen.

Mit klingendem Spiel des Werksorchesters werden am 20. Juli um 14.15 Uhr am Portal 45 und um 16.30 Uhr am Hauptportal die Mitarbeiter wieder in den Werksurlaub verabschiedet.

Die von der Parkplatzversicherung in den letzten drei Jahren für Parkplatzschäden ausgezahlte Summe beläuft sich auf DM 2.398.091,—.

Eine Folkloreveranstaltung für türkische Mitarbeiter in den Wohnheimen fand am 27. Juni mit dem Gastspiel der Folkloregruppe „Selcuk“ statt.

Die Bauarbeiten für 760 zusätzliche Parkplätze entlang der B 43 sind inzwischen fortgeschritten, weiterer Parkraum im Bereich der PEK ist vorgesehen.

Wegen der Werksferien erscheint die nächste Ausgabe der OPEL POST im September.



Opel-Gruppe beim Hesttag in Friedberg

In Friedberg, zwischen Wetterau und Taunus gelegen, fand am 1. Juli der diesjährige Hesttag statt. Viel Interessantes, das Hessen zu bieten hat, war in dem jährlich stattfindenden Festzug zu sehen, darunter auch wieder die Opel-Gruppe, angeführt vom Werksorchester unter der Stabführung von Andreas Wagner. Es fehlte auch nicht das auf viele Festtagsbesucher erheiternd wirkende Quintuplet, jenes fünfsitzige Fahrrad, auf dem einst die fünf Söhne des Firmengründers Adam Opel gefahren sind. Vertreten waren ebenfalls wieder Opel-Oldtimer der Jahre 1905 bis 1938, die Anschauungsunterricht über einen großen Teilabschnitt der Opel-Automobilgeschichte lieferten. Fortgeführt wurde dieser Anschauungsunterricht mit Vertretern der jüngsten Auto-Generation, mit Senator und Monza.

BAUDARLEHEN

„Schaffe, schaffe, Häusle baue...“

Der Spruch des Titels gilt nicht nur für die Schwaben. Das eigene Heim ist Wunschtraum Nummer 1 der meisten Bundesbürger. Natürlich nicht in jedem Falle realisierbar. Auch bei unseren Mitarbeitern ist der Wunsch nach den eigenen vier Wänden groß. Wer durch Rüsselsheim und die Ortschaften der näheren Umgebung fährt, wird feststellen, daß trotz der Hochhaus-Silhouetten die Ein- und Zweifamilienhäuser das Bild in weiten Teilen der Opel-Stadt und in den Heimatgemeinden der Werksangehörigen bestimmen.

Neben dem Wunsch steht auf der anderen Seite die Tatsache, daß Bauen teuer ist. Das Unternehmen unterstützt deshalb den Bauwillen der Mitarbeiter durch die Gewährung von Baudarlehen zur Errichtung von Eigenheimen oder den Kauf von Eigentumswohnungen zu sehr günstigen Bedingungen.

Im Herbst 1974 wurde dieses Baudarlehenprogramm zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat bekanntlich beschlossen. Es ergänzt das schon seit Jahrzehnten bestehende allgemeine Wohnbauprogramm, in dessen Rahmen die Gemeinnützige Opel Wohnbau GmbH als Bauträger viele Wohnkomplexe errich-

tet oder den Wohnungsbau durch Darlehen an die Stadt unterstützte und auf diese Weise preisgünstige Mietwohnungen für Werksangehörige zur Verfügung stellen konnte.

Seit Einführung des Baudarlehensprogramms 1974 wurde bis Ende Mai 1979 der Bau von 1.150 Eigenheimen und Eigentumswohnungen der Mitarbeiter gefördert. Die in dieser Zeit zur Verfügung gestellte Baudarlehenssumme wird bis Ende des Budgetjahres 1978/79 mehr als 42 Millionen DM betragen.

Die Darlehensanträge werden von den zuständigen Sachbearbeitern in den einzelnen Werken bearbeitet und dann den paritätisch besetzten Baudarlehensausschüssen, die etwa alle sechs Wochen tagen, zur Genehmigung vorgelegt. Sie entscheiden über jeden einzelnen Darlehensantrag. Unser Bild zeigt den Ausschluß des Werkes Rüsselsheim bei einer seiner letzten Sitzungen. Von links W. Gredy, Sachbearbeiter für Baudarlehen, E. Jöst, Leiter WA-Bauwesen, F. H. Plaschnick, Leiter Rechtsabteilung, G. Noß, Leiter Personalabteilung, GBR-Vorsitzender R. Hahn sowie die Betriebsräte R. Müller und R. Adam.



Aus Anlaß der 25. Verleihung des Goldenen Dieselringes veranstaltete der Verband der Motor-Journalisten (VDM) einen Ball im Palais am Funkturm unter dem Motto „Gala-Nacht der Motorpresse“. Zahlreiche Berliner kamen zu dem Ereignis, wobei Namen wie Udo Jürgens, Marlene Charell, Horst Jankowski oder Jochen Brauer neben vielen anderen für Anziehungskraft gesorgt hatten, nicht zuletzt auch Tombola-Gewinne im Gesamtwert von rund 200.000 DM. Opel hatte einen der Hauptgewinne gestiftet: einen Ascona L mit vier Türen, 2,0 S-Motor und weiteren Extras. Der Überschuß der Tombola ging an den Kinderverkehrs-Club der Deutschen Verkehrswacht und der Berliner Aktion „Kinder helfen Kindern“, die unfallgeschädigte Kinder betreut. Der Ascona wurde von dem Ehepaar Wellin gewonnen. Das Bild, bei der Übergabe gemacht, zeigt von links Opel-Presseschef H.-P. Clauss, Gewinner G. Wellin aus Berlin, Gala-Nacht-Moderator Hans Rosenthal und Frau Wellin.

BEILAGENHINWEIS

Sonderdruck „OPEL 1978“

In einer Pressekonferenz am 9. Juli wurde der Öffentlichkeit der Geschäftsbericht für 1978 übergeben. Den ausführlichen Geschäftsbericht kann jeder, der sich dafür interessiert, bei seinem Betriebsrat, in den Werkbüchereien und in der Redaktion zur Einsicht erhalten. Eine Kurzfassung des Berichts mit allen wichtigen Zahlen, Daten und Fakten sowie entsprechenden Erläuterungen wird, genau wie in den früheren Jahren, als Sonderdruck mit diesem Heft der Werkzeitschrift ausgegeben.

WICHTIGE ORGANISATIONSÄNDERUNG

Neue Aufgaben für F. Beickler und T. R. Faber

Der Verwaltungsrat der General Motors Corporation ernannte Ferdinand Beickler, Vorstandsmitglied unseres Unternehmens und Direktor der Produktion Europa, mit Wirkung vom 1. August zum GM-Vizepräsidenten und berief ihn zum Generaldirektor von Vauxhall Motors Limited in Luton, Großbritannien. F. Beickler wird die Nachfolge von Walter R. Price antreten, der die britische GM-Tochter seit 1974 leitet.

F. Beickler, der am 2. November 1922 geboren und 1975 mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande ausgezeichnet wurde, begann im Jahre 1937 im Rüsselsheimer Stammwerk als Lehrling. Von der Pike hat er sich mit Unterbrechung durch Maschinenbaustudium und Wehrdienst hochgearbeitet. Nach mehrjähriger Tätigkeit in leitenden Positionen war Ferdinand Beickler in den frühen sechziger Jahren maßgeblich an der Konzeption und vorbereitenden Planung für die Bochumer Opel-Werke beteiligt.

Bochum war dann auch die nächste Station auf dem Weg seines beruflichen Aufstiegs. Als Produktionsleiter war er sowohl für die Auswahl des technischen Führungspersonals als auch für den Anlauf des Kadett verant-

wortlich. Im Jahre 1964 übernahm er auch die Verantwortung für die übrigen technischen Bereiche des Werkes. Im Herbst 1966 wurde ihm die Gesamtleitung der Bochumer Werke übertragen, eine Position, die Ferdinand Beickler bis zu seiner Berufung in den Vorstand der Adam Opel AG im Herbst 1970 bekleidete.



F. Beickler



T. R. Faber

Theodor R. Faber (50), bis jetzt Leiter unserer Bochumer Werke, ist mit Wirkung vom 1. Juli zum Generaldirektor der neuen General Motors-Werke in Spanien berufen worden. Nach seiner Versetzung auf die Iberische Halbinsel wird sich Faber zunächst

dem Aufbau dieser Werke widmen, deren Produktionsanlauf für 1982 vorgesehen ist.

Faber begann seine Laufbahn bei Opel 1956 nach Abschluß seines Maschinenbaustudiums an der Technischen Hochschule in Darmstadt als Methodeningenieur im Stammwerk Rüsselsheim. Von 1957 bis 1959 besuchte er das General Motors Institut in Flint, Michigan, und erweiterte dort seine Kenntnisse auf den Gebieten „Industrial Engineering“ und „Business Administration“. Nach Abschluß des Ergänzungsstudiums in den USA folgte ein dreijähriger Einsatz im Werk Rüsselsheim im Arbeits- und Materialstudienwesen. Im Mai 1962 wurde er nach Bochum versetzt, wo er bis 1970 maßgebliche Funktionen innerhalb der Standardabteilung, zuletzt als Hauptabteilungsleiter dieses Bereiches, innehatte. Im Oktober 1970 übernahm er die Leitung der Standardabteilung in Rüsselsheim. Im Februar 1974 kehrte Theodor R. Faber als Leiter der Fertigung und technischen Bereiche nach Bochum zurück und hatte dort nach zwei Jahren die Berufung in seine bisherige Position erhalten. (Die Nachfolger für F. Beickler und T. R. Faber werden in der nächsten Ausgabe bekanntgegeben.)

Opel-Service an Wochenenden

Noch vor Beginn der großen Urlaubswelle gab unser Unternehmen in diesem Jahr wieder ein Verzeichnis aller Opel-Werkstätten heraus, die während der Reisezeit längs der Europastraßen und Bundesautobahnen außerhalb der üblichen Arbeitszeit für Serviceleistungen dienstbereit stehen. Viele davon sind nicht nur an Werktagen, sondern auch an Sonn- und Feiertagen rund um die Uhr besetzt. Das Verzeichnis weist im Bedarfsfalle den Weg zur nächstgelegenen Opel-Service-Stelle, von denen es 6.500 in Europa gibt.

BKK-NOTIZEN

Neue Krankenordnung

Die Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse hat bekanntlich in ihrer Sitzung am 24. April 1979 eine neue Krankenordnung beschlossen. Die Genehmigung wurde von der Aufsichtsbehörde, dem Bundesversicherungsamt in Berlin, am 16. Mai 1979 erteilt.

Eine Neufassung der Krankenordnung wurde erforderlich, da die seitherige Fassung nicht mehr dem Stand der neuesten

Bestimmungen entsprach. Die Krankenordnung stellt eine Anleitung für die Versicherten dar, wie sie sich im Krankheitsfalle bzw. bei Leistungsanspruchnahme zu verhalten haben. Außerdem wird auf Besonderheiten der Leistungsgewährung (z.B. Härtefälle-Richtlinien) hingewiesen.

Nach Drucklegung wird jedem Versicherten ein Exemplar der neuen Krankenordnung zugestellt werden. BKK

Musiker gesucht

Das Werksorchester braucht, wie andere Klangkörper auch, immer wieder Nachwuchskräfte. Diesmal werden Mitarbeiter gesucht, die Baß, Tenorhorn, E-Baß, Posaune sowie andere Blech- und Holzblasinstrumente nach Noten spielen können.

Interessenten melden sich zunächst bei J. Schultheis, Tel. 2783, oder A. Wagner, Tel. 2036.

Geprobt wird in der Regel mittwochs zwischen 17 und 19 Uhr im Proberaum des Werksorchesters im D 10.

Neue Ampelregelung

Ein erheblicher Unfallschwerpunkt in Rüsselsheim an der Kreuzung B 43/Alzeyer Straße im Bereich der PEK ist vor kurzem durch die Einrichtung von separaten Linksabbiegeampeln in beiden Fahrrichtungen wesentlich entschärft worden. Jahrelang hatte es hier bei schweren Verkehrsunfällen Tote, Verletzte und hohen Sachschaden gegeben. Seit der neuen Ampelregelung rollt auch der Opel-Berufsverkehr an dieser Stelle gefahrloser und schneller.



559 Kilometer mit einem Liter Benzin

Das Wort Energiesparen und natürlich auch Benzinsparen ist eben in aller Munde. Beim Lesen der Zahlen des Titels werden viele Leser ungläubig den Kopf schütteln; und doch stimmen sie. 1 Liter Benzin für 559 km wurden mit einem Spezialfahrzeug im Jahre 1977 beim „Shell Kilometer-Marathon“ auf dem Hockenheimring erzielt.

Geänderte Merkmale

Voraussetzung zum Erreichen der niedrigen Verbrauchswerte ist allerdings, daß einige wesentliche Elemente am Fahrwerk und am Motor solcher Fahrzeuge verändert werden. Bisher ist es immer noch so, daß das Auto bei der Umwandlung von chemischer Energie in nutzbare mechanische Leistung einen nicht sehr hohen Wirkungsgrad hat. Der Grund hierfür ist in erster Linie im Arbeitsprinzip des Verbrennungsmotors zu suchen. Nimmt man jedoch das Otto- oder Diesel-Verbrennungsverfahren als gegeben hin, stellt sich auf der rein praktischen Ebene die Frage: Wie weit könnte ein Auto mit einer bestimmten Menge Kraftstoff fahren, wenn einige oder die meisten Konstruktionsmerkmale bzw. -vorgaben beseitigt oder verändert würden?

Das „Kilometer-Marathon“

Diese Überlegungen bilden die Grundlage für das „Kilometer-Marathon“, das seit 40 Jahren zunächst in Shell-Laboratorien und später auch auf Rennstrecken durchgeführt wird. In diesem Jahr fand der Wettbewerb, der von Shell und der Motorzeitschrift „auto, motor und sport“ veranstaltet wurde, vom 6. bis 8. Juli auf dem Hockenheimring statt. Auch zwei Teams unseres Werkes nahmen daran teil.

Es waren auszubildende Technische Zeichner und Werkzeugmacher der Rüsselsheimer Lehrwerkstatt. Unter Beratung von PEK, Design und Modellschreinerei wurden in der letzten Zeit zwei Wettbewerbsfahrzeuge entwickelt, die den Vorschriften für diesen „Kilometer-Marathon“ entsprachen. Die „Fahrzeuge“ haben jeweils drei Räder und sehen ohne Karosserie einem „Holländer“ ähnlicher als einem Automobil. Während der Fahrt hat jeweils nur eine Person Platz, die sich flach auf den Rücken legen muß.

Technische Aufgaben

Für den Wettbewerb war vorgeschrieben, daß sich der Antrieb auf Verbrennungsmotoren beliebiger Funktion und Bauart beschränkte, und das Fahrzeug mußte mindestens eine ausreichend wirksame Bremse besitzen. Auch ein Elektrostarter war zugelassen, durfte aber nur bei eingeschalteter Zündung arbeiten. Elektrische Batterien und sonstige Energiespeicher im Antriebssystem durften nicht verwendet werden, außer zur Lieferung der Zündenergie und zum Betreiben des Anlassers. Der Tank wurde vom Veranstalter zur Verfügung gestellt und bestand aus einem Glasbehälter mit einem Volumen von ca. 160 m³. Es durfte nur handelsüblicher Kraftstoff verwendet werden ohne jeglichen Zusatz. Das Gewicht des Fahrzeugs: ca 400 N.

Auf dem Hockenheimring

Die Teilnehmer mußten in der Zeit vom 6. bis 8. Juli während des Rennens eine Strecke von 16 km (6 Runden) auf einem Teil des Hockenheimrings mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von min-



Hier wird eines der Fahrzeuge vor einer Probefahrt während der Bauphase begutachtet. Von links nach rechts B. Kiwus, PEK, P. Jahn, Berufsausbildung, Dr. H. Kemmann, PEK, L. Böhmer, Berufsausbildung, Dr. H. Hölterhoff, Personal-Entwicklung, Anette Lauth, auszubildende Technische Zeichnerin und FahrerIn eines der Fahrzeuge während des Wettbewerbs.

destens 15 km/h zurücklegen. Die wichtigste Bewertungsgrundlage war dabei ein möglichst geringer Kraftstoffverbrauch. Der Weltrekord für den Ottomotor liegt zur Zeit bei 582 km mit 1 Liter Benzin. Dieser Wert wurde beim letztjährigen Wettbewerb in den USA erzielt. Wenn man an die augenblickliche Kraftstoff-Diskussion denkt, sind solche Wettbewerbe keine Spielerei, sondern müssen als Versuche vor einem ersten Hintergrund gesehen werden. (Wegen des vorzeitigen Redaktionsschlusses dieses Heftes berichten wir über das Ergebnis des Wettbewerbs und das Abschneiden unserer beiden Teams in der nächsten Ausgabe.)

JUBILÄUM

50 Jahre Opel Kredit Bank

Die Opel Kredit Bank GmbH (OKB) beging am 1. Juli ihr 50jähriges Geschäftsjubiläum. Das Unternehmen kann zu den Pionieren auf dem Gebiet der Finanzierung von Automobilen gerechnet werden. Es wurde 1929 gegründet, um den Verkauf von Opel- und GM-Erzeugnissen zu fördern. (Opel war bekanntlich seinerzeit in den Besitz von General Motors übergegangen.)

Dieser Gründungsauftrag hat bis heute unverändert Gültigkeit. Die Hauptaufgaben der OKB bestehen darin, der Opel-



Ende Juni: Start zu einer Probefahrt. Bis zum Wettbewerb in Hockenheim erhielt das Fahrzeug selbstverständlich noch eine Karosserie. Am „Steuer“ Anette Lauth.

Händlerschaft mit Lagerwagenfinanzierungen und deren Kunden mit Anschaffungsdarlehen für den Autokauf zur Verfügung zu stehen. Letzteres ist besonders wichtig, da in der Bundesrepublik etwa 7 von 10 Autos ganz oder teilweise mittels Kredit finanziert sind.

Für Werksangehörige hält die OKB einen speziellen Darlehensplan bereit. Hier erneut die wesentlichsten Merkmale: Zinssatz: zur Zeit 8,75 % effektiv. — Bearbeitungsgebühr: keine. — Laufzeit: bis zu 36 Monaten. — Darlehenssumme: bis zu 95 Prozent des Kaufpreises. — Sonstiges: Vollkasko-Prämien können mit finanziert

werden, die Rückzahlung kann in maßgeschneiderten monatlichen Beträgen erfolgen.

Für die persönliche und vertrauliche Beratung stehen den Werksangehörigen in den einzelnen Werken folgende Einrichtungen zur Verfügung: RUSSELSHEIM: K 65 Wagenverkaufszentrale. Täglich von 9.00 bis 12.30 Uhr und von 13.00 bis 16.00 Uhr. Telefon (06142) 65421. Kundenberater: R. Wenz. — BOCHUM: Werk I, Bau D 7, Erdgeschoß. Montag und Donnerstag von 8.30 bis 16.00 Uhr. Telefon (0201) 221201. Kundenberater G. Unger. — KAISERSLAUTERN: K 2,

Personal- und Sozialabteilung. Täglich von 8.00 bis 12.30 Uhr und von 13.00 bis 16.00 Uhr. Telefon (0631) 5321243. Kundenberaterin: Frau H. Adam.

Die OKB ist also eine Bank, die sich ausschließlich auf die Bedürfnisse der Händler, ihrer Kunden und natürlich auch der Auto fahrenden Werksangehörigen eingestellt hat. Sie hilft, den Autokauf schnell, bequem und vertraulich abzuwickeln. Das bedeutet für den Werksangehörigen, der einen Wagen finanzieren will, mit einer Kopie des Neuwagen-Kaufantrages des OKB-Kundenberater aufzusuchen. (Bildbericht im nächsten Heft.)

RALLYE-ERFOLG



„Jochi“
Kleint
baute
Führung
aus

Nach seinem erfolgreichen Abschneiden bei der ADAC-Rallye Hessen am 17. Juni zog der Hamburger Rallye-Profi „Jochi“ Kleint gemeinsam mit seinem Ludwigshafener Co-Piloten Gunter Wanger in der laufenden Europameisterschaftswertung deutlich davon: Opel-Fahrer Kleint verfügt jetzt zur Saisonmitte bereits über 245 Punkte, während sein derzeit härtester Verfolger, der Spanier Zanini auf Fiat, mit 185 Zählern auf Platz zwei folgt.

Die Hessen-Rallye hatten Kleint/Wanger auf dem zweiten Platz beendet, wobei sie zum Schluß als die „eigentlichen Sieger“ apostrophiert wurden. Das Opel-Team war nämlich nach einem Schaden am Ventiltrieb auf Platz 47 zurückgefallen, ohne freilich ans Aufstecken zu denken. So brachte denn Kleints wilde Aufholjagd, bei der er auch auf die späteren Sieger Achim Warmbold/Henry Liddon mehrere Minuten gut machte.

ORGANISATIONSÄNDERUNG Nachfolger ernannt

Auf Seite 5 berichten wir über die Organisationsänderung, die F. Beickler und T. R. Faber betrifft. Kurz vor Redaktionsschluß der letzten Druckform dieser Ausgabe, in der auch die Seite 7 liegt, wurden die Nachfolger bekanntgegeben.

Der Aufsichtsrat des Unternehmens hat auf seiner Sitzung am 2. Juli Clifford James Vaughan, Jr. (45) mit Wirkung vom 1. August 1979 zum Vorstandsmitglied und Gesamtwerksleiter des Unternehmens berufen. Er tritt damit die Nachfolge des langjährigen Vorstandsmitgliedes Ferdinand Beickler an, der bekanntlich zum Vizepräsidenten der GM Corporation und zum Präsidenten und Generaldirektor der Vauxhall Motors Ltd. in Großbritannien ernannt wurde. (Siehe Seite 5.)

Clifford James Vaughan, Jr., 1934 in Cincinnati geboren, begann sein Studium 1952 am General Motors-Institut in Flint, Michigan, und arbeitete gleichzeitig als Werkstudent bei Chevrolet. 1956 beendete er sein Studium als Wirtschaftsingenieur und begann seine berufliche Laufbahn bei Chevrolet. In den folgenden Jahren übernahm er mehrere Aufgaben mit wechselnder Verantwortung in den Bereichen Produktion und Qualitätsförderung in den Vereinigten Staaten, wo er zuletzt für die Produktion in sieben Werken mit rund 50.000 Mitarbeitern und einer Jahresproduktion von 1,6 Millionen Personen- und Lastwagen zuständig war. Er ist verheiratet und hat sechs Kinder im Alter von acht bis 21 Jahren.

Als Nachfolger von T. R. Faber als Leiter der Bochumer Werke wurde mit Wirkung vom 1. Juli Walter Pihan (55) berufen. Er war bisher in Rüsselsheim als Direktor für den Bereich Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion verantwortlich. In den Bochumer Werken hatte er bereits während der sechziger Jahre leitende Positionen inne.

Walter Pihan war 1949 als graduiertes Ingenieur bei Opel eingetreten, wo er bereits wenig später verantwortliche Aufgaben innerhalb der Inspektion übernahm. Von 1952 bis 1954 vertiefte er seine theoretischen Kenntnisse am General Motors-Institut in Flint, Michigan. Bereits 1957 wurden ihm dann verantwortungsvolle Aufgaben beim Aufbau der Bochumer Werke übertragen, ehe er dort 1962 zum Hauptbetriebsleiter Karosseriewerk und Endmontage ernannt wurde. 1965 folgte die Beförderung zum Produktionsleiter Werk I in Bochum, 1966 zum Leiter der Fertigung und technischen Bereiche aller Bochumer Werke. Mit seiner vorläufigen Rückkehr nach Rüsselsheim war 1970 die Ernennung zum Leiter

der Gesamtproduktion des Stammwerkes verbunden, eine Position, die er bis zu seiner Berufung zum Direktor für Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion im Juni 1972 innehatte.

Zum neuen Direktor mit der Verantwortung für diesen Bereich wurde ebenfalls mit Wirkung vom 1. Juli Karl F. Schieferstein (53) berufen, bisher Kundendienstleiter. Der Maschinenbauingenieur war 1952 in den Bereich Inspektion eingetreten. Auf dem Kundendienstsektor sammelte er dann von 1957 an erste Erfahrungen als Reiseingenieur, ehe er im Juni 1958 zum Assistenten des Leiters der Inspektion Chassis-Abteilungen befördert wurde. Im März 1962 übernahm er diesen Bereich in eigener Verantwortung. 1963 wurde Karl F. Schieferstein zum Leiter der Inspektion der Bochumer Werke ernannt, im Oktober 1967 zum Leiter der Qualitätskontrolle und Inspektion. Mit der Berufung in die Position des Kundendienstleiters kehrte er zum 1. November 1974 wieder in das Stammwerk zurück. (Über den Nachfolger Schiefersteins berichten wir später.)



C. J. Vaughan, Jr.



W. Pihan



K. F. Schieferstein



„Die Straße mit den Augen des Kindes sehen!“ Darum ging es in dem Beitrag auf Seite 2 des letzten Heftes. Nun darf es nicht bei solchen Appellen bleiben. Die Autofahrer müssen daraus Konsequenzen ziehen, müssen immer und überall, wo Kinder im Straßenverkehr auftauchen, daran denken, daß diese das Verkehrs-

geschehen nur mit begrenzten Fähigkeiten erfassen. So sind besonders jüngere Kinder nur schwer in der Lage, Entfernung und Geschwindigkeit heranahender Fahrzeuge richtig zu schätzen.

Sie haben ein beschränktes Konzentrations- und Wahrnehmungsvermögen,

ein nur schwach ausgeprägtes Gefahrenbewußtsein, können Richtung und Geräusche herannahender Fahrzeuge oft nur ungenau bestimmen. Im vergangenen Jahr starben 1.245 Kinder auf unseren Straßen. Trotz eines Rückganges gegenüber 1977 eine erschreckende Bilanz, eine nachdenklich stimmende Zahl.

FLENSBURG

Punkte erst ab 100 Mark aufwärts?

Eintragungen in die Flensburger Verkehrssünderkartei sollen künftig nur noch bei Ordnungswidrigkeiten von 100 DM an aufwärts erfolgen (bisher von 40 DM an). Gleichzeitig sollen einige der bisher „Punkte bringenden“ Ordnungswidrigkeiten entfallen, keinesfalls aber Eintragungen, die aufgrund von „rücksichtslosem und gefährlichem Verhalten“ im Straßenverkehr vorgenommen wurden.

Dafür sprachen sich im Juni in Hamburg die Verkehrsminister der Länder während ihrer Beratungen über eine Reform des Eintragungssystems in die Flensburger Kartei aus. Die Minister baten den Bund, sobald wie möglich seine Beratungen mit den Ländern über ein geeignetes System abzuschließen. Wichtigster Vorbehalt der Empfehlung: Die Verkehrssicherheit muß gewährleistet bleiben. „Die Reform ist dringend notwendig, mit der Arbeit muß schnellstens begonnen werden“, hieß es in Hamburg.

In Flensburg liegen gegenwärtig Daten von 4,8 Millionen Verkehrssündern. Bei Abwägung zwischen Aufwand und Erfolg muß nach Auffassung der Verkehrsminister berücksichtigt werden, daß nur 3,3 Prozent aller Führerscheinentziehungen aufgrund der Flensburger Eintragungen erfolgt.

IVA IN HAMBURG

Innovation am Beispiel des Senator

Gemäß dem Anspruch der Internationalen Verkehrsausstellung in Hamburg (IVA), die vom 8. Juni bis 1. Juli stattfand, Innovationen und zukunftsorientierte Lösungen im Verkehrswesen vorzustellen, hatte unser Unternehmen sein erfolgreichstes Spitzenmodell SENATOR in den Mittelpunkt des Firmenstandes gerückt. An — teilweise geschnittenen — Komponenten der Limousine verdeutlichte man die Vorteile der fremdlichtgeschützten Heckleuchten, der Miniblockfedern der Schräglenkerhinterachse und des Seitenverbandes der Karosserie, des-

sen hohe Zugfestigkeit Insassen auch bei relativ schweren Kollisionen durch seitlich auftreffende Fahrzeuge einen Überlebensraum sichert.

Unter den weiteren Exponaten aus unserem Haus stieß auch ein Modell des GT 2 auf hohes Publikumsinteresse. Diese Design-Studie, die schon 1975 erstmals auf der IAA vorgestellt worden war und über Details verfügt, die — wie zum Beispiel die fremdlichtgeschützten Heckleuchten — inzwischen in die Serie eingegangen sind, erhält gerade wegen ihrer kompromißlosen aerodynamischen Durchbildung erneut hohe Aktualität. Die Reihe der wichtigsten Ausstellungsstücke auf dem Opel-Stand komplettierten schließlich ein Schnittmodell des neuen 1,3 Liter Vierzylindermotors, der als einer der modernsten seiner Gattung gilt, und ein Rekord, der für einen vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geplanten Großversuch mit Methanol-Kraftstoff (M 15) modifiziert worden ist.

Die Ausstellung in Hamburg hat großes Interesse in weiten Kreisen der Bevölkerung gefunden; die Medien haben ausführlich über sie berichtet.

Für die Menschen im Werk

In diesen Tagen kommt wieder der vom Gesetzgeber von den Aktiengesellschaften geforderte Geschäftsbericht heraus, diesmal der für das Jahr 1978. Gleichzeitig wird mit dieser OPEL POST-Ausgabe – wie in früheren Jahren – ein Sonderdruck mit Zahlen, Daten und Fakten als Kurzfassung des Geschäftsberichts mit ausgegeben. In beiden Veröffentlichungen findet man auch einen Abschnitt über die Mitarbeiter im Unternehmen, über Beschäftigtenzahlen, Arbeitszeit, Arbeitseinkommen, soziale Leistungen und alle anderen Maßnahmen, die ein dem Mitarbeiter verpflichtetes Unternehmen für die Menschen im Betrieb eingeführt hat. Der Sozialbericht gliedert sich in gesetzliche und freiwillige Leistungen. Sie betragen im vergangenen Jahr 1 Milliarde 380,3 Millionen DM, was 88,5 Prozent der reinen Lohn- und Gehaltssumme entspricht. 377,8 Millionen DM davon waren freiwillige Leistungen und Aufwendungen.

täglichen Praxis vielfältige Berührungspunkte, es durchdringt sich wechselseitig. Eines von vielen Beispielen ist die Verbundenheit vieler langjähriger Mitarbeiter mit unserem Werk. Ende 1978 waren 6.003 Werksangehörige beschäftigt, die dem Unternehmen mehr als 25 Jahre angehörten.

Zwei Leistungsarten

Betriebliche Sozialpolitik wächst hauptsächlich aus Verantwortung gegenüber den Menschen im Betrieb, wenn es auch weitere Motive geben mag, etwa nüchter-

Diese Zahlen stehen nicht beziehungslos im Raum; sie sind vielmehr vor dem Hintergrund der modernen Industriegesellschaft zu sehen, in der die Beziehungen zwischen Mensch und Betrieb eine große Bedeutung haben. Es sind also nicht nur die wirtschaftlichen und technischen Probleme, die Aufmerksamkeit auf sich ziehen, es ist auch der unaufhaltbare Wandel im gesellschaftlichen Bereich, der stets auch eine Angleichung des sozialen Geschehens im Betrieb notwendig macht. Die wirtschaftlichen, technischen und sozialen Probleme sind heute gar nicht mehr voneinander zu trennen, sie greifen ineinander über.

Herausragende Bedeutung

Bedenkt man, daß die Menschen den größten Teil ihres wachen Lebens im Betrieb verbringen, ist es selbstverständlich, daß das mitmenschliche Klima und das soziale Betriebsgeschehen eine so herausragende Bedeutung erhalten haben. Menschliches und Berufliches hat in der



Der Beitrag auf diesen Seiten über das soziale Geschehen im modernen Industriebetrieb im allgemeinen und den Opel-Sozialkatalog im besonderen wird ergänzt mit Aufnahmen zu diesem Themenbereich. (Die nicht vollständige Illustration ist willkürlich gewählt und richtet sich nach Gestaltungsmerkmalen.) – Zu den übertariflichen Löhnen und Gehältern kam auch im letzten Jahr wieder als Anerkennung des Einsatzes und der besonderen Leistungen der Belegschaft die Weihnachtsgratifikation, die ebenfalls den tariflichen Rahmen erneut wesentlich überstieg und DM 151,2 Millionen betrug.



ne wirtschaftliche Vernunft, Verbesserung des Betriebsklimas oder Förderung der vertrauensvollen Zusammenarbeit, um einen reibungslosen Produktionsablauf zu gewährleisten. In der Regel werden die Motive aus einer Mischung der genannten Faktoren bestehen. Betriebliche Sozial-

Die Opel Altersversorgung ist beitragsfrei und umfaßt alle Lohn- und Gehaltsempfänger mit zehn und mehr Dienstjahren. 1978 erhielten 8.511 ehemalige Mitarbeiter Rentenzahlungen aus der Opel Altersversorgung. Die Adam Opel Gedächtnisstiftung dagegen zahlt Renten an Witwen und Waisen von Mitarbeitern sowie Renten an ehemalige Mitarbeiter, die vor 1952 pensioniert worden sind. Das Bild zeigt Opel-Rentner in einer Rüsselsheimer Altentagesstätte.



Die Opel Betriebskrankenkasse ist für ihre überdurchschnittlichen Leistungen bekannt. Sie betreut zur Zeit mehr als 195.000 Versicherte: Mitarbeiter, Familienmitglieder und Opel-Rentner. Dazu kommen noch die Leistungen der Krankenzuschußkasse. Das Bild zeigt die BKK des Werkes Bochum.

Schweigend übergangen

Das betriebliche Sozialgeschehen findet in der Öffentlichkeit meist weniger Beachtung als gesetzliche Sozialmaßnahmen oder deren Veränderungen, über die in Presse, Hörfunk und Fernsehen jedesmal breit und ausführlich berichtet und diskutiert wird. Die Sozialleistungen des Betriebes dagegen genießen diese Publizität weniger. Man geht meist schweigend über sie hinweg, und für die Belegschaften sind sie selbstverständlicher sozialer Besitzstand geworden. Wie dem auch sei: bei all diesen Überlegungen darf nicht übersehen werden, daß die Voraussetzung



politik kann und soll aber, und das muß immer wieder betont werden, die staatliche Sozialpolitik nicht ersetzen, wohl aber nach Möglichkeit auf einigen Gebieten ergänzen. Man denke nur an die betriebliche Altersversorgung. Gerade darum muß man zwei Leistungsarten unterscheiden, die gesetzlich beziehungsweise

tarifvertraglich vorgeschrieben sind und die vom Betrieb freiwillig übernommenen Leistungen.

Die Kinder alleinstehender Mütter oder Väter sind in der Kindertagesstätte des Werkes Rüsselsheim gut aufgehoben.



Zum Jahresende 1978 waren 6.003 Werksangehörige beschäftigt, die dem Unternehmen mehr als 25 Jahre angehörten. Neben den Jubiläumsgaben am eigentlichen Tag des Jubiläums finden ständig Gemeinschaftsfeiern der Jubilare statt. Das Bild zeigt eine der letzten in der Wiesbadener Rhein-Main-Halle.

Im Juli 1979

Liebe Mitarbeiterinnen,
Liebe Mitarbeiter,

die Urlaubszeit steht bevor - wir alle freuen uns über wohlverdiente Wochen der Ausspannung und Erholung.

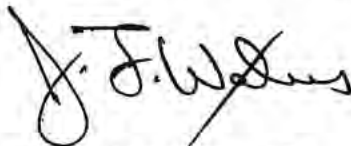
Viele von Ihnen werden für die Ferienreise das Auto benutzen. An diesen Kreis möchte ich mich heute ganz besonders wenden. Denken Sie bitte an Ihre und Ihrer Familie Sicherheit. Gehen Sie gut ausgeruht an den Start und benutzen Sie die Sicherheitsgurte. In der Presse sind zu diesem Thema manche gute Ratschläge zu lesen. Ich empfehle sie Ihrer Aufmerksamkeit.

Noch ein Wort zum Thema "Energie". Ich bin davon überzeugt, daß wir uns nicht in einer Versorgungskrise befinden. Aber Treibstoffe sind teuer geworden, und wir sollten sparsam damit umgehen. Verzichten Sie also im eigenen Interesse auf Vollgasfahrt und Kavaliersstart. Wenn Sie weite Strecken im mittleren Drehzahlbereich fahren, schonen Sie Ihre Nerven und Ihren Geldbeutel. In den Betriebsanleitungen zu unseren Opelwagen finden sich dazu wertvolle Hinweise.

Als Mitarbeiter eines namhaften Automobilunternehmens sollten wir alle Vorbilder auf der Straße sein - durch ebenso sicherheits- wie energiebewußte Fahrweise.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und Ihrer Familie gute Fahrt, erholsame Urlaubstage und eine gesunde Heimkehr.

Mit freundlichen Grüßen



J.F. Waters, Jr.



INFORMATION

ÜBER DAS GESCHÄFTSJAHR 1978

Opel-Leistungen '78 für die Mitarbeiter: 3 Milliarden Mark

1978 war für die Adam Opel AG ein durchweg gutes Jahr. Die Mitarbeiter des Unternehmens haben entscheidend dazu beigetragen, daß Fertigung und Absatz mit neuen Rekorden aufwarten konnten. Zum einen durch die qualifizierte Arbeit in der Produktion und in den übrigen Bereichen, zum anderen durch eine Vielzahl eigener Initiativen und Verbesserungsvorschläge. Auf diese Weise konnte die Leistungsfähigkeit des Unternehmens auf dem hart umkämpften Automobilmarkt weiter gesteigert werden.

1,6 Milliarden für Löhne und Gehälter

Allein an Löhnen und Gehältern wurden 1978 rund 1,6 Milliarden DM an die Mitarbeiter gezahlt — das waren rund 10,2 Prozent mehr als im Geschäftsjahr 1977. Die Zahl der Mitarbeiter lag 1978 um 3227 höher als 1977; dadurch liegt der Prozentsatz höher als die durchschnittliche Anhebung des Lohnes oder Gehalts des einzelnen Mitarbeiters. Obwohl also die Lohn- und Gehaltssumme auf mehr „Köpfe“ verteilt wurde als im Vorjahr, war der Einzelne nicht zu kurz gekommen. Verdiente ein Opel-Lohnempfänger 1977 im Durchschnitt 2624,25 DM, so erhöhte sich dieser Betrag 1978 auf 2776,73 DM, obwohl weniger Überstunden gefahren worden sind. Die

Anstiegsrate von 5,8 Prozent war also größer als die allgemeine Teuerung. Denn der Preisindex für die Lebenshaltung, der die Preisentwicklung in allen Bereichen des täglichen Lebens — also von den Mieten über Nahrungsmittel, Industriewaren, Strom und Telefon bis hin zu den Urlaubsreisen — auf die Kommastelle genau mißt, kletterte 1978 nur um 2,6 Prozent. Steuerliche Erleichterungen haben außerdem dazu beigetragen, daß die Kaufkraft aller Mitarbeiter nicht so stark geschröpft wurde wie in den Jahren zuvor.

Nach Abzug von Steuern und Abgaben sowie der allgemeinen Preissteigerungsrate blieben für die Opel-Mitarbeiter als echter Kaufkraftzuwachs '78 3,8 Prozent. Dies lag über dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt (3,3 Prozent).

Dichtes Netz der sozialen Sicherung

Die direkten Lohn- und Gehaltszahlungen für geleistete Arbeit, also in etwa das, was auf dem Lohnstreifen der Mit-

arbeiter ganz oben steht, stellen nur gut die Hälfte der Opel-Leistung dar, die den Mitarbeitern insgesamt zugute kommen. Der Rest wird in verschiedenen Formen der Personal-Zusatzleistungen gewährt. 1978 summierten sich diese Zusatzleistungen auf 1,4 Milliarden DM. Auf jeden Hundertmark-Schein für geleistete Arbeit entfielen bei Opel über 88 Mark für solche Aufwendungen, die man zum „unsichtbaren Lohn“ zählt.

„Unsichtbar“ heißt aber nicht unbekannt: auch die Opel-Mitarbeiter haben vielfältige Kenntnisse über diese Dinge. Wohl alle wissen zum Beispiel, daß den gleichen Betrag, den sie an die einzelnen Sozialversicherungsträger (Rentenversicherung, Krankenkasse, Arbeitslosenversicherung) entrichten müssen, auch der Arbeitgeber noch einmal zu zahlen hat. Diese Gelder sind allerdings nicht auf dem Lohnstreifen vermerkt. Dennoch: sie dienen der Vorsorge des Arbeitnehmers und werden in dem Moment „sichtbar“, wenn der Vorsorge-Fall eintritt — also bei Erreichen des Renten-

Der „unsichtbare“ Lohn

Neben Lohn und Gehalt für geleistete Arbeit erhielten die Opel-Mitarbeiter 1978 zusätzliche Leistungen seitens des Unternehmens in Höhe von 1,4 Milliarden DM. Rechnerisch ergibt sich je Mitarbeiter ein Betrag von 22 095 DM, der sich wie folgt aufschlüsselt:

1. Opel-Anteil an den gesetzlichen Sozialversicherungen	
Insgesamt	5392
darunter:	
Rentenversicherung	2919
Krankenversicherung	1580
Arbeitslosenversicherung	486
Berufsgenossenschaft	374
Sonstige gesetzliche Versicherungen	33
2. Andere gesetzliche und tarifliche Aufwendungen	
Insgesamt	10 526
darunter:	
Bezahlter Urlaub und bezahlte Feiertage	6156
Weihnachtsgratifikation	1181
Vermögensbildung	382
Betriebsrat, Betriebsversammlungen	216
Lohn- und Gehaltsfortzahlung im Krankheitsfall	2344
Unfallschutz, werksärztlicher Dienst	239
Sonstige	8

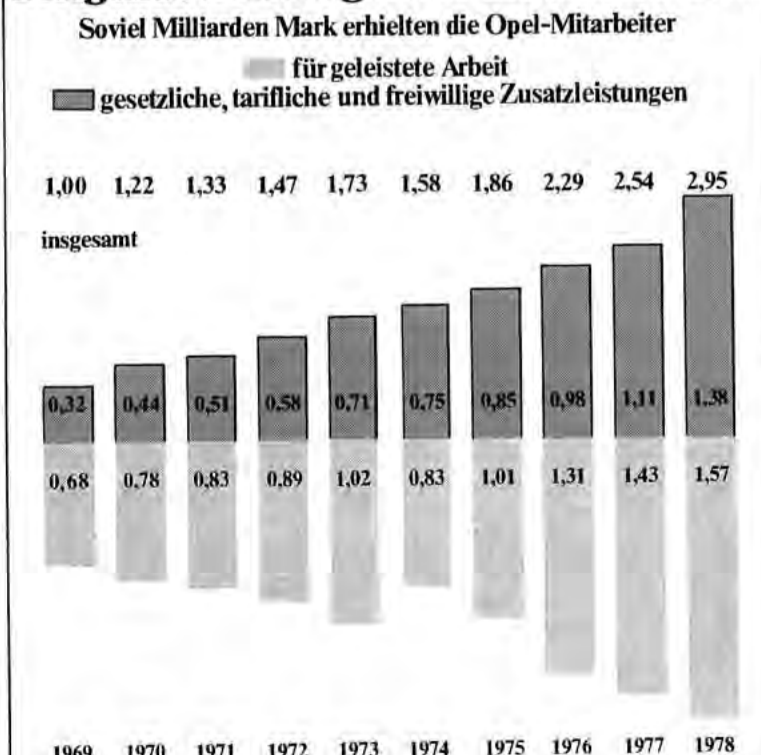
3. Freiwillige Aufwendungen	
Insgesamt	6000
darunter:	
Opel Altersversorgung	3276
Für Urlaub und Feiertage	149
Für Arbeitsjubiläen	87
Für Versicherungen	195
Weihnachtsgratifikation	1220
Berufsausbildung	250
Werksverpflegung	252
Opel Wohnheime	273
Sonstige soziale Einrichtungen	298

4. Andere Personal-aufwendungen	
Insgesamt	177
Der „unsichtbare Lohn“ je Mitarbeiter, der 1978 insgesamt mehr als 22 000 DM erreicht hatte, lag übrigens vor zehn Jahren erst bei 5924 DM. Das entspricht einer Steigerung von 1968 bis 1978 um 273 Prozent. Die größten Steigerungen während des letzten Jahrzehnts ergaben sich bei folgenden Positionen:	
Opel-Anteil an den gesetzlichen Sozialversicherungen	auf das 3fache
Andere gesetzliche und tarifliche Aufwendungen	auf das mehr als 4fache
Freiwillige Aufwendungen	auf knapp das 4fache

In der Spitzengruppe

Die deutsche Industrie liegt mit ihren Lohnzusatzleistungen in der Spitzengruppe der westlichen Welt. Je Stunde geleistete Arbeit fielen 1978 im Durchschnitt 8,19 DM an Zusatzleistungen an — noch mehr wurde nur in den Niederlanden und Belgien gewährt. Die wichtigsten Konkurrenzländer aber boten wesentlich weniger und konnten daher auch einen deutlichen Kostenvorsprung gegenüber der deutschen Industrie erzielen. In Schweden summieren sich die Zusatzleistungen je Stunde auf 7,52 DM, in Italien 7,09 DM, in Frankreich auf 6,20 DM, in den USA auf 4,68 DM, in Großbritannien sogar nur auf 2,04 DM. Der auf dem weltweiten Automobilmarkt größte Konkurrent der deutschen Hersteller, Japan, gewährt den Mitarbeitern je Stunde die geringsten „Extras“ — umgerechnet nur 1,76 DM. Das ist nur knapp ein Viertel dessen, was in der Bundesrepublik Deutschland den Mitarbeitern als „unsichtbarer Lohn“ zugute kommt.

Steigende Leistungen für die Mitarbeiter



alters, bei Krankheit oder Verlust des Arbeitsplatzes.

Der dickste Brocken innerhalb der zusätzlichen Leistungen ist die bezahlte Freizeit: Feiertage und Urlaub, einschließlich des Urlaubsgeldes machen bei Opel im Jahre 1978 über 387 Millionen Mark aus. Die Aufwendungen für Lohn- und Gehaltsfortzahlung betragen im Jahr 1978 147 Millionen DM. Leider sind diese Kosten in den letzten Jahren ständig gestiegen, wie auch die Abwesenheitsrate, insbesondere bei den Lohnempfängern (z. B. im Werk Rüsselsheim von 10,9 Prozent im Jahr 1977 auf 12,2 Prozent im vergangenen Jahr).

Für 378 Millionen freiwillige Extras

Würde sich die Adam Opel AG auf ihre gesetzlich und tariflich festgelegten Leistungen an die Mitarbeiter beschränken, so würde das Unternehmen auf einen Schlag rund 378 Millionen Mark im Jahr weniger ausgeben — denn in diesem Rahmen bewegten sich 1978 die freiwilligen Leistungen. Zu Weihnachten gab es, zusätzlich zu den tariflichen, 77 Millionen

DM an Extra-Gratifikationen; mehr Rente fließt aus der Opel Altersversorgung; all dies sind Leistungen, die von den Mitarbeitern erst im „Ernstfall“ wahrgenommen werden. Ein anderes Beispiel: Täglich zahlt Opel allein 70 000 DM dafür, daß bei der Werksverpflegung die Preise unter den Kosten liegen. Insgesamt gab es 1978 bei Opel weit mehr als 20 verschiedene Zusatzleistungen an die Mitarbeiter, von denen die wichtigsten im Kasten rechts auf dieser Seite aufgeschlüsselt sind.

In der Summe von 22 095 DM je Mitarbeiter und Jahr wird deutlich, um welche Beträge es sich bei einem sozial engagierten Unternehmen wie Opel handelt — es ist sicher nicht übertrieben, wenn man hier von einem „zweiten Lohn“ oder einem „zweiten Gehalt“ spricht.

Die Verlängerung des bezahlten Urlaubs und der Anstieg der Beiträge zur Sozialversicherung zum Jahresanfang 1979 deuten darauf hin, daß die Zusatzleistungen auch in diesem Jahr stärker anwachsen werden als die Löhne und Gehälter für geleistete Arbeit.

Aus dem Jahresüberschuß: 492 Mio. DM für den Aktionär

Wer sein Geld aufs Sparbuch einzahlt, erwartet eine Gegenleistung: Zinsen. Wer sein Geld als Aktionär in einem Unternehmen anlegt, erwartet eine Gegenleistung: Dividende. Der Opel-Aktionär General Motors erhielt 1978 rund 492 Millionen DM; das waren 12,7 Prozent der Wertschöpfung.

Zwischen Sparbuch-Zinsen und Aktionärs-Dividende besteht freilich ein erheblicher Unterschied: Während der Sparer Zinsen erhält, deren Prozentsatz nur leicht schwankt, kann der Aktionär nur hoffen: Darauf, daß das Unternehmen gut läuft und am Jahresende ein Gewinn übrigbleibt. Erzielt das Unternehmen keinen Gewinn oder muß es sogar einen Verlust verbuchen, geht der Aktionär leer aus (und muß sogar noch einen Kurs-Rückgang seiner Aktien hinnehmen).

Da Opel — nach den äußerst schlechten Jahren 1974/75 — im Jahre 1978 einen befriedigenden Gewinn erzielt hat, konnte auch der Aktionär für 1978 eine zufriedenstellende Dividende erhalten.

In den letzten fünf Jahren wurde nur zweimal Dividende ausgeschüttet, in den anderen Jahren wurden die Gewinne im Unternehmen belassen zur

Stärkung des Eigenkapitals.

Diese Bedeutung einer guten Eigenkapitalausstattung wird oft unterschätzt. Kann ein Unternehmen auf ein vernünftiges finanzielles Polster zurückgreifen, ist es in der Lage, auch bei schlechter Konjunktur — und entsprechend schlechten Umsätzen und Gewinnen — seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen: Löhne und Kostensteuern werden nämlich auch dann fällig, wenn kein Gewinn erzielt wird.

Hinzu kommt, daß die Zinsen entfallen, die bei anderen Unternehmen mit geringerer Eigenkapitalbasis gerade in der Krise eine erhebliche Belastung darstellen.

Opel hat von jeher auf eine möglichst breite Eigenkapitalbasis Wert gelegt, um für Krisen gewappnet zu sein und im Hinblick auf die ständige Modernisierung der Produktionsanlagen.

Die Wohlstandssteigerung 1958-78

Solange mußte durchschnittlich ein Arbeitnehmer bei Opel arbeiten, um sich diese Waren kaufen zu können

	1958		1978	
	Std.	Min.	Std.	Min.
1 Flasche Bier	—	13	—	3
1 l Milch	—	9	—	4
1 Mischbrot	—	17	—	9
250 g Kaffee	1	40	—	25
1 Paar Herrenschuhe	9	17	4	30
1 Anzug	43	9	17	36
1 Kühlschrank	168	—	31	—
1 Schwarz-weiß-Fernsehgerät	335	—	36	—

Durchschnittlicher Stundenlohn: 1958 = 2,92 DM, 1978 = 15,11 DM

Die Leistungen für den Staat

Opel steuerte 1978 fast eine halbe Milliarde DM — genau 465,6 Millionen DM — zur Finanzierung der staatlichen Ausgaben bei.

Niemand zahlt gern Steuern. Aber da die Unternehmen ebenso wie die Menschen die Leistungen des Staates in Anspruch nehmen, müssen sie auch dazu beitragen, daß der Staat seine Leistungen finanzieren kann.

Der Opel-Beitrag im Jahre 1978 in Höhe von 465,6 Millionen DM macht rund 12 Prozent der gesamten Wertschöpfung aus.

Daß auch der Staat davon profitiert, wenn Unternehmen Gewinne machen, zeigt sich

deutlich im Vergleich mit dem schlechten Auto-Jahr 1974. Damals machten die Opel-Steuerzahlungen „nur“ 55 Millionen DM aus. Seit 1974 ist der Umsatz um 119,3 Prozent gewachsen, die Steuerzahlungen aber nahmen um 846 Prozent zu.

Die Gesamtsumme von 465,6 Millionen DM kann sich kaum jemand vorstellen. Daher ein Vergleich: Man könnte damit acht Bundes-Gartenschauen finanzieren.

Genau genommen gehören auch die Arbeitgeber-Anteile zur Sozialversicherung zum Stichwort „Opels Leistungen für den Staat“. Denn aus diesem Topf werden ebenfalls staatliche Leistungen — wie z. B. Renten, Krankenfürsorge und Zahlungen an Arbeitslose — mitfinanziert. Da dieser Posten aber unmittelbar mit den Lohn- und Gehaltszahlungen zusammenhängt, haben wir ihn schon beim Thema Personalkosten abgehandelt.

Fast 800 Millionen DM für Investitionen

Im Jahre 1977 hat die Adam Opel AG ein Investitionsprogramm in Höhe von 5 Milliarden DM angekündigt, das bis 1982 läuft. Im vergangenen Jahr 1978 wurde mit Investitionen in Höhe von 798,1 Millionen DM ein beachtlicher Teil des Programms verwirklicht.

Hier als Beispiel einige Investitionen des Jahres 1978: In Bochum wurden eine neue Lehrwerkstatt und eine neue Montagelinie für den 1,3-l-Motor erstellt sowie die Arbeitsfläche um 38 000 m² erweitert. Und diese Zukunftsinvestitionen wurden bereits angekündigt: Im Stammwerk Rüsselsheim wird eine neue Lackieranlage gebaut, in Kaiserslautern wird in den Jahren 1980—1982 mehr als 1 Milliarde DM investiert und die Zahl der Mitarbeiter um 3000 erhöht. Ziel unseres Investitionsprogramms ist es, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte zu erhalten und zu stärken. Denn Opel steht auf dem deutschen Markt, aber auch im Ausland, in einen immer härter werdenden Wettbewerb mit den Auto-Marken aus den anderen Ländern der Europäischen Gemeinschaft und vor allem aus Japan. Nur wenn es uns gelingt, die Qualität unserer Produkte ständig zu verbessern und sie zu konkurrenzfähigen Preisen anzubieten, nur dann kann sich Opel auf dem Markt behaupten. Das Mammut-Investitionsprogramm soll dafür sorgen, daß Opel auch im nächsten Jahrzehnt noch im Wettbewerb „die Nase vorn hat“. Damit die Arbeitsplätze sicher bleiben.

Finanziert wurde das Investitionsprogramm im Jahr 1978 durch Abschreibungen und den Gewinn des Vorjahres, in dem kein Gewinn ausgeschüttet wurde.

Hier zeigt sich wieder der enge Zusammenhang von Gewinnen und Investitionen: Nur wenn ein Unternehmen ausreichende Gewinne erzielt, kann es in ausreichendem Umfang investieren und seine Marktchancen wahrnehmen. Dadurch werden zunächst der Absatz

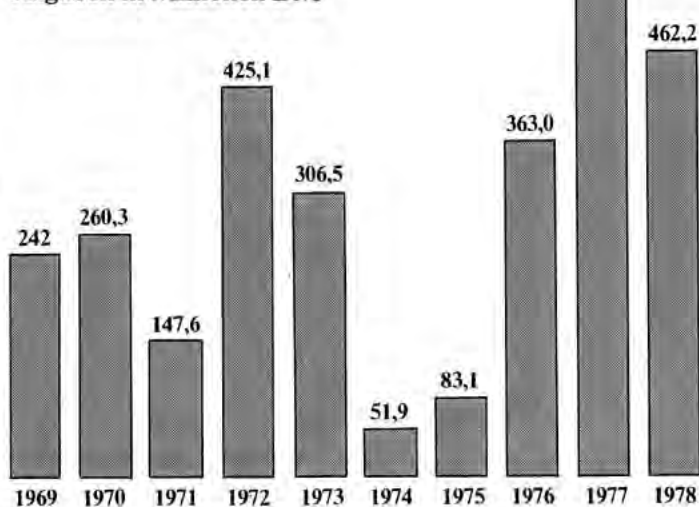
der Produkte und die Beschäftigung in Gegenwart und Zukunft gesichert.

Nur am Rande sei vermerkt, daß die Nettogewinne der deutschen Unternehmen im Vergleich mit anderen Industrienationen nur eine bescheidene Größenordnung erreichen: Im Durchschnitt liegen sie bei rund 2 Prozent vom Umsatz, während die amerikanischen Unternehmen rund 5 Prozent und die britischen Unternehmen rund 4 Prozent Nettogewinn vom Umsatz („Umsatzrendite“) erzielen. Schlechter als die deutschen schneiden allerdings die französischen Unternehmen (rund 1,5 Prozent) ab.

Freilich, der Gewinn ist nicht die einzige Finanzierungsquelle für die Investitionen. Zu einem erheblichen Teil (57 Prozent) wurden die Opel-Investitionen 1978 auch durch Abschreibungen finanziert.

Was Opel an Steuern zahlte

So hat sich die Belastung der Adam Opel AG durch Einkommen-, Ertrag- und Vermögensteuern entwickelt
Angaben in Millionen DM



Was Opels Mitarbeiter für den Staat leisten

Nicht nur das Unternehmen Opel, auch die Belegschaft ist für den Staat ein kräftig sprudelnder Steuerquell.

Die im obigen Artikel genannten 465,6 Millionen DM an Steuern sind lediglich die direkten Leistungen von Opel für Staat und Kommunen. Der — erfolgreichen — Tätigkeit des Unternehmens Opel hat der Staat darüber hinaus auch die Steuern zu verdanken, die die Mitarbeiter entrichten müssen. Denn: Wenn ein Unternehmen gut wirtschaftet, kann es auch gute Löhne bezahlen und mehr Mitarbeiter beschäftigen. Beides schlägt sich in der Staatskasse unmittelbar nieder. So kassierte der Staat 1978 rund 401 Millionen DM an

Die Leistungen für die Darlehensgeber

Viele Opel-Autos werden von den Käufern mit Krediten finanziert. Auch das Unternehmen Opel hat einen Teil der Ausgaben in den letzten Jahren durch Aufnahme von Darlehen bezahlt. Die Kreditfinanzierung spielt bei Opel jedoch eine untergeordnete Rolle.

Daher halten sich auch die Zins-Zahlungen an die Darlehensgeber, dies sind in den meisten Fällen Banken gewesen, in engen Grenzen:

An Zinsen auf hereingenommene Kredite zahlte Opel 1978 nur rund 3,2 Millionen DM. Dies entsprach einem Wertschöpfungs-Anteil von 0,1 Prozent.

Daß die Belastung mit Zinsen relativ gering ist, beruht nicht zuletzt auf dem zufriedenstellenden Eigenkapitalpolster von Opel.

Die geringen Kreditverpflichtungen haben auch den Vorteil, daß Opel für wirtschaftliche Krisen weniger anfällig ist als ein Unternehmen mit schmaler Eigenkapitalbasis (vgl. dazu den Artikel „Aus dem Jahresüberschuß: 492 Millionen DM für den Aktionär“).

Andererseits haben geringe Kreditverpflichtungen zur Folge, daß der Gewinn größer wird: Hätte Opel den gleichen Prozentsatz der Wertschöpfung für Zinsen verwenden müssen wie der Durchschnitt der deutschen Industrie-Aktiengesellschaften (nämlich 4 Prozent), wäre der Gewinn um 160 Millionen DM geringer ausgefallen.

Lohn- und Kirchensteuern, die Opel — im Staatsauftrag — einbehalten und an die Finanzämter abgeführt hat. (Durch den Lohnsteuerjahresausgleich kann sich der Betrag noch verändern).

Und rechnet man noch die Steuern hinzu, die Opel-Mitarbeiter bei jedem Einkauf mitbezahlen — nämlich die Umsatz- und Verbrauchssteuern, z. B. auf Benzin (pro Liter Benzin rund 56 Pfennig) und Tabak — dann summieren sich die direkten und indirekten Leistungen von Opel an den Staat auf sage und schreibe 1,1 Mrd. DM.

Und so sieht die Steuerbelastung eines Opel-Mitarbeiters durchschnittlich aus:

	Steuern
Bruttojahresverdienst	33 320 DM
./. Lohnsteuer	4063 DM
./. Kirchensteuer	225 DM
./. Sozialversicherung	5296 DM
Abzüge insgesamt	9584 DM
Nettojahresverdienst	23 736 DM
davon werden gepart	3014 DM
Für den Verbrauch werden ausgegeben	20 722 DM
Von den Verbrauchsausgaben kassiert der Staat an Steuern (Umsatz-, Verbrauchssteuern)	3605 DM
Soviel Steuern zahlt durchschnittlich ein Opel-Mitarbeiter	3605 DM
	7893 DM

Kein Zweifel also: Nicht nur den Mitarbeitern und dem Aktionär nützt es, wenn bei Opel alles gut läuft — auch der Staat ist finanziell fleißig mit von der Partie.

Gesamtwirtschaftliche Erholung unterstützt

Opels Beitrag zu mehr Beschäftigung und Wirtschaftswachstum

Das Jahr 1978 war für die deutsche Volkswirtschaft mit zwei völlig verschiedenen „Halbzeiten“ gelaufen. In der ersten Jahreshälfte kam es zu deutlichen Ermüdungserscheinungen der Konjunktur, die sogar neue Rezessions-Ängste hervorgerufen haben. Die wichtigsten Wirtschaftszweige meldeten sehr schwache Produktionszahlen. Auch die Automobilindustrie, bis dahin kräftigster Motor der Gesamtwirtschaft, mußte Einbußen hinnehmen. Hier wirkte sich allerdings der Streik vom Frühjahr, der in der Baden-Württemberger Metallindustrie stattgefunden hat, entscheidend aus. In dieser sehr unsicheren und labilen Lage entwickelte sich die Produktion bei Opel gleichmäßig nach oben. Die Beschäftigtenzahlen des Unternehmens, die bereits in den Jahren 1976 und 1977 um insgesamt 7739 erhöht wurden, nahmen weiter zu. In der ersten Jahreshälfte stieg die Beschäftigtenzahl um mehr als 3 Prozent, während in der Gesamtwirtschaft nur 0,2 Prozent mehr Personen beschäftigt waren.

Wende im Herbst

Nach der Sommerpause kam neuer Schwung in die Konjunktur. Auch einige bis dahin schwache Branchen spürten die Verbesserung der Geschäftslage. In der Automobilindustrie, von der mittelbar und unmittelbar jeder siebte Arbeitsplatz abhängt, war die streikbedingte Flaute überwunden. Von da an ging es mit der Produktion kräftig bergauf: in den Monaten September, Oktober, November und Dezember wurden jeweils die höchsten Produktionsziffern „aller Zeiten“ erreicht. Bei Opel ging es ebenfalls kräftig voran, zumal nach den Ferien die Commodore-Produktion neu begonnen wurde und in den letzten fünf Monaten des Jahres respektable 12 000 Einheiten erreichte. Von den neuen Modellen Monza und Senator liefen 26 000 Einheiten vom Band. Die Wende im Herbst hat zwar längst nicht alle Branchen der deutschen Wirtschaft erfaßt — aber insgesamt war der Start in das Jahr 1979 günstig.

Befriedigende Bilanz

Faßt man die ungleichen Halbjahre zusammen, so ergibt sich für die gesamtwirtschaftliche Produktionsleistung der Bundesrepublik Deutschland in 1978 ein Plus von 3,1 Prozent. Gemessen an den Erwartungen ist dieses Ergebnis recht zufriedenstellend. Im Vergleich dazu die Opel-Produktion: sie stieg 1978 um 3,4 Prozent an. Im Gegensatz zur Gesamtwirtschaft waren bei Opel die Kapazitäten voll ausgelastet.

Die volkswirtschaftliche Jahresbilanz '78 schloß in Sachen „Beschäftigung“ zwiespältig ab. Einerseits wurde der erste

Schritt zu einem nennenswerten Abbau der Arbeitslosigkeit getan: im Verlauf des Jahres ging die Zahl der Arbeitslosen um etwa 50 000 zurück. Andererseits blieben mit knapp einer Million noch viel zuviel Menschen ohne Arbeit. In den meisten Industriezweigen reichte nämlich die Produktionssteigerung nicht aus, um mehr Arbeitsplätze als vorher zu besetzen. Bei Opel dagegen erhöhte sich die Belegschaft vom 31. 12. 1977 bis 31. 12. 1978 um 3975; das waren immerhin + 6,5 Prozent. Umgerechnet auf die Volkswirtschaft mag der Beschäftigungsaufbau nicht so stark ins Gewicht fallen — dazu ist selbst ein großes Unternehmen noch zu klein. Aber: in den Arbeitsamtsbezirken, in denen sich ein Opel-Betrieb befindet, ging es erheblich besser voran als im Bundesdurchschnitt.

Chancen in Kaiserslautern

Das beste Beispiel bietet der Arbeitsamtsbezirk Kaiserslautern, der gewiß nicht zu den Gebieten mit besonders hoher Wirtschaftskraft zählt. 1975 wurden noch weit über 8000 Arbeitslose gezählt — im April 1979 waren es aber nur noch knapp 5000. Vier von zehn Arbeitslosen konnten also in diesem Zeitraum wieder in Lohn und Brot gebracht werden. Im Bundesdurchschnitt gelang dies nur bei zwei von zehn Arbeitslosen. In der Rangfolge aller deutschen Arbeitsamtsbezirke konnte sich Kaiserslautern um mehr als 30 Plätze verbessern. Eine wichtige Rolle spielte in diesem Zusammenhang die Ausweitung der Mitarbeiterzahlen des ortsansässigen Opel-Werkes; zwischen 1975 und 1978 erhöhte sich die Zahl der Arbeitnehmer um fast 1400; in den nächsten Jahren werden bei Opel Kaiserslautern weitere 3000 Arbeitsplätze entstehen — gute Chancen also für weitere Fortschritte auf dem „Lauterer“ Arbeitsmarkt, zumal indirekt mehr Arbeitsplätze gesichert wurden — bei den Zulieferern.

Investitionen für die Zukunft

Für die Erhaltung und den Ausbau wettbewerbsfähiger Arbeitsplätze sind Investitionen die wichtigste Voraussetzung. Dies gilt für die Volkswirtschaft ebenso, wie für das Unternehmen. Die Jahre 1977 und 1978 brachten in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt einen Zuwachs der Investitionen um rund 19 Prozent. Opels Investitionen kletterten 1977 um 44,5 Prozent und 1978 um 78 Prozent. Diese Investitionssteigerungen sind gewiß auf Dauer nicht durchzuhalten. Aber: es war wichtig, daß Opel gerade in einer Zeit viel für die Modernisierung und Erweiterung der Produktionsanlagen getan hat, als in der Gesamtwirtschaft die Investitionsneigung noch nicht groß genug war.

Ein Experiment in Bochum

Ein Teil der Opel-Investitio-

Die Opel-Wertschöpfung auf einen Blick

1978 betrug Opels Beitrag zum Volkseinkommen der Bundesrepublik Deutschland 3.857,8 Millionen DM



nen diente der Erweiterung des Bochumer Werkes: hier nahm die Produktionsfläche um 38 000 Quadratmeter zu. In der Motorenmontage ergibt sich die Möglichkeit, eine ganze Anzahl von Mitarbeitern aus der unmittelbaren Bindung

an das Fließband zu „entlassen“. Dies ist nur ein Beispiel dafür, daß bei Opel bei der Vergabe von Investitionen nicht allein an Mengen und an Maschinen, sondern auch an den Menschen gedacht wird.

Autokonjunktur: auf hohen Touren

Seit dem Ende der Automobilkrise 1973/74, als die Produktion im deutschen Straßenfahrzeugbau binnen zwölf Monate um 20 Prozent zurückgefahren werden mußte, geht es mit der Autokonjunktur aufwärts. Zur Zeit werden rund 60 Prozent mehr Fahrzeuge in den deutschen Betrieben hergestellt als auf dem Tiefpunkt Ende '74. Bei den Neuzulassungen registrierte das Flensburger Kraftfahrtbundesamt neue Rekorde am laufenden Band. Allerdings: so steil wie in den letzten Jahren geht es nicht mehr aufwärts, und das ist verständlich. Denn die Ausstattung der deutschen Haushalte mit Automobilen gehört zu den besten der Welt; kaum jemand, der einen Pkw fahren wollte, besitzt noch keinen. Um so wichtiger wird die Frage: kann der Export gesteigert werden?

Die Auslandsaufträge bei den deutschen Fahrzeugher-

stellern signalisieren für den Autoexport „grün“. Auch der Bestand an bereits verbuchten, aber noch nicht erledigten Aufträgen aus dem Ausland ist neuerdings bemerkenswert hoch. So überrascht es auch nicht, daß der deutsche Fahrzeugbau die Entwicklung des Auslandsgeschäfts durchaus zufriedenstellend beurteilt. Zwei Gründe haben entscheidend die verbesserten Exportaussichten geprägt: zum einen die Verlangsamung der Kostensteigerungen und zum anderen die Beruhigung an den Devisenbörsen. Denn im ver-

gangenen Jahr kam es durch die ständige Höherbewertung der Deutschen Mark zu erheblichen Erschwernissen: für viele Auslandskunden wurden deutsche Autos zu teuer. Trotz der ruhigeren Wechselkursentwicklung der letzten Monate besteht für die deutsche Automobilindustrie kein Grund, völlig unbesorgt zu sein — die Benzinpreissteigerungen könnten sich nämlich als Absatzhemmnis erweisen. Und sollte das Öl wieder knapp werden, sind auto-feindliche Maßnahmen nicht ganz auszuschließen.

Wertschöpfung – wozu?

Jedes gesetzlich dazu verpflichtete Unternehmen veröffentlicht eine nach handelsrechtlichen Vorschriften erstellte Gewinn- und Verlustrechnung. In dieser Rechnung werden die Aufwendungen und die Leistungen eines Jahres gegenübergestellt. Die Adam Opel AG geht seit einigen Jahren über diese Bestimmungen hinaus: sie legt eine Wertschöpfungsrechnung vor. Sie will Mitarbeiter, Kunden und alle, die sich für das Unternehmen interessieren, zusätzlich informieren. Wertschöpfungsrechnungen dieser Art gehören hierzulande zur Ausnahme: nur einige Dutzend Unternehmen haben es bislang versucht, ihre betrieblichen Ergebnisse in den volkswirtschaftlichen Rahmen zu stellen.

Genau dies macht nämlich die Wertschöpfungsrechnung aus. Denn zum einen geht aus der Wertschöpfungsrechnung hervor, wieviel das betreffende

Unternehmen zum Volkseinkommen beiträgt. Opels Wertschöpfung erreichte 1978 einen Betrag von 3857,8 Millionen DM (s. Schaubild oben). Gemessen am gesamten Volkseinkommen, das 1978 in der Bundesrepublik Deutschland erwirtschaftet wurde (998 Milliarden DM) lag Opels Anteil mithin bei 0,4 Prozent. Die Wertschöpfungsrechnung eines Unternehmens bietet aber noch weitere Informationen — sie beschreibt zugleich, in welchem Verhältnis die Mitarbeiter, die Staatskasse, die Darlehensgeber und die Kapitaleigner (Aktionäre) bei der Verteilung der Wertschöpfung berücksichtigt werden. Diese Anteile ändern sich von Jahr zu Jahr, wenn auch nicht sehr erheblich. Dies zeigt der Vergleich der Opel-Wertschöpfungen 1977 und 1978. Der Anteil der Mitarbeiter zum Beispiel lag 1977 bei 73,5 Prozent und 1978 bei 75,1 Prozent.

- Wirtschaftsdaten 1978 -

Das Unternehmen und die Volkswirtschaft

Veränderung 1977 zu 1978 in Prozent

	Opel	Bundesrepublik Deutschland
Produktion	+ 3,4	+ 3,1
Umsatz	+ 16,1	ca. + 8
Wertschöpfung	+ 13,2	+ 7,4
Beschäftigung	+ 6,5	+ 1,1
Personalaufwand	+ 16,0	+ 5,9
Investitionen	+ 77,9	+ 11,0

1978: Ein „Rekord“-Jahr des Autos

Das vergangene Jahr war für die deutsche Automobilindustrie insgesamt und auch für Opel ein Jahr der Rekorde.

Alle deutschen Produzenten stellten insgesamt 4,2 Millionen Einheiten her; das waren 2 Prozent mehr als im Jahre 1977. Opel war mit mehr als 956 000 Einheiten — 3,4 Prozent mehr als 1977 — maßgeblich an dieser erfreulichen Bilanz beteiligt. Zusätzlich wurden noch 110 000 Teilsätze ohne Motoren (im Vorjahr 90 000) für den Export gefertigt. In diesem glänzenden Opel-Ergebnis zeigen sich bereits Wirkungen des laufenden Investitionsprogramms. Und

es zeigt, daß die Opel-Modelle bei den Käufern ankommen.

Spitzenreiter der Produktions-Rangliste war 1978 — wie schon im Vorjahr — der Opel-Kadett: 296 000 Einheiten liefen von den Bändern. Auf Platz 2 landet das Erfolgs-Modell Rekord. Erfreuliche Stückzahlen erreichten auch die neuen Modelle Senator und Monza. Der Anteil Opels an der inländischen Gesamtproduktion der deutschen Autoindustrie erreichte 22,8 Prozent, 1977 hatte der Wert noch bei 22,5 Prozent gelegen. Jedes fünfte in der Bundesrepublik Deutschland produzierte Auto war also ein „Opel“.

Ähnlich erfreulich entwickelten sich auch die Verkaufsziffern auf dem deutschen Markt. Von den insgesamt 2,7 Millionen Neuzulassungen von Pkw in der Bundesrepublik entfielen 19,4 Prozent auf Opel-Modelle; im Jahre 1977 hatte der Anteil am deutschen Markt bei 19,2 Prozent gelegen. Etwa jedes zweite von Opel produzierte Auto blieb im Inland.

Die andere Hälfte der Opel-Produktion — genau 45,2 Prozent — ging in den Export. Der Export-Anteil ist damit gegenüber 1977 fast unverändert geblieben. Dies ist um so höher zu bewerten, als der Export deutscher Waren wegen der

Aufwertung der DM — damit werden sie im Ausland teurer — eher schwieriger geworden ist. Das neue Europäische Währungssystem EWS bringt hoffentlich etwas mehr Ruhe an die „Währungsfront“; auf den Opel-Export würde sich dies günstig auswirken.

Wichtigster Auslandsmarkt für Opel-Fahrzeuge ist traditionell unser Nachbar Holland. Dort ist Opel sogar seit Jahren die meistgefahrte Marke. Be-

deutenden Anteil am Export haben daneben auch Italien und Frankreich. Alles zusammen liefert Opel Autos in 69 Länder.

Die Modell-Vorliebe des Auslandes unterscheidet sich nur unwesentlich vom deutschen Geschmack: Die Auslandskunden kaufen an erster Stelle den Kadett, gefolgt von Ascona/Manta und Rekord.

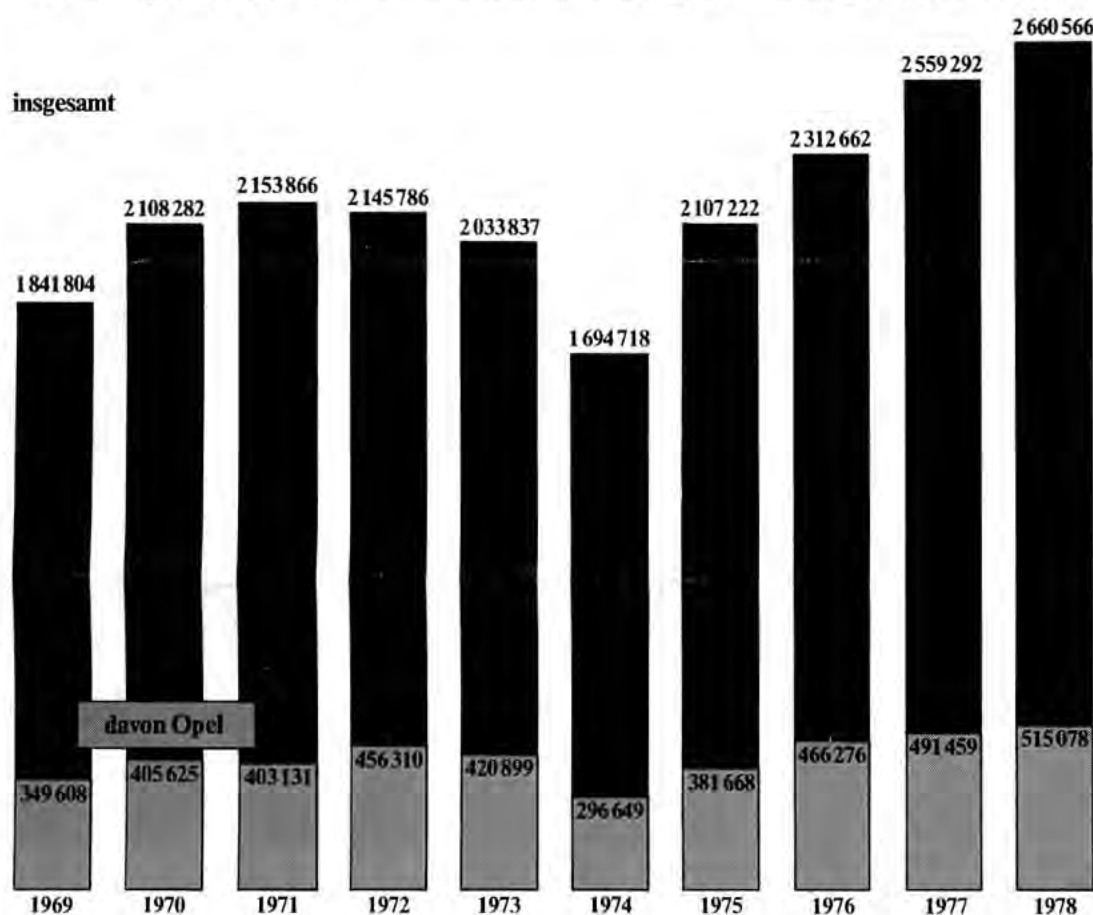
Auto-Perspektiven 1990

Die weiteren Zukunftsaussichten der deutschen Automobilindustrie sind durchaus recht günstig. Nach jüngsten Prognosen der Aral AG wird der Pkw-Bestand in der Bundesrepublik Deutschland bis 1990 von derzeit 21 Millionen auf 26 Millionen zunehmen — wenn nicht eine neue Ölkrise dazwischenfährt. Jeder zweite Bundesbürger über 18 Jahre

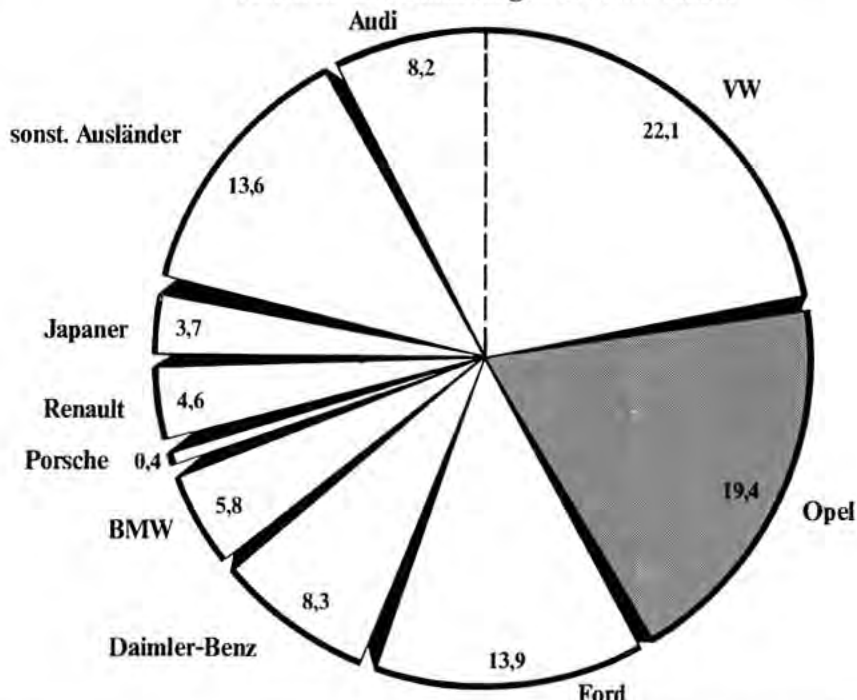
wäre dann Pkw-Besitzer. Damit würde die Bundesrepublik in der Pkw-Dichte, also in der Zahl der Pkw je 1000 Einwohner, in West-Europa weiterhin an der Spitze liegen. Heute führt sie mit 332 Pkw je 1000 Einwohner (einschließlich der unter 18 Jahre alten) in der EG-Rangliste vor Frankreich (320), Belgien (303) und Italien (298).

Opel auf dem deutschen Markt

Zulassungen von Personen- und Kombinationskraftwagen im Bundesgebiet 1969 bis 1978



Anteil an den Zulassungen 1978 in Prozent



Das größte Unternehmen der Welt

Die amerikanische „Mutter“ der Adam Opel AG, die General Motors Corp. (GM), ist das umsatzstärkste Unternehmen der Welt. Die GM-Aktien sind weit gestreut: Etwa 1,2 Millionen Eigentümer gibt es. Damit hat das Unternehmen weit mehr Aktionäre als Mitarbeiter: Weltweit beschäftigt GM rund 800 000 Menschen. General Motors ist in 34 Ländern der Erde mit Produktionsstätten und Vertriebsorganisationen vertreten. Weltweit produziert der Konzern etwa 9,5 Millionen Einheiten. Rund 15 Prozent des Umsatzes werden außerhalb der USA erzielt, wobei die Tendenz steigend ist. Auch in Zukunft wird ein Schwergewicht der Aktivitäten in den Ländern außerhalb der USA liegen.

1357 „Azubis“

In den drei Werken des Unternehmens und in der Zweigniederlassung Berlin wurden im Herbst 1978 545 Auszubildende eingestellt. Damit konnte die Zahl der neu eingestellten Auszubildenden um 17,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr erhöht werden (1977 waren es 461). Die Zahl der Auszubildenden hat sich — jeweils nach Neueinstellung und Prüfungsabgang — von 1207 im Jahr 1977 auf 1357 im Jahr 1978 erhöht.

„Magische“ Grenzen überschritten

Opel hat 1978 erstmals mehr als 4000 Einheiten pro Tag fertiggestellt: Genau 4054 — das waren gut 1100 mehr als im Produktions-Tief von 1975.

Am 1. Dezember 1978 wurde der 16millionste Opel-Wagen produziert. Andere Produktionsjubiläen, die im Laufe des Jahres erreicht wurden, waren unter anderem der 1,5millionste Ascona (seit Produktionsaufnahme im Herbst 1970) und der 1,5millionste C-Kadett (seit der Produktionsaufnahme im Herbst 1973).

Geschäftsbericht 1978

Diese Informationsschrift gibt einen kurzen Überblick über die wichtigsten Zahlen zur Geschäftsentwicklung der Adam Opel AG im Jahre 1978. Wer den ausführlichen Geschäftsbericht einsehen möchte, kann sich u. a. an die Personalabteilung wenden. Der Bericht liegt dort aus.



moderner betrieblicher Sozialpolitik immer die gute Ertragslage eines Unternehmens ist.

Von Leistungskraft abhängig

Soziale Betriebsgestaltung ist also abhängig von der wirtschaftlichen Leistungskraft einer Firma. Oder anders gesagt: wer gut wirtschaftet, schafft auch die Grundlage für eine gute betriebliche Sozialpolitik. An diesen Tatsachen läßt sich nicht deuteln, genausowenig daran, daß ein Unternehmen seine Ziele nur erreichen kann, wenn Kapital und Arbeit verständnisvoll zusammenwirken. Vertrauensvolle Zusammenarbeit im übergreifenden gegenseitigen Interesse ist nun einmal eines der wichtigsten Fundamente eines Betriebes, das letztlich seine Existenz und die seiner Mitarbeiter sichert. Diese nüchterne Denkweise macht deutlich, daß der Betrieb nicht nur ein wirtschaftliches, sondern auch ein gesellschaftliches und soziales Gebilde ist.

Unterschiedliche Schwerpunkte

Der Betrieb mit seinen vielfältigen Wechselbeziehungen ist eingebunden in die wirtschaftlichen und sozialen Zusammen-

Diese Häuser wurden neben vielen anderen von der Gemeinnützigen Opel Wohnbau GmbH errichtet. Das Unternehmen hat aber nicht nur selbst Wohnraum geschaffen, sondern gibt auch zinsgünstige Darlehen an die gemeinnützigen Wohnbau-Gesellschaften in den drei Opel-Städten, um Mitarbeitern Belegungsrechte für preisgünstige Wohnungen zu sichern.

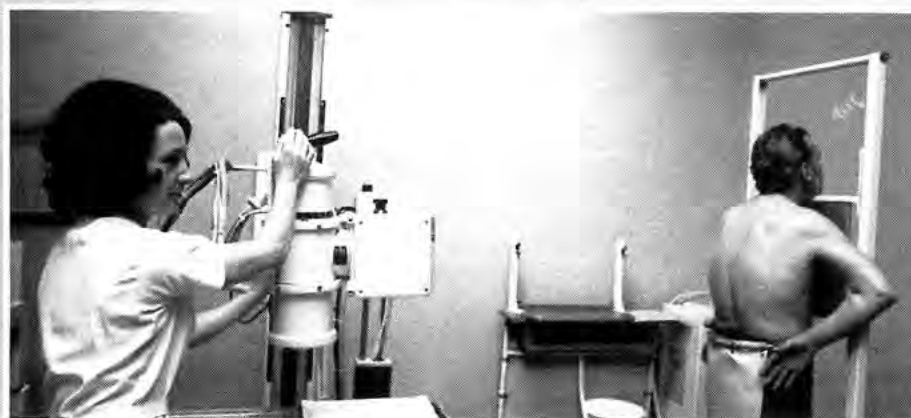


LINKS: Mit zinsgünstigen Darlehen hilft das Unternehmen Mitarbeitern, die ein Eigenheim bauen (Bild) oder eine Eigentumswohnung kaufen wollen. 1978 wurden an 292 Mitarbeiter Baudarlehen zu



günstigen Bedingungen gezahlt. Seit Einführung dieses Programms im Jahre 1974 wurde der Bau von 1.059 Eigenheimen oder Eigentumswohnungen der Mitarbeiter gefördert.

RECHTS: In den Opel Wohnheimen in Rüsselsheim und Bochum leben hauptsächlich ausländische Mitarbeiter, aber auch Ledige und Pendler, zur Zeit 6.400 Bewohner.



Modern eingerichtete medizinische Zentren unter Leitung erfahrener Ärzte in allen drei Werken sorgen sich um die Gesundheit der Mitarbeiter. Ihre wichtigsten Aufgaben: Erste Hilfe bei plötzlichen Erkrankungen oder bei Unfällen,

ärztliche Inspektionen im Betrieb, Strahlenschutzüberwachungen, medizinische und hygienische Beurteilung von Arbeitsplätzen, verantwortliche Mitarbeit in arbeits- und sicherheitstechnischen Ausschüssen. Dazu kommen die Einstellungs-



untersuchungen. Die Bilder zeigen (links) ein modernes Röntgengerät und (rechts) ein Blutkörperchenzählgerät in einer der Rüsselsheimer Stationen, in denen zur Zeit 7 Ärzte und 90 Mitarbeiter im Dienst der Gesundheit der Belegschaft stehen.



1.357 junge Menschen wurden am Jahresende 1978 im Unternehmen in 19 gewerblichen und 3 kaufmännischen Berufen ausgebildet. Jede Lehrwerkstatt ist

ein anspruchsvoller selbständiger Betrieb. Dazu kommt die theoretische Fortbildung in der jeweiligen Berufsschule. (Die staatlich anerkannte Werkberufsschule in

Rüsselsheim wurde bereits 1913 gegründet.) Die Aufnahmen wurden (von links) in den Lehrwerkstätten Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern gemacht.



Im Rahmen der Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung wurden 1978 pro Semester 24 unterschiedliche Weiterbildungsmöglichkeiten angeboten, die bei den Mitarbeitern großen Anklang fanden. (Das Bild zeigt den Lehrgang „Elektronik“ in Rüsselsheim.) Dazu kommen Meisterlehrgänge, Management- und Fachtrainingskurse. Begabte Mitarbeiter fördert das Unternehmen durch Stipendien für deutsche Hoch- und Fachschulen oder gibt ihnen die Möglichkeit zum Studium am General Motors Institute in Flint, Michigan, USA.



Die Sorge um das leibliche Wohl der Mitarbeiter ist Aufgabe der Werksverpflegung. Zwei Gerichte stehen immer zur Auswahl. Wer nicht warm essen will, kann einen Salatteller haben oder einen Beutel mit frischem Obst und Joghurt. In Rüsselsheim beispielsweise in 5 Großküchen zubereitet und in 24 Speisesälen ausgegeben, machen im Durchschnitt hier 10.000 Mitarbeiter davon Gebrauch.

hänge der Zeit. Auch aus dieser Sicht wird erklärlich, daß es ebenfalls für unser Unternehmen nicht nur darum gehen kann, den Mitarbeitern zu geben, was Gesetz oder Tarifvertrag fordern, sondern ihnen darüber hinaus zusätzliche soziale Leistungen zu gewähren, über deren angemessene Höhe es natürlich immer wieder Diskussionen gibt und geben wird. Das



Die Werkzeitschrift OPEL POST erscheint zehnmal im Jahr in einer Auflage von jeweils fast 70.000 Exemplaren im gesamten Unternehmen als ein Organ nachfassender, kommentierender Information sowie der Kommunikation und Meinungsbildung. (Auch die Opel-Rentner erhalten regelmäßig die Werkzeitschrift, dazu zahlreiche außerbetriebliche Empfänger.) Das Bild entstand in unserer Werkdruckerei, in der die Werkzeitschrift gedruckt wird.

liegt in der Natur der Sache. Andererseits bedeutet der Mangel an voller Übereinstimmung, daß es auch auf diesem Gebiet keine festen Grenzen gibt, die Schwerpunkte unterschiedlich gesetzt und beurteilt werden.

Umfangreicher Katalog

Daran sollte man denken, wenn man im Geschäftsbericht für 1978 die oben genannten abstrakt und nüchtern erscheinenden Zahlen liest. Leistungen, die den Menschen im Unternehmen unter anderem in Form von übertariflicher Bezahlung, Weihnachtsgratifikation, betrieblicher Altersversorgung, Gruppenlebensversicherung, Betriebskrankenkasse, Krankenzuschußkasse, Rentenversicherungsberatung, Jubiläumsgaben, Jubilarfeiern, Wohnungsbau, Wohnheimen, Bau-Darlehen, Genesendenabteilung, Werksärztlichem Dienst, Werksverpflegung, Kindertagesstätte, Werkzeitschrift und anderen Informationsmitteln, Berufsausbildung, Weiterbildungskursen, Seminaren, Stipendien, Kultureller Betreuung mit Werkbücherei, Vortragsreihe, Werksorchester, Reihenveranstaltungen, Theaterkarten-Vermittlung sowie ähnlichem zugute kommen. Das ist eine unvollständige Aufzählung, die die sachlichen Aussagen und Zahlen des Sozialteils des Geschäftsberichts aber erst mit Leben erfüllt. Das Ganze wird illustriert und damit ergänzt durch die Bilder auf diesen Seiten. (Übrigens kann der offizielle, ausführliche Geschäftsbericht für 1978 wieder bei den Betriebsräten, in der Redaktion oder auch in den Werkbüchereien eingesehen werden.)

K.H.M.



Einer der Schwerpunkte der kulturellen Betreuung in Rüsselsheim ist die Werkbücherei mit 40.000 Bänden in zwei Ausleihen. Der Bestand reicht vom berufsbegleitenden Fachbuch bis zur Freizeit- und Unterhaltungsliteratur.



Seit 25 Jahren finden im Dezember die traditionellen Reihenveranstaltungen statt. Das Bild wurde letztes Jahr in der Bochumer Ruhrlandhalle gemacht. Dabei und bei vielen anderen Veranstaltungen wirkt auch das Werksorchester mit, das überall, nicht zuletzt bei den sommerlichen Heimatortkonzerten „Opels musikalischer Botschafter“ ist.



Die Opel-Vortragsreihe besteht seit 22 Jahren und hat seitdem von ihrer Beliebtheit nichts eingebüßt. Über 700 Besucher werden durchschnittlich pro Abend gezählt. Das Bild wurde während eines Vortrags mit Reinhold Messner im Herbst 1978 gemacht.

30 Jahre OPEL POST

Werkzeitschriften — auch die OPEL POST — werden ungefragt verteilt. Deshalb stellt sich an ihrem 30. Geburtstag wieder einmal die Frage, ob die Belegschaft wirklich nach Informationen, zumindest nach mehr als sie am Schwarzen Brett findet oder vom Hörensagen erfährt, verlangt. Andererseits muß davon ausgegangen werden, daß Großbetriebe keine Dörfer sind; sie ähneln Städten, sind für den einzelnen kaum überschaubar. Der Kontaktmangel ist groß, die Gefahr der Entfremdung wächst, — je größer der Betrieb, desto mehr. Wie könnte dem

besser begegnet werden als mit einer periodisch erscheinenden Publikation, die nicht nur der nachfassenden gründlichen Information, sondern auch dem zwischenmenschlichen Verstehen und der Meinungsbildung dient?

Aussagen der Meinungsbefragung

Nun kann man die Ansichten der Menschen durch Meinungsbefragung ziemlich genau erforschen. Auch wir haben uns dieser Methode schon mehrmals bedient, zuletzt im Herbst 1976. Damals wurden 10 Prozent der deutschen Mitarbeiter in

einer anonymen Befragung um ihre Ansichten zum Werkheft gebeten. Auf die Frage, ob man am regelmäßigen Erhalt der Werkzeitschrift interessiert sei, antworteten seinerzeit in Kaiserslautern 99, in Rüsselsheim 98 und in Bochum 96 Prozent der Befragten mit „ja“. Was und wieviel einer liest, wurde damit natürlich nicht beantwortet. Aber noch etwas war wichtig: in fast 80 Prozent der Familien findet das Werkheft Beachtung. Das sind klare Aussagen.

Keine Sensationen und Skandale

Dagegen ist das Interesse an den einzelnen Themen unterschiedlich. Das liegt an der Struktur der Belegschaft. Das Werkheft wendet sich an einen großen Leserkreis. Vom Auszubildenden bis zum Rentner reicht der Bogen. Dazu kommen die unterschiedlichsten Ausbildungsmerkmale, Berufe und Einzelinteressen. So gesehen, ist es für die Redaktion nicht leicht, stets einen Mittelweg zu finden. Allgemeine Zustimmung für ihre Arbeit wird es selten geben. Das Berichtsfeld Betrieb ist zwar alles andere als spannungslos, andererseits kann die Werkzeugzeitung nicht mit jenen Bildern und Schlagzeilen aufwarten, mit denen Massenblätter am Kiosk Leseinteresse wecken. Dennoch sollte das breite Themenangebot der OPEL POST, das nach der letzten Befragung noch ausgeweitet wurde, für jeden etwas bringen, es sei denn, er hat überhaupt keine Beziehung zum Betrieb, kein Interesse an seiner Arbeitswelt, ihrem Alltag und ihren Problemen. Auch solche Menschen gibt es bei uns. Aber sie sind nach unserer Beobachtungen doch eine Minderheit.

Problem der Abhängigkeit

Im Gegensatz zum außerbetrieblichen Bereich ist im Unternehmen mehr Rücksicht geboten — gegenüber Vorgesetzten, Kollegen, Betriebsräten, Gewerkschaften, Vertrauensleuten und anderen mehr. Die meisten Menschen wollen möglichst wenig auffallen, weder angenehm noch unangenehm. Die berufliche Entwicklung, das Klima in der Abteilung könnte gestört werden. Das ist auch einer der Gründe dafür, warum sich, gemessen an der Belegschaftsstärke, nicht sehr viele Mitarbeiter mit Kritik oder differenzierten Ansichten im Werkheft zu Wort melden. Die Abhängigkeiten im Berufsleben sind größer als draußen, und Empfindlichkeiten werden im betrieblichen Spannungsfeld eher



geweckt als im öffentlichen Leben. Auch die Redaktion erlebt das immer wieder. Sie sitzt zwar auf keinem Schleudersitz, aber oft zwischen den Stühlen, wenn „denen oben“ dies oder „denen unten“ jenes nicht gefällt. Eine Vorlage von Text und Layout, also eine Art Zensur, oder einen alle Ecken und Kanten vorher glättenden Redaktionsausschuß bzw. ein Vetorecht dieser oder jener Seite gibt es nicht. Die Redaktion, in der Regel auf sich allein gestellt, muß bei Ärgernissen, die sie verursacht, selbst den Rücken hinhalten. Das ist nicht immer angenehm, stärkt andererseits die notwendige Unabhängigkeit und fördert jenes Maß an Gelassenheit, das man gerade für diese Arbeit braucht.

Keine „Hofberichterstatter“

Die Redaktionsmitglieder sind im übrigen auch „nur“ Mitarbeiter des Unternehmens, Kollegen unter Kollegen und wie alle anderen Werksangehörigen den Bedingungen und Besonderheiten des Betriebsgeschehens unterworfen. Sie sehen sich nicht als „Hofberichterstatter“ der Unternehmensleitung, hörig und gekauft, wie es mitunter in Flugblättern heißt. Trotz aller konstruktiven Kritik, die man immer wieder im Werkheft findet (beispielsweise in Leserbriefen, Glossen, Interviews oder in der ausführlichen Darstellung der Betriebsräteversammlungen) sehen sie ihre vorrangige Aufgabe in einer ausgewogenen Berichterstattung, nicht aber darin, Konflikte breitzutreten, was das Arbeitsklima nur belasten würde. Die Werkzeitschrift deshalb als „Unternehmerharfe“ zu bezeichnen, zeugt von uneinsichtiger oder ideologisch einseitiger Haltung. Der pluralistische Charakter unserer Gesellschaft weist dem Werkheft seinen besonderen Standort an. Daraus ergibt sich auch die Beantwortung der Frage, ob in ihm unbedient Konflikte ausgetragen werden müssen.

Viele Rechtsmittel

Nach unserer Meinung kann das seine Aufgabe nicht sein. Im übrigen: wo wollte man bei der Größe des Unternehmens anfangen, wo aufhören? Dafür gibt es im Betriebsverfassungsgesetz zuständige, bessere und wirkungsvollere Institutionen. Nie zuvor war der Betrieb mit einem so dichten Netz von Rechtsmitteln überzogen wie heute, alle geschaffen für den Interessenausgleich und zur Regelung von Meinungsverschiedenheiten: Betriebsordnung, Manteltarifverträge, interne Vereinbarungen, Betriebsräte, Vertrauensleute, Gewerkschaften, Betriebsversammlungen, Berufsgenossenschaften, Schiedsstellen und Arbeitsgerichte sind unter anderem Teile eines umfangreichen Instanzengefüges zur Behandlung und Ausräumung von Konfliktstoffen und zum Schutze der Rechte des einzelnen Arbeitnehmers. Er

Fortsetzung auf Seite 16

IN EIGENER SACHE

Am Anfang stand die Lizenz

Es stimmt, die OPEL POST ist ein Blatt, das erst nach der Erteilung einer Lizenz erscheinen durfte. 1949, vor dreißig Jahren und vier Jahre nach dem Zusammenbruch war das noch so. Auch Werkzeitschriften machten dabei keine Ausnahme. Einfach draufschreiben, Papier bedrucken, das ohnehin rationiert war, konnte damals niemand. Ich erinnere mich noch gut:

Opel wollte seinerzeit eine Werkzeitschrift herausbringen, mit der Zielvorgabe, die Menschen im Betrieb, 1949 immerhin schon wieder knapp 10.000, über das Werksgeschehen zu unterrichten und sie mit den neuen wirtschaftlichen und sozialen Gegebenheiten im Betrieb und in der Gesellschaft vertraut zu machen. Ich sollte diese Zeitung redigieren.

Meine Ausbildung bei McCann, der internationalen Agentur, die unter anderem auch die Werbung für Opel machte (und heute noch macht), war in jenen Tagen gerade beendet, und journalistische Erfahrungen waren freiberuflich nebenher gesammelt worden. Zuvor mußte bei der damaligen amerikanischen Militärregierung jedoch ein Lizenzantrag gestellt werden.

Ein Fragebogen, ellenlang, flatterte ins Haus. Danach wurde ich noch zu einer gründlichen Befragung zum zuständigen Presseoffizier gebeten. Als man mich politisch für „hasenrein“ befunden hatte, wurde die Lizenz erteilt. Für das neue Organ hatten wir bestimmte Vorstellungen; mit denen der Werkzeitschriftsvorläufer in den zwanziger und dreißiger Jahren hatten sie nichts gemein.

Heft 1 erschien im Juli 1949. (Die damalige Titelseite nebstehend.) Es war eine erste Information über die Menschen und ihre Arbeit im Werk, die nach den Jahren ohne Unterrichtung über das Betriebsgeschehen von der Mehrheit der Belegschaft begrüßt wurde. Heute glaubt man kaum, daß das schon 30 Jahre her sein soll. Aber auch die Bundesrepublik ist ja inzwischen ebenfalls drei Jahrzehnte alt geworden.

In eigener Sache ist man immer etwas befangen. Vor fünf Jahren, anlässlich des 25jährigen Bestehens der OPEL POST, baten wir deshalb andere, etwas über unser Werkheft zu sagen. Hanns-Martin Schleyer für die Arbeitgeber, Heinz Oskar Vetter für die Gewerkschaften, John P. McCormack für die Unternehmensleitung und Rudi Hahn für den Gesamtbetriebsrat äußerten sich 1974 über die OPEL POST. (Interessant, diese Meinungen heute einmal nachzulesen.)

Nun sind 30 Jahre kein Grund zum „Jubilieren“, genau besehen ist es nur eine runde Zahl, ein Geburtstag wie jeder andere auch. Deshalb diesmal keine Stimmen von außen, sondern als Gemeinschaftsarbeit ein Kommentar der Redaktionsmitglieder über Probleme, mit denen sie bei ihrer Arbeit täglich konfrontiert werden.

Karl Heinz Mai

steht nicht allein, hat genügend Anwälte, braucht dazu nicht noch die Werkzeugzeitung, die im übrigen nicht das „soziale Gewissen“ des Betriebes sein kann, wenn ihr diese Rolle in Verkennung der Zusammenhänge mitunter auch angedichtet wird.

Unlogische Vorwürfe

Wenn ihr daher Kritiker, manchmal auch Kollegen draußen, vorhalten, sie sei „lammfromm“ und übe keine Kritik am Unternehmen oder bestimmten Maßnahmen, Vorkommnissen und Mißständen, dann muß umgekehrt gefragt werden, warum Presse, Funk und Fernsehen zwar kräftig und intensiv andere Bereiche kritisieren – was ja auch weitgehend ihre Aufgabe als Vertretung der öffentlichen Meinung ist –, ihre eigenen Häuser aber wohlweislich von jeder Kritik ausnehmen? So kritisieren die elektronischen Medien nie interne Vorgänge in den einzelnen Anstalten und die Tagespresse nie Vorkommnisse im eigenen Verlag, das kommunistische Blatt nie grundlegend den Kommunismus oder die Partei, und auch in den Gewerkschaftspublikationen findet man nie etwas Kritisches über die Gewerkschaftsführung oder über Unvollkommenheiten und unliebsame Vorkommnisse in der Gesamtorganisation. Entsprechende Vorwürfe gegenüber der Werkspresse wirken da recht unlogisch. Im übrigen: konfliktfrei heißt nicht meinungs- und diskussionslos. Das ist unser Heft ganz und gar nicht.

Dank an Helfer und Leser

Am Schluß dieser Betrachtung, in der die Probleme natürlich nur skizzenhaft angeschnitten werden konnten, dankt die Redaktion allen Mitarbeitern, die viele Jahre lang zum rechtzeitigen Erscheinen beigetragen und für eine reibungslose Auslieferung und Verteilung der OPEL POST gesorgt haben. Es seien hier ohne Anspruch auf Vollständigkeit genannt: die Werkdruckerei, die Fotoabteilung, die Zeitverrechnung, der Ordnungsdienst, die Transportabteilung und die Verteiler der einzelnen Bereiche. Außerdem danken wir den freien Mitarbeitern für ihre Beiträge und nicht zuletzt den Werksangehörigen, die uns durch Anrufe und Briefe oder im persönlichen Gespräch auf manchen guten Gedanken gebracht oder mit ihrer Anmerkung zu einer sachlichen Diskussion beigetragen haben. Wir wissen, daß es vielen nicht leicht fällt, zur Feder zu greifen und ihre Meinungen schriftlich zu äußern. Einige Gründe dafür wurden ja oben schon genannt. Um so mehr freuen wir uns immer wieder über Hinweise, aber auch kritische Stimmen über unsere Arbeit – immer wieder Anlaß zum Nachdenken darüber, was anders, was besser gemacht werden kann. Die Redaktion

Unsere Jubilare

50



Theo Roth
PEK Versuchsbau
26.7.1979



Georg Heck
Materialbehandlung
27.6.1979



Karl Guth
Schnittbau
1.7.1979

40



Karl Herde
Werkz.u.Betriebsmittel
8.7.1979



Heinrich Frank
Industrial Engineering
18.7.1979



Josef Solms
Revisionsabteilung
20.7.1979

Rüsselsheim

1.7.1979

- Alfred Funda
Preßwerk
- Horst Mentzel
Devisenabteilung
- Günter Pohland
Energieversorgung
- Hans Repp
Wagenendmontage
- Ernst Schöniger
PV Preßwerk
- Josef Veith
Motorenbau
- Karl Heinz Wetzel
Preßwerk

3.7.1979

- Julius Bayerle
Qual.Ktr.u.Insp.
- Willi Neumann
Gesenkbau

5.7.1979

- Adam Christ
PV Schmiede
- Stefan Morawetz
Motorenbau
- 6.7.1979
- Erwin Schmidt
Werkschutz
- Willi Schwappacher
PVK Unterzus,Bau

7.7.1979

- Franz Moses
Kdd, Technik
- Heinz Schwamb
Kar.-Fertigmontage

8.7.1979

- Horst Eppard
Verkaufsz. Bochum

25

- Robert Koukal
Kar.-Rohmontage
- Kurt Reimann
Kar.-Fertigmontage
12.7.1979

- Wilfried Becker
Modellschreinerei
- Paul Binder
Kar.-Rohmontage
- Günter Danielewski
Karosseriebau II

- Toni Iff
Gerippebau
- Ernst Klug
Instandhaltung
- Alfred Krug
Personalabteilung
- Peter Kumb
Kar.-Fertigmontage

Gerhard Mielke
Qual.Ktr.u.Insp.

- Ludwig Mohr
Qual.Ktr.u.Insp.
- Heinrich Schäfer
Gerippebau
- Franz Schöner
Kar.-Fertigmontage
- Erich Vogel
Werksanlagen

13.7.1979
Else Pfeiffer
Personalabteilung

15.7.1979
Richard Lochschmidt
Transportwesen

16.7.1979
Philipp Grund
Energieversorgung

19.7.1979
Heinrich Einwächter
Chassisbau I
Wilhelm Hasenbank
Gehaltsbuchhaltung

20.7.1979
Georg Bopp
Teilelager

21.7.1979
Rudolf Orth
Qual.Ktr.u.Insp.

25.7.1979
Edmund Kisser
Qual.Ktr.u.Insp.

26.7.1979
Hans Jochem
Verkauf
Oskar Ledwig
Werksverpflegung

30.7.1979
Helmut Jäger
MPK Materialbehandlg.

Bochum

19.7.1979
Toni Ax
Finanzabteilung

Im Ruhestand

Rüsselsheim

Gertrud Axt
Karosseriebau II

Max Bärsch
Besch.-Einsatz

Johann Biesen
Ordnungsdienst

Angelo Cacciatore
Zentralwerkstätten

Anton Daubach
Zentr.Fahrz.Disp.

Willi Diehl
PEK Fahr-u.Triebwerk.

Otto Dörrschuck
Instandhaltung

Hugo Frey
Besch.-Einsatz

Eva Hoch
Karosseriebau II

Franz Kluin
Instandhaltung

Rudolf Kollarich
Werkzeugbau

Johann Kreis
Chassisbau I

Fritz Krenzer
Motorenbau

Rudolf Kürsten
Instandhaltung

Philipp Mischlich
Wagenvert. u. -versand

Berta Obenauff
Karosseriebau II

Hermann Pfeil
Arbeitsicherheit

Richard Porz
Chassisteile

Johann Reitz
Instandhaltung

Ludwig Scheichert
Instandhaltung

Franz Spengler
Besch.-Einsatz

Josef Tietze
Preßwerk

Emil Urbigkeit
Ver- u. Entsorgung

Elisabeth Werner
Teilelager

Bochum

Paul Adolph
Werksanlagen

Franz Brandt
Energieversorgung

Franz Brucki
Energieversorgung

Waldemar Dobenski
Polsterei

Gerhard Flotho
Preßwerk

Emil Haas
Preßwerk

Hans Jodeleit
Teile und Zubehör

Walter Kaden
Karosseriewerk

Rudolf Kronenberg
Werkzeugabteilung

Konrad Kulawik
Preßwerk

Lorenz Meinberg
MPK Materialabt.

Heinz Modlinski
Werksanlagen

Hans Obst
Lackiererei

Walter Reitz
Qual.Ktr.u.Insp.

Horst Rotthäuser
Prod.Vorb. Karosserie

Alfred Schitthelm
Preßwerk

Josef Schmidt
Werkzeugabteilung

Heinrich Schütz
Fertigmontage

Josef Weber
Qual.Ktr.u.Insp.

Werner Winkelmann
Preßwerk

EINE IMMER WIEDER GESTELLTE FRAGE

Arbeiten-wozu?

Über das Thema „Arbeiten – wozu?“ sprach vor einiger Zeit auf einer Tagung des Verbandes Deutscher Betriebs- und Werksärzte Prof. Dr. Martin Rock von der Universität Mainz. Er wies eingangs darauf hin, die das Thema betitelnde Frage sei provokant formuliert. Zu fragen: „Arbeiten – wozu?“ scheine Art der Faulen, Arbeitsunwilligen einerseits und der Frustrierten, Enttäuschten andererseits zu sein. Ja, solche Frage gehöre in gewisser Weise in die Kategorie der „dummen Fragen“. Prof. Rock trug in seinem Vortrag jedoch recht aufschlußreiche Erkenntnisse vor. Hier einige Auszüge aus seinem Referat:

„Um Mißverständnisse zu vermeiden: eine erste grundlegende Aussage über die menschliche Arbeit ist ihre bare, nüchterne Notwendigkeit. Notwendig ist Arbeit einfach deswegen, weil sie – wie das deutsche Wort tief sinnig besagt – Not zu wenden vermag. Dieses Faktum der Unausweichlichkeit des Arbeitens gründet in der Menschennatur. Ohne zu arbeiten geht der Mensch unter; ohne Arbeit sind Selbsterhaltung, Arterhaltung und Entfaltung der Kultur nicht möglich. Um der Selbsterhaltung willen ist der Mensch auf Tätigkeit angewiesen . . .“

Suche nach Mitarbeit

Die Leistung, menschliches Dasein zu sichern, kann nicht von einem einzelnen vollbracht werden. Der Mensch ist ständig auf der Suche nach Mitarbeit; bei der Fülle der Lebensnöte kann er sich nur so Entlastung verschaffen. Aber nicht nur Zwang und Abhängigkeit, sondern auch eine Chance liegt in der Notwendigkeit der Arbeitsteilung und Mitarbeit. Arbeit wird so zum sozialen Faktor, zur gemeinschaftsbildenden Kraft. Die Kommunikation mit anderen Arbeitenden schafft in der Mitarbeit soziale Formen und Institutionen. Daß der Mensch ein gesellschaftliches Lebewesen ist, erhärtet sich gerade angesichts des Umfangs der Aufgaben, die die Menschheit zu bewältigen hat, um – menschenwürdig – heut und übermorgen am Leben zu bleiben. Damit ist nicht nur gemeint, daß bei der industriellen Produktionsweise, wo Menschen in einem Betrieb eine Leistungsgemeinschaft darstellen,

die das gegenseitige Aufeinanderangewiesensein deutlich macht, sondern daß die Arbeit als eine Pflicht begriffen wird, die Bedeutung für das Gemeinwohl besitzt . . .

Keine totale Freizeitgesellschaft

Die Zukunft des Arbeitsethos hängt nicht davon ab, welche Arten von Arbeit es morgen und übermorgen geben wird. Freilich wäre ein Arbeitsethos in dem Moment hinfällig, wo eine totale Freizeitgesellschaft einkehrte. Eine solche zeichnet sich aber selbst in den kühnsten futurologischen Prognosen nicht ab.“ Man könne, so meinte Prof. Rock weiter, die Arbeit nicht auf eine Auseinandersetzung des Menschen mit der Natur reduzieren. Eine Zukunft ohne Arbeitsethos sei nicht denkbar, es sei denn, man halte eine Gesellschaft aus lauter Playboys und Playgirls für nichtutopisch – eine Gesellschaft von Menschen also, deren Play vielleicht in Arbeit „ausarten“ könnte. Der Sprecher fuhr fort: „Arbeiten – wozu?“ Aus Freude und Spaß daran? Wohl dem, dessen Berufsarbeit auch sein Hobby ist. Im Grunde arbeiten wir jedoch, um menschliche Nöte zu wenden, um Mängel zu beheben, um Bedürfnisse zu decken. Jede Leistung muß erarbeitet werden . . .“

Mit Risiken verbunden

Das heißt nun aber nicht: man lebe, um zu arbeiten. Nein: der Mensch arbeitet um zu leben. Damit wäre die eingangs gestellte Frage „Arbeiten – wozu?“ beantwortet, wenn auch noch so allgemein. Das führt uns aber zu der Frage „Leben – wozu?“ Prof. Rock kommt nach dieser Frage zu den abschließenden Feststellungen: „Trotz aller überlegten Programmierung und bedachten zielstrebigem Planung hat es der Mensch nicht völlig in der Hand, daß seine Anstrengungen am Ende auch Erfolg bringen, ob er, aufs Ganze gesehen, Glück hat. Menschlicher Leistungsfähigkeit alles zuzumuten, auch die Produktion des Glücks, dies dürfte nicht humane Zuversicht sein, sondern Vermessenheit verraten. Ebenso vermessen wäre es, wenn der Mensch meinte, er wisse ganz genau, wozu er arbeite. Er kann sich täuschen. Dieses Risiko kann er nicht wegschaffen . . .“

Vom Gartenschlauch zum Breitreifen

Als vor 90 Jahren der schottische Landarzt Dunlop bei Patientenbesuchen auf seinem Fahrrad kräftig durchgebeuteltes wurde, hatte er – so sagt man zumindest – die gute Idee, einen Gartenschlauch um seine Holzräder zu legen. Obwohl historisch nicht ganz korrekt, fuhr er fortan komfortabel. Den Schönheitspreis hätte sein Erstlingswerk allerdings nicht erhalten, denn die Felge war aus Holz gezimmert und der Gartenschlauch mittels einer aufgenagelten Lederhülle vor der hufnagelverseuchten Umwelt geschützt (Bild 1). Immerhin, der Anfang war gemacht.

Bereits einige Jahre später entwickelte sich daraus eine vertrauenswürdigere Konstruktion. Sie enthält, wie die Patentschrift (Bild 2) zeigt, bereits alle Bauelemente unserer heutigen Reifen: einen

sprüngenlichen Materialien Kautschuk und Leinengewebe wurden durch Baumwolle, Rayon und Nylon abgelöst. Den Schlauch schließlich ersetzte man durch luftdichte Reifeninnenwände und Felgen mit exakten Abmessungen. Aus Dunlops Regenwurmreifen entstand so der ausgereifte und unempfindliche Diagonalreifen, der jahrelang an allen unseren Fahrzeugtypen brav und preiswert seinen Dienst verrichtete (Bild 3). – Doch nichts ist ohne Nachteil. Beim Diagonalreifen war es der einfache, über den gesamten Reifenquerschnitt identische Aufbau: überall die gleiche Anzahl und Stärke des versteifenden Gewebes. Sollte der Reifen komfortabler abrollen, so mußte notgedrungen mit der Seitenwand auch die Lauffläche weicher werden, verbunden mit unerwünschtem schwammigem Fahrverhalten. Brauchte man dagegen eine harte Lauffläche (zum Beispiel für hohe Geschwindigkeiten), so wurde wiederum die Seitenwand hart und unkomfortabel. Was tun?

Neu: der Gürtel

Die Lösung brachte der Gürtelreifen (Bild 4) mit einer dünnen, weichen Seitenwand (guter Komfort) und einem soliden Gürtel aus feinem Stahlcord direkt unter der Lauffläche (gutes Fahrverhalten). Die bisher schlecht zu vereinbarenden Eigenschaften Komfort und Fahrverhalten wurden nun gleichermaßen möglich. Weiterhin konnten durch den stabilisierenden Gürtel die beim Abrollen entstehenden Eigenbewegungen innerhalb der Lauffläche deutlich reduziert werden. Die Folge: weiche und rutschfeste Gummimischungen (gut für kurze Bremswege) wurden praktikabel, und die Profile konnten offener gestaltet werden (gut bei Nässe und Aquaplaning), ohne daß die Reifenlebensdauer darunter litt. Im Gegenteil, trotz der höheren Fahrsicherheit halten Gürtelreifen wesentlich länger. Obendrein sparen sie durch ihr besseres Abrollverhalten noch Benzin, so daß sie seit einigen Jahren Standardausstattung aller Opel-

Fahrzeuge sind. Doch auch hier trübt ein Schatten das neukonstruierte Reifenglück. Die hochgezüchteten Stahlgürtelreifen produzieren ihre guten Eigenschaften nur bei einem bestimmten Mindestluftdruck. Werden sie aus Unkenntnis dieser Tatsache aus Nachlässigkeit mit zu geringem Druck gefahren, so rächen sie sich: durch stark verschlechtertes Fahrverhalten, hohen und ungleichmäßigen Verschleiß und im Extremfall durch ein frühzeitiges Ende. (Siehe auch die Rubrik „AmLenkrad“.)

Echte Universalkünstler

Pfleglich behandelt sind sie jedoch echte Universalkünstler am Auto. Sie federn weich, lenken präzise und übertragen hohe Brems- und Antriebskräfte auf alle möglichen Straßenzustände. Und dies in einem breiten Temperaturbereich. Diese guten Eigenschaften sind allen Gürtelreifen mitgegeben. Damit sie auch an sämtlichen Fahrzeugtypen und -größen optimal wirken können, bieten ihre Hersteller sie in verschiedenen genormten Abmessungen an. Der Autokonstrukteur, der sein neuestes Produkt auf die passenden



Abbildung 1: So sah der erste Luftreifen der Welt aus.

Schlauch als Lufthülle und einen mit Gewebe verstärkten Gummimantel als Festigkeitsträger mit angedeutetem Profil zur Reibwerterhöhung auf nasser Fahrbahn. Extrem fortschrittlich ist weiterhin die Befestigung des Reifens auf der Felge mittels Drahtwulst, so daß eine normale Demontage (ohne Beißzange) möglich wurde.

Kleine Schritte

Die weiteren Entwicklungsstufen zum heutigen Reifen vollzogen sich dann in kleinen Schritten: die Außendurchmesser schrumpften, die Breite wuchs, die ur-

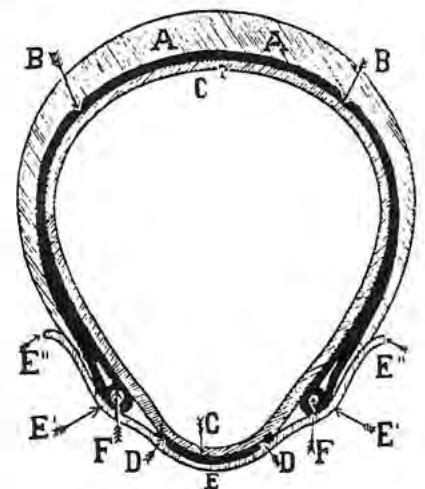


Abbildung 2: A Laufgummi, B Leinenunterbau, F Stahldraht-Wulsteinlage, C Gummiluftschlauch, E'' Felgenhorn, E' Auflage der Reifenwulst auf die Felge, E Tiefbettfelge, D Felgenband.

Beine stellen möchte, kann somit aus Reifenkatalogen die in Frage kommenden Pneus heraussuchen. Sie sind darin nach Felgendurchmesser, Breite und Tragfähig-

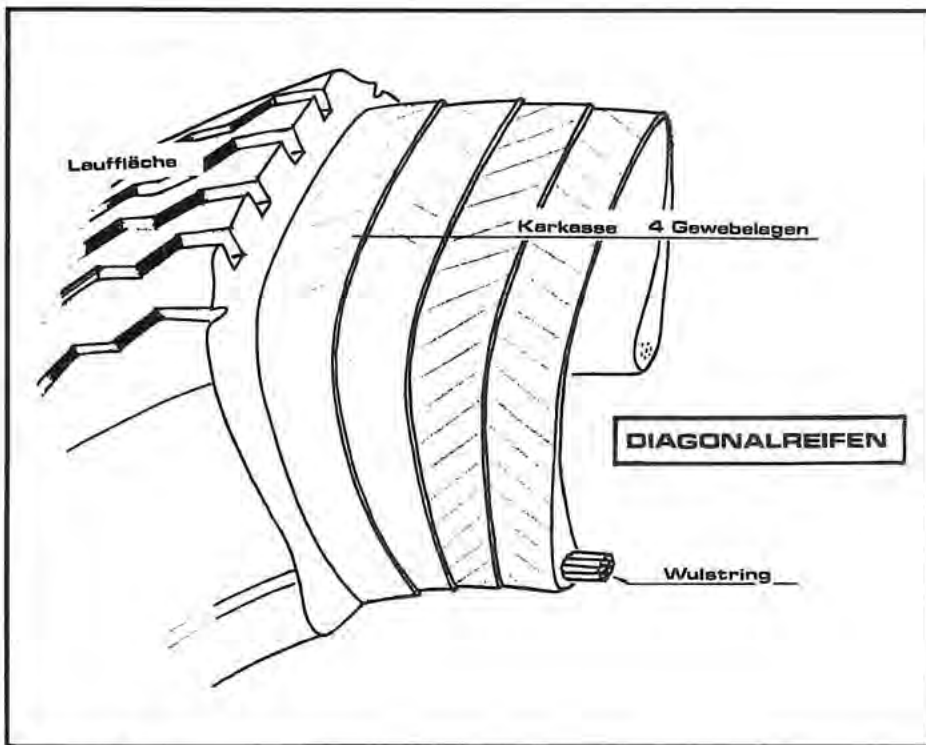


Abbildung 3.

keit sortiert. Die weitere Unterteilung erfolgt nach verschiedenen Geschwindigkeitsausführungen, so daß aus der Reifenkennzeichnung, die an jeder Seitenwand aufgeprägt ist, die Grundeigenschaften ersichtlich sind.

Lebensdauer leidet

Allgemein wird die Grundkonzeption eines Reifens von der Geschwindigkeitsausführung bestimmt. So sind Reifen der S-Kategorie auf Wirtschaftlichkeit, also hohe Lebensdauer, ausgelegt. Die Profilierung ist relativ fein, so daß viel Gummivolumen als Verschleißpolster zur Verfügung steht. Der Hintergedanke der Hersteller ist, daß in der sparsam motorisierten Fahrzeugklasse diese Reifeneigenschaft am meisten geschätzt wird (was sicherlich für einen Großteil der Kunden auch zutrifft). – Bei H- und V-Reifen für Fahrzeuge mit Spitzengeschwindigkeiten über 180 bzw. 210 km/h denken die Reifenkonstruktoren völlig uneigennützig nur an die Fahrsicherheit. Der Reifenunterbau wird daher speziell für die hohen Fliehkräfte und Temperaturen, die bei schneller Fahrt auftreten, ertüchtigt.

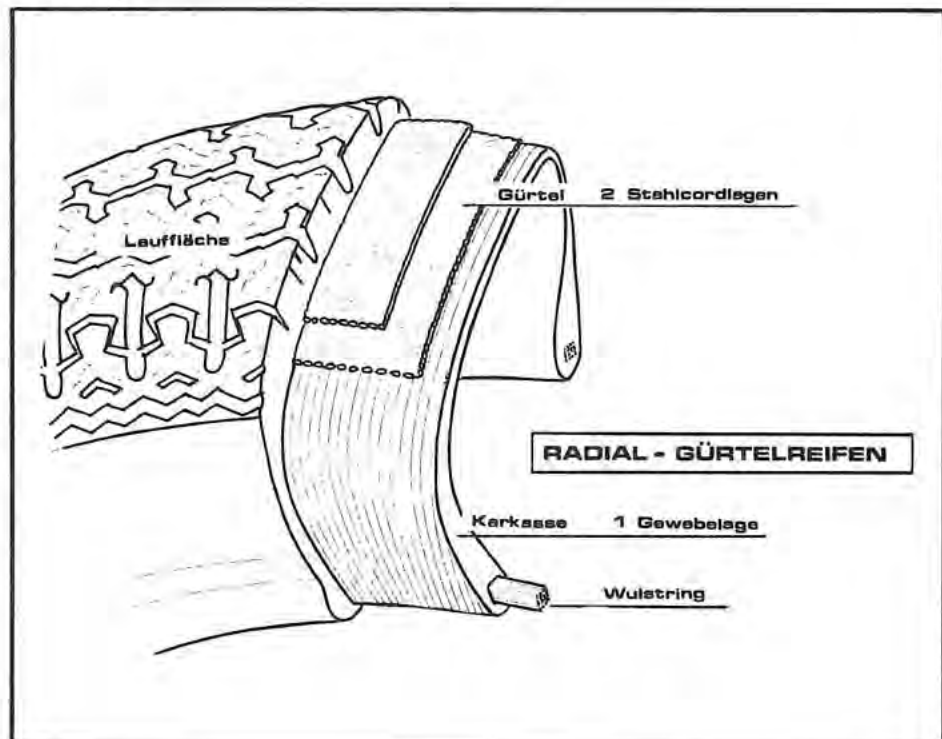
Überdies sorgen offene Profile für eine gewisse Aquaplaningsicherheit auch bei höheren Geschwindigkeiten. Darunter leidet natürlich die Lebensdauer, die durch die höheren Fahrleistungen dieser „Kraft“-Wagen ohnehin schon strapaziert wird.

Mehr Kontaktfläche

Etwas Abhilfe können die Breitreifen bringen (technisch ausgedrückt: Reifen

der 70- und 60-Prozent-Serie), die trotz offener Profile mehr Kontaktfläche auf den Boden bringen und so die einzelnen Stollen vergleichsweise geringer beanspruchen. Bei gleichem Fahrstil bieten sie 10 bis 15 Prozent mehr Laufstrecke, die allerdings durch den höheren Kaufpreis ausgeglichen wird. Was also praktisch gratis bleibt, sind das wuchtige Aussehen und die in Notsituationen etwas kürzeren Bremswege. Eine höhere Aquaplaningempfindlichkeit ist zumindest bei neuwer-

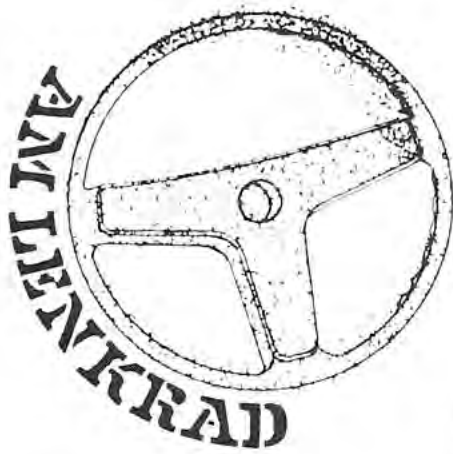
Abbildung 4.



tigen Profilen nicht zu befürchten, wie verschiedene Vergleichsversuche zeigten.

Wie geht es weiter?

Soweit der heutige Stand der Reifentechnik. Wie aber geht es weiter? Derzeit grübeln die Reifenkonstruktoren an zwei Problemgruppen: Einmal soll versucht werden, den Rollwiderstand weiter abzubauen. Zielvorstellungen sind dabei etwa fünf Prozent Kraftstoffersparnis, was auf den ersten Blick wenig erscheint, mit dem Gesamtfahrzeugbestand multipliziert jedoch einen beachtlichen Betrag ergibt. – Das zweite Problem ist augenfälliger: der allseits beliebte Reservereifen soll verschwinden. In der Tat, er fristet ein dunkles Dasein im Kofferraum, um in den seltensten Fällen gebraucht zu werden (nach der Statistik alle zwei Jahre einmal). Dafür nimmt er permanent Platz weg und sorgt für zusätzlich mitgeschleppten Ballast. Ersatzlos wird er natürlich nicht abtreten. Entweder werden pannengeschützte Reifen Standard, die kleine Verletzungen selbst abdichten können, oder unsere zukünftigen Autos werden auf pannensicheren Reifen rollen, die zumindest mit beschränkter Fahrgeschwindigkeit noch 100 bis 200 km ganz ohne Luft zurücklegen können. Sicherlich keine schlechte Idee, die sich allerdings nur dann realisieren läßt, wenn diese Sicherheitsreifen nicht wesentlich teurer werden. Gleichgültig wie die zukünftigen Reifen nun im Detail aussehen werden, am Grundprinzip wird sich in den nächsten Jahren höchstwahrscheinlich nichts ändern, so daß man nur bestätigen kann: Die Idee mit dem Gartenschlauch war tatsächlich nicht schlecht. P.Kr.



LUFTDRUCKMUFFEL

Viele fahren auf „weichen Socken“

Die „Luftdruckmuffel“ sind unter uns. Nicht so auffällig wie Geisterfahrer, aber fast genauso gefährlich. Und vor allem zahlreicher. Gemeint sind damit die Autofahrer, die zwar regelmäßig Benzin und Öl nachfüllen, dem lebenswichtigen Bauteil Reifen jedoch wenig Beachtung schenken. Automobilclubs und Reifenhersteller führen regelmäßig Luftdruckkontrollen an geparkten Fahrzeugen durch. Die Ergebnisse sind fast immer deprimierend. Nur wenige Reifen rollen mit korrektem Druck. Die Mehrzahl der Autofahrer dagegen bewegt sich auf „weichen Socken“, auf Reifen, deren Luftdruck wesentlich geringer als vorgeschrieben ist. Und dies verbunden mit der Gefahr, daß ihr Wagen bei schnellen Kurvenfahrten und besonders bei plötzlichen Ausweichmanövern ein völlig ungeplantes Eigenleben entfaltet. Und was noch schlimmer sein kann: Reifen mit zu geringem Luftdruck können sich bei hoher Geschwindigkeit heiß walken und sich dabei buchstäblich in ihre Einzelteile zerlegen.

Rollende Zeitbombe

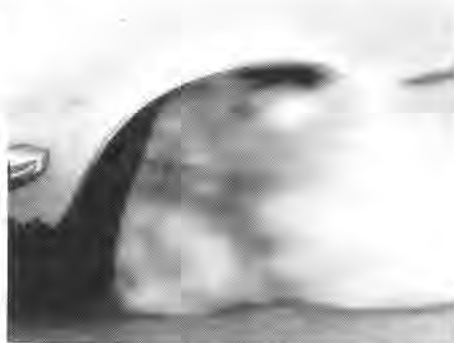
Um auf die Luftdruckkontrollen zurückzukommen: Bei der kürzlich ausgewerteten Untersuchung eines Reifenherstellers hatten 0,4 Prozent der geprüften Fahrzeuge mindestens einen Reifen mit einem um 1 bar (!) zu niedrigem Luftdruck. Zum Beispiel: statt vorgeschriebener 1,8 bar also weniger als 0,8 bar. Fahrverhalten und Widerstandsfähigkeit eines derart unterernährten Pneus sind höchstens noch für einen Schubkarren geeignet. Die Anzahl von 0,4 Prozent erscheint auf den ersten Blick recht gering, denn sie betrifft ja nur jeden 250. Wagen. Auf eine Autobahn mit einer Belastung von etwa 3.000 Fahrzeugen pro Stunde bezogen, heißt es aber nichts anderes, als daß Ihnen alle 5 Minuten eine



Der linke Vorderreifen wurde absichtlich auf einen Luftdruck von 0,3 bar abgesenkt.



Nach wenigen Kilometern erwärmt sich der Reifen bereits so stark, daß er zu qualmen beginnt.



Sobald die Vulkanisationstemperatur überschritten ist, platzt die Reifenseitenwand.



Typische Merkmale nach Fahren mit zu niedrigem Luftdruck: Das Profil ist noch erhalten, die Reifenseitenwand zerstört.

solche rollende Zeitbombe entgegenkommt.

Traurige Reste

Wie sich Reifenunterdruck auswirken kann, verdeutlichen Ihnen am besten die folgenden Bilder. Der Testwagen fährt bei hoher Geschwindigkeit mit einem Vorderreifen, dessen Luftdruck auf 0,3 bar abgelassen wurde (Bild 1). Bereits nach wenigen Minuten fängt dieser Reifen an, sich durch kräftige Walkarbeit zu verformen (Bild 2). Danach geht es recht schnell: Die Vulkanisationstemperatur des Reifens wird erreicht. Mit lautem Knall löst er sich auf (Bild 3). Übrig bleiben nur die traurigen Reste (Bild 4). Ist der Fahrer auf ein solches plötzliches Reifenede nicht vorbereitet – und davon kann man im normalen Fahrbetrieb ja ausgehen – sind unkontrolliertes Schleudern des Wagens die wahrscheinlichen Folgen. Geübte Fahrer können zwar auch mit 3 oder 2 intakten Reifen noch sicher ausrollen (was dabei zu beachten ist, folgt in einem späteren Bericht), für einen überraschten Normalfahrer kann der Reifenplatzer jedoch Schlimmes bedeuten.

Regelmäßige Kontrolle

Doch soweit muß es nicht kommen! Die notwendige Vorbeugemaßnahme ist einfach und kostet nicht einmal etwas. Gemeint ist die regelmäßige Luftdruckkontrolle. Nachdem der Tankstellenservice sich zumeist nur noch auf das Kassieren

beschränkt, sollten Sie es ruhig selber tun. Allerdings nicht nur mit dem Fuß lässig gegen die Seitenwand klopfen, sondern mit dem Luftdruckgerät messen und, falls notwendig, Luft nachfüllen. Die für den Wagen vorgeschriebenen Reifendruckwerte findet man in der Betriebsanleitung und auf dem Hinweisschild im Handschuhfach oder Türrahmen. Wichtig: Dieser Luftdruck bezieht sich auf einen kalten, also noch nicht warmgefahrenen Reifen. Je nach Außentemperatur und Fahrgeschwindigkeit kann sich der Kaltreifendruck nach einigen Kilometern Laufstrecke um 0,2 bis 0,4 bar erhöhen. Man sollte deshalb bei Luftdruckkontrollen während Autobahnfahrten niemals Luft ablassen.

Sommerliche Urlaubsfahrt

Besonders wichtig ist der vorgeschriebene Reifendruck bei sommerlichen Urlaubsfahrten. Hierbei kommen nämlich meist volle Fahrzeugzuladung, hohe Außentemperaturen sowie lange Autobahnstrecken zusammen. Die in den Ferienmonaten ansteigende Reifendefektstatistik bestätigt dies. Reifen sind durchaus zuverlässige Bauteile. Harte Kontrollen und Tests durch Reifen- und Fahrzeughersteller sorgen dafür. Und wer als Fahrer mit stets korrektem Luftdruck auf gute Betriebsbedingungen achtet, für den ist das Risiko, daß sich die Reifen mit Knalleffekt verabschieden, erfreulich gering. P.Kr.

Hätten Sie's gemerkt?

Überflüssiger Schaum

Oft schon hat sich Mitarbeiter Dietmar Klawikowski als eifriger und erfolgreicher Einsender von Verbesserungsvorschlägen betätigt. Diesmal ging es um Schaum. Er ist im Versuchsbau der PEK als Werkzeugmacher tätig. Dort kommt es oft vor, daß beim Bau von Prototypen Teile aus der laufenden Produktion entnommen und umgebaut werden.



Als Dietmar Klawikowski einmal Kopfstützen von Manta und Ascona zerlegte, stellte er fest, daß die Stützen aus einem Schaumteil mit einer Blecheinlage bestehen. Bei der Herstellung dringt der Schaum in alle Hohlräume und füllt sie aus. Doch der Schaum, nur als Polster für den Kopf gedacht, erfüllte im Innern der Blecheinlage nicht diese Funktion, war dort also überflüssig.

Überflüssig, das war das Stichwort für unseren Einsender. Umgehend machte er sich an die Ausarbeitung seiner Idee und reichte sie als Verbesserungsvorschlag ein. Versuche zeigten, daß seine Überlegungen richtig waren. Durch ein anderes Verfahren wurde der überflüssige Schaum eingespart, was natürlich zu einer Kostensenkung führte. Dafür wiederum erhielt er kürzlich eine Prämie von 23.000 DM.

Da wird sicher mancher fragen: darauf hätte ich auch kommen können. Nun, diese Idee kann abgehakt werden, doch andere warten darauf, als Vorschlag eingereicht zu werden.



AUSBILDUNGSBERUF

Automateneinrichter

Mit „Automateneinrichter“ sind hier keine Warenautomaten gemeint, sondern automatisch arbeitende Maschinen verschiedener Systeme, wie etwa Dreh- und Fräsaufmaschinen. An Hand der Werkstückzeichnung wählt der Automateneinrichter die erforderlichen Werkzeuge aus und legt die Arbeitsgänge der Maschine fest. Dann setzt er die Werkzeuge in die Maschinen ein (in der Fachsprache heißt das „Einrichten“) und fertigt maßhaltige Musterwerkstücke, die den geforderten Passungs-

und Toleranzangaben genau zu entsprechen haben.

Er muß auch in der Lage sein, Werkzeuge, zum Beispiel besonders geformte Drehmeißel, selbst herzurichten. Während des automatisch ablaufenden Arbeitsprozesses überwacht der Automateneinrichter die ihm anvertrauten Maschinen und greift bei Störungen ein, wobei einfache Instandsetzungsarbeiten mit zu seinen Aufgaben gehören.

Voraussetzung für diesen gewerblichen Ausbildungsberuf ist der Hauptschulabschluß oder eine vergleichbare Schulbildung. Die Ausbildungszeit beträgt drei Jahre; ausgebildet wird im Werk Bochum.



Das sichere Auto

Im Klimatunnel lassen sich extreme Klimabedingungen simulieren, wie sie in der Arktis oder in der Sahara anzutreffen sind: Temperaturen von -40 bis $+60$

Grad Celsius, relative Luftfeuchtigkeit von annähernd 0 bis etwa 100 Prozent, Windgeschwindigkeiten von 200 km/h und Wärmestrahlungen von 1 kW/m^2 . Der eingebaute Rollenprüfstand ist für Fahrgeschwindigkeiten bis zu 200 km/h ausgelegt.

Porträts der drei neuen GM-Standorte

Im letzten Heft der OPEL POST berichteten wir ausführlich über das Mitte Juni bekanntgegebene neue große Investitionsprogramm von General Motors in Europa mit Werken in Saragossa (Zaragoza) und Cádiz in Spanien sowie in einem Außenbezirk der österreichischen Hauptstadt Wien. (Siehe die Kartenausschnitte.) Ergänzend zu dem in Heft 6/79 Gesagten bringen wir diesmal kurze Porträts der Städte, in denen die drei Werke beheimatet sein werden, und zur Illustration einige Aufnahmen.



Saragossa

Wer von Barcelona und Lérida kommt, dem bietet sich von der Vorstadt aus, noch bevor er die über den Ebro führende Brücke erreicht, ein faszinierender Anblick: die breite Stadtfront Saragossas jenseits des Flusses mit den herausragenden Türmen und Kuppeln der ufernahen Wallfahrtsbasilika Nuestra Señora del Pilar und der schlanke Glockenturm der gotischen Kathedrale La Séo. In der enggebauten Altstadt kommt man an repräsentativen Renaissancepalästen und der Börse (Lonja) von 1551 vorüber, in der weiträumigen Neustadt an Museen, Klöstern und Krankenhäusern. Einen besonders guten Ruf hat die medizinische Fakultät der Universität.

Die Römer nannten die Stadt einst Caesaraugusta, die späteren maurischen Eroberer Saracusta, woraus Zaragoza abgeleitet worden ist. Von 713 bis 1118, als es Alfons I. von Aragonien wiedereroberte, blieb die Stadt unter maurischer Herrschaft. Danach war Saragossa bis zur 1479 erfolgten Vereinigung Aragoniens mit Kastilien die aragonesische Hauptstadt. Heute ist Saragossa eine Industriestadt mit 540 000 Einwohnern, die in den letzten drei Jahrzehnten viele Zuwanderer aus dem Hinterland aufgenommen hat. Hochhausviertel, moderne Wohnsiedlungen und breite Verkehrsadern bestimmen das Stadtbild.



Cádiz

Cádiz liegt in Süd-Andalusien, an der Costa de la Luz (Küste des Lichts), auf einem von Kliffen umgebenen Felsen, der durch eine 8 km lange Landzunge mit dem Festland verbunden ist. Die Stadt ist ein bedeutender Handels- und Kriegshafen. Doch fehlen nahe Industriezentren, die man von See her mit Material beliefern könnte. Cádiz hat die zweitgrößte Schiffswerft Spaniens und ist Sitz der medizinischen Fakultät der Universität Sevilla. Die Stadt hat eine Nautische Schule, ein Priesterseminar, Bibliotheken, Museen und Theater. Das Bild des Hinter-



lands wird beherrscht von Weingärten, Ölbaumkulturen und Weideflächen, wo Kampfstiere und Pferde gezüchtet werden.

Cádiz, Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, hat ungefähr 130.000 Einwohner und ist eine der ältesten Städte Spaniens. Es wurde von den Phöniziern gegründet. Aus dem phönizischen Gadir (Burg) hat sich Cádiz entwickelt. Die Stadt wechsel-

te im Lauf ihrer langen Geschichte mehrmals die Herrschaft. 1262 kam es zu Kastilien. Cádiz ist eine unaufdringliche freundliche Stadt von liberaler, weltöffener Art. Von See her weht ein frischer Wind herüber in schattige Gassen, die auf lichtüberflutete Plätze münden. Auffallend sind die weißen Flachdachhäuser, wie überhaupt das Weiß im Stadtbild dominiert.

Wien

Ein Teil des 22. Wiener Bezirks ist Aspern. Hier entsteht neben denen in Spanien das dritte neue GM-Werk. Bei dem damaligen Dorf Aspern konnte übrigens 1809 ein von Napoleon geführtes Heer erstmals nicht siegen, und zwar gegen die Österreicher unter Erzherzog Karl. Doch berichten wir einiges über Wien insgesamt. Wie viele andere Städte geht es auf eine römische Gründung zurück. Als Vindobona wurde es in die Geschichte eingeführt. (Seinen späteren Namen jedoch erhielt es von dem die Stadt durchquerenden Fließchen Wien.)

Im 12. Jahrhundert wurde es die Residenz der Babenberger, der Herzöge von Österreich, 1276 kam es an Habsburg. Wien stieg auf zur Hauptstadt des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation. Es entwickelte sich zu einer Stadt, in der Kultur und Kunst blühten, in der besonders die Musik eine einzigartige Pflegestätte fand. 1804 wurde Wien Hauptstadt des Kaiserreiches Österreich, 1918, nach dem Untergang der 1867 entstandenen Doppelmonarchie Österreich-Ungarn, Hauptstadt der Republik Österreich.

Wien hat heute rund 1.630 000 Einwohner. (Zur Zeit der Monarchie waren es mehr als 2 Millionen.) Ein verhältnismäßig großer Teil des österreichischen Sozialproduktes wird in Wien erarbeitet, wo eine weitverzweigte Industrie zu Hause ist. Ein bedeutender Faktor kommt hinzu: Wien ist nach der Zahl der jährlichen Übernachtungen der größte Fremdenverkehrsort Österreichs. Es besitzt große Reichtümer an Geschichte, Baukultur, Kunst und Bildungseinrichtungen. Hinzu kommt die so spezifische Wiener Art und Atmosphäre.



BEI UNS ZU HAUS

Weinstadt HOCHHEIM

Am Südrand des zum Main allmählich abfallenden Main-Taunus-Vorlandes, das sich hier mit einem 40 Meter hohen Hang steil zum Fluß neigt, liegt Hochheim. Man erkennt es von Rüsselsheim aus in nordwestlicher Richtung Die Silhouette ist Motiv für manchen Schnappschuß. Dort sind 750 Angehörige unseres Werkes zu Hause.

Hochheim war bereits im 4. und 5. Jahrhundert v.Chr. eine keltische Siedlung. Später errichteten die Römer hier ein Lager. Sie brachten auch den Weinbau mit. Nach ihnen wurden Alemannen und Franken in Hochheim heimisch. Erstmals genannt wurde es 754 als der Zug, der die Gebeine des Heiligen Bonifatius von Mainz nach Fulda brachte, auch durch den Ort kam.

Am Kreuzungspunkt wichtiger Verkehrswege gelegen, war Hochheim bereits im Mittelalter ein Stapel- und Handelsplatz des Weins. Aus dem hohen Mittelalter kommt die Kunde von dem Fronhof, dem heutigen Domherrenhof und dem Dorf, die beide im Jahre 1273 durch Kauf an das Mainzer Domkapitel übergingen. Daß es sich im allgemeinen unter dem Mainzer Krummstab gut leben lasse, blieb auch in den nachfolgenden Zeiten ein oft gehörtes Wort. 1484 verlieh Kaiser Friedrich

III. den Hochheimern das bis heute ausgeübte Marktrecht.

Wie andere Orte erlebte auch Hochheim im Laufe der Jahrhunderte Kriegselend, Hungersnöte und die Pest. Im 30jährigen Krieg litt es durch den Einfall der Schweden. 1633 hatte es etwa 150 landbesitzende Einwohner, 1636 insgesamt noch 63 Seelen. Doch nach dem Westfälischen Frieden (1648) erholte es sich schnell.

1803 fiel Hochheim durch den Reichsdeputationshauptschluß an das Herzogtum Nassau. Bis ins vorige Jahrhundert hinein waren Landwirtschaft und Weinbau die Haupterwerbszweige. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts kam die Sekt-Industrie hinzu. Doch sind seitdem Handel und Gewerbe branchenreicher geworden. Man findet heute sogar Kleinindustrien. Stark ist der Pendelverkehr der Erwerbstätigen nach Rüsselsheim, Frankfurt, Wiesbaden und Mainz.

Mit über 1.000 Morgen Weinbergen zählt Hochheim zu den größten Weinbaugemeinden des Rheingaus. Mit dem Zustrom der Flüchtlinge nach dem Zweiten Weltkrieg vergrößerte sich sowohl die Einwohnerzahl als auch die Bebauung. Zählte man kurz nach dem Kriege 4.200 Einwohner, so sind es heute nach der

1977 erfolgten Eingemeindung Massenheims 15.000.

Man findet in der alten Weinstadt noch manche altertümliche Baulichkeiten, verträumte stille Ecken, doch auch einen sehr modernen Stadtteil mit weithin



sichtbaren Hochhäusern. Weit bekannt ist der Hochheimer Markt, der alljährlich im Herbst nicht nur ein großes Volksfest ist, sondern auch ein wirtschaftlich bedeutsames Ereignis. Manchen Rüsselsheimer trifft man abends in einem der zahlreichen Weinlokale bei einem guten Tropfen. Über Umgehungsstraße und Autobahn ist es nur noch ein Katzensprung von der Opel- zur Weinstadt



Dies + Das

Die Mitarbeiterinnen der Werkbücherei staunten nicht schlecht: Entgegen allen Erwartungen war im Mai trotz des schon recht heißen Wetters eine Rekordausleihe zu verzeichnen. Die höchste Mai-Ausleihe seit 17 Jahren. Eine erfreuliche Tendenz! Immer mehr Werksangehörige melden sich als Leser in unserer Werkbücherei an, und die Ausleihzahlen steigen stetig, ganz im Gegensatz zu dem derzeitigen Trend in vielen öffentlichen Büchereien. Jetzt, wo die Werksferien vor der Tür stehen, sollten Reiseführer und Urlaubslektüre nicht vergessen werden. Ferienbücher aus der Werkbücherei. Denn: Urlaubszeit ist auch Lesezeit.

Draußen sind es 30 Grad, in manchen Werkhallen noch mehr. Die Männer, die hier acht Stunden an Bändern und Maschinen stehen, wissen danach, was sie geleistet haben. Verständlich, daß sie sich über die zusätzlichen Hitzepausen freuen und zwischendurch auch über ein paar Regentage mit Abkühlung ganz froh sind.

Eine junge Schülerin, deren Vater im Werk arbeitet, hat mit ihrer Klasse eine Werksführung mitgemacht. Beim Verlassen des Besucherempfangs meint sie zu einer Mitschülerin: „Manchmal dachte ich, mein Vater sei launisch, wenn er von der Schicht nach Hause kam und nicht gerade blendend aufgelegt war. Jetzt verstehe ich ihn besser. Nach so schwerer Arbeit ist man nicht gleich zu einem Schwatz oder gar zu Scherzen aufgelegt.“

Ein junges Pärchen, Auszubildende, geht in der Mittagspause durch die Rüssels-

heimer Fußgängerzone. Vor einer Damenboutique bleiben sie stehen. Ein supermodernes Modell: knöchellange Pluderhose, trägerlose Corsage, Schärpengürtel mit Schleife in einer grellen Farbe haben es ihr angetan. „Schau mal, ist das nicht toll?“ fragt sie ihn. Einen Moment betrachtet er das Modell, dann seinen blauen Arbeitsanzug und brummt vor sich hin: „Ja, eschee Kostüm für Fassenacht.“

Vor einem Werkstor tauschen eine junge „Sie“ und ein junger „Er“ tagelang allmorgendlich fast zur gleichen Zeit Zärtlichkeiten aus. Sicher, ein so öffentliches Produzieren, wenn auch im Rahmen bleibend, ist nicht jedermanns Sache. Aber es war bei dem älteren Beobachter, der es der Redaktion berichtete, doch eine gewisse tolerante Sympathie für die jungen Leute zu erkennen.

WERKSFERIEN Spinddesinfektion

Wie in jedem Jahr in den Werksferien wird auch diesmal wieder eine Desinfektion der Wasch-, Dusch- und Umkleieräume sowie der Toiletten und der Spinde durchgeführt. Da dies aus hygienischen Gründen, also im Interesse jedes einzelnen Werksangehörigen geschieht, darf allgemeines Verständnis vorausgesetzt werden. Es wird daher gebeten, sämtliche Spinde am letzten Tag vor dem Urlaub offenzuhalten und die Vorhängeschlösser mit nach Hause zu nehmen, ebenfalls die werkseigene Schutzkleidung. Zu Beginn der ersten Schicht nach den Werksferien muß man sie natürlich wieder mitbringen. Der Werkschutz an den Portalen weiß Bescheid. Verschlössen gebliebene Spinde werden geöffnet, ihr Inhalt

wird in Verwahrung genommen. Jeder sollte also durch Befolgung der Anordnung zum reibungslosen Verlauf der Aktion beitragen.

EUROSERVICE

Werkstatt-Wettbewerb

Der Kundendienst des Unternehmens, einer der Eckpfeiler des guten Rufes des Fabrikats, soll jetzt nach dem Willen unserer Euroservice-Spezialisten eine weitere Verbesserung erfahren. Der Kern dieses in seiner Art neuartigen Vorstoßes ist ein europaweiter Werkstatt-Wettbewerb, der im Rahmen eines langfristig angelegten und umfangreichen Förderungsprogrammes eine weitere Intensivierung der Kommunikation zwischen dem Werk und den Mitarbeitern des Euroservice in den Händlerbetrieben zum Ziel hat, wobei bereits erste Erfolge zu Buche stehen.

Der Wettbewerb ist so angelegt, daß ein anspruchsvoller Wissenstest für alle im Kundendienst tätigen Mitarbeiter nicht nur den jeweiligen Kenntnisstand aufzeigt, sondern auch gegebenenfalls zu ausgiebiger Beschäftigung mit aktueller technischer Literatur führt. „Wir haben hier einen unglaublichen Ehrgeiz geweckt“, so Kundendienst-Chef Karl Friedrich Schieferstein. „Worauf wir aber ganz besonders stolz sind: Der ausgezeichnete Wissensstand, der durch die Beantwortung der Fragen aufgezeigt wird, hat unseren Weg bestätigt, den wir seit Jahren bei der Schulung unserer Service-Leute gehen.“ Was jetzt noch zusätzlich vermittelt werden könne, sei das berühmte Tüpfelchen auf dem i.

Wir gedenken

Rüsselsheim

Rainer Forstner, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 10.1.58 gest. 26.5.79
Jakob Löbig, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 7.9.16 gest. 27.5.79
Walter Heinz, Teilelager
geb. 7.2.40 gest. 9.6.79
Walter Schaffner, Getriebebau
geb. 23.7.25 gest. 13.6.79

Bochum

Walter Struppek, Prod.Vorb.Werk
geb. 11.12.19 gest. 18.5.79
Franz Reiser, Werkzeugbau
geb. 3.1.21 gest. 23.5.79
Herbert Moshage, Finanzabt.
geb. 27.4.23 gest. 6.6.79

Rentner

Martin Hartmann
geb. 17.9.03 gest. 10.5.79
Heinrich Glöckner
geb. 9.4.00 gest. 17.5.79
Emil Kraushaar
geb. 1.1.06 gest. 19.5.79
Karl Bender
geb. 19.11.06 gest. 21.5.79
Adolf Schmit
geb. 22.10.11 gest. 24.5.79
Georg Pflüger
geb. 3.4.09 gest. 25.5.79
Karl Alt
geb. 26.12.11 gest. 26.5.79
Adolf Raimann
geb. 20.1.15 gest. 26.5.79
Heinrich Schlappner
geb. 13.7.09 gest. 26.5.79
August Müller
geb. 26.8.03 gest. 27.5.79

Josef Knoth
geb. 17.3.03 gest. 30.5.79
Adam Lulay
geb. 13.9.06 gest. 1.6.79
Georg Schmitt
geb. 9.3.94 gest. 1.6.79
Alois Schrubar
geb. 18.3.10 gest. 1.6.79
Adolf Bauer
geb. 6.5.00 gest. 2.6.79
Wilhelm Zimmermann
geb. 20.1.08 gest. 2.6.79
Karl Gotthold
geb. 18.7.01 gest. 2.6.79
Adam Müller
geb. 16.11.05 gest. 2.6.79
Johann Schrod
geb. 3.3.98 gest. 2.6.79
Alexander Koch
geb. 4.9.02 gest. 3.6.79
Heinz Freudenberger
geb. 29.1.07 gest. 4.6.79

Franz Kawczynski
geb. 28.8.11 gest. 4.6.79
Adolf Heppel
geb. 22.2.08 gest. 5.6.79
Johannes Müller
geb. 23.7.01 gest. 6.6.79
Peter Strack
geb. 9.11.04 gest. 6.6.79
Ludwig Vogel
geb. 9.7.04 gest. 6.6.79
Johann Ernst
geb. 13.10.11 gest. 11.6.79
Alois Marx
geb. 28.8.00 gest. 11.6.79
Richard Powarzynski
geb. 7.3.09 gest. 11.6.79
Wilhelm Mohr
geb. 19.8.02 gest. 13.6.79
Walter Stoye
geb. 19.11.06 gest. 13.6.79
Otto Holzer
geb. 18.12.98 gest. 17.6.79



WERK BOCHUM



Volkswanderung: T. R. Faber erhält eine Medaille.



Die gestiftete Medaille für die Läufe.

Bürgerwoche '79

Zum 4. Mal fand kürzlich im Stadtbezirk Bochum-Ost eine Bürgerwoche statt. Unsere Werke liegen im Bereich dieses Stadtbezirks. So war es eine Selbstverständlichkeit, daß sich Opel als „Nachbar“ und „Mitbürger“ in den Dienst der Sache stellte. Unter dem Motto „Bürger begegnen sich“ fanden in den Ortsteilen Laer, Langendreer und Werne eine Woche lang die verschiedensten Veranstaltungen statt.

Eröffnet wurde die Woche mit einem Bunten Programm im Zeichen Europas, es folgten verschiedene sportliche Veranstaltungen, Filmvorführungen, Ausstellungen,

Platzkonzerte, Vorträge, Mal-, Foto- und Singwettbewerbe, ein Pkw-Geschicklichkeitsturnier, Theater- und Tanzveranstaltungen, Wanderungen, Volksläufe und ein Abschlußfest am Ümminger See – insgesamt fast 100 Veranstaltungen. Für jeden etwas und von jedem etwas. Organisationen, Vereine, die Verwaltung, die Kirchen und Firmen leisteten ihren Beitrag. Der Ortsteil war in Bewegung.

Wo hat nun Opel mitgemacht, gefördert und zum Gelingen beigetragen? Der Opel-Händler Pieper war Ausrichter eines PKW-Geschicklichkeitsturniers und einer Bürger-Rallye zu Fuß. Bei einem Fußballturnier der Grundschulen kämpfte man um den Wanderpokal der Adam Opel AG. Für ein Turnier von vereinsfreien Mann-

schaften wurde ein Wanderpokal gestiftet. Unter dem Motto „Ausländische Mitbürger stellen sich vor“ hielt der Leiter der Opel-Wohnheime Vorträge über die türkische Geschichte. Opel war zusammen mit dem „TSV Laer“ Ausrichter eines Volkslaufes und des Volkswanderns „Rund um den Ümminger See“. Die Teilnehmer erhielten eine Opel-Medaille. Werksleiter T. R. Faber, Finanzleiter Dr. F. Ostheide, Betriebsratsvorsitzender G. Perschke führten zusammen mit Oberstadtdirektor H. Jahofer das Wandern an. Das Betriebsratsmitglied H. Hahn wurde Erster beim Lauf. Mitträger war Opel auch bei der Veranstaltung „Kind und Verkehr“ mit dem Verkehrskasper und einem Fahrrad- und Mofa-Geschicklichkeitsturnier auf den Parkplätzen vor dem Werk II.



Der Werksleiter im Gespräch mit Siegern des Fußballturniers.



Parkplatz Werk II. Der Verkehrskasper ist da und erfreut Jungen und Mädchen.



Fahrad- und Mofa-Geschicklichkeitsturnier vor unserem Werk II in Bochum-Langendreer, das bei der Jugend großen Anklang fand.

Elektronik-Lehrgang

38 Mitarbeiter haben am 5. Juni im Rahmen einer kleinen Feierstunde den Berufsbildungspäß überreicht bekommen. Das ist die amtliche Bescheinigung für den erfolgreichen Abschluß des Elektronik-Lehrgangs. 20 Monate lang hatten diese Werksangehörigen jeweils samstags im Wechsel von 14 Tagen die Schulbank drücken müssen. Die theoretische Unterweisung wurde in Unterrichtsräumen des Werkes III durchgeführt, die Laborpraxis fand beim Berufsförderungswerk in Hamm statt.



Die erfolgreichen Teilnehmer des Elektronik-Lehrgangs.



Überreichung des Berufsbildungspasses.

Die gelernten Betriebselektriker hatten während ihrer Ausbildungszeit wenig oder fast gar nichts von elektronischen Schaltelementen erfahren. Ihnen fehlte das Basiswissen, das sie zur Beherrschung moderner Technologien benötigen. Der tech-

nische Fortschritt hat es erforderlich gemacht, daß das Berufsbild des Energieanlagen-Elektrikers geschaffen wurde. Das, was für die Auszubildenden dieser Fachrichtung heute zum normalen Programm gehört, mußten die Lehrgangsteilnehmer praktisch nachholen.

Zur Zertifikats-Verleihung im Speisesaal L 1 waren am genannten Tag außer den Lehrgangsteilnehmern, Vorgesetzte, Vertreter der Personalabteilung und des Betriebsrates und der Lehrgangsleiter H. Brune vom Berufsförderungswerk Hamm erschienen. G. Marquardt, Leiter der Abteilung Werksanlagen, begrüßte die An-

wesenden und machte Ausführungen über Sinn und Zweck des Lehrgangs. Er sprach Glückwünsche aus, dankte der Lehrgangsleitung und gab später die Dokumente aus. H. Brune vom Berufsförderungswerk Hamm und Betriebsratsvorsitzender G. Perschke hielten ebenfalls kurze Ansprachen. 6 Lehrgangsteilnehmer haben den Abschluß mit „sehr gut“ bestanden. Sie erhielten für diese Leistung ein kleines Buchgeschenk. 19 Teilnehmer erreichten die Note „gut“. Insgesamt beachtliche Leistungen für die „alten Hasen“, die den Mut hatten, sich weiterzubilden. Das neu erlangte Wissen muß nun im Betrieb zu Buche schlagen.

WIEDER HOHE PRÄMIENSUMME

Lohn für gute Ideen

Die stolze Summe von DM 173.000,— kam im letzten Monat an 7 Werksangehörige für Verbesserungsvorschläge mit Prämien über DM 15.000,— zur Verteilung. Darunter war auch wieder eine Höchstprämie von DM 50.000,—. Obwohl die Auszahlungen dieser hohen Beträge in unserem Werk üblich sind,

wollen wir nicht darauf verzichten, darüber zu berichten. Es soll jedem Mitarbeiter ins Gedächtnis gerufen werden, daß über das Vorschlagswesen nicht nur eine Selbstbestätigung durch realisierte Ideen zu erreichen ist, sondern darüber hinaus die finanziellen Eigenmittel erheblich verbessert werden können.

Die Überreichung der Prämien fand im großen Sitzungszimmer D 1 statt. Sie wurde vorgenommen durch den Finanzleiter, Dr. F. Ostheide, sowie den Leiter der Fertigung und technischen Bereiche, H. G. Dörr. Nach der Überreichung folgte eine Aussprache über das Vorschlagswesen zwischen den Prämienempfängern und den betrieblichen Vorgesetzten, was zu fruchtbringenden Anstößen für die Einrichtung Vorschlagswesen, die Bearbeitung der Verbesserungsvorschläge und die Motivierung der Mitarbeiter führte.

Die Höchstprämie ging an einen Meister in der Produktion. Sie war der Lohn für die Idee, den Arbeitsablauf in der Lackiererei zu ändern, wodurch wesentliche Materialeinsparungen für das Nacharbeiten an unseren Produkten erzielt werden konnten. Eine weitere hohe Prämie von rund DM 40.000,— kam für den Vorschlag zur Auszahlung, eine Materialstärke zu verringern und dadurch eine Reduzierung des Einkaufspreises zu erreichen.

Wie man sieht, haben hier einfache Vorschläge ohne wesentlichen Erfindergeist, jedoch durch Nachdenken zu großem Erfolg geführt. E.E.



Prämienempfänger und Vorgesetzte diskutieren über das Vorschlagswesen.

Am Rande notiert

Hin und wieder treffe ich im Werk ehemalige Kollegen aus dem Bergbau. Ich bin dann versucht, sie mit „Glückauf“ zu begrüßen. Das war auf der Zeche so Sitte. Begegnete man sich, ob mittags, morgens oder abends, ob Kumpel, Steiger oder Betriebsführer, man sagte schlicht und einfach „Glückauf“. Ich muß zugeben, oft gedankenlos; Sinn steckte aber dahinter.

Ein paar Zeilen über das Grüßen fand kürzlich eine Werksangehörige in der Werkszeitung „ARAL INTERN“. Sie schickte der Redaktion eine Ablichtung des Textes und meinte, daß über das darin angeschnittene Thema auch mal in der OPEL POST geschrieben werden sollte. Warum nicht? Aralbert ist der Verfasser der Zeilen. Was ich bei Opel so am Rande notiere, macht Aralbert bei Aral. Also streng genommen ein Kollege von mir.

In der Glosse geht es um den Gruß „Mahlzeit“. Mein Kollege Aralbert meint, daß man ihm nicht ständig mitteilen müsse, daß mittags Mahlzeit ist. So manche Mahlzeit hätte ihm da schon nicht mehr geschmeckt. Aber so sei es doch: Man geht zur Mittagszeit über den Flur, begegnet Kollegen. Sie lächeln und verkünden lautstark „Mahlzeit“. Man hebt den Kopf und entgegnet gedankenlos „Mahlzeit“. Die Situation wiederholt sich täglich etliche Male. Wörtlich heißt es bei Aralbert: „Nun gibt es zwar eine Menge Kollegen, denen diese ‚Mahlzeit‘ auf die Nerven geht, die aber dennoch kein anderes Wort über ihre Lippen bekommen. Gibt es denn wirklich keinen anderen Gruß? Wissen Kollegen, die sich mittags treffen, denn wirklich nichts mehr als nur ‚Mahlzeit‘ zu sagen? Liegt es am mangelnden Kontakt untereinander? Oder sind wir gar so stur und einseitig geworden, daß uns nichts anderes mehr einfällt? Alte Tradition, werden einige sagen, ist immer schon so gewesen. Kenn' ich nicht anders. Nichts gegen Höflichkeit vor, während und nach dem Mittagessen, aber etwas Abwechslung und Kreativität beim Grüßen täte gut. Wie schön wäre es, wenn jemand sagen würde: ‚Tolle Suppe heute‘, oder ‚Guten Appetit‘. Letzten Endes steckt in einem solchen Gruß auch ein wenig Information. Wenn es schon so weit ist, daß einem ‚Mahlzeit‘ auf der Toilette entgegenschallt, dann sollte das schon eine Überlegung wert sein.“

Zitatende meines Kollegen Aralbert von Aral. Ich möchte mich voll und ganz dieser Meinung anschließen. Ob morgens, mittags oder abends sollte man wirklich bewußter grüßen und – wenn möglich – auch ein paar nette Worte finden.

Euer Hennes.

BOCHUMER STREIFLICHTER

Ruhr-Universität sucht Kontakte

Die 1947 gegründete Hannover Messe – mit 5.700 Ausstellern größte Industriemesse der Welt – erlebte eine ungewöhnliche Premiere: Ein Professor und zugleich der Rektor der größten Universität des Ruhrgebiets – der Ruhr-Universität Bochum – fuhr an der Spitze einer Pressedelegation zur Hannover Messe und gab als einer der Aussteller eine Pressekonferenz.

Fazit der Hannover-Rede des Wirtschaftswissenschaftlers Prof. Dr. Peter Meyer-Dohm: „Die Universitäten müssen ihren Elfenbeinturm verlassen und sich zu der sie jeweils umgebenden Region bekennen. Sie sollten Industrie, Wirtschaft, Kommunen und Verbänden zur Lösung ihrer Probleme das universitäre Lehr- und Forschungspotential zur Verfügung stellen.“

Die Ruhr-Universität Bochum und die Universität Dortmund waren erstmals auf der Hannover Messe mit einem eigenen Stand vertreten. Dieser Stand stand für Unikontakt, einem vom Bund und den Ländern finanzierten Modellversuch zur Verbesserung des Informationsaustausches zwischen der Universität und der sie umgebenden Region. In dreieinhalb Jahren wurden 86 Einzelleistungen für 300 Partner

mit einem Umsatzvolumen von 8 Millionen DM erbracht.

Verglichen mit anderen Ständen in Hannover mutete der Unikontakt-Stand natürlich wie ein Zwerg an. Aber mit einer nahezu professionell wirkenden 6-Felder-Multivisionsschau und attraktiven Exponaten aus den Bereichen Bautechnik, Maschinenbau und Datentechnik ist dem Bochumer Unikontakt-Team so etwas wie ein Durchbruch gelungen. 120 ausführliche Gespräche während der drei ersten Messetage belegen, daß kleine und mittlere Unternehmen, Großbetriebe, Kommunen und Verbände, andere Hochschulen, private und staatliche Stellen fasziniert zur Kenntnis nahmen, daß man seit der Hannover Messe '79 mit den universitären Forschungslabors von Physik, Elektrotechnik, Elektroakustik, Elektrooptik, Ingenieurbau, Grundbau, Wasserbau, Verkehrsbau, Thermodynamik und Fluidodynamik unmittelbaren Kontakt aufnehmen kann.

Daß sich „Unikontakt“ in Halle 7 befand, dem „Innovationsmarkt“ der Hannover Messe, hatte seinen guten Grund. Auch die Universitäten können und wollen mithelfen, die Zukunft von Wirtschaft und Gesellschaft zu sichern.

FUSSBALL-FREUNDSCHAFTSSPIEL

Rüsselsheim gegen Bochum

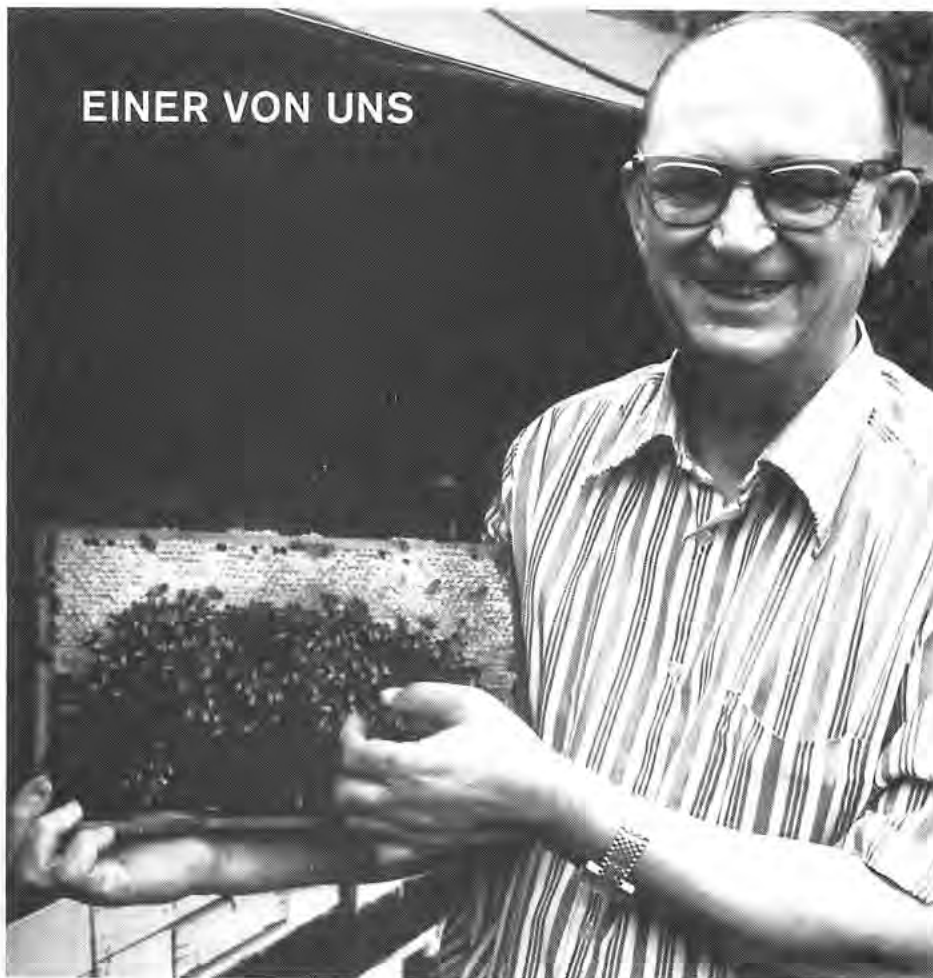
Die Produktion macht es erforderlich, daß von Zeit zu Zeit Facharbeiter vorübergehend in einem anderen Werk eingesetzt werden. So geschehen in der Abteilung Produktionsvorbereitung Karosserie, wo zur Zeiteinige „Rüsselsheimer“ arbeiten. Man arbeitet zusammen, und warum sollte man da nicht nach Feierabend mal ein kleines Fußballspiel untereinander austragen?

Aus dem Plan wurde Wirklichkeit. Der Himmelfahrtstag wurde zum Großkampftag erklärt. Die Vorbereitungen begannen. Wo können wir spielen, haben wir Kluffen, sind Bälle vorhanden, haben wir Versicherungsschutz? Ein paar „Manager“ nahmen alles in die Hand. Die Sache lief.

Himmelfahrt standen sich dann die Rüsselsheimer Auswahl und die Mannschaft der Bochumer PVK auf dem Sportplatz Roomersheide gegenüber. Es regnete in Strömen. Das war aber kein Hindernis. Es wurde hart und fair gekämpft. Das Spiel endete 2 : 1 für Rüsselsheim. Trotz des schlechten Wetters hatten sich einige Zuschauer eingefunden. Am Spielende machte man schnell noch ein Erinnerungsfoto, das allerdings wegen des schlechten Wetters nicht die Qualität für eine Veröffentlichung besaß. Schade, man hätte dann die Mannschaften bewundern können.

Nach dem Spiel wurde dann in einer nahegelegenen Gaststätte ein kleiner Sportlerball gefeiert, wo es fröhlich zging. Insgesamt ein gelungener Versuch, über die Arbeit hinaus die Zusammengehörigkeit zu festigen, sich sportlich zu betätigen und gemeinsam Spaß gehabt zu haben.

EINER VON UNS



Diesmal: Ein „Bienen-Millionär“

Mitarbeiter O. Hungeling, Inspektor im Motorenbau, 56 Jahre, gelernter Autoschlosser, seit 1962 bei Opel, beschäftigt sich in seiner freien Zeit mit Bienen. Als As im Vorschlagswesen stellten wir ihn vor einigen Jahren bereits in der OPEL POST vor. Er hat bis heute für 11 Vorschläge Prämien bekommen. Sein letzter Vorschlag brachte ihm rund 28.000 DM.

Frau, Tochter und Sohn – also die Familie – sind sein eigentliches Hobby, dann aber kommen die Bienen. Am Ortsrand von Dortmund-Mengede, in Nähe des Volksgartens, steht sein Bienenhaus. Umgeben von Obstbäumen, ländlich, fast so wie in seiner Heimat im Emsland. An der Sprache erkennt man auch, daß er nicht aus dem Kohlenpott stammt. Nach der Pensionierung in einigen Jahren will O. Hungeling auch wieder ins Emsland ziehen. Natürlich müssen die Bienen dann mit.

Nun, als Vater von rund 1 Million Bienen muß man schon etwas tun. 3- bis 4mal in der Woche besucht er seine 10 Bienenvölker, schaut nach dem Rechten und pflegt sie (unser Bild). Es sei der richtige Ausgleich zur Arbeit, man entgehe dem Alltagslärm und habe einfach seine Ruhe, meint unser Bienenzüchter.

Etwa zweimal im Jahr gibt es Mehrarbeit. Dann wird der von den Bienen zusammengetragene Honig geerntet. In der Fachsprache heißt es „geschleudert“. In einem guten Sommer kann ein Bienenvolk bis zu 50 Pfund Honig bringen. 1979 wird eine gute Ernte erwartet. Ganz gleich wie nun die Ernte ausfällt, diese Mengen kann ein Imker natürlich nicht verbrauchen. So hat auch unser Mitarbeiter seine Kunden. Es sind Arbeitskollegen, Bergleute aus der Nachbarschaft, die an Silikose erkrankt sind und für die der echte Honig eine Naturmedizin ist.

Man sagt, Bienenzucht und Imkerei sei eine Kunst. O. Hungeling hat das Hobby seinem Vater abgesehen. Als wir ihn besuchten, plauderte er etwas aus der Schule. „Meine Bienen stechen nicht, die sind gut erzogen, kommen Sie ruhig näher!“, sagte er lächelnd. Und es stimmte, er faßte die Bienen an, sie taten ihm nichts. Er erzählte von der Königin, von den bestimmten Aufgaben, die jede Biene im Volk hat. Insgesamt eine wirklich interessante Sache.

Unser Mitarbeiter ist gern bereit, Interessenten über die Imkerei Auskunft zu geben. Man erreicht ihn im Werk II bei der Motoren-Inspektion. Weiterhin viel Freude mit den Bienen!

In wenigen Zeilen

Die Funktion des Immissionsschutzbeauftragten für das Werk Bochum (Ausnahme Abfallverbrennungsanlagen) geht von G. Marquardt auf A. Kolbeck über. A. Kolbeck, Abteilung Werksanlagen, ist unter Tel.-Nr. 2896 zu erreichen.

Das diesjährige Sportfest für die Auszubildenden fand am 29. Juni 1979 auf dem Sportplatz „Am Hessenteich“ in Bochum-Langendreer statt. Näheres darüber in unserer nächsten Ausgabe.

Mitte Juni fand zum 6. Male das Ausländerfestival Kemnade International statt. Das Jugendsozialwerk, das die Opel-Wohnheime betreut, war mit einem Informationsstand vertreten. Außerdem nahmen Vertreter an einem Fachgespräch über die 2. Ausländergeneration teil.

Wie in unseren Werken werden auch in allen Wohnheimen während der Werksferien Renovierungsarbeiten durchgeführt.

Die Theaterspielzeit 1979/80 beginnt im September/Oktobre. Dann werden auch wieder unsere Theaterpläne an den Anschlagtafeln ausgehängt.

Die Öffnungszeiten der Hauptkasse Werk I/ D 1) sind von montags bis freitags von 9.00 bis 12.00 Uhr und von 13.00 bis 15.00 Uhr.

Anfang August beginnen 124 gewerbliche und 15 kaufmännische Auszubildende mit der Ausbildung bei uns.

Rund 200 Bewohner unserer Wohnheime haben an den Sport- und Spieltagen des Jugendsozialwerkes in Köln teilgenommen. Für die Disziplinen Fußball, Volleyball, Tavla, Tischtennis, Schach und Schießen wurden insgesamt 10 Mannschaften gestellt. Die Fahrt erfolgte mit Bussen.

Fundsachen (Schlüsselbund, Geldbörsen, Eheringe u.a.) können abgeholt werden: Werk I: D 8, Zimmer 19, Tel. 2185; Werk II: Portal 10, Tel. 2226.

40 gewerbliche Auszubildende haben Ende Juni die Facharbeiterprüfung vor der Industrie- und Handelskammer abgelegt.

Aus dem Betriebsrat ausgeschieden ist Mitarbeiter W. Schneider. An seine Stelle rückte R. Fickert von der Liste 3 in den Betriebsrat auf.

Jugendversammlungen fanden am 27. und 28. Juni jeweils im Werk I und im Werk II statt. Auf der Tagesordnung stand u.a. der Bericht der Jugendvertretung mit anschließender Aussprache.

Ende des Bochum-Teils

Was tun, wenn es gekracht hat?

Viele Autofahrer wissen im Urlaub nicht, was sie nach einem Unfall tun sollen. Der ADAC hat darum einen Unfallknigge zusammengestellt, den unsere motorisierten Urlauber gut beachten sollten. Selbst wenn man noch so vorsichtig fährt, können andere Verkehrsteilnehmer einen schnell in einen Unfall verwickeln.

Deutschland

Die Polizei muß man nur rufen, wenn beim Unfall eine Person verletzt oder getötet wurde. Man braucht sie nicht bei Blechschäden. Der ADAC empfiehlt aber, die Polizei auch in solchen Fällen zu holen, wenn zwischen den Unfallgegnern große Meinungsverschiedenheiten bestehen oder wenn der Sachschaden beträchtlich ist. Wichtig ist zu wissen, daß Verwarungs- und Bußgeld, ja sogar ein Strafurteil den Zivilrichter nicht binden. Trotzdem sollte man unbedingt der gegnerischen Versicherung melden, wenn ihr Versicherter der Polizei zum Beispiel DM 20 zahlen mußte. Die Durchsetzung von Ersatzansprüchen wird dadurch leichter. Empfohlen wird auch die Anfertigung eines Unfallprotokolls. Wichtige Rufnummern: Notruf meist 110, ADAC-Notruf München 089/22 22 22.

Belgien

Wenn Personen verletzt oder zu Tode gekommen sind, muß die Polizei gerufen werden, die aber auch bei reinen Blechschäden Protokolle aufnimmt. Bei nennenswerten Blechschäden sollte man sofort an den Schädiger sowie dessen Versicherung per Einschreiben und Eilboten einen Kostenvorschlag der Reparatur schicken und auch schreiben, wo das noch nicht reparierte Auto innerhalb von acht Tagen zu besichtigen ist. So vermeidet man weitgehend Streitigkeiten über die Höhe der Reparaturkosten. Notruf 900, Polizei 906 (in Großstädten) bzw. 901 (Land).

Bulgarien

Jeder Unfall muß grundsätzlich der nächsten Milizbehörde gemeldet werden. Unbedingt sollte man streng darauf achten, daß die Unfallskizze richtig gemacht wird und daß alle Einzelheiten genau festgehalten werden. Es wird davor gewarnt, Protokolle zu unterzeichnen, wenn der Inhalt nicht zweifelsfrei feststeht. Am besten ist es, einen deutschsprachenden

Anwalt einzuschalten, den das Anwaltsbüro für auswärtige Angelegenheiten, Sofia, Ulica Alabin 31, vermittelt. Unbedingt erforderlich ist die Polizei bei Unfällen mit Personen- und größeren Sachschäden. Einheitliche Notruf- und Polizeinumern gibt es nicht.

Dänemark

Die Polizei sollte stets eingeschaltet werden, auch wenn der Unfallgegner dies nicht wünscht. Die Versicherungen warten nämlich in der Regel den Polizeibericht ab, bevor der Schaden reguliert wird. Es hat sich als günstig erwiesen, den beschädigten Wagen in eine dänische Werkstatt zu bringen und ihn dort durch einen Sachverständigen der gegnerischen Versicherung begutachten zu lassen. Notruf 000, keine einheitliche Polizeirufnummer.

Finnland

Es besteht keine Pflicht, Unfälle der Polizei zu melden. Um später Ersatzansprüche durchsetzen zu können, sollte man Namen und Adressen der Beteiligten sowie von Zeugen, ferner die Kennzeichen der Autos notieren. Wichtig sind auch Informationen und Hinweise über den Unfallhergang. Notrufnummern sind in den finnischen Straßenkarten vermerkt.

Frankreich

Bei Unfällen mit nur leichteren Sachschäden füllt man gemeinsam mit dem Unfallgegner ein „constat amiable“ aus. Beherrscht man die französische Sprache nicht, sollte man ein zweisprachiges Formular verwenden. Bei schwerem Sachschaden empfiehlt sich, über die nächste Polizeistation einen „huissier“ zu rufen, der gegen Gebühr einen „constat d'accident“ erstellt. Nur bei Personenschäden nimmt die Polizei ein Protokoll auf. Einheitliche Notruf- und Polizeirufnummern gibt es nicht. ADAC-Notruf in Paris vom 1.6. bis 31.10.: 5 00 42 95.

Großbritannien und Irland

Die Polizei weigert sich, Unfälle mit bloßem Sachschaden aufzunehmen. Deshalb muß man sich Namen und Anschrift des Unfallgegners sowie sein Kfz-Kennzeichen sorgfältig notieren, ebenfalls Anschrift und Police-Nummer der Versiche-

rung. Bei größerem Sachschaden sollte man der gegnerischen Versicherung Gelegenheit zur Begutachtung geben, denn dadurch spart man sich das Sachverständigen-Honorar, das nach englischem Recht nicht erstattet wird. Notruf 999, Polizei über Handvermittlung (in Irland keine einheitlichen Notruf- und Polizeinumern).

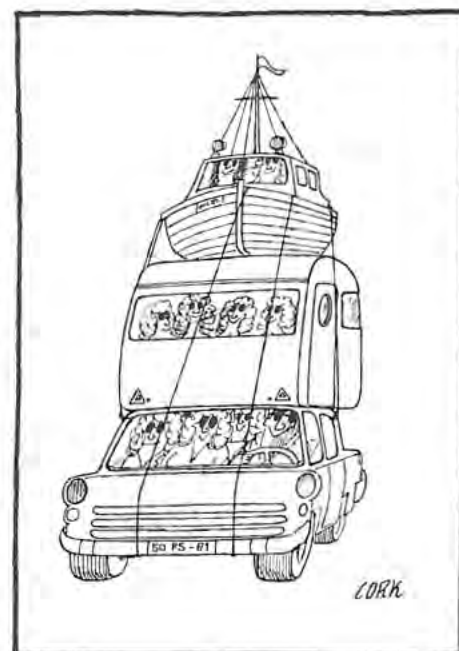
Griechenland

Jeder Unfall ist unbedingt der nächsten Polizeistation zu melden; Unterlassung ist strafbar. Der ADAC empfiehlt, einen deutschsprachenden Anwalt einzuschalten. Keinesfalls Schriftstücke unterschreiben, deren Inhalt nicht völlig klar ist.

Unterschiedliche Notruf- und Polizeirufnummern, ADAC-Notruf in Athen vom 1.6. bis 31.10.: 7 77 56 44.

Italien

Die Polizei sollte man auch von kleinen Unfällen benachrichtigen. Der ADAC empfiehlt, ihr gegenüber stets höflich und zuvorkommend aufzutreten. Rechthaberei und Arroganz vertragen sich nicht mit der südländischen Mentalität und haben zur Folge, daß die Polizei von vornherein gegen den ausländischen Unfallbeteiligten eingenommen wird. Notrufnummer 113, Polizei unterschiedlich. ADAC-Notruf in Rom vom 1.6. bis 31.10.: 4 95 47 30.



Jugoslawien

Nach einem Unfall sofort die nächste Polizeistation und gegebenenfalls das Krankenhaus benachrichtigen. Sind Personen verletzt worden oder ist ein größerer Schaden entstanden, nichts an der Unfallstelle verändern, bis die Polizei eingetroffen ist. Man darf den Unfallort nur verlassen, um Polizei oder Rettungswagen zu alarmieren. Dies gilt auch für zufällige Zeugen. Alle für die Schadensregulierung nötigen Angaben (auch Zeugenanschriften) festhalten und am besten ein Foto von der Unfallstelle machen. Ferner empfiehlt der ADAC, wegen der Schadenfeststellung und der Reparaturkosten, die nächstgelegene Zweigstelle der staatlichen Versicherung aufzusuchen. Wird man festgenommen oder werden Papiere beschlagnahmt, muß man sich mit der deutschen Botschaft oder einem deutschen Konsulat in Verbindung setzen. Notruf 94, Polizei 92, ADAC-Notruf in Belgrad vom 1.6. bis 31.10.: 45 33 58.

Luxemburg

Verhalten nach einem Unfall wie in der Bundesrepublik. Notruf 012, Polizeiruf unterschiedlich.

Niederlande

Die Polizei kommt nur zu schweren Unfällen. Wichtig ist es, vor allem die Haftpflichtversicherung des Unfallgegners zu ermitteln. Auf keinen Fall darf man ein Verschulden zugeben. Als nützlich hat sich erwiesen, vom Unfallgeschehen einen kurzen Bericht abzufassen und ihn von der Gegenpartei unterschreiben zu lassen. Keine einheitlichen Notruf- und Polizeirufnummern.

Norwegen

Auch hier sollte man sich wie in der Bundesrepublik verhalten. Bei größeren Schäden empfiehlt es sich, der Versicherung des Unfallgegners Gelegenheit zu geben, den Schaden zu besichtigen. Notruf über die Polizei, Rufnummern sind unterschiedlich.

Österreich

Verhalten nach einem Unfall wie in der Bundesrepublik. Notruf 144, Polizei meist 133.

Polen

Bei jedem Unfall muß man den nächsten Milizposten verständigen. Außerdem sollte man der nächsten Zweigstelle der staatlichen Versicherung „Warta“ den Unfall melden, die dann den Schadenumfang feststellt. Keine einheitlichen Notruf- und Polizeinumern.

Portugal

Verhalten ähnlich wie in Spanien. Notruf 115, Polizei unterschiedlich.

Schweden

Die Polizei kommt nicht immer zu kleineren Unfällen. Nimmt sie Ermittlungen auf, kann man später die Aufzeichnungen einsehen. Unbedingt muß man Name und Adresse des Unfallgegners, seiner Haftpflichtversicherung und von Zeugen notieren. Erscheint die Polizei nicht, sollte man mit dem Unfallgegner eine Skizze vom Ort und Hergang des Unfalls machen. Notruf 90 000, Polizeiruf unterschiedlich.

Schweiz

Verhalten nach dem Unfall wie in der Bundesrepublik. Keine einheitlichen Rufnummern für Notruf und Polizei.

Spanien

Es empfiehlt sich, die Polizei bei schweren Sach- und Personenschäden herbeizurufen und auf die Aufnahme eines Protokolls zu dringen. Wer an einem schweren Unfall beteiligt ist, muß mit Beschlagnahme des Wagens oder der Papiere rechnen. Oft bekommt man gegen Kautions das Fahrzeug oder die Papiere wieder frei. Wegen Kautions für Körper- und Sachschäden sollte man sich an das in der grünen Versicherungskarte genannte spanische Versicherungsbüro wenden; bei Gerichtskostenkautions an die eigene Rechtsschutzversicherung. Bei unverschuldeten Unfällen sollte man der gegnerischen Versicherung Gelegenheit bieten, den Schaden zu begutachten. Die Reparatur des

Wagens sollte am besten in spanischen Werkstätten erfolgen, um Kürzungen der Rechnungen zu vermeiden. Notruf über Polizei, Rufnummer uneinheitlich. ADAC-Notruf Barcelona vom 1.6. bis 31.10.: 2 00 88 00.

Tschechoslowakei

Jeden Unfall muß man sofort der Polizei melden, ausgenommen solche mit geringem Sachschaden. Diese Ausnahme entfällt, wenn Straßen oder öffentliche Einrichtungen beschädigt werden. Der ADAC empfiehlt, sofort mit der staatlichen Versicherung Verbindung aufzunehmen, die den Schadenumfang feststellt. Es besteht auch für am Unfall nicht beteiligte Personen die absolute Pflicht, Verletzten zu helfen bzw. Hilfe herbeizuholen. Es gibt keine einheitlichen Notruf- und Polizeinumern.

Türkei

Die Polizei muß zu jedem Unfall herbeigeholt werden. Das Protokoll ist für die Schadensregulierung durch die türkische Versicherung unentbehrlich. Am besten ist es, sich gleich nach dem Unfall mit dem Polizeiprotokoll an die gegnerische Versicherung zu wenden, die den Schaden schätzt und übrigens auch Ratschläge für die Reparatur erteilt. Telefonnummern von Notruf und Polizei stehen auf Schildern an den Hauptstraßen und Ortseingängen.

WICHTIGER NACHTRAG

Opel-Händler „Auto-Schutzbrief“

Im Urlaubsreport der letzten Ausgabe der OPEL POST ab Seite 9 wurde unter anderem auf die Bedeutung des richtigen Versicherungsschutzes bei Auslandsreisen aufmerksam gemacht.

Eine der Empfehlungen galt dabei dem Auto-Schutzbrief. Als Aussteller dieser so notwendigen Urlaubsvorsorge wurden die Automobilverbände erwähnt, wobei nach wie vor selbstverständliche Voraussetzung der Club-Schutzbriefe die Mitgliedschaft in einer dieser Organisationen ist.

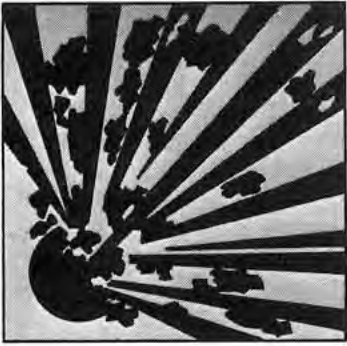
Um so wichtiger erscheint die Information des OVD, Rüsselsheim, über den neuen „Opel-Händler“-Auto-Schutzbrief und dessen Leistungen.

Für alle Opel-Fahrer und für alle Werksangehörigen, für alle Kunden der Opel-Händler überhaupt, steht seit ei-

niger Zeit ein Auto-Schutzbrief (ohne Mitgliedschaft in einem Automobilclub) in über 1.100 Opel-Händlerbetrieben und mit einem lückenlosen Euroservicenetzen zur Verfügung.

Ganz gleich, ob man beruflich oder zum Vergnügen, ob man in Deutschland, in Europa oder in den Mittelmeerrandstaaten mit seinem Wagen auf Reise ist: mit dem OVD-Auto-Schutzbrief ist man für Zwischenfälle optimal gerüstet.

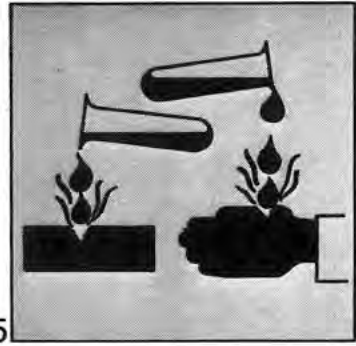
Man erhält den Auto-Schutzbrief bei den Opel-Händlern und in den Verkaufsräumen für Werksangehörige in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern. Nach dem Motto: „Schutzbriefprämien sind kalkulierbar, Schäden nicht!“ sollte jeder Autofahrer die richtige Wahl treffen, zumal der Urlaub vor der Tür steht.



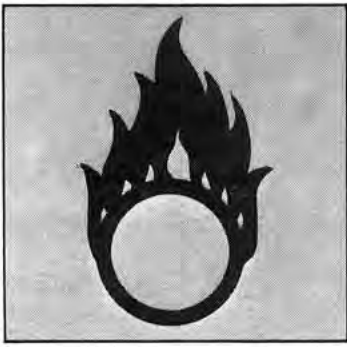
1



4



5



2

— Kennen Sie diese Gefahrensymbole?

☪ Bu tehlike sembollerini tanıyormusunuz?

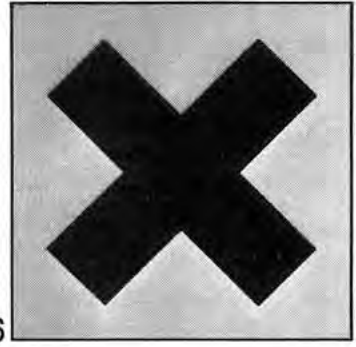
■ ■ Conosce questi simboli di pericolo?

☪ ☪ Γνωρίζετε αυτά τὰ σύμβολα κινδύνων

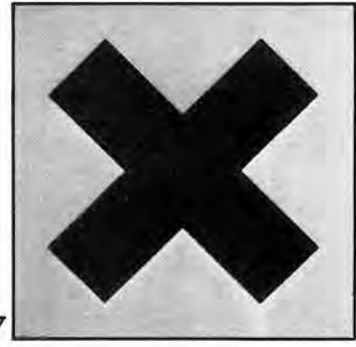
☪ Da li poznajete ove simbole opasnosti?

— Conoce Ud. estas señales de peligro?

☪ Conhece estes sinais de perigo?



6



7

- 1
- ☪ Explosionsgefährlich
 - ☪ Patlama tehlikesi olan madde
 - ☪ Pericolo d'esplosione
 - ☪ Επικίνδυνον έκρήξεως
 - ☪ Opasnost od eksplozije
 - ☪ Peligro de explosión
 - ☪ Perigo de explosão

- 2
- ☪ Brandfördernd
 - ☪ Yangını teşvik edici
 - ☪ Propizia l'incendio
 - ☪ Προκαλή πυρκαϊά
 - ☪ Pospješivanje požara
 - ☪ Circunstancias propicias para incendios
 - ☪ Perigo de incêndio

- 3
- ☪ Leicht entzündlich
 - ☪ Kolay tutuşur
 - ☪ Facilmente infiammabile
 - ☪ Εύκόλος άναφλεγώμενος
 - ☪ Lako upaljivo
 - ☪ Facilmente inflamable
 - ☪ Fácilmente inflamável

- 4
- ☪ Giftig
 - ☪ Zehirli
 - ☪ Venenoso
 - ☪ Δηλητηριώδης
 - ☪ Otravno
 - ☪ Venenoso
 - ☪ Venenoso

- 5
- ☪ Ätzend
 - ☪ Dağlayıcı asit
 - ☪ Corrosivo
 - ☪ Καυστικός
 - ☪ Jetkivo
 - ☪ Cáustico
 - ☪ Corrosivo

- 6
- ☪ Gesundheitsschädlich
 - ☪ Sağlığa zararlı
 - ☪ Nocivo alla salute
 - ☪ Ανθυγιεινόν
 - ☪ Zdravlju škodljivo
 - ☪ Perjudicial a la salud
 - ☪ Nocivo à saúde

- 7
- ☪ Reizend
 - ☪ Tahriş edici
 - ☪ Irritante
 - ☪ Ερεθιστικός
 - ☪ Dražestno
 - ☪ Irritante
 - ☪ Perigo de irritabilidade