

# OPEL POST

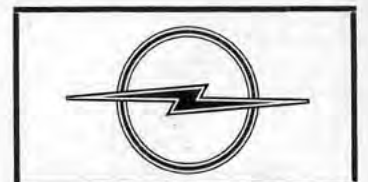
AUSGABE JANUAR / FEBRUAR 1970



## GESTAPELTE KAROSSERIETEILE

(Bildbericht über rationelle Lagerhaltung im modernen Großbetrieb im Innern des Heftes)

Bei den Stahlarbeitern  
Die Ersatzteilerversorgung  
Jahresfeier des Vorschlagwesens



# Weniger Berufstätige - aber mehr Kinder und Rentner

Computer und Kernenergie werden die letzten drei Jahrzehnte unseres Jahrhunderts beherrschen. In atomgeheizten Räumen werden sich um das Jahr 1980 Politiker, Techniker und Wissenschaftler die Lösungen ihrer Probleme weitgehend aus dem „Denk-Roboter“ holen. Die Ergebnisse werden in Datenbanken gelagert, wo sie jederzeit zur Verfügung stehen. Unsere Kleidung wird im Jahr 1980 ebenso aus Kunststoff sein, wie die Geräte in der Küche und im Labor. Wir haben im Jahr 1980 noch mehr Freizeit und benutzen sie, um Fremdsprachen zu lernen, denn allein mit Deutsch kommen wir nicht mehr weit. Schnelle U-Bahnen verbinden die Großstädte mit den Vororten, und supermoderne Fernzüge rasen durch eine veränderte Landschaft. Wissenschaft und Technik führen einen harten Krieg gegen die Luftverschmutzung. Vor den Städten türmt sich der Wohlstandsmüll. In den reichen Ländern werden die Menschen immer älter, und immer weniger Berufstätige müssen für immer mehr Kinder und Rentner arbeiten. — Dieses teils optimistische, teils düstere Bild, das allerdings noch 1000 „Unbekannte“ enthält, malen schon heute die Zukunftsforscher. Ihre Untersuchungen ergeben, daß in zehn Jahren nur der bestehen kann, der sich schon heute auf das Jahr 2000 vorbereitet. Auch die Bundesrepublik muß nach Ansicht der Futurologen schon jetzt gewaltige Anstrengungen unternehmen, wenn sie nicht 1980 von der Entwicklung des Computerzeitalters überrollt werden will. Nach den Berechnungen der Forscher brauchen wir dann für eine Bevölkerung von fast 65 Millionen weitere 110000 km Straße (ein Viertel mehr

als heute), eine weitaus modernere Bundesbahn und ein erheblich ausgebautes U-Bahn-Netz in den Städten; weitere 430000 Schulklassen für 13 Millionen Kinder, die dann schulpflichtig sind (derzeit 8,7 Millionen), Verdoppelung der Studienplätze an den Hochschulen, Verstärkung der wissenschaftlichen Forschung, mehr als doppelt so viel Wasser pro Einwohner als heute. Auch der Energiebedarf wird sich verdoppeln; etwa 173000 neue Krankenhausbetten und fast eine Dreiviertelmillion neue Plätze in Altenheimen mit dem entsprechenden Pflegepersonal. Das ist nur zu schaffen, wenn uns in jedem Jahr bis 1980 eine Steigerung unseres Bruttosozialprodukts um mindestens 4% gelingt. Das wiederum ist nur möglich, wenn wir trotz kürzerer Arbeitszeit mehr produzieren. Im Jahre 1980 ist die Zahl der Rentner um 2,2 Millionen gestiegen, die Zahl der noch nicht im Beruf Stehenden um 3 Millionen. Die Zahl der Berufstätigen aber ist um 700000 gesunken. Sie müssen soviel produzieren, daß Rentner und Kinder versorgt werden und dennoch das Volkseinkommen steigt. Das sind sicher keine rosigen Aussichten. Aber zur Panik ist kein Anlaß. Denn abgesehen davon, daß die Forschung immer neue Wege der Grundstoff- und Nahrungsmittelproduktion entdeckt, werden Computer und Automaten eine größere Produktion in kürzerer Zeit ermöglichen. Allerdings: Wohl niemals haben Menschen so viel lernen müssen, wie sie es in den nächsten dreißig Jahren müssen. Die „richtige“ Berufswahl ist in den kommenden drei Jahrzehnten kein Freifahrtschein mehr für eine erfolgreiche Karriere. Denn ein heute erlernter kann schon in 10 Jahren überflüssig sein. DJ.

**OPEL POST**

1/2 1970

22. Jahrg.

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter unserer Unternehmen in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, der Niederlassungen in Düsseldorf und Berlin sowie für die Opel-Rentner

**Herausgeber:** Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim am Main — **Verantwortlich:** K.H. Mai — **Redaktion:** W. Seibert, Chr. Kühn — **Redaktion Bochum:** W. Seidel — **Redaktion Kaiserslautern:** H. Adam — **Druck:** Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim — **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, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen — **Fernsprecher:** 06142-66879 (Fernschreiber 41239)





## Rekordjahr 1969

Im vergangenen Jahr wurden 801.205 Wagen produziert

Das höchste Produktionsergebnis seit seinem Bestehen erreichte das Werk im abgelaufenen Jahr mit insgesamt 801.205 Personen-, Liefer- und Lastwagen (1968: 656.718), was einer Zunahme von 22 Prozent entspricht. Damit überbot Opel auch seinen bisherigen Produktionsrekord des Jahres 1964 (688.575) um 16,4 Prozent.

Von der Gesamtproduktion entfallen auf die einzelnen Modellreihen: Kadett und Olympia 458.387 Einheiten, Rekord Personen- und Kombinationswagen 246.613, Rekord-Liefer-

## An zweiter Stelle

Zum ersten Male seit der Übernahme des Opel-Werkes durch General Motors steht die Opel-Produktion an zweiter Stelle in der Produktions-Statistik der General Motors Corporation. Die Statistik des Jahres 1969 führt Chevrolet mit 1.999.297 Wagen an. Es folgen Opel mit 801.205, Pontiac mit 772.104, Buick mit 713.832, Oldsmobile mit 668.399, und Cadillac mit 266.798 Einheiten. Ein beachtlicher Erfolg.

wagen 5.792, Opel GT 1100 und 1900 insgesamt 34.997, womit wir das ursprünglich weitgesteckte Produktionsziel erreicht haben, Commodore 31.437, davon mehr als ein Drittel Commodore GS, Kapitän, Admiral und Diplomat 17.777, wobei zu berücksichtigen ist, daß diese Großwagen erst im Frühjahr 1969 in den Verkauf gingen.

Bemerkenswert hoch ist der Anteil der mit Einspritzmotor gelieferten Admiral- und Diplomat-Wagen, der auf Anhub 40 % erreichte. Die Produktion des Opel Blitz-Lastwagens hat sich mit 7.202 (4.070) Einheiten gegenüber 1968 beachtlich erhöht. Von dieser

# Der Werksurlaub 1970

Ab 1. Januar 1970 wird der Tarifurlaub nicht mehr nach Werktagen, sondern nach Arbeitstagen gewährt. Er beträgt für Arbeitnehmer

	1970	1971	1972	
vom 19. bis zum vollendeten 25. Lebensjahr	16	17	18	Arbeitstage
bis zum vollendeten 30. Lebensjahr	19	20	21	Arbeitstage
nach dem vollendeten 30. Lebensjahr	21	22	24	Arbeitstage

Im Einvernehmen mit dem Betriebsrat wurde beschlossen, auch im Jahr 1970 Werksferien für die Dauer von 3 Wochen (15 Arbeitstage) festzusetzen, und zwar in der Zeit vom

**27. Juli bis 15. August**

Werksangehörige, deren Urlaubsanspruch im Jahr 1970 mehr als 15 Arbeitstage beträgt, können über die durch die Werksferien nicht beanspruchten Tage unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange bereits jetzt verfügen. Werksangehörige mit einem Urlaubsanspruch von weniger als 15 Arbeitstagen, die ihren Urlaub in den Werksferien nehmen müssen, werden im Werk beschäftigt, soweit der zustehende Urlaub nicht ausreicht. Auf Wunsch kann statt dessen unbezahlter Sonderurlaub gegeben werden.

## Preis-Boxen

Preisgünstige Exportmodelle für den Inlandmarkt

Das Werk hat ein neues Rezept gefunden, um Automobilinteressenten trotz der gegenwärtigen allgemeinen Preissteigerungen auf dem Automobilssektor, in den Genuß preisgünstiger Modelle der so erfolgreichen Kadett- und Rekord-Baureihen kommen zu lassen. Eine begrenzte Zahl von zweitürigen Kadett- und Rekord-Modellen in Exportausführung wurde im Januar und wird noch im Februar für den Inlandmarkt bereitgestellt. Aus Rationalisierungsgründen sind diese vor allem in Frankreich und Italien beliebten EWG-Versionen mit ihrer gegenüber den In-

land-Modellen unveränderten Technik und in sachlich zweckbetonter Innenausstattung nur lieferbar in cremefarbener, brilliantweißer und lagoblaue Lackierung mit farblich darauf abgestimmten Polsterungen. Die Preise dieser beiden Sondermodelle, einschließlich Mehrwertsteuer, betragen für den Kadett mit 1,1 Liter 45 PS-Motor 5.439 DM, für den Rekord mit 1,7 Liter 66 PS-Motor 7.470,30 DM. Das Werk eröffnet damit vor allem Lohn- und Gehaltsempfängern die Möglichkeit, die ihnen zuteil gewordenen finanziellen Aufbesserungen der letzten Monate nunmehr als effektive Kaufkraftsteigerung zu nutzen und sich einen für Alltag und Urlaub gleichermaßen verwendbaren Wagen zu leisten. Diese Sonderaktion gilt auch für unsere Werksangehörigen. Einzelheiten sind aus den Anzeigen an den Anschlagtafeln zu ersehen. Wer einen Kadett Export oder einen Rekord Export aus dieser Aktion kaufen will, wendet sich bitte an die Verkaufsabteilung. Die Stückzahl dieser Fahrzeuge ist begrenzt. Zwischenverkauf muß deshalb vorbehalten bleiben.

Stückzahl entfielen allein 2.647 auf den neugeführten Diesel-Typ. Im Inland setzte das Werk 366.168 (278.196) Einheiten ab, was einer Steigerung von 31,6 Prozent entspricht. Mit dieser Anzahl wurde auch das bisher beste Ergebnis des Jahres 1964 (359.585) übertroffen.

In den Export gingen 436.295 Einheiten oder 54,5 Prozent. Auch das ist ein neuer Rekord, der um fast 16 Prozent über dem bislang höchsten Exportergebnis des Jahres 1968 (376.388) liegt. Im Export nach den USA konnte mit 101.505 Fahrzeugen (95.000) eine abermalige Steigerung erzielt werden.

# „Nicht auf den Lorbeeren ausruhen“

Eindrucksvolle Jahresfeier in der Stadthalle • Ansprachen von Dr. R. Hoenicke und H. Meuselbach • Der Wanderpreis des Generaldirektors ging wieder an die Instandhaltung Chassis I • Den zweiten Platz der Jahresrangreihe erreichte die Technische Überwachung K 40, den dritten Platz die Standardabteilung • Beteiligungssteigerung 1969 auf 14,1 Prozent der Belegschaft (1966: 3,1, 1967: 10,1, 1968: 10,3 Prozent) • Appell an alle Vorgesetzten • Monatlicher Auszahlungsmodus für alle Prämiengruppen und verkürzte Bearbeitungszeiten angestrebt • Großer Bunter Abend mit vielen Stars



Eindrucksvoll war wieder die Jahresfeier des Vorschlagwesens, die am 30. Januar in der festlich geschmückten Stadthalle stattfand. Eingeladen waren die erfolgreichsten Einsender des vergangenen Jahres mit ihren Vorgesetzten, zu denen noch zahlreiche Führungskräfte sowie Vertreter der Geschäftsleitung und des Betriebsrates kamen. Nach Ansprachen von Vorstandsmitglied Dr. R. Hoenicke und H. Meuselbach, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, überreichte Generaldirektor L. R. Mason den von ihm gestifteten Wanderpreis an die Instandhaltung Chassis I (Beteiligung 220 Prozent). Den zweiten Platz mit 156 Prozent erreichte die Technische Überwachung und den dritten die Standardabteilung mit 104 Prozent. Den Wanderpreis nahmen Hauptbetriebsleiter Walther, Betriebsleiter Lipp und Mitarbeiter Karl-Heinz Drott als bester Einsender seiner Abteilung in Empfang; die Urkunden für den zweiten und dritten Platz wurden K. Martenstein und H. P. Klein übergeben. Der offiziellen Feier folgte ein gemeinsames Abendessen, dem sich ein Bunter Abend mit namhaften Kräften ihres Fachs anschloß.

Vorstandsmitglied Dr. R. Hoenicke, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, ging mit kurzen Hinweisen auf die Entwicklung des Vorschlagwesens ein. Es sei seit etwa 1946 als wichtiges Element der General Motors Corporation ausgebaut worden. Einer der leitenden Männer des Konzerns habe einmal ge-

äußert, der Entschluß zum Vorschlagwesen gehöre zu den weisesten Entscheidungen, die bei General Motors gefällt worden seien. Die offizielle Einführung bei Opel habe 1950 stattgefunden. Dr. Hoenicke dankte dem anwesenden, inzwischen Pensionär gewordenen Emil Himmel, der von 1950 bis 1968 Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge war, für sein erfolgreiches Wirken in diesem Amt. Mit Recht könne Emil Himmel „Vater des Vorschlagwesens bei der Adam Opel AG“ genannt werden. Weiterhin sprach Dr. Hoenicke dem ebenfalls anwesenden Dr. Höckel vom Deutschen Institut für Betriebswirtschaft seinen Dank für die Förderung des Vorschlagwesens in der Bundesrepublik aus.

## Intensive Werbemaßnahmen

Im Einsende-Tiefpunktjahr 1967 habe man sich entschlossen, der rückläufigen Entwicklung des Vorschlagwesens bei Opel entgegenzuwirken, sagte Dr. Hoenicke weiter. Das habe dank aller Beteiligten zu einem großen Erfolg geführt. Generaldirektor Mason habe durch die Stiftung des Wanderpreises einen besonderen Beitrag dazu geleistet, aber auch die intensiven Werbemaßnahmen, besonders in der OPEL POST, hätten zu diesem Erfolg beigetragen. Hinzu kämen neben dem direkten Ansprechen der Werksangehörigen durch Schreiben der Geschäftsleitung neuerdings noch die illustrierten Beispiele in der Werk-

zeitschrift, die jedem zeigten, wie man eine gute Idee in einen Vorschlag ummünzen könne. Dr. Hoenicke sagte dann: „Ein erfolgreiches, sich ständig steigerndes Vorschlagwesen ist nur dann möglich, wenn sich die unmittelbaren betrieblichen Vorgesetzten mit dem Gedanken des Vorschlagwesens auch tatsächlich identifizieren und dieses Gedankengut an ihre Mitarbeiter weitertragen. Im Jahre 1970 wird es daher unser besonderes Ziel sein, die betrieblichen Vorgesetzten noch mehr für das Vorschlagwesen zu gewinnen.“

Ich betone erneut, daß die Geschäftsleitung alles daran setzen wird, Führungskräfte, die dem Vorschlagwesen aufgeschlossen gegenüberstehen und es in ihrem Bereich aktivieren, besonders zu fördern und zu unterstützen.“ Dr. Hoenicke sagte dann Dank und Anerkennung allen Mitarbeitern, deren Vorschläge angenommen wurden. Sie hätten sich selbst und dem Werk geholfen und ihre Fähigkeit zum Mitdenken unter Beweis gestellt. Auf dem Gebiet des Vorschlagwesens Ideen zu haben, sei noch für keinen Menschen nachteilig gewesen, auch für die nicht, deren Vorschläge abgelehnt worden wären. Auch große Techniker und Wissenschaftler hätten oft erfolglose Versuche unternommen, ehe sie am Ziel angekommen wären! Dr. Hoenicke fuhr fort: „Ständiges Bemühen gibt nicht nur eine, sondern viele Möglichkeiten. Wer sich auf erworbenen Lorbeeren ausruht, wer sich nach einem erfolgreichen Verbesserungsvorschlag ein für allemal zufrieden gibt, der



geht rückwärts, und wer nach einem erfolglosen Vorschlag gleich die Flinte ins Korn wirft, dem fehlt eine Grundvoraussetzung des Erfolges: die Beharrlichkeit. Allerdings muß im Werk eine Atmosphäre herrschen, die für das Vorschlagwesen günstig ist. Und dazu sind wir alle aufgerufen. Generaldirektor Mason hat bei den verschiedensten Gelegenheiten betont, wie sehr ihm das Vorschlagwesen am Herzen liegt. Trotzdem stehen noch viele qualifizierte und ideenreiche Mitarbeiter abseits; abseits, nicht weil es ihnen an gutem Willen fehlt, sondern weil sie ganz einfach unter Hemmungen, Zweifeln und Befürchtungen leiden. Darum noch einmal: Das Vorschlagwesen ist eine betriebliche Einrichtung, in Form einer eigenen Abteilung organisiert und von der Geschäftsleitung mit allem Nachdruck gefördert."

#### Noch ein krasses Mißverhältnis

Aber auch das Vorschlagwesen selbst könne sich nur dann weiterentwickeln, sagte der Redner weiter, wenn man ständig an der Verbesserung des Systems, der Mittel und Wege arbeite. Dies sei keine Veranstaltung der Satiertheit, sondern in gewissem Sinne sogar des Ungenügens – trotz aller Erfolge in der letzten Zeit. Die Zahl der eingegangenen Vorschläge stehe nämlich noch immer in einem krassen Mißverhältnis zur Belegschaftszahl. Es könnten einfach nicht genug Vorschläge eingehen! So gesehen dürfte die Abteilung Verbesserungsvorschläge auch nie ans Ziel gelangen. Zum Schluß dankte Dr. Hoenicke auch allen, die das Vorschlagwesen im vergangenen Jahr in irgendeiner Form unterstützten. Die Geschäftsleitung hoffe, daß die Aufwärtsentwicklung im Jahre 1970 mit noch größerem Erfolg anhalte.

#### Kaum Widerhall bei den Angestellten

Auch H. Meuselbach, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, beklagte in seinem Referat, daß wir trotz aller Erfolge im Vergleich zu anderen Werken der Gesellschaft im Hinblick auf die Einsender-

### Entwicklung des Vorschlagwesens

	Eingereichte Vorschläge	Angenommene Vorschläge	Ausgeworfene Prämien in DM
1950	2 315	540	50 669
1951	2 019	506	76 833
1952	1 195	419	74 147
1953	1 515	345	45 330
1954	4 032	692	195 436
1955	3 741	822	233 597
1956	2 341	643	219 464
1957	2 051	485	162 366
1958	3 064	534	186 053
1959	2 495	540	227 153
1960	2 389	454	222 270
1961	1 829	481	265 915
1962	1 220	381	176 868
1963	3 983	360	233 830
1964	3 181	508	402 077
1965	2 397	521	498 996
1966	2 361	374	330 023
1967	5 801	1 019	529 236
1968	6 076	1 674	547 326
1969	11 485	2 512	677 913
	65 490	13 810	5 355 502

zahlen stark nachhinkten. Vor allem in den Verwaltungsabteilungen habe das Vorschlagwesen kaum Widerhall gefunden, obwohl durch Vereinfachung von Verwaltungsvorgängen erhebliche Zeiteinsparungen und Kostensenkungen auf vielen Gebieten herbeigeführt werden könnten. Die Angestellten lägen in der Beteiligung am Vorschlagwesen erheblich unter der Beteiligungsrate der Lohnempfänger. Man habe zwar die Beteiligung am Vorschlagwesen, die 1966 nur bei 3,1 Prozent gelegen habe, jetzt auf 14,1 Prozent steigern können, aber eine Beteiligung von 25–30 Prozent könne als ein durchaus realistisches Ziel angesehen werden.

H. Meuselbach zog zu Vergleichszwecken die dem Bosch-Konzern ähnelnde britische Firma Lucas heran, in der man es bei einer Belegschaft von 52 000 Mitarbeiter auf 84 000 eingegangene Verbesserungsvorschläge ge-

bracht habe, was einer prozentualen Beteiligung von 161,5 Prozent entspreche. Auch H. Meuselbach appellierte an die Vorgesetzten, insbesondere an die Führungskräfte der Produktentwicklung und der Planung, das Vorschlagwesen noch intensiver zu unterstützen und noch mehr kompetente und erfahrene Mitarbeiter zur Prüfung von Verbesserungsvorschlägen heranzuziehen. Wörtlich sagte er: „Die Zielsetzung für 1970 lautet: Steigerung der Beteiligung der Werksangehörigen, Erschließung des Verwaltungsbereiches für Verbesserungsvorschläge und Verkürzung der Bearbeitungszeiten von eingereichten Verbesserungsvorschlägen.“ Der Ausschubsvorsitzende gab noch bekannt, daß vom Januar dieses Jahres an Prämien bis zu einem Betrag von 999 DM monatlich auf die Lohn- und Gehaltskonten überwiesen würden, darüberhinausgehende Summen jedoch wie bisher quartalsmäßig zur Auszahlung kämen. Von 1971 an werde die gesamte Prämienzahlung aber in der vorgenannten Form monatlich abgewickelt.

#### AUFNAHMEN

Hauptbetriebsleiter K. Walther konnte für die ihm unterstellte Abteilung Instandhaltung Chassis I den Wanderpreis des Generaldirektors zum zweiten Male in Empfang nehmen. Auf unserem Foto beglückwünscht ihn L. R. Mason zu diesem großartigen Erfolg. (links)

Nach der Verleihung des Wanderpreises und der Ehrenurkunden wurde ein Erinnerungsfoto gemacht, auf dem von links zu sehen sind: K. Martenstein, K. H. Drott, H. Meuselbach, M. Lipp, Vorstandsmitglied Dr. R. Hoenicke, K. Walther und H. P. Klein. (Mitte)

Nach dem Abendessen ging ein großer Bunter Abend mit einem internationalen Starprogramm über die Stadthallenbühne. Es wirkten mit: Gitta Genet, Duo van Heelsbergen, Christa Behnke, Paola, Rolly Brandt, Jimmy Thomas, Rolly & Arry, Rudi Büttner sowie das Unterhaltungsensemble des Werksorchesters unter Andreas Wagner. (rechts)



# Hoch hinaus

Für einen Kunden, der vor dem Kauf eines neuen Wagens steht, ist es nicht nur entscheidend, daß sein Auto möglichst alle Wünsche bezüglich Aussehen und Ausstattung befriedigt; er wird nicht zuletzt auch an den Preis denken und deshalb das reichhaltige Angebot auf dem Markt der Automobile vergleichen, bevor er sich endgültig zum Kauf entschließt. In einem modernen Automobilbetrieb ist man deshalb bestrebt, durch laufende Verbesserungen auch im Transport- und Lagerwesen die Herstellungskosten zu senken und diese Einsparungen durch Qualitätsverbesserung und zusätzliche Ausstattung an den Kunden weiterzugeben.

## Lagerhaltung und Transportaufwand

Da der Geschmack der Menschen verschieden ist, muß das angebotene Wagenprogramm immer wieder vergrößert und den Kundenwünschen angepaßt werden. Ein sich stets vergrößerndes Angebot bedeutet natürlich auch größere Lagerhaltung und größeren Transportaufwand. Die nicht einfache Aufgabe der rationellen Lagerhaltung und des wirtschaftlichen Transports hat in unserem Werk die Abteilung Material- und Produktionskontrolle. Sie ist verantwortlich, daß das richtige Material zur rechten Zeit am richtigen Platz ist. Bei allen Lager- und Transportoperationen muß daran gedacht werden, daß die zuerst eingelagerten Teile auch zuerst verbraucht werden. Die im Werk hergestellten und die von außen bezogenen Teile sind also während eines Jahres häufig umzuschlagen, um die Kosten für das im Lager gebundene Material so niedrig und die erforderliche Lagerfläche so klein wie möglich zu halten.

## Optimale Ausnutzung

Um beispielsweise die Kapazitäten unserer Pressenstraßen mit ihren hohen Anschaffungs- und Betriebsko-

Auf dem Titelbild und den Aufnahmen dieser Seiten, die im K 62 gemacht wurden, sehen wir die großen Spezialgestelle zur Lagerung von Karosserieteilen und einen Gabelstapler, der gerade Dollies mit Türgestellen belädt, die der Schlepper anschließend zur Rohmontage des K 40 bringt.



# Von der rationellen Lagerung im modernen Großbetrieb

sten optimal auszunutzen, ist es notwendig, die Karosserieteile in sogenannten „Losgrößen“ anzufertigen, die unter Berücksichtigung der Maschinenkapazität, des Produktionsumlaufs, der Lagereinrichtungen und möglicherweise notwendiger Programmschwankungen, vielleicht bedingt durch plötzlich veränderte Kundenwünsche, laufend überwacht und immer wieder neu errechnet werden müssen. Die für unseren Bericht aus dem großen Produktionsprogramm herausgegriffenen Karosserieteile werden vorübergehend im K 62 gelagert. Für diese Lagerhaltung wurden Spezialgestelle konstruiert, in denen die Teile, vor Beschädigungen geschützt, gelagert und gestapelt werden. Diese Spezialgestelle (Titelbild und auf den Aufnahmen dieser Seiten) sind in verschiedenen Größen genormt, so daß sie ohne Schwierigkeiten bis zu sechs-, sieben- oder gar achtfach übereinander – also "hoch hinaus" – mit Hilfe der Gabelstapler gelagert werden können. Die Grundrahmen dieser Gestelle lassen sich, um auch das noch zu sagen, für mehrere Modelljahre hintereinander verwenden, so daß bei einem Modell-

wechsel nicht immer wieder neu Gestelle, sondern nur die Einsätze ausgetauscht werden müssen.

## In Zukunft computergesteuert

Die später im K 62 gelagerten Teile gehen unter anderem zur Weiterverarbeitung in die Rohmontage des K 40 oder zur Verladung als CKD-Material in die Verpackungsabteilung. Gabelstapler setzen die Gestelle auf Dollies, die mit Linienschleppern der Transportabteilung an die entsprechenden Stellen gebracht werden.

Ebenso wie an unseren Wagen ständig Verbesserungen vorgenommen werden, so gilt das auch für das Lager- und Transportwesen. Der Einsatz der ersten Gabelstapler vor rund 15 Jahren glich einer kleinen „technischen Revolution“. Heute sind sie das selbstverständlichste auf der Welt. Und in weiteren 5 bis 10 Jahren wird das jetzige Lagersystem der Mehrfach-Stapelung wahrscheinlich durch computergesteuerte Hochregale, in denen vielleicht bis zu 30 Meter hoch gestapelt werden kann, abgelöst sein. He.



## SIE im Betrieb

Seit Jahren haben wir immer wieder Beiträge zum Problem der weiblichen Berufsarbeit gebracht. In der noch keineswegs gefestigten Meinung, mit diesen Bemühungen der Frauenarbeit ausreichend Reverenz erwiesen zu haben, erwogen wir, die Serie „Sie im Betrieb“ nicht weiter fortzuführen. Doch eigene Bedenken und vor allem die befragter Mitarbeiterinnen veranlassen uns, sie jetzt doch noch eine Zeitlang fortzusetzen, um die Bedeutung der Mitarbeit der Frau im industriellen Großbetrieb zu unterstreichen.

Diesmal führen wir den Leser in den Getriebebau, also wieder einmal in die Welt der Technik, in der sich die Frau heute ihren festen Platz erobert hat. Die große weite Halle des M 55 ist voll von Geräuschen der verschiedenartigsten Maschinen, und überall spürt man pulsierendes Leben. Man könnte daher meinen, hier sei allein ein Reich der Männer; und tatsächlich bekommt man auch häufiger Männer zu Gesicht als Frauen, die im M 55 noch in der Minderheit sind. Eine dieser Frauen ist Annemarie Teska. Vor vier Jahren begann sie hier ihre Tätigkeit an einer Schleifmaschine. Sie schleift Zahnräder für die Getriebe aller Opel-Fahrzeugtypen. Es sind hochqualifizierte Maschinen, die sie bedient. Dabei kommt es auf extreme Genauigkeit an. Annemarie Teska ist inzwischen mit ihrer Arbeit wohl vertraut; sie bedient zwei Maschinen: einen Schleifautomaten (unsere Aufnahme zeigt sie an diesem Automaten beim Prüfen des Durchmessers einer Bohrung), und eine nicht automatisch arbeitende Schleifmaschine. Durch die guten Erfahrungen, die man mit Annemarie Teska machte, wurden im Laufe der Zeit immer mehr Frauen diese Schleifarbeiten übertragen. Durch ihre besonders gute Einfühlungsgabe bekommen sie zu der hier zu verrichtenden Arbeit oft ein besseres Verhältnis als Männer. Annemarie Teska ist verheiratet und hat zwei Kinder, die bereits zur Schule gehen. Ihr Mann arbeitet auch im M 55.



# Opel-Siege bei der Rallye Monte Carlo

Auf fast völlig schnee- und eisfreien Straßen wurden die Sonderprüfungen zur diesjährigen Rallye Monte Carlo praktisch im „Renntempo“ ausgetragen. Schnellster serienmäßiger Wagen war – wie im vergangenen Jahr – abermals ein Opel-Wagen. Der französischen Mannschaft Ragnotti/Thimonier auf Rallye Kadett 1900 gelang es, bis in die Spitzen-Gruppe der weitaus überlegenen Porsche-Sechszylinder vorzustoßen. Sie sicherten sich

damit den Gruppen- und Klassensieg in der Kategorie der Serientourenwagen und belegten den beachtlichen 11. Platz in der Gesamtwertung.

Auch der begehrte Damenpokal ging an Opel. Ihn errangen die jungen Französinnen Marie Claude Beaumont/Martine de la Grandrive auf Commodore GS vor dem bravourös fahrenden deutschen Damenteam Hannelore Werner/Oda Andersen (BMW 2002). Beaumont/Grandrive siegten außerdem in Klasse 6 der Serientourenwagen-Kategorie vor Heuser/Biechely, die auf Commodore GS den zweiten Platz belegten. In der Klasse 2 der Gruppen Serientourenwagen kamen jeweils auf Opel Rallye Kadett die Mannschaften Vogt/Zink auf den zweiten, Fröhlich/Fröhlich auf den dritten und Rumpfkeil/Bohne auf den vierten Platz.

Opel war damit nach Porsche die zweitbeste Marke bei der diesjährigen Rallye Monte Carlo.

## AUFNAHMEN

Marie Claude Beaumont (Bild oben) errang mit Martine de la Grandrive den begehrten Damenpokal der Rallye Monte Carlo.

Schnellster serienmäßiger Wagen: ein Rallye Kadett 1900 mit den Franzosen Ragnotti/Thimonier. (linkes Bild)

Ehrung der Damenpokalsieger Beaumont/de la Grandrive. Unter dem Baldachin das Fürstenpaar von Monaco. (unten)





**Ende Januar** beschäftigte unser Unternehmen 34 849 Mitarbeiter in Rüsselsheim, 18 299 in Bochum und 2 452 in Kaiserslautern, 949 in den Zweigniederlassungen Berlin und Düsseldorf sowie in der General Motors GmbH Berlin, zusammen 56 549 Werksangehörige.

**Das Fernsehen** berichtete in seiner Sendereihe „Das Rasthaus“ im 1. Programm im Januar über die Automobilsicherheitsforschung bei Opel und die Testpuppe Oscar humanus.

**Mit Genehmigung** des Betriebsrates wurde in den Produktionsabteilungen an den beiden Samstagen 24. und 31. Januar in Frühschicht gearbeitet.

**Anlässlich der Vorstellung** der beiden Sondermodelle Rekord Export und Kadett Export fanden nach den an anderer Stelle dieses Heftes erwähnten Händler tagungen Ende Januar in verschiedenen Städten der Bundesrepublik auch Verkäufertagungen statt.

**Am 27./28. Januar** trafen sich in Mainz Vertreter der Abteilungen Werbung, Verkauf und Verkaufsförderung aller europäischen GM-Niederlassungen.

**Die VDI-Vortragsreihe** veranstaltet ein Seminar in drei Folgen zum Thema „Das Licht am Arbeitsplatz“ unter Leitung von Dr.-Ing. Jacob und Dipl.-Ing. Stenzel vom Deutschen Lichtinstitut. Die beiden ersten Vorträge fanden am 19. Januar und am 2. Februar statt, der letzte folgt am 2. März.

**Eine Gemälde-Ausstellung** spanischer Gastarbeiter ist am 15. Februar im neuen Stadttheater in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste eröffnet worden. Die Ausstellung kann noch bis zum 24. Februar werktags von 18 bis 21 Uhr besucht werden.

**Die Abteilung Berufserziehung** ist nach Inkrafttreten des neuen Berufsausbildungsgesetzes ab sofort in Abteilung Berufsausbildung umbenannt worden.

**Auf der Jubilarseite** des Dezember-Heftes mußte es bei den 40jährigen Jubiläen richtig heißen: Karl Lehmann, Prozeßabteilung (statt Karl Lohmann).

**Die Totentafel** mit den Namen der in den letzten Wochen verstorbenen Kollegen und Rentnern erscheint im nächsten Heft.

**Unsere Berliner Niederlassung** produzierte im Jahre 1969 insgesamt 12 717 023 Lagerschalen gegenüber dem nächst höchsten Produktionsjahr 1968 mit 9 963 596 Einheiten.

**90 000 Interessenten** stellten unserem Rüsselsheimer Werk im letzten Jahr einen Besuch ab (gegenüber 80 000 im Jahre 1968). Vor allem Schülergruppen bildeten wieder den Hauptanteil der Besucher.

**Der 250 000ste Kadett** rollte am 17. Dezember vom Montageband im Werk 2 in Antwerpen.

**In der Werkbücherei** wurden im vergangenen Jahr an 6 000 Leser 42 000 Bücher ausgeliehen. Der Bestand der Werkbücherei beträgt zur Zeit 30 049 Bände.

**Die Opel-Vortragsreihe** konnte im vergangenen Jahr bei 5 Vorträgen im Frühjahr und 6 im Herbst wieder durchschnittlich 512 Besucher pro Veranstaltung zählen.

**Unser Werksorchester** konzertierte im vergangenen Jahr in 17 Heimatgemeinden unserer Mitarbeiter und wirkte bei vielen anderen



R. A. Lutz



J. P. Mc Cormack



A. A. Cunningham

## Neue Vorstandsmitglieder unserer Firma

Wie bereits im letzten Heft erwähnt, traten ab 1. Januar 1970 folgende Organisationsänderungen in Kraft: Zum Verkaufsleiter wurde R.A. Lutz ernannt, vordem stellvertretender Verkaufsleiter Inland. Sein Vorgänger, G.Y. Genn, wurde Generaldirektor der General Motors Nordiska A.B., Stockholm/Schweden. Finanzdirektor H.L. Busch übernahm die Stelle des Comptrollers bei der Cadillac Motor Division. Seine Nachfolge in Rüsselsheim trat J.P. Mc Cormack an, bislang Generaldirektor von General Motors Continental S.A. mit dem Sitz in Antwerpen. Der Ende November zum Gesamtwerksleiter ernannte A.A. Cunningham, der neue Finanzdirektor J.P. Mc Cormack und Verkaufsleiter R.A. Lutz wurden vom Aufsichtsrat des Unternehmens inzwischen zu ordentlichen Mitgliedern des Vorstandes bestellt.

## Hoher Besuch bei uns

Am 26. Januar besuchte der Ministerpräsident des Königreiches Jordanien, H. E. Mr. Talhouni, mit einer Delegation von 15 Personen unser Werk. Der Ministerpräsident war auf einem offiziellen Staatsbesuch in der

Bundesrepublik. Nach der Werksbesichtigung überreichte Generaldirektor Mason dem hohen Gast ein maßgerechtes Modell des ersten Opel-Wagens, des 'Lutzmann', eine Handarbeit unserer Lehrlinge (linkes Bild). Während des Rundganges unterhielt sich Talhouni auch mit dem aus Syrien stammenden und seit einem Jahr bei uns beschäftigten Mitarbeiter Ghassan Tatarı (rechtes Bild).



Opel-Post 112 1970

Gelegenheiten mit. Mehr als 50 000 Zuschauer bei Konzerten und weitere Zehntausende bei Umzügen und ähnlichen Anlässen hörten und sahen 1969 das Werksorchester.

**Die Kulturabteilung** vermittelte im vergangenen Jahr rund 5 000 Karten zu ermäßigten Preisen für 253 Vorstellungen der Theater in Frankfurt, Mainz, Wiesbaden und (seit September 1969) auch Rüsselsheim.

**Im Fundbüro der Werkswache** wurden unter anderem abgegeben: Brille, Stockschild, Geldscheine, Wollmütze, 1 Paar Wollhandschuhe, Pelzmütze, Kettchen mit Anhänger, 1 Paar Lederhandschuhe, Geldbörsen, einzelne Herren- und Damenhandschuhe, Schal, Toilettentasche, Trauringe, Siegelring mit Münze, Armbanduhr. Abzuholen im Opel-Turm, 7. Stock (Telefon 679).

# WIR GRÜSSEN UNSERE JUBILARE

40



**Heinrich Biegler** Kar.-Rohbau  
2. 1. 1970

**Wilhelm Schwank** Inspektion  
3. 1. 1970

**Anton Tiwi** Werkstofflabor.  
3. 1. 1970



**Friedr. Kammerer** Z. Masch.-Abt.  
13. 1. 1970

**Karl Rauch** Werkzeugbau  
26. 1. 1970

**Adam Petri** W.-Zentr.-Verw.  
28. 1. 1970

**Martin Dorsch** Inst. Preßwerk  
29. 1. 1970

**Adolf Becker** Karosseriebau  
4. 2. 1970



**Josef Kandler** Motorenbau  
5. 2. 1970

**Wilhelm Dienst** Lehrenbau  
16. 2. 1970

**Johann Bösing** Getriebebau  
17. 2. 1970

**Wilhelm Klepper** Karosseriebau  
24. 2. 1970

**Herb. Hoffmann** Karosserie-Zsb.  
26. 2. 1970

8. 1. 1970  
**Wilhelm Schmidt**  
Preßwerk

16. 1. 1970  
**Walter Weber**  
Verkaufsbüro Leonberg

23. 1. 1970  
**Eleonore Richter**  
Werksverpflegung

24. 1. 1970  
**Karl Bachmann**  
PEK

28. 1. 1970  
**Kurt Rösler**  
Wagenendmontage

29. 1. 1970  
**Ernst Ludwig Haertel**  
Zentral-Masch.-Abteilung

25

29. 1. 1970  
**Kurt Steppkes**  
Schweißmasch.-Vorr.-Bau

5. 2. 1970  
**Walter Döring**  
Versuchsabteilung

6. 2. 1970  
**Josef Hochheimer**  
Zahlungskontroll-Abteilung

8. 2. 1970  
**Franz Mauler**  
Schmiede

10. 2. 1970  
**Willi Kaul**  
PV-Lohnpfänger

14. 2. 1970  
**Adam Engel**  
Einkauf

15. 2. 1970  
**Heinrich Wolf**  
Werksanlagen

18. 2. 1970  
**Peter Bender**  
Preßwerk

24. 2. 1970  
**Otto Herzog**  
Karosseriebau

25. 2. 1970  
**Katharina Schenker**  
Kundendienst-Werkstatt

26. 2. 1970  
**Arthur Michel**  
Instandhaltung Kar.-Bau

## Lehrlingeinstellung zum 1. August 1970

Bewerbungen für die Lehrlingsausbildung können bei der Abteilung Berufserziehung eingereicht werden. Die Bewerbungen müssen so frühzeitig eintreffen, daß alle Formalitäten bis zum Beginn der großen Schulferien abgeschlossen sind. Bewerbungsschreiben mit Angabe der gewünschten Richtung, handgeschriebenem Lebenslauf, Abschrift oder Fotokopie des letzten Schulzeugnisses (evtl. Zeugnisheft) sowie ein Paßbild sind erforderlich.

Die Ausbildung erfolgt in den Fachbereichen Metallverarbeitung (spanabhebende, spanlose), Holzverarbeitung, Oberflächenveredelung, Stoffverarbeitung, Blechverarbeitung, Elektrotechnik und Technisches Zeichnen. Darüber hinaus führen wir eine Ausbildung im kaufmännischen- und im Datenverarbeitungsbe- reich durch

Durch das am 1.9.1969 in Kraft getretene Berufsausbildungsgesetz ist die Stufenausbildung in den Vordergrund getreten. Als Folge dieser Neuordnung werden die bisherigen Berufe in naher Zukunft andere Bezeichnungen erhalten.

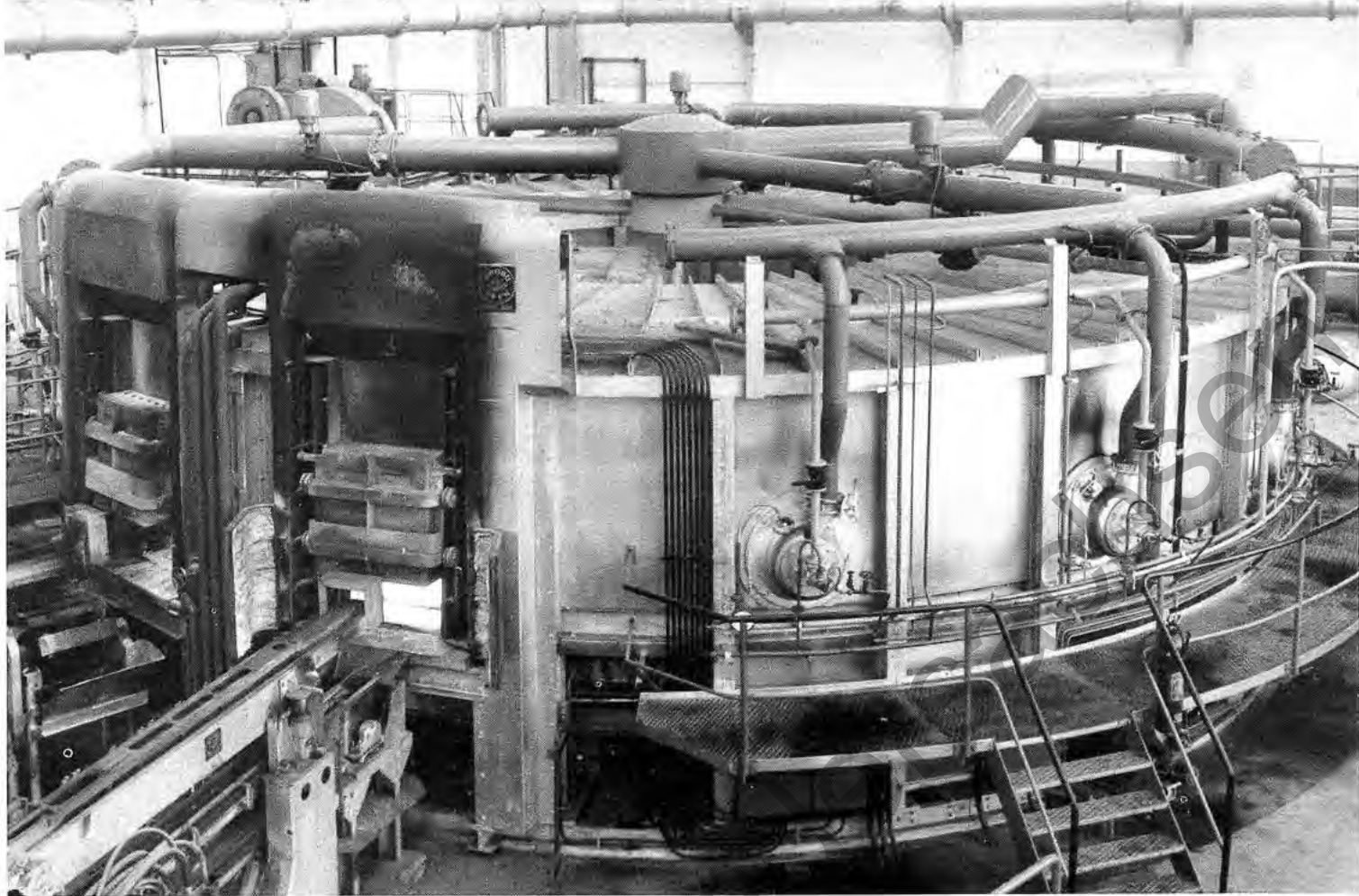
Dieser Hinweis gilt für das Werk Rüsselsheim. Die Einstellungsbedingungen für unser Werk an der Ruhr im Bochum-Teil dieser Ausgabe.

## „Gefängniswärter“

Kennen Sie ihn? In „Zivil“ ist er der Opel-Betriebsleiter Jochen Kunz, seit Jahren in der Flörsheimer und vor allem der Mainzer Karnevalskampagne eine der ganz großen Nummern. Viele erinnern sich noch seines Auftritts als Gastarbeiter vor drei Jahren und als Hebamme in der Kampagne 1969. Auf der Sitzung des ZDF, die am 30. Januar vom Zweiten Deutschen Fernsehen übertragen wurde, erlebten ihn Millionen diesmal als „Gefängniswärter“. Unter welcher Maske er 1971 auftritt, weiß er heute noch nicht.







## Drehherdofen in der OPEL-Schmiede

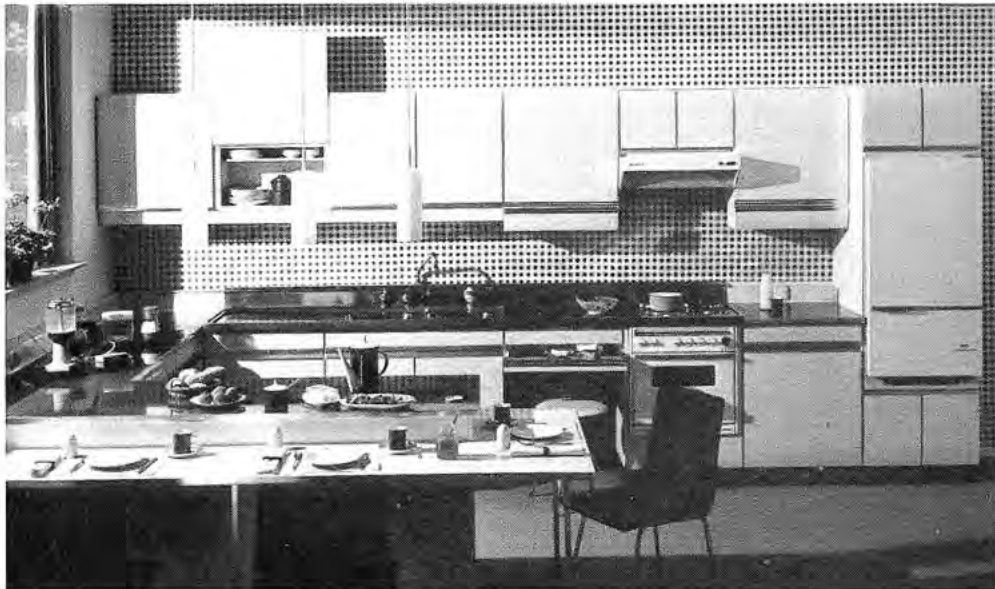
Die bereits zugeschnittenen Materialstücke, aus denen in späteren Arbeitsgängen eine Kurbelwelle werden soll, werden zunächst von einer hydraulisch angetriebenen Char-

giermaschine gepackt und in den Drehherdofen geschoben. In ihm, der einen Außendurchmesser von 11 m hat, takten die Materialstücke durch mehrere Zonen, von der

kältesten mit 700° C bis zur Hochglutzone mit fast 1300° C. Wenn sie „gar“ sind, zieht sie eine andere Chargiermaschine aus dem Ofen und öffnet die Zange. Der Rohling fällt auf ein Band, um den anderen Produktionsvorgängen in der Schmiede, vor allem der großen Ajax-Kurbelwellenpresse, zugeführt zu werden, die ihn zur Kurbelwelle formt.

## Eine moderne Küche müßte man haben!

Welcher Frau würde beim Anblick dieser modernen Küche nicht das Herz höher schlagen? Es macht richtig Spaß, in solch einer Küche zu arbeiten. Aber sie kostet ihren Preis. Rund 5000 DM müssen dafür angelegt werden. Und wer hat schon gleich so viel Geld flüssig? Doch, liebe Leserinnen, wir wüßten schon einen Weg. Und der ist gar nicht so schwer zu beschreiten, wie viele Beispiele beweisen. Mit der Prämie für einen guten Verbesserungsvorschlag Ihres Gatten könnte dieser Herzenswunsch in Erfüllung gehen. Sagen Sie ihm, er soll im Betrieb nach Verbesserungsmöglichkeiten Ausschau halten. Vielleicht ist er schon bald dabei.



# Ersatzteilelager



## Täglich verlassen Hunderttausende Ersatzteile das Werk

Unsere Fahrzeuge sind bekannt durch ihre Zuverlässigkeit und ihre guten Fahreigenschaften. Erhebliche Anstrengungen in der Planung und Entwicklung, die Anwendung technisch vollendeter Fertigungsmethoden und die Wahl des am besten geeigneten Materials tragen dazu bei, jedem Wagen ein großes Maß an Sicherheit und Komfort mit auf den Weg zu geben. Alle Fahrzeuge, die das Werk verlassen, haben bei entsprechender Pflege und Wartung die beste Aussicht, eine sechsstellige Zahl von Kilometern zur Zufriedenheit ihrer Besitzer zurückzulegen. Der Betreuung dieser Fahrzeuge und damit der Erhaltung ihrer guten Fahrleistungen dient unsere Händlerorganisation. Sie ist durch ein engmaschiges Netz von Kundendienststellen mit modernen Einrichtungen und technisch geschultem Personal in der Lage, alle anfallenden Arbeiten fachgerecht durchzuführen.

### An möglichst vielen Stellen

Eine weitere Voraussetzung ist ein gut funktionierender Ersatzteiledienst. Einmal unterliegen Fahrzeuge einer unvermeidlichen Abnutzung, zum anderen machen Unfallschäden das Auswechseln unbrauchbar gewordener Teile notwendig. Ersatzteile müssen daher an möglichst vielen Stellen in ausreichender Menge zur Verfügung stehen oder, wenn es sich um nicht gängige Teile handelt, schnell beschafft werden können. Der ständig wach-

senden Bedeutung des Ersatzteiledienstes angepaßt, wurde im Herbst 1960 in Rüsselsheim ein neues Ersatzteile- und Zubehörlager in Betrieb genommen. Nach zwei Erweiterungen umfaßt es gegenwärtig ca. 105 000 qm. Der Erfolg unserer in den Bochumer Werken gebauten Kadett-Modelle veranlaßte das Werk, 1966 in Bochum-Langendreer ein weiteres leistungsfähiges Ersatzteiledienstlager von 65 000 qm zu errichten. Beide Ersatzteiledienstlager wurden nach den neuesten Erkenntnissen und nach umfassenden Studien über die jeweils erforderliche Größe und die notwendigen Lagerungsmethoden gebaut.

### Langfristig lagerfähig

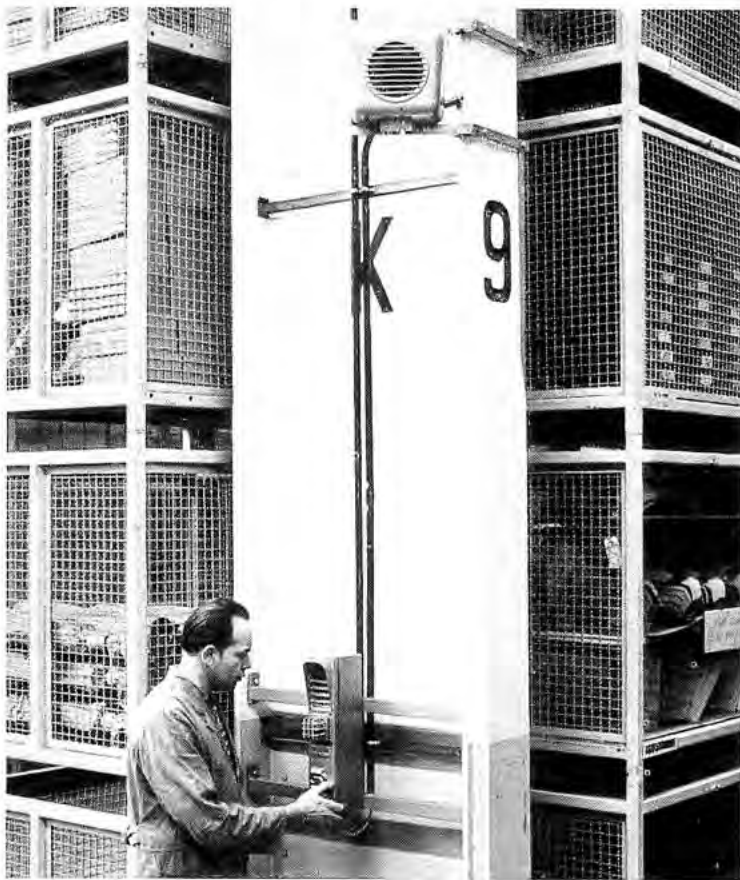
So entstand in Rüsselsheim ein zusammenhängender Gebäudekomplex, der sich im wesentlichen in drei Abschnitte untergliedert: Eingang, Lagerung, Versand. Alle Ersatzteile und Zubehörinterartikel werden zunächst im Bereich der Abteilung Teile-Eingang gesammelt und von dort aus weitergeleitet. Die hohe Qualität beruht auf exakten Fertigungsmethoden, bestem Material und einer unerbittlichen Kontrolle. Nach dieser Kontrolle werden in der Abteilung Teile-Eingang die angelieferten Mengen überprüft. Dann erfolgt ihre Weiterleitung zur Konservierung, Vorverpackung oder Lagerung. Sie müssen unter normalen Bedingungen langfristig lagerfähig sein. Ein Teil des Materials wird direkt in den Bereich der Vorverpackung geleitet, wo Schutz- und

Mengenverpackungen sowie Reparaturverpackungen vorgenommen werden. Die Schutzverpackung, eine Erweiterung der Konservierung, gewährleistet, daß bestimmte Ersatzteile auf dem Transport weder beschmutzt noch beschädigt werden.

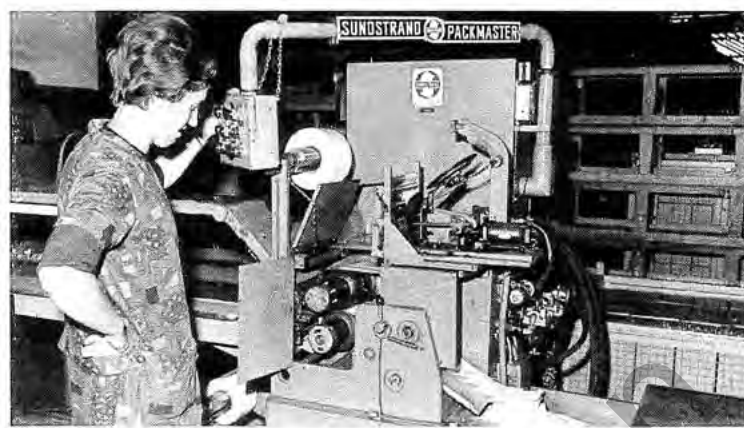
### Geeignete Schutzverpackungen

Durch einen sogenannten Tablettierautomaten konnte diese Verpackungsart wesentlich rationalisiert werden. Er verpackt Kleinteile halbautomatisch über einen Zufuhrtrichter in Kunststoffbeutel und bedruckt sie gleichzeitig mit der Ersatzteiledienstnummer und anderen notwendigen Angaben. Für größere Teile, wie beispielsweise Teilmotoren, Gelenkwellen usw. werden nach den neuesten Erkenntnissen laufend geeignete Schutzverpackungen entwickelt. Teilmotoren erhalten darüber hinaus durch Spezialkartonagen einen guten Schutz gegen Korrosion. Diese Art der Verpackung erfolgt auf Rollenbändern. Die Auftragsentwicklung wird heute unter anderem auch durch Mengenverpackungen rationalisiert. Eine weitere Rationalisierung dieser Verpackungsart wurde durch den Heißsiegelautomaten „Packmeister“ erreicht, der in einem Arbeitsgang aus zwei Bahnen mit polykaschiertem Papier an vier Bändern heißversiegelte Beutel herstellt, sie mit Ersatzteilen und Zubehörinterartikeln je nach Wahl mit einem bis zehn Stück füllt und die Beutel ihrem Inhalt entsprechend bedruckt. Außerdem steht der





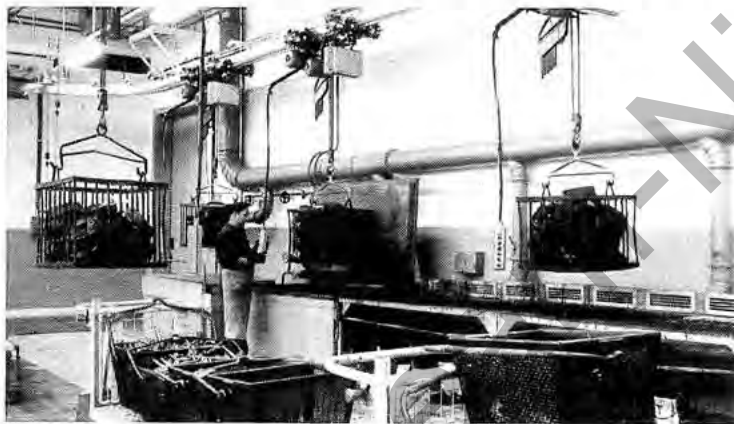
Nervensträngen gleich durchziehen Leitungen von Rohrpost-, Telefon- und Wechselsprechanlagen in einer Länge von vielen Kilometern das Rüsselsheimer Ersatzteilleger und verbinden alle Stellen.



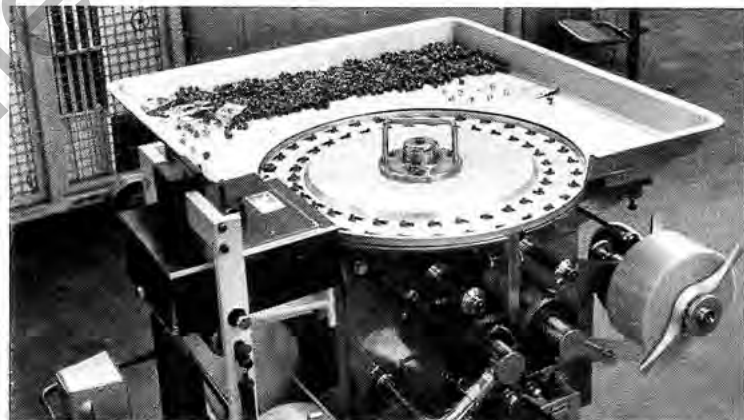
Ersatzteile und Zubehörartikel werden im „Packmeister“ in Kunststoffbeutel gefüllt, die gleichzeitig heißversiegelt werden.



Beladen eines Containers, der ohne nochmaliges Umladen des Inhalts, direkt zum Ersatzteilleger des jeweiligen Bestellers gelangt.



Ersatzteile und Zubehörartikel müssen langfristig lagerfähig sein. Viele werden konserviert. Hier werden Bremsstromeln in ein Bitumenbad getaucht, das sie gegen Witterungseinflüsse schützt.



Der Tablettierautomat verpackt Kleinteile halbautomatisch in Kunststoffbeutel und bedruckt diese mit der entsprechenden Nummer.



Zählwaagen und andere Präzisionsgeräte ermitteln schnell und zuverlässig die jeweils erwünschten Stückzahlen von Kleinstteilen für die Mengen-Verpackung.



Unter flinken Frauenhänden entstehen an Bändern sogenannte Reparatur-Packungen – eine Zusammenstellung der für eine bestimmte Reparatur benötigten Teile.

„Packmeister“ auch zur Anfertigung von Schutz- und Reparaturpackungen zur Verfügung.

Die Reparaturpackungen sind eine Zusammenfassung der für eine bestimmte Reparatur am Fahrzeug benötigten Ersatzteile in handlicher, lagerfähiger Verpackung. Das Verpackungsvolumen umfaßt zur Zeit ca. 15 000 Ersatzteile und Zubehörartikel unseres gesamten Lieferungsprogramms. Insgesamt werden von der Abteilung Teile-Eingang und Vorverpackung im Monat durchschnittlich ca. 1,2 Millionen Packungen gefertigt.

Die Größe eines Ersatzteillagers wird im wesentlichen durch zwei Faktoren bestimmt: Einerseits sind die zu bevorratenden Stückzahlen und das Volumen der im Lieferprogramm enthaltenen Ersatzteile und Zubehörartikel zu beachten, andererseits muß gewährleistet sein, daß die Lagerhaltung in dieser Größenordnung flexibel bleibt. In Rüsselsheim wurden neben Regalen für kleinere und mittlere Ersatzteile Spezialbehälter, Boxpaletten und Lagergestelle entwickelt. Für größere und sperrige Ersatzteile sind die Lagergestelle gedacht.

#### Von der „Geisterbahn“ befördert

Bereits in der Abteilung Teile-Eingang werden Lagergestelle und Boxpaletten mit den geprüften Ersatzteilen und Zubehörartikeln in vorher bestimmten Mengen gefüllt und zur Lagerung weitergeleitet. Der Abtransport erfolgt entweder mit Gabelstaplern oder durch einen Unterflurförderer mit einer Gesamtlänge von rund 1700 Metern. Der Unterflurförderer ist ein entscheidendes Bindeglied zwischen den einzelnen Abteilungsbereichen. Wie von Geisterhänden geschoben, bewegen sich beladene und unbeladene Spezialwagen und gelangen selbständig an ihre Ziele. Sehr schnell prägen die Mitarbeiter die zutreffende Bezeichnung „Geisterbahn“. Jeder Spezialwagen ist mit einer einstellbaren elektronischen Steueranlage versehen, mit der er über Weichen und Kreuzungen automatisch den eingestellten Zielpunkt ansteuert und sich dort selbstständig auskuppelt. Über eine zentral gelegene Auftragsverteilungsstelle wird die ganze Auftragsabwicklung gesteuert. Das Ersatzteillager ist in verschiedene Blöcke und Gänge unterteilt. Unter Berücksichtigung dieser Einteilung werden die Greiferkarten der täglich zu bearbeitenden Ersatzteilaufträge sortiert. Nach Festlegung einer Packlinie erhalten Greiferinnen und Greifer diese Greiferkarten. So kann der Auftrag von vielen Mitarbeitern in den verschiedenen Lagerbereichen gleichzeitig zum Versand zusammengestellt werden.

#### Auch Expreßaufträge

Im Packraum fließen die aus den verschiedenen Lagerungsbereichen gegriffenen Ersatzteile und Zubehörartikel zusammen. In 16 Packstraßen werden die Sendungen für das In- und Ausland verpackt. Ein spezielles Gummi-Förderband dient ausschließlich der Abwicklung von Expreßaufträgen. Die für den Transport nach Übersee bestimmten Sendungen erhalten durch eine Verpackung in Spezialkartonagen einen besonderen Schutz, der die Haltbarkeit des Inhalts auch unter extremen Bedingungen garantiert. Am Ende der Packstraße erfolgt die Weitergabe der Sendungen an die sich anschließende Verlade-rampe. Diese Rampe bildet mit einem Gleis-



Der Unterflurförderer ist ein entscheidendes Bindeglied zwischen den einzelnen Abteilungsbereichen im Ersatzteillager. Wie von Geisterhänden geschoben, gelangen die Wagen selbständig an ihre Ziele. Deshalb auch der vom Betriebsmund geprägte Name „Geisterbahn“.



Die Bearbeitung aller eingehenden Ersatzteilaufträge und damit die Bestandsfortschreibung übernimmt die Abteilung Datenverarbeitung mit einer elektronischen Großrechenanlage.

strang von rund 250 m Länge den Abschluß des Packraumes. Hier können mehrere Waggon gleichzeitig beladen werden. Durch den Einsatz von Containern im Überseeverkehr läßt sich der Versand weiter rationalisieren. Die Container werden in der Versandabteilung beladen und direkt dem Ersatzteillager des Bestellers ausgeliefert. Damit wird eine ununterbrochene Transportkette über Straße, Schiene und Wasser erreicht.

Für den Speditionsversand wurde 1967 eine neue Anlage fertiggestellt, die der steigenden Verwendung von Lastkraftwagen im Ersatzteillager Rechnung trägt. Die geschickte Anordnung von vier Trögen ermöglicht die gleichzeitige Beladung von vier kompletten Lkw-Zügen. Durch den Gebrauch von Paletten und Lagergestellen ist auch bei dieser Versandart das Be- und Entladen wesentlich rationalisiert worden. Kleinere Ersatzteilaufträge können auf Wunsch unserer Vertragshändler selbst abgeholt werden.

Durch den in der Nähe des Abholraumes gelegenen Zubehör-Kleinverkauf besteht für die Abholer die Möglichkeit, Zubehöraufträge mit geringem Umfang zusätzlich aufzugeben. Sie sind innerhalb kürzester Zeit abholbereit. Auch Werksangehörige können im Zubehör-Kleinverkauf innerhalb von vier Wochen nach dem Kauf eines Wagens an Hand der roten Kopie des Kaufvertrages Zubehör zu sehr günstigen Bedingungen erwerben.

Täglich verlassen bis zu 35 000 Positionen, insgesamt viele Hunderttausende von Ersatzteilen und Zubehörartikeln die Abteilung Ersatzteile und Zubehör, die von einer elektronischen Großrechenanlage bearbeitet werden. Alle diese Anlagen und Einrichtungen dienen dem Ziel, die Händler innerhalb der Opel-Organisation im In- und Ausland so schnell wie möglich mit den benötigten Ersatzteilen und Zubehörartikeln zu versorgen und damit einen guten weltweiten Opel-Ersatzteiledienst zu ermöglichen.



# TAGEBUCH

Ich hatte in der Stadt dienstliche Angelegenheiten erledigt, als ich plötzlich einem Mann, einem Opel-Rentner, gegenüberstand, den ich von früher aus dem Betrieb kannte. Von kleiner Gestalt, war er noch immer so lebendig und behende wie ehemals. Er knabberte fast stets an einem Problem, das andere nicht anrühren, etweder weil sie es nicht kennen oder zu träge sind, sich mit etwas näher zu befassen, das nicht unmittelbar in ihrem eigenen persönlichen Interessenbereich liegt, ausgenommen vielleicht Dinge, mit denen sich jeweils alle Welt beschäftigt. Doch dieser kleine Mann überragte den Durchschnitt. Er war geistig agil und aufgeschlossen. So jedenfalls kannte ich ihn aus dem Betrieb, und das ist jetzt 10 Jahre her. Aber genauso wie damals war er auch jetzt noch. Ich hatte ihn zunächst gar nicht gesehen. Und so rief er mich an, besser gesagt, er wandte sich mir mit einem lächelnden frohen Gesicht zu: „Ach, das bist du. Ich kenne dich doch näher aus dem Betrieb. Du bist mir noch in lebhafter Erinnerung. Man konnte sich immer so gut mit dir unterhalten.“ Jedenfalls freute er sich, mit mir wieder einmal einige recht unalltägliche Worte wechseln zu können. Und sofort hatte er denn auch wieder einige kulturkritische und philosophische Themen zur Hand. Und mit welcher Akuratesse und Logik er sie durchhechelte. Wie beschlagen und präzise in der Formulierung er mir Antwort gab. Dabei war er kein „Studierter“, sondern ein pensionierter Facharbeiter, der sich jedoch viel mit außerberuflichen Dingen beschäftigt hatte. „Weißt du“, sagte er, „ich bin ein Mensch, der überall den Kontakt mit anderen sucht, wenn man sich nur vernünftig mit ihnen unterhalten kann. Aber jetzt Adieu, sonst fährt mir noch der Bus davon.“ Nach einigen üblichen Abschiedsworten war er verschwunden. Aber er hatte sich gefreut, mich wieder einmal gesehen und gesprochen zu haben. Dabei wußte er nicht einmal mehr meinen Namen. „Du“, sagte er, und das genügte. Mir ist er in seiner geistigen Quirligkeit überaus sympathisch, ein Mann, der sich beruflich und außerberuflich auch als Opel-Rentner immer noch fortbildet, unsere Vortragsreihe besucht, weil seine Natur das einfach von ihm fordert. Für manchen noch aktiven Mitarbeiter unseres Hauses ein Vorbild.

Das Gespräch zwischen den jungen Leuten hatte draußen vor dem Werkstor begonnen und wurde dann im Betrieb fortgesetzt. Einer von ihnen hatte tags zuvor im überfüllten Bus einem älteren Herrn seinen Platz angeboten, auf den sich dieser dann wortlos, also ohne ein Wort des Dankes gesetzt hatte, als müsse das ganz einfach so sein. Der wohl-erzogene, dem Alter entgegengekommene junge Mann sah in diesem Verhalten eine Nichtachtung seiner Person und seines guten Willens. „Vor einem grauen Haupte sollst du aufstehen und die Alten ehren, heißt es“, sagte er eher verbittert als verärgert zu einem Kollegen, „aber auch die Alten haben der Jugend gegenüber Anstandspflichten. Sie sollten sich so verhalten, daß man ihnen gern entgegenkommt und nicht hinterher bereuen muß, daß man ihnen gegenüber anständig war.“ Er hatte Recht. Spectator

# Es gehen in den Ruhestand

Gesamt-Arbeitsjahre im Werk		Gesamt-Arbeitsjahre im Werk	
<b>Heinrich Arndt</b>		<b>Karl Mäger</b>	
Karosserie-Fertigmontage	37	Styling	30
<b>Ludwig Arnold</b>		<b>Julius Mende</b>	
Modellschreinerei	43	Rohrfabrikation	13
<b>Karl Bauer</b>		<b>Paul Merscher</b>	
Schnittbau	30	Schmiede	35
<b>Rudolf Bauer</b>		<b>Ernst Mösz</b>	
PEK	36	Preßwerk	37
<b>Wilhelm Baum</b>		<b>Wilhelm Mück</b>	
Instandhaltung-Chassis	42	Preßwerk	34
<b>Wilhelm Bayer</b>		<b>Karl Müller</b>	
Motorenbau	43	Blechbearbeitung-Chassis	17
<b>Hans Becker</b>		<b>Friedrich Paulus</b>	
Karosseriebau	10	Abteilung Lenkung	28
<b>Otto Debus</b>		<b>Fritz Petermann</b>	
Werkzeugschleiferei	44	Teile-Lager und Versand	31
<b>Heinrich Detampel</b>		<b>Franz Reingruber</b>	
Zentralplanung	41	Instandhaltung-Preßwerk	13
<b>Martin Doerr</b>		<b>Adam Reinhardt</b>	
Betriebskrankenkasse	30	PEK	42
<b>Heinrich Draibach</b>		<b>Florian Riedmaier</b>	
Energieversorgung	34	Instandhaltung-Preßwerk	24
<b>Heinrich Eisinger</b>		<b>Josef Ruß</b>	
Werkzeugbau	35	Karosseriebau	36
<b>Hans Engert</b>		<b>Ludwig Rüger</b>	
Modellschreinerei	30	Teile-Lager und Versand	31
<b>Friedrich Eppler</b>		<b>Rudolf Sailer</b>	
PEK	39	Motorenbau	30
<b>Philipp Fenchel</b>		<b>Ludwig Schäfer</b>	
Abteilung Lenkung	31	Teile-Lager und Versand	43
<b>Hermann Friedrich</b>		<b>Peter Schmidt</b>	
Zentrale Maschinenabteilung	50	Lkw-Endmontage	33
<b>Fritz Fuchs</b>		<b>Heinrich Schmitt</b>	
Lkw-Endmontage	35	Lkw-Endmontage	35
<b>Georg Fuchs</b>		<b>Pankraz Schneider</b>	
Werksanlagen	37	Inspektion und Qualitätsförderung	33
<b>Franz Gahler</b>		<b>Johannes Schrimpff</b>	
Blechbearbeitung	12	Lohnbuchhaltung	48
<b>Heinrich Gimbel</b>		<b>Karl Schulmeyer</b>	
Instandhaltung-Chassis	46	Karosserie-Fertigmontage	38
<b>Hermann Grunwald</b>		<b>Ernst Schwamb</b>	
Instandhaltung-Preßwerk	11	Genesendenabteilung	19
<b>Wilhelm Hart</b>		<b>Heinrich Stephan</b>	
Karosseriebau	33	Kundendienst-Werkstatt	45
<b>Friedrich Hartmetz</b>		<b>Willi Stoepel</b>	
Werkzeugbau	36	Inspektion und Qualitätsförderung	32
<b>Maximilian Hilscher</b>		<b>Andreas Teutenber</b>	
Werkzeugbau	19	Karosseriebau	19
<b>Georg Heil</b>		<b>Jakob Trautner</b>	
Härterei	32	Motorenbau	40
<b>Emil Hollmann</b>		<b>Nikolaus Trippel</b>	
Lehrenbau	16	Karosseriebau	42
<b>Johann Koch II.</b>		<b>Ernst Ulbricht</b>	
Karosseriebau	31	Karosseriebau	21
<b>Josef Konrad</b>		<b>Paul Vetter</b>	
Produktionsvorbereitung Chassisbau	31	Karosseriebau	35
<b>Franz Kraft</b>		<b>Karl Weiß</b>	
Inspektion und Qualitätsförderung	25	Zentrale Maschinenabteilung	41
<b>Michael Kreher</b>		<b>Heinrich Wiegand</b>	
Rohrfabrikation	35	Versuchswerkstatt	41
<b>Karl Lang</b>		<b>Karl Wirth</b>	
Versuchsabteilung	31	Inspektion und Qualitätsförderung	39
<b>Wilhelm Lorz</b>		<b>Heinrich Zaun</b>	
Inspektion und Qualitätsförderung	28	Werkzeug-Zentralverwaltung	41
<b>Joseph Luck</b>		<b>Franz Zögner</b>	
Getriebebau	21	Werkzeugschleiferei	48
<b>Johann Mathes</b>			
Schweißmaschinen-Vorrichtungsbau	21		

# EISEN · STAHL · AUTOMOBILE



Beim Hochofenabstich.

**E**isen und Stahl haben die Fabrikation des Automobils überhaupt erst möglich gemacht, denn ohne einen in großen Mengen verfügbaren Werkstoff, der sich leicht verformen läßt und durch entsprechende Behandlung gewünschte spezielle Eigenschaften annimmt, wäre das Automobil heute nicht mehr als eine Kuriosität. Über vier Fünftel seines Gewichts sind Eisen und Stahl. Von den Technikern waren es vor allem die Metallurgen, deren Forschungsergebnisse entscheidend mithalfen, dem Automobil zu seinem Erfolg zu verhelfen.

## Rückblick in die Geschichte

Die Frühgeschichte von Eisen und Stahl gehört zu den interessantesten Themen, die man sich denken kann. Sogar der Name, der in frühen ägyptischen Schriftstücken verwendet wurde, hatte einen poetischen Hauch. Man nannte es be-ent-pet, das Metall vom Himmel. In der Frühzeit Ägyptens glaubte man nämlich, daß das Firmament des Himmels aus Eisen sei, und zwar weil die Meteoriten — die einzigen Gegenstände, die vom Himmel fielen — aus Eisen waren. Die Verwendung von Eisen in Ägypten kann bis in die Zeit 3500 bis 4000 v. Chr. zurückverfolgt werden. In allgemeinen Gebrauch kam das

Eisen jedoch erst 2000 Jahre später. Bis dahin war es so selten, daß es fast so kostbar wie Gold war. Es hat einer Epoche der Menschheitsgeschichte, der Eisenzeit, seinen Namen gegeben. Eisen ist in allen natürlichen Gewässern enthalten, in Quellen, Flüssen, Seen und Meeren. Es ist ein wichtiger Bestandteil unseres Körpers und befindet sich im Hämoglobin des Blutes. Der menschliche Körper enthält 7 bis 14 g Eisen. Auch alle Pflanzen und Tiere weisen einen bestimmten Eisengehalt auf. Jenes Eisen jedoch, für das wir uns im Zusammenhang mit dem Automobilbau interessieren, ist in den Mineralien der Erdkruste enthalten. Ungefähr ein Zwanzigstel der Erdkruste ist Eisen, womit es der Häufigkeit nach unter den Elementen an vierter Stelle steht. Obwohl die Gewinnung von Eisen aus Erz nicht in Ägypten erfunden wurde, sind einige der ältesten Berichte über dieses Verfahren auf ägyptischen Gräbern zu finden.

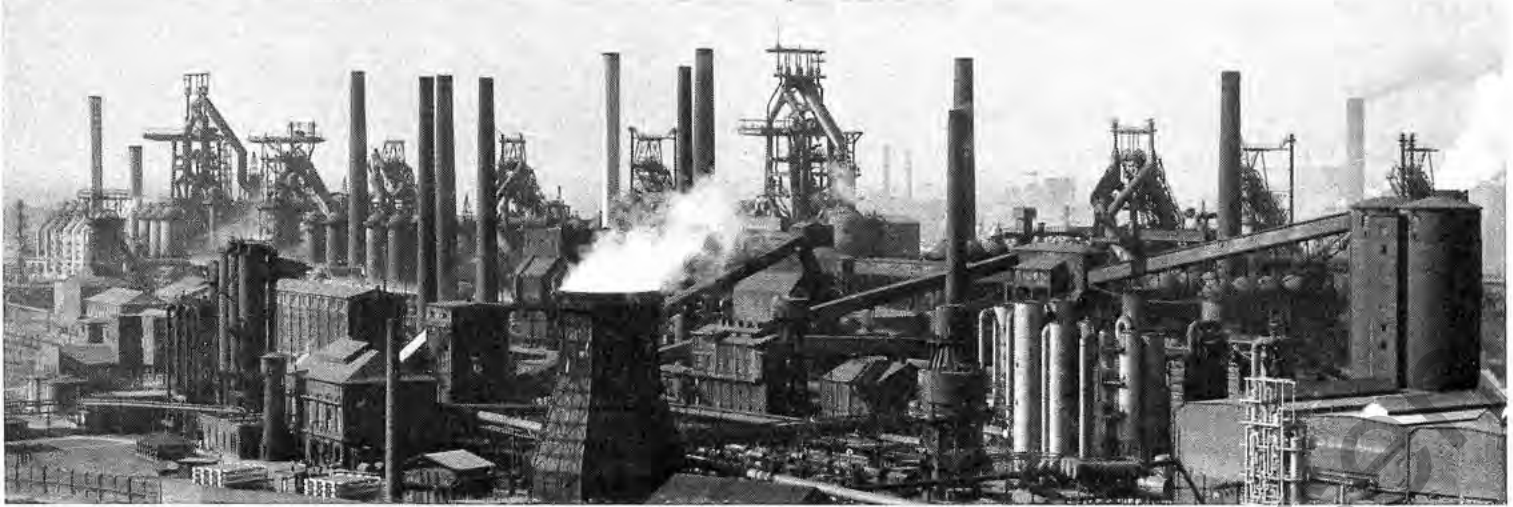
In einem Metallofen aus der Zeit um 1500 v. Chr. wurde der für die hohe Temperatur erforderliche Luftzug mit Hilfe von Blasrohren erzeugt; mit dieser Methode konnte aber jeweils nur sehr wenig Metall erschmolzen werden. Vorläufer unserer modernen Schmelzöfen war die in der spanischen Provinz Katalonien entwickelte „Katalonische Schmie-

de“, die im 7. Jahrhundert zur Gewinnung von Eisen diente. Sie war eine flache Höhlung aus Ziegeln oder Stein und in der Regel oval geformt. Einen der bedeutendsten Beiträge zur Entwicklung der Eisenschmelztechnik lieferte im Jahre 1611 der Engländer Lord Dudley, indem er die bis dahin verwendete Holzkohle durch Steinkohle ersetzte. Aber schon ein Jahrhundert später verwandte Abraham Darby Koks statt Steinkohle und verhalf damit dem Eisengewinnungsprozeß zu einem großen Fortschritt. Das in den ältesten Schmelzöfen gewonnene Eisen war teigartig zäh und nicht flüssig. In einem modernen Hochofen löst das Eisen genügend Kohlenstoff auf und verändert dadurch vollkommen seine Natur. Es ist dünnflüssig und kann wie eine Gelatine in Formen gegossen werden.

## Der moderne Hochofen

Der moderne Hochofen ist schachtförmig aus Stahl gebaut und innen mit feuerfestem Stein ausgekleidet, etwa 30 m hoch und hat einen Durchmesser für den Eintritt der Druckluft und im oberen Teil Öffnungen für den Austritt der Gase. In diesen Schmelzöfen werden Erz und Koks von oben durch eine Kammer ein-





**Blick auf ein Hochofenwerk in Duisburg mit 9 Hochöfen und einer Kokerei.**

gefüllt, die der Fachmann „Gichtglocke“ bezeichnet. Für den Reduktions- und Schmelzprozess ist außerdem noch ein Material notwendig, das man „Flußmittel“ nennt. Das gebräuchlichste Flußmittel ist Kalkstein. Beim Verbrennen von Koks wird eine große Wärmemenge frei, so daß das reduzierte Eisen schmilzt und in die Wanne im unteren Teil des Hochofens abfließt. Das Flußmittel verbindet sich mit einigen Verunreinigungen im Erz und überführt sie in den flüssigen Zustand, so daß sie ebenfalls in den unteren Teil des Hochofens abfließen. Da sie leichter sind als Eisen, schwimmen sie als Schlacke auf der Eisenschmelze. Das Eisen verbindet sich bei diesem Prozeß mit einem Teil des Kohlenstoffs im Koks und hält außerdem etwas Silizium, Phosphor, Schwefel und Mangan zurück. Während im Hochofen eine Beschickung aus Erz, Koks und Kalkstein schmilzt, wird eine neue Ladung von oben zugeführt. Das geschmolzene Roheisen wird aus dem unteren Teil des Hochofens alle paar Stunden abgezogen. Einmal in Betrieb, arbeitet der Hochofen kontinuierlich weiter. Roheisen enthält 3,5 bis 4 % Kohlenstoff, wodurch es schwach und spröde wird; aber dieser Kohlenstoff verleiht ihm die erwünschte Eigenschaft, bei hoher Temperatur dünnflüssig zu sein. In dieser Form kann es nur verwendet werden, wenn die Festigkeit nicht sehr wichtig ist. Roheisen wird als Rohmaterial zur Herstellung von Gußeisen und Stahl verwendet.

### **Stahl für die Automobilindustrie**

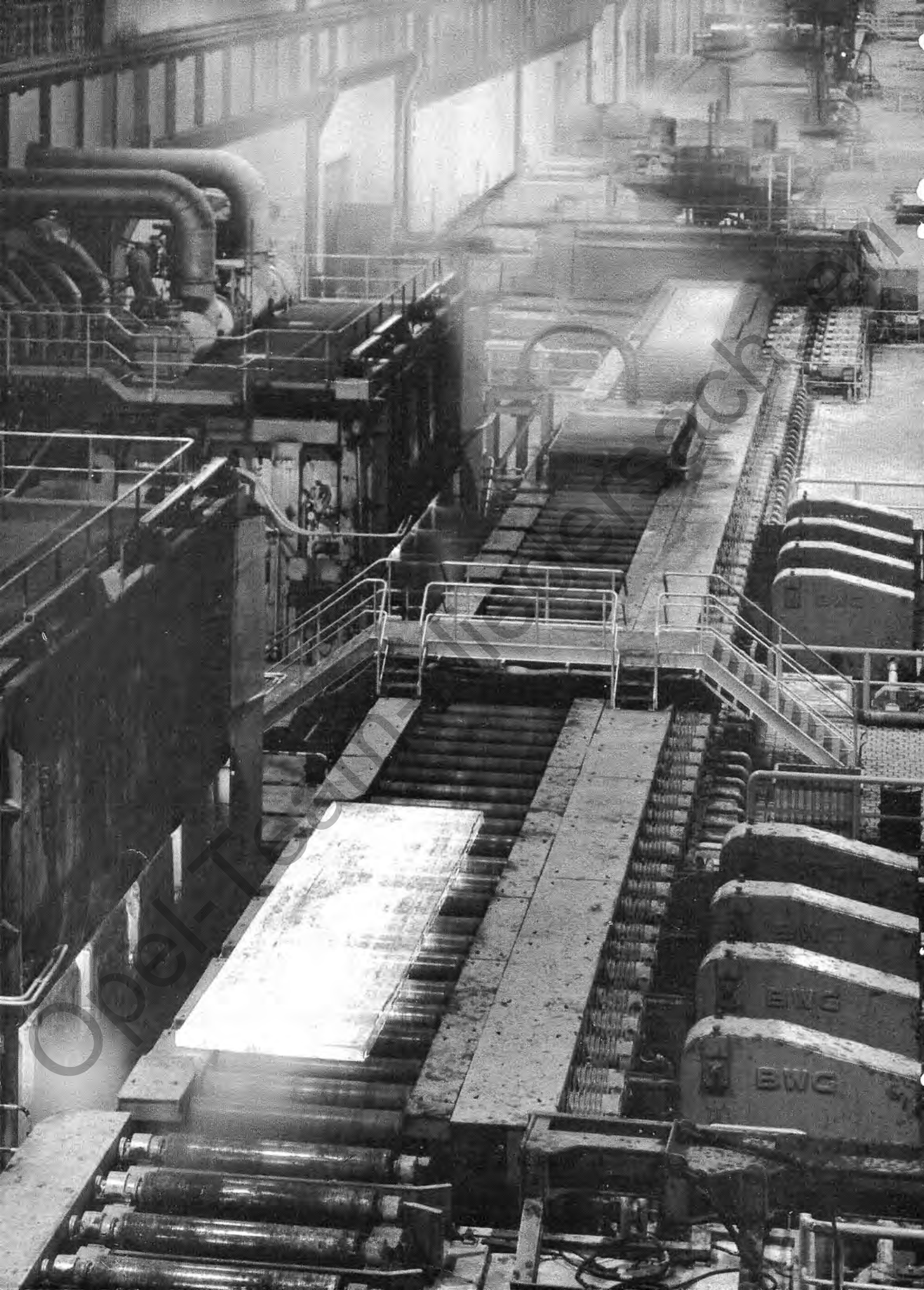
Stahl ist die wertvolle Form des Eisens und kann als eine Legierung von Eisen und Kohlenstoff angesehen werden, in welcher der Gehalt an Kohlenstoff zwischen wenigen Promillen und etwa 1,7 % schwankt. Der Unterschied zwischen Stahl und Gußeisen liegt im Kohlenstoffgehalt. Die Automobilindustrie verarbeitet ein Fünftel der gesamten Stahlproduktion. Sie ist außerdem ein großer Verbraucher von zwei weiteren Eisensorten: Temperguß und Gußeisen. Ein großes Verdienst um die Fortentwicklung der Stahlherstellung erwarb sich im 19. Jahrhundert Henry Bessemer. Er baute einen großen Schmelzofen, um durch eine Schmelze von einigen hundert Kilogramm Luft hindurchzublasen. Diesen Versuchen war ein voller Er-



**Blick in die Halle eines Oxygen-Stahlwerkes mit zwei 250-t-Konvertern. Auf dem Bild ein Konverter während des 20minütigen Sauerstoff-Blas-Vorganges.**



**Abgießen von Rohstahl in Kokillen im Oxygen-Stahlwerk.**





folg beschieden, denn Bessemer stellte fest, daß der Kohlenstoff und andere Verunreinigungen im Eisen aus dem weißglühenden Gemisch durch den Luftsauerstoff herausgebrannt werden. Der Bessemer-Konverter ist ein großer birnenförmiger Behälter, der innen feuerfest ausgekleidet und oben offen ist. Man nennt ihn wegen seiner Form Bessemer-Birne. Er hat in der Regel ein Fassungsvermögen von 10 bis 20 Tonnen Gußeisen. Nachdem das geschmolzene Gußeisen eingefüllt ist, wird Druckluft hindurchgeblasen. Jede Tonne Roheisen enthält 34 kg Kohlenstoff, 11 kg Silizium, 0,45 kg Schwefel und 7 kg Mangan, wovon das meiste herausgebrannt wird. Diese Beimischungen wirken wie ein Brennstoff. Wenn das geschmolzene Eisen eingefüllt wird, hat es eine Temperatur von 1200 Grad. Aber wenige Minuten nach dem Beginn des Einblasens von Luft steigt die Temperatur durch Verbrennen dieser Beimischung auf fast 2000 Grad C.

#### Die gewünschte Zusammensetzung

Kohlenstoff, Silizium, Schwefel und Mangan werden zum größten Teil verbrannt, so daß aus der Öffnung der Bessemer-Birne mächtige Stichflammen herausschlagen. Für diesen Prozeß muß kein Brennstoff zugeführt werden. Nachdem die Verunreinigungen herausgebrannt sind, wird die notwendige Menge an Kohlenstoff und Mangan hinzugeführt, um dem Stahl die gewünschte Zusammensetzung zu geben. Dann wird der Stahl in Blöcke gegossen, um später weiterverarbeitet zu werden. So spricht man von Mangan-, Silizium-, Nickel-, Chrom-, Wolfram-, Molybdän- und Vanadiumstahl. Nachdem Bessemer den Weg gewiesen hatte, um aus Roheisen Stahl zu gewinnen, widmeten sich auch andere Metallurgen und Wissenschaftler dieser Aufgabe. Zu nennen sind hier Wilhelm Siemens und der Franzose Martin, deren Verfahren man als Siemens-Martin-Prozeß bezeichnet. Heute wird auf diese Weise mehr Stahl erzeugt als durch irgendein anderes Verfahren. Der aus dem Siemens-Martin-Ofen kommende Stahl wird in Formen zu großen Blöcken gegossen, die dann im Walzwerk zu den unterschiedlichsten Erzeugnissen verwendet werden. Der größte Teil der Gesamtproduktion an Band- und Stangenmaterial sowie an Stahlblech wird für die Herstellung von Automobilen verwendet. Diese Formen werden im Stahlwerk aus weißglühenden vorgewalzten Blöcken hergestellt.

#### Der Stahl wird verformt

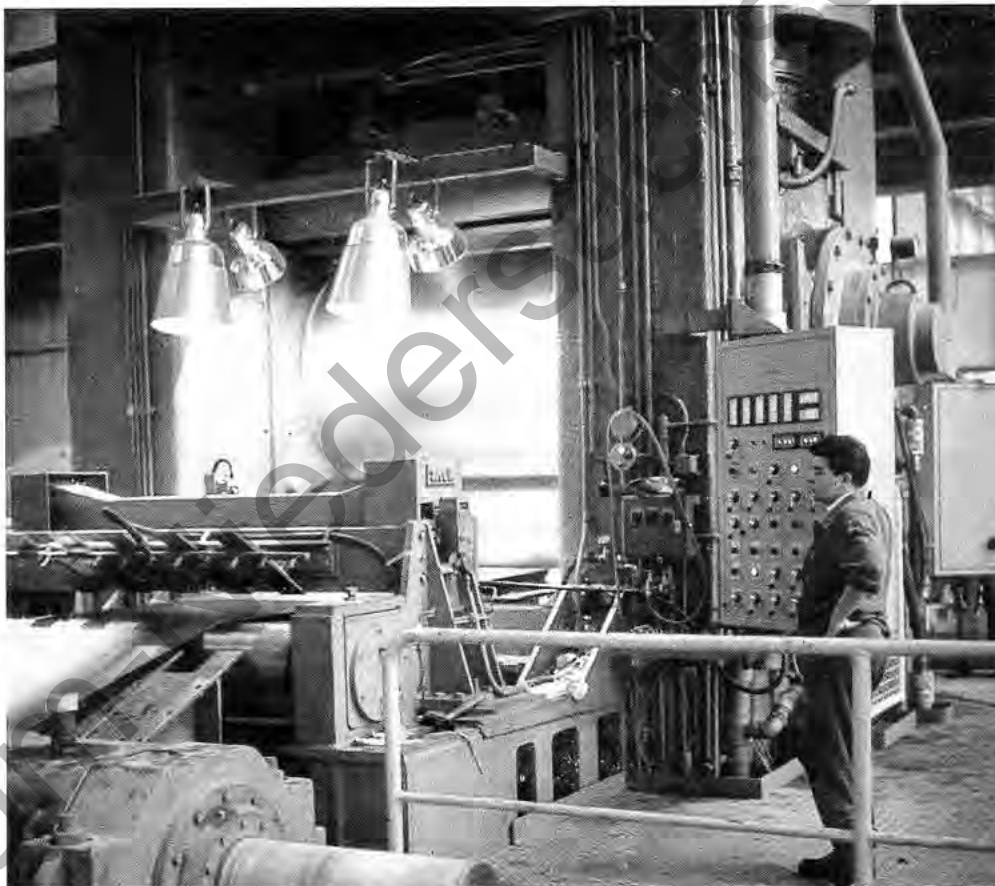
Das wichtigste Verfahren ist dabei das Walzen. Glücklicherweise kann Stahl in glühend heißem Zustand verhältnismäßig leicht verformt werden. Ein Walzwerk bearbeitet einen Stahlblock ähnlich wie ein Walzholz den Kuchenteig verformt. Der heiße Stahlblock wird

#### Blick auf den Rollgang einer Warmbreitbandstraße.

Im Vorratslager unseres Preßwerks lagern ständig viele Rollen von Tiefzieh-Stahlblech. Die Automobilindustrie ist — wie die Reportage zeigt — eine der wichtigsten Kunden der Stahlwerke, die das Karosserieblech genau nach den Spezifikationen der Hersteller liefern. Aus diesen Rollen werden Platinen geschnitten und später in den Pressenstraßen zu Karosserieteilen verarbeitet.

zwischen zwei rotierende Walzen gepreßt und nimmt unter dem von ihnen ausgeübten Druck eine immer dünnere, aber dafür längere Form an. So werden von verschiedenen Walzmaschinen, die sich aber untereinander sehr ähnlich sind, Stangen, Bänder, Platten und Bleche hergestellt. Schmiedbares Eisen (Temperguß) wird aus einem Gußeisen besonderer Zusammensetzung hergestellt. Die Gußstücke entstehen auf die gleiche Weise wie bei der Verarbeitung von gewöhnlichem Gußeisen. Schmiedbares Eisen wird für solche Automobilteile verwendet, die eine gute Festigkeit aufweisen müssen, aber so kompliziert geformt sind, daß sie gegossen werden müssen, z. B. Radnaben, Teile des Differentials, Kupplungen, Bremspedale, Kugellagerkappen, Federböcke. Zahlreiche Automobi-

lteile stellt man durch Schmieden her: Kurbelwellen, Nockenwellen, Zahnrad-Rohlinge, Kipphebel, Pleuelstangen, Ventile, Lenkungsteile, Kugellager, Teile für Universalgelenke, Rollenlager und viele kleine Teile. Doch das wichtigste Verfahren, um Stahl zu Automobilteilen zu verformen, ist das Pressen. Von der kleinsten Unterlegscheibe bis zum Dach einer großen Limousine werden aus Stahlblechen viele Automobilteile in Pressen verschiedenster Größe hergestellt. Dieses Verfahren ähnelt in gewisser Beziehung dem Schmieden, abgesehen davon, daß hier dünnes Material kalt verformt wird. Am Ende eines langen und komplizierten Prozesses hat menschlicher Erfindergeist und Arbeitsfleiß aus dem Erz des Bodens ein technisches Wunderwerk geschaffen: das Automobil.



Dressiergerät eines Kaltbandwerkes.



Ines Ruebel  
**Selbstgeschneidert  
- ganz perfekt**



Mutti  
was soll ich jetzt tun?



Joachim Springer  
**Rallye Sport**  
Fahrkunst Technik Routine



Motorbuch Verlag

Opel-Post 112 1970

# BÜCHER

Einige der Neuerwerbungen  
der beiden Werkbüchereien

**Ines Ruebel: „Selbstgeschneidert — ganz perfekt“** Mit Zeichnungen — Ein Arbeitsbuch für die Hobby-Schneiderei mit Chic. Mit Grundschnitten und Hutschnitten in Originalgröße.

**Harriet H. Gibney: „Mutti, was soll ich jetzt tun?“** Mit Abbildungen — Ein Ratgeber für Mütter mit über 500 Spiel- und Beschäftigungsvorschlägen für Kinder bis zu 5 Jahren.

**Joachim Springer: „Rallye Sport“.** Mit Abbildungen. Fahrkunst, Technik, Routine. — Der bekannte Motorsportler vermittelt das Interessanteste seines automobiltechnischen Wissens und gestattet dem Leser einen Einblick in seine langjährige Fahrpraxis.

**Josef Böger: „Älterwerden mit Bedacht“** — Der geriatrisch erfahrene Arzt will alten und an der Schwelle des Alters stehenden Menschen helfen, die gewonnenen Jahre durch aktive Mitarbeit gesünder und seelisch freier zu erleben.

**Bernhard Gaber: „Architekt und Bauherr“** — Fragen und Antworten zu Vertragsrecht und Gebührenordnung.

**Heinz Haber: „Unser Mond“.** Naturgeschichte und Erforschung des Erdtrabanten. Mit Fotos. — Die im Untertitel genannten Themen werden allgemein verständlich und anschaulich beschrieben. Mit aktuellen Berichten von der ersten Mondlandung.

**„Helft den Krebs verhüten“.** 13 Vorträge von K.H. Bauer, G. Wagner und anderen. — Führende deutsche Krebsforscher informieren den Laien in verständlicher Sprache über Fragen der Entstehung und Behandlung, der Früherkennung, Vorbeugung, Häufigkeit und Verbreitung der Krebskrankheit.

**Margarete Kalle: „Wie spare ich Geld im Haushalt?“** Mit Abbildungen. — Dieses Buch gibt eine Fülle von Anregungen, wie aus einer rationellen Haushaltsführung Reserven an Geld und Zeit herausgewirtschaftet werden können.

**„Knaurs Weltgeschichte der Musik“.** Von Kurt Honolka. Mit 500 Abbildungen, Notenbeispielen und 30 Farbtafeln. — Diese neue Musikgeschichte will dem Fachkundigen wie dem interessierten Laien eine zuverlässige Überschau über die Musikgeschichte bieten.

**Armin Kupfer: „Die neue Wedelschule“.** Mit Abbildungen. — Mit pädagogischem Geschick versteht es der Verfasser, in knappen anschaulichen Anleitungen und mit vielen erläuternden Abbildungen den Skineuling in den Sport einzuführen.

**Herbert J. Pichler: „Die Mondlandung“.** Der Menschheit größtes Abenteuer. Eingeleitet von Wernher von Braun. Mit Abbildungen. — Der Raumfahrtmediziner geht nach einer kurzen Beschreibung des Apollo 11-Unternehmens auf Physik und Technik der Weltraumfahrt und der Raumschiffe ein.

**Willy Strzelewicz: „Der Kampf um die Menschenrechte“** Von der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung bis zur Gegenwart. — Der Verfasser stellt dar, wie die Idee der Menschenrechte, die aus der abendländischen Naturrechtslehre entstanden, im Verlauf der letzten 200 Jahre politisch wirksam werden, aber auch gewaltsam unterdrückt werden konnten.

**Gordon Rattray Taylor: „Die biologische Zeitbombe“** Revolution der modernen Biologie. — Der Verfasser versucht hier, biologisch-medizinische Entdeckungen der nächsten Jahrzehnte vorherzusagen und die praktischen Folgen für die Menschheit abzuschätzen.

## Siegerehrung für die Sieger im OPEL - Sportpokal 1969

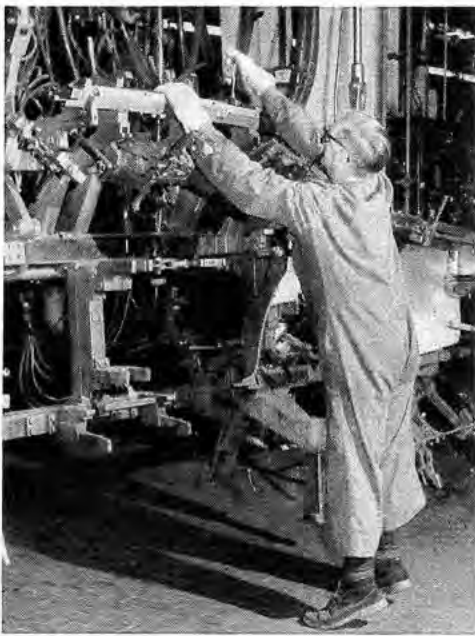
Wie wir bereits im letzten Heft kurz meldeten, fand Ende vergangenen Jahres die Siegerehrung für die 60 Sieger im Opel-Sportpokal 1969 im Beisein von Vertretern der deutschen Automobilclubs, der Obersten Nationalen Sportkommission und der Industrie statt. Generaldirektor L. R. Mason überreichte dem Pokalsieger, dem 24jährigen Kraftfahrzeugmeister Lothar Weber aus Hofbieber den Pokal und eine Geldprämie von 10000 DM. Weber hat 4 Gesamtsiege und 21 Klassensiege errungen. Die anderen Sieger erhielten Geldpreise von 8000 bis 500 DM. Bei dieser Gelegenheit erklärte Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde, daß es sich bei den Siegern im Opel-Sportpokal um Privatfahrer handele, die den Motorsport als Freizeitbeschäftigung ausübten. Weil dieses Hobby mit erheblichem finanziellen Aufwand verbunden sei, habe sich das Haus Opel dazu entschlossen, die Opel-Sportfahrer nicht nur durch eine eigens zu diesem Zweck geschaffene Abteilung Sportbetreuung beraten zu lassen, sondern ihre Einsatzbereitschaft zusätzlich durch zum Teil erhebliche Geldprämien zu würdigen. Auch für 1970 hat das Werk einen Sportpokal ausgeschrieben.



## Frage an unsere Zweiradfahrer

Ein Zweiradfahrer will seine Arbeitsstelle erreichen, die auf der linken Straßenseite liegt. Wie verhält er sich richtig? — Steigt er ab und wartet am rechten Straßenrand, bis beide Richtungen frei sind, und überquert dann die Straße, indem er das Rad schiebt (unser Bild)? Oder fährt er an den rechten Straßenrand, sitzt aber nicht ab, sondern wartet, bis er gefahrlos in einem großen Bogen die Straße überqueren kann? Oder ordnet er sich nach links bis zur Fahrbahnmitte ein, gibt mit der linken Hand Zeichen und wartet, bis der Gegenverkehr abgeflossen ist, um sodann nach links einzubiegen? — Die letzte Möglichkeit ist richtig: Ein Zweiradfahrer hat sich genauso zu verhalten wie ein Autofahrer.





**V**erbesserungsvorschlag Nr. 4862 des Jahres 1969, angenommen und prämiert, war einer von vielen und brachte eine Arbeitserleichterung. Man sieht: Auch darum kann es beim Vorschlagswesen gehen. Wie kam es zu dem Vorschlag? Mitarbeiter Heinz Treusch ist im Gerippebau des K 40 unter anderem mit der Montage von Dachrahmen, der Mittelsäule, Seitenteil Einstieg und der Vordersäule an einer Spezialvorrichtung beschäftigt. Es ist eine Arbeit, die gewissenhaft ausgeführt werden muß und eine körperliche Belastung zur Folge hat, besonders wenn die oberen Spanner geschlossen werden müssen (Bild 1). Wir wissen nicht, wie lange Mitarbeiter H. Treusch sich reckte, streckte

## IDEEN MUSS MAN HABEN

**Verbesserungsvorschlag Nr. 4862/69  
brachte eine Arbeitserleichterung**

und auf die Zehenspitzen stellte. Doch eines Tages überlegte er, was man tun könne, um diesen Zustand zu beenden. Und dann kam ihm die Idee mit dem Rohr, das man etwas biegt und auf den Spanner steckt. Nach Rücksprache mit seinem Meister wurde dieses Rohr angefertigt (Bild 2), und es zeigte sich, daß es seinen Zweck erfüllt. Der eingereichte Verbesserungsvorschlag wurde mit einer Anerkennungsprämie honoriert. Jetzt geht die Arbeit viel leichter (Bild 3). Finden Sie nicht auch, daß es eine gute Idee war? Bestimmt sind auch in Ihrem Bereich Verbesserungen dieser Art möglich! Darum: Nachdenken und mitmachen! Nur so kommen Sie zu einer Prämie! Meu.



**Rund 40 Prozent der Belegschaft kommen (einschließlich der Mitfahrer) mit dem Wagen ins Werk. Unser Bild zeigt die Parkplätze im Dreieck M 55, K 40 und Teilebau im nördlichen Werksbereich. (Foto: Jansen)**

# Der Igel

Der Igel ist unter den Tieren, die dem Autofahrer vor die Räder geraten, eine wahrhaft tragische Figur: Wer zu einer 70 Millionen Jahre alten Familie gehört, für den hat das Zeitalter der Daimler, Diesel und Opel noch nicht einmal die Dauer eines Zündfunkens gehabt – viel zu kurz, um den Igel daran zu gewöhnen, daß an seinen 16 000 Stacheln zwar immer noch Kreuzotter und Pferdefuß zuschanden werden können, nicht mehr aber ein Reifen. Und so führt dieser kleine Rasiermuffel denn auch die zoologische Unfallstatistik an. Doch ist die Igelin äußerst fruchtbar, so daß sich die Gattung trotz aller Straßenopfer noch zusehends mehret. Gegenteilige Behauptungen entbehren der Wahrheit. Wie denn überhaupt viel Törichtes vom Igel behauptet wird: daß er ein pffiger, den Hasen im Wettlauf schlagender Betrüger sei, doch ist sein Gehirn klein und primitiv; daß er sich an liegende Kühe heranmache und sie melke, doch duldet auch eine Kuh kein unrasiertes Wesen in ihrer unmittelbaren Nähe; daß weiter der Igel Herbstobst auf seine Stacheln spieße, um es ins Winterquartier zu tragen, doch frißt ein Winterschlaf haltender Igel nicht; und daß er schließlich gegen Schlangengift immun sei, doch tötet auch ihn der Biß der Kreuzotter, wenn er in die Nase ging, statt in den Stachelpelz. Der Igel hat etwas von einem alten Opa an sich, wenn er, als typischer Einzelgänger, schlecht gelaunt, raunzend durch die Gegend schnüffelt, und gleich diesem hängt ihm meist ein glitzernder Tropfen an der Nasenspitze; als Nasentier muß er sein Geruchsorgan stets



feucht halten wie der Hund, wenn er Insektenlarven, Mäusenester und Vogeleier finden will. In Menschenhand wird der Igel rasch zahm, doch machen ihn Flöhe und ein Nachtleben, während dem er leere Bierflaschen, Milchnapf und Hackfleischschale durch die Gegend kickt, zum Hausgenossen nur bedingt tauglich. Wer ihn winters bei 5° C in einer Laubkiste im Keller halten kann, hat von Oktober bis März vor ihm Ruhe. Da schiäft er fest, senkt seine Körpertemperatur auf den Raumwert ab, atmet nur noch gelegentlich und tut durch merkwürdige Geräusche kund, daß er schlecht träumt. Von kreischenden Bremsen vermutlich, wie alle Fußgänger.

## Rund ums Auto

TIPS · ENTSCHEIDUNGEN · HINWEISE

### Ein Unfall ist kein Plus-Geschäft!

Unser Schadensersatzrecht geht von dem Grundsatz aus, daß der Geschädigte durch das Schadensereignis, für das ein anderer verantwortlich ist, nicht ärmer, aber auch nicht reicher werden soll. Bei allem Bestreben, den Unfallgeschädigten wirtschaftlich wieder in die Lage zu versetzen, in der er sich ohne das Unfallereignis befinden würde, muß dieses Bereicherungsverbot stets im Auge behalten werden. Das ist mitunter nicht geschehen, als sich letzthin die Gerichte bemühten, dem Autohalter nach einem Schaden an seinem Fahrzeug nicht nur die Sachsubstanz zu ersetzen, sondern auch die Nachteile auszusetzen, die ihm während der Reparatur oder während der Zeit bis zur Beschaffung eines Ersatzfahrzeuges dadurch entstanden, daß er vorübergehend auf die „Gebrauchsvorteile“ eines Autos verzichten mußte. Es wurde dem Autofahrer auch dann eine Entschädigung für die entgangene Nutzung zugebilligt, wenn er von der Möglichkeit, einen Ersatzwagen zu mieten, keinen Gebrauch gemacht, sondern vorübergehend auf die Benutzung eines Autos verzichtet hatte. Bei der Bemessung dieser Entschädigung wurde gelegentlich über das Ziel hinausgeschossen. Solchen Bestrebungen ist der Bundesgerichtshof in einer Grundsatzentscheidung entgegengetreten. Es ist allgemein anerkannt, daß der Halter eines Kraftfahrzeuges, der durch einen Unfall die Nutzungsmöglichkeit seines Kraftfahrzeuges verliert, auf Kosten der Ersatzpflichtigen einen Mietwagen auch dann nehmen kann, wenn er seinen Wagen nur für private Zwecke zu seiner persönlichen Bequemlichkeit benutzt, ohne damit Gewinn zu erzielen. Er muß sich auf die Mietwagenkosten nur die Ersparnis anrechnen lassen, die er während dieser Zeit an seinem eigenen Fahrzeug hatte. Das führte im allgemeinen zu einem Abzug von 15–20% der aufgewendeten Mietwagenkosten. Wenn er aber keinen Mietwagen nahm, sollte er auch für den Ausfall der Gebrauchsvorteile seines Wagens eine Entschädigung erhalten. Bei der Bemessung wurde indessen das Problem der Bereicherung akut. Bei

der Bemessung der sogenannten Nutzungsentschädigung gingen die Gerichte von den (fiktiven) Mietwagenkosten aus, die der Geschädigte vermutlich aufgewendet haben würde, wenn er während des Ausfalles seines eigenen Wagens einen Mietwagen genommen hätte. Indessen, so sagt der Bundesgerichtshof, können diese fiktiven Mietwagenkosten nicht Ausgangspunkt, sondern Anhaltspunkt für die Berechnung der Entschädigung sein, wenn aus der Entschädigung nicht ein unzulässiges „Plus-Geschäft“ für den Geschädigten werden soll. Denn dieser darf nicht so gestellt werden, als hätte er mit seinem Fahrzeug ohne den Unfall ein Vermietungsgeschäft gemacht. Der Mietwagenunternehmer will nicht nur Gewinn erzielen, sondern er muß auch seine Unkosten anders kalkulieren als der private Kraftfahrzeugbesitzer. Der BGH hält daher eine Entschädigung in Höhe von 25–30% der Mietwagenkosten für gerechtfertigt. (BGH, Urt. vom 3. 6. 69 – VI Z R 27/68 –; NJW 1477/69)

### Aufsichtspflicht

Es liegt noch keine Verletzung der Aufsichtspflicht vor, wenn die Eltern ihrem minderjährigen Sohn, der den Führerschein der Klasse 3 besitzt, einen Personenwagen für eine Vergnügungsfahrt zur Verfügung stellen und der Sohn einen Unfall verursacht. (LG Bielefeld, Urt. v. 31. 1. 68 – 80337/67)

### Verzichtserklärungen

Hohe Geldstrafen bis zu 10 000 DM oder Gefängnis können Autofahrer erhalten, wenn mitgenommene Anhalter bei einem vom Fahrer verschuldeten Unfall verletzt oder getötet werden; Verzichtserklärungen des Anhalters bewahren den Autofahrer nicht vor dem Strafverfahren.





Wer abbiegen will, muß deutlich Zeichen geben und sich rechtzeitig einordnen. Beim Einbiegen nie die Bahn eines anderen schneiden, damit der nicht zu scharfem Bremsen gezwungen wird. Schon bei trockener Straße ist das rücksichtslose Schneiden sehr gefährlich, um wieviel mehr dann erst bei schnee- und eisglatter Fahrbahn.



Wer anhalten will oder wegen eines Hindernisses bremsen muß, sollte frühzeitig auf das Bremspedal tippen, damit der Hintermann durch das Aufleuchten der Bremslichter aufmerksam gemacht wird. Niemand kommt so in die Zwangslage, bei glatter Fahrbahn hart die Bremse treten zu müssen und dann sich und andere in Gefahr zu bringen. Kalkulieren Sie stets die Straßenverhältnisse der winterlichen Jahreszeit ein: Der Bremsweg ist länger. Das ist entscheidend wichtig: Rechtzeitige, deutliche Verständigung untereinander.

## Verriegelte Autotüren

Verriegelte Autotüren während der Fahrt können bei einem Unfall das Leben kosten. Wenn Autofahrer nach einem Unfall im Wagen eingeklemmt sind, müssen die Türen von Helfern sofort geöffnet werden können. Wer die Türen vor der Fahrt aber von innen verschließt, kann nicht sofort befreit werden. Der ADAC empfiehlt daher, nach dem Einsteigen die Türen lediglich zuzuschlagen. Sie könnten während der Fahrt nicht aufspringen. Allerdings sei darauf zu achten, daß die Türen in den Schössern volleingearastet sind. Nach Angaben des ADAC sperrt sich etwa die Hälfte der Autofahrer unterwegs selbst ein, zu ihrem eigenen Schaden.

## Neues Urteil

Nicht dem ersten, sondern dem Schnelleren gehört die Parklücke

Ein Autofahrer schickte sich an, den Platz zu räumen, ein anderer sah es und rangierte seinen Wagen so in die Nähe, daß er rückwärts hineinfahren konnte. Er kam jedoch nicht dazu — kaum hatte der eine den Platz verlassen, da schob sich der Bug eines dritten Wagens aus der besseren Position heraus langsam vorwärts in die Lücke hinein. Dessen Fahrer kümmerte sich weder um das Rufen „Das ist mein Platz, ich war zuerst da!“ noch um den Rufer, der inzwischen ausgestiegen war und in der Lücke stand — der Schnellere berührte seinen Kontrahenten vielmehr (ob gewollt oder ungewollt) ganz leicht mit dem Frontteil seines Wagens, ohne ihn allerdings nennenswert zu verletzen. Die erste Instanz, das Amtsgericht in Dortmund, verurteilte den Autofahrer, der sich den Parkplatz erobert hatte, wegen Nötigung und Körperverletzung zu 400 Mark Geldstrafe. Die zweite Instanz, das Landgericht, erkannte auf dieselben Delikte, ermäßigte die Strafe allerdings um hundert Mark. Die dritte und letzte Instanz jedoch, das Oberlandesgericht in Hamm, urteilte ganz anders. Es stellte fest: der Angeklagte hatte die Möglichkeit, zuerst in die Parklücke hineinzufahren, und er hat deshalb auch dazu ein Recht gehabt; die Tatsache, daß der andere als erster zur Stelle war, ist nicht entscheidend — wer sich unvorteilhaft aufstellt, muß diesem Nachteil eben Rechnung tragen. Der Angeklagte, sagte der Erste Hammer Straßenrat, beging, als er den anderen Autofahrer fortschob, keine Nötigung. Ob er dennoch seine Rechte überschritt, das ist jetzt endgültig zu klären. Deshalb wurde das Urteil des Landesgerichts aufgehoben, und zur neuen Verhandlung an eine andere Strafkammer in Dortmund zurückgewiesen. (AktENZEICHEN L Ss 603/69)

## TIPS

Sollte man das Pech haben, einen Hund anzufahren, der verletzt auf der Straße liegenbleibt, so komme man ihm unter keinen Umständen zu nahe. Immer wieder ergibt es sich, daß auch kluge und gut erzogene Hunde in solchen Fällen unter dem Eindruck ihrer Schmerzen auf jede noch so gutgemeinte Berührung mit einem starken Biß reagieren. Nur mit größter Vorsicht soll man ein solches Tier auf die Seite ziehen, dann muß man mindestens zehn Minuten warten, bis es sich an seinen Zustand gewöhnt hat; erst dann kann man es unter scharfer Beobachtung des Mauls nach Möglichkeit versorgen.

Höflichkeit im Verkehr an kritischen Punkten wie Straßenkreuzungen gibt es nicht! Niemand hat etwas dagegen, wenn man eine ohnehin schleichende Kolonne unterbricht, um aus einer Nebenstraße einen oder zwei Wagen einsichern zu lassen. Befindet man sich jedoch auf einer Hauptstraße, so ist ein Bremsen, um einen auf der Seitenstraße mit Wartepflicht herankommenden Fahrer — selbstverständlich auch eine Fahrerin — kreuzen zu lassen, nicht nur ungeschickt, sondern nach verschiedenen Gerichtsurteilen

auch verboten. Fährt ein Hintermann auf einen solchen aus Höflichkeit bremsenden Wagen auf, so ist dessen Fahrer schuld, weil er überraschend und durchaus nicht verkehrsbedingt gebremst hat — ein Vorgang den man auf gerader, breiter Vorfahrtstraße nicht voraussehen kann und nicht voraussehen muß.

Die Sommerreifen darf man winters und die Winterreifen sommers unter keinen Umständen im Freien lagern! Sie verlangen vielmehr einen geschlossenen, kühlen Raum bis etwa 18 Grad Celsius, einen trockenen Lagerraum — es sollte nicht unbedingt die Garage sein —, schließlich soll man sie nicht aufhängen, sondern nebeneinander stellen oder stapeln. Allmählich dürfte bekannt sein, daß kein Reifen mit Benzin, Öl oder sonstigen Fettstoffen in Berührung kommt, da sonst die Gummimischung angegriffen wird. Schlecht ist die Lagerung in einem Raum, in dem elektrische Motoren arbeiten. Bei manchen wird durch das Sprühen elektrischer Funken Ozon erzeugt, das die Reifen rissig machen kann.



Überholen ist immer mit Risiko verbunden. Bei Schnee und Eis wird das Risiko noch größer. Wer erkennt, daß er den Überholvorgang wegen Gegenverkehrs oder wegen der Schneeglätte nicht gefahrlos beenden kann, muß ihn abbrechen. Zeichen geben und sich wieder in die Kolonne einordnen. Deshalb schon sollten die Überholten Lücken lassen; sie tun ohnehin gut daran, nicht zu dicht aufzufahren.

## Kleinkinder

Bei Kleinkindern muß der Kraftfahrer jederzeit mit einem unbesonnenen und völlig verkehrswidrigen Verhalten rechnen. Dazu gehört das plötzliche Zurücklaufen des Kindes, welches bei dem Überqueren der Straße die Fahrbahn des herankommenden Kraftwagens bereits gekreuzt hatte. (OLG Saarbrücken, Ur. v. 25. 4. 68 — Ss 79/67 —: VRS 36, 218)

## Hollandlinie 1970

Die Autobahn „Hollandlinie“, die das Kölner Autobahnnetz mit dem niederländischen verbinden wird, soll bis Ende 1970 fertig sein. DAZ



**W**er Freunde aus Amerika am Flughafen abholt, sollte nachsichtig mit ihnen sein. Fluggäste aus Rußland und Asien dürfen härter angefaßt werden. Das hat nichts mit Politik zu tun. Flugärzte haben ihre eigenen Ost-West-Probleme der unterschiedlichen Wirkungen der Zeitverschiebung. Die „innere Uhr“ gerät für jeden Flugpassagier in Unordnung, wenn er längere Strecken nach Osten oder Westen fliegt. Trotzdem verträgt er die Zeitverschiebung nicht in jeder der beiden Richtungen gleich. Vermutlich hat sich der Mensch eher daran gewöhnt, seinen Tag zu verlängern. Wenn er sich abends noch entschließt, länger fernzusehen, tanzen zu gehen oder ein Glas Bier mehr zu trinken, kann er

## Wichtig für Fluggäste

Die „innere Uhr“ gerät in Unordnung

am nächsten Morgen wieder frisch sein. Die Kürzung seiner Nachtruhe empfindet er allenfalls beim Weckerklingeln als ärgerlich. Wird ihm aber auf einem Flug vom Westen nach Osten die Nachtruhe um einige Stunden gekürzt, dann ist er tagelang grantig und fühlt sich nicht recht wohl. Eine Faustregel für die Folgen der Zeitverschiebung: Der Mensch braucht ungefähr einen Tag, um seine innere Uhr um zwei bis zweieinhalb Stunden zu verändern. Das bedeutet bei einem Zeitunterschied von neun Stunden zwischen San Franzisko und Hamburg, daß er in den ersten drei Tagen nach dem Flug noch nicht wieder voll leistungsfähig ist. Er braucht Schonung und sollte auch von seinen Mitmenschen mit Samthandschuhen angefaßt werden. Für die wachsende Schar der Menschen, die geschäftlich oder im Urlaub nach Amerika fliegen, geben die Ärzte folgende Ratschläge: Nach Ankunft in New York (bei Liniemaschinen nachmittags) darf man sich für den Abend noch einen Stadtbummel oder ein Vorgespräch mit seinen Geschäftspartnern vornehmen, auf keinen Fall aber harte Besprechungen führen, bei denen weitreichende Entscheidungen verlangt werden. Arbeit oder Besichtigungen dürfen am nächsten Tag ganz früh beginnen. Bei der Rückkehr nach Deutschland am Morgen müßte der gerade beginnende Tag arbeitsfrei gehalten werden. Selbst am nächsten Tag sollte man zunächst noch im Schongang arbeiten. Entsprechende Regeln gelten für alle großen Flüge in Richtung Ost oder West. Das Fliegen selbst strengt den Menschen nicht mehr an als eine Eisenbahnfahrt. Bei Start und Landung steigt zwar vorübergehend der Blutdruck, aber das tut er auch bei jedem Autofahrer, wenn er einen Lastwagen überholt.

Die meisten Flugbeschwerden sind nach den Erkenntnissen der Lufthansa-Ärzte psychischer Natur. Beruhigungsmittel oder Medikamente gegen die Seekrankheit lindern sie. Fliegen darf jedoch nicht, wer innerhalb der letzten sechs Monate einen Herzinfarkt erlitten hat (nach Untersuchung von einem Facharzt kann diese Zeit auf sechs Wochen herabgesetzt werden), einen Blutdruck von mehr als 200 zu 120 Millimeter Quecksilber hat, als Frau vier Wochen vor der Entbindung steht, an Infektionskrankheiten leidet, die andere Passagiere gefährden könnten. Die Gefahr eines Herztodes in der Luft ist gering.

Dr. H.L. Schrader

**D**ie – je nach Standort des Betrachters – mit Optimismus oder Pessimismus erwarteten 70er Jahre sind erst ein paar Wochen alt. Kinder müssen laufen lernen. Warten wir also noch ein bißchen mit Urteilen und Stellungnahmen und haben etwas Geduld. Auch miteinander! Das gilt vor allem für manchen jungen Heißsporn. Dazu gehört, daß der Andersdenkende nicht immer sofort als Feind, sondern besser als Kontrahent angesehen wird, dessen Existenzberechtigung in einer Demokratie außer Frage stehen sollte. „Feinde“, so war zu Jahresbeginn irgendwo zu lesen, „schlägt man im Extremfall tot, mit Kontrahenten kann man Kompromisse eingehen. Es ist klar, daß solches 'Kompromißler-tum' einem zu allem entschlossenen Revolutionär als 'technokratisch' erscheinen muß. Tatsächlich lassen sich auf dem Wege des Kompromisses nicht Welten aus den Angeln heben. Und tatsächlich liegt hier auch die qualitative Differenz: Wir halten nämlich die Bundesrepublik keineswegs für so schlecht, als daß man sie aus den Angeln heben müßte. Im Gegenteil: Wir glauben, daß sie zu Reformen fähig ist und daß ihre Verfassung es erlaubt, Konflikte zu lösen, ohne daß die Grundlagen erschüttert würden.“ – Darum geht es. Reformieren, aber nicht Zerstören! Die meisten Menschen wissen, daß die Utopien der Weltverbesserer kein Fundament für die Aufgaben der Zukunft sind. Optimismus und Lebenswille haben sich trotz aller periodisch verbreiteter Schwarzseherei immer wieder ihren Weg durch die Geschichte gebahnt. In den Daseinsfreude verratenden Augen des Mädchens auf unserem Bild wird diese Einstellung offenkundig.



# PARTNERSCHAFT IM STRASSENVERKEHR

Mit der Verkehrserziehung der Kinder fängt es an, mit der Hilfsbereitschaft aller hört es auf

Unter den Verkehrsopfern in den letzten Jahren waren jeweils annähernd 2000 Kinder bis zu 15 Jahren; über 60000 wurden zum Teil schwer verletzt. Doch die bitterste Erkenntnis ist die, daß 70 Prozent, also über zwei Drittel dieser verletzten und getöteten Kinder selbst am Unfall schuld waren. Der einzig mögliche Weg aus der Situation des zunehmenden Verkehrs und damit der zunehmenden Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Kinder, ist der, die Kleinen von früh an geduldig mit dem Straßenverkehr vertraut zu machen. Nun ist das keine neue Erkenntnis, aber ihre Befolgung läßt weithin zu wünschen übrig. Noch immer wird zu wenig beachtet, daß kein Fach so wichtig für das tägliche Leben und Überleben ist wie die Verkehrserziehung. Noch immer haben viele Eltern nicht erkannt, daß die Hauptverantwortung, die Kinder zum Überleben im Verkehr zu trainieren, bei ihnen selbst liegt.

## Drastische Methoden ungeeignet

Allerdings hat man in den letzten Jahren auch auf dem Gebiet der Verkehrserziehung neue Erkenntnisse gewonnen, die sich im Begriff der „Partnerschaft“ niederschlagen. Glaubte man früher, durch Konfrontation der Kinder mit Schrecksituationen – etwa durch Filme mit realistischer Unfalldarstellung – erzieherisch einwirken zu können, so weiß man inzwischen, daß mit solchen Mitteln und Methoden nur Unsicherheit und Ängstlichkeit erreicht werden. Das aber ist genau das Gegenteil des gewünschten Effektes. Auch die Methode, die Kinder auf ein besonders vorsichtiges Verhalten an einigen gefahrenträchtigen Stellen – etwa auf dem Schulweg – zu

„dressieren“, ist nicht unbedingt zu empfehlen. Zu leicht besteht dabei die Gefahr, daß sich das Kind auf anderen Abschnitten täglich zurückgelegter Wegstrecken sorglos und unaufmerksam verhält, im Glauben, sein „Soll“ an Aufmerksamkeit bereits erfüllt zu haben. Natürlich sollen die Gefahrenstellen hervorgehoben, doch nicht so dramatisiert werden, daß die übrigen Verkehrssituationen allzusehr in den Hintergrund treten. Die Anleitung zur Vorsicht allgemein ist wichtig.

## Partnerkunde ist wichtig

Sich als Partner im Straßenverkehr zu fühlen, setzt die Fähigkeit voraus, den oder die anderen Beteiligten an einer Verkehrssituation mit den Blicken zu erfassen, zu beurteilen, einzuschätzen und sich selbst darauf vorzubereiten, was der andere in dieser oder nächsten Sekunde tun wird. Das fällt jedoch selbst Erwachsenen oft recht schwer, denn jede Verkehrssituation besteht aus einer manchmal sehr großen Summe zusammenwirkender Vorbedingungen: die persönliche Situation der Verkehrsteilnehmer, die Verhältnisse der Straßen, Fahrzeuge, Witterung und anderes. Dennoch ist die sogenannte „Partnerkunde“ eine der erfolgversprechendsten Maßnahmen in der Verkehrserziehung. „Deutlich fahren!“, so heißt die entsprechende Aufforderung an die Kraftfahrer. Das bedeutet warnendes Antippen der Bremse, rechtzeitiges Betätigen der Blinklichter, ordnungsgemäßes Einordnen und wenn nötig auch Geben von Handzeichen. Das gleiche gilt für die Fußgänger: hier gilt es nicht nur, Verkehrszeichen und Verkehrspartner zu beachten, sondern auch sich selbst so zu verhal-

ten, daß die übrigen Verkehrsteilnehmer erkennen, wie sie sich einstellen müssen. Dieses gegenseitige Beobachten und Einstellen kann schon zeitig geübt werden, zuerst natürlich unter Anleitung der Eltern, dann auch der Schule.

## Erziehung zur Partnerschaft

Die vielen Unerfahrenen jedoch, die Nicht-Denkenden und Gleichgültigen machen die Verkehrssituation oft problematisch. Daß aus Verkehrsteilnehmern, die gewohnt sind, sich gegenseitig zu beachten, auch solche werden, die einander achten und dann auch helfen, wenn es darauf ankommt, ist eigentlich selbstverständlich. Dabei braucht diese Hilfe nicht erst wirksam zu werden, wenn einmal ein Unglück geschehen ist. Das Helfen beginnt in den alltäglichsten Situationen: damit etwa, daß man einem anderen den Vortritt oder die Vorfahrt läßt, daß man nicht mit dem Auto, auch nicht mit dem Fahrrad so rasch und dicht an Fußgänger heranfährt, daß sie erschrecken, daß man anderen hilft, sich zurechtzufinden, wenn sie fremd sind, daß man Behinderten über die Straße hilft und vieles andere mehr. Solche Erziehung zur Partnerschaft und Hilfsbereitschaft im Straßenverkehr läßt sich niemals isoliert leisten; sie ist Teil einer allgemeinen Erziehungsaufgabe. Ein Kind kann den Sinn einer partnerschaftlichen Erziehung nur dann verstehen, wenn es selbst als Partner ernst genommen und anerkannt wird. Und – was die Erwachsenen auch nicht übersehen sollten: gerade bei einer solchen Erziehung, die nicht auf „Dressur“, sondern auf eigenem Denken und Beobachten beruht, hat das Vorbild der Umwelt eine besondere Bedeutung!

## Neue Erkenntnisse der Verhaltensforschung:

# Auch der König der Tiere führt Krieg

Als ein friedvolles Vorbild für die menschliche Gesellschaft hatte einmal Prof. Bernhard Grzimek die Löwenrudel hingestellt. Doch bei näherer Erforschung des Gesellschaftslebens dieser großen Raubkatzen entdeckte der Baseler Zoologe Prof. Rudolf Schenkel, daß auch die Löwen nicht selten ihre eigenen Artgenossen töten. Die Löwen führen „Krieg“.

### Seltene Ausnahmen

Zwei Löwinnen hatten im Nairobi-Nationalpark in Kenya ein Gnu geschlagen. Mächtige Mähnenlöwen kamen dazu und verfolgten die beiden. Eine konnte entkommen, die andere hinkte, denn sie hatte bei der ersten Auseinandersetzung einen Biß in den Oberschenkel davongetragen. Was sich danach abspielte, hat Prof. Schenkel bei seinen Studien im Nairobi-Park in ähnlicher Form mehrfach beobachtet: Einer der Mähnenlöwen holte die Hinkende ein, packte sie am Rücken und zerbrach ihr die Wirbelsäule an zwei Stellen. Der Hinterkörper war sofort gelähmt. Auch ein Nierengefäß war zerrissen. Die Löwin starb innerhalb von zwanzig Minuten. Bei Auseinandersetzungen wehrhafter Großtiere, so nahmen die Zoologen bisher an, wird bei dem Sieger eine absolut sichere, angeborene Tötungshemmung wirksam, dadurch zum Beispiel, daß der Unterlegene eine Unterwürfigkeitsstellung einnimmt. Durch sie wird der Kampf, etwa zwischen Hirschen, augenblicklich abgebrochen. Kämpfe auf Leben und Tod sind seltene Ausnahmen.

### „Königreiche“ der Löwen

Was den Historikern bei Menschen-Kriegen nicht immer leicht fällt, gelang dem Schweizer Zoologen beim Löwen-„Krieg“: Er fand die „Kriegsursache“. Den Nairobi-Park, der nur ein Siebtel so groß ist wie das Hamburger Stadtgebiet, teilen sich vier Löwen-„Königreiche“. Die beiden Gnu-Jägerinnen waren aus ihrem Gebiet A in das Gebiet B eingedrungen und dabei von den dort „einheimischen“ Mähnenlöwen gestellt worden. Jedes einzelne Löwen-Reich, so konnte Prof. Schenkel feststellen, wird von einer blutsverwandten Sippe beansprucht. Diese Sippe besteht aus älteren Müttern und deren Töchtern, die gemeinsam ihre Jungen großziehen. Zu ihnen gehören auch einige erwachsene männliche Löwen mit prächtiger Mähne. Untereinander kennen sich alle und leben recht harmonisch zusammen auf Grund „lebensgeschichtlich entstandener persönlicher Bindungen.“ Die Mähnenlöwen halten zwar zu „ihrem Rudel“, unternehmen aber als eine „lebenslängliche Freundesgruppe“ weite Ausflüge, auch über die Grenzen der Sippenreiche hinweg.

Dabei paaren sie sich gelegentlich mit sippenfremden Löwinnen. Oft sind es junge Weibchen, die von ihrer eigenen Sippe ausgestoßen wurden und „heimatlos“ sind. Denn eine Sippe wächst nicht unbegrenzt. Wenn der Rudelverband eine bestimmte Größe erreicht hat, treten im Laufe weniger Monate Entfremdungen auf, ein Prozeß, bei dem männliche und weibliche Junglöwen im Alter von anderthalb bis zwei Jahren ausgestoßen und vertrieben werden. Diese Altersstufe ist im Löwenleben eine Krise, denn, wie der Verhaltensforscher Dr. Wolfdietrich Kühme vom Kölner Zoo im Serengeti-Nationalpark feststellte, Junglöwen sind auch im Alter von drei bis vier Jahren immer noch keine perfekten Großwildjäger.

### Löwen brüllen nachts und morgens

Die umherstreunenden Junglöwen werden nun in eigenen und fremden Sippenbereichen angefeindet, wobei es zu ernstesten Kämpfen kommt. Nur in ihrem eigenen Reich hinterlassen die Löwen ähnlich wie Hunde hier und da Duftmarken, und nur in diesem Gebiet zeigt der Löwe die „Sphinx“ oder „Stolzhaltung“. Sobald aber ein Mähnenlöwe in fremdes Territorium eingedrungen ist, schleicht er in geduckter Haltung einher. Niemals würde es einem Löwen einfallen, auf fremdem Gebiet zu brüllen. Das sogenannte „Chor-Brüllen“, in das das ganze Rudel einstimmt, erschallt nur im eigenen Gebiet. Prof. Schenkel hält dieses Chorgebrüll nicht für eine Herausforderung oder Drohung, die an fremde Löwen gerichtet ist, sondern es ist Ausdruck eines Bedürfnisses, die „chorische Verbundenheit“ zu erleben – ähnlich wie eine Stammisch-Gemeinschaft sich gegenseitig in ihrer Meinung bestärkt, woraufhin man sich noch sympathischer ist als zuvor.

### Ein vieldiskutiertes Problem

Daß Eindringlinge durch das einstimmige Brüllen eingeschüchtert werden, mag ein Nebendefekt sein. Bisher ist noch kein Fall bekanntgeworden, in dem ein erwachsener Mähnenlöwe von Artgenossen getötet wurde. In drei Fällen waren es Löwinnen, einmal ein männlicher Junglöwe. Einige Zeit nach dem Kampf kann der getötete Artgenosse seine „Feindbedeutung“ für die Sieger verlieren und eine „Nahrungsbedeutung“ bekommen, denn mehrfach wurde beobachtet, daß sich die Sieger zum Kannibalenmahl niederließen. Prof. Schenkel hält es für möglich, daß die Löwen durch Töten von Löwen ihren Bestand regulieren müssen. Denn die Löwen-Reiche werden von den einheimischen Sippen auch dann nicht verlassen, wenn das Wild abgewandert und die Nahrung knapp ist. Das Töten eigener Artgenossen ist in der Verhal-

tensforschung schon seit einigen Jahren ein vieldiskutiertes Problem. Das Interesse rührt zum großen Teil daher, weil nach der Bilanz der letzten 50 Jahre Zeitgeschichte (80 Millionen Kriegstote) die Forscher nach verhaltenskundlicher oder psychologischer Aufklärung fahnden, wie die Aggression in Tiergesellschaften reguliert ist. Ganz ohne Tötungshemmung kommen jene Tiere aus, die reichlich Nachkommenschaft haben wie zum Beispiel der Hecht, der sogar bevorzugt kleine Hechte fressen kann, ohne den Bestand seiner Art zu gefährden. Auch solche Tiere, die leicht fliehen können, töten Artgenossen, wenn der Unterlegene einmal zur Flucht keine Gelegenheit hat. Gut bewaffnete Tiere aber mit kräftigem Gebiß, Hörnern, Geweihen oder krallenbewehrten Pranken sind durch Demutshaltung des Schwächeren und eine Art „Ritterlichkeits“-Instinkt des Stärkeren gehemmt, einander umzubringen. Daß ausgerechnet der Löwe eine Ausnahme von dieser Regel und zur „Kains-Tat“ fähig ist, hat viele Zoologen überrascht.

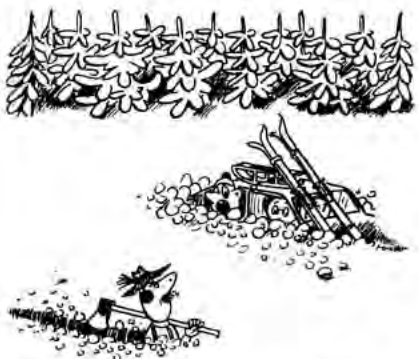
## Ski und Rodel gut



„Die gleiche Marke wie heute morgen?“



„Wie oft läßt du dich eigentlich von diesen Bernhardinern retten...?“



„Nach Garmisch – geradeaus?“





## Udo Jürgens kam, sang und siegte

Kulturelle Zusammenarbeit wird verstärkt fortgesetzt

Die im vergangenen Jahr nach Eröffnung des neuen Rüsselsheimer Stadttheaters verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Kulturabteilungen von Stadt und Werk hatte Anfang Januar einen verheißungsvollen Auftakt für 1970 mit dem Gastspiel von Udo Jürgens (unser Bild). Den Freunden des Stars und vor allem denen, die keine Karten bekommen konnten (das Stadttheater war bekanntlich schon nach wenigen Stunden ausverkauft), sei gesagt, daß UDO wegen seines großen Erfolges in Rüsselsheim versprochen hat, wahrscheinlich noch 1970 zu einem weiteren Gastspiel in die Opel-Stadt zu kommen. Bei Karel Gott, dessen Fans (und auch bei ihm nur ein Teil) im Oktober auf ihre Kosten kamen, nimmt das Wiedersehen schon festere Umrisse an, denn sein zweites Gastspiel im Stadttheater wird voraussichtlich am 13. Juni über die Bühne gehen. In diesem Zusammenhang ist noch erwähnenswert, daß in den nächsten Monaten ein Operettenabend mit namhaften Künstlern, eine Rudi-Carell-Show sowie eine Starparade mit Dieter Thomas Heck geplant, wenn auch noch nicht endgültig terminiert sind.

# GM-Politik in Übersee

Im Januar hielt der Vorsitzende unseres Vorstandes, L. Ralph Mason, einen Vortrag im Union International Club in Frankfurt über das internationale Konzept der General Motors Corporation. Teile seiner Ausführungen sind im folgenden zitiert:

... Um Einheitlichkeit und Flexibilität in allen Unternehmen der General Motors Überseeorganisation in der ganzen Welt zu erreichen, waren zwei vor 45 Jahren aufgestellte Unternehmensprinzipien der General Motors Corporation von fundamentaler Bedeutung: Es sind dies das Prinzip der dezentralisierten Unternehmensführung mit eindeutig festgelegter Linienverantwortlichkeit sowie das Prinzip der Kontrolle der koordinierten Unternehmensstrategie durch zentralisierte Stabsfunktionen. Diese Prinzipien gelten sowohl für inländische als auch für überseeische General Motors Unternehmen. Das Ziel dieser 'Unternehmensphilosophie' ist es, eine Organisation zu schaffen, die sich verschiedenartigen und wechselnden Gegebenheiten anpassen kann. Durch sie ist einerseits ein Höchstmaß an Freiheit und Einzelinitiative gewährleistet, und andererseits können die Vorteile und Rationalisierungsmöglichkeiten, die durch einen straff koordinierten Konzern gegeben sind, genutzt werden... Lassen Sie mich zu den GM Unternehmen in Übersee zurückkehren: Im Gegensatz zum Inland, wo Produktions- und Montagebetriebe in unmittelbarer Nähe zueinander liegen oder durch schnelle und verlässliche Verkehrswege miteinander verbunden sind, liegen oft große Entfernungen zwischen überseeischen Produktions- und Montagebetrieben. Wenn zum Beispiel die Montage von Opel-Fahrzeugen in 15 verschiedenen Ländern, ohne daß übermäßige Lagerbestände aufgebaut werden, reibungslos und wirtschaftlich funktionieren soll, müssen diese Montagewerke Automobilteile und -aggregate in sorgfältig koordiniertem Materialfluß in der richtigen Menge und zur rechten Zeit erhalten. Dies und die Koordination des Absatzes der Opel-Produkte in 138 Ländern ist eine herausfordernde Aufgabe, die gelöst werden muß, sollen sich die Investitionen lohnen... Ein Weltkonzern wie der unsrige wird jedoch weiterhin mit mannigfaltigsten Problemen konfrontiert sein.

### Keine starre Gesamtpolitik

Das Unternehmensziel, mit den eingesetzten Mitteln Gewinne zu erzielen, kann nicht dadurch erreicht werden, daß man in den einzelnen nationalen Märkten eine starre Gesamt-Politik verfolgt. Im Gegenteil, wir müssen uns einstellen auf die harte Wirklichkeit weltweiter Konkurrenz, die unterschiedlichen Ziele einzelstaatlicher Politik und das ständig wechselnde weltwirtschaftliche Klima. In einem Satz: Wir müssen international, oder noch bes-

ser: multinational sein. Bei General Motors haben wir versucht, diese Tatsachen stets im Auge zu behalten und dabei gleichzeitig nach neuen Wegen zu suchen, die es möglich machen, unsere eigenen Tätigkeiten mit der Entwicklung der jeweiligen Volkswirtschaften, in denen wir unsere Unternehmen führen, weitgehend zu identifizieren... Wir haben uns immer zu der Politik bekannt, möglichst viele Bürger eines Landes, in dem wir eine Tochtergesellschaft haben, zu beschäftigen, sie zu fördern und qualifizierte einheimische Mitarbeiter in die Unternehmensspitze und Aufsichtsräte der Tochtergesellschaften zu bringen. Ende 1968 betrug die Gesamtbeschäftigtenzahl von General Motors in Übersee fast 165 000 Mitarbeiter.

### Voraussetzungen für den Erfolg

Davon waren rund 300 oder 0,18 Prozent USA-Bürger. In den Opel-Werken mit einer Gesamtbelegschaft von über 57 000 Personen sind lediglich 28 Amerikaner beschäftigt. Weiter suchen wir als weiteres wichtiges Ziel ohne Unterlaß nach Wegen, mittels derer die einzelne Tochtergesellschaft noch stärker in das Wirtschaftsleben ihres Landes integriert werden kann. In Deutschland zum Beispiel kauft die Adam Opel AG jährlich Material und Dienstleistungen im Gegenwert von ungefähr 2,8 Milliarden DM von über 8 000 Lieferanten ein, die über das ganze Land verteilt sind. Opel gehört zu den 20 größten Gesellschaften Deutschlands und ist seit vielen Jahren einer der bedeutendsten Steuerzahler des Landes Hessen...

Und noch ein sehr zentrales Ziel der Unternehmenspolitik von General Motors in Übersee sei herausgestellt: Wir haben uns stets bemüht, in den jeweiligen Ländern unsere eigenen Geschäfte als gute Bürger dieses Landes zu betreiben. Das geht weit über die strenge Einhaltung der Landesgesetze hinaus. Es schließt die Achtung und die Befolgung der Geschäftsusancen und der sozialen und kulturellen Traditionen eines Landes ein. Unser Führungsteam in Übersee ist dafür verantwortlich, daß dieses Ziel erreicht wird im Einklang mit der einzelstaatlichen Politik und unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Erfolges insgesamt. In dieser Methode der Unternehmensführung liegt ein, wie ich meine, weltweit gültiges Prinzip. Der Erfolg jedes geschäftlichen Unternehmens hängt ab vom wirtschaftlichen Wohlergehen seiner Kunden, dem Goodwill, der Zusammenarbeit mit den Regierungsstellen und den Menschen des Landes, in dem es betrieben wird. Indem wir unsere Geschäftstätigkeit mit dem Land identifizieren, indem wir seine Tradition suchen und an seinem Wachstum teilhaben, bemüht sich General Motors unablässig, die erwähnten Voraussetzungen für den Erfolg zu schaffen."

# WERK KAISERSLAUTERN

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK IN DER PFALZ

## Erweiterungsbauten in Kaiserslautern

Mitte Juli sollen laut Plan die Erweiterungsbauten in unserem Kaiserslauterner Werk betriebsbereit sein, an denen gegenwärtig mit Hochdruck gearbeitet wird. Auf einer Grundfläche von rund 5000 Quadratmetern entstehen ein neues Gebäude für die Produktion von Autositzrahmen, ein Materiallager und eine Verladestelle. Zur Verkleidung der Wände und der Dachhaut sind Aluminium-Trapezprofilbleche und eine spezielle Isolierschicht vorgesehen. Lichtkuppeln, die ultraviolette Strahlen filtern und die elektrisch zu öffnen sind, sorgen für ausreichende Beleuchtung. Gegen Brandgefahr ist der Komplex durch eine Sprinkler-Schutzvorrichtung gesichert. In der neuen Fertigungsanlage sollen 180 Arbeitskräfte beschäftigt werden.



## Verloren – gefunden

Bei der Werkswache wurden folgende Fundgegenstände abgegeben: 1 Herren-Siegelring, 1 Paar schwarze Lederhandschuhe, 1 Geldbeutel mit Inhalt, 4 Radkappen, 1 Geldbeutel, 1 Herren-Armbanduhr und mehrere Schlüssel.

Ein Küchenbetrieb kann nur funktionieren bei kluger Vorausplanung und sinnvoller Organisation. Darum wird vom Leiter der Abteilung im 14tägigen Turnus der Speiseplan mit den verantwortlichen Köchen und der Küchenkommission besprochen. Wesentliche Gesichtspunkte bei der Planung sind Warenangebot, Jahreszeit und ernährungsphysiologische Überlegungen, „denn Werksverpflegung bedeutet in der modernen Industrie für jeden Dritten tägliches Brot!“ – Erinnern wir uns noch an die Zeit, da wir das mitgebrachte Essen im sogenannten „Henkelmann“ am Arbeitsplatz einnehmen mußten. Mit der Entwicklung bis zur quantitativ und qualitativ vollwertigen Mahlzeit hat unser Betrieb Schritt gehalten. Unsere Werksverpflegung beköstigt nun schon über 4 Jahre den gleichen Personenkreis. Damit werden hohe Ansprüche an die Vielseitigkeit des Essens gestellt. Nach Möglichkeit sollen sich die Gerichte in Zeitabständen von 4–6 Wochen nicht wiederholen.

## Moderne Kücheneinrichtungen

Die Speiseverteilung ist eine Kombination von Service und Selbstbedienung. Die gefüllten Suppenterrinen sowie die Teller stehen bereits auf den Tischen, wenn die ersten Hungrigen kommen. Ein Blick in unsere Küche bei der Essenausgabe zeigt das sauber gekleidete Küchenpersonal am Ausgabeschalter: 2 Köche, 1 Metzger und 18 Küchenhilfen sorgen dafür, daß pünktlich das Essen bereit steht. Durch eine Doppeltüre und zwei Schalter für die Essenausgabe ist der Speisesaal mit dem Küchentrakt verbunden. Die Automatisierung und Rationalisierung hat auch im Bereich der Betriebsküche ihre Gültigkeit. Darum hat man in unserer Küche alle modernen Küchenmaschinen eingeplant. Sie enthält: 2 Großkessel á 500 Liter, 1 Kochschnellgruppe mit vier Kesseln á 100 Liter, 4 Kippbratpfannen und 1 Wärmeofen, außerdem mehrere Spezialmaschinen, darunter 3 Maschinen zur Wurstherstellung. Die Aufteilung ist so geplant, daß zwischen den Geräten genügend Platz vorhanden ist, um ein bequemes Arbeiten zu ermöglichen. An der Fensterfront befinden sich 1 Spülmaschine und 3 Spülbecken. Das Kühlhaus ist in zwei Räume unterteilt, Gemüse- und Fleischraum. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich der Kartoffelbunker mit einer Kar-

## WERKSKÜCHE KAISERSLAUTERN

# Essenbeteiligung rund 45 Prozent

Für einen Laien ist es aufschlußreich, einmal in die Töpfe unserer Werksverpflegung zu schauen, die Tag für Tag mehr als 1000 Werksangehörige innerhalb von dreimal 30 Minuten mit Essen versorgt. Zwar stehen hier auf dem Speiseplan keine Menüs mit 5 oder

6 Gängen, doch es gehört nicht weniger Kochkunst dazu, immer eine Mahlzeit auf den Tisch zu bringen, die den Geschmacksvorstellungen der Mitarbeiter ebenso entspricht, wie den Richtlinien der modernen Ernährungswissenschaft.





toffelschälanlage. Daran schließt sich der Tiefkühlraum an. Im Lebensmittellager werden die Lebensmittel-Vorräte bei gleichbleibender Temperatur übersichtlich gelagert. Neben der Hauptaufgabe der Essenzubereitung, wird vonseiten der Abteilung großes Augenmerk auf Sauberkeit in Küche, Speisesaal und den Wirtschaftsräumen gelegt. Von großer Wichtigkeit ist, daß eine höchstmögliche Keimarmut im Sinne des Lebensmittelgesetzes erzielt wird. Die Essenbeteiligung

in Kaiserslautern liegt bei der gegenwärtigen Belegschaftsstärke bei 45 Prozent. Für einen Großküchenbetrieb ist diese Beteiligung als sehr gut zu bezeichnen. An dieser Stelle sei auch einmal gesagt, daß man sich bemüht, uns stets ein schmackhaft- und vitaminreiches Essen vorzusetzen. Nicht immer ist es möglich, den Geschmack des einzelnen zu treffen. Etwas mehr Toleranz von einzelnen „Beschwerdeführern“ wäre deshalb angebracht.

## Sehr erfolgreiches Vorschlagwesen

Abtlg. „Automaten“ Sieger im Abteilungswettbewerb Kaiserslautern



Betrachtet man die Jahresstatistik für 1969, so muß man sagen, daß sich die Förderungsmaßnahmen der Geschäftsleitung (neues Anerkennungsverfahren für nichtprämienberechtigte Angestellte, Anhebung der Prämien, Wanderpreis usw.) sehr positiv auf alle Bereiche im Vorschlagwesen des Werkes Kaiserslautern ausgewirkt haben. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 2074 Verbesserungsvorschläge eingereicht. Die Beteiligung unserer Werksangehörigen stieg gegenüber 1968 von 27 auf 43 Prozent an. Von den 1969 bearbeiteten 1463 Verbesserungsvorschlägen konnten 503 verwirklicht und mit einer Prämiensumme von 54 493 DM honoriert werden.

Erfreulich ist auch, daß mit der Quantität auch die Qualität der eingereichten Vorschläge angestiegen ist. Seit Einführung des Vorschlagwesens im Werk Kaiserslautern konnten über 100 000 DM an Prämien ausgeschüttet werden. Obwohl die Beteiligung bei den Angestellten gegenüber dem Vorjahr von 18 auf 26 Prozent anstieg, können und dürfen wir uns mit diesem Ergebnis nicht zufriedengeben. Gerade die Beteiligung spielt eine entscheidende Rolle, da gerade dieser Faktor zu einem gewissen Grade zeigt, wie weit das Vorschlagwesen von den Führungskräf-

ten akzeptiert wird. Das Wettrennen um den begehrten Ehrenpreis des Generaldirektors ist beendet. Aus diesem Wettbewerb ging die von Betriebsleiter J. Liné geführte Abteilung Automaten als Sieger hervor. Dieser Erfolg wird noch unterstrichen durch die Tatsache, daß der zweite Platz an die ebenfalls von J. Liné geleitete Abteilung Lenkung ging. Beide Abteilungen erreichten eine Beteiligung von 100 Prozent. Ein stolzer Erfolg. Am 27. Januar 1970 wurde der Wanderpreis von Werksleiter H. Eberz im Beisein der erfolgreichen Mitarbeiter aus der Siegerabteilung übergeben. Der Preis hat inzwischen in dieser Abteilung einen Ehrenplatz erhalten. Nach der Verleihung wurde ein Erinnerungsfoto gemacht. Von links: Abteilungsleiter des Vorschlagwesens, H. Reinholz, Werksleiter H. Eberz, Leiter der Produktion E. Steiger, Betriebsleiter J. Liné, Obermeister W. John und R. Gruber.

WIR GEDENKEN

Otto Trinkaus, Preßteile  
geb. 30. 3. 1934 gest. 15. 12. 1969

Ende des Kaiserslautern-Teils

## PERSONALIEN



G. Becker

K. Krödel

G. Hehner



H. Möller

K. H. Gruber

E. Schwethelm

Ende 1969 ist Karl Budde, Abteilungsleiter der Produktionsvorbereitung Schmiede, nach 39jähriger Tätigkeit in unserem Werk in den Ruhestand getreten. Sein Nachfolger wurde Gerhard Becker. — K. Krödel, Leiter der Außenorganisation, ist im Zusammenhang mit der Organisationsänderung im Verkauf am 1. Januar zum stellvertretenden Verkaufsleiter ernannt worden und übernimmt den bisherigen Aufgabenbereich von R. A. Lutz. — G. Hehner, Leiter der Verkaufszone West, ist Leiter der Außenorganisation Verkauf Inland geworden. — H. Möller, stellvertretender Zonenleiter, wurde Leiter der Verkaufszone West, Düsseldorf. — K. H. Gruber, stellvertretender Leiter der Werbeabteilung, ist zum stellvertretenden Leiter der Verkaufsförderung ernannt worden. — Mit Wirkung vom 1. Januar wurde E. Schwethelm, bisher Verbindungsingenieur Blechqualität und der Gesamt-Werksleitung unterstellt, zum Manufacturing-Verbindungsingenieur Blechqualität und Statistik ernannt. Er berichtet direkt an A. Cetan, Leiter der Stabsabteilungen der Gesamt-Werksleitung.

## „Harte 70er Jahre“

Für die deutsche Automobilindustrie werden die siebziger Jahre angesichts des scharfen industriellen Wettbewerbs „harte Jahre“ werden. Die Hersteller werden sich mit geringeren Zuwachsraten als bisher begnügen müssen. Diese Ansicht hat der Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie, Diekmann, vertreten, der jetzt eine Übersicht über Lage und Aussichten der Autoindustrie gab. Während der Autobestand in der Bundesrepublik von 1965 bis 1970 im Jahresdurchschnitt um rund 8 Prozent zunahm, wird für die Zeit von 1971 bis 1975 ein jährliches Wachstum von etwa 5 Prozent und von 1976 bis 1980 von jährlich nur noch 2 bis 3 Prozent erwartet. Nach den Schätzungen des Automobilverbandes wird der deutsche Markt in den nächsten Jahren dann etwa 1,8 bis 2,0 Millionen Personenvagen aufnehmen können. FAZ

# DER TAG ALS DER NEBEL KAM



Das war ein Jahresanfang: Schnee und Eis, Eis und Schnee, chaotische Verkehrsbedingungen auf schneeüberwehten oder mit Glatteis bedeckten Straßen. Und auf ihnen vernünftige, leider aber auch viele unvernünftige Verkehrsteilnehmer. Dann kam der 12. Januar, der Tag, als dichter Nebel über dem Rhein-Main-Gebiet lag, besonders dick im Autobahnabschnitt Büttelborn-Groß-Gerau. Zwei Massenkarambolagen, eine mittags und eine in den frühen Abendstunden, hatten 3 Tote, 33 Verletzte und einen Sachschaden, der in die Hunderttausende ging, zur Folge.

Der Leiter unserer Abteilung Sicherheit am Fahrzeug, M. Wolf, war am nächsten Tag an beiden Unfallstellen. Bekanntlich hat das Werk ein neues Unfallforschungsprogramm in Angriff genommen, über das wir ausführlich in der Dezember-Ausgabe 1969 (Seiten 4 und 5) berichteten. M. Wolf und seine Mitarbeiter analysieren gemeinsam mit Dienststellen der Polizei und bekannten Unfallmedizinern jeden Unfall, in den ein Opel-Fahrzeug auf hessischen oder rheinland-pfälzischen Straßen verwickelt wurde.

Als wir einige Tage später mit M. Wolf über die Büttelborner Nebeltragödie sprachen, meinte er: „Keine noch so guten Sicherheitsmaßnahmen im Auto und keine noch so guten Sicherheitsvorkehrungen auf der Straße hätten diese Massenkarambolagen verhindern können. Hier hätte nur eines das schwere Unfallgeschehen gemildert: Verantwortungsbewußtes und der Verkehrsbeziehungsweise Wettersituation angepaßtes Verhalten der Fahrer, also herunter vom Gaspedal und genügender Abstand!“

In diesem Zusammenhang wiederholte M. Wolf einen schon häufig diskutierten Vorschlag: Auf allen Autobahnen sollten in bestimmten Abständen Warnblinksäulen aufgestellt werden, die im Falle eines Unfalls von einem der Beteiligten eingeschaltet oder von Polizeistellen beziehungsweise Straßenmeistereien ferngeschaltet werden könnten. Die Warnlichter würden in einem bestimmten, hinter der Unfallstrecke liegenden Abschnitt aufleuchten und die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer rechtzeitig warnen. So lange

dieses Warnsystem aber nur in der Theorie bestehe und seine praktische Verwirklichung noch auf sich warten lasse, gebe es nur einen Rat: sich in seiner Fahrweise den jeweiligen Witterungs- und Verkehrsbedingungen anzupassen.

Und nun noch zu dem Bild: Der Wagen, einer von vielen in die Karambolage verwickelten, „war“ ein Kadett, der auf einen Lkw aufgefahren und zunächst noch glimpflich davongekommen war. Sein Fahrer konnte sogar noch aussteigen. Dann aber nahm das Verhängnis seinen Lauf: Sekunden später wurde das Fahrzeug von einem nachfolgenden Lkw auf den vorderen Laster geschoben und völlig zusammengedrückt. Die zwei Mitfahrer waren auf der Stelle tot. Das Bild spricht eine so deutliche Sprache, daß man es nicht zu kommentieren braucht. Nachträglich von „hätte“, „wenn“ und „aber“ zu sprechen, ist ohnehin zu spät. Den mit Verletzungen oder dem Schrecken davongekommenen Unfallbeteiligten werden die Nebelschwaden bei Büttelborn noch lange im Gedächtnis bleiben. -a-



# WERK BOCHUM

NACHRICHTEN UND BERICHTE AUS UNSEREM WERK AN DER RUHR

## Aktion gegen den Unfall 1970

Dieses Symbol der Aktion, die erhobene Hand mit dem Aufruf „Stopp den Unfall“ wird uns in den kommenden Monaten oft begegnen und zur aktiven Teilnahme am Großangriff gegen den Unfall auffordern. Ein halbes Jahr wird bei dieser Aktion in den Betrieben, im Straßenverkehr und in den Schulen des Landes Nordrhein-Westfalen durch Werbeplakate, Unfallverhütungsfilme, Vorträge, Betriebsbegehungen und andere Maßnahmen auf Gefahrenquellen hingewiesen. Der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften, Bonn, ist Träger dieser Aktion, die durch Behörden, Organisationen und Verbände, insbesondere durch die Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften unterstützt wird.

### Zwei Millionen Unfälle im Jahr

Das Ziel dieser Aktion ist, die „Sicherheit“ in den Vordergrund zu rücken und vor allem das Verhalten der Menschen gegenüber den Unfallgefahren in positivem Sinne zu verbessern. Jedermann soll zum Nachdenken und Mitdenken angeregt und vor allem zur aktiven Teilnahme am Kampf gegen den Unfall aufgefordert werden. Die „Aktion gegen den Unfall '70“ wird durchgeführt, um das bis-



herige negative Ergebnis des Unfallgeschehens, nämlich daß Jahr für Jahr in der Bundesrepublik rund 30 000 Menschen durch einen Unfall im Betrieb, auf der Straße oder im Haushalt sterben und mehr als 2 Millionen überhaupt geschehen, entschieden zu ändern. Die Aktion richtet sich somit gegen die Tatsache, daß jährlich 3 Milliarden DM aufgebracht werden müssen für die Rehabilitation der Unfallverletzten, für Rentenleistungen an Unfallverletzte und Hinterbliebene. Die finanziellen Belastungen, die der Wirtschaft durch Produktionsausfälle, Schäden an Produktionsmitteln entstehen, betragen ein Vielfaches dieser Summe.

### Die Zukunft hat schon begonnen

Die Aktion ruft deshalb jeden auf, auch denjenigen, der innerlich noch abseits steht, weil er meint, Unfallverhütung sei nur eine Sache für Sicherheitsspezialisten. Beim Kampf gegen den Unfall hat die Zukunft schon begonnen. Die Kinder, die morgen erst geboren werden, werden nach dem Jahr 2000 noch die Belastungen für die Unfälle von gestern tragen müssen. „Sicherheit zuerst“, das sollte unser tägliches Leitmotiv sein.

## Übermüdung am Steuer ist strafbar

Kann ein Kraftfahrer die Anzeichen einer Müdigkeit, die ihn vor der Gefahr des Einnickens oder Einschlafens hinter dem Steuer warnen, rechtzeitig bemerken? Zu dieser Frage hat der Bundesgerichtshof in Karlsruhe in einem Grundsatzurteil verkündet: Nach dem gegenwärtigen Stand der ärztlichen Wissenschaft gilt die Erfahrung, daß ein Kraftfahrer, bevor er am Steuer seines Wagens während der Fahrt einschläft, stets deutliche Zeichen der Übermüdung an sich wahrnimmt oder wenigstens wahrnehmen kann. Damit wurde die Revision eines Münchener Diplom-Landwirts vor dem Bayerischen Obersten Landesgericht, das seinerseits den BGH zur Grundsatzentscheidung anrief, endgültig abgewiesen. Der Angeklagte war wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung zu einer Freiheitsstrafe verurteilt worden. Er war in seinem Auto „vorübergehend eingenickeht“, geriet auf die Gegenfahrbahn und verursachte einen schweren Unfall. (Aktenzeichen: 4 STR 66/69).

## Lehrlingseinstellung zum 1. September 1970

### Ausbildung in gewerblichen Berufen

Bewerbungen für den Ausbildungsbeginn am 1. September 1970 als

Werkzeugmacher	3 ½ Jahre Ausbildungszeit
Maschinenschlosser	3 ½ Jahre Ausbildungszeit
Starkstromelektriker	3 ½ Jahre Ausbildungszeit
Betriebsschlosser	3 Jahre Ausbildungszeit
Dreher	3 Jahre Ausbildungszeit
Universalfräser	3 Jahre Ausbildungszeit
Universalschleifer	3 Jahre Ausbildungszeit

können ab sofort eingereicht werden.

### Ausbildung zur Bürohilfin

Bewerbungen für den Ausbildungsbeginn am 1. September 1970 können ab sofort eingereicht werden. Bewerberinnen sollen möglichst eine Handelsschule oder Realschule besucht haben oder den Hauptabschluß besitzen. Dauer der Ausbildung: 2 Jahre. Es sind einzureichen: Bewerbungsschreiben mit Angabe der gewünschten Berufsausbildung, handgeschriebener Lebenslauf, beglaubigte Abschriften der letzten 3 Schulzeugnisse (evtl. Zeugnisheft) und ein Paßbild. Bewerbungen zum 1. September 1970 sind bis zum 31. März 1970 zu richten an die Abteilung Berufserziehung, Werk II, Bau L 1.



Nachdem Prospekte besorgt sind, beginnt die Auswahl. Wer die Wahl hat, hat die Qual! Oft wird in den Pausen diskutiert.



Es ist soweit. Die Verkaufsabteilung nimmt die Bestellung entgegen. Das Fahrzeug wird in die Produktion eingeplant.

# So wird man Wagenbesitzer

## Einzelheiten über den Wagenverkauf an Werksangehörige

Im letzten Jahr waren es wieder mehrere tausend Bochumer Werksangehörige, die ein Opel-Fahrzeug gekauft haben. Was muß man unternehmen, um in den Besitz eines Opel-Wagens zu kommen? Wir haben unsere Verkaufsabteilung gebeten, die wichtigsten Einzelheiten einmal aufzuzeichnen, und unser Fotograf hat einige Stationen des Wagenkaufs im Bild festgehalten.

Der Verkauf unserer Fahrzeuge an die Werksangehörigen aller Opel-Werke hat einen nicht unbeachtlichen Anteil an den Gesamt-Inlandverkäufen. Die Verkaufsabteilung unterhält in den Bochumer Werken I und II je ein Büro für die Abwicklung der Verkäufe an Werksangehörige. Diese haben die Möglichkeit, ihre Bestellungen dort an den folgenden Tagen aufzugeben:

Werk I – Bau D 7, 1. Stock	
Montag	9.00 – 12.00 Uhr 15.00 – 16.30 Uhr
Dienstag	15.00 – 16.30 Uhr
Mittwoch	9.00 – 12.00 Uhr 15.00 – 16.30 Uhr
Donnerstag	9.00 – 12.00 Uhr 15.00 – 16.30 Uhr
Werk II – Bau L 2, Zimmer 4	
Dienstag	9.30 – 11.15 Uhr
Freitag	13.00 – 14.45 Uhr

Jeder Werksangehörige, der länger als 6 Monate bei der Adam Opel AG beschäftigt ist, hat die Möglichkeit, einen Wagen zu einem Vorzugspreis zu erwerben. Das für den Verkauf eingesetzte Personal berät unsere Werksangehörigen bei der Auswahl von Typ, Modell, Motor, Farbe und Polster sowie bei den vielfältigen Sonderausstattungen, die zur Verfügung stehen. Nicht unerwähnt lassen möchten wir hierbei die Opel-Automatik, die sich bei unseren Werksangehörigen, wie auch bei den Käufern von Opel-Fahrzeugen im In- und Ausland stetig wachsender Beliebtheit erfreut.

### Kaufantrag und Zahlung

Hat der Werksangehörige seine Wahl getroffen, erteilt er bei der Verkaufsabteilung seine Bestellung. Seinen Wünschen entsprechend wird für ihn unter Vorlage von Werksausweis und Führerschein der Kaufantrag ausgefüllt. Er wird hierbei im einzelnen auf die Verkaufsbedingungen der Adam Opel AG besonders hingewiesen, die auf der Rückseite des Kaufantrages neben wichtigen Hinweisen, die ihm ebenfalls erläutert werden, aufgeführt sind. Sind alle Fragen geklärt und der Kauf-



Wenn die Zahlungsaufforderung vorliegt und der Wagen bei der Hauptkasse im Bau D 1 bezahlt ist, rückt die Auslieferung näher.



Herzlichen Glückwunsch zum neuen Auto! Der Opel-Händler übergibt den Wagen. Die erste Fahrt kann beginnen.



preis errechnet, so erhält der Werksangehörige den Kaufantrag noch einmal zur Durchsicht vorgelegt und bestätigt mit seiner Unterschrift die somit erteilte Bestellung. Der von der Verkaufsabteilung gegengezeichnete Kaufantrag wird an die zuständigen Stellen im Hause weitergeleitet. Nach Bearbeitung des Kaufantrages in den einzelnen Abteilungen wird dem Werksangehörigen eine Kopie des Kaufantrages als Auftragsbestätigung zu der Abteilung, bei der er tätig ist, zugeschickt. In dieser Kopie wird ihm mitgeteilt, wann das Fahrzeug voraussichtlich geliefert und bis zu welchem Termin die Zahlung erbeten wird.

#### Finanzierungsmöglichkeit

Sobald das Fahrzeug zur Auslieferung bereitsteht und der Verkaufsabteilung Mitteilung vom Eingang der Zahlung vorliegt, wird es zum Versand eingeteilt. Die Benachrichtigung

über die erfolgte Auslieferung erhält der Werksangehörige mit dem Kfz-Brief und dem Kundendienst-Scheckheft über seine Abteilung bzw. sein Betriebsbüro. Das Fahrzeug kann dann bei der von dem Werksangehörigen angegebenen Spedition übernommen und von ihm beim Straßenverkehrsamt polizeilich zugelassen werden. Anschließend läßt er bei dem von ihm für den Kundendienst vorgesehenen Opel-Vertragshändler die Ablieferungs-Inspektion durchführen. Selbstverständlich kann der Werksangehörige das Fahrzeug auch bei dem von ihm gewünschten Opel-Vertragshändler übernehmen. Werksangehörigen, die ihren Wagen nicht bar bezahlen wollen, steht die Opel-Finanzierungsgesellschaft zur Verfügung. Die Finanzierung kann im Anschluß an die Bestellung ebenfalls im Büro der Verkaufsabteilung zu sehr günstigen Bedingungen abgeschlossen werden und wird selbstverständlich vertraulich behandelt. St.



### „Freundlichster Journalist“

W. K. Müller (rechts im Bild), der seit Bestehen des Bochumer Werkes für den Bochumer Teil der OPEL POST zahlreiche Aufnahmen machte, wurde auf dem Presseball '70 in der Bochumer Ruhrländhalle vor über 1000 geladenen Gästen geehrt. Er erhielt als „freundlichster Journalist“ die „Goldene Rosine“ überreicht.

## Viermillionen exportiert

Anfang Februar 1970 lief der viermillionste für den Export bestimmte Opel-Wagen – ein Kadett der Bochumer Produktion – vom Band. Der Jubiläumswagen, eine viertürige Kadett-Limousine, wurde nach Frankreich exportiert. Rund zwei Drittel aller Opel-Exporte gehen in europäische Länder, während fast ein Viertel nach USA verschifft werden und der Rest sich auf Mittel- und Südamerika, Afrika und Asien verteilt.

## ZAHLENCOCKTAIL 1969

### Wußten Sie . . .

daß im vergangenen Jahr 22336 Waggons mit insgesamt 240866 Tonnen Material eingegangen und 48224 Lastkraftwagen mit Ladungen von insgesamt 338226 Tonnen durch die Bochumer Werksportale gefahren sind,

daß von den Mitarbeitern des Werkes Bochum 1969 10021 Verbesserungsvorschläge eingereicht wurden,

daß in den Sanitätsstationen 180328 Durchgänge (Behandlungen, Untersuchungen usw.) gezählt worden sind,

daß die Betriebskrankenkasse 24429 Erkrankungen registriert hat, die mit Arbeitsunfähigkeit verbunden waren,

daß 34332 Personen bei unseren Werksbesichtigungen gezählt wurden und die Werksführer dabei insgesamt eine Strecke von fast 7000 km zurücklegen mußten,

daß in den Küchen der Abteilung Werksverpflegung unter anderem 346850 kg Kartoffeln, 230219 Eier, 130641 kg Fleisch, 216454 Würstchen und 15539 kg Nudeln verarbeitet worden sind,

daß die Bochumer Fernschreibzentrale 36688 Fernschreiben und Telegramme empfangen und 39869 herausgeschickt hat,

wußten Sie schon, daß . . . ? So könnte man fortfahren. Doch unsere Statistik erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie sollte unseren Lesern nur einen kleinen Überblick über den Zahlenspiegel 1969 vermitteln.

An den  
Rand  
geschrieben



Es war vor einigen Tagen. Als das Pausenzeichen ertönte, suchten wir den Speisesaal auf und stärkten uns. Die Ausgabe klappte wie am Schnürchen. Es schmeckte allen sehr gut. Als wir zum Schluß unsere Moccacreme aßen, hörten wir am Nebentisch folgendes Gespräch: „Gibt es bei Opel eigentlich Menschen erster und zweiter Klasse? Oder paßt wohl der 'Dame' unsere Nase nicht? Hab' beim Kommiß in der Küche gearbeitet, wenn die das hier nicht können, müssen wir das mal organisieren. Jetzt sitzen wir hier und müssen auf unseren Nachttisch warten!“

Was war geschehen? Einige der Kollegen vom Nebentisch hatten am Schalter keinen Nachttisch bekommen, weil nicht genügend Dessert-Schalen vorhanden waren. Warum? Wie eine Kollegin aus der Küche dazu sagte, liegt das daran, daß es Leute im Werk gibt, die ihren Nachttisch aus dem Speisesaal mitnehmen und am Arbeitsplatz essen. Die Dessert-Schalen kämen selten zurück. Oft würden sie in die Abfallbehälter geworfen. Darum käme es vor, daß während der Essenausgabe benutzte Schalen schnell eingesammelt und gespült werden müßten, damit alle ihren Nachttisch erhalten. Als wir wieder den Speiseraum verließen, sahen wir noch, wie man den Meckerern die Nachspeise sogar an den Tisch brachte. Unser Gustav schüttelte nur mit dem Kopf und sagte: „Große Backe, aber vielleicht gehören sie auch zu den Dessert-Schalen-Hamstern.“

## KURZMELDUNGEN

In **Übereinstimmung** mit dem Betriebsrat wurde der Werksurlaub in Bochum auf die Zeit vom 27. Juli 1970 bis 15. August 1970 (15 Arbeitstage) festgelegt. Die Sommerferien dauern in Nordrhein-Westfalen vom 18. Juli bis 5. September 1970.

Anfang **Januar** mußten 110 Werksangehörige ihren Grundwehrdienst bei der Bundeswehr antreten. In den letzten Tagen wurden die ersten Grüße zusammen mit einem Opel-Wandkalender an die neuen Bundeswehrangehörigen verschickt.

Ende **Januar** fanden in unserem Werk Betriebsversammlungen der Jugendlichen statt.

**Pläne für das Frühjahrssemester** der Volkshochschule Bochum können bei der Abteilung Soziale Betreuung, Bau D 8, Zimmer 22, Telefon 2407, angefordert werden. Die Volkshochschule bietet auch diesmal eine Vielzahl von Kursen und interessanten Weiterbildungsmöglichkeiten an.

**Theaterkarten** für die Häuser in Bochum, Dortmund, Essen und Gelsenkirchen müssen 10 Tage vor der Veranstaltung bei der Abteilung Soziale Betreuung bestellt werden. Weitere Einzelheiten sind den monatlichen Theaterplänen an den Anschlagtafeln zu entnehmen.

## WIR GEDENKEN

**Willi Hofemeier**, Karosserie-Rohbau  
geb. 7. 9. 1922 gest. 18. 12. 1969  
**Hans-Dieter Pries**, Preßwerk  
geb. 9. 6. 1939 gest. 24. 12. 1969  
**Jonny Pflnay**, Werkzeugbau  
geb. 6. 7. 1931 gest. 10. 1. 1970  
**Max Hentschel**, Werksbahn  
geb. 24. 5. 1920 gest. 11. 1. 1970

# Bochumer Streiflichter

Unter dieser Überschrift wollen wir in Zukunft Interessantes aus der Stadt Bochum bringen, von der man aus der Sicht unserer Bochumer Werke sagen kann, daß sie wie Rüsselsheim und Kaiserslautern auch eine „Opel-Stadt“ ist. Denn immerhin ist unser Werk mit 18 000 Beschäftigten das größte Industrieunternehmen Bochums. Nicht alle Werksangehörigen wohnen in Bochum, so daß sie über die Geschichte, die Einrichtungen und das Leben in dieser Stadt nur wenig wissen. Auch die Mitarbeiter der anderen Opel-Werke sollen auf diese Weise etwas mehr über Bochum erfahren. Zunächst ein allgemeiner Überblick:

Bochum ist eine moderne Großstadt im Zentrum des Industriegebietes an der Ruhr. Ihre 356 000 Einwohner leben auf einer Fläche von 121 km<sup>2</sup>. Bei einer großen Siedlungsdichte besteht das Stadtgebiet dennoch zu 54 Prozent aus Grünflächen: Äckern, Wiesen und Gehölzen, Park- und Gartenanlagen. Aus der Luft gesehen, gruppieren sich um den Stadtkern sternförmig die von Eigenleben erfüllten Vororte, ehemals selbständige Gemeinden, die im Laufe der Stadtentwicklung Bochum zugeordnet worden sind. Das Landschaftsbild ist aufgelockert und heiter. Die Siedlungsräume und Industrieanlagen liegen verstreut zwischen ausgedehnten Wiesen, Feldern und Wäldern. Der Wiederaufbau der Innenstadt war eine großartige Gemeinschaftsleistung der Bürger. Die Zerstörungen des letzten Krieges gaben den Planern Gelegenheit, unter Verwendung der wenigen wiederherzustellenden Gebäude eine völlig neue, beispielhafte Raumordnung zu verwirklichen. Das Ergebnis ist das junge, moderne Gesicht der Stadt. Aus einer häßlichen, allzu schnell und unorganisch gewachsenen Industriegroßstadt, in der die winkligen Haupt-

verkehrsstraßen durchweg nur 10–15 m breit waren ist das neue Bochum entstanden.

Die Hauptverkehrsadern kreuzen sich am Rathaus. Vom vierspurigen Innenring aus, an dem auch der Hauptbahnhof liegt, verlassen sternförmig alle Verkehrsstraßen die Innenstadt. Im Grüngürtel, zwischen dem Stadtkern und den Vorstädten angelegt, dient der Außenring als vierspurige kreuzungsfreie Stadtautobahn der Umleitung des Durchgangsverkehrs. Bochum ist eine junge Großstadt. Vor 100 Jahren noch ein ländliches Kreisstädtchen mit 12 000 Einwohnern, nahm es seither an der hektischen Entwicklung des Bergbaus und der Schwerindustrie an der Ruhr teil. 1913 hatte es 145 000 Einwohner, 1939 bereits 308 000. Kohle und Stahl bildeten die Grundlage der Bochumer Wirtschaft, bis im Jahre 1958 die Krise im Steinkohlenbergbau einsetzte. Seitdem haben fast alle Zechen ihre Förderung eingestellt. Mit der Ansiedlung unseres Werkes und anderer Industrieunternehmen erfährt die Bochumer Wirtschaft zur Zeit einen erheblichen Strukturwandel.

Jedoch nicht nur Arbeit und Produktionszahlen erfüllen das Leben dieser Stadt und ihrer Menschen. In ihrem Streben nach Schönheit und musikischem Erleben hat sie manch große Leistung aufzuweisen. Nach einem erholenden Spaziergang durch den herrlichen Stadtpark laden zahlreiche zivilisatorische und kulturelle Einrichtungen zum Besuch ein. Der früher oft unbekannte Name Bochums wird in der Welt immer häufiger auch im kulturellen Bereich genannt. Schauspielhaus, Städtisches Orchester und Bergbau-Museum genießen seit Jahrzehnten einen bedeutenden Ruf, und in den letzten Jahren haben das Institut für Satelliten- und Weltraumforschung, das Planetarium, die am 30. 6. 1965 eröffnete Ruhr-Universität und auch der „Kadett“ Bochum in aller Munde gebracht. Das Bild wurde freigegeben vom Regierungspräsidenten Münster Nr. 2664/66).



## „Trauerkarte“ aus Prag

Mitarbeiter H.W. Repp aus Mainz, Wagenendmontage Pkw, erhielt Anfang des Jahres von einem Bekannten aus Prag die oben abgebildete Karte mit folgendem Text: „Mit Trauer teilen wir mit, daß unser Freund und Kamerad, ein OPEL aus dem Jahre 1930, seine letzte Fahrt unternommen hat.“

## BKK-Beitragsänderung

Das Bundesversicherungsamt in Berlin hat die in der Vertreterversammlung vom 15. 12. beschlossene Beitragsänderung mit Wirkung vom 1. Januar 1970 genehmigt. Die Beitragssätze betragen: für Versicherte, die bei Arbeitsunfähigkeit einen Anspruch auf Fortzahlung ihres Arbeitsentgeltes für mindestens 6 Wochen haben, 7,2 Prozent und für Versicherte, die bei Arbeitsunfähigkeit keinen Anspruch auf Fortzahlung ihres Arbeitsentgeltes für mindestens 6 Wochen haben, 10,2 Prozent des Grundlohnes.

## OPEL-Händler tagungen

Aus Anlaß der Vorstellung der beiden Sondermodelle Rekord Export und Kadett Export (siehe auch Seite 3) fanden Mitte Januar in Hamburg, Berlin, Bielefeld, Düsseldorf, Mainz, Leonberg und München Händler tagungen statt. Herren der Verkaufslleitung gaben den Händlern unter anderem einen Rückblick auf das vergangene Produktionsjahr sowie Prognosen für das gerade angelaufene Jahr.

## KADETT-Rallyeerfolg

Bei Schnee, Eis und Temperaturen bis zu 30° unter Null fand im Januar in Mittelschweden die „Bergslags-Rallye“ statt, die über eine Distanz von 920 km führte. 192 Teilnehmer gingen an den Start, 96 gaben auf. Gruppen- und Gesamtsieger wurde Ove Eriksson auf Rallye-Kadett. Den dritten Platz belegte Lars Ytterbring ebenfalls auf Rallye Kadett. Herzlichen Glückwunsch zu diesem großartigen Erfolg.



Ende des Bochum-Teils





„Bin gleich wieder da, ich geh bloß mal schnell zur Nachtschicht!“



„Wegen der 33 Minuten stell ich den Motor gar nicht erst ab!“



„Damit Sie wieder Appetit bekommen, schicke ich Sie am besten über die Landesversicherung in den Steinbruch!“

## Die 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Stundenwoche

Eine Vorschau auf das Jahr 2000 n. Chr.

Zukunftssahningen von H. Feierabend

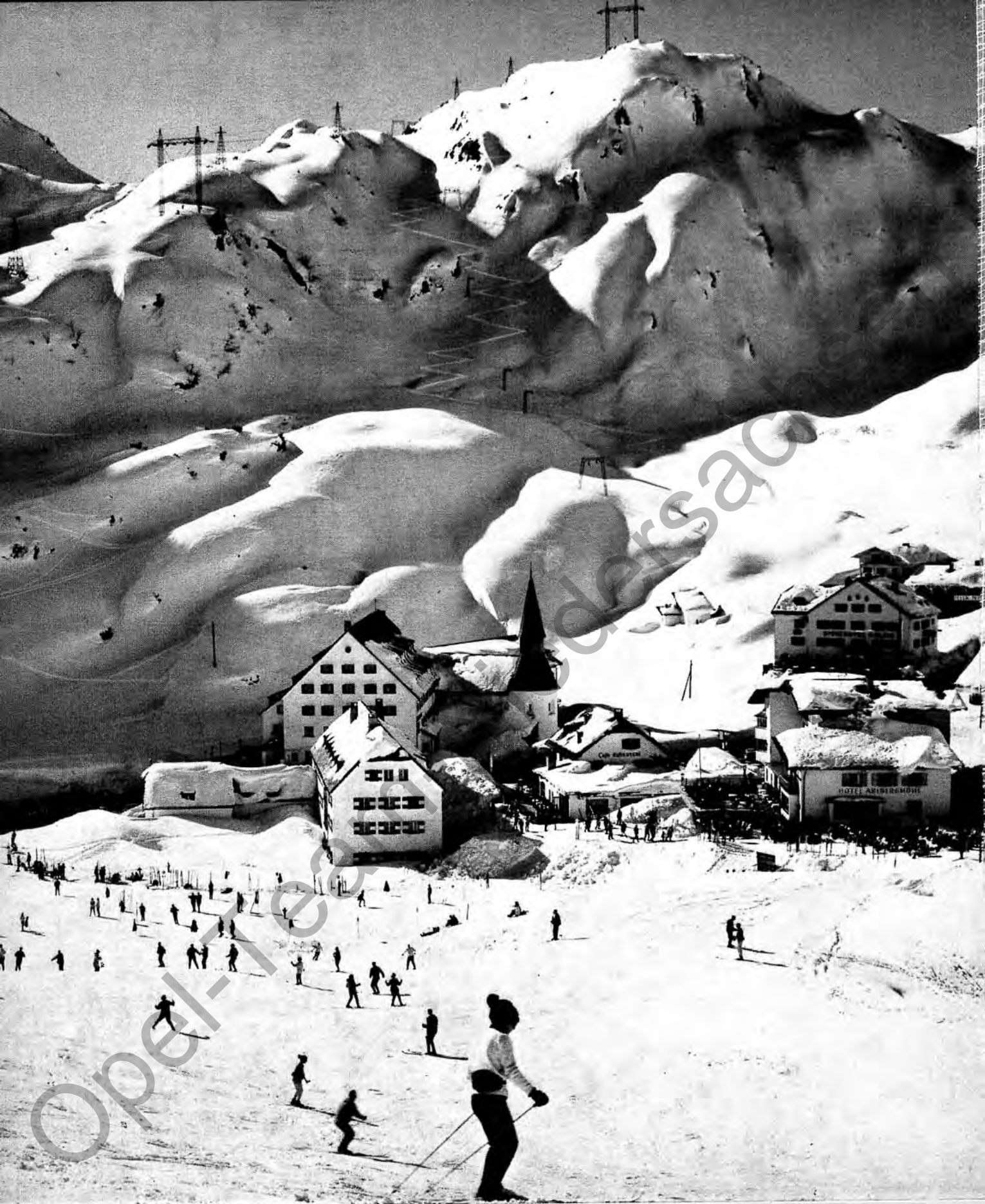


„Willst du denn heute nicht ins Geschäft, du Bengel?“ „Da komm ich ja gerade her!“



„Lassen Sie mich doch wenigstens gratis mithelfen, ich möchte wieder mal richtig müde werden!“





Die Aufnahme von St. Christoph am Arlberg

**Noch wedeln sie**