

OPEL POST

12·75

AUS DEM INHALT:

- | | |
|--------------------------------------|----------|
| Rückblick
und Ausblick | Seite 2 |
| GM-Präsident Estes
in Rüsselsheim | Seite 3 |
| Damenpokal bei der
Tour d'Europe | Seite 4 |
| BKK-Notizen | Seite 4 |
| Postverteilung | Seite 5 |
| Personalien | Seite 6 |
| Jubilare-Ruhestand | Seite 9 |
| Zum Thema „Lärm“ | Seite 10 |
| Erdöl
aus der Nordsee | Seite 12 |
| Die gelben
Opel-Busse | Seite 14 |
| Opel baute
auch Motorräder | Seite 17 |
| Winterfahrschule | Seite 17 |
| Werk Bochum | Seite 18 |
| Werk
Kaiserslautern | Seite 22 |
| Zum Thema
Unfallverhütung | Seite 24 |



WEIHNACHTSURLAUB IM SCHNEE

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, in der Niederlassung Berlin sowie für die Opel-Rentner. – Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim – Verantwortlich: Karl-Heinz Mai – Redaktion: Christel Kühn, Willi Seibert – Redaktion Bochum: Horst v. Dieken – Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam – Nachdruck nur mit Quellenangabe – Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder – Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht – Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen – Fernsprecher: 06142-66879 (Fernschreiber 41239) – Hausapp.: 879 und 3387.

UNSER TITELBILD

Die günstige Lage der bevorstehenden Feiertage, die drei reservierten Urlaubstage sowie die Nachhol-schichten ermöglichen es auch in diesem Jahr, 14 zusätzliche Urlaubstage einzulegen. Die Redaktion wünscht allen Lesern ein schönes Fest, geruhsame Feiertage, den Wintersportlern viel Schnee (wie auf dem Titelbild) und nicht zuletzt jedem Mitarbeiter und seiner Familie ein glückliches neues Jahr.

Am Ende des Jahres

Das 113. Jahr unserer Firmengeschichte geht in diesen Tagen zu Ende. Was hat es uns gebracht? Als in der letzten Silvesternacht die Feuerwerkskörper knallten und die Glocken das neue Jahr einläuteten, waren viele unter uns bedrückt, von Sorgen erfüllt. Wirtschaftlicher Rückgang in vielen Bereichen, Arbeitslosigkeit, Kurzarbeit – auch bei uns. Die Belegschaft hatte sich stark verringert. Mußte etwa weiter abgebaut werden? „Kein Silberstreifen am Horizont“ war die Überschrift des Jahresschlußartikels im Dezember-Heft '74 der OPEL POST.

Der Umschwung kam im März

Die Flaute hielt bis in den Februar hinein an. Im März kam dann plötzlich der Umschwung. Entgegen allen amtlichen Prognosen und Expertenansichten setzte zunächst eine zögernde, aber dann doch spürbar zunehmende Nachfrage nach Automobilen im Inland ein. Niemand hat die Ursachen hierfür exakt ermitteln können. Es waren gewiß mehrere Gründe: Die Entspannung in Nah-Ost und damit die Verringerung der Gefahr einer neuen Energiekrise, die nachlassende offizielle „Autofeindlichkeit“ und ein lang aufgestauter Nachholbedarf. So wie die Automobilindustrie im Spätherbst 1973 mit als erster Wirtschaftszweig von dem Rückschlag hart getroffen wurde, so scheint es, als sei sie auch bei der Erholung mit in der ersten „Runde“. Der durchgreifende Aufschwung wird jetzt erst erwartet; nach der jüngst veröffentlichten Meinung des Sachverständigenrates, der „fünf Weisen“, ist er in „greifbare Nähe gerückt“, wenn auch sichere Aussagen über die weitere Entwicklung nicht möglich sind.

Zahlreiche Probleme entstanden

Wo Licht ist, ist auch Schatten. So gab es zum Beispiel bei der Neueinstellung von Mitarbeitern Probleme hinsichtlich der Befristung der Arbeitsverträge, die anfangs für notwendig gehalten wurde, um das Beschäftigungsrisiko für die Masse der Belegschaft möglichst klein zu halten. In der näheren Umgebung lebende Ausländer, deren Unterbringung in unseren Wohnheimen gesichert war, durften wegen der sogenannten Sperrverordnung zunächst nicht eingestellt werden. Die Arbeitsämter führten teilweise auch aus entfernten Gegenden Arbeitslose heran, so daß es Andrang in den Einstellbüros, in der Sanitätsstation, aber auch Einweisungs-Engpässe in der Produktion gab. Die im Mai neugewählten Betriebsräte sahen sich mit diesen Problemen ebenfalls konfrontiert. Es kam teilweise zu tiefgreifenden Meinungsverschiedenheiten. Erinnerung sei insbesondere an die Diskussionen im Frühsommer, ob weitere Sonderschichten eingeführt werden sollten oder nicht; die Einigungsstelle mußte angerufen werden.

Ergebnis '75 besser als das von 1974

Im zu Ende gehenden Jahr werden wir eine Produktion von rund 650.000 und einen Gesamtverkauf von etwa 690.000 Einheiten erreichen. Damit liegen wir im Vergleich zum Vorjahr bei der Produktion um rund 12 Prozent und beim Absatz um etwa 15 Prozent besser als 1974. Der Ablauf des Jahres 1975, vor allem die Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte, berechtigt uns zu einem zuversichtlichen Ausblick. Wir rechnen mit einem weiteren Anstieg der Nachfrage, nicht nur im Inland, auch im Exportbereich. Weitere Sonderschichten werden notwendig sein. Anlaß zu überschwänglichem Optimismus besteht dennoch nicht. Zu vielschichtig sind Art und Gewicht der Faktoren, die den Gang der Dinge bestimmen. Wir können auf die Erfahrung, die schöpferische Kraft und den Einsatzwillen unserer Mitarbeiter bauen sowie auf das Ansehen, das unsere Fahrzeuge in aller Welt genießen. Jedoch gibt es in dieser Welt Einflußgrößen, politische und wirtschaftliche, die sich uns entziehen und die oft über Nacht eine neue Situation entstehen lassen.

Nüchternheit und Augenmaß bewahren

Im Rahmen unserer Möglichkeiten haben wir uns für 1976 gut vorbereitet. Wir müssen darüber hinaus Nüchternheit und Augenmaß bewahren, bedenken, daß es bei allen Wünschen und Erwartungen stets Grenzen gibt, die sich nicht überschreiten lassen. Was wir dann noch brauchen, ist ein bißchen Glück. Daß wir alle davon etwas mitbekommen, ist unser Wunsch zum bevorstehenden Jahreswechsel.

Rd.



Pressekonferenz mit GM-Präsident Elliott M. Estes anlässlich seines Besuches in der Bundesrepublik Mitte November. Auf dem Bildausschnitt erkennt man am Tisch an der Stirnseite von links E. M. Estes, Generaldirektor J. P. Mc Cormack, das für Öffentlichkeitsarbeit zuständige Vorstandsmitglied E. Rohde und Opel-Presseschef H. P. Claus.

GM-PRÄSIDENT ESTES:

„Weltweiter wirtschaftlicher Aufschwung“

Anzeichen für einen nahezu weltweiten wirtschaftlichen Aufschwung sieht der Präsident der General Motors Corporation, Elliott M. Estes. Bei einer Pressekonferenz anlässlich seines Besuches Mitte November in unserem Unternehmen sagte er, daß er mit einer weiteren Verbesserung der Absatzlage von GM in den USA rechne, wo die Verkäufe 1975 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bereits erheblich gestiegen seien.

Eine günstige Prognose für das Jahr 1976 stellte er auch für unser Werk. In den USA hält Estes mittelfristig jährliche Zuwachsraten im Automobilabsatz von drei Prozent für möglich. So werde General Motors aller Voraussicht nach 1976 wieder Produktionszahlen wie im letzten Rekordjahr 1973 erreichen können.

„Erstmals in der Geschichte des Unternehmens hat es zwei aufeinanderfolgende schlechte Jahre gegeben“, sagte Estes, „und erstmals gleichzeitig auch einen wirtschaftlichen Abschwung auf der ganzen Welt.“ GM habe sich jedoch bis heute wieder gut erholt, wie die Ertragslage zeige. Auch für das letzte Quartal 1975 sprach der Präsident von guten Aussichten. Für die Gewinne werde allerdings 1976 kein „Rekordjahr“. Denn es sei auch künftig mit weiterem Kostenanstieg zu rechnen, der sich im Vergleich zu den letzten Jahren jedoch offenbar ab-

schwäche. Größter Posten dürften in Zukunft wiederum die Lohnkosten sein.

Die Tatsache, daß Opel vor einigen Monaten den USA-Export eingestellt habe, begründete Estes mit den hohen Produktionskosten in der Bundesrepublik und der gegenwärtig ungünstigen Währungsparität. General Motors werde in

absehbarer Zeit keinen „Mini“ auf den Markt bringen. Nach den Worten von Estes werde auf lange Sicht ein Familienauto mit dem Raumangebot und der Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Kadett, das GM nach dieser Konzeption in mehreren Ländern anbiete, den Wunsch nach individueller Mobilität erfüllen.

Elliott M. Estes



Elliott M. Estes ist seit dem 30. September 1974 Präsident der General Motors Corporation. Vor seiner Ernennung zum Präsidenten war Estes einer der GM-Direktoren und als Vizepräsident verantwortlich für den Operations Staff. Er wurde am 7. Januar 1916 in

Mendon, Michigan, geboren, absolvierte die High School von Constantine, Michigan, und besuchte vier Jahre lang das General Motors Institute in Flint. Es folgte das Studium an der Universität von Cincinnati, die er 1940 mit einem Diplom als Maschinenbauingenieur verließ. Nach verantwortlicher Tätigkeit in verschiedenen Bereichen wurde er 1961 Generaldirektor der Pontiac-Division und zum GM-Vizepräsidenten ernannt, gleichzeitig erfolgte seine Berufung in das Administration Committee des GM-Verwaltungsrates. 1965 wurde Estes Generaldirektor der Chevrolet-Division, vier Jahre später Group Executive der Personen- und Lastwagen-Gruppe des Konzerns und 1969 Gruppen-Vizepräsident für die GM-Überseeeorganisation. 1974 erfolgte dann die Ernennung zum GM-Präsidenten.



Anerkennung für erfolgreiche Mitarbeit

In einer kleinen Feierstunde überreichte Generaldirektor J. P. Mc Cormack kürzlich den Mitarbeitern Leopold J. Lachnik, Peter H. Matthes und Dieter M. Pfeifer (von links) den „GMI Graduate Key Award“. Diese Auszeichnung ist eine Anerkennung für zehnjährige erfolgreiche Mitarbeit in unserem Hause nach Abschluß des „GMO-Fellowship-Programms“ im Jahre 1965. Seit 1951 haben, um das in diesem Zusammenhang wieder einmal zu erwähnen, 216 Opel-Mitarbeiter im Rahmen dieses Programms ihr Studium am General Motors Institut in Flint beendet. Zur Zeit sind 24 Opel-Nachwuchskräfte in Flint, und 25 Kandidaten bereiten sich in diesen Tagen für die im nächsten Jahr beginnenden Programme vor.



TOUR D'EUROPE Damenpokal

Gewinnerinnen des Damenpokals im Rahmen der „Tour d'Europe“ – mit 10.350 km die längste Rallye der Welt – wurden in diesem Jahr Heide Heitzer aus Berlin (vorn) und Jutta Fellbaum aus Heusenstamm auf Opel Kadett GT/E. Gestartet wurde am 14. Oktober in Hannover. Die Rallye führte durch 13 Länder Europas und Afrikas. Ziel war am 25. Oktober Travemünde. Die beiden Damen wurden außerdem 6. im Gesamtklassement gegen 57 Herrenteams. Herzlichen Glückwunsch!

BKK-Notizen

Aktion „Gesunde Ernährung“ begonnen

Der Bundesverband der Betriebskrankenkassen (BdB) begann im November mit der Aktion „Gesunde Ernährung“. Zweck dieser Aktion ist es, die Mitglieder der Betriebskrankenkassen und ihre Angehörigen in diesen Wochen schwerpunktartig auf den Vorteil einer gesunden Ernährungsweise aufmerksam zu machen. Die Versicherten der Betriebskrankenkassen werden daran erinnert, daß im Rahmen einer umfassenden Gesundheitsvorsorge gesunde Ernährung eine wichtige Rolle spielt.

„Erwiesen ist“, – so wird in einem Aufruf betont – „daß die Krankheitsanfälligkeit in sehr starkem Maße auf falsche Ernährung zurückzuführen ist.“ Die betriebliche Krankenversicherung unternimmt damit als erste Kassenart bundesweit den Versuch, auch von seiten der Krankenversicherung die gesundheitlichen Gefahren der Falsch- und Überernährung aufzuzeigen. Damit soll ein Beitrag geleistet werden, dem Risikofaktor der Fehlernährung wirkungsvoll entgegenzutreten.

Sonderversion des KADETT

Neueste Untersuchungen haben ergeben, daß der Großteil der Käufer die komplettierte Modell-Grundausstattung zwar mit durchweg positivem Urteil aufgenommen hat, ein Teil der Interessenten in der unteren Mittelklasse aber zugunsten eines noch günstigeren Anschaffungspreises auf einige jetzt zum serienmäßigen Lieferumfang gehörenden Ausstattungsmerkmale verzichten möchte. Das Werk hat auf diesen Wunsch nach einem Automobil zur Befriedigung der elementaren Transportbedürfnisse umgehend reagiert: In einer Sonderaktion wird ab Mitte November in begrenzter Stückzahl ein sogenannter Zweck-Kadett zu einem Preis von nur DM 7.995,- (unverbindliche Preisempfehlung) angeboten, der um immerhin DM 700,- unter dem des Kadett-Basismodells liegt. Bei diesem auf der Kadett-Limousine basierenden Fahrzeug handelt es sich indes keineswegs um ein „abgemagertes“ Auto, sondern um ein Modell, das die ursprüngliche Grundausstattung des – im Herbst 1973 vorgestellten – Kadett noch übertrifft. Das in den Pastellfarben Beige, Türkis und Grün angebotene Sondermodell ist mit dem versicherungsgünstigen und bewährten Einliter-Motor (40 PS) für Normalbenzin ausgerüstet.

Broschüren und Falblätter

An der BdB-Aktion „Gesunde Ernährung“ beteiligen sich fast 600 Betriebskrankenkassen mit rund 2,6 Millionen Mitgliedern. Die Information der Versicherten erfolgt zum einen durch das vom BdB herausgebrachte mehrfarbige Falblatt „... richtig essen lohnt immer“. In dem Falblatt werden die Grundsätze richtiger Ernährungsweise mit praktischen Vorschlägen für moderne Tagesspeisepläne verbunden. Des weiteren erfolgt die Unterrichtung der Versicherten durch eine Anzahl von Broschüren und Falblättern der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung und des Bundesministeriums für Jugend, Familie und Gesundheit sowie der Deutschen Gesellschaft für Ernährung. Vorstand und Geschäftsführung des BdB versprechen sich von dieser Aktion einen Informationserfolg, weil die Betriebskrankenkassen auf Grund ihrer Versichertenstärke besonders geeignet sind, ihre Mitglieder im Betriebsbereich gezielt anzusprechen.

Beobachtungen

Postverteilung

Mitarbeiterin Ruth Blum, die unser Fotograf gerade beim Austragen bzw. Ausfahren von Briefen in einem der Gänge des Verwaltungsgebäudes traf, ist als Sachbearbeiterin im Postbüro tätig; zu ihrem Aufgabengebiet gehört auch die Postverteilung. Insgesamt beschäftigt die Postabteilung unseres Rüsselsheimer Werkes 26 Mitarbeiter. In die weiter entfernt liegenden Bereiche wird die Post bekanntlich mit zwei Lkw-Kastenwagen gebracht, wobei die ausgehenden Sendungen gleich mitgenommen werden. In die Büros des Hauptgebäudes bringen sieben Mitarbeiterinnen die Post dagegen in kleinen fahrbaren Gestellen. Die vollständige und leserliche Beschriftung der Werkpostum-



schläge erleichtert hierbei sehr wesentlich die Arbeit und das Einsortieren. Monatlich gehen übrigens 150.000 Postsendungen und Päckchen ein und 160.000 verlassen das Werk. Dazu kommt noch die Werkpost mit monatlich 140.000 Stück und der Händlerversand zu den 1.052 Vertragshändlern. Schon diese Angaben verdeutlichen den Arbeitsaufwand, der mit dem Postvertrieb bei uns verbunden ist. Die ausgehenden Sendungen müssen beispielsweise gewogen und entsprechend der jeweiligen Versandart, dem Land und Gewicht richtig frankiert und der Rüsselsheimer Post angeliefert werden. Ein weiteres Arbeitsgebiet von Mitarbeiterin Blum ist die Bestellung und Registrierung der von den Abteilungen angeforderten zahlreichen Zeitungen und Zeitschriften sowie die Erledigung von Einschreibebriefen und Wertsendungen.



REIHENVERANSTALTUNGEN

Darbietungen aus 5 Nationen

Wenn diese Zeilen in Druck gehen, haben die traditionsreichen Reihenveranstaltungen bereits begonnen, die seit mehr als 20 Jahren in der Vorweihnachtszeit Tausenden Mitarbeitern und ihren Familien viel Freude bereiten. Den Anfang machte diesmal Kaiserslautern mit 2 Veranstaltungen am 30. November in der Fruchthalle. Im Rüsselsheimer Stadttheater geht die „Internationale Artistenparade“ mit Darbietungen aus 5 Nationen 14mal über die Bühne, während Bochum mit 4 Veranstaltungen in der Ruhrlandhalle am 13. und 14. Dezember den Schluß bildet. Dann werden es wieder fast 30.000 Menschen sein, die in diesem Jahr Artistik in höchster Vollendung gesehen haben: „The Chicagos“, komische Akrobaten. – „The Suns“ (Bild), Original-Chinesische Artistenrevue. – „Adrians Schimpansen-Show“, ein außergewöhnlicher Dressurakt. – „The Staubertis“, waghalsige Perche-Sensation. – „The Nicolodis“, internationale Springergruppe. – Dazu Franzl Hamberger, Deutschlands bekanntester Geräusch-Imitator, Robby Hanson als Ansager sowie Opels Big Band, das Unterhaltungsensemble des Werksorchesters unter Andreas Wagner. (In Kaiserslautern und Bochum anstelle des zusätzlich nur in Rüsselsheim mitwirkenden großen Werksorchesters die Sängerin Grit van Hoog.)



Personalien



J. Walther M. Klumpp A. Binnendijk

Im Rahmen einer Organisationsänderung im Bereich Ersatzteile und Zubehör ist J. Walther zum Leiter der Abteilung E & Z Marketing Entwicklung ernannt worden. M. Klumpp wurde Leiter der Abteilung E & Z Marketing-Operations und A. Binnendijk Leiter der Abteilung E & Z Projekte und Planung.

Einstellungen zum 1. September '76

Die Abteilung Berufsausbildung nimmt bis spätestens zum 16. Januar 1976 Bewerbungen für die berufliche Ausbildung entgegen. Einzureichen sind: Bewerbungsschreiben mit Angabe des gewünschten Berufes, handgeschriebener Lebenslauf, Abschrift oder Fotokopie des letzten Schulzeugnisses, evtl. Zeugnisheft (Zeugnisse können nachgereicht werden), Paßbild. Ausbildungsberufe sind: Werkzeugmacher, Maschinenschlosser, Elektro-Anlageninstallateur, Galvaniseur, Modelltischler, Technischer Zeichner, Kraftfahrzeug-Schlosser, Universalfräser, Feinblechner, Betriebsschlosser, Dreher, Universalschleifer, Bohrwerksdreher, Fahrzeugpolsterer, Bürogehilfin (Stenokontoristin), DV-Kaufleute.

Kundendienst— Langzeitprogramm

Mit einem jetzt anlaufenden Langzeitprogramm will das Werk die Leistungen ihres Kundendienstes, der über nahezu 2.300 Stützpunkte in der Bundesrepublik verfügt, intensivieren. Die unter dem Leitmotiv „Opel Kundendienst — ehrlich gut“ laufende Aktionen sollen die Tradition unseres im Kundendienst führenden Unternehmens mit neuen Impulsen fortsetzen.

Opel war zum Beispiel Anfang der 30er Jahre der erste Automobilhersteller der Welt, der allen ausgelieferten Fahrzeugen ein Kundendienst-Scheckheft mit fest umrissenem Wartungsprogramm und exakten Pflegeintervallen beigab. Dem Kunden soll mit dem neuen Programm nun in den Opel-Werkstätten, wo fachgerechte Wartung für optimale Betriebssicherheit des Wagens sorgt, künftig ein noch besserer Service geboten werden.

Zu Beginn eine Meinungsumfrage

Zu Beginn dieses Intensivprogramms steht eine Meinungsumfrage unter mehr als einer Million Opel-Kunden. Die Auswertung der Ergebnisse erfolgt durch ein unabhängiges Institut. Sie bilden die Grundlage für neuerliche Verbesserungen und Fortschritte im Händlerbetrieb und ergänzen die seit jeher von Kundendienst-Ingenieuren auf diesem Gebiet gesammelten Erfahrungen. Die Befragten nehmen außerdem an einer Verlosung teil, bei der attraktive Preise, unter anderem Reisen und Fernsehgeräte, winken. Nach der Auswertung der Meinungsumfrage ist es geplant, neue Trainings- und Schulungsprogramme für alle im Opel-Kundendienst beschäftigten Mitarbeiter unter Berücksichtigung der gewonnenen Erkenntnisse durchzuführen und innerbetriebliche Förderungsmaßnahmen bei den Händlern

einzuweisen, um die Leistungsfähigkeit im Interesse des Kunden weiter zu verbessern und noch gezielter auf seine Wünsche eingehen zu können.

Fraktionsvorstand zu Besuch

Der Fraktionsvorstand der Sozialdemokratischen Partei des hessischen Landtages besuchte am 2. Dezember unser Rüsselsheimer Werk. Sein Interesse galt dabei vor allem Ausbildungsfragen. Die Parlamentarier unternahmen einen Rundgang durch die Lehrwerkstatt und führten Gespräche mit Vertretern der Geschäftsleitung, des Betriebsrats und Mitgliedern der Jugendvertretung über die berufliche Bildung im allgemeinen und besonders im betrieblichen Bereich. Eine Pressekonferenz schloß sich an. Die Abgeordneten äußerten sich anerkennend über die besichtigten Einrichtungen.

„Von der Kritik nicht betroffen“

Pressesprecher H. P. Clauss erklärte auf die jüngste Kritik des Präsidenten der Bundesanstalt für Arbeit, Stingl, an den Sonderschichten in der Autobranche, Opel fühle sich davon nicht betroffen, weil das Werk sofort nach einem erkennbaren Aufschwung auf das Angebot aus dem Arbeitsmarkt-Reservoir zurückgegriffen habe. Als man nach kurzem Abwarten feststellen konnte, daß die Auftragslage zunächst gesichert war, habe man sofort neue Leute eingestellt. Inzwischen seien es 7.000 neue Mitarbeiter. Daher könne die Kritik des Präsidenten nicht für Opel gelten.



„Täglich einen Apfel“

Im Auftrag der Deutschen Agrarwirtschaft verteilten Hostessen in den verschiedenen Speisesälen des Rüsselsheimer Werkes Mitte November rund 8.000

Äpfel. Die Verteilung lief unter dem Motto „Täglich einen Apfel“, das Bundesministerin Katharina Focke im Rahmen einer Aktion für vitaminreiche und leichte Kost propagiert hatte. Der kleine Vitaminstoß wurde von den Mitarbeitern dankbar begrüßt.

Weihnachtspäckchen

Allen Opel-Rentnern sowie den Werksangehörigen (auch Frauen und Kindern von Werksangehörigen), die zu Weihnachten im Krankenhaus liegen, wurden — wie in jedem Jahr — in der letzten Zeit wieder Weihnachtspäckchen geschickt. Auf unserem Bild Mitarbeiter D. Rahner, Werksverpflegung, der dem Opel-Rentner Bauer gerade sein Päckchen bringt.



Kurz berichtet

Das Unternehmen beschäftigte Ende November 52.578 Mitarbeiter in seinen drei Werken und der Niederlassung Berlin. (Ende November 1974: 48.292)

Die letzte Betriebsversammlung in diesem Jahr ist am 18. Dezember.

Gefunden wurde Anfang November auf dem Omnibusparkplatz am Portal 45 die Fotografie einer Frau mittleren Alters mit dem Rückseitenvermerk: „28. September 1944 bei Terrorangriff gefallen.“ Der Verlierer kann das Bild, das für ihn sicher Erinnerungswert hat, in der Redaktion abholen.

Togliatti besucht

Der Betriebsratsvorsitzende Richard Heller, sein Stellvertreter Rudolf Müller und der Vorsitzende des IG-Metall-Vertrauenskörpers, Helmut Späth, besuchten in der Zeit vom 18. bis 25. November 1975 das Automobilwerk VAZ (Lada) in der Sowjetunion. Sie waren der Einladung des Vorstandes der IG-Metall zu einem Gegenbesuch einer sowjetischen Gewerkschaftsdelegation, die im Frühjahr 1975 unser Unternehmen besuchte, gefolgt. Die Betriebsratsmitglieder konnten sich im Automobilwerk VAZ in Togliatti über die Arbeitsbedingungen der dort Beschäftigten informieren. In Diskussionen mit den örtlichen Gewerkschaftsvertretern wurden aktuelle, beidseitig interessierende Probleme behandelt. Im Anschluß an den Besuch in Togliatti weilten sie auf Einladung der Maschinenbau-Gewerkschaft noch zwei Tage in Moskau.



Ende November konnte die Weihnachtsgratifikation '75 vom Girokonto abgebucht werden. Sie entspricht beim allergrößten Teil der Belegschaft in diesem Jahr einem 13. Monatseinkommen. 1974 waren es knapp 94 Millionen DM; diesmal beträgt diese zusätzliche Aufwendung für die Belegschaft noch mehr.



Beim Vortrag von Dr. Wolff am 27. November war – trotz der Peter-Alexander-Show im Fernsehen – die Stadthalle wieder bis auf den letzten Notplatz besetzt.

Vortragsreihe weiterhin beliebt

Die Opel-Vortragsreihe zeigt auch nach über 20jährigem Bestehen noch keine Ermüdungserscheinungen. Sie ist nach wie vor beliebt und attraktiv. Während andere vergleichbare Veranstaltungen unter einem merklichen Teilnehmerschwund leiden oder ganz eingestellt werden, kamen zu den ersten Vorträgen dieses Winterhalbjahres 1975/76 wieder durchschnittlich 620 Personen pro Abend. (In den letzten Jahren schwankte die Durchschnittszahl zwischen 550 und 650.)

Volkstümlich und lebendig

Dabei handelt es sich durchaus nicht nur um Stammbesucher. Vielmehr sieht man immer wieder neue, vor allem junge Gesichter. In einem gewissen Umfang kann man sogar von einer „Teilablösung“ der älteren Generation sprechen. So können die Opel-Vorträge nach wie vor für sich in Anspruch nehmen, Menschen aller Altersstufen, beiderlei Geschlechts und vieler Berufe zu interessieren. Das kommt natürlich nicht von ungefähr, denn bei der Auswahl der Themen und der Referenten hat man stets eine glückliche Hand. Vor allem volkstümlich und lebendig vorgebrachte Reiseberichte aus aller Welt gehören zu den besonderen Vorzügen der Vortragsreihe. Auch viele klangvolle Namen fand man auf den Ankündigungen.

Berühmte Namen

Erinnert sei in diesem Zusammenhang an einige der zahlreichen Höhepunkte im Laufe der Jahre, so an die Abende mit dem „Seeteufel“ Felix Graf Luckner oder die populären Berichte von Luis Trenker beziehungsweise die Vorträge des Tiefseeforschers Dr. Hans Hass, des Weltraum-

experten Werner Büdeler oder die Erlebnisse Heinrich Harrers in Tibet und auf den späteren Expeditionen. Auf die Spuren seltener Tiere führte Eugen Schuhmacher, und mit dem Gletscherpiloten Herrmann Geiger überflogen wir die Schweizer Bergriesen. Nicht zu vergessen die Namen Buhl, Hiebeler und Herrligkoffer, die mit weltberühmten Himalaya-Expeditionen in Verbindung stehen. Auch der Einmann-Weltumsegler Rollo Gebhardt darf bei der Aufzählung nicht vergessen werden.

Breite Palette

Auch die Vorträge der letzten Wochen waren wieder spannend und vielseitig, so der unterhaltsame Bericht von Wolfgang Freißen über die „Sonneninsel Malta“ oder Hans Patzelts abenteuerliche Reise von „Rio de Janeiro bis zum Amazonas“. Genauso fesselnd der Bericht über „Java und Bali“ des Asienexperten Dr. Oskar Weggel oder die Fahrt über die „Weihrauchstraße“ in Südarabien mit Helen Keiser. Und natürlich durfte auch diesmal Stargast Dr. Georg Wolff nicht fehlen. Er führte seine Freunde auf bekannte Alpenpässe. Fazit: eine breite Palette interessanter Themen. S.

Sonderschichten

Wegen der weiterhin sehr guten Nachfrage nach unseren Produkten wurden acht Sonderschichten beantragt, und zwar für den 24. und 31. Januar, den 7., 14., 21. und 28. Februar sowie den 6. und 13. März 1976. Die Entscheidung der Betriebsräte lag bei Redaktionsschluß noch nicht vor.



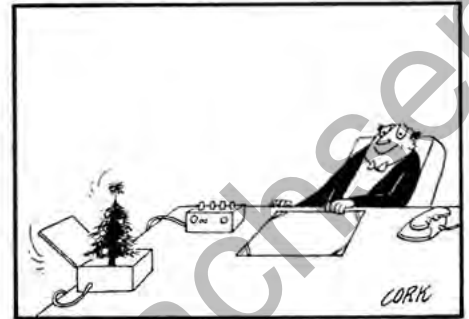
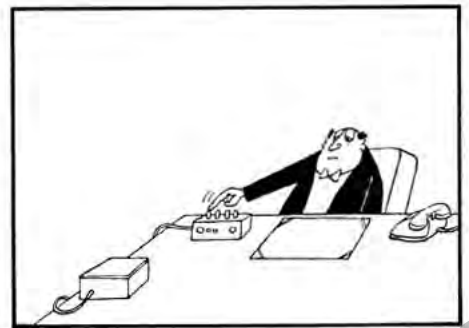
Über 800 delikate Platten

Ein Bild von der Jubilarfeier im Oktober. Aus Platzgründen konnte es ins letzte Heft nicht mehr aufgenommen werden. Aber es verdient auch nachträglich noch Interesse, denn nicht nur das Geschehen auf der Bühne oder im Saal trägt zum Gelingen einer Jubilarfeier bei, sondern auch die Vorarbeiten „am Rande“. Dazu gehören zum Beispiel Vorbereitung und Herstellung der Platten für das gemeinsame Essen. Ein Lob verdient dabei jedes Mal unsere Abteilung Werksverpflegung, die in langer Vorarbeit und am Tage der Feier in liebevoller Kleinarbeit Jubilaren und Gästen eine Gaumenfreude bereitet. Mehr als 800 Platten mußten allein für die letzte Feier fertiggestellt werden.

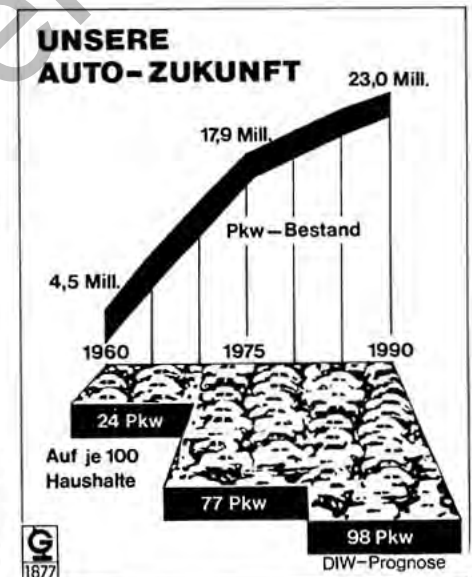


Aufträge für Behinderten-Werkstätte

In der Werkstätte für Behinderte e.V. in Rüsselsheim werden zur Zeit 60 Jugendliche betreut. Eine Reihe von Rüsselsheimer Firmen gibt an die Werkstätte Arbeiten in Auftrag, die von den Jugendlichen erledigt werden können. Zu den Auftraggebern zählen ebenfalls Abteilungen unseres Werkes. Seit kurzer Zeit wird auch die OPEL POST, die für die Rentner bestimmt ist, in der Werkstätte postfertig gemacht. Bei der letzten Versendung entstand unsere Aufnahme.



Die Aufforderung im letzten Heft „Mal wieder einen Vorschlag machen“ beflügelte unseren Zeichner Cork.



In fünfzehn Jahren wird jede Familie ein Auto besitzen. Das geht aus einer Prognose des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) über die Entwicklung des Pkw-Bestands bis 1990 hervor. Rund 23 Millionen Privatwagen werden dann über die Straßen der Bundesrepublik rollen, das sind fünf Millionen mehr als 1975. Der Pkw-Bestand wird also wesentlich langsamer wachsen als früher; denn heute haben schon drei von vier privaten Haushalten einen eigenen Wagen. Vor fünfzehn Jahren, 1960, verfügte erst jede vierte Familie über einen fahrbaren Untersatz. — Die erwartete Sättigung des Automarktes bedeutet freilich nicht, daß die Autoindustrie keine Absatzchancen mehr hat. Doch wird es sich bei den Autokäufen von morgen und übermorgen zum weitaus größten Teil um Ersatzanschaffungen, nicht aber hauptsächlich nur um Neubedarf handeln. G.

Beobachtungen

Ich kenne einige passionierte OPEL POST-Sammler. Neulich traf ich einen von ihnen. Er hatte sich gerade ein paar fehlende Hefte für seine Sammlung besorgt. Das brachte mich auf den Gedanken, einmal die Hefte dieses Jahrgangs durchzublättern, und ich merkte bald, wie wichtig es doch ist, so eine Jahreschronik griffbereit zu haben, um schnell etwas finden zu können. Der „Bericht zur Lage“ am Jahresanfang klang wenig verheißungsvoll. Das Gespenst der Kurzarbeit ging noch um. Aber schon im nächsten Heft wurde vom Silberstreifen am Horizont berichtet: Sonderschichten auf Grund der plötzlich anziehenden Inlandsnachfrage. So rasch können sich die Zeiten ändern! Wichtig die Seite „Die Geschäftsleitung im Bild“. Schließlich will man einmal wissen, wie die Männer an der Spitze aussehen. Der Ausgang der Betriebsratswahl am 6. Mai findet breiten Raum; die neuen Betriebsräte werden ebenfalls im Bild gezeigt. Des 25jährigen Bestehens des Vorschlagwesens wird gedacht. Überhaupt immer wieder Beiträge über diese wichtige Einrichtung. Interessant auch die Darstellung des Streites um die im Frühsommer erneut beantragten Sonderschichten und des Verfahrens vor der Einigungsstelle. Die Lageberichte sprechen vom anhaltenden „Aufwind“: Weitere Sonderschichten und Einstellungen. Dennoch, so heißt es an einer Stelle, sei deshalb noch kein Grund zum Jubeln. Neben dem ausführlichen Geschäftsbericht für 1974 erscheint mir als einer der beachtenswertesten Beiträge dieses Jahrgangs die Diskussion über das Fließband. Und noch einmal erlebt man beim Durchblättern den „Tag der offenen Tür“, der ein so spektakuläres Ereignis war. Die Vergangenheit kam ebenfalls nicht zu kurz: die Geschichte des Werksorchesters hat sicher vor allem ältere Leser interessiert. Die drei Jubilärfeste 1975 fanden gebührende Erwähnung. Weitgespannt der Bericht über die diesjährige Betriebsräteversammlung. Wieviel Probleme es in einem so großen Unternehmen doch gibt! Und wer sich für die fortschreitende Automatisierung interessiert, fand Wissenswertes zu diesem Thema in dem Artikel über das neue Rüsselsheimer Hochregallager. Über die Abbrucharbeiten des Opel-Schornsteins fand man ebenfalls einige Beiträge. Interessant auch die Unfallverhütungs-Serie auf der letzten Seite. Und in jedem Heft der Brückenschlag nach Bochum und Kaiserslautern. Schon diese kleine Auswahl läßt die Vielfalt der Themen und die Breite der Information ahnen, die in einem Jahrgang unserer Werkzeitschrift zu finden sind. Das wollte ich als redaktionell Außenstehender doch auch einmal gesagt haben. Spectator

UNSERE JUBILARE

40



J. Heck Wagenendmontage 1.12.1975	E. Sans Energieerzeugung 2.12.1975	G. Herden Betriebsrat 13.12.1975	F. Kluin Instandhaltung 23.12.1975
---	--	--	--

25

1.12.1975 Wilhelm Luley PEK Susanne Rosentreter Sozialabteilung	8.12.1975 Rudolf Orth Werkzeugabteilung	13.12.1975 Hans Engel Z. Masch.-Abt.
Liesel Tron Lohnbuchhaltung	10.12.1975 Kurt Öhlschläger PV Kar.-Zusammenbau	14.12.1975 Alfred Bachmann Wagenendmontage
Eduard Weber Karosseriebau	11.12.1975 Günter Bertsch Z. Masch.-Abt.	18.12.1975 Rudolf Jilka Karosseriebau
4.12.1975 Ferdinand Schwenger Finanzleitung Werner Trahorsch Transportwesen	Günter Börner Wagenendmontage	20.12.1975 Hans Lotz Karosseriebau
5.12.1975 Maria Leipold Vergaserbau	13.12.1975 Klaus Adam Karosseriebau	21.12.1975 Adolf Mann Qual. Ktr. u. Insp.

IM RUHESTAND

Raffaele Cagnino Karosseriebau	Franz Hönig Karosseriebau	Erhard Steinke Debitorenbuchhaltung
Aristomenis Colias Instandhaltung	Mohamed Amar Izarzar Instandhaltung	Rudolf Than Werkschutz
Franz Fluhr PEK	Hugo Kukuk Wagenendmontage	Franz Welters Qual. Ktr. u. Insp.
Friedrich Gabel Preßwerk	Elfriede Riehl Ersatzteilelager	

ZUM THEMA

LÄRM

Schon seit langem haben viele Industriebetriebe dem gesundheitsschädigenden Arbeitslärm den Kampf angesagt. Auch in unserem Unternehmen erzielte man dabei beachtliche Erfolge. Nun erhalten solche ständig fortgesetzten Bemühungen in der Industrie eine gesetzliche Grundlage durch die vor einem Jahr am 1. Dezember 1974 in Kraft getretene Unfallverhütungsvorschrift „Lärm“. Der Grund für ihren Erlaß besteht keineswegs in einem plötzlichen Anstieg des Lärmpegels in der Industrie und der dadurch verursachten Lärmschwerhörigkeit. Vielmehr ist der in den letzten Jahren zu verzeichnende Anstieg der Gehörschäden darauf zurückzuführen, daß diese erst seit 1961 als Berufs-

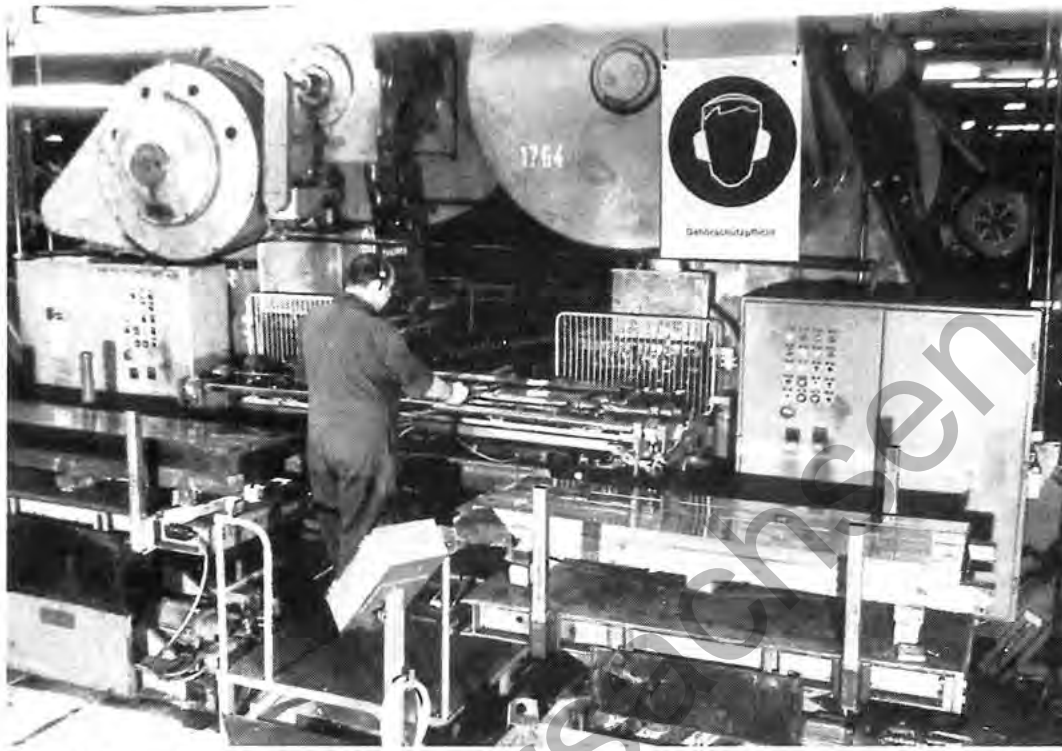


Das Hinweisschild „Gehörschutzpflicht“ kennzeichnet den Beginn eines Lärmbereichs, hier in der Stoßfängerfertigung. Auf dem Bild Mitarbeiter Willi Humburg.

krankheit anerkannt werden und darüber hinaus 1968 rückwirkend eine Zeitgrenze für frühere Schäden aufgehoben wurde, so daß der jetzige sprunghafte Anstieg der Zahlen auch auf die Erfassung von Fällen zurückgeht, die schon vor 20 und mehr Jahren auftraten.

Wann ist Lärm gehörschädigend?

Doch von besonderem Interesse dürfte die Frage sein, wann Lärm gehörschädigend sein kann. Hierzu gibt die neue Vorschrift folgende Erläuterung: „Bei einem Beur-



Sicherheitsbeauftragter Georg Knell aus dem Achsenbau demonstriert einige Schallschutzmittel. Er selbst trägt eine Gehörschutzkapsel; in der Hand hält er verschiedene Schallschutzmittel.

teilungspegel von 90 dB (A) und andauernder Einwirkung besteht für einen beträchtlichen Teil der Betroffenen die Gefahr einer Gehörschädigung. Gehörschäden können jedoch bereits bei einem Lärm auftreten, dessen Beurteilungspegel den Wert von 85 dB (A) überschreitet.“ (Anmerkung: Die Bezeichnung dB (A) setzt sich zusammen aus der Abkürzung „dB“ für die physikalische Maßeinheit Dezibel – Maßeinheit für die Intensität eines Schalles bzw. für den Schalldruck – und dem Klammersausdruck (A). Dieser Klammersausdruck bedeutet, daß die gemessenen Werte des Schalldruckes nach einer Bewertungskurve „A“ der Eigenart des menschlichen Gehörs, bei gleichem

Schalldruck tiefe Töne leiser und hohe Töne lauter zu empfinden, angepaßt werden.) Zum Vergleich hierzu einige Zahlen aus unserem Werk Rüsselsheim: Im Preßwerk herrschen im allgemeinen Beurteilungspegel zwischen 93 und 96 dB (A).

Im Motorenbau liegen die Beurteilungspegel an den Montagebändern zwischen 82 und 84 dB (A), und zwischen den Bearbeitungsmaschinen werden 86 bis 88 dB (A) gemessen. In der Karosserie-Fertigmontage liegen die Beurteilungspegel im allgemeinen unter 80 dB (A). Es handelt sich hier um Anhaltswerte, die an bestimmten lärmintensiven Arbeitsplätzen überschritten werden.



Bei uns verwendete Schallschutzmittel. Von links Kunststoffstöpsel, die der Form des Gehörganges des Trägers angepaßt werden; zwei Arten von Kunststoffstöpseln; Schaumstoffstöpsel sowie Gehörschutzwatte.

Persönliche Schallschutzmittel

Die Unfallverhütungsvorschrift „Lärm“ besagt in ihrem Kern, daß neue Maschinen und Einrichtungen nicht mehr Lärm verursachen dürfen, als dies technisch und praktisch unvermeidbar ist. Ausgenommen von der Bestimmung sind allerdings diejenigen Maschinen und Einrichtungen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vorschrift schon in Betrieb waren. In den Fällen, in denen es nicht möglich ist, gehörschädigenden Lärm auszuschließen, ist die Benutzung persönlicher Schallschutzmittel vorgeschrieben. Daher sind alle Werksangehörigen, die in einem Lärmbereich arbeiten – das sind Bereiche mit 90 dB (A) und darüber – zum Tragen von Gehörschutz verpflichtet. Hinter den kennzeichnenden Schildern beginnt im Betrieb der Lärmbereich. Übrigens kann Gehörschutz auch außerhalb der Lärmbereiche, also bei geringerem Lärm, freiwillig benutzt werden. Als Schallschutzmittel kommen bei den im



Wattespender im Betrieb. Die Gehörschutzwatte ist als Wattedropfen vorgeformt, der unmittelbar in den Gehörgang eingeführt wird.

Werk vorkommenden Schallpegeln entweder Gehörschutzstöpsel oder Gehörschutzkapseln in Frage. Gehörschutzstöpsel werden im Gehörgang getragen, zum Beispiel Gehörschutzwatte, Kunststoff- oder Schaumstoffstöpsel oder Stöpsel, die im Gehörgang geformt werden. Gehörschutzkapseln werden wie Kopfhörer über das Ohr gesetzt. Die verschiedenen Schallschutzmittel haben unterschiedliche Lärmdämmeigenschaften. So ist zum Beispiel die Lärmdämmung bei der Gehörschutzwatte

geringer als bei den meisten anderen Schallschutzmitteln. Gehörschutzwatte sollte daher nur in Bereichen benutzt werden, in denen keine höheren Beurteilungspegel als 100 dB (A) auftreten.

Sprechverständnis gewährleistet

Persönliche Schallschutzmittel sind so konstruiert, daß der Schall im Bereich der Sprachfrequenzen weniger gedämpft wird als bei höheren Frequenzen. Das bedeutet, daß die Sprachverständigung auch während des Tragens eines Schallschuttmittels gewährleistet ist. Da aber nicht jede Art Gehörschutz von jedem Werksangehörigen getragen wird, kann für eine Abteilung kein einheitlicher Gehörschutz festgelegt werden; vielmehr muß einem Werksangehörigen, der mit dem vorgesehenen Gehörschutz nicht zurecht kommt, die Möglichkeit gegeben werden, einen anderen, für ihn geeigneteren Gehörschutz auszuprobieren. Jeder, der bereits längere Zeit Gehörschutzmittel benutzt, wird bestätigen können, daß das Tragen am Anfang zwar unangenehm ist; man muß jedoch diese anfänglichen Schwierigkeiten überwinden, damit man sich wirkungsvoll gegen eine Lärmschwerhörigkeit absichern kann. Mit einem in der Vorschrift festgelegtem System von Vorsorge-, Eignungs- und Überwachungsuntersuchungen – bei Opel übrigens schon seit längerem praktiziert – soll sichergestellt werden, daß eine mögliche Schwerhörigkeit so frühzeitig wie möglich erkannt wird, damit rechtzeitig Abhilfemaßnahmen eingeleitet werden können. Eine solche Maßnahme kann die Veretzung an einen lärmfreien Arbeitsplatz sein. Jedoch das beste, aber auch das einzige Mittel für diejenigen, die in einem Lärmbereich arbeiten müssen, sich vor Lärmschwerhörigkeit und deren Folgen zu schützen, ist das Tragen von Gehörschutz.

Neue Maßstäbe gesetzt

Die neue Unfallverhütungsvorschrift „Lärm“ hat in der Diskussion um Lärmbekämpfung und Lärmschutzmaßnahmen neue Akzente gesetzt. Sie wurde auch häufig kritisiert: Die einen meinten, diese Vorschrift sei unnötig, da die Unternehmen ihre Aufgabe in der Lärmbekämpfung bereits erkannt hätten, andere glaubten, daß die Vorschrift zu wenig fordere und daß das Ziel der Lärmbekämpfung nicht mit dem nötigen Nachdruck verfolgt würde. Vielleicht wird man diese Vorschrift nach den Erfahrungen der ersten Jahre in dem einen oder anderen Punkt revidieren müssen, um ihre Wirksamkeit zu erhöhen. Unbestritten dürfte jedoch sein, daß mit der Unfallverhütungsvorschrift „Lärm“ neue Maßstäbe gesetzt wurden und die Lärmbekämpfung fester Bestandteil der Bemühungen um eine Humanisierung des Arbeitslebens bleiben wird. A.

GESUNDHEIT

18 Tage Urlaub für's Herz

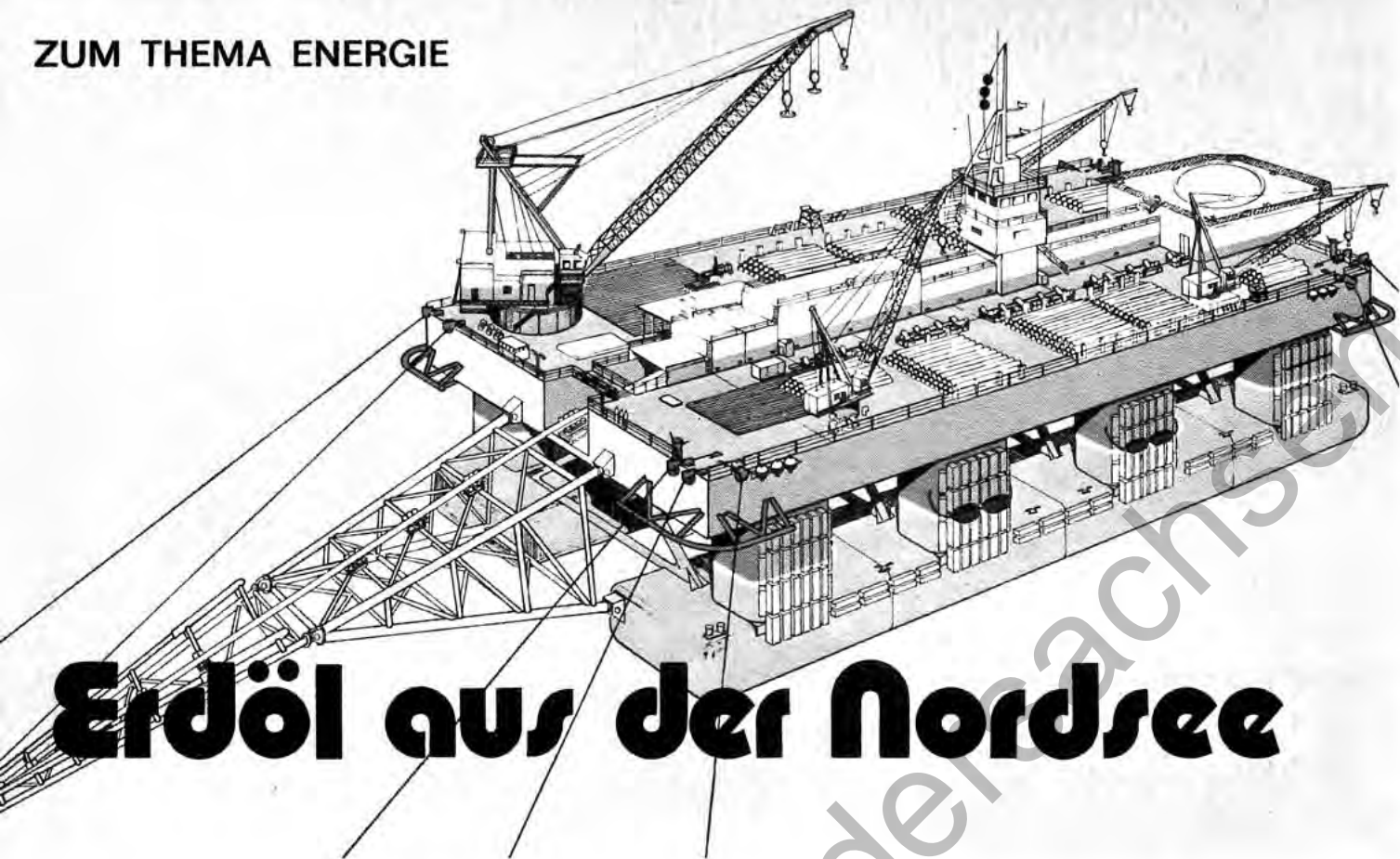
Das Herz des Menschen schlägt im Durchschnitt etwa 70mal in der Minute. Untrainierte neigen zu einem schnelleren Rhythmus. Wer aber regelmäßig etwas für seine Fitness tut und seine Ausdauer verbessert, wird bald feststellen können: Sein Herz schlägt langsamer. Und das ist gut. Denn ein trainiertes Herz erreicht mit etwa 60 Schlägen pro Minute – sozusagen ganz gemütlich – genau die Leistung eines Untrainierten. Präziser ausgedrückt heißt das: Ein Herz, das mit 60 Schlägen in der Minute auskommt, pumpt pro Schlag rund 40 Prozent mehr Blut in den Kreislauf als eines, das im „80er Rhythmus“ arbeitet.

Längere Ruhepausen

Der Leistungsunterschied bewährt sich bereits bei alltäglichen körperlichen Belastungen. Beim Treppensteigen beispielsweise kann sich der Pulsschlag fast verdoppeln. Für den Trainierten bedeutet dies gegenüber dem Untrainierten immer noch „Schongang“. Es ist keineswegs gleichgültig, ob das Herz normalerweise schnell oder langsam schlägt. Das langsamere ist das ausgeruhtere, widerstandsfähigere, jüngere. Nur während das Herz zwischen seinen Schlägen ruht, besteht für das Blut die Möglichkeit, durch die Blutbahnen des Herzmuskels selbst zu fließen und dem Herzen Sauerstoff und Nährstoffe zuzuführen. Bei einem langsamen Schlagrhythmus sind diese Ruhepausen länger.

Eine Schlüsselrolle

Im Fitnessstraining spielt das Herz eine Schlüsselrolle; denn es ist der König unter den Muskeln, die der Mensch besitzt. Glücklicherweise braucht es keines besonderen Zeitaufwandes, um zu einer hohen Leistungsfähigkeit zu kommen. Es reicht schon aus, ihm täglich 5 Minuten Zeit zu widmen, zum Beispiel durch langsamen Dauerlauf, flottes Radfahren oder Schwimmen – sogar durch Treppensteigen oder den neuerdings stark propagierten Trimm-Trab, eine neue Art des Laufens ohne Anstrengung.



Erdöl aus der Nordsee

Seit Jahren bemüht sich die Mineralölindustrie, in der Nordsee neue Erdöl- und Erdgasreserven zu erschließen, um mehr Unabhängigkeit von den traditionellen Erdölländern zu gewinnen. Bisher sind hier rund 3 Milliarden Tonnen Erdöl und 2.400 Milliarden Kubikmeter Erdgas entdeckt worden. Diese Energie kann jedoch nur dann preiswert genutzt werden, wenn sie über große Entfernungen durch Pipelines, die im Meer verlegt werden, zum Festland transportiert wird. Anfang Oktober begann die erste Pipeline zu sprudeln, und dieses Öl kam bei Cruden (Schottland) „an Land“. Am 3. November fand die offizielle Eröffnung durch die britische Königin persönlich statt. Über die Technik der kostspieligen Pipeline-Verlegung unter Wasser informiert der folgende Beitrag, der sich auf Unterlagen des Hauses Esso stützt.

„Seltsame“ Schiffe

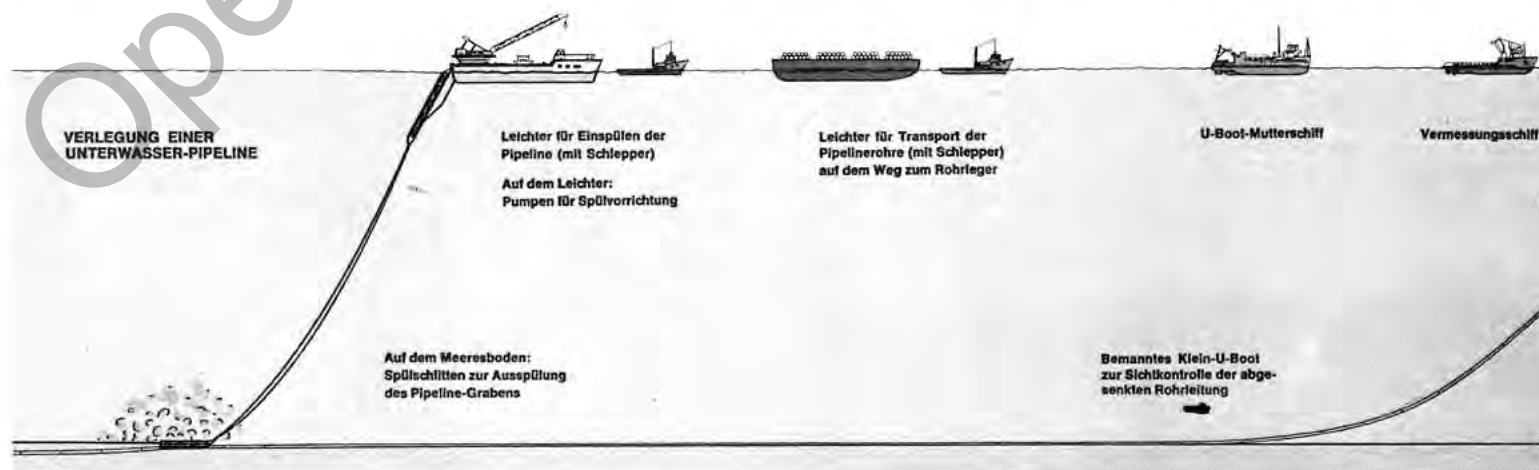
„Seltsame“ Schiffe befahren neuerdings die Nordsee. Sie sehen aus wie riesige Pontons. Etwa 130 bis 150 Meter lang und 30 bis 50

Meter breit, scheinen sie auf dicken Stelzen im Wasser zu stehen. Die Stelzen sind jedoch nur die Verbindung zu gewaltigen Schwimmkörpern unter Wasser. Sie verleihen diesen Fahrzeugen hohe Stabilität,

so daß man auch noch bei fünf Meter hohen Wellen auf ihnen arbeiten kann. Und sie stehen auch nur scheinbar still. Tatsächlich schleppen sie sich an mächtigen, tonnenschweren Ankern im Schneckentempo vorwärts; etwa 800 Meter am Tag. Mitunter schaffen sie in 24 Stunden sogar eine doppelt so lange Strecke. Der Tages-„Weltrekord“ liegt bei 5.300 Meter.

3.500 Kilometer Pipelines

Es sind Rohrleger, jene Schiffe, auf denen die Pipelines zusammengeschweißt werden, durch die in den kommenden Jahren ein stetig wachsender Strom von Erdöl und Erdgas aus den Tiefen der Nordsee zu den Küsten der Bundesrepublik, Großbritanniens, der Niederlande und Norwegens fließen soll. Anfang der achtziger Jahre dürften mehr als 3.500 Kilometer Pipelines



unter dem Nordseeboden liegen, gut drei Viertel davon Erdgasleitungen.

Isolierschicht und Betonmantel

Auf dem Rohrleger lagern die rund zwölf Meter langen Rohre. Bereits an Land wurden sie mit einer Isolierschicht und einem sechs bis acht Zentimeter starken Betonmantel umgeben. Er hat zwei Aufgaben: Einmal beschwert er die Pipeline, damit sie trotz Strömung und Auftrieb an die richtige Stelle im Meeresboden sinkt; zum anderen schützt er die Pipeline gegen etwaige Beschädigungen, wie beispielsweise durch Netzgewichte der Fischer. Hier auf dem Rohrleger werden die Rohre zusammenschweißt und die Schweißnähte genau überprüft, bevor die Pipeline im Meer versinkt. Für die Tests hat man ganz neue Geräte entwickelt, die sich in der Pipeline mit einer Geschwindigkeit von gut zwei Kilometer in der Stunde von Schweißnaht zu Schweißnaht bewegen und etwa innerhalb einer Minute eine 360-Grad-Panoramabelichtung einer Schweißnaht machen können.

Absolut sicher

Von dem Rohrleger senken sich die zusammenschweißten Rohre in einer flachen, mehrere 100 Meter langen S-Kurve auf den Meeresboden. (Siehe die Illustration.) Dabei treten wie beim Stapellauf eines Schiffes Belastungen auf, denen die Leitung während ihres späteren Betriebes nie wieder ausgesetzt sein wird. Eine Pipeline, die unbeschädigt auf dem Meeresboden ankommt und die vor Inbetriebnahme vorgeschriebene Druckprobe überstanden hat, kann als absolut sicher gelten. Bisher nennt die Statistik über Ölverunreinigung der Meere jedenfalls keine einzige Rohrleitung als Verschmutzungsursache.

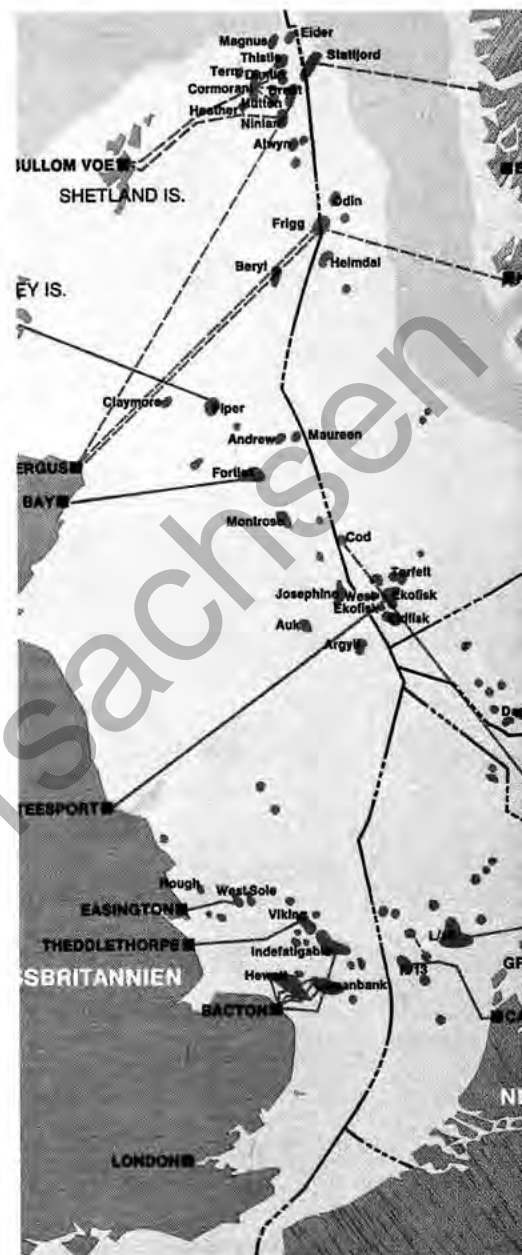
Reparatur auch durch Taucher

Zu dem Rohrleger, auf dem 100 bis 130 Mann arbeiten, kommen noch ein Ver-

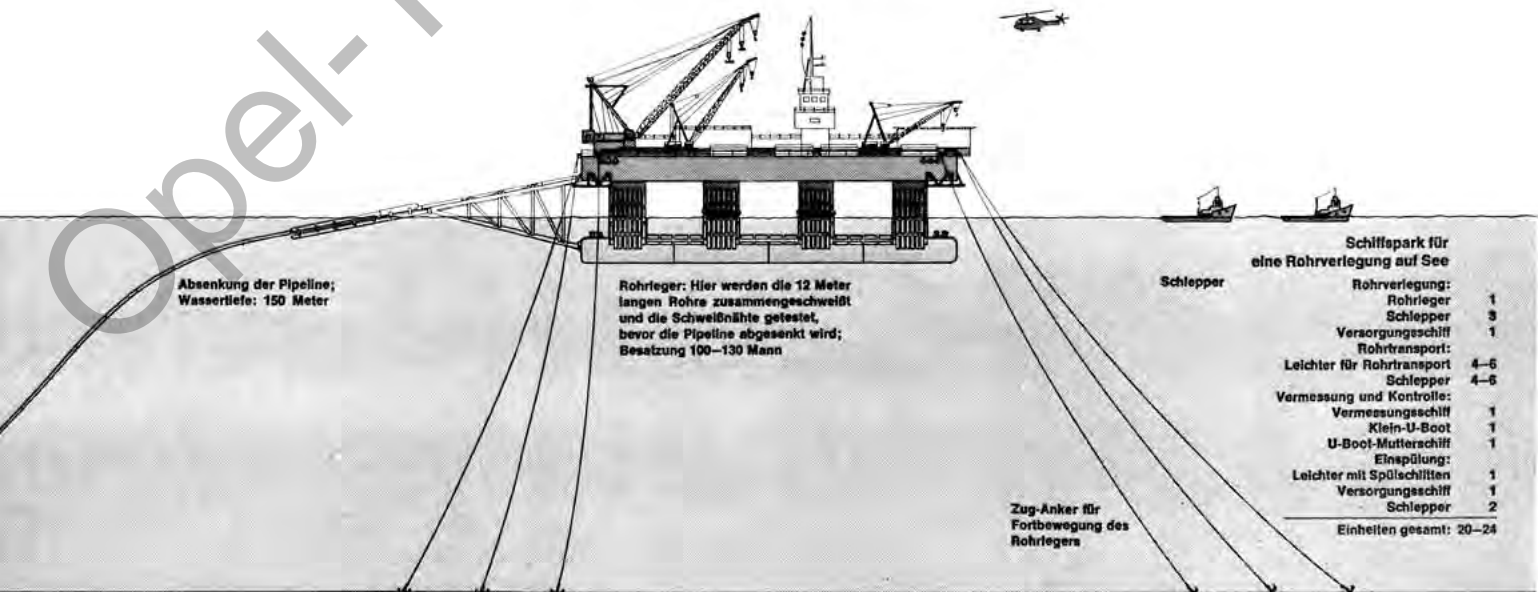
messungs- und Versorgungsschiff, mehrere Schlepper und Leichter, die neue Rohre von der Küste zum Verleger bringen, ein Klein-U-Boot zur Prüfung der Rohre unter Wasser und ein Leichter mit einem Spülschlitten. Auf diesem Leichter stehen starke Pumpen, die Wasser unter hohem Druck zu den Düsen des Spülschlittens pressen. Die scharfen Wasserstrahlen aus den Düsen des Schlittens spülen unter der Rohrleitung einen Graben aus, der zwischen 1,20 und 3,50 Meter breit und bis zu 3 Meter tief ist. In ihn sinken die Rohre, und die natürliche Strömung des Meeres deckt sie wieder zu. Im Falle einer Reparatur kann man die Pipeline entweder wie bei der Ausbesserung eines Unterseekabels wieder an die Oberfläche heben, oder man läßt die Arbeiten von Tauchern am Meeresboden vornehmen. In der Entwicklung sind auch bereits unbemannte, ferngesteuerte Reparaturaggregate.

Drei Monate jährlich

Die Verlegung einer Unterwasserpipeline ist ein schwieriges, kostspieliges und viel Zeit erforderndes Unternehmen. Die Rohrleger können nämlich nur bei Wellenhöhen bis zu etwa fünf Meter arbeiten. Wird die See rauher, muß die Arbeit eingestellt werden. Und rauhes Wetter ist in der Nordsee keine Seltenheit. Dort blasen Stürme bis zu 200 Kilometer pro Stunde, erreichen Wellen Höhen von 20 Meter, rechnet man mit „Bauwetter“ nur über drei Monate im Jahr. Infolge der dadurch entstandenen Verzögerungen konnte die erste Pipeline erst in diesem Herbst in Betrieb genommen werden. Bis zur Inbetriebnahme der ersten Pipeline ist alles Öl, das in der Nordsee gefördert wurde, mit Tankern zur Küste gebracht worden. Daß das Ganze teuer ist, liegt auf der Hand: Drei Millionen DM pro Pipeline-Kilometer, eine gewaltige Gesamtinvestition auf dem Wege zu mehr Unabhängigkeit in der Erdölversorgung.



Erdöl- und Erdgasfelder sowie fertige bzw. im Bau befindliche oder geplante Erdöl- und Erdgas-Pipelines in der Nordsee.





Links Walter Wagner, einer der 12 Busfahrer der Abteilung Berufsverkehr. Seine Tour führte an diesem Tag auch über Igstadt, wo die Aufnahme gemacht wurde.

sie zur Arbeit zu holen und wieder nach Hause zu bringen, zumal viele von ihnen nicht selbst Auto fahren.

Fester Fahrplan

Jeweils vier Busse pro Schicht fahren zum Beispiel nach Bierstadt, Igstadt, Massenheim, Erbenheim, Nordenstadt, Wicker, Breckenheim, Wallau, Wicker, Delkenheim, For-Biehler, Marxheim, um nur einige Orte zu nennen, die von den gelben Bussen angefahren werden. Weitere Busse sind im innerbetrieblichen Linienverkehr nach einem festen Fahrplan im Einsatz. Sie befördern unter anderem Mitarbeiter, die weiter entfernt liegende Werksbereiche aufsuchen müssen und bringen Werksangehörige vor Arbeitsbeginn und nach Arbeitsende zu den außerhalb des Werkes liegenden Bushaltestellen und Parkplätzen. Zu diesem Personenkreis zählen vor allem auch die Schwerbeschädigten.

BERUFSVERKEHR

Die gelben Opel-Busse

Den gelben Opel-Bussen begegnet man täglich innerhalb und außerhalb des Werkes. Uneingeweihte fragen häufig, warum eigentlich werkseigene Busse für den Berufsverkehr? Öffentliche oder private Busse könnten diese Fahrten doch genauso gut bewältigen. Wer so argumentiert, übersieht, daß diese Verkehrsträger die von den Opel-Bussen übernommenen Strecken ganz einfach nicht befahren, weil sie zu unrentabel sind. Und gerade in diesen Orten wohnen Hunderte von Mitarbeitern, meist unentbehrliche Fachkräfte, für die das Werk aus diesem Grund einen Liniendienst unterhalten muß, um



Der Bus hat sich gefüllt, die Opeler fahren zur Arbeit.



Der Leiter des Opel-Berufsverkehrs, H. Müller, Personalabteilung Lohn. Er ist auch für den Einsatz der Busse verantwortlich.



Von Haltestelle zu Haltestelle geht die Fahrt weiter in Richtung Opel-Werk. Hier ein Haltepunkt in Wallau mit Mitarbeitern aus dieser Gemeinde.

Bei Wind und Wetter

Busse und Fahrer gehören untrennbar zusammen. Sie müssen bei jedem Wetter unterwegs sein. Ob Regen, Wind, Glatteis, Nebel oder Schnee – der Fahrplan fragt nicht danach; sie tragen die Verantwortung für die Menschen, die sie tagtäglich mit „ihrem“ Bus befördern und die sie auch stets pünktlich an den Haltestellen abholen und nach der Schicht wieder zur festgesetzten Zeit zurückbringen müssen. Außer für den Berufsverkehr werden die gelben Busse für viele Sonderfahrten eingesetzt. Beispielsweise fahren sie die Mitglieder des Werksorchesters zu den jeweiligen Konzertorten und die Jubilare zum Ort der Jubilarefeier und von dort in die

Kunstradsport-Trainer

Für Mitarbeiter Karl Höhler, seit 26 Jahren bei Opel und in der Werkstoffentwicklung tätig, beginnt nach Feierabend der „zweite Beruf“: Er ist Trainer seiner Tochter Gabriele im Einer-Kunstradfahren, ein Sport auf Spezialrädern, der viel Geschicklichkeit, Kraft und Konzentration erfordert. Seit 11 Jahren trainiert er seine 19jährige Tochter. Die Freizeit gehört ganz dem Sport. Vater und Tochter sind Mitglieder des Sportclubs



Endstation: Nun geht es in die einzelnen Abteilungen zur Spätschicht.

Wohnorte zurück, um nur einige der Sonderfahrten herauszugreifen.

Bei besonderen Anlässen

Der Opel-Berufsverkehr ist der Personalabteilung Lohn angegliedert. Oft muß ihr Leiter, H. Müller, gerade bei besonderen

Anlässen oder in Stoßzeiten mehr Busse einsetzen, als ihm zur Verfügung stehen, zuletzt wieder, um ein Beispiel zu nennen, bei der Internationalen Automobilausstellung im September in Frankfurt. Dann müssen zusätzlich Fremdbusse angemietet werden.



Von links Mitarbeiter Karl Höhler, Tochter Gabriele und Kunstradsport-Bundestrainer Heinz Pfeiffer.



Zwei der zahlreichen Sonderanlässe für Fahrten der gelben Busse: Mitglieder des Unterhaltungsensembles des Opel-Werksorchesters werden mit ihren Instrumenten zu einem Konzert gefahren. — Darunter: Opel-Busse stehen zur Heimfahrt der Teilnehmer einer Jubilarfeier bereit.

Germania in Kriftel. Viele Siege brachte Gabriele Höhler inzwischen mit nach Hause. So wurde sie erst kürzlich wieder Deutsche Meisterin bei den Deutschen Meisterschaften in Wolfsburg. Bei den Weltmeisterschaften im letzten Jahr in Holland und in diesem Jahr in Gent, Belgien, wurde sie jeweils dritte. Gabriele war im Laufe ihrer Sportkarriere auch mehrmals Jugendmeisterin und Europacup-Siegerin. Auf nationaler Ebene hat sie praktisch alle Meistertitel. Von Beruf ist sie Bankkauffmann und arbeitet in Wiesbaden.

Gabriele Höhler in Aktion.



FÜR JUNGE LEUTE

Fahrzeugpolsterer

Bereits seit 1911 widmet Opel der Ausbildung junger Menschen größte Aufmerksamkeit. Allein in unserem Rüsselsheimer Werk erhalten zur Zeit mehr als 660 Auszubildende das Rüstzeug für ihr späteres Berufsleben. Die Ausbildung des gewerblichen Nachwuchses erfolgt in der werkseigenen, modern eingerichteten Lehrwerkstatt. Die Berufsschulpflicht erfüllen die Auszubildenden in der Werkberufsschule.

In unserer Serie, in der wir über verschiedene Ausbildungsberufe bei Opel be-



Mohamed El-Khayari, Auszubildender im dritten Ausbildungsjahr, mit Meister K. Breunig.

richten, geht es diesmal um den Fahrzeugpolsterer, einem weiteren gewerblichen Beruf in der Automobilindustrie. Er hat die Aufgabe, wie der Name sagt, Fahrzeuge mit dem Polster und der Innenverkleidung auszustatten. Da die Fahrzeuge verschieden sind, muß er sich auf jeden Typ einstellen. Ein Bus beispielsweise kann nicht die gleiche Polsterung erhalten wie ein Personenwagen. Vordersitze sind anders beschaffen als Rücksitze. Stoffe wechseln mit Kunstleder- und Lederbezügen. Aber nicht nur die Neuanfertigung, auch Reparaturen und Instandsetzungsarbeiten gehören zu seinen Aufgaben.

Während der dreijährigen Ausbildungszeit werden unter anderem folgende Fertigkeiten vermittelt: Nähen von Hand und mit der Maschine, Grundkenntnisse in der Metall- und Holzverarbeitung, Aufbau der Pkw-Sitze, Arbeiten mit Form- und Fertigpolstern und mit allen Arten von Schaumteilen, Anfertigen von Schablonen, Arbeiten an den verschiedenen Nähmaschinen (Stepp-, Keder- und Einfaßmaschinen). Aufstiegsmöglichkeiten bestehen bei entsprechenden Voraussetzungen zum Vorarbeiter und zum Meister.

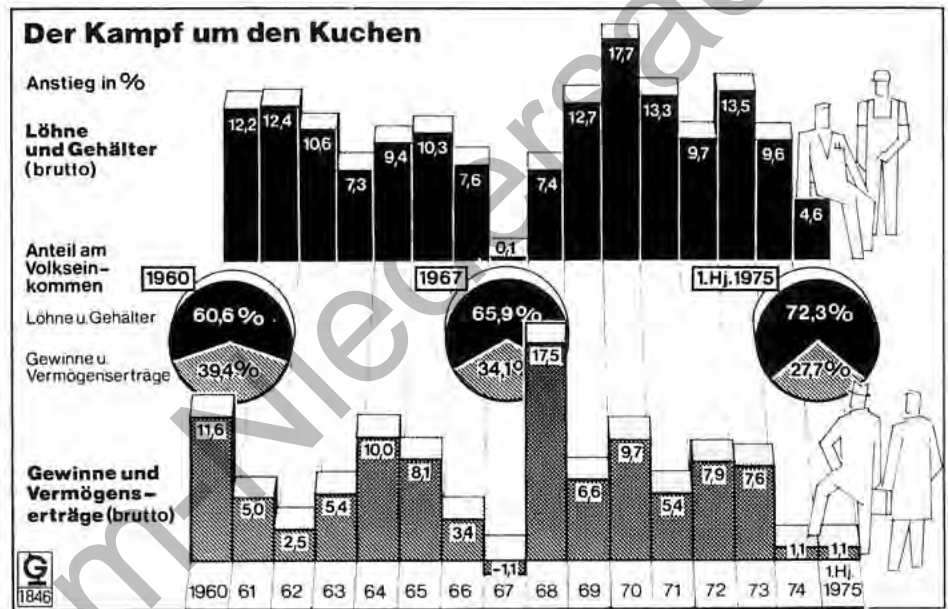


Vorurteil: Frauen können keine Vorgesetzte sein.



Vorurteil: Frauen gehören am besten ins Haus.

Frage am Ende des Jahres der Frau: Stimmt das wirklich?



Mahnung zur Vernunft

Im Kampf um den Kuchen scheinen die Arbeitnehmer in den letzten 15 Jahren einen großen Sieg davongetragen zu haben. Wie unser Schaubild zeigt, kletterten die Verdienste der Arbeiter, Angestellten und Beamten mit Ausnahme von 1964 und 1968 Jahr für Jahr stärker als die Gewinne der Unternehmen einschließlich der Vermögenserträge. Der Anteil der Löhne und Gehälter am Volkseinkommen (die Lohnquote) erreichte nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im ersten Halbjahr 1975 mit 72,3 Prozent einen neuen Höchststand. Allerdings, auch der Anteil der Arbeitnehmer an den Erwerbstätigen ist in dieser Zeit erheblich gewachsen. Das größere Stück vom Kuchen mußten sich also immer mehr Arbeitnehmer teilen. Unternehmer und Selbständige erhielten dagegen im Laufe der Jahre einen immer kleineren Teil des Volkseinkommens, aber ihre Zahl schrumpfte ebenfalls. Doch selbst wenn man diese Entwicklung in der Rechnung berücksichtigt, auch die „bereinigte Lohnquote“ hat mit 65,8 Prozent eine Rekordhöhe erreicht. Dieser Sieg der Arbeitnehmer im Verteilungskampf hat sich freilich gerade in letzter Zeit immer mehr als Scheinsieg erwiesen. Denn steigende Lohnkosten und schrumpfende Gewinnspannen gingen zu Lasten der notwendigen Investitionen und des Wachstums und führten letztlich zum Verlust von Tausenden von Arbeitsplätzen. Daher ja auch die Mahnung der Verantwortlichen an die Tarifparteien, in der kommenden Lohnrunde Vernunft walten zu lassen.G.

OPEL baute auch Motorräder

Schon oft ist an dieser Stelle von den Opel-Produkten früherer Jahrzehnte gesprochen worden: von Nähmaschinen, Fahrrädern und Oldtimern. Doch von den Motorrädern, die Opel auch einmal hergestellt hat, war eigentlich selten die Rede.

Dabei begann die erste Periode der Motorradherstellung bereits 1901. Man baute damals robuste 1 3/4 und 3 1/2 PS-Modelle. Durch den 1898 aufgenommenen Automobilbau wurde die Motorrad-Produktion aber mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt.

Auf der Opel-Rennbahn

Nach mehrjähriger Unterbrechung wurde sie 1913 erneut aufgenommen. Anfang

schnittsgeschwindigkeiten von über 70 km/h erreichten. Doch wurde die Motorrad-Produktion später wieder gedrosselt, weil man die Kapazität für den 1924 auf den Markt gekommenen Opel-„Laubfrosch“ brauchte, der eine Marktsensation war und außerordentlich gut verkauft wurde.

Für Raketenantriebsversuche

Die dritte und letzte Motorrad-Bauphase des Werkes begann 1928. Man hatte seinerzeit die Lizenz des Stahlblech-Preß-Fahrgestells von Ernst Neumann-Neander erworben und baute einen eigenen 496 ccm 1-Zylinder-Motor mit seiten- und obengesteuerten Ventilen hinein. Hergestellt wurden diese unter dem Namen



Zur Illustration dieses Artikels eine Aufnahme, die Opel-Rentner Karl Müller aus Trebur, früher Mitarbeiter der Transportabteilung, mit seinem Opel-Motorrad aus dem Jahre 1928 zeigt, als die letzte Motorrad-Bauphase des Werkes begann. Mit der Maschine, von der sich Karl Müller jetzt trennen will, ist er mehr als 30 Jahre lang gefahren, vor allem natürlich täglich ins Werk, aber auch bei zahlreichen Urlaubsfahrten war sie für ihn und seine Frau immer ein zuverlässiger Begleiter zu ferneren Zielen.

der zwanziger Jahre produzierte das Werk Einbaumotoren für Fahrräder und Kleinkrafträder. Spätere Versionen, 1922 und 1923 gebaut, hatten senkrecht im Fahrgestell eingesetzte OHV-Motoren, teilweise mit vier Ventilen und Wasserkühlung. Sie waren hauptsächlich für Rennen bestimmt. Fritz von Opel und Ernst Knappke errangen zahlreiche Siege auf diesen Maschinen, die auf der früheren Opel-Rennbahn in Rüsselsheim Durch-

„Opel-Motoclub“ bekannten Maschinen zunächst in den mit Opel verbundenen Elite-Diamant-Werken in Brand-Erbismühle in Sachsen. Die sv-Opel-Maschine kostete 1928 1165 und die ohv-Version 1265 Reichsmark. Ein Opel-Motoclub-Fahrgestell benutzte Fritz von Opel 1928 für seine Raketenantriebsversuche auf der Avus in Berlin. 1930 schlug dann auch der dritte und letzten Opel-Motorrad-Periode die Stunde. H.K.

Winterfahrschule

Das wichtigste Gebot aller Winterfahrten lautet: Jede ruckartige Aktion an Lenkrad und Pedalen vermeiden! Noch deutlicher heißt dies: Nicht scharf anfahren, hart bremsen oder energische Lenkbewegungen ausführen. Der Kontakt zwischen Reifen und Straße ist auf glatter Oberfläche eine zarte Bindung, die nicht durch groben Umgang gefährdet werden darf. Bei gefährlichen Situationen muß man die Trocken-Fahrpraxis vergessen und den Fuß vom Bremspedal lassen. Die Aussicht, sich durch ein sanftes und geschicktes Lenkmanöver aus der Affäre ziehen zu können, ist in der Regel weit besser, als durch eine Notbremsung eine Rutschpartie zu riskieren, wobei man durch blockierende Räder noch die Lenkbarkeit des Autos einbüßt.

Wenn das Auto sitzt . . .

Ist das Auto mit durchdrehenden Rädern im Schnee steckengeblieben, auf keinen Fall mit brutalem Gasfuß eine Gewaltlösung versuchen. Die Antriebsräder graben sich nur noch tiefer ein. Den eingesunkenen Rädern muß freier Weg geschaffen werden. Wer einen Spaten dabei hat, ist fein dran, wer keinen hat, kann mit Hilfe einer Radkappe Schnee räumen. Ist der Weg so geebnet, kann ein neuer Anfahrversuch erfolgen. Doch jetzt mit wenig Gas und ganz sanft. Geht es nicht vorwärts, Rückwärtsgang rein und so die Anlaufspur vergrößern. Wichtig ist dabei, daß die Vorderräder immer geradeaus stehen – es sei denn, es handelt sich um ein Auto mit Frontalantrieb, dann kann man auch seitwärts klettern.

Schaukelspiel und Wagenheber

Ein cleverer Beifahrer, der sich auch als „Schaukelbursche“ verwenden läßt, kann eine große Hilfe sein. Durch schnelles vorwärts – rückwärts – Anfahren läßt sich Land gewinnen, und wenn der Beifahrer dann im richtigen Augenblick mit seinem Gewicht noch die Stoßstange auf der Seite der Antriebsräder belastet, erreicht man festen Grund. Hilft dies aber alles nicht, und ein hilfreicher Abschlepper ist nicht in Sicht, dann hilft nur noch der Wagenheber. Mit ihm wird der Wagen auf der eingesackten Seite soweit angehoben, daß sich die eingegrabene Kuhle mit Zweigen, Steinen oder in letzter Not auch mit der Fußmatte aus dem Auto ausfüllen läßt. Wer allerdings kein Brettchen als Unterlage gegen das Einsinken des Wagenhebers dabei hat, dem nützt dieser Tip gar nichts.

Blockierende Räder

Die durch Straßenglätte verminderte Haftreibung zwischen Reifen und Straße führt schon bei geringem Pedaldrücken zum Blockieren. Blockierende Räder verlieren aber die Seitenführung und lassen sich auch nicht mehr lenken. Ist man im ersten Schrecken auf die Bremse getreten und merkt: Das Auto rutscht, dann muß die nächste Reaktion sein: Bremse freigeben und vorsichtig auslenken. Gerät man unversehens auf Glatteis, in keinem Falle bremsen oder abrupte Lenkbewegungen versuchen: Brides führt unweigerlich zum Schleudern!



WERK BOCHUM

Die Chance genutzt und dafür belohnt

In der Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1975 haben 3.876 Bochumer Werksangehörige Verbesserungsvorschläge eingereicht. Wie durch ein Plakat angekündigt und auch in der letzten Ausgabe der OPEL POST erwähnt, wurden 31 dieser Einsender ausgelost, die wertvolle Preise bekommen sollten. Am 12. November war es dann so weit. Im Beisein der Werksleitung, von Führungskräften aus allen Betriebsbereichen und Vertretern des Betriebsrates fand im Rahmen einer kleinen Feierstunde die Preisverteilung statt.

Hoher Kostendruck

Zu Beginn der Veranstaltung sprach der Vorsitzende des Ausschusses für das Vorschlagwesen, E. Eurich, über die Zuordnung des Vorschlagwesens in einem Unternehmen. Er ging davon aus, daß der zur Zeit auf der Gesamtwirtschaft lastende hohe Kostendruck nur durch zusätzliche Maßnahmen aufzufangen sei. Viele Systeme und Programme würden

zur Erreichung dieses Ziels erprobt. Das Vorschlagwesen, ein Programm unter vielen, sei jedoch aus der Erprobungszeit herausgewachsen. Es hätte sich als Ideenquelle in allen gut geführten Unternehmen fest etabliert. Weiter sagte er, daß mit dieser Einrichtung jedem eine Chance geboten werde, über den eigenen Tätigkeitsbereich hinaus in jeder Beziehung an der Bestgestaltung der Unternehmen mitzuwirken.

Es sei vorrangige Aufgabe der Führungskräfte, zur Erreichung der an sie gestellten Aufgaben, die eigenen Mitarbeiter so zur Mitarbeit zu motivieren, daß die Arbeitsgruppe die gesteckten Ziele erreicht und so zur Erhaltung der Arbeitsplätze und zur Absicherung des sozialen Status beiträgt. E. Eurich beendete seine Ausführungen mit dem Hinweis, daß bei Opel bezüglich der Mitarbeit am Vorschlagwesen und damit am Unternehmen bereits Beachtliches geleistet worden sei. Die Konkurrenz – insbesondere die aus-

ländische Konkurrenz – lasse es nicht zu, stillzustehen und zufrieden zu sein; auch hier, wie in allen Dingen unserer Zeit, müßten neue Maßstäbe gesetzt und diese auch erreicht werden.

Knisternde Spannung

Die dann beginnende Verlosung der Preise, die von den „Glücksfeen“ Doris und Iris – Mitarbeiterinnen der Abteilung Vorschlagwesen – vorgenommen wurde, brachte knisternde Spannung in den Raum. Tragbare Fernsehgeräte, Kameras, Tonbandgeräte, Stereoanlagen mit Boxen sowie Reisen im Wert von je DM 600 gingen in den Besitz der glücklichen Gewinner über. Die Hauptpreise, die Farbfernsehgeräte und die Reise im Wert von DM 3.000 (Gewinner: Michael Löger), übergab der Leiter des Werkes, H. Gensert. Für die Belegschaft sprach der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende H. Gantenberg die Glückwünsche aus. Im Schlußwort bedankte sich der Leiter des Werkes für die große Mitarbeit am Vorschlagwesen und gab der Hoffnung Ausdruck, daß er zum Nutzen der Einsender und auch des Unternehmens im nächsten Jahr gern noch mehr Prämien als bisher für gute Ideen überreichen möchte. Jeder habe die Chance dazu; es gelte nur, diese zu nutzen. E.

Blick in den Speisesaal D 1 unseres Bochumer Werkes, wo am 12. November die Preisverteilung stattfand.





Das Glücksspiel beginnt. E. Eurich, Vorsitzender des Ausschusses für das Vorschlagwesen Bochum, legt die Gewinnlose in die Trommel



Bei leiser Musikuntermalung wurden die Gewinne ausgelost und von den „Glücksfeen“ des Vorschlagwesens Doris und Iris den Gewinnern übergeben.



Das Schlußwort sprach der Leiter des Werkes, H. Gensert: Dank für die Mitarbeit und die herzliche Bitte, die Chancen weiterhin zu nutzen.

Gute Entwicklung

Dem Jahresbericht 1974 der Abteilung Unfallverhütung unseres Bochumer Werkes ist zu entnehmen, daß die Unfallhäufigkeit mit 29,8 Unfällen gegenüber 1973 mit 38,8 Unfällen pro 1 Million Arbeitsstunden um 23,2 Prozent verbessert werden konnte. Die Unfallschwere wurde von 433 und 353 (18,5 Prozent) Verlusttage pro 1 Million Arbeitsstunden verbessert.

Während 1963 jeder 4. Lohnempfänger einen Betriebsunfall hatte, war es 1974 jeder 19. Lohnempfänger mit einer durchschnittlichen Ausfallzeit pro Unfall von 11,9 Arbeitstagen. 1963 betrug die Unfallhäufigkeit 108,9 und 1974 29,8, was einer Verbesserung von 72,64 Prozent entspricht. Unter Unfallhäufigkeit versteht man die Anzahl der Betriebsunfälle pro 1 Million bezahlter Arbeitsstunden. Die Unfallschwere hingegen gibt die Verlusttage pro 1 Million bezahlter Arbeitsstunden an.

Die Zahlen zeigen, daß es möglich ist, die Meßwerte des Unfallgeschehens bemerkenswert zu verbessern, wenn alle – jeder im Rahmen seiner Möglichkeiten – Aktivitäten für die Erhöhung der Arbeitssicherheit entwickeln.

In wenigen Zeilen

Die in unseren Theaterplänen aufzeichneten Veranstaltungen sind nur ein Auszug aus den Plänen der einzelnen Theater. Die Sozialabteilung weist darauf hin, daß selbstverständlich für fast alle anderen Veranstaltungen ebenfalls Karten beschafft werden können. Auskunft und Bestellung unter Werksruf Bochum 2407.

Wie in den vergangenen Jahren werden in diesen Tagen die Weihnachts- und Neujahrsgrüße an die Werksangehörigen verschickt, die zum Grundwehrdienst oder Zivildienst einberufen worden sind.

Eine Weihnachtspäckchen-Aktion läuft in den nächsten Tagen an. Alle Werksangehörigen und auch Familienmitglieder, die das Fest im Krankenhaus verbringen müssen, werden besucht und bekommen das Päckchen überreicht.

Im Informationsdienst „ibi“ der „Gesellschaft für innerbetriebliche Publizistik“ wurde vor kurzem unsere Spalte „An den Rand geschrieben“ lobend erwähnt.

Das Gewühl für morgen...

„Wir wühlen, damit Sie nicht ins Gewühl kommen!“, so hieß es kürzlich in einer Anzeige der „Bochumer Illustrierten Zeitung“, die die beteiligten Baufirmen beim Stadtbahntunnel aufgegeben hatten. Gemeint waren die umfangreichen Arbeiten, die die Verkehrssituation in der Stadt für die Zukunft meistern sollen.

10 Jahre Baustelle

Am 27. Mai 1970 fand der erste Spatenstich für den Bau der Stadtbahn in Bochum statt. Bis 1985 sollen voraussichtlich die Arbeiten dauern. Bis dahin wird es in der Innenstadt Umleitungen, Dreck, Staub, Kräch geben. Über 10 Jahre noch wird die Stadt einer großen Baustelle gleichen. Zahllose Menschen werden an diesem Werk arbeiten. Sichtbar an der Oberfläche, aber auch unsichtbar im Dunkel der Tunnel. Nach der Fertigstellung ist das Stadtbahnnetz 35 km lang, davon 10 km unterirdisch, 15 km aufgeständert und 10 km in Straßenlage.

Die Kosten werden auf rund 1 Milliarde DM geschätzt. Land und Bund steuern dazu bei. Die ersten 1,5 km Tunnel sind fast fertiggestellt. Großbaustelle ist zur Zeit der Hauptbahnhofsvorplatz, der Knotenpunkt des Stadt- und S-Bahn-Verkehrnetzes werden wird.

Neue Bauweise

Kürzlich war für die Bochumer Bürger Gelegenheit, die fertiggestellten und die noch im Bau befindlichen unterirdischen Anlagen zu besichtigen. Man hatte einen Tag der offenen Tür veranstaltet, zu dem ähnlich wie beim Tag der offenen Tür bei

Opel über 25.000 Besucher gekommen waren. Man konnte ein Modell des späteren Stadtbahnwagens besichtigen. Es wurde eigens für den Zweck der Stadtbahn entwickelt. Interessant war für die Besucher vor allen Dingen die sogenannte „Neue österreichische Tunnelbauweise“, die neben der offenen Bauweise in Bochum angewandt wird. Sie ist speziell im österreichischen Raum entwickelt worden. Hier wird unmittelbar nach Ausbruch der Erdmassen, der mit einer großen Fräse erfolgt, der Boden mit einer 25 cm starken Spritzbetonschicht versehen. Das ist die äußere Schale des Gewölbes. Die Innenschale besteht aus einem 30 cm starken Stahlbetongewölbe, das die endgültige Tunnelauskleidung darstellt. Innerhalb von einigen Wochen hat man mit dieser Bauweise mehrgeschossige Häuser, eine Straße und den Bundesbahndamm unterfahren. Es ist alles reibungslos verlaufen. Man hat Tag und Nacht daran gearbeitet. Es durfte ja keine Behinderung vor allem des Zugverkehrs geben.

„Bessere Verbindungen“

In der zu Anfang zitierten Anzeige hieß es weiter: „Darum schaffen wir bessere Verbindungen für die Zukunft. Wir bringen Kinder sicher zur Schule und Väter früher nach Hause. Unterirdisch. Da gibt es keine Autoschlängen mehr — nur grüne Welle. Seien Sie nicht böse auf uns. Wir müssen weiter wühlen, sonst sitzen Sie morgen im Gewühl.“ Bleibt zu hoffen, daß die innerstädtische Verkehrsbelastung durch die Stadtbahn termingerechtfertigt wird und Bochum damit gut vorbereitet auf das Jahr 2000 blicken kann.

Wußten Sie schon?

- daß seit Produktionsbeginn im Oktober 1962 bis heute im Werk Bochum über 5 Millionen Fahrzeuge hergestellt worden sind?
- daß bei Redaktionsschluß Ende November 14.604 Lohnempfänger, 2.055 Gehaltsempfänger und 329 Auszubildende in unserem Bochumer Werk beschäftigt waren?
- daß das Durchschnittsalter der Gehaltsempfänger im Werk Bochum 40,7 und das der Lohnempfänger 38,4 Jahre beträgt?
- daß bei uns 17,6 % ausländische Mitarbeiter beschäftigt sind?
- daß die Gesamtfläche des Bochumer Werksgeländes 1,643 Millionen qm beträgt?
- daß die Arbeitsfläche 796.000 qm groß ist und davon Werk I über 532.000 qm, Werk II über 176.000 qm und das Ersatzteillager über 88.000 qm verfügen?
- daß sich der Verbrauch an Elektrizität im Monat auf rund 23.000.000 kWh, beim Wasser auf 185.000 m³, beim Erdgas auf 18.000.000 Mcal, beim Heizöl auf 1.000 t und beim Dampf auf 22.000.000 Mcal beläuft?
- daß wir einen Materialverbrauch im Monat von ca. 13.500 t Blech, 2.800 t Guß, 950 t Stahl, 80 t Nicht-Eisenteile und 150 t Lack haben?
- daß die gereinigte Frischluft für die Werkhallen 1 Million m³ je Stunde beträgt und daß dies dem Volumen eines Würfels mit 100 m Kantenlänge entspricht?
- daß die werkseigene Müllverbrennungsanlage 40.000 m³ im Jahr verarbeitet und daß diese Menge etwa der Beladung von 2.600 Waggons entspricht?
- daß wir im Werk Bochum eine Gebrauchswasserumwälzung von 34.200 m³ und einen Frischwasserverbrauch von 6.200 m³ je Tag haben?
- daß wir im Jahr über 120.000 Exemplare der OPEL POST verteilen und auch an Bundeswehrangehörige und Geschäftsfreunde verschicken?
- daß unsere Wohnheime über 2.418 Bettplätze verfügen und wir 668 werksgeförderte Wohnungen besitzen?



So wird unter der Oberfläche von Bochum gewühlt. Der Tunnelvortrieb für die zukünftige Stadtbahn ist deutlich zu erkennen.



G. Lunau

Im Fertigungsbereich Bochum gab es folgende Organisationsänderung: Die betrieblichen Aktivitäten der Standardabteilung außerhalb des Akkordlohnbereiches sind in einer Abteilung zusammengefaßt worden. G. L u n a u ist Leiter der neuen Abteilung „Methoden- und Materialstudien“ und berichtet dem Leiter der Standardabteilung. Die neue Abteilung gliedert sich in die Gruppen Methodenstudien (Betrieb und Büro), Arbeitsstudien in unproduktiven Bereichen und ISM-Abteilungen sowie Materialstudien.

Eine von uns

Meisterin im Hallenhandball

1975 ist das Jahr der Frau. Eigentlich ein Grund, in unserer Werkzeitschrift das Thema aufzugreifen. Es würde sicher ganze Seiten füllen, wollte man die vielen kleinen und großen Aktivitäten und auch die stillen und bescheidenen Dienste unserer Mitarbeiterinnen näher beleuchten.

Alles das wäre auch nur ein Gesichtspunkt zum Thema. Mit dem Hinweis auf das Jahr der Frau wurden wir auf unsere Mitarbeiterin E. Mönkemeyer aufmerksam gemacht, über deren Arbeit und Freizeitbeschäftigung wir hier berichten wollen:

Zahlreiche Erfolge

Sie hat die „Dreißig“ überschritten, wohnt in Witten, vor fünf Jahren nahm sie im Zentral-Ersatzteile-Lager in Bochum-Langendreer die Arbeit auf. Sie hat anfangs am Band in der Vorverpackung gearbeitet, war auch schon als Stapelfahrerin tätig. Heute arbeitet sie als Reklamator in der Vorverpackung. Sie treibt bereits seit frühester Jugend Sport. Erst war es die Leichtathletik, später das Geräteturnen und dann der Hallenhandball. Seit etwa 10 Jahren ist es diese Sportart, die einen großen Teil der freien Zeit unserer Mitarbeiterin ausfüllt. Frau Mönkemeyer ist Mitglied der „Union-Turn-Gemeinde Witten“ – kurz „UTG“ genannt. Der Verein hat über 25 verschiedene Sportgruppen. Nicht nur die Größe zeichnet diesen Verein aus, auch die Erfolge sind beachtlich, die der Verein in den einzelnen Sportarten erzielte.

So hat die Abteilung Hallenhandball immerhin den Aufstieg von der Bezirksklasse bis zur Bundesliga geschafft. Der Sprung zur höchsten Klasse gelang im Sommer dieses Jahres. Zuvor konnten die Handballdamen unter maßgeblicher Beteiligung unserer Mitarbeiterin fünfmal den Titel Westfalenmeister und einmal den Titel Westdeutscher Meister erringen. Wir fragten, was erforderlich ist, um eine gute Handballspielerin zu werden und solche Siege zu erringen. Die Antwort: „Training!“ Trainiert wird zweimal in der Woche, und zwar je 2 1/2 Stunden. Es sind vor allen Dingen Spring-, Kraft- und Fallübungen. Man sei abends nach dem Training ganz schön groggy, ließ unsere Mitarbeiterin verlauten. Aber es muß doch Spaß machen.

Keine Prämien

Gespielt wird fast an jedem Wochenende. Bei Auswärtsspielen geht es bis nach Osnabrück, Hamburg, Kiel, Berlin. Unser Bild zeigt, daß das Handballspiel kein Zuckerlecken ist. Das Kämpfen und Spielen wird nicht bezahlt. Es gibt auch keine Gagen und Prämien. Man ist stolz darauf, Amateurspieler zu sein. Was dieses Hobby so attraktiv macht – so Frau Mönkemeyer – sind die „schönen gemeinsamen Stunden“ nach dem Spiel, wenn der Sieg oder die Niederlage im Kreis der Kameradinnen diskutiert und gefeiert wird. Auf dem Bild ist Mitarbeiterin E. Mönkemeyer (4. von links) im harten Einsatz bei einem Spiel gegen Bayer-Leverkusen zu sehen.

Unsere Jubilare (Werk Bochum)

25

6.12.1975
Karl Brückel
Prod.-Vorb. Werk II

19.12.1975
Gerhard Reppert
Preßwerk

25.12.1975
Jean Glowacki
Karosseriebau

Wir gedenken (Werk Bochum)

J. Ch. Martinez, Chassisbau
geb. 27.12.30 gest. 26.9.75

Günter Bratoscheck, Karosseriebau
geb. 15.11.39 gest. 10.10.75

Hans Schlender, Karosseriebau
geb. 30.12.19 gest. 27.10.75

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

Beschaffungswesen Kaiserslautern

Das Beschaffungswesen Kaiserslautern besteht in seiner Gesamtheit aus dem Betriebsmittel-Einkauf, der Fertigungsmaterial-Disposition und der Verkehrsabteilung. Es ist insbesondere zuständig für Vorgänge, die finanzielle Verpflichtungen nach sich ziehen. Grundlagen für die tägliche Arbeit sind das Purchasing Manual (Einkaufs-Richtlinien) der General Motors Corporation und in diesem Zusammenhang ergangene interne Finanz- und Betriebsrichtlinien.

Betriebsmittel-Einkauf

Dieser Bereich ist für die Beschaffung aller Materialien, die nicht unmittelbar an unserem Produkt „Auto“ verwendet werden, verantwortlich. Hierunter fallen: Elektromaterialien, Betriebsschlosserei-Artikel, Öle, Fette und Chemikalien, Maschinen-Ersatzteile, Werkzeuge, Schutzbekleidung sowie Dienstleistungen aller Art, wie Reparaturen an Maschinen und An-



Rechts vorne der Leiter der Disposition Kaiserslautern R. Grag, und Mitarbeiter L. Schmitt beim Abprüfen einer Betriebsreklamation. Dahinter die Mitarbeiter G. Raschke und R. Schmitt bei der Erstellung von Liefer-Abrufen.

lagen, Gebäudeinstandhaltung und Umweltschutz-Maßnahmen.

Große Lagerhaltung

Aus dieser Vielzahl von Materialgruppen ergibt sich die Notwendigkeit einer Lagerhaltung von ca. 24.000 Artikeln. Hinzu kommen noch Einzel-Anforderungen aus den verschiedenen Hauptabteilungen, die nicht in die Gruppe der Lagermaterialien fallen und extra erledigt werden müssen. Die gesamte Beschaffungsmaterie erfordert die Ausstellung von monatlich ca. 1.500 Aufträgen. Wir arbeiten mit 1.800 Lieferanten zusammen. Das hieraus resultierende Einkaufsvolumen beträgt ca. 1 Million DM pro Monat. Darüber hinaus befaßt sich der BME auch mit dem Verkauf des im Werk Kaiserslautern anfallenden Schrotts. In der Hauptsache sind das Späne aus dem Automatenbau und Blechabfälle aus dem Preißwerk. Jeden Montag werden ungefähr 50 Waggons verladen.

Fertigungsmaterial-Disposition

Diese Abteilung hat die nicht immer leichte Aufgabe, für die Produktion ca. 2.000 Positionen Materialien mengen- und terminmäßig, unter dem Gesichtspunkt wirtschaftlicher Losgrößen, zu planen und zu beschaffen. Die Materialpalette umfaßt: gewalzten und gezogenen Stahl in Stäben und Ringen, Kalt- und Warmbäder, Bleche, Rohre, verschiedene Sorten Kunststoffe und NE-Metalle. Aber auch Fertig- und Halbfertigteile für die

Montage von Kupplungen, Radbremszylindern, Stoßdämpfern und viele andere Aggregate gehören zu den täglichen Beschaffungsvorgängen. Der monatliche Eingang an produktiven Teilen und Materialien beträgt durchschnittlich 4.000 t von ca. 250 Lieferanten. Das Einkaufsvolumen beläuft sich auf monatlich ca. 4,5 bis 5 Millionen DM.

Die Verkehrsabteilung

Diese Abteilung ist dem Beschaffungswesen angegliedert, da „Laderaum beschaffen“ ein Einkaufs-Vorgang ist. Dieser Bereich hat in der Hauptsache mit Frachten zu tun, also mit den Transportkosten für unsere Bezüge und unsere Produkte. Unter Verkehr verstehen wir alles, was mit den außerbetrieblichen Gütertransporten zu tun hat, also hauptsächlich Transport-Disposition und Versand. Hieraus ergibt sich ein ständiger Kontakt zu den Verkehrsträgern Bundesbahn, Spediteure und Verkehrsverbände. Außer den Transporten nach Bochum und Rüsselsheim (Schiene/Lkw) erfolgen regelmäßige Versendungen nach Belgien (Antwerpen), England (Vauxhall) und Frankreich (Gennevilliers). Weitere Versendungen erfolgen nach Anfall bzw. Bedarf. Das monatliche Versand-Volumen beträgt ca. 4.759 t. Hierzu sind 150 Waggon- und 294 Lkw-Verladungen erforderlich. Darüber hinaus müssen alle aus dem Ausland importierten Güter zollamtlich zum freien Verkehr abgefertigt werden.



OBE: Wöchentliche Besprechung über geplante Transportabwicklungen. Von rechts nach links: Hauptabteilungsleiter E. Wegge, U. Kegler, G. Ritter, W. Flor-schütz und G. Kampmann. — UNTEN: Von links H. Albrecht, L. Kling und H. Göttel bei der Abwicklung von Beschaffungsvorgängen im Betriebsmittelbereich.

Jahr der Superlative

5000 Verbesserungsvorschläge im Werk Kaiserslautern

Betrachtet man die Eingangsstatistiken, so kann man feststellen, daß Jahr für Jahr die Anzahl der eingereichten Vorschläge angestiegen ist. Im Jahr 1967 wurde bekanntlich das Vorschlagwesen im Werk Kaiserslautern eingeführt. Für damalige Verhältnisse waren 1.170 Vorschläge eine stolze Zahl. 1968 waren es schon 1.274, 1969 wurden 2.074 Vorschläge registriert, 1970 brachte eine leichte Steigerungsrate nur 2.250 Vorschläge.

Nachdem 1971 2.530 gezählt wurden, kann man die Jahre 1972 – 1974 trotz Rezession mit dem abgewandelten Schlagertext „Von nun ab gings bergauf“ umschreiben, denn 1972 wurden 2.970, 1970 3.363 und 1974 sogar 3.586 Vorschläge gezählt.

Beteiligung bei 90 Prozent

Der Eingang im Jahr 1975 stellt alles bisher Dagewesene in den Schatten, ja man kann sagen, 1975 ist das Jahr der Superlative im Vorschlagwesen, denn Ende November 1975 wurden im VV-Büro 4.600 Vorschläge registriert. Gespannt ist man im VV-Büro, wer der Einsender des 5.000. Vorschlages sein wird. Die Beteiligung unserer Mitarbeiter liegt bei ca. 90 Prozent, die Annahmerate bei 32 Prozent, und die Prämiensumme erhöhte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum 1974 von DM 80.100 auf DM 110.300. Durch diese Zahlen wird bestä-

tigt, daß sich Quantität und Qualität proportional zueinander verhalten.

Internationale Spitzengruppe

Der Aufstieg der Werkes Kaiserslautern in die internationale Spitzengruppe, bekanntlich erreichten wir 1974 den 2. Rang innerhalb der GM-Überseeorganisation, wurde für die Mitarbeiter und Führungskräfte zu einer Herausforderung, denn – bildlich gesprochen – haben die Jäger schon Mitte des Jahres zum großen Halali geblasen. Der interne Abteilungswettbewerb ist in die entscheidende Phase getreten, und die vorliegenden Zahlen lassen noch alle Möglichkeiten offen.

Organisations- änderungen



C.S. Chapman W. Roberts

Charles S. Chapman, (49), Direktor für Produktentwicklung und Konstruktion und Vorstandsmitglied der Adam Opel AG, wird mit Wirkung vom 1. Januar 1976 zum Generaldirektor von General Motors Holdens Pty. Ltd. berufen. Sein Nachfolger ist George W. Roberts, (52), Cheffingenieur des australischen GM-Unternehmens. Chapman, der seit einiger Zeit auch für die gesamte Pkw-Entwicklung von General Motors in Europa verantwortlich zeichnete, hatte seine Tätigkeit bei Opel im Jahr 1967 angetreten. Unter Chapmans Leitung entstanden zahlreiche Modelle, die heute den überwiegenden Teil des Opel-Programms darstellen und zu den erfolgreichsten ihrer Klasse zählen. – Roberts, der ebenfalls für die Pkw-Entwicklung von General Motors in Europa verantwortlich sein wird, war vor seiner Berufung nach Australien 1971 in leitenden Positionen bei der Pontiac-Division von General Motors tätig. Er studierte in Michigan/USA Ingenieurwissenschaften und Betriebswirtschaft.

Fundsachen

Bei der Werkswache Kaiserslautern warten folgende Fundsachen auf ihre Besitzer: mehrere Geldbeträge, eine Windjacke, ein Damenschirm, ein Feuerzeug. Die Fundsachen können bei der Werkswache (Portal I), Telefon 237, abgeholt werden.

Wir gedenken

R. Lewandowsky, Transport-Kolonne
geb. 18.6.37 gest. 19.11.75

Ende des Kaiserslautern-Teils

Wir gedenken WERK RÜSSELSHEIM

Nurcihan Ersöz, Polsterei
geb. 20.4.49 gest. 3.8.75

Peter Fay, Rentner
geb. 11.3.04 gest. 29.9.75

Wilh. Gregor Merz, Rentner
geb. 24.5.92 gest. 17.10.75

Rudi Meißner, Chassis I
geb. 21.5.20 gest. 20.10.75

Hermann Siegler, Rentner
geb. 7.5.08 gest. 20.10.75

Fritz Petermann, Rentner
geb. 19.1.05 gest. 21.10.75

Philipp Nagel, Rentner
geb. 24.8.01 gest. 22.10.75

Leo Krämer, Rentner
geb. 1.3.97 gest. 23.10.75

Kurt Kübler, Rentner
geb. 30.7.02 gest. 23.10.75

Johann Barth, Rentner
geb. 9.2.96 gest. 24.10.75

August Fuchs, Rentner
geb. 16.11.02 gest. 24.10.75

Julius Guyot, Rentner
geb. 15.6.04 gest. 25.10.75

Johann Schipper, Rentner
geb. 6.4.04 gest. 25.10.75

Herbert Wewezow, VZ München
geb. 7.5.19 gest. 25.10.75

Peter Enders, Rentner
geb. 26.10.92 gest. 26.10.75

Emil Kirstein, Rentner
geb. 30.4.11 gest. 26.10.75

Reinhard Lamby, Rentner
geb. 3.1.92 gest. 26.10.75

Hans Krumb, Lackiererei
geb. 15.5.28 gest. 27.10.75

Wilh. Rohrmann, Rentner
geb. 11.7.04 gest. 27.10.75

Heinrich Walther, Rentner
geb. 7.9.96 gest. 27.10.75

Walter Günschmann, Rentner
geb. 4.4.01 gest. 28.10.75

Johann Bauer, Rentner
geb. 3.8.99 gest. 29.10.75

Heinr. Herzberger, Rentner
geb. 18.4.84 gest. 29.10.75

August Baier, Rentner
geb. 23.9.02 gest. 31.10.75

Philipp Kohl, Besch.-Einsatz
geb. 1.10.20 gest. 31.10.75

Julius Polzin, Rentner
geb. 4.2.07 gest. 31.10.75

Peter Donate, Rentner
geb. 3.7.96 gest. 1.11.75

Hermann Eckerle, Rentner
geb. 31.3.04 gest. 1.11.75

Friedrich Gärtner, Rentner
geb. 14.12.03 gest. 1.11.75

Wilhelm Ruppert, Rentner
geb. 4.3.99 gest. 1.11.75

Gerhard Schumacher, PEK
geb. 14.9.23 gest. 1.11.75

Heinrich Rauch, Rentner
geb. 19.3.03 gest. 4.11.75

Robert Willner, Debitorenbuchh.
geb. 17.9.32 gest. 4.11.75

Adam Ilgenberg, Rentner
geb. 8.1.04 gest. 6.11.75

Peter Dienst, Rentner
geb. 26.1.01 gest. 8.11.75

Alois Jordann, Rentner
geb. 22.8.93 gest. 8.11.75

Heinr. Wannemacher, Getriebeba
geb. 25.12.15 gest. 8.11.75

Gisela Gruhl, Verkehrsabt.
geb. 30.4.27 gest. 9.11.75

Jakob Wurm, Rentner
geb. 31.5.06 gest. 9.11.75

Karl Köbel, Rentner
geb. 4.6.02 gest. 10.11.75

Robert Hauser, Rentner
geb. 16.7.13 gest. 11.11.75

Gerhard Straus, Lackiererei
geb. 26.5.33 gest. 12.11.75

Heinz Müller, Rentner
geb. 9.3.99 gest. 14.11.75

Hugo Ittstein, Rentner
geb. 23.9.99 gest. 16.11.75

Willi Weingärtner, Schmiede
geb. 12.4.32 gest. 16.11.75

Otto Gebauer, Rentner
geb. 2.2.08 gest. 19.11.75

Georg Burkhart, Rentner
geb. 2.9.04 gest. 21.11.75

Bernhard Zninski, Rentner
geb. 18.11.01 gest. 21.11.75

Günther Hilgert, Lehrenbau
geb. 6.12.42 gest. 22.11.75

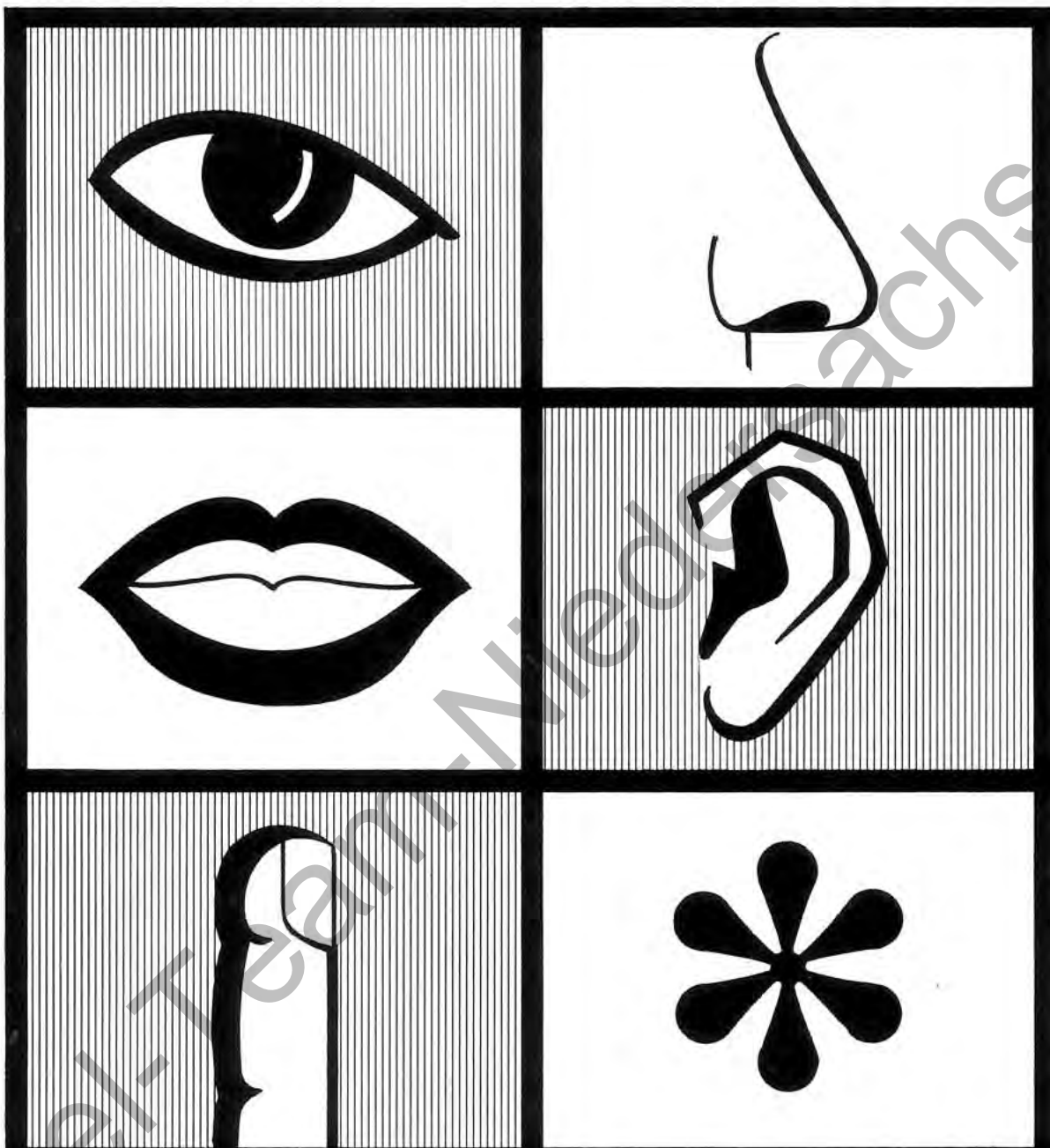
Mathilde Butz, Vergaserbau
geb. 18.2.21 gest. 23.11.75

Vitus Schwam, Rentner
geb. 11.2.06 gest. 24.11.75

Martin Eckhardt, Rentner
geb. 15.3.02 gest. 25.11.75



Fazit unserer Rückseiten-Serie:



**SICHERHEIT *
der sechste Sinn!**