

OPEL POST

1/2-75

| | |
|--------------------------------------|----------|
| Leitartikel: „Die Chaoten“ | Seite 2 |
| Dies und das | Seite 4 |
| Personalien | Seite 6 |
| Abschied vom Opel-Schornstein | Seite 8 |
| Sicherheits- forschung | Seite 9 |
| Kontrollen der Werkswache | Seite 12 |
| Unsere Jubilare | Seite 14 |
| Für junge Leute | Seite 17 |
| Altersversorgung und neues Gesetz | Seite 21 |
| Werk Bochum | Seite 22 |
| Werk Kaiserslautern | Seite 26 |
| Zum Thema Unfallverhütung | Seite 28 |



AUSBILDUNG AM ZEICHENBRETT

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

Auf dem Bild der neu gestalteten Titelseite sieht man Ute Diehl. Sie wird im Rüsselsheimer Werk als Technische Zeichnerin ausgebildet. Mehr über diesen Ausbildungszweig auf Seite 17 dieser Ausgabe. Der Beitrag ist der Beginn einer zwanglosen Serie für junge Leute, die auch Eltern und Schülern Einzelheiten über die Ausbildungssparten bei OPEL vermitteln, aber auch zeigen will, daß das Unternehmen seiner Verpflichtung auf dem Gebiet der Berufsausbildung trotz der gegenwärtig ungünstigen Lage ohne Abstriche nachkommt.

DIE CHAOTEN

Es gibt bei unszulande kleine extreme Gruppen, die allgemein als Chaoten bezeichnet werden, weil ihr Ziel die Funktionsunfähigkeit und Zerstörung unserer Ordnung ist. Lautstark versuchen sie, sich bei den Arbeitnehmern anzubiedern. Sie sind – glaubte man ihren Flugblattparolen – die einzigen wahren Vertreter und Anwälte der Arbeiterschaft. Alle anderen sind schlecht, korrumpiert, sie dagegen untadelig und allein von dem festen Willen beseelt, den Menschen zu helfen, sie von ihren Zwängen zu befreien. Mit Schlagworten, Unterstellungen und Verleumdungen versuchen sie, Stimmung zu machen und davon abzulenken, daß es ihnen letztlich nicht um das Wohl der Arbeitnehmer, sondern um die radikalen politischen Ziele ihrer Gruppierungen geht.

Die Masse anheizen

Ein unbefangener Beobachter könnte bei soviel Propagandagetöse meinen, hinter ihnen stünde ein Millionenheer von Wählern, deren Interessenvertretung ihnen übertragen worden sei. Doch weit gefehlt. Der Vertrauenscredit, den sie in der Öffentlichkeit haben, ist sehr gering. Bei allen bisherigen Wahlen, an denen sie sich beteiligten oder bei ähnlichen Entscheidungen waren sie eine weit abgeschlagene Minderheit. Um diesen Mangel erst gar nicht ins Bewußtsein der Menschen eindringen zu lassen, umgeben sie sich mit dem Schein besonderer Wichtigkeit und berauschen sich am Beifall, beispielsweise auf Betriebsversammlungen, wenn es ihren Vertretern, die rhetorisch und dialektisch oft besser geschult sind als andere Sprecher, vorübergehend gelingt, die Masse anzuhetzen und ins eigene Fahrwasser zu lenken.

Die Extremisten stellen die Probleme unseres komplizierten Industriezeitalters unzulässig vereinfacht dar. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft einfach umstülpen – und schon ist sie da, die neue, bessere Welt, wie sie nach Meinung einer dieser Gruppen angeblich in Albanien bestehen soll. Doch die meisten Menschen wissen, daß die Welt nicht nach einem so simplen Mechanismus funktionieren kann, daß durch Radikalität nichts erreicht wird, daß es bei aller Unterschiedlichkeit der Standorte Punkte gibt, an denen sich die Interessen auch in einem Betrieb berühren und die von den Extremisten

ständig propagierte totale Gegnerschaft zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern zu einem völligen Zusammenbruch mit Schaden für alle führen würde. Auch der Gesetzgeber weiß das und hat nicht ohne Grund die vertrauensvolle Zusammenarbeit zum Leitsatz des Betriebsverfassungsgesetzes erhoben. Die Chaoten wollen davon nichts wissen. Aus ideologischer Verrantheit und politischem Machtstreben predigen sie Haß und Feindschaft, den gewaltsamen Umsturz.

Die augenblicklichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten sind Wasser auf ihre Mühlen und bieten ihnen breiten Agitationsstoff. Mit maßlosen Forderungen versuchen sie, ihren Teil zur Verschärfung der Krise beizutragen. Zahlreiche Radikale, hauptsächlich Studenten, sind im Laufe der Zeit in die Betriebe gekommen, auch zu Opel, um Ansätze für Konflikte herauszufinden, Zellen zu bilden und die Verfasser der Flugschriften mit Informationen zu versorgen. Eines ihrer Ziele ist der Einzug in den Betriebsrat, beispielsweise bei Listenwahlen. Aber auch in den Gewerkschaften wollen sie Fuß fassen. Versuche, innerhalb der Arbeitnehmerorganisationen oppositionelle Gruppen aufzubauen, sind bisher allerdings gescheitert oder über unbedeutende Ansätze nicht hinausgekommen.

Solidarisierungseffekte erzielen

Von außen in Flugblättern und sogenannten Betriebsgruppenzeitungen gegen Staat und Gesellschaft, Regierung, Unternehmer, Gewerkschaften und Betriebsräte zu polemisieren, im Betrieb dagegen als gewerkschaftstreue aktive Mitglieder aufzutreten, gehört zu ihrer Strategie. Die Führungsspitzen dieser Gruppierungen haben ihre Anhänger aufgefordert, jede Mitgliedschaft in einer radikalen Organisation abzustreiten, um dem Radikalenbeschuß der Gewerkschaften zu begegnen. „Es muß“, so wird gefordert, „alles getan werden, um in den Arbeitnehmerorganisationen zu bleiben und dort politische Arbeit zu leisten.“ Eine geschickte Taktik, die auch zum Ziele hat, Solidarisierungseffekte zu erzielen, wenn es zur Entlassung eines Chaoten kommt, der beispielsweise gegen die Betriebsordnung verstoßen hat. Und das machen sie ja mitunter ganz bewußt, um sich mit der Glorie des Märtyrers umgeben zu können. -a-

Bericht zur Lage

Die Geschäftsleitung hat am 11. Februar dem Wirtschaftsausschuß den Lagebericht für das 4. Quartal 1974 erstattet sowie Daten des Gesamtjahres 1974 erwähnt. Der Bericht geht kurz auch auf die derzeitige Situation und die Zukunftserwartungen ein und hat folgenden Wortlaut:

„Im letzten Quartal 1974 blieb die Lage auf dem Kraftfahrzeugmarkt weiter abgeschwächt. Die Produktion belief sich auf 128.094 Einheiten. Der Verkauf betrug 112.710 Fahrzeuge, von denen 57.728 im Inland abgesetzt und 54.982 exportiert wurden. Alle Werte liegen erheblich unter den Vergleichszahlen des 4. Quartals 1973. Insbesondere bewegten sich die Exportlieferungen um mehr als 50 % unter dem entsprechenden Vorjahres-Teilergebnis.

Für das abgelaufene Jahr insgesamt betrug die Produktion 583.645 Einheiten, das heißt 33,2 % weniger als 1973, der Verkauf 591.894 Einheiten, das heißt 30 % weniger als im Vorjahr. In der Bundesrepublik nahmen wir mit einem Pkw-Marktanteil von 17,5 % nach VW den

zweiten Platz ein. Die Exportlieferungen gingen gegenüber 1973 um 31,6 % zurück.

Die negative wirtschaftliche Entwicklung spiegelt sich auch an der Veränderung der Belegschaft. Am 31. Dezember 1974 beschäftigten wir 36.034 Lohnempfänger und 10.013 Angestellte, zusammen 46.047 Mitarbeiter. Dies bedeutet einen Rückgang um rund 4.250 Mitarbeiter gegenüber dem 30.9.1974.

Um weiterreichende Maßnahmen zur Anpassung an die verringerte Produktion zu vermeiden, haben wir im November 1974 ein zweites Mal unseren Werksangehörigen die Möglichkeit geboten, ihr Arbeitsverhältnis aufzuheben. Darüber hinaus haben wir älteren Mitarbeitern die vorzeitige Übernahme in die Altersversorgung ermöglicht.

Auch die weitere Verringerung der Belegschaft reichte allein nicht aus, um dem Auftragsmangel zu begegnen. In allen drei

Werken mußte erneut Kurzarbeit eingeführt werden.

Trotz der im 4. Quartal 1974 von der Bundesregierung beschlossenen Maßnahmen zur Konjunkturbelebung sehen wir im Augenblick keine Anzeichen für eine durchgreifende Besserung unserer wirtschaftlichen Lage. Jene Maßnahmen können sich nach einer Verzögerung allenfalls mittelbar auf unser Geschäft auswirken. Während der Exportmarkt sehr unsicher erscheint, hängt eine Besserung des Inlandsgeschäfts jetzt wesentlich davon ab, ob weitere Kostensteigerungen vermieden werden können und sich die Lage in einem ausgewogenen Rahmen wenigstens langsam wieder stabilisiert. Die in letzter Zeit rege Nachfrage nach Gebrauchtwagen könnte zumindest mittelfristig auf ein gesteigertes Interesse an Neufahrzeugen schließen lassen. Eine mögliche Belebung über den Umfang des Vorjahres hinaus dürfte jedenfalls vorerst nicht zu erwarten sein.“

500 000 mal Automatik produziert

Die Zahl der Autofahrer wächst, die die handfesten Vorteile einer Getriebeautomatik erkannt haben. Das beweist auch die Tatsache, daß Opel kürzlich sein 550.000. automatisches Getriebe produziert hat. Der Trend zur Automatik ist deutlich erkennbar: Während noch 1970 nur knapp jedes zehnte Opel-Fahrzeug,

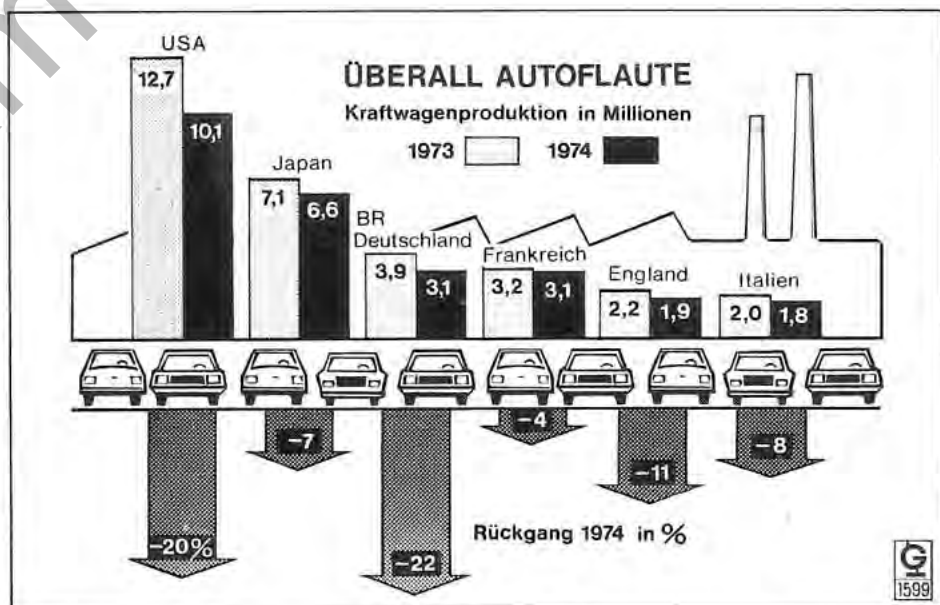
das die Produktion verließ, mit einem automatischen Getriebe ausgerüstet war, war es 1973 bereits mehr als jedes achte.

Eines der sportlichsten Modelle im breit gefächerten Opel-Programm, der Manta, bringt es auf einen Automatik-Anteil von nicht weniger als 26,5 Prozent.



Händler tagungen

Im Januar fanden in den Verkaufszonen sechs Händlertagungen statt. Auf denen in Düsseldorf und Mainz begrüßte Generaldirektor J. P. Mc Cormack die Händler. Unser Bild zeigt ihn in Mainz. Anlaß für diese Veranstaltungen war hauptsächlich der Anlauf der auch in der OPEL POST erwähnten neuen Verkaufsfaktionen. Ein weiterer Tagungspunkt galt der kürzlichen Organisationsänderung im Verkauf.



Daß die Autoflaute nicht nur die Bundesrepublik betroffen hat (siehe den Bericht oben), sondern eine weltweite Erscheinung ist, zeigt das Schaubild. Keins der großen Autoländer ist 1974 ungeschoren davongekommen. Am schlimmsten hat es allerdings die Bundesrepublik getroffen. Die Deutschen müssen sich jetzt den dritten Platz auf der Weltliste der Autohersteller mit den Franzosen teilen. Einen weiteren schweren Schlag mußten die deutschen Hersteller auf dem Weltmarkt einstecken; sie büßten ihre Stellung als Welt-Autoexporteur Nr. 1 ein. Mit einem Plus von 27 % sind die Japaner jetzt größter Autolieferant der Welt.

DIES UND DAS

Vorschlagwesen '74

Im vergangenen Jahr stieg die Beteiligung am betrieblichen Vorschlagwesen des Rüsselsheimer Werkes erneut. Die Zahl der eingereichten Verbesserungsvorschläge erhöhte sich von 11.726 (1973) auf 16.240, was einer prozentualen Beteiligung der Werksangehörigen von 20,1 Prozent entspricht (1973 = 18,3 %). Der durchschnittliche monatliche Eingang von Verbesserungsvorschlägen betrug 1.353 gegenüber 977 im Jahre 1973. Die bearbeiteten Vorschläge erhöhten sich von 11.880 auf 16.189. Angenommen wurden 1973 4.833 Vorschläge, 1974 6.254, abgelehnt 1973 7.047, 1974 9.935. Die ausgezahlte Prämiensumme ging allerdings von DM 1.289.588,- auf DM 1.204.365,- geringfügig zurück, was hauptsächlich auf den Rückgang der Produktion zurückzuführen ist. Alles in allem wieder ein erfolgreiches Jahr mit vielen Einsendungen und vielen guten Ideen.

Kadett-Programm

Das Werk hat ab Mitte Januar die Grundausrüstung des Kadett-Programms erweitert. Alle Normalmodelle werden zusätzlich folgende Ausstattung bekommen: Scheibenbremsen vorn, 13-Zoll-Reifen, Sportschaltung, verstellbare Rückenlehnen für Beifahrersitz sowie die Innenbetätigung des Hauptverschlusses. Auch die Serienausstattung der Luxus-Versionen wird geändert. Beispielsweise werden Scheibenbremsen vorn, 13-Zoll-Reifen, Sportschaltung und heizbare Heckscheibe sowie eine 45 Ah-Drehstromlichtmaschine hinzugefügt. Das Werk hat sich zu diesem Schritt entschlossen, nachdem viele Kadett-Kunden ihre Wagen mit diesen Ausstattungen bestellen. Die Übernahme in die Serienausrüstung und die damit verbundene Rationalisierung ermöglichen eine günstige Preisgestaltung. Die unverbindliche Preisempfehlung für die 2türige Limousine lautet jetzt DM 8.200,-. Gegenüber der bisherigen Preisstellung bedeutet dies, je nach Modell, eine Ersparnis von ca. DM 260,- bis DM 320,-. Für die anderen Ausführungen bleiben die bisherigen Preisempfehlungen bestehen.

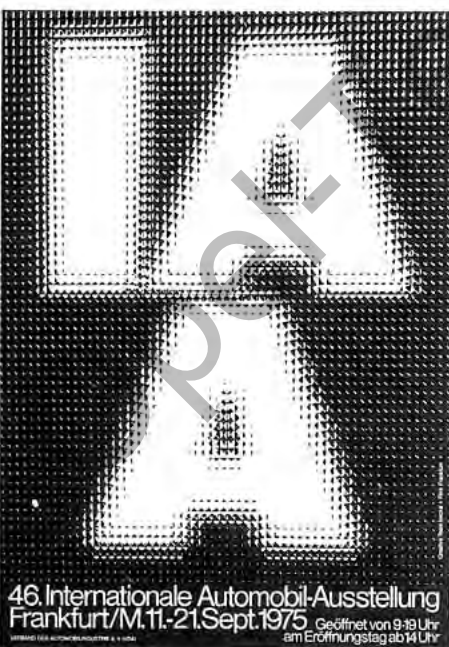
Produktion 1974

Die Gesamtproduktion an Personen-, Liefer- und Lastwagen belief sich im Jahr 1974 auf 583.645 Einheiten (1973: 874.355), wobei der im Herbst 1973 neu eingeführte Kadett mit 256.613 Exemplaren (259.171) das erfolgreichste Modell war. Auf die weiteren Modellreihen entfielen folgende Stückzahlen: Ascona 106.823 (192.457), Manta 48.520 (127.242), Rekord 142.475 (244.975), Commodore 24.390 (28.442), Admiral/Diplomat 1.754 (6.290) und Blitz-Lastwagen 3.070 (4.398). Für die Exportmärkte wurden 292.618 Einheiten, das sind 50,1 Prozent (1973: 438.593 = 50,2 %) der Gesamtproduktion hergestellt. Das Produktionsergebnis 1974 wird auf den weltweiten Rückgang in der Nachfrage nach Automobilen zurückgeführt. Nachdem schon der Inlandsmarkt längere Zeit stagniert hatte, verschlechterten sich die Absatzmöglichkeiten im ablaufenden Jahr, auch auf den Exportmärkten. Dennoch ist man zuversichtlich, daß sich der Automobilabsatz auf längere Sicht wieder normalisiert. Dabei vertraut man nach wie vor auf ein breit gefächertes Angebot.



SWINGER – attraktiv und viele Extras

Die Ende Januar im Rahmen einer neuen Verkaufsaktion auf den Markt gekommene Sonderserie „Swinger“ – Kadett-, Ascona- und Manta-Versionen mit einem farbenfrohen graphischen Design und einer Vielzahl von Extras – bringt dem Käufer je nach Modell und Ausstattung eine Ersparnis bis zu rund DM 560. Wer auf das jugendliche Dekor verzichten möchte, kann die „Swinger“ auch in attraktiven Opel-Signalfarben bestellen. Die Stückzahl ist begrenzt.



Auch wir sind dabei. Hoffentlich dann im Zeichen des bis dahin erwarteten Aufschwungs.

Betriebsratswahl

Der Gesamtbetriebsrat hat jetzt beschlossen, die in diesem Jahr anstehenden Betriebsratswahlen am Dienstag, dem 6. Mai, in allen Werken und der Filiale Berlin durchzuführen. Gleichzeitig werden auch die beiden Arbeitnehmer für den Aufsichtsrat gewählt.

Jubilarfeier

Die nächste Jubilarfeier, bei der die Jubilare des Zeitabschnitts November 1974 bis März 1975 geehrt werden, ist am 21. März in der Stadthalle Flörsheim. Nach dem akademischen Teil mit Ansprachen und Musik sowie dem anschließenden Abendessen findet zum Ausklang wieder ein buntes Programm statt. Beginn um 17.15 Uhr, Ende gegen 21 Uhr.

BERUFSAUSBILDUNG

Einstellungen zum 1. August 1975

Bewerbungen für die berufliche Ausbildung im Rüsselsheimer Werk können bei der Abteilung Berufsausbildung eingereicht werden. Es sind erforderlich: Bewerbungsschreiben mit Angabe des gewünschten Berufes, handgeschriebener Lebenslauf, Abschrift oder Fotokopie des letzten Schulzeugnisses (evtl. Zeugnisheft), Paßbild. Die Ausbildung erfolgt in folgenden Berufen: Werkzeugmacher, Maschinenschlosser, Elektroanlageninstallateur, Modelltischler, Techn. Zeichner (weibl.), Universalfräser, Feinblechner, Betriebsschlosser, Dreher, Universalschleifer, Bohrwerksdreher, Fahrzeugpolsterer und Bürogehilfin (Stenokontoristin). Mit Ausnahme der Bürogehilfin, wo mittlere Reife, Handelsschulabschluß bzw. Berufsfachschule verlangt wird, genügt bei den anderen Ausbildungsberufen der Volksschulabschluß. Nähere Auskunft bei der Abteilung Berufsausbildung.

Über Umweltschutz informiert

Über 50 Wissenschaftler, Industrielle und Vertreter von Umweltschutzbehörden aus mehreren Ländern hatten anlässlich des „Internationalen Fachkolloquiums Abwasserreinigung im Arbeitskreis Hygiene des Abwassers“, das kürzlich in Rüsselsheim stattfand, Gelegenheit, die betreffenden Anlagen unseres Werkes zu besichtigen und mit den Experten des Unternehmens über Fragen des Umweltschutzes zu diskutieren. Dabei sprachen sie sich sehr anerkennend über die Arbeit des Rüsselsheimer Werkes auf diesem Sektor aus.



Im Zentrum des Vorschlagwesens

In dem Kurzbeitrag auf der linken Seite wird über das Vorschlagwesen im Rüsselsheimer Werk im Jahre 1974 berichtet. Auf dem Bild zeigen wir einmal das Büro, in dem die damit zusammenhängenden vielseitigen Arbeiten abgewickelt werden. Es ist Zimmer 59 im 1. Stock des Gebäudes D 10. In diesem Gebäude sind viele Abteilungen des Personal- und Sozialwesens untergebracht. Hier, im Zentrum des Vorschlagwesens, wird jeder eingegangene Vorschlag zunächst registriert, mit weiteren notwendigen Angaben versehen und dem zuständigen Prüfer zugeleitet. Nach Rückgabe wird die Stellungnahme überprüft. Wurde der Vorschlag befürwortet, müssen im VV-Büro die Einsparungen kalkuliert und zusätzliche Angaben für die Sitzungen des Ausschusses für das Vorschlagwesen vorbereitet werden. Auf diesen Sitzungen wird die Prämie festgelegt und genehmigt. Für den Fall eines negativen Bescheides wird die Ablehnung begründet und ebenfalls auf der Ausschußsitzung besprochen. Bei Annahme eines Vorschlages wird dem Vorgesetzten das Benachrichtigungsschreiben zugesandt, das dieser dem Einsender überreicht. Bei einer Ablehnung wird der Einsender direkt unterrichtet. Auf dem Bildausschnitt ein Teil des VV-Büros mit dessen Leiter A. Wilmes (rechts) und seinen Mitarbeitern.

Günstigere Versicherungsklassen für die Vierzylinder-Motoren

Im Zuge der ständigen Bemühungen um besondere Wirtschaftlichkeit im Fahrbetrieb hat das Werk eine Anzahl seiner Vierzylinder-Motoren modifiziert, wodurch ihre Einstufung in die nächstniedrigere Haftpflichtversicherungsklasse ermöglicht wird. Bei den Ascona- und Manta-Modellen leisten die 1,6 Liter-Motoren jetzt 60 bzw. 75 PS (vorher 68 bzw. 80 PS). Der Rekord verfügt in der Grundausstattung jetzt über einen 1,7 Liter-Motor mit 60 PS Leistung (66 PS). Neu ist ein 1,9 Liter 75 PS-Motor, der mit Normalbenzin betrieben werden kann und seine Haftpflichtversicherungsklasse (61–75 PS) voll ausnutzt. Die Leistung des stärksten Motors im Rekord-Programm wurde auf 90 PS reduziert (97 PS). Alle Rekord-Triebwerke sind auch

in Kombination mit der bewährten Opel-Vollautomatic lieferbar. Damit bietet Opel erstmalig die Automatic in Verbindung mit Motoren an, die mit Normalkraftstoff betrieben werden. Die sprichwörtliche Wirtschaftlichkeit dieser Opel-Vierzylindermotoren bleibt nicht nur weiterhin erhalten, sie wird jetzt sogar durch niedrigere Haftpflichtversicherungsprämien verbessert. Der Verbraucher hat dadurch Einsparungen von DM 17,20 bis 130,70 (Tarif einer namhaften Gesellschaft einschließlich Versicherungssteuer, 1 Million pauschal, Großstadtbereich, bei jährlicher Zahlung). Alle genannten Motoren liegen jetzt am obersten Ende der betreffenden Versicherungsklasse. Bei einigen Triebwerken konnte sogar der Kraftstoffverbrauch gesenkt werden.



R. L. Miller E. Mittelstadt

Mit Wirkung vom 1.12.1974 wurde Dr. Ralph L. Miller zum Leiter Marketing befördert. Mit Wirkung vom 1.1.1975 wurde Eric Mittelstadt, bisher Staff Engineer für Lastwagen bei Chevrolet, als Nachfolger von Dr. R. L. Miller zum Leiter der Abteilung Programmplanung ernannt.



E. Braun J. Ehrhardt

Am 1.12.1974 übernahm E. Braun, bisher Leiter der DV Planung und Programmierung – Verwaltung, die Position des Vorstandsbereichs koordinators MIS Gesamt-Verkauf. – Die Abteilungen DV-Planung & Programmierung/Verwaltung und DV-Planung/Betrieb wurden in der Abteilung DV-Planung & Programmie-



E. Schneider E. Becker

rung zusammengefaßt, deren Leitung J. Ehrhardt übernommen hat.

Kurt Burghardt, Leiter der Abteilung Gehaltsbuchhaltung, ist in den Ruhestand getreten. Ernst Schneider wurde mit Wirkung vom 1.1.75 zu seinem Nachfolger ernannt. – Mit Wirkung vom 1.1.75 trat Willi Mehl, Leiter der Abteilung „Normen und deutsche Vorschriften“ in den Ruhestand. Zum gleichen Termin wurde Eugen Becker zum Abteilungsleiter befördert. Unter seiner Leitung wurden alle Typprüfearbei-



H. Schork O. Ornau

ten mit in- und ausländischen Behörden zusammengefaßt.

H. Schork wurde zum Hauptabteilungsleiter der Kundendienst-Außenor-



Letzter „Blitz“ vom Band gelaufen

Mit dem Ablauf des letzten Opel-Blitz-Lastwagens am 10. Januar vom Endmontageband des Rüsselsheimer Lkw-Baus wurde ein Stück Opel-Automobilgeschichte beendet. Rationalisierungsmaßnahmen innerhalb des europäischen GM-Bereiches sind die Gründe für diesen Schritt. In Zukunft werden nur noch Transporter und Lastwagen der britischen GM-Tochtergesellschaft Vauxhall angeboten, die über unser Händlernetz bereits seit zwei Jahren verkauft werden. Durch den Namen „Bedford-Blitz“ für diesen Wagen bleibt die Erinnerung an den

früheren „Opel Blitz“ jedoch erhalten. Seit Beginn der Blitz-Produktion im Jahre 1936 bis heute (einschließlich der im Werk Brandenburg produzierten Wagen) sind insgesamt 442.315 Einheiten dieses jahrzehntelang so beliebten Typs hergestellt worden. Unser Foto mit dem blumengeschmückten letzten Opel-Blitz wurde am 10. Januar während einer kleinen Feierstunde im Bau C 5 gemacht und zeigt von links Gesamtwerksleiter H. Beickler, Gesamtproduktionsleiter H. Berger und Produktionsleiter K. 40 R. Walther mit Mitarbeitern des Lkw-Baus.

organisation und O. Ornau zum Abteilungsleiter Außendienst-Liaison ernannt. Mit Wirkung vom 1.1.75 ist im Bereich der Zentralplanung eine Organisations-

verstorbenen Heinz Müller wurde Gerhard Richter zum Leiter der Zahlungskontrollabteilung ernannt.



R. Lohr K. Göbel K. Schautzki

änderung in Kraft getreten, die unter anderem vorsieht: Roland Lohr ist zum Abteilungsleiter Werkzeugkonstruktion für Mittel- und Kleinwerkzeuge ernannt worden. – Kurt Göbel, Betriebsleiter Modellschreinerei, wurde Betriebsleiter Modellschreinerei, Lehrenbau und Schnittbau-Kontrolle. – Klaus Schautzki wurde zum Abteilungsleiter Werkzeugkonstruktion ernannt.

A. Schmidt wurde zum Leiter der Abteilung Zeit- und Arbeitsstudien – Chassis ernannt. – Als Nachfolger des

Im Bereich Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion sind nach dem Ausscheiden von W. Laut, F. Schöps und J. Weber folgende Organisationsänderungen in Kraft getreten: Die neu geschaffene Abteilung „Inspektion K 40-II“ übernahm als deren Leiter H. Licht. –



H. Licht J. Hart



E. Raack H. H. Schmidt

Johann Hart wurde zum Abteilungsleiter des Bereiches Qualitätsförderung Tests ernannt, Eckhardt Raack zum Leiter der Abteilung Qualitätsförderung Stab befördert, während Hans H. Schmidt die Abteilung Qualitätsförderung Auswertung übernahm.



A. Schmidt G. Richter

BESUCHER AUS DER SOWJETUNION

Das Unternehmen beschäftigte Ende Januar in seinen drei Werken und der Niederlassung Berlin 44.842 Mitarbeiter (Ende Januar '74: 56.862).

Von der Möglichkeit, im Rahmen der letzten Abfindungsaktion vorzeitig in den Ruhestand zu treten, haben im Gesamtunternehmen 1.047 Mitarbeiter Gebrauch gemacht, davon 201 Gehaltsempfänger.

Werksangehörige, die ab sofort bis zum 30. März 1975 das mit der Firma bestehende Arbeitsverhältnis kündigen, sind von der Verpflichtung entbunden, die Weihnachtsg Gratifikation 1974 zurückzahlen.

Eine Aufsichtsratsitzung, an der auch Paul Lorenz und Günter Perschke teilnahmen, fand am 29. Januar in Rüsselsheim statt.

In einer vorausgegangenen außerordentlichen Hauptversammlung wurden der Generaldirektor von GM Continental, Antwerpen, G. Y. Genn (früher Opel-Verkaufsdirektor), und der Direktor der Stäbe bei GMOC in London, R. A. White (früher Opel Treasurer), in den Opel-Aufsichtsrat berufen.

Auf der Wirtschaftsausschußsitzung am 11. Februar wurden die Teilnehmer über die derzeitige Lage des Unternehmens und die Zukunftserwartungen unterrichtet.

Mit 296.750 im Jahre '74 zugelassenen fabrikneuen Personen- und Kombinationskraftwagen in der Bundesrepublik und West-Berlin lag Opel an zweiter Stelle hinter VW (393.704). 1973 wurden auf dem einheimischen Markt noch 420.679 Opel-Wagen zugelassen.

Das Bundesversicherungsamt hat die in der Vertreterversammlung vom 13.12.74 beschlossene Beitragsänderung der BKK ab 1.1.75 genehmigt. Der Beitragssatz beträgt 9,2 % des Grundlohnes.

Auf der konstituierenden Sitzung des Landesverbandes der Betriebskrankenkassen Ende Januar wurde der Leiter unserer Sozialabteilung, Dr. H. D. Schöli, in den Vorstand gewählt. Als Vorsitzender der Vertreterversammlung wurde Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz bestätigt.

Wegen der großen Zahl an Jubilaren müssen 1975 drei Jubilärfeste stattfinden: am 21. März, am 13. Juni und am 24. Oktober.

Mit 52.174 Bänden, davon 50 Prozent Sachbüchern, wurde 1974 die höchste Ausleihezahl der Werkbücherei seit dem Rekordjahr 1965 (62.504 Bücher) erreicht. Über 6.400 Leser sind zur Zeit registriert, das sind 16 Prozent der deutschen Belegschaft.

Die Rüsselsheimer Betriebsräte Rudi Hahn, Paul Lorenz und Hans-Ulrich Powitz besuchten Ende 1972 auf Einladung sowjetischer Gewerkschaftler das 1970 in Betrieb genommene Automobilwerk in Togliatti. In Heft 1/73 hat die Werkzeitschrift ausführlich über den Besuch und die in der UdSSR gesammelten Eindrücke berichtet. Jetzt, Ende Januar, war eine Delegation aus dem sowjetischen Werk der Gegeneinladung gefolgt. Ein großes Programm hatte man für die Gäste vorbereitet: Rundfahrten durch das Rhein-Main-Gebiet, Besichtigung der Städte Mainz und Frankfurt, Empfänge durch die Landesregierung, die Stadt Rüsselsheim und den Hauptvorstand der Gewerkschaft Metall, Begrüßung durch die Geschäftsleitung, zwei ausgedehnte Rüsselsheimer Werksbesichtigungen und zum Abschluß ein Besuch des Bochumer Werkes. Dazwischen ausführliche Diskussionen mit Betriebsratsmitgliedern. In einem Abschlußgespräch betonten die Besucher, sie würden eigentlich nur positive Eindrücke von dem in der Bundesrepublik Gesehenen und Gehörten mitnehmen und an ihre Kollegen in Togliatti weitergeben. Die Herzlichkeit und Gastfreundschaft, die man ihnen überall entgegengebracht habe, hätten sie besonders stark beeindruckt.

170 Rubel Monatslohn

Opel könne man nur bedingt mit dem Lada-Werk an der Wolga vergleichen. Das Rüsselsheimer Werk sei über 100 Jahre alt, die Fabrik in Togliatti dagegen erst 1970 – gewissermaßen auf der grünen Wiese gebaut – in Betrieb genommen worden. Bauliche und räumliche Unterschiede lägen allein schon deshalb in der Natur der Sache. Die Produktionseinrichtungen bei Opel seien sehr modern und mit denen des Lada-Werkes gleichzusetzen, das im Zwei-Schichtbetrieb rund 660.000 Wagen im Jahr mit 93.000 Menschen (mit

Zweigbetrieben 116.000) baue. Im Gegensatz zu Opel fertige man die meisten Aggregate selbst an und habe deshalb kaum Zulieferbetriebe. Daher auch die relativ hohe Belegschaftszahl. Der Automobilarbeiter verdiene durchschnittlich 170 Rubel im Monat (Landesdurchschnitt 140 Rubel). Der Lada mit 60 PS (unserem Ascona vergleichbar) koste 5.500 Rubel. Wer sehr sparsam sei, könne ihn nach einigen Jahren kaufen. Einen Werksrabatt gebe es nicht. Auch die sowjetische Jugend habe zunehmend den Wunsch, ein eigenes Auto zu besitzen. Auf 180 Einwohner komme zur Zeit ein Wagen. (In der Bundesrepublik beträgt das Verhältnis 3,1:1.) Rund 95 Prozent der russischen Frauen würden arbeiten.

Noch keine Gruppenarbeit

Die im Westen nach den Erfahrungen bei Volvo verstärkt ins Gespräch gekommene Gruppenarbeit (statt der üblichen Fließbandarbeit) kenne man in der UdSSR noch nicht. Es gebe wohl Überlegungen, aber noch keine konkreten Pläne. Alle 3 bis 4 Jahre würde ein Arbeiter innerhalb des Betriebes seinen Arbeitsplatz wechseln; auch könne in einer Arbeitsbrigade jeder den Platz des anderen ausfüllen. Pausen, Erholungszeiten und Bandgeschwindigkeiten in Togliatti seien mit denen unseres Werkes zu vergleichen.

Auch in der UdSSR gebe es Konflikte zwischen Betriebsleitungen und Gewerkschaften. Die Besucher betonten, nach ihren Beobachtungen hätten unsere Betriebsräte großen Einfluß, genauso wie überbetrieblich die Gewerkschaften. Man müsse ehrlich feststellen, daß Betriebsräte und Gewerkschaften der Bundesrepublik gute Arbeitnehmervertreter und keine „Handlanger des Kapitals“ seien, wie es mitunter auch in der UdSSR behauptet würde. Man werde das nach Rückkehr in dem Erfahrungsbericht hervorheben.



Die Gäste im Gespräch mit den Betriebsräten Hahn, Lorenz und Powitz.

Abschied vom Opel-Schornstein

Mehrmals hat die OPEL POST im Laufe der Jahre über den großen Opel-Schornstein in Rüsselsheim berichtet. Das geschah meist, wenn er renoviert wurde und man die Kaminarbeiter bewunderte, die in großer Höhe schwindelfrei ihrer Arbeit nachkamen. Denn solche Überholungsarbeiten waren von Zeit zu Zeit nötig, sollte der ursprünglich 136 m hohe, in den letzten Jahren auf 134 m verkürzte Schlot erhalten bleiben. In den Jahren 1928/29 war er bekanntlich in siebenmonatiger Bauzeit von 12 Kaminbauern errichtet worden, gepriesen als eines der damals höchsten Bauwerke Europas. Er diente 43 Jahre lang dazu, die Rauchgase aus den fünf Kesselanlagen des alten Kraftwerkes abzuführen. Im Laufe der Zeit war er auch zu einem weithin sichtbaren Wahrzeichen der Opel-Stadt geworden.

Seit Ende 1972, als das Werk neue Wege zur Erzeugung sauberer Energie einschlug, paffte er nicht mehr, war er in den „Ruhestand“ getreten. Eine von der Firma beauftragte neutrale Expertenkommission schloß ein Sicherheitsrisiko schon jetzt nicht mehr aus. Die Standfestigkeit sei auf jeden Fall nur noch für wenige Jahre gewährleistet. Aus diesem Grunde

entschloß man sich jetzt, den Schornstein abzutragen. Mit dem Abbruch wird demnächst begonnen. Man schätzt, daß die Arbeiten bei günstigem Wetter in drei Monaten beendet sein werden. Die Kaminarbeiter werden den Abbruch von oben vornehmen. Der Bauschutt wird in den Schornstein geworfen, durch eine Maueröffnung verladen und durch das Portal 60 abgefahren. Dadurch wird eine zusätzliche Belastung des innerstädtischen Verkehrs vermieden.

So nehmen wir Abschied vom großen Opel-Schornstein. Nicht nur die technische Entwicklung hat ihn überflüssig gemacht, auch klimatische und aerochemische Einflüsse haben so gefährlich an ihm genagt, daß sein Abbruch die beste Lösung ist. Zur reinen Denkmalspflege ist ein Industriebetrieb ohnehin nicht auserkoren. Wem der Schornstein nie sonderlich auffiel, wer ihn sah, ohne ihn eigentlich wahrzunehmen, der wird ihn auch in Zukunft nicht vermissen. Und wer sich an ihn gewöhnt hatte, in ihm ein Wahrzeichen sah, der wird ihn in guter Erinnerung behalten. Sentimentalität in diesem Falle wäre fehl am Platz. Ein Schornstein ist kein architektonisches Kleinod. -b-



Im Druckereibüro

Großbetriebe haben oft Einrichtungen, die von Außenstehenden meist nicht vermutet werden, beispielsweise eigene Werkdruckereien. Diese bringen verschiedenartige Vorteile. Es können zum Beispiel vertrauliche wie auch dringende Informationen in kürzester Zeit gedruckt werden. Darüber hinaus werden die Drucksachen in vielen Fällen billiger hergestellt, als es bei Vergabe nach auswärts der Fall wäre. Deshalb gibt es auch bei Opel schon seit 1924 eine Druckerei, die im Laufe der Jahre erweitert und vor allem maschinell auf den neuesten Stand der Drucktechnik gebracht wurde.

Handsatz, Schreibsatz, Fotosatz, Vervielfältigung, Buch- und Offsetdruck, dazu zur Weiterverarbeitung die Buchbinderei mit Zusammentragmaschinen, Sammelhefter, Schneidraum und das dazugehörige Papierlager zeigen, daß unsere Druckerei auf die Erfordernisse in unserem Hause gut abgestimmt ist. (Einzelheiten in einem späteren Bericht.)

Die Anforderungen an die Werkdruckerei sind groß. Eigentlich alles, was schwarz auf weiß (oder in Farbe) von den zahlreichen internen Auftraggebern benötigt wird, kann hier hergestellt werden. Vom Rundschreiben über Formulare, Werksanschläge und Broschüren bis zur Werkzeitschrift spannt sich der weite Bogen der Druckaufträge.

Nach dem kürzlichen Ausscheiden von Josef Hennig wurde zu dessen Nachfolger jetzt Werner Weil zum Leiter der Werkdruckerei ernannt. Das Bild zeigt ihn im Druckereibüro mit Sachbearbeiterin Inge Hampel, die neben anderen Aufgaben die Eingänge registriert, die Drucktermine mit überwacht und vor allem für die Abrechnung verantwortlich ist.



Konzentrierte Sicherheitsforschung

In der Bundesrepublik ist jedes fünfzigste Fahrzeug jährlich einmal an einem Verkehrsunfall beteiligt. Die entstehenden Schäden für die Volkswirtschaft sind beträchtlich. Die Fahrzeugsicherheit gewinnt deshalb immer größere Bedeutung in der Gesetzgebung, der öffentlichen Meinung und besonders auch im konstruktiven Denken der Automobilindustrie.

Zentral zusammengefaßt

Das relativ junge Arbeitsgebiet Fahrzeugsicherheit verlangt nach modernen Arbeitsmethoden und benötigt Mitarbeiter mit besonderer Ausbildung, beträchtlicher Erfahrung und viel Sorgfalt zur Bedienung eines komplexen, kostspieligen Instrumentariums. Im neuen Sicherheitsgebäude P 4 im Bereich des alten Prüffeldes in Rüsselsheim wurden diese Arbeiten zentral zusammengefaßt. Hier be-

schäftigen sich gegenwärtig 30 Mitarbeiter ausschließlich mit der Überprüfung des Verletzungsrisikos unserer Fahrzeuge (im Fachjargon als passive Sicherheit bekannt). Ergebnisse und Empfehlungen gehen an die Konstruktion, wo sie praktisch an jedem Zeichenbrett Verwendung finden. Die Testarbeit betrifft sowohl das gesamte Fahrzeug als auch Komponenten.

Simulierte Crashtests

In sogenannten Crashtests werden Fahrzeugunfälle gegen andere Fahrzeuge simuliert. Dabei ersetzen Dummies den Menschen. Aus den Meßergebnissen der Dummies (Verzögerungen von Kopf und Brust, Kräfte in Oberschenkeln oder im Gurtsystem usw.) wird auf das Verletzungspotential geschlossen. Das Unfallgeschehen wird mit Hochgeschwindigkeitskameras (500 – 2.000 Bilder/sec) in

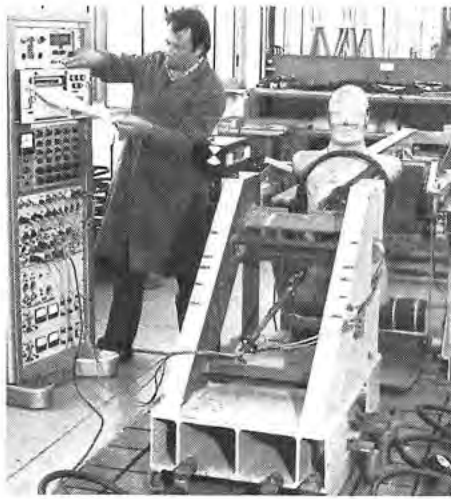
extremer Zeitlupe gefilmt, um die Kinematik (den Bewegungsablauf) des Fahrzeugs oder der Insassen für das Auge erfaßbar zu machen.

Kombinierte Ergebnisse

Die Testergebnisse werden mit Erkenntnissen aus der Opel-Unfallfolgenforschung kombiniert. Dabei wird die Wirksamkeit von bestimmten Schutzvorrichtungen im wirklichen Verkehrsunfall ermittelt, oder durch Unfallauswertung mit Medizinern wird festgestellt, wo Verbesserungen nützlich wären. Ein optimaler Insassenschutz beim Unfall fordert außer einem ausreichenden Überlebensraum (stabile Fahrgastzelle), möglichst niedriger Fahrgastraumverzögerung (gute Knautschzonen) und gut energieabsorbierender Kontaktflächen im Innenraum nicht zuletzt die Benutzung der Sicherheitsgurte. Ze.

Blick in den Dummyraum des neuen Sicherheitszentrums P 4. Der letzte von vier Dummies wird von Mitarbeiter H. Giebenhain gerade für den nächsten Versuch gewartet. Nur sorgfältige Einstellung aller Gelenke und gewissenhafte Eichung und Montage der Meßwertaufnehmer in Kopf, Brust, Becken und Oberschenkel gewährt eine zuverlässige Datenerfassung. Der Dummy dient mit menschenähnlicher Massenverteilung und Kinematik als Meßgeräteträger hauptsächlich der Optimierung von Insassenschutzsystemen. (Siehe auch den Beitrag „Sicherheit und Qualität“ im letzten Heft.)





Die Energieaufnahmefähigkeit des Lenksystems hat einen wesentlichen Einfluß auf das Verletzungsrisiko des Fahrers beim Frontalaufprall. Auf dem sogenannten Lenkungsschlitten wird ein 35 kg schwerer Torso (Oberkörper) mit 25 km/h auf ein im starren Bock produktionsmäßig montiertes Lenksystem abgeschossen. Die Reaktionskräfte zwischen Lenksystem und Puppe sind gesetzlich auf 11.350 Newton (1.130 kp) begrenzt. Auf dem Bild prüft G. Pfannebecker eine Lenkungsanordnung.



Kopfstützen sind als „Kopfschutz“ beim Heckaufprall wirksam, wenn die Stützwirkung im oder über dem Kopfschwerpunkt liegt und die Festigkeit ausreicht, um die Kopfmassenkräfte aufzufangen. Auf dem Bild wird eine Kraft von 700 Newton (70 kp) in Augenhöhe eines „Normalmenschen“ mit einer in der Sicherheitspuppe entwickelten Prüfeinrichtung aufgebracht. W. Leipold mißt gerade die Rückwärtsverlagerung der geprüften Kadett-Kopfstütze, während E. Wambold Protokoll führt.



Die optimalste Schutzeinrichtung ist das Gurtsystem. Beim Unfall treten riesige Massenkräfte auf, die im Extremfall bis zum 50fachen des Körpergewichts steigen. Um diesen Belastungen standzuhalten, müssen Gurtmaterial und Verankerungspunkte in der Karosserie festigkeitsmäßig entsprechend ausgelegt sein. Auf dem Bild wird gerade ein sogenannter Zugversuch vorbereitet. Die Mitarbeiter H. P. Köhler (links) und G. Treusch verbinden die Zugelemente mit der hydraulischen Zugmaschine.

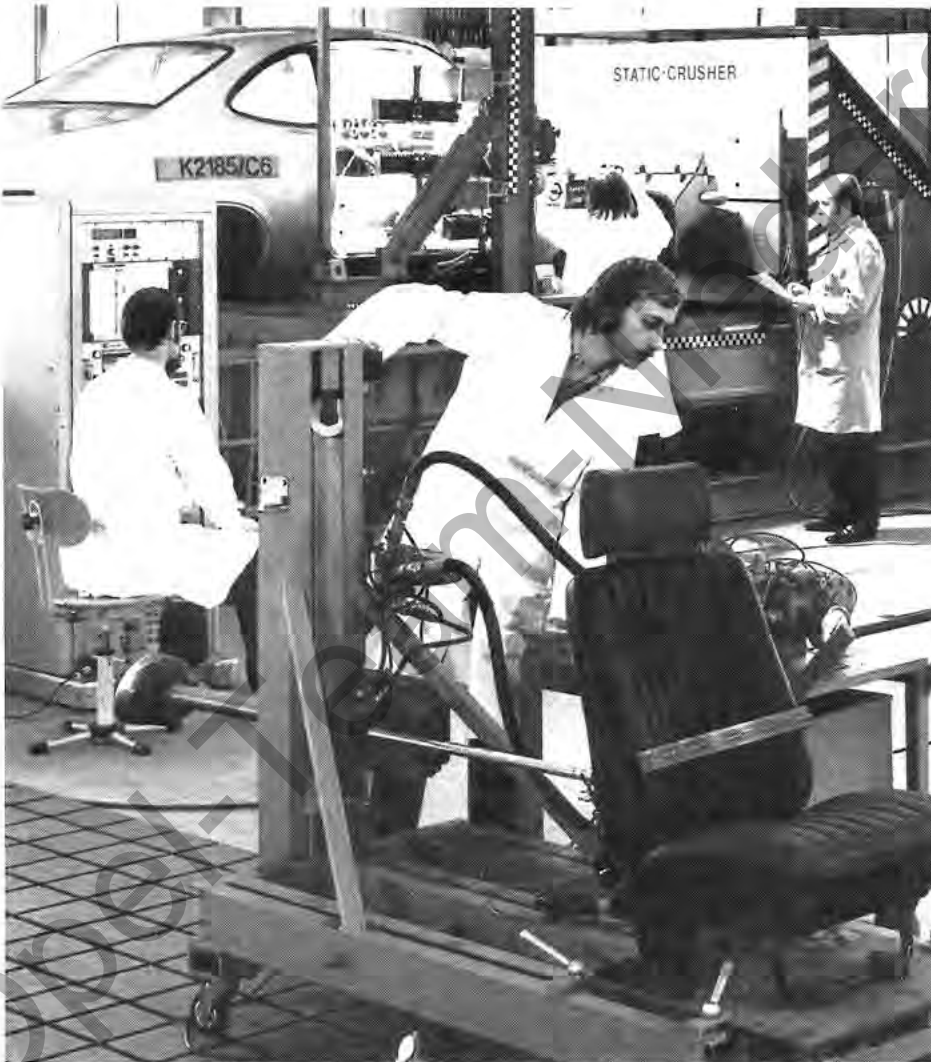


Vorbereitung und Auswertung von Crash- sowie Bumper-Tests. Auf der linken Hebebühne wird ein Manta nach dem 50 km/h Frontalaufprall gegen ein festes Hindernis ausgewertet. Verformungen und Schäden werden vermessen und bildlich festgehalten. Der US-Manta auf der rechten Hebebühne wird gerade für ein Stoßfängertestprogramm entsprechend MVSS 215 vorbereitet, während der Kadett im Vordergrund den letzten „Schliff“ vor einem 65 km/h Frontal-Fixed-Barrier-Test erhält. Von links die Mitarbeiter H. Giebenhain (mit Kamera), G. Treusch, H. Döhn, M. Schroe und U. Monnerjahn.



Dynamische Sicherheitsprüfungen sind extrem schnelle Vorgänge, die ein äußerst umfangreiches und kompliziertes Instrumentarium erfordern. Die Daten werden beim Versuch entweder auf Magnetband

gespielt und mit dem Rechner verarbeitet, oder sie werden direkt mit dem Rechner erfaßt und verarbeitet. Alle Vorgänge werden außerdem mit Hochgeschwindigkeitskameras erfaßt und dann in extremer Zeitlupe wiedergegeben. Das gezeigte Rechnersystem wurde speziell für das neue Opel-Sicherheitszentrum zusammengestellt. Es bewertet Meßsignale nach vorgegebenen Kriterien und errechnet aus Meßdaten und digitalisierter Filminformation Verletzungszahlen und Bahnkurven der Testdummies. Durch Vergleich mit medizinischen Grenzdaten läßt sich dann auf die Unfallschwere schließen. Mitarbeiter H. Janz konferiert mittels einer Spezialschreibmaschine mit dem Rechner, während J. Endler gerade einen Lochstreifen einlegt, um eine digitale Filmauswertung vom Rechner zu einer Kopfbahnkurve umrechnen zu lassen.



Hier sind wir im Sicherheitstest-Bereich statische Festigkeitsprüfungen. Im Hintergrund der Aufnahme erkennt man eine große Horizontalpresse, den Static-Crusher. Vorbereitet wird gerade die Ermittlung der Kraft-Weg-Kennlinie eines Pkw-Vorderbaues für eine Crashtest-Simulation auf dem Computer. In einem Rechnerprogramm werden die maßgeblichen Komponenten des Verformungsbereiches mit den entsprechenden Massen dazu verwendet, das Crashverhalten von Fahrzeugen annähernd vorherzubestimmen. Im Vordergrund des Bildes links wird die Festigkeit eines Sitzrückenverstellers überprüft. Von links die Mitarbeiter G. Janz (am Meßschrank), H. Giebenhain (Sitztestmaschine), R. Unger (mit dem Rücken zur Kamera) und Meister M. Schrohe (am Crusher).

WERKZEITSCHRIFT

Neue Gestaltung

Oft, wenn auch nicht immer, machen Kleider Leute. Manchen jedenfalls steht ein neues Gewand mitunter ganz gut. Ähnlich geht es mit der Gestaltung von Zeitschriften, insbesondere auch, was deren Titelseiten betrifft. Sie sollen – so will es der Trend – nicht nur Blickfang sein, sondern gleichzeitig wichtige Inhaltsthemen offerieren. Da die OPEL POST dieser neuen Gestaltungsform nachkommen will, präsentiert sie sich jetzt mit einer neuen „Vorderfront“.

Auch die Rückseite

Doch auch die Rückseite wurde anders. Das schöne Landschaftsbild oder ähnliches, das man einst an dieser Stelle fand, ist passé. Die Rückseite, bei Illustrierten und Magazinen wichtiger Blickfang für die Produktwerbung, soll in diesem Heft und den nächsten Ausgaben der Werbung für die Unfallverhütung vorbehalten sein. – Sonst hat sich nichts geändert, wenn man von der aus Ersparnisgründen vorübergehend nicht mehr so häufigen Erscheinungsweise, dem dünneren, billigeren Papier und der mitunter reduzieren Seitenzahl absieht, was allerdings schon seit einiger Zeit gilt.

Reduzierte Auflage

Sparen ist auch das Stichwort für zwei eingegangene Vorschläge, die auf eine verringerte Auflagenhöhe zielen. Durch unsere im Laufe der Jahre durchgeführten Leserbefragungen und viele Gespräche wissen wir, daß der weitaus größte Teil unserer Mitarbeiter auf die OPEL POST Wert legt. Nur eine Minderheit liest sie nicht oder nur oberflächlich. Diese Mitarbeiter könnten doch eigentlich auf das Heft verzichten und einmal beim Nachbarn hineinschauen, bevor der es mit nach Hause nimmt. Auch arbeiten in vielen Fällen mehrere Mitglieder einer Familie bei Opel. Sie alle erhalten das Werkheft. Genügt aber für eine Familie nicht ein Exemplar? Man müßte sich nur verständigen, wer das Heft mit nach Hause bringt. Durch eine begrenzte Auflagensenkung könnte eine weitere Einsparung erzielt werden. Wir wollen es einmal versuchen.

Die Redaktion

KONTROLLEN zielen auf SICHERHEIT

Kontrollen! Wo gibt's die nicht? Man will wissen, mit wem man es zu tun hat, wer ein- und ausgeht: bei Ämtern, Behörden, Ministerien, um nur einige Beispiele zu nennen – und natürlich auch im Industriebetrieb. Ob Pförtner oder Werksschutzmann, im Prinzip sind beider Aufgaben gleich. Auch die Paß- und Zollkontrollen an den Grenzen und auf den Flughäfen oder die Verkehrskontrollen sind in diesem Zusammenhang zu nennen. Alle diese Kontrollen zielen auf Sicherheit! Doch trotz ihrer unbestrittenen Notwendigkeit lieben sie viele Menschen nicht, fühlen sich durch sie diskriminiert, mißtrauisch behandelt, obwohl dazu gar kein Grund besteht!



Die Mitarbeiter H. Dorner (rechts) und G. Merkel während eines nächtlichen Kontrollgangs im K 65.



Ausweiskontrolle nach der 11-Uhr-Pause durch Mitarbeiter F. Dietrich am Portal 20.

Den Werksausweis vorzeigen

Wie gesagt, jeder Bürger muß sich bei einer Kontrolle ausweisen oder legitimieren können. Das gilt auch für den Betrieb, wo man den Werksausweis beim Passieren des Portals vorzeigen muß. Gerade im Industriebetrieb sind Torkontrollen dringend notwendig. Man muß bei Tausenden von Beschäftigten wissen, ob jemand ins Werk gehört oder nicht. Die Gefahr von Diebstahl und Industriespionage ist viel zu groß, um dabei nachlässig

zu sein und Unbefugten ohne weiteres Einlaß zu gewähren. Der Werksausweis ist daher beim Betreten oder Verlassen des Werkes unaufgefordert vorzuzeigen. Wer das überhaupt nicht oder nur gestenhaft tut, weil ihm die Torkontrolle lästig ist, muß damit rechnen, in deutlicher Form um das Vorzeigen des Ausweises gebeten zu werden.

Auch Taschenkontrollen

Es ist auch keine Diskriminierung und hat nichts mit einem Verdacht zu tun, wenn beim Verlassen des Werkes der Inhalt einer Tasche in Augenschein genommen wird. Man ist dann nur das zufällige „Opfer“ von wahllosen Stichproben, die angesichts immer wieder vorkommender Werksdiebstähle im Interesse der Allgemeinheit vorgenommen werden müssen. (Siehe dazu auch den Beitrag „Werksdiebstahl ist kein Kavaliersdelikt“ im letzten Heft.) Auch die Fahrer von Dienstfahrzeugen sind von solchen Kontrollen nicht ausgenommen und müssen gelegentlich die Kofferräume ihrer Wagen kontrollieren lassen.

Unterlassung wäre unverantwortlich

Auch wenn Mitarbeiter der Werkswache sich auf Kontrollgänge durch das Werksgelände begeben, besonders nachts oder

an Wochenenden von Hunden begleitet, geht es um die Sicherheit des Betriebes, um die Verhinderung von Diebstählen, Werkspionage und anderer Delikte. Ein so großes Areal mit unzähligen und vielfältigen Werten kann nicht ohne Schutz und Kontrolle bleiben. Unterlassungen wären unverantwortlich. Besonders diejenigen, die sonst immer gegen Kontrollen sind, machten der Firma wohl die heftigsten Vorwürfe, wenn beispielsweise irgendeine Produktionsanlage infolge von Beschädigungen unbenutzbar und längere Zeit ausfallen würde.

Auch um die Arbeitsplatzsicherung

So gesehen, gehört zu den Aufgaben des Werkschutzes auch die Arbeitsplatzsicherung im buchstäblichen Sinne des Wortes. Man weiß, daß es Extremisten gibt, die der Firma nicht wohlgesonnen sind und es daher auf Schädigung abgesehen haben. In Flugblättern fordern sie ja zu solchen Delikten auf. Beweise hierfür sind unter anderem die neuerdings häufig absichtlich verstopften Abflüsse bei gleichzeitig laufenden Hähnen, wodurch Überschwemmungen mit oft großen Schäden entstehen. Nein: Ohne Kontrollen entglitte die Sicherheit und damit das Funktionieren des Werkes unseren Händen – mit allen Folgen gerade auch für die Arbeitnehmer. -b-

Wer hat historisches Material



Betriebsrat K. Großmann ausgezeichnet

Anfang Januar überreichte Staatssekretär Adolf Philippi vom hessischen Sozialministerium dem Betriebsrat Karl Großmann das diesem vom Bundespräsidenten verliehene Bundesverdienstkreuz am Bande. In seiner Ansprache betonte er, mehrere Faktoren seien für die Verleihung entscheidend gewesen. Einmal Karl Großmanns Wirken seit 20 Jahren als Betriebsrat für die Belange der Arbeitnehmer und hierbei vor allem für die Humanisierung der Arbeitswelt, zum anderen sein Einsatz für das sportliche Leben, wobei an erster Stelle die aktive Tätigkeit als Trainer und Betreuer der Jugend des SC-Opel herausgestellt werden müsse, aber auch die sportliche Betreuung der Auszubildenden bei Opel sowie der Ausländer. Daneben habe er sich intensiv für die Integration der ausländischen Arbeitnehmer eingesetzt. Männer wie Karl

Großmann finde man nicht oft. Umso mehr gelte es, ihr Wirken für die Allgemeinheit herauszustellen. An der Verleihung nahmen Vertreter der Geschäftsleitung, des Betriebsrates und des öffentlichen Lebens teil. Für den Betriebsrat gratulierte dessen stellvertretender Vorsitzender Hans-Ulrich Powitz. Wir brauchen gerade heute Menschen, sagte Powitz, die sich auf verschiedenen Ebenen engagierten. Der Ausgezeichnete zähle dazu. Zu dem Kreis der Gratulanten gehörten für das Werk der Leiter der Personalabteilung Gerhard Noß, für den Rüsselsheimer Magistrat Philipp Petzold, für die Stadtverordnetenversammlung Adolf Kühlke und für den SC-Opel Heinrich Sieben. (Auf dem Bild Betriebsrat Großmann mit Staatssekretär Philippi und Buben des SC-Opel nach Überreichung der hohen Auszeichnung.)

Wir haben im Laufe der Jahre immer wieder von zum Teil ungewöhnlichen Hobbies unserer Mitarbeiter berichtet. Viele gehen in ihrer Freizeit sehr individuellen Interessen nach. Das geschieht oft mit einer geradezu hingebenden Leidenschaft; erhebliche Opfer an Zeit, Mühe und Geld werden nicht gescheut. Unter ihnen sind Mitarbeiter, die beispielsweise ganz privat naturhistorischen, vorge-schichtlichen und geschichtlichen Fragen nachgehen. In einer Zeit, in der Vernachlässigung der Geschichte, des Volks- und Brauchtums immer mehr um sich greift, ist das umso aufschlußreicher und bemerkenswerter.

Einen neuen Weg in dieser Richtung hat jetzt unser Mitarbeiter O.G. Rau, Beschaffungswesen, eingeschlagen. Ihm fiel auf, daß es über die mehr als 110jährige Geschichte unseres Unternehmens an zentraler Stelle bisher noch keine umfassende Darstellung und Sammlung gibt. Auch aus der Zeit vor der Automobilproduktion, also aus der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, sind nur wenige schriftliche Unterlagen, Fotos und sonstige Erinnerungstücke vorhanden. Er kam darauf, als er nach dem Erwerb einer Opel-Nähmaschine aus dem vorigen Jahrhundert Nachforschungen in dieser Richtung anstellte.

Die alte Nähmaschine regte ihn an, solche Erinnerungsstücke aus der Opel-Geschichte zu sammeln. Er will versuchen, Plakate, alte Handbücher und andere Gegenstände, die eines Tages vielleicht auf die Müllhalde wandern und unwiederbringlich verlorengehen, zusammenzutragen und so der Nachwelt zu erhalten. In diesem Zusammenhang wird speziell an die Werks- und Familienangehörigen sowie Rentner des Rüsselsheimer Stammwerkes gedacht und an sie die Frage gerichtet, ob sie für diese Sammlung interessantes Material abzugeben haben. Wenn dies der Fall sein sollte, werden sie gebeten, sich mit O.G. Rau, Rüsselsheim, Albrecht-Dürer-Str. 7, Telefon 52240, direkt in Verbindung zu setzen.

Sängerin am Band

Ein Schnappschuß noch vom Dezember, den wir aber auch verspätet gern bringen, weil er an die 21 Reihenveranstaltungen in den drei Opel-Städten erinnert, die immer bei vollem Haus von 27.000 Mitarbeitern und Familienangehörigen besucht wurden. Star der Abende war die international bekannte Sängerin Hanna Aroni, in Deutschland bekannt geworden durch den Hit „Viva España“, die hier während eines Rundgangs durch das Rüsselsheimer Werk Autogramme gibt.



UNSERE JUBILARE

40



H. Heß
Karosseriebau
20.10.1974



K. Rinck
PEK
2.1.1975



H. Obmann
Fahrzeuginnenraum
7.1.1975



G. Schaub
Besch.-Einsatz
8.1.1975



P. Bohnenberger
Werkzeugbau
19.1.1975



M. Krollmann
PV-Schmiede
24.1.1975



H. Mann
Qual.Ktr.u.Insp.
4.2.1975



H. Petry
Besch.-Einsatz
5.2.1975



E. Wendel
PV Chassis
5.2.1975



W. Schad
Qual.Ktr.u.Insp.
7.2.1975



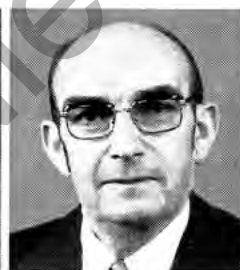
A. Ditter
Schnittbau
12.2.1975



W. Richter
Werksanlagen
16.2.1975



Chr. Ahl
Chassisbau
18.2.1975



Ph. Reitz
Preßwerk
18.2.1975



J. Sieger
Modellschreinerei
26.2.1975



K. Grevenhaus
Qual.Ktr.u.Insp.
27.2.1975

25

1.1.1975
Helmut Köbeler
Fahrzeugauslieferung
August Rothmaier
AMK-Systeme

2.1.1975
Johann Beschel
Werkzeugbau
Heinrich Dietrich
Materialbehandlg.
Heinrich Dinnissen
Karosseriebau
Gustav Engler
Preßwerk
Friedrich Fuchs
Wagenendmontage
Erwin Jekel
Chassisbau

Erich Kern
Chassisbau
Enno Krull
Werkswache
Hans Kurpiz
Chassisbau
Hans Meindl
Wagenendmontage
Franz Müller
Ordnungsdienst
Hans Müller
Ordnungsdienst
Josef Murrmann
Chassisbau
Rudolf Perlik
Getriebebau
Heinz Resmerowski
Qual.Ktr.u.Insp.

Hans Schad
Chassisbau
Willi Schönfelder
Karosseriebau
Rudolf Schwab
Preßwerk
Andreas Seemann
PEK
Hans Sperling
Preßwerk
Rudi Spitz
Achsenbau
Ludwig Stark
Wagenendmontage
Georg Ullmer
Preßwerk
Wilhelm Wagner
PEK

Friedrich Wettig
Chassisbau
3.1.1975
Karl Metzger
Werbeabteilung
4.1.1975
Günter Baum
Produktionskontrolle
Erich Ernst
Karosseriebau
Johann Klepper
PV Werkstätten
Wilhelm Werkmann
Werkzeugbau
5.1.1975
Hans Berz
Schweißmasch.u.Vorr.

5.1.1975
Hans Dölfer
Schnittbau
Walter Görlich
PVK-Zusammenbau
Waldemar Görting
PV-Werkstätten
Heinrich Hört
Motorenbau
Willi Krug
Instandhaltung
Anton Schöllhorn
Schnittbau
Wilhelm Weyerhäuser
Z. Masch.-Abt.
Eduard Würz
Werkzeugbau

6.1.1975
Josef Dienst
Materialbehandlg.
Werner Durst
Karosseriebau
Harald Kamilli
Preßwerk
Karl-Heinz Lindner
Qual.Ktr.u.Insp.
Christian Melchior
Preßwerk
8.1.1975
Johann Kemper
Qual.Ktr.u.Insp.
9.1.1975
Walter Abt
Werkzeugbau

| | | | | | |
|---|---------------------------------------|---|---|--|--|
| 9.1.1975 | 13.1.1975 | 23.1.1975 | 3.2.1975 | 9.2.1975 | 21.2.1975 |
| Albert Bohrmann Instandhaltung | Walter Berck Schnittbau | Hans Ems Karosseriebau | Oskar Dörrschuck Werksanlagen | Bruno Zühlke Chassisbau | Else Fröder Ersatzteilelager |
| Erich Dickel Schweißmasch.u.Vorr. | Anton Gonzo Energieerzeugung | Ferdinand Habicht Styling | 6.2.1975 | 10.2.1975 | Elisabeth Gottschalk Karosseriebau |
| Walter Funk Styling | Helmut Lorenz Preßwerk | Otto Jugenheimer Chassisbau | Philipp Astheimer Produktionskontrolle | Ludwig Breunig Chassisbau | Maria Riedel Ersatzteilelager |
| Reinhold Gotthold Preßwerk | Wilhelm Thon PV Karosserie | Walter Jungmann PV Werkstätten | Ernst Erhard Qual.Förderg.u.Insp. | Helmut Trutz Karosseriebau | Christina Weigt Ersatzteilelager |
| Friedrich Gresch Wagenendmontage | Hermann Wacker Schnittbau | Karl Reischmann Stromversorgung | Karl-Heinz König Qual.Ktr.u.Insp. | 13.2.1975 | 22.2.1975 |
| August Heidenreich Achsenbau | 16.1.1975 | Otto Ritter PEK | Franz Meller Schnittbau | Rudolf Brugger Instandhaltung | Josef Deinert Kundendienst |
| Hugo Hemb Motorenbau | Georg Beck Preßwerk | Willy Schadack Z. Masch.-Abt. | Karl Nevé Preßwerk | Georg Friedrich Instandhaltung | Günther Wähle Werkswache |
| Georg Heß Besch.-Einatz | Jakob Bellof PEK | Johann Senßfelder Z. Masch.-Abt. | Walter Schenk Chassisbau | Kurt Jäger Standardabteilung | 23.2.1975 |
| Hermann Höhn Krankenabteilung | Karl Brauer Motorenbau | Josef Vorläufer Produktionskontrolle | August Seel PEK | Rudolf Neumann Karosseriebau | Franz Burger Preßwerk |
| Otto Krauser Z. Masch.-Abt. | Kurt Bierkandt Z. Masch.-Abt. | Hans Wachter Styling | Richard Tkotsch Getriebebau | Remo Pazzaglia Qual.Ktr.u.Insp. | Walter Degünther PEK |
| Heinrich Kuhl Transportwesen | Friedrich Buch Schnittbau | 24.1.1975 | Josef Sturm Preßwerk | Heinrich Reinig Preßwerk | Kurt Elzner Chassisbau |
| Alfred Rausch Teile-Inland | Karl Fuchs Schweißmasch.u.Vorr. | Heinrich Eimermann Werkzeugbau | Georg Vatter Karosseriebau | Willi Seibert Karosseriebau | Walter Semmler Besch.-Einsatz |
| Friedrich Rehn Personalabteilung | Lothar Fröhlich Qual.Ktr.u.Insp. | Heinrich Engel Schweißmasch.u.Vorr. | 7.2.1975 | Bernhard Stupf Preßwerk | 24.2.1975 |
| Georg Scharkopf PEK Prüffeld Dudenh. | Josef Heckwolf Schnittbau | Otto Gläß Schnittbau | Hans Diehl Instandhaltung | Bernhard Bender Modellschreinerei | Philipp Diehl Qualitätskontrolle |
| Alex Schuch Schnittbau | Hans Heid Chassisbau | Wilhelm Kaul Chassisbau | Rudolf Genne Preßwerk | Horst Felchner Wagenendmontage | Hans Grieser Standardabteilung |
| Philipp Seemann Z. Masch.-Abt. | Wilhelm Kaiser Werkzeugbau | Helmut Römer PV Preßwerk | Hans Martin Giesler Preßwerk | Oskar Fischer PV Werkstätten | Walter Luft Ersatzteilelager |
| Johann Siebert Härtere | Walter Krining Qual.Ktr.u.Insp. | Karl Heinz Schultheis Preßwerk | Karl Graulich Ordnungsdienst | Oskar Kraft Karosseriebau | Heinrich Nold Preßwerk |
| 10.1.1975 | Alfred Ludwig Werkzeugabt. | 25.1.1975 | Vincenc Griesemer Verkaufsz.Südwest | Gerd Lastowsky Werkswache | Bernhard Schäfer Preßwerk |
| Philipp Engel PEK | Manfred Maser Lehrenbau | Hans Nauheimer PV Karosserie | Edwin Henkel Instandhaltung | Walter Papenbroock Karosseriebau | 26.2.1975 |
| Philipp Heck Qual.Förderg.u.Insp. | Franz Nauth Schweißmasch.u.Vorr. | Max Schmid Stromversorgung | Gerhard Kern Preßwerk | Robert Rosenbusch Betriebsmitteleinkauf | Friedrich Jungmann Werkzeugzentralverw. |
| Michael Helm Qual.Ktr.u.Insp. | Willy Raiß Produktionssteuerg. | 26.1.1975 | Adam Leicher PV Werkstätten | Adolf Stein Chassisbau | 27.2.1975 |
| Heinrich Hübner Betriebsschlosserei | Hans Reininger PEK | Ernst Schulz Chassisbau | Hans Mank Werkzeugbau | Ludwig Tiefel Preßwerk | Rudolf Best Z. Masch.-Abt. |
| Wilhelm Messerschmidt Qual.Ktr.u.Insp. | Hermann Schmitt Qual.Ktr.u.Insp. | 30.1.1975 | Ludwig Möllig Preßwerk | Franz Unger Chassisbau | Philipp Dillmann Ersatzteilelager |
| Herbert Theis Lehrenbau | Kurt Schwab Schnittbau | Walter Acker PV Werkstätten | Adam Mück PV Karosserie | Gerda Huber Betriebsmitteleinkauf | Heinrich Engel Preßwerk |
| Wilhelm Wolf Qual.Ktr.u.Insp. | 17.1.1975 | Wilhelm Jung PV Werkstätten | Eberhard Schreiber PEK | Franz Kremer PV Karosserie | Heinrich Engel Preßwerk |
| 11.1.1975 | Otto Hoßner Qual.Ktr.u.Insp. | Johann Marbeck Schmiede | Fritz Wannemacher Preßwerk | Rudi Kremin Werksanlagen | Hans Kabitzky Schweißmasch.u.Vorr. |
| Karl Andre Z. Masch.-Abt. | Emil Korte Qual.Ktr.u.Insp. | Friedel Schaab Instandhaltung | 8.2.1975 | Heinrich Laun Modellschreinerei | Walter Kaltwasser Instandhaltung |
| Fritz Schumann Z. Masch.-Abt. | Richard Kurtz Kostenforschung | Karl Werkmeister PEK | Rudolf Ambach Instandhaltung | Renate Mischke PEK | Anton Muth Qual.Ktr.u.Insp. |
| Heinz Seck Lehrenbau | Günter Renneisen Export-Verpackung | 31.1.1975 | Alfons Bär PEK | 20.2.1975 | H.-F. Nitschke Standardabteilung |
| Hermann Wenz Lkw-Endmontage | Josef Tylla PEK | Heinz Klein PEK | Friedrich Dörr Schnittbau | Helmut Daniel Chassisbau | Emil Röder Preßwerk |
| 12.1.1975 | Albert Zimmermann PEK | 1.2.1975 | Rudolf Dörr Schnittbau | Helmut Daniel Chassisbau | Helmut Rongstock PV Preßwerk |
| Siegfried Bleyl Z. Masch.-Abt. | 18.1.1975 | Elli Gasser Chassisbau | Heinrich Gerhold Karosseriebau | Franz Gellweiler Karosseriebau | Georg Rudolph Preßwerk |
| Hans Haupt Vergaserbau | Fritz Geduldig PEK | Gerhard Klieme Ersatz.z.Zubeh. | Ernst Münd Feuerwache | Franz Müller Verkaufsverwaltung | Georg Schorsch Chassisbau |
| Walter Lenhard Kreditorenbuchhaltung | Helmut Siegrist Preßwerk | Georg Schmidt PEK | Friedrich Schmitt Preßwerk | Adam Nold Verpackungsabt. | Alfred Wagner Schweißmasch.u.Vorr. |
| Günter Quander Chassisbau | 19.1.1975 | Edith Speyer Fertigungsmat.Eink. | Heinrich Steinmetz Instandhaltung | Bernhard Reichard Preßwerk | 28.2.1975 |
| 13.1.1975 | Willi Rosen Preßwerk | Karl Völker PV Karosserie | Rudolf Zwicker Chassisbau | Christian Wedel Ersatzteilelager | Adam Bettschenka Werkswache |
| Heinrich Benz Karosseriebau | 20.1.1975 | 2.2.1975 | 9.2.1975 | 21.2.1975 | Heinrich Gebhardt Preßwerk |
| | Friedhelm Gillmann Chassisbau | Herbert Berg PEK | Alfons Obermaier Werkzeugabteilung | Erwin Beaury Export-Verpackung | Hans Frosch Z. Masch.-Abt. |
| | | | | | Wilhelm Opper Werkzeugschleiferei |



Auf einer großen Polizeischau in der Wiesbadener Rhein-Main-Halle war Opel vielfach repräsentiert. Der Wiesbadener Polizeipräsident Dr. Ender benutzte zu seinem humorigen Begrüßungsauftritt einen mit Blaulicht ausgestatteten „Laubfrosch“ (unser Bild), während bei den Vorführungen der Schutzhundestaffel ein Rekord Caravan-Hundewagen mitwirkte. Im Foyer war ein Opel-Funkstreifenwagen der Wiesbadener Polizei ausgestellt.

Sieger des Opel-Sportpokals



Bereits zum dritten Mal in ununterbrochener Reihenfolge konnte sich Helmut Mander (unser Bild) aus Ebsdorfergrund als Gewinner des 1974 schon zum sechsten Mal ausgeschriebenen Opel-Sportpokals qualifizieren.

Opel-Verkaufsdirektor George G. Spaulding überreichte dem 34jährigen Diplom-Volkswirt bei der Siegerehrung im Januar den Pokal und die damit verbundene Geldprämie von DM 10.000. Weitere 49 erfolgreiche Bewerber erhielten Geldpreise zwischen DM 8.000 und DM 500.

Mander setzte auch 1974 — betreut von Irscher-Tuning in Winnenden — wie schon im Jahr zuvor auf seinen modifizierten Kadett und sammelte Siege und Wertungspunkte. Der auf Bergrennen spezialisierte Opel-Fahrer schuf mit einem Gesamtsieg, neun Gruppen- und vier Klassensiegen die Basis zu seinem Erfolg und war zudem schnellster Tourenwagenfahrer bei der Berg-Europameisterschaft 1974.

Aber auch die anderen etwa 450 Bewerber um den Opel-Sportpokal konnten am Ende der Saison 1974 eine stolze Bilanz ziehen: Sie errangen im abgelaufenen Jahr 23 Gesamt-, 104 Gruppen- und 261 Klassensiege. Auch für das Jahr 1975 wird der Opel-Sportpokal wieder ausgeschrieben.

Ungereimtes

Manch' Ungereimtes wird gerade in dieser Zeit unter die Leute gebracht. Ein Beispiel: Da werden die Überstunden in einigen Bereichen erwähnt und — mit Blick auf die Kurzarbeit — gefolgert, es könne doch alles so schlecht nicht sein, obwohl jeder Eingeweihte weiß, daß hier Unvergleichbares miteinander verglichen wird. Überstunden in Engpaß-Bereichen oder dort, wo bestimmte Termine eingehalten werden müssen, sind notwendig, ganz gleich, wie die jeweilige Lage des Unternehmens ist.

Oder: Da erfährt man von längeren Lieferfristen bei einzelnen bestellten Wagen und schließt daraus, die Lage sei gar nicht so ernst und Kurzarbeit deshalb nicht notwendig. Dabei weiß jeder Branchenkenner, daß bei rückläufigem Verkauf ein Teil der Produktion, und das gilt für alle Autowerke, auf Lager gebaut wird — um noch mehr Kurzarbeit zu vermeiden. Diese auf Lager produzierten Wagen werden naturgemäß in den gängigsten Farben und mit dem normalerweise verlangten Zubehör hergestellt. Wer nun einen Wagen haben will, der von dieser Norm abweicht und viele Sonderausstattungen und Extras hat, muß gewisse Lieferzeiten in Kauf nehmen, weil Sonderwünsche in Kurzarbeitsperioden meist länger brauchen als in normalen Zeiten.

Oder: Da wird behauptet, trotz Kurzarbeit sei der Produktionsausstoß größer als sonst — weil die Fließbänder schneller liefen und die Menschen jetzt erst recht „ausgequetscht“ würden. Dabei weiß jeder Eingeweihte, daß der Betriebsrat laut Tarifvertrag die Bandschreiber kontrolliert und dadurch Einfluß auf den Takt der Bänder hat.

Alles Binsenweisheiten. Seltsam, daß mancher unter uns, der es besser wissen müßte, dennoch solche Ungereimtheiten in die Welt setzt. Was er sich wohl dabei denkt? Der eine sicher „nichts“. Es ist ein Teil der Allerweltsweisheiten, die den lieben, langen Tag am Stammtisch oder beim Friseur verbreitet werden. Bei anderen dagegen steckt System dahinter. Sie polemisieren wider besseres Wissen, gezielt, jedes Gerücht für bare Münze hinstellend, alles in dem Bestreben, der Firma etwas anzuhängen.

-e-

Für junge Leute

Diesmal: Ausbildungszweig
„Technischer Zeichner“

Im Rüsselsheimer Werk werden zur Zeit 600 junge Menschen in 18 verschiedenen Berufen in Lehrwerkstatt und Werkberufsschule ausgebildet. Im Gesamtunternehmen – also mit Bochum und Kaiserslautern – sind es rund 1.000. In Rüsselsheim haben 44 von ihnen den Beruf „Technischer Zeichner“ als Ausbildungssparte gewählt. Es sind, und das ist sicher interessant zu hören, zur Zeit ausschließlich junge Mädchen.

3 1/2 Jahre dauert in diesem Fall normalerweise die Ausbildung; sie kann sich jedoch durch Absolvieren einer Berufsfachschule (Fachrichtung Metall) um ein Jahr oder bei überdurchschnittlichen Leistungen um ein halbes Jahr verringern. Dieser Ausbildungszweig in der Rüsselsheimer Lehrwerkstatt wird von Ausbildungsmeister G. Bauer geleitet. Voraussetzung ist eine abgeschlossene Hauptschulbildung mit überdurchschnittlichen Noten, besonders in Schrift, Zeichnen und Raumlehre. Es sollten darüber hinaus auch viel Sinn für technische Fragen und ein ausgeprägtes räumliches Vorstellungsvermögen mitgebracht werden. Die Ausbildung gliedert sich in den Grundlehrgang (6 Monate), in die Mittel- und Oberstufe (6 Monate) und in die praktische Ausbildung in der Lehrwerkstatt (18 Monate). Sie endet mit dem Sammeln praktischer Erfahrungen in verschiedenen Konstruktionsabteilungen (12 Monate).



Die Auszubildende Heike Kahle am Zeichenbrett. Als Aufgabe ist ihr hier die Zeichnung einer Zusammenbau-Handpresse gestellt.

Durch spätere Weiterbildung ist es dem Technischen Zeichner möglich, daß er zum Normensachbearbeiter, zum Zeichnungsprüfer, Teilekonstrukteur, ja sogar bis zum Konstrukteur aufsteigen kann –

immerhin ein lohnendes Ziel, das für die jungen Mädchen unseres Berichts natürlich noch in weiter Ferne liegt, denn zunächst muß die Ausbildung mit Erfolg abgeschlossen werden. (Wird fortgesetzt.)



Eine von 18 Ausbildungssparten der Berufsausbildung des Rüsselsheimer Werkes ist die des Technischen Zeichners. Zur Zeit werden in diesem Fach 44 junge Leute – überwiegend Mädchen – ausgebildet. Auf dem Bild eine der 4 Klassen dieses Ausbildungszweiges mit Ausbildungsmeister G. Bauer.

Die Abholerinnen

Schon einmal wurde an dieser Stelle von den zahlreichen Frauen berichtet, die ihre Männer morgens im Wagen zur Arbeit bringen und abends wieder abholen. Ein löbliches Unterfangen, denn dadurch wird der Wagen auch tagsüber genutzt und steht nicht stundenlang auf dem Parkplatz herum. Nun wird beobachtet, daß morgens vor allem die Männer am Steuer sitzen und die Umsteigeprozedur erst an der „Abladestelle“ oder einer der Ampeln in Werksnähe ausgeführt wird. Das hat natürlicherweise einen unnötigen Aufenthalt zur Folge, der Verkehrsbehinderungen und ähnliche Unliebsamkeiten nach sich zieht. Warum so umständlich, wenn es auch einfacher geht? Unsere Ehemänner brauchen sich schließlich keinen Zacken aus ihrer Kraftfahrerkrone zu brechen, wenn sie gleich bei der Abfahrt von zu Hause auf dem Beifahrersitz Platz nehmen und sich von ihren Frauen „kutschieren“ lassen. Dann reicht ein kurzer Halt, und schon geht's weiter. Und noch etwas wird beobachtet: Die lieben Gattinnen, die vor Arbeitsschluß vor allem in der Umgebung der PEK eintreffen, um ihre Männer abzuholen, warten vielfach unbekümmert in Park- und Halteverbotsbereichen, an Einmündungen und ähnlichen Stellen, ohne zu merken, daß sie so zur Verkehrsbehinderung beitragen, aber auch ohne zu bedenken, daß die Straßenverkehrsordnung ebenfalls für unser privates Werksgelände gilt. Vielleicht kann man einmal im Familienkreis nach einer besseren Lösung suchen.

Nachahmenswert

Irren ist menschlich. Überall werden Fehler gemacht. Daher sollte man, wenn man einen Irrtum einsieht, das auch offen zugeben. Menschlich gesehen, kann man dadurch nur an Ansehen gewinnen. Ein solcher Fall hat sich kürzlich in einer Abteilung zugetragen. Da beschuldigte ein Kollege eine Kollegin vor versammelter Mannschaft, in ihrer Arbeit einen schwerwiegenden Fehler gemacht zu haben. Die Kollegin bestritt das zwar sehr energisch, konnte es aber zunächst nicht nachweisen. Erst am nächsten Tag ergab eine genaue Nachprüfung, daß nicht sie, sondern jener Kollege, der sie beschuldigt hatte, selbst alles auf sich nehmen mußte. Er hatte ihr nämlich irrtümlich falsche Daten geliefert. Sofort entschuldigte er sich bei ihr in Gegenwart aller anderen Mitarbeiter. Das bereinigte die Atmosphäre und brachte ihm großen Respekt ein.
Spectator



Wert des Sicherheitsgurtes wird noch immer unterschätzt

Die deutschen Kraftfahrer unterschätzen trotz aller Aufklärungsaktionen ganz offenbar noch immer den Wert des Sicherheitsgurtes im Auto. Zu diesem Ergebnis ist der deutsche Verkehrssicherheitsrat anhand von Befragungsaktionen und Tests gekommen, die im Zusammenhang mit dem Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung vorgenommen worden sind. So kennen 70 Prozent der Autofahrer noch immer nicht die richtige Schutzwirkung von Sicherheitsgurten. Die Mehrheit ist der Auffassung, daß der Gurt bei Aufprallgeschwindigkeiten bis zu 80 Stundenkilometer wirkungslos ist.

Falsche Einschätzung

Das rührt ganz sicher daher, daß 75 Prozent der Kraftfahrer die Kräfte völlig falsch einschätzen, die selbst bei geringen Aufprallgeschwindigkeiten auf Fahrer und Insassen eines Kraftfahrzeuges einwirken. 20 Prozent der Kraftfahrer wissen

schließlich nicht, daß sich 75 Prozent aller Unfälle ohnehin bei reduzierter Geschwindigkeit in den Städten ereignen. Dabei ist es – wie die Aufnahmen zeigen – ganz einfach, sich zu gurten. In Sekundenschnelle ist dadurch ein Höchstmaß an Sicherheit erreicht.

Erschreckende Ergebnisse

Der deutsche Verkehrssicherheitsrat hatte in diesem Zusammenhang 11.000 Verkehrsteilnehmer befragt bzw. geprüft. Wie die genannten Zahlen zeigen, sind die Ergebnisse erschreckend. Landsmannschaftlich ausgewertet, haben die bayerischen Teilnehmer der Befragung mit 35 Prozent richtiger Antworten am schlechtesten abgeschnitten, ihnen folgten mit 50 Prozent falscher Antworten die Teilnehmer aus Hessen. Aber nicht nur dabei zeigten sich die Autofahrer wenig sicherheitsbewußt, sondern dieses Prädikat kommt auch einem großen Teil der 400 Kraftfahrer zu, die an sieben Automobilwettbewerben teilgenommen haben.

Interessante Daten

So hatte jeder zweite Teilnehmer zu stark abgefahrenen Reifen an seinem Kraftwagen, bei jedem zehnten war die Sehleistung völlig unzureichend und bei jedem sechsten genügte die Reaktionsfähigkeit nicht mehr den Anforderungen des heutigen Straßenverkehrs. Die Bundesregierung wird die bei diesen Untersuchungen gewonnenen Daten nutzen, um weitere Schwerpunkte für die Arbeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu setzen.



DO-IT-YOURSELF?

Was Autobastler wissen sollten

Schneller, als mancher Autofahrer denkt, kann nach Veränderung an seinem Fahrzeug die Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) erlöschen. Diese Gefahr besteht bei Veränderungen an Bremsanlage, Tank, Getriebe, Lenkung, Beleuchtung, Motor, Fahrwerk und Auspuffanlage. Aber bereits beim Ersatz von Verschleißteilen ist Vorsicht geboten. Obwohl die Wartungsintervalle dank fortschrittlicher Technik immer größer geworden sind und die meisten Hersteller nur noch alle 10.000 Kilometer Inspektionen und Ölwechsel vorschreiben, bilden die Wartungskosten doch einen erheblichen Teil der Unterhaltungskosten eines Autos. Wen wundert es da, wenn mehr oder weniger kundige Bastler versuchen, die Werkstatt zu meiden und im Do-it-yourself-Verfahren Geld zu sparen.

Umweltschutzbedingungen müssen beachtet werden

Sicherlich kann man einiges selbst machen, aber der Nichtfachmann sollte unbedingt die Finger von den Aggregaten lassen, die – wie beispielsweise Bremsen oder Lenkung – unmittelbar die Fahr-sicherheit beeinflussen. Gegen einen Ölwechsel in der heimischen Garage dürfte allerdings nichts auszusetzen sein, vorausgesetzt, man kümmert sich auch um die umweltfreundliche Beseitigung des Altöls. Wer in der Hoffnung „es merkt ja keiner“ den Ölstrom in die öffentliche Kanalisation leitet, dürfte bald eine saftige Rechnung erhalten, denn die Ermittlung des Sünders ist heute kein Problem mehr. An Zündung oder Vergaser Einstellarbeiten vorzunehmen, sollte sich nur zutrauen, wer über entsprechende Fachkenntnisse verfügt. Hier werden wiederum die Umweltschutzbestimmungen berührt. Jede falsche Einstellung beeinflusst Fahr- und Abgasverhalten und natürlich auch den Verbrauch. Und wie schnell kann ein zu hoher Verbrauch die ganze Einsparung durch das Do-it-yourself zunichte machen.

Spezielle Berufsausbildung

Das Fachpersonal in der Werkstatt verfügt neben einer speziellen Berufsausbildung und -erfahrung auch über die erforderlichen Kontrollgeräte und Spezialwerkzeuge, die ihrerseits Voraussetzung für einwandfreie Arbeit und die für den Privatmann sowohl unrentabel als auch uner-

schwinglich sind. Dem Bastler bleibt meist nur die Improvisation, ein sehr riskanter Weg, wenn man bedenkt, daß die Werkstätten für die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeit auch haften. Ein „selbstgebastelter“ Unfall wird in jedem Fall teurer sein als der Werkstattbesuch. Man sollte auch jenen weit- oder weniger weitgereisten Zeitgenossen ins Gewissen reden, die die vom Konstrukteur aus Gründen der Rundum- und Rücksicht – und damit der Sicherheit – groß gehaltenen Fensterflächen mit Plaketten und Aufklebern aller Art bepflastern, um der staunenden Umwelt zu dokumentieren, wie weit sie herumgekommen sind. Das mag zwar den persönlichen Ehrgeiz befriedigen, vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus aber muß man da die Note „unbefriedigend“ geben.

Vorsicht ist geboten

Ganz kritisch jedoch wird es, wenn unser Bastler sich dazu versteigt, Leistung und Straßenlage seines Fahrzeuges „verbessern“ zu wollen. Kein Zweifel, nicht für jeden Kunden ist das Auto ein reines Transportmittel, das ihn und seine Familie zum Arbeitsplatz, zum Einkauf oder an den Urlaubsort bringt. Viele – und nicht nur junge Leute – sehen in ihrem Fahrzeug auch ein „Sportgerät“ – und da nicht jedes Modell von Haus aus als solches konzipiert ist, versucht man es eben „umzufunktionieren“. Doch Vorsicht! Da ist zunächst einmal jene äußerst notwendige – wenn auch von manchen

lästig empfundene – Einrichtung, TÜV genannt, die Bastlern gern die Freude des Bastelns am Auto vergällt, sobald es vorgeführt werden muß. So weit, so gut, nur ist niemand dagegen gefeit, schon vorher in einen Unfall verwickelt zu werden, und da Autos mit Veränderungen, die keinen TÜV-Segen haben, ihre Allgemeine Betriebserlaubnis verlieren, kann auch das teuer zu stehen kommen.

Ohne alles Risiko

Wer zu einem renommierten „Friseur“ geht, um dort zusätzlich Pferde mit TÜV-Segen zu erwerben, mag sich über die Preise pro PS wundern. Tuning ist nämlich weitgehend komplizierte Handarbeit teurer Fachleute und verlangt enorme Erfahrung der Spezialisten, die genau wissen, welche Auswirkungen ihre Modifikationen auf das Fahrverhalten und auch auf die Lebensdauer von Teilen und Fahrzeug haben können. Es ist daher einleuchtend, daß die Pferdejaagd im Do-it-yourself-Verfahren aus mehreren Gründen äußerst riskant ist. Dabei haben es leistungsbewußte Autofahrer gar nicht nötig, Risiken auf sich zu nehmen. Die großen Hersteller, wie beispielsweise unser Werk, bieten heute eine breite Palette an Zubehör, Sonderausstattungen und kompletten Modellvarianten an und geben dadurch selbst ausgeprägten Individualisten die Möglichkeit, ihr ganz persönliches Auto zusammenzustellen – preisgünstig und ohne alles Risiko.



Immer mehr Autofahrer meinen, auf die regelmäßige Wartung ihres Fahrzeuges in der Fachwerkstatt verzichten zu können und weichen bei Reparaturen auf das Do-it-yourself-Verfahren aus. Sie übersehen dabei aber, daß damit in den allerseltensten Fällen eine wirkliche Ersparnis verbunden ist: Nicht fachmännisch ausgeführte Reparaturen können zu weiteren Schäden, schlimmstenfalls auch zu schweren Unfällen führen. Regelmäßig von der Hand des Fachmanns durchgeführte Wartungs- und Inspektionsarbeiten (unser Bild) hingegen sind die beste Garantie für ein gutes Funktionieren der Technik im Automobil.

HISTORISCHES

Der Wind prägte die Form

Auch in unserer schnellebigen Zeit schadet mitunter ein Blick zurück nichts, um zu erkennen, daß schon damals am Fortschritt gewebt wurde. Verfolgen wir die Opel-Automobilgeschichte wieder einmal bis in die Zeit vor dem ersten Weltkrieg, als die Ingenieure noch keinen Windkanal zur Erprobung strömungsgünstiger Karosserieformen einsetzen konnten. Dennoch waren ihnen die Probleme des Luftwiderstandes nicht unbekannt. Vor allem die waghalsigen Männer, die in motorsportlichen Wettbewerben ihr Können und das ihrer Wagen unter Beweis stellten, waren unentwegt am Tüfteln, welche Angriffsflächen man dem Fahrwind nehmen könnte, um die Geschwindigkeiten zu erhöhen, den Verbrauch zu senken und die Motorleistungen wirksamer werden zu lassen. Gelegenheiten dazu hatten sie genug, wobei einige der Opel-Brüder immer wieder in der vordersten Front der Automobilsportler anzutreffen waren.

1909 gewinnt Wilhelm Opel die „Zweite Internationale Prinz Heinrich-Fahrt“ gegen 113 Konkurrenten. Auch der dritte, fünfte, sechste und zehnte Platz werden auf dem 2.000 km langen Straßenrennen von Opel-Wagen erobert. Aufsehen erregt dabei, daß nicht die Giganten mit Motoren von 8 bis 10 Litern Hubraum den Lorbeer ernten, sondern die „Kleinen aus Rüsselsheim“.

OPEL schon damals vorn

Bei der „Dritten Prinz Heinrich-Fahrt“ 1910 schneidet ein Opel als bester deutscher Tourenwagen und schnellster aller Wagen ab. Siegreich beendeten Opel-Wagen auch die Internationalen Automobil-Wochen zu Ostende, zu Boulogne und Genf, die Bergrennen auf dem Mont-Ventoux und zu Gaillon sowie die Zuverlässigkeitsfahrten in Ostdeutschland, Österreich-Ungarn, in Schweden und Norwegen. 1911 errangen Opel-Wagen zwei erste Preise bei der „Großen Russischen Kaiserfahrt St. Petersburg- Moskau-Sewastopol“ über eine Gesamtdistanz von 3.000 km.

Mit Hammer und Amboß

Ein markanter Repräsentant der neuen Linie war der Opel 6/16 PS „Torpedo“

aus dem Jahr 1911. Die großen Räder waren zu jener Zeit notwendig, um dem Wagen die Bodenfreiheit zu geben, die die damaligen Wege mit tiefen Wagengeleisen und hohen Buckeln dazwischen notwendig machten. Würde man sich die umfangreichen Speichenräder durch niedrige und breit bereifte Scheibenräder ersetzt denken, dann könnte man sich beinahe ein schnittiges Kabriolett vorstellen. Die Kotflügel waren bereits in einer Hohlform gepreßt und hingen nicht mehr an Flach-eisen in der Luft, sondern waren an den Innenseiten bis zum Rahmen heruntergezogen. Genau genommen: „Gepreßt“ ist der falsche Ausdruck. Denn die Blechteile erhielten ihre gewölbten Formen damals nicht in einer Tiefzieh-Pressen, sondern wurden auf dem Amboß oder auf Holzschablonen mit der Hand getrieben. Der Kühler war gefällig gerundet. Die Lampen waren nicht mehr beiderseits des „Kutschbocks“ aufgesteckt, sondern lagen zwischen Kühler und Kotflügel.

Ohne Fahrertür

Der seitlich geschlossene Aufbau hatte drei Türen. Auf der Seite des Fahrers, der rechts saß, mußte auf eine Tür verzichtet werden, weil dort außenbords der Schalt-hebel und die Handbremse angeordnet und außerdem das Reserverad ange-schnallt waren. Der etwa 3,80 m lange Wagen bot vier Passagieren bequem Platz.

Die Windschutzscheibe ließ sich neigen, ein Segeltuchverdeck mit Stecksriegeln konnte über den Sitz gespannt werden. Hierzu mußten allerdings vier Hände zu-packen. Das Heck hatte die schräg auf-steigende Schiffsform, die die Opel-Wagen 1 1/2 Jahrzehnte lang charakterisierte. Dahinter befand sich ein abklappbarer

Leiterrahmen zum Aufsnallen der Reisekoffer – Vorläufer des Kofferhecks.

Auspuffgase pumpen den Kraftstoff

Der Vierzylinder-Motor war im Monoblock gegossen. Aus einer Bohrung von 70 mm und einem Hub von 100 mm ergab sich ein Hubraum von 1.540 ccm, in dem 16 PS mobilisiert wurden. Die Drehzahl von 1.750 U/min erschien damals noch gewagt, bewährte sich aber ohne Einschränkung. Der Opel-Vergaser hatte automatische Zusatzluft-Ventile zum besseren Beschleunigen. Der Kraftstofftank lag unter dem Heck des Wagens. Um den Kraftstoff dem Vergaser zuzuführen, wurde der Behälter durch die Auspuffgase unter Druck gesetzt. Das Dreigang-Getriebe (zuzüglich Rückwärtsgang) war durch eine Zwischenwelle von der Leder-Konuskupplung getrennt. Am Getriebeausgang war eine Bremstrommel vor die Kardanwelle gelegt, die von der Fußbremse über Innenbacken betätigt wurde. Die Handbremse wirkte über Gestänge auf die Hinterräder; der Seilzug war schon passé. Bei einem Reifenschaden, der damals noch in lästiger Häufigkeit auftrat, wurde nicht mehr die Felge vom Radkörper abgeschraubt, sondern, wie heute, das ganze Rad gewechselt. Das Chassis wog 600 kg. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h war der Opel 6/16 „Torpedo“ ein ausgesprochen schnelles Automobil, für das der Besitzer an den Händler 5.750,- Mark und an den Steuer-Einnehmer jährlich 37,- Mark entrichten mußte. Das war viel Geld, wenn man bedenkt, daß in damaliger Zeit ein Monatsabonnement des „Berliner Tagblatt“ 2,- Mark, ein Liter Wacholder-Brantwein 3,- Mark und ein Oberhemd 4,- Mark kosteten.



Opel „Torpedo 6/16 PS – Baujahr 1911 – Geschwindigkeit 60 – 65 km – Preis: 5.750 Mark. Vierzylinder-Motor – Magnetelektrische Hochspannungszündung – Baggerölung – Thermosiphonkühlung mit Ventilator (Röhrenkühler) – Kulissenschaltung – vier Vorwärts-, ein Rückwärtsgang – konische Lederkupplung.

Die OPEL-Altersversorgung nach der neuen Gesetzgebung

Das am 22.12.1974 in Kraft getretene Gesetz zur Verbesserung der betrieblichen Altersversorgung betrifft etwa 12 Millionen Arbeitnehmer in der privaten Wirtschaft und ist auch für alle die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft bedeutsam, für die bisher schon die Regeln der Altersversorgung galten. Deshalb möchte die OPEL POST dieses Thema mit einigen grundsätzlichen Hinweisen aufgreifen.

Die Altersversorgung der Adam Opel Aktiengesellschaft stellt eine soziale Einrichtung dar, die nicht nur bei den begünstigten Werksangehörigen und ihren Familien, sondern auch in der Öffentlichkeit anerkannt ist. Die danach vorgesehenen Leistungen im Falle der Pensionierung und der Invalidität sowie die entsprechenden Voraussetzungen haben durch das neue Gesetz keine Änderung erfahren. Die Bezeichnung des Gesetzes ist etwas irreführend, weil es von einer „Verbesserung“ spricht. Das Gesetz hat jedoch keine neuen Ansprüche im engeren Sinne geschaffen, sondern nur Regelungen aufgestellt, die den einzelnen Arbeitnehmer davor bewahren sollen, einmal erworbene Rechte wieder zu verlieren.

Unverfallbarkeit

Die unter diesem Gesichtspunkt wichtigste Neuerung ist wohl die Unverfallbarkeit der Versorgungsanswartschaft bei einem vorzeitigen Ausscheiden aus dem Arbeitsverhältnis. Bisher verlor jeder Werksangehörige, der – abgesehen von einer früheren Pensionierung im Sinne des § 1 (4) der Regeln – vor dem Erreichen der normalen Altersgrenze (65. Lebensjahr) aufgrund eigenen Entschlusses oder infolge Kündigung durch die Firma ausschied, seine Versorgungsansprüche gegen die Adam Opel AG. Das neue Gesetz jedoch bestimmt, daß ein vorzeitig ausscheidender Mitarbeiter die Anwartschaft auf einen Teilanspruch behält, wenn er mindestens 35 Jahre alt ist und die Versorgungszusage für ihn mindestens 10 Jahre bestanden hat. Aus der Anwartschaft wird ein vollgültiger Anspruch, wenn der ausgeschiedene Arbeitnehmer das 65. Lebensjahr vollendet. Bei seiner Pensionierung hat der Arbeitnehmer Teilansprüche auf Altersversorgung gegen mehrere Arbeitgeber dann, wenn er vor oder nach seiner Beschäftigung bei Opel in anderen Firmen tätig war, die gleiche oder ähnliche Altersversorgungsleistungen gewähren. Für den Invaliditätsfall gelten diese Grundsätze sinngemäß.

Die Höhe des bei Eintritt des Versorgungsfalles entstehenden Teilanspruches

errechnet sich nach dem Zeitanteils-Prinzip. Der vorzeitig ausgeschiedene Arbeitnehmer erhält denjenigen Teil der vollen zugesagten Leistung (Rente), der dem Verhältnis seiner tatsächlichen Betriebszugehörigkeit zu der Dauer vom Beginn seiner Beschäftigung bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres entspricht. Dazu ein Beispiel:

Ein Lohnempfänger ist mit 25 Jahren bei Opel eingestellt worden und scheidet im Alter von 48 Jahren aus, um bei einer anderen Firma weiterzuarbeiten. Sein monatlicher Durchschnittslohn im Zeitpunkt des Ausscheidens beträgt DM 1.480,-. Läßt man die nach § 6 (5) der Regeln vorgesehene Höchstbegrenzung hier einmal außer Betracht, so würde dieser Arbeitnehmer mit 23 Dienstjahren eine Anwartschaft auf eine monatliche Rente von DM 170,20 erworben haben und bei seinem Ausscheiden „mitnehmen“. Der genannte Betrag ergibt sich aus den §§ 4 und 12 der Regeln, und zwar mit 0,5 % von DM 1.480,- = DM 7,40 x 40 (Jahre bis zur Pensionierung) = DM 296,- (voller Anspruch). Rente (Anwartschaft) nach 23 Dienstjahren = $296 \times 23 : 40 =$ DM 170,20.

Zu beachten hierbei ist, daß Veränderungen der Versorgungsregelungen und der Bemessungsgrundlagen nach dem Ausscheiden unberücksichtigt bleiben. Von einer eventuellen späteren Erhöhung der Berechnungsfaktoren für die Altersversorgung hat der ausgeschiedene Arbeitnehmer keinen Vorteil mehr.

Anrechnungsmöglichkeiten

Als weiterer herausragender Punkt ist das „Auszehrungsverbot“ zu nennen. Damit ist gemeint, daß nach dem neuen Gesetz die Versorgungsleistungen des Arbeitgebers nicht mehr durch die Aufstockung anderer Versorgungsbezüge nach dem Eintreten des Versorgungsfalles (z.B. Pensionierung) gekürzt werden dürfen. Dieses Verbot bestand auch bisher schon aufgrund der Rechtsprechung. Der in den Regeln der Altersversorgung niedergelegte Grundsatz der Höchstbegrenzung auf den Unterschiedsbetrag zwischen 80 Prozent

des durchschnittlichen monatlichen Grundlohnes und der monatlichen Rentenzahlung aus der Sozialversicherung (Gesamtversorgung) ist vom Gesetz nicht berührt worden; in diesem Rahmen bleibt also eine Anrechnung weiterhin möglich.

Altersgrenze

Das neue Gesetz schreibt ferner zwingend vor, daß unabhängig von den betrieblichen Richtlinien über die Altersversorgung jeder Arbeitnehmer, der das staatliche Altersruhegeld vor Vollendung seines 65. Lebensjahres beantragt, z.B. von der „flexiblen“ Altersgrenze Gebrauch macht, die betriebliche Rente auch dann beanspruchen kann, wenn diese aufgrund der betreffenden Firmenrichtlinie erst mit 65 Jahren gewährt wird. Zugunsten der Beschäftigten wird hierdurch eine Gleichzeitigkeit des Beginns staatlicher und betrieblicher Rentenzahlung sichergestellt.

Insolvenzversicherung

Außerordentlich wichtig ist schließlich die durch das Gesetz geschaffene „Insolvenzversicherung“. Darunter versteht man den Schutz gegen eine etwaige Zahlungsunfähigkeit des Arbeitgebers. Hat der Arbeitgeber – insbesondere nach Eröffnung eines Konkursverfahrens – keine finanziellen Mittel mehr zur Erfüllung seiner Zahlungsverpflichtung aus der betrieblichen Altersversorgung, so können die Arbeitnehmer ihre Ansprüche gegen einen Pensions-Sicherungs-Verein a.G. als Träger der Insolvenzversicherung geltend machen, sie gehen so nicht leer aus. Dieser Verein war auf Initiative der Arbeitgeberverbände schon vor der Verabschiedung des Gesetzes gegründet worden. Seine Funktion ist mit der anderer Versicherungen vergleichbar, die ein bestimmtes Risiko abdecken. So wie jede Versicherung ihre Leistungen aus Prämien der Versicherungsnehmer finanzieren muß, ist der Pensions-Sicherungs-Verein auf Beitragsleistungen der Arbeitgeber angewiesen. Auch die Adam Opel AG wird durch die auf sie entfallenden Beitragsleistungen in einer noch nicht absehbaren Höhe zusätzlich belastet.

Überprüfungen

Das Gesetz enthält eine Klausel, nach der die Arbeitgeber von sich aus alle drei Jahre eine Überprüfung der laufenden Renten unter Abwägung zwischen der wirtschaftlichen Lage der Unternehmen und dem Interesse der betrieblichen Rentner vorzunehmen und über eine etwaige Anpassung zu entscheiden haben.

Rd.



WERK BOCHUM



Treffpunkt der ausländischen Kollegen ist der große Aufenthaltsraum.



Spanische „Hausmusikanten“.

Zeitvertreib bei Kurzarbeit

Niemand ist über die ständige Kurzarbeit glücklich. Aber die wirtschaftliche Lage zwingt zu dieser Lösung. Wie ist nun die Stimmung unter den Mitarbeitern? Wir hörten uns etwas um und erhielten die verschiedensten Antworten: „Die zusätzliche Freizeit ist gut, aber die Kasse stimmt nicht mehr!“ – „Arbeit wäre mir lieber!“ – „Meine Frau läßt mich nicht zum Grübeln kommen, sie hat immer Arbeit für mich!“ – „Unsere Regierung müßte jetzt schnell handeln!“ – So oder ähnlich lauteten die Antworten. Zur Frage „Was macht man mit der freien Zeit?“ ebenfalls einige Antworten: „Habe etwas mehr Zeit für mein Hobby!“ – „Ruh' mich aus!“ – „Besuche Verwandte!“ – „Gehe ins Kino oder ins Theater!“ – „Widme mich besonders meiner Familie!“

Von den zur Zeit rund 14.700 Angehörigen des Bochumer Werkes sind ca. 1.300 ausländische Mitarbeiter, wovon über 400 in unseren Wohnheimen wohnen. Sie sind ohne Familie hier, haben in der freien Zeit nicht viel Kontakt zu deutschen Kollegen. Hier könnte die Kurzarbeit Freizeitprobleme aufwerfen.

Im Wohnheim „Sudbeckenpfad 6“ in Bochum-Laer machen wir mit der Heimleitung einen Rundgang. Dem „Jugendsozialwerk“ ist hier – wie bei allen anderen Wohnheimen – die Verwaltung und die Betreuung der Bewohner übertragen worden. Im großen Aufenthaltsraum treffen wir bei Skat und Fernsehen eine größere Gruppe. Der Raum ist mit Bildern der Heimat geschmückt. Einige

Bewohner schlafen in ihren Zimmern, andere hören Radio, unerhalten sich, sind einkaufen, bereiten den Nachmittagskaffee, haben „große Wäsche“.

Als wir an eine Tür klopfen und „Buenas tardes“ (Guten Tag) sagen, will man uns zum spanischen Wein einladen. Beim Skat- oder Dominospiel läßt man sich nicht stören. Wir treffen auch einige Musikanten im Paus: Akkordeon-, Gitarren- und Dudelsackspieler. Sie geben uns ein Konzert. Eine besondere Attraktion bieten einige marokkanische Bewohner. Wir treffen sie in ihrer bunten Heimattracht an. Die Heimleitung berichtet uns von besonderen Veranstaltungen während der Kurzarbeit: Filmabende, Fußballspiele, „Hobbygruppen, Versammlungen. Gesamteindruck: Die Heimbewohner sind verständnisvoll, sie versuchen, ihre Lage zu meistern und warten – wie alle – auf den „Frühling“ in der Automobilbranche.



Ein Schluck heimatlichen Weins.



Die Kartenrunde läßt sich durch den Fotografen nicht stören.



Marokkaner in heimatlicher Tracht.



Der Gitarrenspieler sorgt für Stimmung in der Freizeit.



Hier lauscht man Klängen aus der Heimat, die ein Akkordeonspieler vorträgt.



Domino, eine beliebte Freizeitbeschäftigung der ausländischen Kollegen.

Bochumer Werksurlaub 1975

Bekanntlich wurde mit dem Betriebsrat vereinbart, im Jahre 1975 die Werksferien in Bochum für die Dauer von 3 Wochen (15 Arbeitstage) festzusetzen, und zwar in der Zeit vom

14. Juli bis 1. August 1975

Die Werksferien beginnen also vor den Schulferien, die in Nordrhein-Westfalen von 17. Juli bis 30. August 1975 dauern.

Den schulpflichtigen Kindern derjenigen Werksangehörigen, die an den Werksferien teilnehmen, wird – wie im Jahre 1974 – gemäß Runderlaß des Kultusministers des Landes Nordrhein-Westfalen auf Wunsch für folgende Tage Urlaub gewährt: Samstag, 12. Juli, Montag, 14. Juli, Dienstag, 15. Juli, Mittwoch, 16. Juli 1975.

Die betroffenen Werksangehörigen erhalten von den Vorgesetzten, sobald die Urlaubseinteilung feststeht, vorbereitete Bescheinigungen zur Vorlage bei den Schulleitern; die Schulleiter werden über diese Regelung informiert.

Es wurde außerdem vereinbart, unser Werk von Montag, 22. Dezember 1975 bis Freitag, 2. Januar 1976 zu schließen, um den Werksangehörigen eine verlängerte Freizeit am Jahresende zu gewähren. Für 3 Arbeitstage wird Tarifurlaub verrechnet. Auf Wunsch kann stattdessen unbezahlter Sonderurlaub gewährt werden.

Diejenigen Werksangehörigen, die während der Werksferien aus betriebsbedingten Gründen arbeiten, können ihren Urlaub vor oder nach den Werksferien – unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange und der für Weihnachten getroffenen Regelung – gemäß Urlaubsplan nehmen. Das gleiche gilt für diejenigen Werksangehörigen, die zur Arbeitsleistung während eines Teils der Werksferien herangezogen werden (z.B. Inventur),

jedoch nur bis zur Anzahl der Tage, die sie während der Werksferien anwesend sind.

Bei einem Urlaubsanspruch von 18 und mehr Arbeitstagen sind grundsätzlich 15 Arbeitstage zusammenhängend zu nehmen.

Es wird schon jetzt darauf hingewiesen, daß Urlaub aus dem Jahr 1975 grundsätzlich bis zum Ende des Jahres 1975 genommen werden muß. Falls kein Anspruch auf Tarifurlaub besteht, ist unbezahlter Sonderurlaub zu nehmen. Die restlichen 2 Tage werden als normale Arbeitszeit vor- oder nachgeholt. Die am 24. und 31. Dezember 1975 ausfallenden Früh- und Normal-schichten werden als normale Arbeitszeit vor- oder nachgeholt, die geleistete Arbeitszeit wird normal vergütet. Die Geschäftsleitung kann auf das Vor- oder Nachholen verzichten. Unabhängig davon, ob die ausfallende Arbeitszeit des 24. oder 31. Dezember 1975 vor- bzw. nachgeholt wird oder nicht, werden der 24. und der 31. Dezember 1975 wie normale Arbeitszeit voll bezahlt.

Werksangehörige, deren Urlaubsanspruch im Jahre 1975 mehr als 18 Arbeitstage beträgt, können über die durch die Werksferien und den Weihnachtsurlaub nicht beanspruchten Urlaubstage unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange ab Januar 1975 verfügen.

Bei Werksangehörigen mit einem Urlaubsanspruch von weniger als 18 Arbeitstagen, die ihren Urlaub in den Werksferien nehmen müssen, werden in jeden Fall 3 Tarifurlaubstage für die Schließung des Werkes vom 22. Dezember 1975 bis 2. Januar 1976 reserviert. Soweit der dann noch zustehende Urlaub nicht ausreicht, ist eine Beschäftigung während der Werksferien vorgesehen.

Personalien

Als Nachfolger von K.F. Schieferstein, der in Rüsselsheim neue Aufgaben übernommen hat, wurde E. Hofmann zum Leiter der Qualitätskontrolle und Inspektion, Werk Bochum, ernannt. Er berichtet dem Leiter des Werkes Bochum.

Ab 1. Januar 1975 traten im Bereich der Produktion Werk I Bochum folgende Organisationsänderungen in Kraft: C. Ostheimer wurde zum Betriebsleiter

der Karosserie-Fertigmontage und E. Wilke zum Schichtbetriebsleiter des Karosseriewerkes ernannt. Beide Herren berichten dem Hauptbetriebsleiter des Karosseriewerkes, H. Hüskes.



E. Hofmann



C. Ostheimer



E. Wilke



An den Rand geschrieben

Betriebsratswahl

Hallo Freunde, ich bin von der Kur zurück. Habe mich ganz schön erholt. Als allerdings letztens die Betriebsversammlung war, wären mir beinahe doch wieder die Nerven durchgegangen. Über die Versammlungen müssen wir mal besonders reden. Heute möchte ich nur einen Punkt aufgreifen. Unser Betriebsratsvorsitzender Günter Perschke sprach auf der Versammlung von den Betriebsratswahlen im Mai.

In unserer Abteilung haben wir hierüber noch lebhaft diskutiert. Einige sagten: „Ist ja alles Käse!“. Es waren übrigens jene, die immer etwas zu meckern haben, aber nichts tun wollen. Das sind die Kollegen „Ohnemichel“, wie sie kürzlich mal in einer Zeitung genannt wurden. Die Bezeichnung trifft den Nagel auf den Kopf. Während der Diskussion warf auch jemand Worte ein, die man immer wieder in den verschiedenen Flugblättern findet.

Otto, unser Zwei-Zentner-Mann, sagte nur kurz: „Blödes Geschwätz, halt's Maul!“ Es war plötzlich Ruhe. Wir sprachen auch über Kandidaten. Von Festrednern, die sich nur bei den Betriebsversammlungen aufblasen, hielten alle nicht viel. Unser Paul, der auch schon mal im Betriebsrat war, sagte, daß man ganz schön kämpfen müsse, wenn Erfolge sichtbar werden sollen. „Aber mitmischen müssen wir schon“, sagte Leo, „damit es richtig weiter geht!“ Dann meldeten sich die Frauen unserer Abteilung und sagten mir schlicht und einfach, daß ich ihr Mann wäre und ich mich für den Betriebsrat aufstellen lassen solle. Irgendwo klatschte jemand. Einer rief: „Volles Rohr – Hennes vor!“ Dann hagelte es immer neue Werbesprüche: „Der große und der kleine Mann, alles wählt unseren Hennes-Mann“, „Was das Salz in Mutters Suppe, ist Hennes aus unserer Truppe“. Ich wußte erst nicht, wie ich mich verhalten sollte.

Das Pausenzeichen unterbrach unser Geplänkel. Was sollte ich jetzt machen? Wenn auch gescherzt wurde, so steckte dahinter doch echtes Interesse. Die Sache beschäftigte mich Tage. Zu Hause traf ich auf Zustimmung. Nach allem Hin und Her faßte ich einen Entschluß: Ich laß mich für den Betriebsrat aufstellen! Warum? Ich meine, daß zuschauen, nur meckern, nichts tun, eine Demokratie nicht verträgt. Ich bin übrigens für die Persönlichkeitswahl! Habe ich Euer Vertrauen? Wer macht noch mit? – Das fragt – ganz unmaßgeblich –

Euer Hennes.

EINER VON UNS

... man kann nicht davon lassen

„Unser Wilhelm müßte mal in die OPEL POST!“, so wurden wir kürzlich von einem Mitarbeiter der Werkswache angesprochen. Wir wollten wissen warum. Ein paar Tage später lagen Zeitungsauschnitte und ein Berg Aufnahmen auf unserem Tisch. „Spaßmacher nicht nur am Feierabend“, „Beste Texte beim Bier“, „Wen es einmal gepackt hat, der kann nicht mehr davon lassen.“ Diese Zeilen fielen beim Studium des Materials besonders auf. Ein Blick auf die vielen Fotos: Märchenspiele, Karnevalsveranstaltungen usw.usw.

Das ist also Wilhelm Nau, Mitarbeiter der Bochumer Werkswache (linkes Bild). 45 Jahre alt, seit 1963 bei Opel, von Beruf Bäcker und Konditor, verheiratet, vier Kinder, wohnhaft in Wattenscheid, in der Freizeit Laienspieler, Textdichter, Komiker, Sänger, Stimmungskanone. Seit 25 Jahren Mitglied der Kolpingspielschar Wattenscheid-Höntrop. Seine Frau hat er praktisch auf der Bühne kennengelernt. Früher war er noch Mitglied einer Blaskapelle. Heute spielt er hin und wieder noch Heimorgel. Karneval und die großen Ferien sind Hauptsaison für W. Nau. Seine Spielschar stellt jedes Jahr eine Karnevalssitzung zusammen und reist dann

durch die Lande. Anziehungspunkt für Kinder und Erwachsene sind die Märchenveranstaltungen während der großen Ferien auf der Freilichtbühne im Wattenscheider Südpark. Unser rechtes Bild zeigt unseren Mitarbeiter als „Zwerg Nase“.

Nicht selten übernimmt W. Nau bei diesen Veranstaltungen eine Hauptrolle. Am liebsten spielt er lustige Rollen. „Wir haben immer ein volles Haus!“, sagt N. stolz, als er bei einem Gespräch danach gefragt wird.

Wenn die Wechselschicht bei Opel es eben erlaubt, wird in der Saison wöchentlich zwei Stunden im Verein geprobt. Dazu kommt natürlich noch das Rollenstudium zu Hause. Aber W. Nau hat auch immer noch Zeit, für die Familie den Sonntagskuchen zu backen. Er sieht sich sehr kritisch die verschiedensten Stücke im Fernsehen an oder er geht mit der Frau ins Theater. Springt bei dem Hobby etwas heraus? W. Naus kurze Antwort: „Ich freue mich, wenn sich andere freuen. Das ist meine schönste Aufgabe.“ Geld bekommt niemand aus der Spielschar. Man setzt es in der Kolpingfamilie ein. So ist auch schon manche Mark dem Kolpinghaus am Ort zugeflossen.



BOCHUMER STREIFLICHTER

Der ehemalige Rittersitz „Haus Laer“

Nur einige hundert Meter von unserem Werk I entfernt liegt in einer Verengung des sogenannten Schattbachtals der älteste noch am besten erhaltene Rittersitz auf Bochumer Gebiet: Haus Laer. 1243 wird dieser Bau zum ersten Mal urkundlich erwähnt.

Früher eine Wasserburg

So in unmittelbarer Nähe eines Industriebetriebes vermutet man eigentlich nicht ein solches Bauwerk. Fährt man südlich vom Werk I mit dem Auto an Haus Laer vorbei oder macht einen Spaziergang durch den Rest der ehemaligen Bauernschaft Laer zur Universität hin, so erkennt man eigentlich nur einen Bauernhof (unser Bild). Aber schon die Bezeichnung „Haus Laer“ besagt nach dem Sprachgebrauch früherer Jahrhunderte, daß es sich hier um einen ehemaligen befestigten Sitz eines Ritters handelt.

Als Wasserburg ausgebaut, war Haus Laer über Jahrhunderte das Zentrum der urkundlich seit 890 nachweisbaren Ortschaft Laer. Früher auch Lahari, Lore, Lare genannt. In der Blütezeit soll die Anlage, die aus Hauptburg, Vorburg und Wassergräben bestand, 8.500 qm groß gewesen sein. Die Gräben wurden früher aus dem Schattbach und einem in der Nähe gelegenen Mühlenteich gespeist. Nach Verschmutzung durch die Industrie übernahm der Isabellastollen die Wasserzufuhr. Neben verschiedenen Kirchen im Raum Bochum gehört Haus Laer zu den fünf ältesten erhaltenen Gebäuden.

Die Bewohner von „Domus Lare“ – so wurde der Sitz urkundlich genannt – gehörten über einen Zeitraum von 700 Jahren der Ritterschaft an, im 18. Jahrhundert auch dem damaligen Landtag. Die Chronik verzeichnet die Namen der Geschlechter von Isenberg, von der Mark, von Vittinghoff, von Laer, von Hertzen, von der Leithen. Gustav Frielinghaus (1835–1911) gehörte der letzten der rund 21 Generationen zählenden Rittersitzepoche an. Er war ein Mann der Industrie, unter anderem Generaldirektor der früheren Aktiengesellschaft Zeche Dannenbaum, auf deren Gelände jetzt unser Werk I steht.

Musikalisches Schaffen

Erwähnenswert wäre noch, daß im 18. Jahrhundert in Haus Laer besonders die Musik gepflegt wurde. Instrumente, Noten, Akten geben noch Zeugnis vom musikalischen Schaffen auf dem Rittersitz. Jahrhundertelang erwiesen sich auch die Besitzer als Förderer von Schulen, die in der näheren Umgebung standen oder gebaut wurden.

Es wird heute noch das „Archiv Haus Laer“ unterhalten. Es ist auf Bochumer Stadtgebiet das einzige seiner Art. Interessenten ist das Archiv zugänglich. Eine vorherige Absprache ist allerdings erforderlich. Wer sich noch weiter informieren möchte, kann über den Buchhandel die Broschüre „Der Rittersitz Haus Laer und die Ortschaft Laer in Bochum“ erwerben.

Unsere Jubilare **25**

(Werk Bochum)

| | |
|--------------------|--------------------|
| 5.1.1975 | 16.1.1975 |
| Hans Lotz | Michael Loder |
| Prod.Vorb. Werk II | Preßwerk |
| 9.1.1975 | 24.1.1975 |
| Walter Conrath | Günter Roth |
| Prod.Vorb. Werk I | Prod.Vorb. Werk I |
| 10.1.1975 | 12.3.1975 |
| Elmer Thielmann | Alfred Schwarz |
| Prod.Vorb. Werk I | Mat.- u. Prod.Ktr. |

Wir gedenken

(Werk Bochum)

| | | |
|----------------------------------|--------------|----------------|
| Wilhelm Schulz, Karosseriebau | geb. 13.6.52 | gest. 14.11.74 |
| Müslüm Gürkan, Karosseriebau | geb. 1928 | gest. 3.12.74 |
| Ernst Tuller, Prod.Vorb. Werk II | geb. 16.8.27 | gest. 3.12.74 |
| Wilh. Braun, Mat.- u. Prod.Ktr. | geb. 18.5.13 | gest. 23.12.74 |
| Klaus Scheler, Prod.Vorb. Werk I | geb. 4.3.40 | gest. 27.12.74 |
| Erwin Einsle, Karosseriebau | geb. 20.7.19 | gest. 4.1.75 |
| Heinz Konietzko, Preßwerk | geb. 16.6.25 | gest. 6.1.75 |
| Heinz Tietze, Beschaffungswesen | geb. 30.7.10 | gest. 7.1.75 |
| Herbert Adamietz, Preßwerk | geb. 21.2.25 | gest. 15.1.75 |

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

Erfolgreiches Vorschlagwesen '74

1974 brachte dem Vorschlagwesen des Werkes Kaiserslautern einen erneuten Rekord. Es zeigt sich, daß das Vorschlagwesen nicht nur in der Expansion, sondern auch oder gerade in einer Rezession seine volle Berechtigung hat. Gute Ideen brachten hohe Prämien und führten zu Einsparungen auf allen Gebieten. Einsparungen, die heute noch notwendiger sind denn je, denn alle profitieren davon, wenn unser Unternehmen in Krisenzeiten kostensparend geführt wird.

74 Prozent machten mit

Insgesamt gingen im vergangenen Jahr 3.586 Verbesserungsvorschläge ein. Angenommen wurden 1.139 Vorschläge, fast jeder dritte Vorschlag wurde demnach durchgeführt und prämiert. Die Prämien-summe betrug DM 130.000, das sind DM 28.000 mehr als im Vorjahr. Bearbeitet wurden 3.645 Vorschläge, so daß auch der Bearbeitungsrückstand geringfügig abgebaut werden konnte. 1.761 Werksangehörige beteiligten sich am Vorschlagwesen, das sind 74 Prozent, bezogen auf die Durchschnittsbelegschaft. Auch in der Beteiligung erfolgte eine Steigerung gegenüber 1973 um 13 Prozent. Zusammengefaßt kann gesagt werden, daß sich die Bilanz des Vorschlagwesens in unserem Werk Kaiserslautern für alle Daten im Jahre 1974 sehr günstig und erfolgreich entwickelt hat.

Zwei Aktionen

Mitentscheidend für diesen Erfolg waren zwei Aktionen. Durch die Werksleitung wurde eine „Aktion Unfallverhütungs-Verbesserungsvorschläge“ gestartet mit dem Ziel, die Arbeitssicherheit zu erhöhen und

jedem Mitarbeiter nochmals bewußt zu machen, daß Arbeits- und Wegeunfälle bei richtigem Verhalten durchaus vermieden werden können. In einer anderen Aktion – die OPEL POST berichtete bereits darüber – sollten Beispiele zu neuen Ideen anregen. Beide Aktionen, die vom Frühjahr bis zum Jahresende liefen, brachten das erhoffte Ergebnis. Es zeigte sich dabei, daß oft mit einem geringen Einsatz an Mitteln Änderungen am Produkt oder Arbeitsablauf durchgeführt werden können, die zu einer Reduzierung der Kosten führen.

Was wurde vorgeschlagen?

Der überwiegende Teil der eingereichten Vorschläge bezog sich auf: rationellere Fertigung des produktiven Teils; Unfallverhütung; Reduzierung der Reparaturstunden; Einsparungen von Hilfsmitteln; Reduzierung des Werkzeugverbrauchs; Einsparung an Energie; Qualitätsverbesserung und Reduzierung von Ausschuß-Nacharbeit, Senkung der Bezugskosten; Herabsetzung der Störanfälligkeit der Betriebseinrichtungen; bessere Arbeitsplatzgestaltung und Vereinfachung der Verwaltungsarbeit.

Ein offenes Feld

Eine über Jahre geführte Untersuchung verschiedener Vorschlagsgruppen bestätigte, daß an demselben Teil und an demselben Betriebsmittel immer wieder Änderungen vorgeschlagen und durchgeführt wurden. Dies zeigt, daß es eine perfekte Fertigung nicht gibt und damit das Feld für Änderungsvorschläge – trotz Spezialisten und Fachabteilungen – immer offen sein wird.

Wir gedenken

Alois Weidig, Abt. Einzelt./Gelenkwelle
geb. 7.5.21 gest. 11.1.75

Ende des Kaiserslautern-Teils



Abgeordneter im Werk

Martin Schlappner, SPD-Abgeordneter im hessischen Landtag, war Ende Januar eine Woche im Werk Rüsselsheim, um die Probleme der Arbeitnehmer aus der Nähe kennenzulernen. Seine ursprüngliche Absicht, zwei Wochen am Band zu stehen, konnte er wegen der augenblicklichen Arbeitsmarktlage nicht verwirklichen. „Dann hätte es geheißen, der will uns die Arbeit wegnehmen!“ Während dieser Woche lernte er zahlreiche Produktionsbereiche kennen und sprach mit vielen Werksangehörigen. Er spürte dabei, daß die Menschen die augenblickliche Lage realistisch beurteilen. An erster Stelle stehe nach seinen Beobachtungen die Sorge um den Arbeitsplatz, aber auch die Erkenntnis, daß Politiker und Unternehmensleitungen keine entscheidenden Möglichkeiten hätten, der Flaute wirkungsvoll entgegenzutreten. Auf weitere Kurzarbeit habe man sich eingestellt. Der Politiker Schlappner mußte auch manches kritische Wort hören, vor allem was die Ausgabefreudigkeit der öffentlichen Hand angehe. Bei zahlreichen Gesprächen im Betriebsratsbüro war Martin Schlappner ebenfalls dabei. Die Umweltschutzmaßnahmen bei Opel hat er sehr positiv beurteilt. Unser Bild zeigt den Abgeordneten im Gespräch mit Mitarbeiter F. Schumacher in der Inspektion Chassis I.



Bearbeitungsbüro für Verbesserungsvorschläge im Werk Kaiserslautern mit Sachbearbeiter A. Leßmeister und VV-Mitarbeiterin Z. Früh.

Schwere Bluttat vor der Schicht



Heinz Dreisbach

Am 29. Januar gegen 21.35 Uhr wurde der Mitarbeiter des Rüsselsheimer Werkes Heinz Dreisbach (unser Bild) aus der Zentralen Maschinenabteilung, 48, wohnhaft in Flörsheim, vor Beginn der Nachtschicht in der Karlstraße in der Nähe des Portals 15 von einem Unbekannten von hinten angefallen und niedergestochen. Der Täter stach mehrmals auf Kopf, Nacken, Hals und Arme seines Opfers ein und verletzte ihn lebensgefährlich. Während Arbeitskollegen und Anwohner dem blutüberströmten Opfer zu Hilfe eilten, konnte der Täter in der Dunkelheit unerkannt entkommen. Der Schwerverletzte wurde sofort von einem Krankenwagen der Werksfeuerwehr

ins Stadtkrankenhaus gebracht und noch in den Frühstunden des 30.1. mit einem Notarztwagen in die Universitätsklinik Mainz transportiert. Doch alles ärztliche Bemühen war vergebens: In den ersten Stunden des 7. Februar ist er an den schweren Verletzungen gestorben. Der Tat verdächtig wird ein junger Mann, der eine grüne Jacke trug und mit einem Tuch (oder Strumpf) sein Gesicht verbarg. Nach Einzelheiten und möglichen Hintergründen der Tat wurde auch auf einem besonderen Werksanschlag gefragt. Bei Redaktionsschluß am 11.2. fehlte vom Täter, für dessen Ergreifung eine Belohnung ausgesetzt wurde, noch jede Spur.

Weiterbildungslehrgänge

In der Zeit vom 17. Februar bis zum 21. Juni 1975 finden wieder Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung in den Unterrichtsräumen der Rüsselsheimer Werkbe-

rufs- und Fachschule statt. Sie sind so gelegt, daß sowohl Mitarbeiter der Wechselschicht als auch der Normalschicht daran teilnehmen können. Nähere Auskunft erteilt die Abteilung Berufsausbildung. Das Zustandekommen der Lehrgänge hängt von einer Mindestzahl von Teilnehmern ab. Bei regelmäßiger Teilnahme wird eine Be-

scheinigung ausgestellt. Voranmeldungen sind nicht erforderlich. Die Teilnahme ist auch nach Beginn noch möglich. (Siehe auch die Werksanschläge.) Die Lehrgänge umfassen u.a. Techn. Rechnen, Techn. Zeichnen, Kraftfahrzeugtechnik, Techn. Englisch, Datenverarbeitung, Buchführung und Volkswirtschaftslehre.

Wir gedenken

WERK RÜSSELSHEIM

| | | | |
|--|---|---|---|
| Karl D. Balzer, Rentner geb. 16.2.92 gest. 20.11.74 | Heinrich Darnieder, Rentner geb. 2.11.08 gest. 7.12.74 | Paul Schönfeld, Rentner geb. 26.9.24 gest. 23.12.74 | Alfons Krieg, Instandhaltung geb. 22.3.41 gest. 10.1.75 |
| Rudolf Neidlinger, Rentner geb. 2.2.11 gest. 27.11.74 | Ilsed.v. Wesenbrugge, Verkehrsabt. geb. 15.11.19 gest. 8.12.74 | Rudolf Förstera, Modellschreinerei geb. 8.12.39 gest. 25.12.74 | Otto Krickel, Rentner geb. 20.11.07 gest. 13.1.75 |
| Rudolf Renz, Z. Masch.-Abt. geb. 3.12.11 gest. 27.11.74 | Walter Mohns, Besch.-Einsatz geb. 19.8.21 gest. 11.12.74 | August Krick, PEK geb. 5.6.24 gest. 25.12.74 | Enno Richter, Rentner geb. 4.6.95 gest. 14.1.75 |
| Paul Kühne, Insp. Chassis I geb. 6.4.20 gest. 28.11.74 | Hans Vorreiter, Rentner geb. 5.9.14 gest. 11.12.74 | Rudolph Haas, Rentner geb. 18.11.11 gest. 26.12.74 | Osman Utü, Schmiede geb. 1.2.41 gest. 15.1.75 |
| Georg Neumann, Rentner geb. 23.8.06 gest. 28.11.74 | Philipp Kriehbaum, Rentner geb. 1.3.06 gest. 13.12.74 | Josef Davids, Karosseriebau geb. 18.10.12 gest. 27.12.74 | Karl Wolf, Rentner geb. 5.5.04 gest. 15.1.75 |
| Johann Nehrbass, Rentner geb. 12.4.11 gest. 30.11.74 | Adam Mohr, Rentner geb. 17.6.88 gest. 13.12.74 | Josef Wagner, Rentner geb. 28.1.09 gest. 28.12.74 | Ludwig Holzer, Rentner geb. 4.5.12 gest. 16.1.75 |
| Adam Schmitt, Export-Verp. geb. 10.1.12 gest. 30.11.74 | Mükremin Yaleze, Vergaserbau geb. 1930 gest. 14.12.74 | Christian Sprenger, Rentner geb. 3.1.09 gest. 30.12.74 | Johann Klein, Rentner geb. 4.11.00 gest. 20.1.75 |
| Friedrich Engel, Rentner geb. 14.7.02 gest. 2.12.74 | Josef Doll, Rentner geb. 6.3.13 gest. 15.12.74 | Jakob Görisch, Rentner geb. 17.7.11 gest. 31.12.74 | Roman Paulus, Rentner geb. 23.3.03 gest. 20.1.75 |
| Heinrich Groh, Karosseriebau geb. 28.5.22 gest. 2.12.74 | Paraskevi Lefas, Besch.-Einsatz geb. 10.3.45 gest. 17.12.74 | Dr. Günter Gros, PEK geb. 2.10.32 gest. 2.1.75 | Johann Schwarzbart, Rentner geb. 27.11.08 gest. 21.1.75 |
| Paul Kaatsch, Rentner geb. 31.3.95 gest. 3.12.74 | Karl Schummer, Rentner geb. 14.2.08 gest. 17.12.74 | Johann Christ, Rentner geb. 16.6.96 gest. 3.1.75 | Wilhelm Künzler, Rentner geb. 12.11.05 gest. 23.1.75 |
| Heinrich Mathes, Rentner geb. 4.1.03 gest. 5.12.74 | Otto Groh, Rentner geb. 3.11.08 gest. 19.12.74 | Wilhelm Laun, Rentner geb. 11.11.11 gest. 3.1.75 | Friedrich Rexer, Rentner geb. 17.12.87 gest. 23.1.75 |
| Willy Schmidt, Rentner geb. 18.6.87 gest. 5.12.74 | Alfred Pfefferle, Rentner geb. 6.5.10 gest. 19.12.74 | Philipp Speckhardt, Rentner geb. 20.9.90 gest. 4.1.75 | Philipp Roth, Rentner geb. 11.11.90 gest. 23.1.75 |
| Jakob Lochmann, Rentner geb. 2.6.12 gest. 6.12.74 | Adolf Wahnert, Rentner geb. 31.3.06 gest. 19.12.74 | Emil Schmidt, Rentner geb. 13.9.04 gest. 5.1.75 | Heinrich Dingeldein, Rentner geb. 18.12.05 gest. 24.1.75 |
| Hans Rozek, Rentner geb. 13.11.10 gest. 6.12.74 | Reinhart Stang, Instandhaltung geb. 26.1.31 gest. 21.12.74 | Georg Heisack, Rentner geb. 1.7.00 gest. 6.1.75 | Alfred Reichl, Rentner geb. 15.6.05 gest. 25.1.75 |
| Gerhard Staab, Rentner geb. 31.8.10 gest. 6.12.74 | Wilhelm Wittekind, Rentner geb. 26.1.09 gest. 21.12.74 | Johann Sahn, Rentner geb. 25.6.05 gest. 6.1.75 | Heinz Böck, Rentner geb. 14.10.05 gest. 26.1.75 |
| Heinrich Becker, Rentner geb. 25.2.07 gest. 7.12.74 | Leopold Knodel, Rentner geb. 29.6.09 gest. 22.12.74 | Karl Blum, Rentner geb. 1.3.17 gest. 7.1.75 | Philipp Keller, Rentner geb. 5.11.84 gest. 26.1.75 |
| | Jakob Kreuzer, Rentner geb. 14.12.00 gest. 22.12.74 | Paul Klos, Instandhaltung geb. 23.5.19 gest. 7.1.75 | Jakob Weller, Rentner geb. 13.5.95 gest. 26.1.75 |
| | Ludwig Kling, Rentner geb. 1.2.15 gest. 23.12.74 | Karl Widmann, Rentner geb. 21.10.02 gest. 7.1.75 | Georg Bonn, Rentner geb. 14.5.09 gest. 28.1.75 |
| | Alfred Kübler, Rentner geb. 17.5.06 gest. 23.12.74 | Heinz Mummert, Lehrenbau geb. 2.6.25 gest. 8.1.75 | Heinz Dreisbach, Z. Masch.-Abt. geb. 3.1.27 gest. 7.2.75 |



Schaltknöpfe

Tag für Tag werden in unseren Werken Tausende von Maschinen und Einrichtungen „gestartet“. Reine Routine. Niemand empfindet etwas dabei, wenn er mit einem Knopf- oder Hebeldruck oft tonnenschwere Einrichtungen in Bewegung setzt, komplizierte Bearbeitungsvorgänge auslöst oder Fahrzeuge in Gang bringt. Und doch müssen wir stets daran denken, daß mit dem bewußten Druck aufs Knöpfchen nicht nur technische Vorgänge ausgelöst werden, sondern auch Bewegungen, die uns und unsere Mitarbeiter gefährden können. Bohrer oder Fräser führen den einmal ausgelösten Vorgang aus, ganz gleich, ob sie sich durch Metall, Haut oder Knochen arbeiten. Auch die Presse oder die Spannvorrichtung unterbricht nicht den ausgelösten Hub, wenn sich statt des Werkstücks eine Hand oder ein Arm im Werkzeug oder in der Aufnahme befindet. Selbst die schnellste Reaktion kann in der Regel keine Folgen ausschließen, im günstigsten Fall mildern. Und die vielen im Betrieb eingesetzten Transportfahrzeuge verweigern den Dienst nicht, wenn sie unsicher beladen, Bremsen, Bereifung, Beleuchtung und Steuerung nicht in sicherem Zustand sind. Bei aller Technik: es ist der Mensch, der sie in Gang setzt und der zu seiner eigenen Sicherheit und der seiner Mitmenschen beachten muß, daß Schutzvorrichtungen intakt und auch angebracht sind, sich niemand im Gefahrenbereich aufhält, Fahrzeuge und Transportmittel in sicherem Zustand sind, Transportgut sicher geladen ist, Lasten mit sicheren Anschlagmitteln sicher befestigt sind — bevor man auf den Schaltknopf drückt.