

OPEL

POST

4·75

AUS DEM INHALT:

**Motoren jetzt schon
zukunftsicher** Seite 4

**Ausbildung
als Dreher** Seite 4

Beobachtungen Seite 5

Vor der Wahl Seite 6

Jubilarefeier Seite 8

VV-Notizen Seite 9

Recycling Seite 10

Unsere Jubilare Seite 12

Historisches Seite 14

Am Lenkrad Seite 16

Die Schwindelfreien Seite 17

Werk Bochum Seite 18

**Werk
Kaiserslautern** Seite 22

Wir gedenken Seite 23

**Zum Thema
Unfallverhütung** Seite 24



ABSCHIED VOM SCHORNSTEIN

John P. Mc Cormack

Zum Thema PREISBILDUNG



Preiserhöhungen sind ärgerlich. Für jeden von uns. Warum sie aber notwendig sind, möchte ich einmal an dieser Stelle erläutern. Man kennt aus der Wirtschaftslehre den Grundsatz, daß Angebot und Nachfrage den Preis bestimmen. In der Praxis ist der Preisbildungsprozeß wesentlich komplizierter und läßt sich nicht ohne Berücksichtigung der Kostenentwicklung betrachten. Jedes Unternehmen muß ständig prüfen, ob der sich am Markt bildende Verkaufspreis auch ausreicht, die zur Herstellung seiner Produkte anfallenden Kosten zu decken. Nur wenn dies auf die Dauer gelingt, ist die Existenz eines Wirtschaftsunternehmens gewährleistet und damit auch die Erhaltung der Arbeitsplätze gesichert.

Verschiedene Aufwendungen

Die wesentlichen Kostenfaktoren für ein Automobil sind Aufwendungen für Material einschließlich Dienstleistungen, für Personal, für Steuern und Abgaben sowie für Abschreibungen. Alle Kostenfaktoren verändern sich ständig (leider meist nach oben) und tragen damit zur Notwendigkeit von Preiserhöhungen bei. Natürlich sind es nicht allein die Personalaufwendungen, wie bisweilen das Ausmaß der öffentlichen Diskussion glauben machen könnte. In gleicher Weise ziehen Preissteigerungen bei unserem Endprodukt, dem Automobil, eine viel höhere Aufmerksamkeit auf sich als z.B. Verteuerungen von Materialien, die in unsere Produkte eingehen. Im Materialbereich verzeichnen wir seit Jahren erhebliche Preiserhöhungen, und ein Ende ist leider noch nicht abzusehen. Nur ein Beispiel: Jeweils über 10 Prozent sind allein in diesem Jahr für Preissteige-

rungen bei Blechen, Textilien und Polsterstoffen, bei Pappen, Papier und Kunststoffen sowie bei Farben und Lacken anzusetzen. Oder: In Verbindung mit der Erdölkrise hatte sich der Preis für Heizöl im Jahre 1974 erhöht. Aber auch die Preise aller anderen Energiearten, wie Kohle, Gas und Strom, sind im Gefolge kräftig gestiegen. Wer von uns hat sich nicht darüber geärgert! Allein die Materialkostensteigerungen verursachen bei Opel 1975 eine Mehrbelastung von 200 Millionen DM.

Auch Löhne sind Kosten

Die Löhne und Gehälter einschließlich der sozialen Kosten machen bei uns rund 25 Prozent der Erlöse aus. Für den Arbeitnehmer ist der Lohn Einkommen, für das Unternehmen sind es Kosten. Kommt es zu tarifvertraglichen Lohnerhöhungen, dann stellen die abgeschlossenen Prozentsätze in der Regel nicht das volle Ausmaß der erhöhten Aufwendungen dar. Dazu werden häufig noch bessere Schicht- und Leistungs- oder sonstige Zulagen vereinbart. Natürlich steigen auch mit jeder Lohnerhöhung die umfangreichen Folgekosten, die bei uns noch einmal ca. 70 Prozent der Löhne und Gehälter ausmachen. Dazu gehören z.B. Arbeitgeberbeiträge zur Rentenversicherung, zur Krankenversicherung und Arbeitslosenversicherung. Bezogen auf die letzte Metalltarifrunde bedeutet das, daß praktisch nicht 6,8 Prozent (vereinbarte Lohnerhöhung), sondern ungefähr 9 Prozent als Kostensteigerung auf diesem Sektor aufzuwenden sind; wenn wir dazu noch die gesetzlichen Veränderungen der Beitragsbemessungen der Sozialversiche-

rungen berücksichtigen, ergeben sich sogar mehr als 10 Prozent.

Abschreibungen weiterer Anteil

Das Unternehmen muß laufend Geld ausgeben, um Maschinen und Werkzeuge zu ersetzen, um neue Maschinen, Vorrichtungen und Werkzeuge für neue oder geänderte Produkte zu beschaffen. Die Abschreibungen stellen den Gegenwert für den laufenden Verbrauch dieser Produktionsfaktoren dar und bilden einen weiteren großen Anteil der gesamten Kosten. Hierbei wird noch nicht einmal berücksichtigt, daß die Produktionsmittel auch einer ständigen Verteuerung unterliegen, während Abschreibungen nur auf den Ursprungswert gestattet sind. Soweit Ausgaben für zusätzliche Investitionen die Abschreibungen übersteigen, müssen sie aus dem Ertrag bestritten werden. Im Durchschnitt der vergangenen Jahre hat Opel für diese Zwecke mehr Geld im Unternehmen belassen als andere vergleichbare Unternehmen.

Erheblicher Anstieg

Darf ich nochmals zusammenfassen: Aufwendungen für Material einschließlich Dienstleistungen, für Personal, für Steuern und Abgaben sowie für Abschreibungen stellen die wesentlichen Kostenfaktoren für ein Automobil dar. Bei allen diesen Kostenfaktoren war in den vergangenen Jahren ein erheblicher Anstieg zu verzeichnen. Diese Erhöhungen nehmen ein Ausmaß an, das von keinem Unternehmen durch Kostensenkungen und Rationalisierungen kompensiert werden kann. Damit werden zur Sicherung der Unternehmen und der Arbeitsplätze Preiserhöhungen unausweichlich.

(Wird fortgesetzt.)

Zur Lage

Schon im letzten Heft konnten wir von einer überraschend günstigen Entwicklung auf dem Inlandsmarkt berichten, die sogar Sonderschichten im März und April sowie die Einstellung von ca. 2.000 Mitarbeitern auf der Basis von Zeitverträgen notwendig machte. Sonderschichten sind auch am 3. und 10. Mai vorgesehen und werden auch noch später gefahren werden müssen. Bei den vermehrten Auftragseingängen aus dem Inland ist der stimulierende Effekt besonderer Einflüsse zu berücksichtigen, hauptsächlich die Ankündigung von Preiserhöhungen, aber auch die Investitionszulage im Zusammenhang mit dem Konjunkturförderungsprogramm der Bundesregierung.

Durch die verstärkte Nachfrage im Inland werden die Verluste auf dem Exportsektor im Vergleich zum Vorjahr jedoch nicht ausgeglichen, wenn auch seit kurzem in einigen europäischen Ländern ein leichter Aufwärtstrend zu verzeichnen ist.

Zu übergroßem Optimismus besteht zunächst allerdings noch kein Anlaß. Mit Prognosen für die weitere Zukunft sind die führenden Wirtschaftsforschungs-Institute sehr zurückhaltend. Jedenfalls kann jetzt – Mitte April – noch nicht gesagt werden, ob sich die augenblickliche Aufwärtsentwicklung in der zweiten Hälfte des Jahres 1975 fortsetzen wird.

Preiswerter Frühjahrsputz

Wer sein Auto zum Frühjahr wieder auf Hochglanz bringen will, ist mit der „Blitz-Blank-Box“ gut bedient, die jetzt im Opel-Regent-Programm, einem preiswerten Zubehör-Angebot, erhältlich ist. Sie enthält neben einem Autoschwamm auch Shampoo für den Lack, ein Chrompflegemittel, Hartwachs-spray und dazu viele Tips. – Eine strapazierfähige und wasserundurchlässige Schürze, die auch neu ins Regent-Programm aufgenommen wurde, verhindert, daß der Schmutz, der auf dem Auto war, hinterher die Kleidung „ziert“.



Bundesverdienstkreuz

Dem Leiter der Rüsselsheimer Opel-Wohnheime, Reinhold Jablonski vom Jugendsozialwerk, wurde jetzt das Bundesverdienstkreuz verliehen. Mit dieser Verleihung soll sein jahrelanger Einsatz für die Belange der ausländischen Arbeitnehmer gewürdigt werden, vor allem auch sein Bestreben, den Ausländern nach Arbeitsschluß und an Wochenenden zahlreiche Anregungen für eine sinnvolle Gestaltung der Freizeit in der neuen, fremden Umgebung zu vermitteln.

Aus 36 Nationen

Hauptsächlich durch die Abfindungsaktionen hat sich die Zahl der in den Werken Rüsselsheim und Bochum beschäftigten Ausländer stark reduziert. Anfang April waren es noch 6.211, davon 1.668 in Bochum. (Ende März 1974: 10.489.) Die stärksten Gruppen stellen in beiden Werken die Türken, gefolgt von den Spaniern, Griechen und Italienern. Zu den übrigen 32 Nationalitäten in Rüsselsheim zählt auch die in Goa geborene Portugiesin Margarita Ameida, die in der Ersatzteile-Fabrikation an einer Schleifmaschine arbeitet und zur Zeit vorübergehend in der Genesendenabteilung eingesetzt ist (Bild unten).



OPEL POST

Heft 4 / 1975 – 26. Jahrgang

April-Ausgabe

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

Der im letzten Heft angekündigte Abbruch des großen Opel-Schornsteins, des „langen Adam“, wie er im Volksmund heißt, hat Ende März begonnen und wird auf Grund der ungünstigen Witterung nun doch erst im Juni beendet sein. Über die „Schwindelfreien“, die den Kamin abtragen, ist auf Seite 17 Näheres zu erfahren. Inzwischen kam ein dritter Abbrucharbeiter, Helmut Hussel, hinzu, der in dem bereits früher gedruckten Artikel nicht mehr erwähnt bzw. gezeigt werden konnte.

DIES UND DAS

Reinigung und Reparatur

Für die Reinigung und Reparatur der Schutzkleidung ist die Zentralwäscherei zuständig, die der Abteilung Unfallverhütung untersteht. Die Schutzanzüge und Kittel werden wöchentlich an den jeweiligen Werkzeugmagazinen gesammelt, die sich im gesamten Werksbereich in der Nähe der Umkleidekabinen befinden, und



von dort zur Zentralwäscherei gebracht. Unser Schnappschuß zeigt Wäscherei-Mitarbeiter H. Fuchs beim Sortieren von zu reinigender Schutzkleidung.

Jubilarfeier am 13. Juni 1975

Wie bereits kurz erwähnt, finden wegen der großen Zahl an Jubilaren in diesem Jahr drei Jubilarfeiern statt. Auch die nächste Feier am 13. Juni ist wegen des dort wesentlich größeren Saales wieder in der Stadthalle von Flörsheim. Der akademische Teil beginnt um 17.15 Uhr.

OPEL GARANTIERT

Motoren jetzt schon zukunftssicher

Als erster Hersteller sichert Opel allen Käufern, die Fahrzeuge besitzen, die mit Superkraftstoff betrieben werden müssen und die in der Bundesrepublik von einem Opel-Händler gekauft und nach dem 1. Januar 1975 erstmals zugelassen wurden, die kostenlose Beseitigung von möglicherweise auftretendem Beschleunigungsklingeln zu, falls sich dies mit der Einführung des neuen Benzins einstellen sollte. Dazu erklärte Generaldirektor John P. Mc Cormack: „In einer vorbildlichen Aktion wurden unsere Motoren den Erfordernissen des sogenannten Benzin-Blei-Gesetzes, dessen zweite Stufe am 1. Januar 1976 in Kraft tritt, bereits jetzt angepaßt. Unsere Entwicklungs- und Produktionsabteilungen haben mit der Anpassung an diese neuen Erfordernisse großartige Arbeit geleistet, besonders im Hinblick auf die frühe Fertigstellung und die große Anzahl von Motoren unseres weitgefächerten Programms.“ Wie der Generaldirektor weiter bekanntgab, habe man in langen Versuchsreihen anhand von Referenz-Kraftstoffen die Motoren optimal angepaßt. Bei den jetzt angekündigten Maßnahmen gehe man allerdings davon aus, daß die

Qualität des ab nächsten Jahres verfügbaren Kraftstoffes der des Referenz-Benzins entspreche. „Opel wählt diesen Zeitpunkt für seine Mitteilung“, so Mc Cormack, „um die Kunden im Hinblick auf die vielen sich widersprechenden Meldungen in dieser Angelegenheit vor sichere Tatsachen zu stellen.“

Normalkraftstoff-Motoren seien von den Auswirkungen des bleiarmen Kraftstoffes nicht betroffen. Allen Besitzern von bereits vor 1975 zugelassenen Opel-Fahrzeugen mit höherer Verdichtung empfiehlt Opel, erste Erfahrungen mit dem neuen Superkraftstoff im kommenden Jahr abzuwarten. Man nimmt an, daß nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl solcher Motoren überhaupt betroffen ist. Sollte bei diesen allerdings Beschleunigungsklopfen auftreten, rät das Unternehmen dazu, dann umgehend eine autorisierte Werkstatt aufzusuchen, um diese Erscheinung von fachmännisch geschultem Personal beheben zu lassen. Für diese Fälle würden bereits einfache und kostengünstige Kundendienst-Lösungen vorbereitet.

FÜR JUNGE LEUTE

Ausbildung als Werkzeugmacher

Der Beruf des Werkzeugmachers gehört zu den Schlüsselberufen in der Metallindustrie. Es gibt eigentlich so gut wie keine Güter des täglichen Gebrauchs, an denen er nicht in irgendeiner Form mitgewirkt hat. Die Arbeit des Werkzeugmachers ist vor allem dort unentbehrlich, wo Erzeugnisse aller Art in Serien- und Massenfertigung hergestellt werden. Nur mit Hilfe der von ihm gefertigten Werkzeuge, wie Schnitte, Stanzen, Vorrichtungen, Formen, Schneid- und Spannwerkzeuge, Lehren und Meßwerkzeuge kann schnell, wirtschaftlich und rationell produziert werden.

Für den Beruf des Werkzeugmachers sind normalerweise 3 1/2 Jahre Ausbildungszeit erforderlich, die je nach Vorbildung oder Leistung um 1/2 bis 1 Jahr verringert werden kann. Nach der grundlegenden Ausbildung in den allgemeinen Fertigkeiten der Metallbearbeitung am Schraub-

stock und an den Maschinen, die etwa ein halbes bis 1 1/2 Jahre dauert, erfolgt die eigentliche Fachausbildung zum Werk-



Der Auszubildende J. Herbert beendet im Sommer sein erstes Ausbildungsjahr. Unsere Aufnahme zeigt ihn beim Feilen einer Lochplatte.

zeugmacher. Die Vielseitigkeit dieses Berufes erfordert die Beherrschung der verschiedensten Arbeitstechniken, wie Anreißen, Feilen, Messen, Herstellen von Passungen, Drehen, Fräsen, Bohren, Gewindeschneiden, Weich- und Hartlöten, Härten, Schleifen, Federwickeln und das Schmieden einfacher Werkstücke.

Der Werkzeugmacher muß die verschiedensten Arten von Werkzeugmaschinen bedienen können und hat, wenn er tüchtig ist, gute Aufstiegsmöglichkeiten. Durch den Besuch von Lehrgängen, Abendfachschulen oder Meisterkursen kann er z.B. Industriemeister werden oder die Fachhochschulreife erwerben, die zum Besuch einer Fachhochschule berechtigt, um Ingenieur zu werden.



Hobby: Malen

Was jemand in seiner Freizeit tut, ist seine ganze private Angelegenheit. Dennoch werden wir immer wieder von Lesern gebeten, dann und wann auf Liebhaberereien aufmerksam zu machen, denen sich Werksangehörige als Ausgleich oder Ergänzung widmen. Wir würden dadurch, so meinen sie, da oder dort doch ein anregendes Beispiel geben. Manchen Menschen nämlich genügen Zeitungslesen, Fernsehen und andere allgemein übliche Freizeitbeschäftigungen im Grunde nicht; sie seien Suchende, die gerade durch unsere Hinweise ungenutzte oder bisher noch schlummernde Neigungen bzw. Talente entdecken könnten. Wir glauben im Gegensatz zu diesen Lesern, daß die Sache nicht ganz so einfach ist und ein kleiner Artikel allein in der Regel noch nicht genügt, auslösender Faktor zu sein. Trotzdem kann das Bild der malenden jungen Dame, das uns kürzlich zugesandt wurde, manchen Leser doch daran erinnern, daß er eigentlich schon längst wieder einmal zu Pinsel oder Stift greifen wollte.

Beobachtungen

Nicht alles an die große Glocke hängen

Manchmal meine ich, ich sehe nicht recht. Da schlage ich eine der örtlichen Zeitungen auf – und finde eine Opel-„Neuigkeit“. Aus inoffizieller Quelle. Ein Gerücht wurde zur Gewißheit, eine Vermutung zur Tatsache oder eine noch vertrauliche Angelegenheit offen auf den Markt gebracht. Zeitungen haben ihre Informationsquellen. Das ist ihr gutes Recht. Nur umgekehrt, die „inoffiziellen“ Informanten, handeln die recht und billig, wenn sie Dinge an die große Glocke hängen, die erst einmal ausreifen oder aus vielerlei Gründen erst später in die Öffentlichkeit kommen sollten? Begehen sie nicht sogar Vertrauensbruch? Nehmen wir zu ihren Gunsten an, daß es mehr aus Schwatzhafteigkeit oder Wichtigtuerei geschieht und nicht als bewußte Schädigung der Firma aufzufassen ist.

Es reichte aus so

Auf der gleichen Linie liegt eine andere Beobachtung. Unlängst wartete ich am Kundendienstschalter eines Opel-Händlers, weil mein Wagen zur Inspektion mußte. Vor und neben mir einige Kollegen, die irgendwelche Beanstandungen hatten und lebhaft darüber debattierten. Fehlerfreie Autos

gibt es nirgends. Bei bis zu 10.000 Einzelteilen steckt der Teufel oft im Detail. Aber das auffallende Getue, das sie wegen einer an und für sich kleinen Sache im Beisein von Werksfremden machten, ging mir auf die Nerven. Daß sie nicht das eigene Produkt, von dem sie schließlich leben, total zerrissen, fehlte gerade noch. Aber auch so reichte es schon.

Unverantwortliches Gerede

Der Kundendienstmann, den ich später darauf ansprach, meinte, das sei noch gar nichts; ihm stünden oft die Haare zu Berge über so manches unqualifizierte, ja unverantwortliche Gerede über Unternehmen und Produkte. Einen Werksangehörigen hätte er erst kürzlich wieder an den Spruch erinnern müssen: „Hat es dir gefallen, sag' es weiter, wenn nicht, dann sag' es mir!“ In der Tat: Mancher sollte mitunter erst nachdenken, bevor er darauf los schwadroniert, vor allem sollte er in der Öffentlichkeit Äußerungen vermeiden, die sich zum Schaden für uns alle auswirken könnten – selbst wenn er einmal berechtigten Grund zu Ärger und Verdruß hat.

Spectator

Beitragslast immer schwerer

Schätzungsweise 50 Milliarden DM haben die gesetzlichen Krankenkassen 1974 ausgegeben. Den Löwenanteil verschlangen die Aufwendungen für Krankenhausbehandlung; sie verursachten mit über 14 Milliarden DM mehr als ein Viertel der Kassen-Kosten. Weitere dicke Brocken in der Rechnung der Krankenversicherung waren die Ausgaben für Arznei- und Heilmittel sowie für ärztliche Behandlung; sie schlugen mit je einem Fünftel zu Buche. – Innerhalb von nur fünf Jahren – von 1969 bis 1974 – hat sich der Preis für die Gesundheit mehr als verdoppelt, und auch für die nähere Zukunft ist eine finanzielle Atempause nicht zu erwarten. Die Leidtragenden dieser Kostenexplosion sind die Versicherten. Ihnen

Die dicken Brocken der Krankenkassen

Ausgaben der gesetzl. Krankenversicherung 1974 in Mrd. DM (geschätzt)

	Krankenhaus	14,2
	Arzneimittel, Heil- u. Hilfsmittel	9,8
	Arzt	9,7
	Zahnarzt (einschl. Zahnersatz)	5,3
	Krankengeld	4,5
	6,9 Sonstiges	

werden Jahr für Jahr steigende Beitragslasten zur gesetzlichen Krankenversicherung aufgebürdet.

Die Betriebsratswahl

Vorbereitung, Ablauf und Auswertung der Betriebsratswahl in Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Berlin

Die bevorstehenden, für den 6. Mai 1975 angesetzten Wahlen zur Neubestellung der Betriebsräte in allen Betrieben des Unternehmens hat die OPEL POST bereits in der vorhergehenden Ausgabe als bedeutendes Ereignis gewürdigt. Mit diesem Beitrag sollen noch einige Hinweise zum Ablauf der Betriebsratswahlen gegeben werden.

Wahlberechtigung – Wählbarkeit

Wahlberechtigt sind alle Arbeitnehmer über 18 Jahre einschließlich der Auszubildenden; auch alle unsere ausländischen Mitarbeiter können an der Wahl teilnehmen. Nicht wahlberechtigt sind nur die sogenannten leitenden Angestellten. Als Betriebsratsmitglieder wählbar sind alle wahlberechtigten Werksangehörigen, die mindestens 6 Monate im Unternehmen tätig sind.

Zahl der Betriebsräte

Die Zahl der zu wählenden Betriebsräte hängt von der Belegschaftsstärke in den einzelnen Betrieben ab. Da diese sich im letzten Jahr stark verringert hat, wird die Zahl der Betriebsräte in Rüsselsheim und Bochum kleiner sein als im Jahre 1972; im Werk Kaiserslautern sowie in der Filiale Berlin bleibt die Zahl unverändert. Zu wählen sind – unter Berücksichtigung des Verhältnisses von Arbeitern und Angestellten – in Rüsselsheim 45 Betriebsräte (34 Lohn- und 11 Gehaltsempfänger), in Bochum 37 Betriebsräte (32 Lohn- und 5 Gehaltsempfänger), in Kaiserslautern 19 Betriebsräte (16 Lohn- und 3 Gehaltsempfänger) sowie in der Filiale Berlin 7 Betriebsräte (4 Lohn- und 3 Gehaltsempfänger).

Wahlvorstände

Die Vorbereitung der Wahlen, die Überwachung ihrer Durchführung sowie die Feststellung des Wahlergebnisses obliegt den Wahlvorständen, die schon seit einigen Wochen amtieren. Zahlreiche Werksangehörige sind als Mitglieder der Wahlvorstände und Ersatzmitglieder eingesetzt. Die Vorsitzenden der Wahlvor-

stände sind H. Smänder in Rüsselsheim, H. Schulz in Bochum, K. Guthy in Kaiserslautern und D. Ziedrich in der Filiale Berlin. Die Wahlvorstände werden bei der Durchführung der Wahl, vor allem bei der Auszählung der Stimmen, durch weitere Werksangehörige als Wahlhelfer unterstützt.

Wahlausschreiben

Die Wahlvorstände sind zunächst für die Aufstellung der Wählerlisten verantwortlich und müssen spätestens 6 Wochen vor der Wahl für ihren Betrieb ein Wahlausschreiben erlassen, das bestimmte, in der Wahlordnung zum Betriebsverfassungsgesetz aufgeführte Angaben zu enthalten hat. Das Wahlausschreiben ist die Grundvoraussetzung für die Betriebsratswahl und soll den wahlberechtigten Arbeitnehmern die wesentlichen Gesichtspunkte, die bei der Durchführung der Wahl zu beachten sind, vor Augen führen. In allen Werken und in der Filiale Berlin sind die Wahlausschreiben mit den erforderlichen Angaben Ende März veröffentlicht worden.

Gemeinsame Wahlen und Gruppenwahlen

Das Betriebsverfassungsgesetz geht davon aus, daß Arbeiter und Angestellte ihre Vertreter in getrennten Wahlgängen wählen (Gruppenwahl). Eine gemeinsame Wahl ist jedoch möglich, wenn sich die wahlberechtigten Angehörigen beider Gruppen hierfür in vorherigen getrennten Abstimmungen ausgesprochen haben. In den Werken Rüsselsheim und Bochum war dies der Fall. Im Werk Kaiserslautern und in der Filiale Berlin finden hingegen Gruppenwahlen statt.

Wahllokale und Wahlzeiten

Die Wahllokale für die verschiedenen Wahlblocks sind in den Wahlausschreiben oder in einem gesonderten Wahlplan bezeichnet, den die Wahlvorstände bekanntgeben. Auch die Zeitspannen, während der die Stimmabgabe erfolgen kann, muß

der Wahlvorstand genau festlegen. Die Wahlzeiten werden so eingerichtet, daß den Angehörigen aller Arbeitsschichten eine reibungslose Stimmabgabe möglich sein wird.

Briefwahl möglich

Ebenso wie bei den allgemeinen Wahlen gibt es auch im Rahmen der Betriebsratswahlen die Form der Briefwahl, und zwar für alle Arbeitnehmer, die sich zum Zeitpunkt der Wahl wegen Krankheit, Urlaub oder aus dienstlichen Gründen nicht im Betrieb aufhalten. Die Briefwahl ist auch für die in den Zonenbüros tätigen Mitarbeiter vorgesehen, da diese an der Wahl des Rüsselsheimer Betriebsrates teilnehmen.

Listenwahl • Persönlichkeitswahl

Ebenso wie bei den letzten Betriebsratswahlen vor 3 Jahren sind auch jetzt in den beiden größten Werken Rüsselsheim und Bochum mehrere Wahlvorschläge eingereicht worden, in Rüsselsheim 5 und in Bochum 3 Vorschlagslisten. Auf dieser Grundlage erfolgt in den genannten Werken die Wahl als Listenwahl; die Mitarbeiter können sich hier nur für eine der Listen entscheiden, nicht aber für einzelne Kandidaten. Im Werk Kaiserslautern und in der Filiale Berlin ist jeweils nur 1 Liste mit Bewerbern eingereicht worden. Infolgedessen findet in diesen Betrieben eine Persönlichkeitswahl statt.

Ordnungsgemäße Stimmabgabe

Wichtig ist, daß keine Stimmen infolge Ungültigkeit verloren gehen. Ein Stimmzettel muß zum Beispiel als ungültig angesehen werden, wenn auf ihm irgendwelche Kennzeichen angebracht oder – bei der Listenwahl – mehrere Listen angekreuzt sind; auch das Durchstreichen eines Kandidaten aus einer Liste macht bei der Listenwahl die Stimme ungültig. Bei der Persönlichkeitswahl ist ein Stimmzettel ungültig, auf dem mehr Bewerber angekreuzt sind als gewählt werden können. Die Entscheidung über solche Fragen trifft der Wahlvorstand.

Auswertung der Wahl

Bei der Ermittlung der Ergebnisse der Listenwahl werden die den einzelnen Vorschlagslisten zugefallenen Stimmzahlen nebeneinander gestellt und dann durch 1, 2, 3, 4 usw. geteilt. Unter den auf diese Weise gefundenen Werten werden so viele Höchstzahlen ausgesondert und der Größe nach geordnet, wie Betriebsratsmitglieder zu wählen sind. Jede Vorschlagsliste erhält so viele Sitze zugeteilt, wie Höchstzahlen auf sie entfallen. Dieses Verfahren, auch d'Hondt'sches System genannt, entspricht der Auswertung der Zweitstimmen bei Bundestagswahlen und bei allen anderen öffentlichen Listenvahlen. Enthält eine Vorschlagsliste bei der gemeinsamen Wahl Kandidaten der Arbeiter und der Angestellten, so werden zunächst die Arbeitersitze und danach die Angestelltensitze in jeweils gesonderter Rechnung zugeteilt. Bei der Persönlichkeitswahl sind diejenigen Kandidaten gewählt, die individuell die meisten Stimmen erhalten. Im Hinblick auf die Erfahrungen bei den Betriebsratswahlen vor drei Jahren ist zu erwarten, daß die Ergebnisse aus allen Betrieben binnen zwei Tagen feststehen; sie werden durch Werksanschlag bekanntgegeben. (Die OPEL POST wird die gewählten Betriebsräte später im Bild vorstellen.)

Erste Beschlüsse

Die am 6. Mai 1975 gewählten Betriebsräte übernehmen ihr Amt nach Ablauf der dreijährigen Amtszeit der jetzigen Arbeitnehmervertretungen. In konstituierenden Sitzungen werden zunächst die Vorsitzenden und deren Stellvertreter gewählt. Danach sind die geschäftsführenden Ausschüsse zur Erledigung bestimmter Angelegenheiten zu berufen. Ferner muß auf Unternehmensebene der Gesamtbetriebsrat neu gebildet werden, der seinerseits die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses benennt.

Aufsichtsratswahl

Mit den Betriebsratswahlen am 6. Mai ist die Neuwahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat des Unternehmens verbunden. Da der Aufsichtsrat der Adam Opel AG satzungsgemäß aus 6 Personen besteht und nach den Vorschriften des alten Betriebsverfassungsgesetzes ein Drittel davon Arbeitnehmervertreter sein müssen, werden zwei Unternehmensangehörige — je ein Vertreter der Lohnempfänger und der Angestellten — gewählt. Die Wahl erfolgt auf Grund der noch in Kraft befindlichen Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes von 1952 und der dazugehörigen Wahlordnung aus dem Jahre 1953. Für ihre Durchführung gelten dieselben Grundsätze wie für die Betriebsratswahlen. Die Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ist eine

Persönlichkeitswahl, bei der alle Bewerber auf den Stimmzetteln in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt sind. Als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bewerben sich R. Hahn und A. Kühlke aus dem Werk Rüsselsheim und G. Perschke aus dem Werk Bochum. Rd.

Personalien



Dr. H. Hölterhoff G. Sommerlad G. Engroff

Dr. H. Hölterhoff hat am 1. April die Leitung der Abteilung Gesamtausbildung übernommen. Er ist verantwortlich für Ausbildungsplanung, Koordinierung und Durchführung der Ausbildung im Unternehmen (ausgenommen Kundendienstschule und Verkaufsschulung). Ihm obliegt außerdem der Kontakt zu außerbetrieblichen Ausbildungseinrichtungen. An ihn berichten R. Freimuth, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, H. Marx, Leiter der Abteilung Betriebskunde für leitende Angestellte, und K. H. Müller, Leiter der Abteilung Management Entwicklung. Dr. Hölterhoff berichtet an Dr. W. Schlotfeldt. — Im Gesamtverkauf wurde die Abteilung „Zentraler Auftrags-eingang und Programmsteuerung“ gebildet, deren Leitung G. Sommerlad übernahm. Als Nachfolger von G. Sommerlad hat G. Engroff die Leitung der Abteilung Fahrzeugdisposition und -auslieferung übernommen.



G. Richter G. Deja C. Götz

Nach dem Ausscheiden von H. Schumacher wurden im Zuge der Rationalisierung und zur Straffung der Organisation die Materialeingangs-Kontrollabteilung und die Zahlungskontrollabteilung unter der Bezeichnung Materialeingangs- und Zahlungskontrolle zu einer Abteilung zusammengefaßt, die von G. Richter geleitet wird. — Innerhalb der Standardabteilung ist im Rahmen einer Organisationsänderung G. Deja zum Leiter der neu gebildeten Abteilung Arbeitsstudien in unproduktiven Bereichen ernannt worden. — Johann Keller, Hauptbetriebsleiter Versuchsbau, ist in den Ruhestand getreten. C. Götz wurde mit Wirkung vom 1. April zu seinem Nachfolger ernannt.

Kontaktstudiengänge gehen weiter

Bereits im letzten Semester hat die Fachhochschule in Rüsselsheim, Nachfolgerin der Ingenieurschule, bei deren Gründung die Adam Opel AG Pate gestanden hat, Kontaktstudiengänge angeboten. Träger dieses Kontaktstudiums sind die technischen Fachbereiche der Fachhochschule Wiesbaden, die Gesellschaft zur Förderung des Ingenieurstudiums in Rüsselsheim und die Volkshochschule Rüsselsheim. Die Erfahrungen des 1. Semesters waren so positiv, daß der Versuch weitergeführt wird. Unter anderem geht es um Elektronik, um praktische Mathematik auf dem programmierbaren elektronischen Tischrechner, um Konstruktionsmethoden und Programmieren mit Fortran IV. Die überraschendste Erfahrung mit den ersten, übrigens sehr preiswerten Kursen war, daß fast die Hälfte der Teilnehmer Schüler oder Auszubildende waren. Die Lehrgänge sind also durchaus praxisnah und auch mit Erfolg von Opel-Mitarbeitern zu besuchen, die keine Techniker- oder Ingenieurausbildung hinter sich haben. Interessenten sollten sich direkt bei der Volkshochschule Rüsselsheim oder an der Fachhochschule über das Kursprogramm informieren Ge.

Arbeitsunfälle sind zurückgegangen

Die Zahl der Arbeitsunfälle einschließlich der Wegeunfälle ist 1974 deutlich zurückgegangen, und zwar um 256.500 (12,5 Prozent). Die gewerblichen Berufsgenossenschaften bewerten diesen Rückgang als einen Erfolg der vielfältigen Bemühungen um die Verbesserung der Arbeitssicherheit. Bei den Arbeitsunfällen allein hat sich ein Rückgang von 12 Prozent, bei den Wegeunfällen von 17 Prozent ergeben. Dagegen haben die Berufskrankheiten zugenommen, und zwar um 3.200 auf fast 33.000 Fälle.

Versichertenältester

Von der Vertreterversammlung der LVA Hessen wurde Mitarbeiter Heinz Teßmer, Rüsselsheim, Ernst-Barlach-Str. 29, Tel. 52262, kürzlich zum Versichertenältesten gewählt. In dieser Eigenschaft berät er Versicherte der LVA über Rentenangelegenheiten, Kuranträge usw. Sprechstunden werktags jeweils ab 17.00 Uhr.

JUBILARFEIER

Durch Treue Vertrauen erworben

Ende März fand in der wieder bis auf den letzten Platz gefüllten Flörsheimer Stadthalle die erste der drei Jubilargarfeiern dieses Jahres statt. Fahnen und festlicher Schmuck grüßten Jubilare und Gäste. Die musikalische Umrahmung der Feier besorgte wieder das große Werksorchester unter Andreas Wagner. Die Ansprachen hielten Dr. Walter Schlotfeldt für die Geschäftsleitung, Paul Lorenz für den Betriebsrat und Heinz Günter Klein, PEK, für die Jubilare. Dem gemeinsamen Essen folgte als stimmungsmachender Abschluß ein buntes Unterhaltungsprogramm mit namhaften Künstlern, das wieder großen Anklang fand.

Der Leiter des Personal- und Sozialwesens, Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, sagte den Jubilaren Dank und Anerkennung für die in Jahrzehnten für Opel geleistete Arbeit. Pflichterfüllung und Treue zum Unternehmen seien die wesentlichen Merkmale ihres Arbeitslebens gewesen. Dr. Schlotfeldt wandte sich auch den allgemeinen Zeitverhältnissen und den jeweiligen Situationen des Unternehmens zu, die herrschten, als die Jubilare 1925, 1935 und 1950 bei Opel eintraten. Das sei immer nach folgenreichen Ereignissen geschehen, die das Land und damit auch die Firma betroffen hätten. Abschließend streifte er noch die derzeitige Lage des Unternehmens.

Betriebsratsvorsitzender Paul Lorenz dankte den Jubilaren ebenfalls für ihre Arbeit im Dienst der Firma. Durch Treue zum Betrieb erwerbe man sich Vertrauen. Die Jubilare hätten sich in Jahrzehnten ein großes Vertrauenskapital erworben. Sie seien Opels Stammmannschaft. Ohne diesen Stamm eingearbeiteter, erfahrener, zuverlässiger Menschen gehe es nicht. Zu den extremistischen Flugblattschreibern meinte der Betriebsratsvorsitzende, wenn sie jemals das Sagen hätten, erwarte den Arbeitnehmer Diktatur und Mißachtung erkämpfter Rechte.

Im Namen der Jubilare dankte Heinz Günter Klein für die Ehrung. Der Dank bewege sich auf keiner Einbahnstraße. Das sei ein Zeichen guten Einvernehmens. Firma und Jubilare hätten sich gegenseitig gebraucht. Der Jubilarsprecher berichtete auch Humoriges aus seinem Arbeitsleben. Er schloß mit der Versicherung, daß man weiterhin seine Kraft im Interesse des Unternehmens und zur Sicherung der Arbeitsplätze einsetzen wolle.



Blick in die Flörsheimer Stadthalle während der Ansprache von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, der den Jubilaren Dank und Anerkennung aussprach.



Traditionsgemäß dirigiert zum Schluß jeder Feier der Sprecher der Jubilare – diesmal war es H. G. Klein – den Marsch „Alte Kameraden“.



Während des abschließenden großen bunten Programms mit vielen bekannten Mitwirkenden herrschte in der Stadthalle ausgelassene Stimmung.



Straßenreinigung

Wir beginnen in der letzten Ausgabe mit der neuen Schnappschuß-Serie. In ihr stellen wir vor allem Tätigkeiten vor, die innerhalb des Werkes nicht gerade im Brennpunkt allgemeinen Interesses stehen, aber doch wichtig sind. Zu ihnen gehören auch die Aufgaben des der Hauptabteilung Werksanlagen unterstehenden Ordnungsdienstes. Was er im einzelnen tut, ist in diesem Kurzbericht nicht darzustellen. Greifen wir die Straßenreinigung heraus und denken wir dabei an die großen Reinigungsfahrzeuge, die täglich durch die Werkstraßen fahren. Aber diese Kehrmaschinen kommen nicht überall hin, wo Schmutz und Abfall liegen, z.B. auf Gehwegen und Treppen, in Ecken und Winkeln. Den betrieblichen Straßenkehrern bleibt also noch genug zu tun.

Unser Schnappschuß zeigt einen von ihnen, Friedrich Heibl. Den freundlichen kleinen Mann kennen viele. Er gehört seit 11 Jahren zum Ordnungsdienst. Sein „Revier“ ist groß. Es erstreckt sich vom Hauptportal bis zum Portal 15 und umfaßt neben Straßen und Gehwegen innerhalb und außerhalb des Werksgebietes auch Parkplätze und Treppenaufgänge. Als Straßenkehrer stößt Friedrich Heibl täglich auf die mangelnde Ordnungsliebe vieler Kollegen. Denn Fahrscheine, Papiertaschentücher, Eisbecher, Plastiktüten, Zigarettenschachteln, Flaschen, Obstreste und weggeworfene Flugblätter, die vor allem jetzt vor den Betriebsratswahlen zu Hauf verteilt werden, und was ihm sonst vor den Besen kommt, hätte alles ohne viel Umstand in den nächsten Abfallbehälter geworfen werden können. Wenn man sich mit Friedrich Heibl unterhält, wird man wieder einmal daran erinnert, daß der erste Schritt zum Umweltschutz bei jedem einzelnen von uns beginnen sollte.

Was es alles zu verbessern gibt

25 Jahre ist unser betriebliches Vorschlagswesen alt. Von Jahr zu Jahr stiegen in diesem Vierteljahrhundert die Beteiligungsraten. Doch nicht nur die Quantität ist beachtlich, auch qualitativ hoch einzuschätzende Vorschläge wurden gemacht. Die Gebiete Qualitätsverbesserung, Technik und Rationalisierung sind immer wieder durchforstet worden. Manche werden sich daher nach zweieinhalb Jahrzehnten die Frage stellen, ob es denn überhaupt noch etwas gibt, das nicht schon unter die Lupe genommen wurde. Ihnen kann geantwortet werden, daß das Vorschlagswesen eine Aufgabe ist, die trotz aller Erfolge praktisch nie zu vollenden sein wird.

Noch viel Verborgenes

Schon ein kurzer Blick auf ein so großes Areal von 2,5 Millionen Quadratmetern wie das des Rüsselsheimer Werkes mit Tausenden von Arbeitsbereichen läßt erkennen, wieviel Verborgenes noch auf Entdeckungsfreudige wartet. Überall gibt es immer etwas, das besser, einfacher, leichter und kostengünstiger zu machen ist. Viele jedoch, die dem Vorschlagswesen an sich bereitwillig gegenüberstehen, brauchen Rat und Anregung. Für sie mag sich ein kurzer, durch einige Arbeitsbereiche führender Leitfaden ganz nützlich erweisen. Da ist zunächst das Gebiet des produktiven und unproduktiven Materials. Hier kann beispielsweise nach kostengünstigerem und besserem Material oder Werkzeug, reduziertem Abfall, Materialeinsparungen, verringertem oder vermeidbarem Gebrauch von Schmiermitteln, Ölen und Fetten gefragt werden. Was dagegen Arbeitsgänge und Transportwege angeht, so stellt sich vielleicht die Frage nach noch größerer Vereinfachung oder Verkürzung. Werkzeuge und Maschinen können oft zwecks besserer Leistung umgestellt werden. Der Materialtransport kann mitunter erleichtert, das Reinigen von Vorrichtungen oder Einrichtungen durch bessere Schmierung oder besseren Fluß des Bohrwassers oder der Öle vermindert werden.

Sicherheit am Arbeitsplatz

Änderungen von bei uns hergestellten Teilen oder des Materials, aus dem sie bestehen, könnten ihre Funktions-

sicherheit erhöhen. Qualitätsverbesserung wird immer groß geschrieben, auch was Werkzeuge betrifft oder Lehren, deren Maße unter Umständen leichter einzuhalten sind. Zur Unfallverhütung gehört Sicherheit am Arbeitsplatz und ein sicherer Weg zu ihm.

Auch über die eventuelle Verminderung von Lärm- und Rauchbelästigung oder die Beseitigung von Rutschgefahren durch Öl könnte man sich Gedanken machen. Ungeschützte Antriebe oder Werkzeuge stellen ebenfalls eine Unfallgefahr dar. Oder sind irgendwo Stellen an Maschinen, an denen man sich verletzen kann, zu beseitigen oder abzudecken? Wird irgendwo der Transport oder die Lagerung von Material nicht unfallsicher vorgenommen? Gerade der Sektor Unfallverhütung ist ein stets ergiebiges Feld.

Auch Bürorationalisierung

Und wer an Energieeinsparung denkt, denkt an Preßluft, Licht, Heizung, Wasser, Leckstellen im Rohr- oder Heizungssystem. Er fragt sich auch, ob durch Schalter und Ventile Luft, Gas oder Wasser rechtzeitig abgestellt werden können. Nicht zu vergessen die Bürorationalisierung. Wo lassen sich einfachere und dennoch wirkungsvolle Arbeitsgänge einführen? Zu fragen ist hier auch, ob Doppelarbeiten etwa auf dem Gebiet der Statistik zu vermeiden sind oder durch Übersetzung des gleichen Vorganges in nur einer statt vielleicht mehreren Abteilungen – um nur wenige von vielen Möglichkeiten gerade auf diesem Sektor zu nennen.

VV-Büro berät

Das sind nur einige Hinweise, die aber schon den großen Bedarf an guten Verbesserungsvorschlägen ahnen lassen. Das Vorschlagswesen dringt in alle Arbeitsbereiche bis zu dem Arbeitsplatz jedes einzelnen von uns vor. Diese Herausforderung anzunehmen, liegt also im Interesse jedes Mitarbeiters, aber auch dem der Gesamtheit. Und wer zwar auf einer guten Spur ist, aber nicht weiß, ob er sie weiterverfolgen kann oder soll, der wende sich vertrauensvoll an das VV-Büro. Hier ist guter Rat nicht teuer. (Siehe auch den Artikel „Recycling“ auf der nächsten Seite).

RECYCLING Was ist das?

In der Diskussion um den Umweltschutz und im Zusammenhang mit der Verknappung der Rohstoff- und Energiequellen wird der Begriff „Recycling“ immer häufiger gebraucht. Auch in unserem Unternehmen. Was sich hinter diesem Wort verbirgt, soll anhand von Beispielen aus dem Betrieb im folgenden kurz dargestellt werden.

Rückführung – Rückgewinnung

Das Wort „Recycling“ stammt aus dem Englischen und bedeutet soviel wie: Rückführung in den Kreislauf. Praktisch versteht man darunter im engeren Sinne die Rückführung von Produktionsabfällen in den Produktionskreislauf und im weiteren Sinne die Rückgewinnung von Rohstoffen aus Abfällen. Ein typisches Beispiel für Recycling in unserem Produktionsbereich ist die Wiederverwendung von Kunststoffabfällen beim Spritzgußverfahren. Dabei werden die Abfälle gesammelt, in einer Mühle zu Granulat gemahlen und der Spritzmaschine zusammen mit frischem Granulat wieder zugeführt. – Ein Beispiel für Recycling im Zusammenhang mit Umweltschutzmaßnahmen dagegen ist die Wiederverwendung von Prüfbenzin in den Vergaserprüfständen. Benzindampf wird zur Reinhaltung der Luft in Aktivkohlefiltern absorbiert und anschließend mit Dampf ausgetrieben. Nach Entfernung von Schmutz und Wasser in Benzinabscheider und Separator wird das Benzin den Prüfständen wieder zugeführt.

Gesammelt und destilliert

Ein weiteres Beispiel der Lösungsmittelrückgewinnung stellt die Destillation von Tri- und Perchloräthylen dar. Perchloräthylen wird zum Beispiel in unserer Wäscherei zum Reinigen von Arbeitskleidung, Tri in verschiedenen Produktionsbereichen zum Entfetten von Metallteilen verwendet. Die verschmutzten Lösungsmittel werden nach ihrer Verwendung gesammelt, in zentralen Destillationsanlagen destilliert und dem ursprünglichen Verwendungszweck wieder zugeführt. –

Als Recycling im engeren Sinne kann auch die Wiederverwendung von Hydrauliköl genannt werden. Das verbrauchte Hydrauliköl wird ebenfalls gesammelt und in einer zentralen Anlage separiert, raffiniert und filtriert, wobei Wasser, Schmutzstoffe und Alterungsprodukte entfernt werden. Danach wird es wieder als Hydrauliköl eingesetzt. Raffiniertes

Die zur Illustration dieses Berichts veröffentlichten Aufnahmen zeigen nur einige von vielen Möglichkeiten für Recycling. In der auf dem rechten Bild gezeigten lärmschutzverkleideten Kunststoffmühle werden die links im Bild erkennbaren Kunststoffabfälle zu Granulat gemahlen, das in einem Behälter aufgefangen wird.



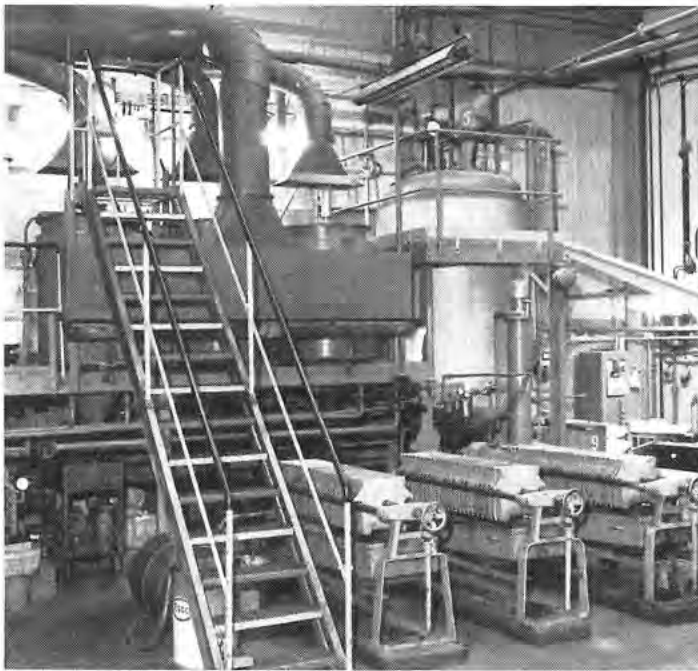
Diese Trichloräthylen-Destillationsanlage hat zwei dampfbeheizte Destillationsblasen mit je einem Kondensator. Das gereinigte Tri wird in einem gemeinsamen Vorratsbehälter gelagert und danach dem ursprünglichen Verwendungszweck wieder zugeführt. Ebenfalls ein typisches Beispiel für Recycling.

Durch Aktivkohlefilter wird hier Benzindampf aus der Abluft entfernt und nach Aufbereitung in den Vergaserprüfständen wiederverwendet (oben).

Hydrauliköl, das nicht mehr den Qualitätsanforderungen entspricht, kann immerhin noch als Sprühöl für die Blechbearbeitung im Preßwerk verwandt werden.

Verbrannt oder verkauft

Unter dem Begriff Recycling im weiteren Sinne versteht man, daß Abfallstoffe nicht mehr dem ursprünglichen Verwendungszweck, sondern einem anderen – meist untergeordneten Zweck – zugeführt werden. Dazu gehören beispielsweise Altöle, die entweder direkt oder nach vorheriger Entwässerung im Kraftwerk verbrannt werden, also zur Energiegewinnung beitragen. Ähnlich verhält es



In dieser zentralen Aufbereitungsanlage werden im Werk Rüsselsheim jährlich 500 t Altöle separiert, raffiniert und filtriert.

sich mit brennbarem Müll, der ebenfalls zur Energiegewinnung in unsere Müllverbrennungsanlage wandert, anstatt ihn auf Mülldeponien abzulagern. Und Stoffe, die im Werk keiner Wiedergewinnung zugeführt werden können, werden zur Rohstoffwiedergewinnung verkauft. Dazu gehört beispielsweise Metallschrott aller Art, der an Stahlwerke abgegeben wird. Oder man denke in diesem Zusammenhang an die Küchenabfälle unserer Werksverpflegung, die an einen Viehhaltungsbetrieb verkauft werden.

Neuer Begriff: Abfallwirtschaft

Obwohl Recycling normalerweise zum Umweltschutz beiträgt und Rohstoffe

und Energie eingespart werden, ist es aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht immer anwendbar. Das gilt auch für das vorbeugende Recycling, bei dem die Abfallwiederverwendung, die Abfallreduzierung oder gar Abfallvermeidung bereits in das Produktionsverfahren eingeplant werden soll. Aus diesem Grund wird der Begriff „Recycling“ neuerdings oft durch den Begriff „Abfallwirtschaft“ ersetzt.

Recycling und Vorschlagwesen

Schon diese wenigen Beispiele zeigen die Bedeutung des Sammelbegriffs „Recycling“ und die vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten im Betrieb, die hier aus Platzgründen gar nicht alle aufgeführt



Recycling im weiteren Sinne: Brennbarer Müll wird nicht auf Mülldeponien gelagert, sondern kommt in die Müllverbrennungsanlage, wo er zur Energiegewinnung beiträgt.



Abfälle, die in der Speisevorbereitung der Werksverpflegung entstehen, z.B. beim Putzen von Salat, Gemüse oder Kartoffeln, bzw. die Essenreste der Speisesäle und Küchen werden an eine Schweinemästerei verkauft. Ebenfalls ein Beispiel für das Thema dieses Berichts.

werden konnten. Auch für das Vorschlagwesen gewinnt Recycling mehr und mehr an Bedeutung und ist ein noch nicht voll genutztes Feld für Einsender mit guten Ideen. Die Meinung, daß im Laufe der Zeit alle Möglichkeiten für Verbesserungen ausgeschöpft seien und somit die Zahl der Verbesserungsvorschläge zwangsläufig zurückgehen müßte, ist falsch. Die ständige Zunahme und die gleichbleibende hohe Qualität der Vorschläge zeigt, daß immer wieder Wege gefunden werden für die technische Weiterentwicklung, den Einsatz neuer Materialien sowie die Einführung neuer Methoden – und nicht zuletzt zur Rückführung bzw. Rückgewinnung von Abfällen und Rohstoffen, wie es oben geschildert wurde. (Siehe auch die VV-Notizen auf Seite 9). H.J.K.

UNSERE JUBILARE

40



W. Marcinkowski
PEK
1.4.1975



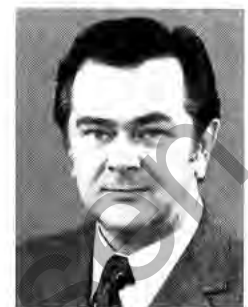
K. Henrici
Datenverarbeitung
7.4.1975



Elisabeth Stahl
Prozeßabteilung
15.4.1975



P. Rupp
Motorenbau
18.4.1975



E. Walter
Kdd.Gewährleistung
18.4.1975

1.4.1975

Erwin Ahl
PEK

Karl Balß
Fertigungsmat.Eink.

Robert Baumann
PEK

Hans Bettmann
Werkzeugbau

Paul Biebighäuser
Modellschreinerei

Erwin Bormet
Werkzeugbau

Peter Drischler
PEK

Rolf Egli
PEK

Heinz Fischer
Betriebsschlosserei

Peter Josef Hahn
Chassisbau

Siegfried Hartl
Instandhaltung

Heinz Hauf
Kar.-Rohmontage

Georg Heil
Gemeinkosten

Karl Heinz Henrich
Modellschreinerei

Kurt Hoffmann
Schnittbau

Eugen Kerpen
Finanzleitung

Alfons Klein
Instandhaltung

Richard Klink
Werkzeugbau

Karl Klotz
Wagenendmontage

Werner Kolb
Chassisbau

Ernst Ludwig Mays
Ersatzteile-Fabr.

Heinz Müller
Wäscherei

1.4.1975

Werner Oppen
Z. Masch.-Abt.

Heinz Petri
Qual.Ktr.u.Insp.

Norbert Pfeifer
PV Schmiede

Friedrich Prötzel
Produktionssteuerg.

Helmut Rippel
Instandhaltung

Katharina Roth
Projektkontrolle

Heinz Schäfer
Werkzeugbau

Karl Heinz Scheugenpflug
Z. Masch.-Abt.

Karl Heinz Schleppey
Schweißmasch.u.Vorr.

Hans Schneider
Fertigungsmat.Eink.

Helmut Schuhmacher
Werkzeugbau

Karl Stark
Produktionsltg.Schmiede

Fritz Staubach
Verkaufsz. Südost

Helmut Stiehl
Betriebsanalysen

Reinhard Tag
Instandhaltung

Heinrich Thies
Instandhaltung

Ewald Treber
Werkstattplanung

Karl Günter Volk
Datenverarbeitung

Dietrich Wetzig
Debitorenbuchh.

Dieter Wilhelm
Standardabteilung

25

3.4.1975

Ernst Ackermann
Qual.Ktr.u.Insp.

Werner Bach
Instandhaltung

Philipp Bolbach
Ersatzteilelager

Adam Christ
Preßwerk

Waldemar Chudaska
Verkehrsabteilung

Hermann Fischer
Betriebsschlosserei

Georg Friedrich
Besch.-Einsatz

Jakob Frosch
Z. Masch.-Abt.

Willi Furrer
Werkzeugbau

Franz Glotz
Transportwesen

Hermann Grünewald
Preßwerk

Hans Heinrich
Modellschreinerei

Walter Herth
Chassisbau

Jakob Hix
Karosseriebau

Valentin Hofmann
Preßwerk

Theofil Jachmann
Preßwerk

Johannes Kramer
Getriebebau

Johann Löbig
Preßwerk

Ludwig Müller
Preßwerk

Fritz Schneider
PEK

Karl Simon
Kaltfließpreßteile
Josef Staubach
PEK

Emil Straub
Preßwerk

4.4.1975
Friedrich Jak. Stenner
Vergaserbau

5.4.1975

Robert Bauer
Preßwerk

Erwin Gürtler
Achsenbau

Heinrich Kaus
Qual.Förderg.u.Insp.

Josef Marterer
Karosseriebau

Hans Müller
Ordnungsdienst

Eberhard Pönitz
Nutzfahrzeugverkauf

Günter Reinhard
Z. Masch.-Abt.

Georg Roosen
Karosseriebau

Georg Schäfer
Betriebsschlosserei

6.4.1975

Franz Bradatsch
Werkzeugbau

Fritz Brehm
Produktionssteuerg.

Heinrich Karg
Preßwerk

Reinhold Kissinger
Preßwerk

Paul Knöpp
Karosseriebau

Hans Kolb
PEK

Adam Lohmann
Schweißmasch.u.Vorr.

Heinz Miedreich
Elektr. Abt.

Willibald Möser
Qual.Ktr.u.Insp.

Otto Niksch
PEK

Walter Nitschke
Preßwerk

Karl Schäfer
Kar.-Unterz.Bau

Werner Schmid
Preßwerk

Philipp Schumann
Qual.Ktr.u.Insp.

Heinrich Weicker
Preßwerk

11.4.1975

Erwin Abel
Schweißmasch.u.Vorr.

Adam Adrian
Stromversorgung

Heinrich Beisiegel
Chassisbau

Helmut Dammel
Qual.Ktr.u.Insp.

Walter Daum
Qual.Ktr.u.Insp.

Wilhelm Dickler
PV Schmiede

Jakob Draibach
Preßwerk

Helmut Fröschl
Betriebsschlosserei

Georg Grytmann
Achsenbau

Christoph Wilh. Hess
Betriebsschlosserei

Heinrich Henkel
Preßwerk

Nikolaus Ilnicki
Preßwerk

Paul Kühnel Chassisbau	Anton Lang Preßwerk	24.4.1975 Helmut Grott Qual.Ktr.u.Insp.	Wenzel Fischer Qual.Ktr.u.Insp.	Heinrich Groh Schnittbau
Johannes Lemke Z. Masch.-Abt.	Eugen Lutz Preßwerk	Ernst Knoob Ordnungsdienst	Heinrich Gebhardt Karosseriebau	Helmut Knell Karosseriebau
Willi Letsch Versand	Emil Pfeifer PEK	Friedrich Kraft Ordnungsdienst	Paul Georgi Schnittbau	Karl Leinberger Karosseriebau
Ewald Lipkowski Werkzeugbau	Gerhard Schmidt Werkzeugbau	Gerhard Liedtke Preßwerk	Karl Gerhard Schweißmasch.u.Vorr.	Friedrich Metzler Kdd.-Werkstatt
Heinz Lipp Schnittbau	Georg Spengler Preßwerk	Ernst Moises Karosseriebau	Philipp Hassinger Karosseriebau	Erich Prause Karosseriebau
Leo Martin Karosseriebau	Emil Spickert Preßwerk	Franz Oehl Projektkontrolle	Johann Heyer Achsenbau	Friedrich Wüstendörfer Karosseriebau
Wilhelm Müller Kdd.Werkstatt	Hans Storch Rohrfabrikation	Fritz Schniering Qual.Förderg.u.Insp.	Heinz Kabbeck Ersatzteile-Fabr.	Gerhard Zschockelt Ersatzteilelager
Wilhelm Parschke Kdd.Schule	15.4.1975 Friedrich Heinfeldner Verkaufsz. Südwest	Josef Seeger Rohrfabrikation	Emil Müller Karosseriebau	28.4.1975 Peter Böhm Achsenbau
Wilhelm Rauch Versand	Rudolf Sturm PEK	Helmut Thiergart Betriebsschlosserei	Josef Oestreicher Elektr. Abt.	Heinz Büßer Hinterachsmontage
Hans Rein AMK-Systeme	17.4.1975 Helmut Corell Preßwerk	25.4.1975 Fritz Cruse Werkschutz	Erwin Richter Kdd.-Werkstatt	Horst Buss Wagenendmontage
Otto Spindler Preßwerk	Ludwig Dyroff Z. Masch.-Abt.	Fritz Deeg Krankenabteilung	Friedrich Schiller Wagenendmontage	Hans Damm Karosseriebau
Adolf Vock Chassisbau	Martin Kaul Werkschutz	Heinrich Engel Karosseriebau	Wilhelm Seibert Materialbehandlung	Bernhard Herzog Datenverarbeitung
12.4.1975 Karl Heinz Bittinger Betriebsschlosserei	Herbert Lohrum Preßwerk	Willi Ewald Karosseriebau	Herbert Stöhr Chassisbau	Matthäus Hitzel Karosseriebau
Heinrich Georg Held Z. Masch.-Abt.	Hermann Merz Schweißmasch.u.Vorr.	Walter Fischer PEK	27.4.1975 Heinrich Bender Hinterachsteile Pkw	Günter Jüngling PEK
Oswald Keller Achsenbau	Otmar Orнау Außendienst-Verb.	Horst Hoeth Qual.Förderg.u.Insp.	Paul Bierbaum Wagenendmontage	Wolfgang Jungtorius Karosseriebau
Peter Klink Chassisbau	August Stangner Karosseriebau	Rudolf Kreitner Verkehrsabteilung	Rudolf Böhnlein Z. Masch.-Abt.	Eugen Köhler Polsterei
Kurt Knögel Werkfeuerwehr	18.4.1975 Karl Crämer Stromversorgung	Karl-Heinz Mathes Instandhaltung	Ernst Führer Rohrfabrikation	Hermann Köhler Lehrenbau
Franz Maier Werkschutz	Johann Kretzer Export	Sigurd Stein Fertigmontage	Werner Ganz Lackiererei	Willy Kühnapfel Wagenendmontage
Manfred Müller Chassisbau	Herbert Kröhle Preßwerk	26.4.1975 Johann Philipp Bayer Wagenendmontage	Franz Ludwig Gebhard Qual.Ktr.u.Insp.	Rudi Millmann Wagenendmontage
Emil Niebergall Materialbehandlung	Karl Merz Kar.-Fertigmontage		Heinrich Götz PV-Karosserie	Heinz Schönfeld Karosseriebau
Manfred Sappelt Versand	Josef Neu Elektr. Abt.			
Ignaz Scharf Schweißmasch.u.Vorr.	Ernst Mischlich Betriebskrankenkasse			
Wilhelm Schöpp Motorenbau	19.4.1975 Friedrich Seibert Karosseriebau			
Erwin Schuhmann Lohnbuchhaltung	Edmund Suderleith Schnittbau	Hermann Astheimer Genesendenabt.	Walter Kunkel Public Relations	Anna Reitz Qual.Ktr.u.Insp.
Hans Thimm Qual.Ktr.u.Insp.	20.4.1975 Karl Spalt Karosseriebau	Hubert Cartarius Materialbehandl.	Wilhelm Merz Karosseriebau	Karl Sachs Preßwerk
13.4.1975 Richard Adam Betriebsrat	21.4.1975 Bernhard Mucha Materialbehandlung	Georg Friedrich Genesendenabt.	Erich Lode PEK	Alfred Seufert Karosseriebau
Helmut Bender Produktionssteuerg.	Walter Schütz Qual.Förderg.u.Insp.	Gustav Gabriel Werkzeugzentralverw.	Hildegard Mann Werksverpflegung	Maria Stelzig Fertigungsmat.Eink.
Ludwig Göbel Modellschreinerei	23.4.1975 Anton Kloos Gewährleistung	Josef Humpert Schweißmasch.u.Vorr.	Heinrich Merz Instandhaltung	Werner Trepte Qual.Ktr.u.Insp.
Hermann Hennig Wagenendmontage		Karl Kehm PEK	Johann Meuer Karosseriebau	Gustel Weber Ordnungsdienst
Wilhelm Herget Karosseriebau		Heinrich Kraus Betriebsschlosserei	Jakob Moos PEK	Helena Weber Ordnungsdienst
Helmut Kusche Standardabteilg.				Wilhelm Wolf Qual.Ktr.u.Insp.

RUHESTAND

Nach dem großen Brand

Zur Beurteilung der Gegenwart und ihrer Probleme sind die von der Vergangenheit gelieferten Vergleichsmöglichkeiten in mancher Hinsicht recht nützlich — auch im Automobilbau. In solcher Erkenntnis die Geschichte unseres Unternehmens durchstöbernd, stießen wir unter anderem auch auf die Situation der Jahre 1913/14, mit der wir uns in dem folgenden Beitrag unserer zwanglosen Serie „Historisches“ diesmal beschäftigten.

Rascher Modellwechsel

Nach dem großen Brand von 1911 war das Werk mit Blick in die Zukunft neu gebaut worden. Es beschäftigte 1913 rund 5.000 Arbeiter und Angestellte und verfügte über 3.000 Werkzeug- und Hilfsmaschinen. Zukunft aber hieß damals schon Serienbau. Was allerdings den raschen Modellwechsel jener Jahre anbetrifft, so darf man ihn nicht mit heutigen Augen messen. Neuerungen folgten in Monaten, manchmal in Wochen aufeinander. Ständig wurde etwas „dazuerfunden“, geändert, verbessert; und wenn

auch oft nur im Detail, so war es doch wichtig genug, sofort in die Praxis übernommen zu werden. Auf der anderen Seite wurden die Autos nahezu in Einzel fertigung hergestellt. Neuerungen bedurften daher keiner komplizierten fabrikatorischen Umstellungen. Das Ziel der Brüder Opel damals war, das Automobil durch günstige Preise weiten Bevölkerungskreisen zugänglich zu machen. Nach Lage der Dinge konnten dies nur kleinere Autos sein. Gewiß gab es damals viele reiche Leute in Deutschland und im Ausland, aber nicht genug, um Autos in den Stückzahlen zu bauen, die den Opels vorschwebten und die allein nur eine rationelle Fertigung ermöglichten. Zudem waren es gerade die Begüterten, die das individuelle Auto verlangten. Die große Serie aber setzt Einheitlichkeit voraus.

Populäres „Puppchen“

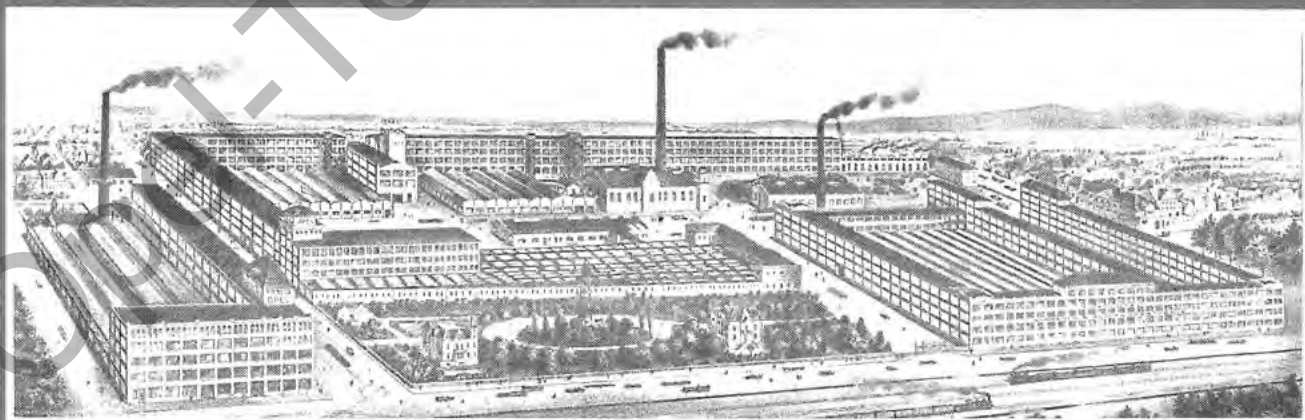
Zunächst einmal wurden jedoch besonders die kleineren Opel-Wagen, denen am ehesten eine weite Verbreitung in Aussicht stand, unverändert in das Jahr 1913

übernommen. Nur die Motorleistungen wurden angehoben. Auf der anderen Seite wußte man sich jedoch dadurch zu helfen, daß man Bewährtes zum Ausgangspunkt von Neuem machte. Das neue Modell sollte Opel 5/14 heißen. Es wurde die Karosserie des 6/16 Torpedo genommen, etwas verkürzt und vereinfacht. Die Torpedoförmigkeit hatte derartigen Anklang gefunden, daß es galt, an errungene Erfolge anzuknüpfen und sie auszubauen. Dazu kam ein neuer Motor, der gegenüber dem 6/16 steuerliche Vorteile brachte. Es entstand das Modell „Puppchen“, das seinerzeit eine ungewöhnliche Popularität erlangte.

Offener Viersitzer

Es war ein offener Viersitzer mit einem herunterklappbaren Segeltuchverdeck. Seltsam erscheint uns die Anordnung der Türen. Das „Puppchen“ war ein Zweitürer, aber beide Türen führten zu den Hintersitzen. Eine Tür vorn rechts wäre nicht praktikabel gewesen, weil dort die Halterung für das Reserverad, die Gang-

OPEL-MOTORWAGEN 1913



VERTRETUNGEN:

Amsterdam, Antwerpen, Bangkok, Batavia, Bombay, Brüssel, Buenos Aires, Budapest, Bukarest, Colombo, Christiania, Guatemala, Genf, Helsinki, Kopenhagen, Lissabon, London, Kiew, Madrid, Mailand, Melbourne, Mexiko, Montevideo, Moskau, New-York, Odessa, Paris, St. Petersburg, Porto Alegre, Prag, Rio de Janeiro, Rom, Saigon, Santiago, Sidney, Stockholm, Sofia, Wien, Zürich etc.

Adam Opel, Rüsselsheim a. M.

Fahrräder- und Motorwagenfabrik
Filiale Berlin W. 62, Courbièrestraße 14

Gegründet im Jahre 1862
ca. 5.000 Arbeiter und Angestellte
ca. 3.000 Hilfsmaschinen



Telefon: Amt Mainz Nr. 721 u. 722
Amt Rüsselsheim Nr. 26 und 27
Telegr.: OPEL Rüsselsheim

VERTRETUNGEN:

Aachen, Bayreuth, Bochum, Bremen, Breslau, Cassel, Coblenz, Coburg, Köln, Danzig, Darmstadt, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt a. M., Freiburg i. Br., Hamburg, Hannover, Kempten, Königsberg i. Pr., Konstanz, Leipzig, Magdeburg, München, Metz, Münster i. W., Nürnberg, Osnabrück, Rostock, Saarbrücken, Stettin, Straßburg, Stuttgart, Trier, Wiesbaden, Würzburg etc.



Das Bild zeigt den Opel 5/14 PS Viersitzer mit geschlossenem Führersitz, Baujahr 1913/14. Technik: Vierzylinder-Blockmotor mit seitlich angeordneten Ventilen – Bohrung 65 mm – Hub 105 mm – Hubraum 1390 ccm – Leistung ca. 15 PS bei 1.800 U/min – Wasserkühlung (Röhrenkühler und Ventilator) – Magnet-elektrische Zündung – Baggerölung – Vergaser „System Opel“ – Viergang-Getriebe mit seitlicher Kulissenschaltung – Geschwindigkeit 55 km/h. Preis: 5.650,- Mark.



Blick in einen Teil des Opel-Museums, das sich hinter dem Ausstellungsraum des Rüsselsheimer Werkes befindet. Alte Nähmaschinen, Fahrräder und vor allem Wagen aus der früheren Opel-Produktion sind hier neben einer Nachbildung des alten Kuhstalls zu finden, in dem Adam Opel 1862 mit dem Bau von Nähmaschinen begann.

schaltung und der Handbremshebel lagen. Auf eine Tür von links war verzichtet worden, wahrscheinlich um Kosten und Gewicht zu sparen. Der Fahrer stieg also von hinten ein. Der Motor des „Puppchens“ hatte einen Hubraum von 1,3 Litern. Trotz der für damalige Verhältnisse erstaunlichen Höchstdrehzahl von 1.800 U/min resultierte die Bremsleistung von 15 PS mehr aus dem Drehmoment als aus der Drehzahl. Die Spitzengeschwindigkeit des „Puppchens“ betrug 55 km/h. Ein Exemplar dieses beliebten Wagens steht noch heute im Museum des Rüsselsheimer Werkes. (Siehe Bild).

Aufbau eines Vertriebsnetzes

Eine weitere wichtige Maßnahme wurde 1913 eingeleitet. Während in damaliger Zeit die Autos meistens per Brief in Auftrag gegeben und nach Fertigstellung, die mitunter Wochen dauerte, vom Herrenfahrer oder „Leibchauffeur“ im Werk abgeholt wurden, begann Opel mit dem Aufbau seines Vertriebsnetzes. In der Reichshauptstadt Berlin war bereits 1906 eine Niederlassung gegründet worden, die

unter der Leitung des Jüngsten der Brüder, Dr. Ludwig Opel, stand. Von den beiden Stützpunkten Rüsselsheim und Berlin aus wurde nun ganz Deutschland mit einem Netz selbständiger Vertreterfirmen überzogen. Auch im Ausland wurden Vertretungen eingerichtet, denn 40 Prozent der Opel-Produktion ging schon damals über die Grenzen. Hand in Hand mit der Etablierung der Verkaufsorganisation ging der Ausbau des Kundendienstes. Ein großes Reparaturwerk wurde in Rüsselsheim errichtet, ein anderes in Berlin. Auch im Motorsport blieb Opel aktiv. 1913 waren Opel-Wagen an Rennen in Deutschland und im europäischen Ausland erfolgreich beteiligt.

Für uns Heutige interessant mag aber auch noch die damalige, 1906 eingeführte Kraftfahrzeugsteuer sein. Sie war als reine Luxussteuer gedacht. Die Steuer-PS wurden mit einer komplizierten Formel aus Hubraum und Zylinderzahl errechnet. Wagen bis 6 Steuer-PS kosteten eine jährliche Grundgebühr von 25 Mark und einen Zuschlag von 2 Mark pro Steuer-PS.

Für das „Puppchen“ mit 5 Steuer-PS mußte also eine Jahressteuer von 35 Mark gezahlt werden. Von 7 bis 10 Steuer-PS waren 50 Mark Grundgebühr und 3 Mark je PS zu entrichten. Für 11 bis 25 PS zog der Steuereinknehmer 100 Mark Grundgebühr und 5 Mark je PS ein, und die stärkeren Wagen wurden mit einer Grundgebühr von 150 Mark und 10 Mark pro PS veranlagt. Die wohlhabenden Leute wurden demnach „überproportional“ zur Ader gelassen.

Sophie Opel starb

Für Opel schien eine Zeit der Konsolidierung gekommen, als im Herbst 1913 Frau Sophie Opel starb. „Mudder Opel“, wie es auf mainhessisch klang, war Jahrzehnte hindurch der gute Geist des Hauses gewesen, als tatkräftige Gefährtin ihres Mannes Adam Opel, als Betreuerin und Beraterin ihrer fünf Söhne, als Wächterin über den guten Gang der Dinge. In der Frühzeit des Werkes hatte sie für Meister und Gesellen Brote gestrichen und Malzkaffee gekocht, und noch als greise Seniorencefin beim Inspizieren der Werkhallen manchem treuen Mitarbeiter einen Taler in die Kitteltasche gesteckt. Die Söhne, vom Vater in ihre Aufgaben eingewiesen und von der Mutter behutsam gelenkt, führten das Werk fort. Ihre Erfolgsaussichten waren gut, als sich das Jahr 1914 mit Feuerzeichen in die Geschichte einbrannte: der erste Weltkrieg begann.

Die Opel-Story

1862: Adam Opel gründet das Werk Rüsselsheim und baut die erste Nähmaschine.

1887: Beginn der Fahrradproduktion

1898: Beginn des Automobilbaus.

1911: Einstellung der Nähmaschinen-Produktion nach Herstellung von 1 Million Stück.

1924: Aufnahme der Großserienfertigung von Automobilen nach Einführung des Fließbandes.

1929: Übernahme der Firma durch die General Motors Corporation.

1937: Einstellung der Fahrradproduktion nach Herstellung von über 2 1/2 Millionen Stück.

1962: Das neue Werk Bochum beginnt mit der Kadett-Produktion.

1966: Produktionsbeginn im neuen Werk Kaiserslautern. Im gleichen Jahr Einweihung des Prüffeldes Dudenhofen.

1968: Die Opel-Tochtergesellschaft General Motors Strasbourg S.A., stellt in ihrem neuen Werk die ersten Opel-Automatik-Getriebe her.

1971: Der 10millionste Opel-Wagen seit Beginn der Automobilproduktion im Jahre 1898 verläßt das Band.

1973: 75 Jahre Opel Automobilproduktion.



ven prüfen, eine Entscheidung treffen. Mit Abstand die schlimmsten Folgen hat ein Frontalzusammenstoß. Wohl stimmt es nicht, daß sich die Geschwindigkeiten von zwei einander entgegenkommenden Fahrzeugen addieren, trotzdem kann auch bei mäßigem Tempo ein Frontalaufprall auf einen Entgegenkommenden sehr leicht tödlich sein. Um dem Zusammenstoß auszuweichen, bleibt nur ein Ausweichmanöver – von der Straße herunter. Gemieden werden müssen Bäume oder andere massive Hindernisse, sonst ist der Frontalzusammenstoß nur verlagert. Büsche sind günstig, am besten ist freies Gelände. Nun gilt es, das Lenkrad gerade

oder eine Heckleuchte als Notbremse benutzen, indem man möglichst flach, streifend dagegenfährt und daran entlang rutscht. Das schadet zwar dem Wagen, den angeschnallten Insassen aber kaum. Überhaupt sollte man jedes Hindernis, das massiv ist und das man nicht umfahren kann, in einem möglichst spitzen Winkel treffen. Bei kleineren Hindernissen freilich ist das Gegenteil richtig: Einen Hasen oder ein Reh wird man am besten ohne riskante Ausweichmanöver voll rammen, da die Aufprallwucht als Produkt aus Masse und Geschwindigkeit gering ist, ein Ausweichmanöver aber schlimme Folgen haben kann.

Um es vorwegzunehmen: Die meisten Unfälle wären vermeidbar, weil ihre Ursachen in menschlichem Fehlverhalten liegen. Mangelnde Aufklärung ist schuld daran, daß viele Autofahrer in plötzlich auftretenden Notsituationen ihr Heil in einer Vollbremsung suchen. Doch nicht immer reicht der Bremsweg. Wer zudem mit voller Wadenkraft aufs Bremspedal steigt, erreicht damit lediglich, daß die Räder blockieren. Blockierende Räder aber verlieren bei Kurvenfahrt ihre Seitenführungskraft. Das Fahrzeug ist nicht mehr lenkbar. Damit verliert der Fahrer in der kritischen Situation die Gewalt über seinen Wagen. Der Verlauf des Unfalles läßt sich dann kaum mehr beeinflussen. Wie aber kann man sich für solche Fälle wappnen?

Nicht in Panik geraten

Als wichtigste Regel gilt, den unvermeidbar gewordenen Unfall in seinen Folgen zu mildern. Voraussetzung dafür ist, nicht in Panik zu geraten. Nur so kann man blitzartig die Gefahr erfassen, Alternati-

UNFALL

Nicht immer liegt das Heil allein im Bremsen

zu halten, nicht unbedingt den Wagen lenken oder bremsen zu wollen, dann gelingt es zumeist, sogar einen in seinen Folgen vergleichsweise harmlosen Überschlag zu vermeiden.

Nach langem Bremsweg suchen

Immer sollte man nach einem langen Bremsweg suchen. Je länger der Anhalteweg, umso sanfter die Verzögerung. Freies Feld, ein breiter Graben, eine Nebenstraße oder ein Feldweg – das alles sind Auswege mit einer weit geringeren Verzögerung, als sie beim Aufprall auf ein festes Hindernis oder ein entgegenkommendes Auto auftritt. Ansonsten kann man, falls vorhanden, eine Leitplanke

Wichtig ist der Gurt

Die wichtigste Vorkehrung freilich, um unausweichliche Unfälle in ihren Folgen zu mildern, ist das Anlegen der Sicherheitsgurte. Seit dem 1.1.1974 müssen zwar in alle in der Bundesrepublik zugelassenen Neuwagen Dreipunktgurte für die Vordersitze eingebaut sein, aber noch sind es die wenigsten Autofahrer, die ihre Gurte auch anlegen. Bedienungserleichterungen seitens der Hersteller – Opel zum Beispiel verwendet Gurte mit Einhandbedienung – erhöhen zwar auch die Benutzungsquote, aber noch sind viele über die bei einem Unfall auf die Insassen einwirkenden Kräfte im unklaren. Schon ein Zusammenprall mit lediglich 20 km/h kann tödliche Folgen für den nicht angeschnallten Autoinsassen haben. Darum – angegurtet fahren heißt weitgehend sicher fahren!

URTEILE

Vorladung

Die Pflicht eines Angeklagten, auf die entsprechende Vorladung wegen Verdachts der fahrlässigen Tötung und Straßenverkehrsgefährdung vor Gericht zu erscheinen, geht grundsätzlich der Regelung geschäftlicher Angelegenheiten und der Erfüllung beruflicher Obliegenheiten vor. Dabei ist es gleichgültig, ob diese Angelegenheiten im Inland oder Ausland zu erledigen sind. (Oberlandesgericht Koblenz, 1 Ss 23/74.)

Abstand

Im dichten Großstadtverkehr darf bei erhöhter Aufmerksamkeit und Bremsbereitschaft mit verkürztem Abstand gefahren werden. Beim Wiederaufahren vor einer Verkehrsampel allerdings erst dann, wenn die beteiligten Fahrzeuge sich wieder in zügiger Fahrt befinden. Während des Anfahrens selbst muß ein normaler Sicherheitsabstand eingehalten werden, weil erfahrungsgemäß nicht alle Fahrzeugführer zügig anfahren. (Kammergericht Berlin, 3 Ws 188/73.)



Mit Bremsen allein ist es nicht in jeder Unfallsituation getan – aber in den meisten Fällen durch die Benutzung des Sicherheitsgurtes. Deshalb: Erst gurten, dann spurten!



Die Schwindelfreien

Was wir in Heft 1/2 75 ankündigten, ist jetzt Wirklichkeit geworden: Wir müssen endgültig Abschied nehmen vom „langen Adam“, dem 132 Meter hohen Opel-Schornstein. Der Abbruch begann am 24. März 1975, nachdem vorher die Plattform in tagelanger Arbeit hochgerüstet worden war. Viele Leser fragten uns, was das für Leute sind, die da oben in luftiger Höhe zwischen Himmel und Erde arbeiten. Nun, es sind Männer aus dem Ruhrpott, Heinz Unruh und Dieter Rotert, beide 33 Jahre alt.

Ihr Handwerk ist sicher nicht alltäglich. Wenn man unten steht, an dem Schornstein hinaufschaut und sie da oben entdeckt, wird einem das besonders deutlich. Erster Gedanke: Die müssen vollkommen schwindelfrei sein. Und das sind sie natürlich auch. Aber für gefährlich halten sie ihre Arbeit nicht. Jedenfalls nicht für gefährlicher als viele andere Arbeiten, die unten auf dem Erdboden verrichtet werden. Sie haben schon an „Türmen“ gearbeitet, die nicht wie der Opel-Schornstein „nur“ 132 Meter hoch waren, sondern

über 200 Meter. Angst um sie haben nur die Familien. Sie selbst fürchten nicht um ihre Sicherheit. Sie haben auch noch nie etwas von einem Absturz gehört oder selbst erlebt.

Als Hochbau-Maurer sind sie vor Jahren zu diesem Job gekommen. Sie bauen mal in die Höhe oder brechen Hohes ab, wie eben jetzt. Schon allein dadurch, daß die 220 Steigeisen am Schornstein 60 Zentimeter voneinander entfernt sind, wird die Beinmuskulatur ganz schön beansprucht. Wer da die Zigaretten oder das Frühstück vergessen hat, schaut im wahrsten Sinne des Wortes in die Röhre. Er kann nicht mal schnell zum nächsten Automaten gehen.

Mit den Abbrucharbeiten wurde von oben begonnen. Der Bauschutt wird in den Schornstein geworfen und unten durch eine Maueröffnung verladen und abgefahren. Ende Mai, Anfang Juni wird alles zu Ende sein. Grund genug, in der nächsten Zeit manchmal nach oben zu schauen und Abschied zu nehmen.



„Ach, wie bald, schwindet Schönheit und Gestalt!“ An diesen Vers aus einem Gedicht von Wilhelm Hauff wird erinnert, wer Heinz Unruh und Dieter Rotert bei den Abbrucharbeiten des großen Opel-Schornsteins beobachtet.





WERK BOCHUM



Großer Andrang herrschte in den letzten Tagen bei der Bochumer Personalabteilung, als durch die Presse bekannt wurde, daß in begrenztem Umfang Neueinstellungen für die Produktion vorgenommen werden. Wegen der Vielzahl der Bewerber hatten alle für Neueinstellungen zuständigen Abteilungen Großeinsatz. Unser Bild wurde im Bau D 8 der Personal- und Sozialabteilung aufgenommen.



Das Jugendamt der Stadt Bochum führte mit interessierten Jugendlichen am 25. März 1975 eine Betriebsbesichtigung unseres Werkes durch. Wegen der großen Nachfrage wurde für eine zweite Gruppe der Besuch am 1. April wiederholt. Das Foto zeigt eine Gruppe in der Empfangshalle des Werkes I während der Erklärungen am Werksmodell.

Ausgleichssport

Auch für das Sommerhalbjahr 1975 wurden von der Sozialabteilung wieder Sportplätze für den Ausgleichssport angemietet. Wir veröffentlichen hier die Liste der zur Verfügung stehenden Plätze.

Platz Havkenscheider Straße

Bochum-Laer (Werk I)

montags	15.00 – 17.00 Uhr
mittwochs	15.00 – 17.00 Uhr
donnerstags	15.00 – 17.00 Uhr
freitags	15.00 – 16.30 Uhr

Normalschicht:

montags	17.00 – 19.00 Uhr
mittwochs	17.00 – 19.00 Uhr

Platz Heinrich-Gustav-Straße

Bochum-Werne (Werk II)

montags	15.00 – 17.00 Uhr
donnerstags	15.00 – 16.30 Uhr

Die Einteilung der Benutzungszeiten für Fußballspiele unserer Abteilungsmannschaften nimmt die Abteilung Soziale Betreuung (Werk Bochum), Tel. 2407, vor.

In wenigen Zeilen

Über 40 Auszubildende haben an zwei Jugendwerkwochen im Schloß Walbeck bei Geldern teilgenommen. Das Thema der Tagung lautete: „Menschlich leben – aber wie?“ Mehr darüber in unserer nächsten Ausgabe.

Am 17. und 18. April fanden erstmals in unserem Werk Versammlungen der Schwerbehinderten statt. Auf der Tagesordnung standen u.a. das neue Schwerbehindertengesetz und Berichte der Sozial- und Personalkommission des Bochumer Betriebsrates.

Die Opel-Kredit-Bank gewährt ab sofort bei der Finanzierung von Autokäufen noch günstigere Zinssätze als bisher. Auskünfte werden jeweils montags und dienstags von 13.30 bis 15.30 Uhr im Werk I, Abteilung Verkauf, Bau D 7, oder direkt durch die Opel-Kredit-Bank, Essen, Ruf 0201-221451, erteilt.

Eine derbe Sprache...

Das „Plattdeutsch“ (Niederdeutsch) ist im Ruhrgebiet keineswegs ausgestorben. Diese althergebrachte und klangvolle Mundart, die früher im Bochumer Raum und im gesamten sogenannten „Kohlenpott“ Umgangssprache war, wird heute noch bei den „Pohlbürgern“ und in den plattdeutschen Vereinen gepflegt. Im gesamten Bochumer Gebiet gibt es 18 Kreise dieser Art, im ganzen Ruhrgebiet 30. Jene Mitarbeiter von uns, die früher im Bergbau gearbeitet haben, werden bestätigen können, daß bis zur Schließung auf den Zechen noch sehr viel „Platt“ gesprochen wurde.

Wir haben W. Brinkmann, einen Bochumer Experten und seit zwei Jahrzehnten Streiter für das Sprach- und Kulturgut an der Ruhr, gebeten, uns ein „Döhnken“ – eine Kurzgeschichte – in Plattdeutsch zu überlassen. Wir hoffen, daß diese Geschichte mit dem derben Humor Schmunzeln hervorrufen und auch von vielen verstanden wird, selbst wenn man von Daheim ein anderes „Gebabbel“ gewohnt ist. Es geht in der Erzählung um einen Bergmann, der nach der Schicht seine Stammkneipe aufsucht. Er ist letzter Gast und möchte zum Abschluß noch einen Schnaps trinken. Er schafft ihn aber nicht mehr und bittet darum den Wirt, daß er den guten Tropfen über seinen Körper schütten soll. So auch der Titel der Kurzgeschichte.

Hinnerk Holthaus was nen Kumpel, de sick gern noh Fieromt eenen nösseln doh. He holl et met de ollen Kumpels ut dem Kollenpott, dat me sick noh de Schicht unnen em Lock den Kollenstow ut de Kielle speilen mog. Wann he ut de Markenbude was, dann gong he nen paar Schrie hortiger un Tied van niks was he en siene Stammkneipe an de Ecke verschwunnen und hadde sick nen Kloren un

nen Beer biem dicken Wert bestallt. De Wert wuss ümmer Bescheed, wann et op de Zeche Awschlag gaw, orer wann de Kumpels Restlouhn en de Dasche hadden. Dann bestall he Frikadellen un Mettendkes un nen Fatt Beer mehr. De Kumpels kamen fröher schwatt noh Huus hen. Met de Tied äwer gaw et Kauen op de Pütts un wann Fieromt was, nohmen de Berglüe ehr Pünnel mit dem bloen Handdauk und de Kollbergschauhn op dem Nacken und gongen de Pote herut. Unnerwiegens was de Duorst schlim. De Stammkneipe lag am Weg und do holp niks, as dat se sick eenen ächter dat Kragenknöppken schütten moggen. Hinnerk was ok nen Kärl, de ümmer ne dröge Liewer hadde.

He kann nen Stewel vull verdrigen un de Wert hadde nen godden Gast en ehm. Hinnerk spielln ok gärn ne Partie Katen. Dat Düwelsgebetbauk kann he nich ut de Finger loten. Am Stammdisch hau'n he düchtig op de Eekenplatte. Wann alle merst rut wassen, saat Hinnerk noch do un drunk sick eenen. De Wert kann all längs „Fieromt“ raupen häm, wiel dat he Angst för den Schandarm hadde, äwer Hinnerk hadde Siettfleesch.

„Komm, dauh mie noch eenen“, reip he. De Wert kam un brach noch nen Kloren. Äwer Hinnerk was as vull as dusen Mann. De Schabau stond ehm büs tem Kragenknöppken. Äwer kniepig was he ümmer gewiäst. He sagg dann stotternd: „Komm, komm hier, Ewald, eck kann den Kloren woll nich mähr verknappen. Äwer verderwen sall de godde Droppen nu ok nich. Schütt ne mie me öwern'n Balg. Drinken kann eck den nich mähr, äwer de sall woll ok so van buten intrecken, denk eck!“ He trock de Jacke ut un holl dat Hemde hauge un de Wert doh ehm den Gefallen un schutt den Schabau ehm öwer'm Balg. . . W.B.

An den Rand geschrieben

Als wir noch Kurzarbeit hatten, haben wir oft im Kollegenkreis über Einsparungen im Haushalt gesprochen. Es gab da die verschiedensten Einsparungen und Maßnahmen: Taschengeldkürzung, genaue Einteilung des Haushaltsgeldes, weniger aufwendige Familienfeiern, kürzere Urlaubsreisen, Streichung der Theaterbesuche, Energieeinsparungen usw. usw.

Unsere Kollege Gustav machte uns diese Rechnung auf: „Ich habe meine Ausgaben auf einem Gebiet um fast 100 Prozent gesenkt, denn ich gebe für ein Bundesligaspiel fast nichts mehr aus!“ Alle von uns wollten natürlich wissen, auf welchen Schleichwegen er auf die Sportplätze kommt. Seine Lösung: „Ich sehe mir jetzt alles im Fernsehen an oder lese die Sportteile der Zeitungen genauer!“ Affe, hat jemand zu ihm gesagt. Unsere Elly gab darauf diese Antwort: „Dann geht es dir im Haushalt vielleicht mal so wie dem Bauer, der nach etlichen Versuchen seiner Kuh das Fressen abgewöhnt hätte und die dann das Zeitliche segnete!“

Hieraus sieht man, daß wir trotz unserer finanziellen Schwierigkeiten doch den Humor behalten hatten. Not macht erfinderisch, so sagt doch das Sprichwort. Wie steht's nun mit der „Haushaltsführung“ im Betrieb? Ich meine, wenn wir heute soviel über Mitbestimmung reden, sollte man sich hierüber auch einmal Gedanken machen. Wenn ich richtig informiert bin, soll es sogar neben verschiedenen Sparmaßnahmen im Werk eine sogenannte Kostensenkungskommission geben. Wenn wir zu Hause so gute Einfälle hatten, sollten wir nicht auch am Arbeitsplatz Maßnahmen ergreifen? Das könnte uns allen nützen.

Zum Beispiel: Nicht benötigte Beleuchtung abschalten, Leerlauf von Maschinen vermeiden, Schäden an Rohren, Leitungen und Fenstern unverzüglich melden, sparsamerer Wasserverbrauch, im Kollegenkreis über bestimmte Einsparungen reden. Euer Hennes.

Aufsichtsratswahl

Die erste Sitzung des Wahlvorstandes für die Aufsichtsratswahl, die ebenfalls am 6. Mai mit der Betriebsratswahl stattfindet, fand kürzlich im Werk Bochum statt. Unser Bild zeigt die Mitglieder des Wahlvorstandes (v.l.n.r.) B. Fiedler (Werk Rüsselsheim), R. Breuer (Werk Bochum), M. Thomas (Werk Bochum), H. Smänder (Werk Rüsselsheim), G. Graumann (Werk Rüsselsheim), K. W. Witthaus (Filiale Berlin) und E. Breit (Werk Kaiserslautern). Weitere Bekanntmachungen zur Wahl an den Anschlagtafeln.





Ministerpräsident auf Informationsbesuch

Aktuelle Probleme der Automobilindustrie erörterte der Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, Heinz Kühn, in unserem Bochumer Werk mit Mitgliedern der Geschäftsleitung. Er interessierte sich vor allem für die Absatzsituation und deren Auswirkungen auf die Beschäftigungslage. Die Adam Opel AG hat – wie bereits gemeldet – für März und April Sonderschichten in ihren Rüsselsheimer und Bochumer Werken vorgesehen. Im Anschluß an das Gespräch mit der Geschäftsleitung sprach der Ministerpräsident mit Vertretern des Betriebsrates. Unser Bild zeigt die Begrüßung des Ministerpräsidenten Heinz Kühn (Mitte) kurz nach der Landung des Polizeihubschraubers vor dem Verwaltungsgebäude D 1 durch Vorstandsmitglied E. Rohde und den Leiter des Bochumer Werkes, H. Gensert.



Seit vielen Jahren gehört die französische Armee in Berlin zum Abnehmerkreis unserer Fahrzeuge. Kürzlich übernahmen Angehörige dieser Armee eine Anzahl von 4türigen Kadett-Limousinen in schwarzer Sonderlackierung direkt in unserem Bochumer Werk und brachten sie nach Berlin. Die Bochumer Polizei sorgte dafür, daß die Fahrzeugkolonne auf sicherstem Wege die Autobahn erreichte.

Wagenverkauf

Die Sprechzeiten der Verkaufsabteilungen wurden so geändert, daß sowohl die Angehörigen der Frühschicht als auch die der Spätschicht unmittelbar nach Arbeitsende bzw. vor Arbeitsbeginn Fahrzeuge bestellen können. Sprechzeiten: Werk I, Abt. Verkauf, Bau D 7, montags bis donnerstags von 9.00 bis 12.00 Uhr und 13.00 bis 15.00 Uhr, Werk II, Bau L 2, Zimmer 4, freitags von 13.00 bis 14.45 Uhr. Werksangehörige aus dem Werk II können bei Frühschicht nach Arbeitsende und bei Spätschicht vor Arbeitsbeginn ihre Fahrzeuge auch im Werk I bestellen und werden bevorzugt bedient – sofern sie sich melden. Außerhalb der angegebenen Zeiten können keine Wagenbestellungen entgegengenommen werden. Wir bitten dafür um Verständnis.

Ein erfolgreicher Sportler

Wenn Mitarbeiter H. Hoiczky, Abteilung Vorschlagwegen, hinter seinem Aktenberg sitzt und Verbesserungsvorschläge bearbeitet, vermutet man nicht, daß er qualifizierter Sportler ist. Nicht nur das. Der gelernte Kraftfahrzeugmeister hat außerdem noch zwei weitere Hobbies: Filmen und Reisen. Er ist seit 1969 bei uns beschäftigt. Tätigkeit: Technischer Sachbearbeiter beim Vorschlagwesen. Er ist 34 Jahre alt, verheiratet und hat eine Tochter.

Zahlreiche Siege

Zweimal in der Woche gehören zwei bis drei Stunden dem Tischtennisport. Bei Turnieren muß das Wochenende oder noch weitere freie Zeit oder auch Urlaub geopfert werden. Wenn man mit Urkunden ein ganzes Zimmer dekorieren kann, müssen die errungenen Siege wohl sehr zahlreich gewesen sein. Danach befragt, sagt uns H. Hoiczky, daß er langjähriger westdeutscher Tischtennis-Ranglistenspieler, viermal deutscher Mannschafts-Vizemeister in der Bundesliga, Essener Bezirksmeister 1971, Essener Kreismeister 1967 und 1974 sowie Essener Stadtmeister 1969 gewesen sei. Sein Verein „Ruwa Dellwig“ schaffte 1972 mit ihm den Aufstieg in die Verbandsliga. Als Mitglied dieses Vereins nahm er dreimal am Europacup-Wettbewerb der Messestädte teil. Dabei erzielte er in vier Einsätzen gegen die Vereine „Schwarz-Weiß Bregenz“, „Vasutas SC Budapest“, „Bosna Sarajevo“ und „ZNTK Maribor“ sieben Siege und nur drei Niederlagen. Er schlug u.a. zwei jugoslawische National-

spieler. Seinen größten Erfolg feierte er 1972 im Freundschaftsspiel seines Vereins gegen den mehrmaligen ungarischen Meister „Vasutas SC Budapest“, als er den Vizeeuropameister von 1968, Janos Börzsey, mit 2:0 bezwang. So hat H. durch seinen Tischtennisport schon manches Land gesehen und viele Freunde gewonnen. Trotz dieses Hobbys hat unser Mitarbeiter auch noch Zeit für seine Familie. Nicht selten greift er zur Filmkamera und bannt Familie, Freunde und Natur auf den Zelluloidstreifen. Das „Rohmaterial“ wartet dann auf die weitere Bearbeitung. Viele Stunden müssen auch dafür geopfert werden.

Expedition geplant

Zur Zeit beschäftigt sich unser Mitarbeiter mit den Vorbereitungen einer großen Expeditionsreise mit zwei Brüdern in die Gegend der noch wenig zivilisierten James-Bay in Kanada. Mit Kanu und Zelt soll es vier Wochen durch das Land gehen. Eine abenteuerliche Reise! Wenn man nur einige von den umfangreichen Vorbereitungen geschildert bekommt, kann man erahnen, welch einmaliges Erlebnis auf unseren Mitarbeiter wartet. Die Flugreise ist bereits gebucht, Spezialzelte angeschafft, die Buschhausrüstung fast vollständig, die Genehmigung der kanadischen Regierung erteilt usw.usw. Aber wir wollen nicht zuviel verraten, denn ein Reisebericht für die OPEL POST ist bereits versprochen. Weiterhin viel Erfolg beim Sport, viel Freude beim Filmen und gute Reise nach Kanada.



R. Hirsch

Zum Leiter der Abteilung Fahrzeugdisposition und -auslieferung im Werk Bochum wurde R. Hirsch befördert. Er berichtet an J. Stiller, Leiter des Verkaufsbereichs Bochum.

Unsere Jubilare

(Werk Bochum)

25

- 1.4.1975
Gerald Löbel
Preßwerk
- 3.4.1975
Horst Hauk
Prod.-Vorb. Werk II
Joachim Schildwächter
Prod.-Vorb. Werk II
- 11.4.1975
Willi Müller
Finanzabteilung
- 17.4.1975
Hans Schultheiss
Mat.-u.Prod.Ktr.
- 22.4.1975
Arno Rosanski
Werksanlagen



Wir gedenken

(Werk Bochum)

- Emilio Manso Gomez, Chassisbau I
geb. 19.2.53 gest. 26.12.74
- Paul Radig Preßwerk
geb. 27.7.17 gest. 23.2.75
- Ernst Langhein, Werksanlagen
geb. 27.10.14 gest. 24.2.75
- Horst Pickel, Finanzabteilung
geb. 11.4.48 gest. 15.3.75
- Johann Pomykaj, Mat.-u.Prod.Ktr.
geb. 27.7.18 gest. 17.3.75

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

VORSCHLAGWESEN

Der Erfolg bringt Anerkennung

Zur Jahresveranstaltung des Vorschlagwesens Kaiserslautern waren die erfolgreichen Einsender des Jahres 1974 geladen. Aus deren Kreis wurden die Erfolgreichsten im Abteilungswettbewerb besonders geehrt. Nach sechs Jahren ging der bisherige Wanderpreis, nachdem in diesen Jahren die Prozeßabteilung dreimal, die Abteilung Lenkung zweimal und die Abteilung Automaten einmal den ersten Platz im Wettbewerb errungen hatten, endgültig in den Besitz der Prozeßabteilung über. Werksleiter H. P. Klein konnte den neuen Wanderpreis des Generaldirektors der Abteilung Stoßdämpfer übergeben, die diesen Preis, wie H. P. Klein ausführte, mit allen Mitarbeitern, ihren Meistern Utsch, Kraus und Imhof und ihrem Betriebsleiter J. Liné nicht gewonnen, sondern erarbeitet hat.

Den zweiten Rang erreichten die Mitarbeiter des Preßwerks K 19, mit den Meistern Jung und Leis, dem Obermeister Brunk unter ihrem Betriebsleiter Schmidt. Die Mitarbeiter der Kunststoffabteilung mit Meister Stemmler, Obermeister John und Betriebsleiter Plank eroberten den 3. Platz. Von 22 Abteilungen im Wettbewerb belegten 3 Produktionsabteilungen die Plätze 1 bis 3

und E. Steiger, Hauptbetriebsleiter der Produktion, konnte für diesen außergewöhnlichen Erfolg den besonderen Dank des Werksleiters entgegennehmen.

H. P. Klein zeigte im Verlauf seiner Rede die steigende Entwicklung des Vorschlagwesens in den letzten fünf Jahren auf. Im internationalen Wettbewerb innerhalb der General Motors – Übersee-Organisation zwischen 18 Unternehmen errang die Adam Opel AG 1974 den 4. Platz. Diese 18 Unternehmen bestehen insgesamt aus 36 verschiedenen Werken mit 151.000 Mitarbeitern. In diesem Wettbewerb konnte das Werk Kaiserslautern den zweiten Platz erreichen. Ein gutes Ergebnis, das aber auch die Verpflichtung in sich birgt, im laufenden Jahr das Erreichte zu erhalten und zu verbessern.

Höhere Beteiligung – bessere Qualität – schnellere Bearbeitung sind über das Ergebnis von 1974 hinaus nur möglich durch größere Aktivität in allen Bereichen und durch besondere Ideen und Zielsetzungen. Angesprochen wurden hauptsächlich die Bereiche, die unter dem Durchschnitt der Rangreihe lagen und zum anderen die, die mit der Beurteilung, Bearbeitung und Durchführung von Verbesserungsvorschlägen beauftragt sind.



Der Wahlvorstand

Damit die am 6. Mai stattfindende Betriebsratswahl reibungslos erfolgen kann und die erforderlichen Vorbereitungen getroffen werden können, wurde auch in unserem Werk Kaiserslautern ein Wahlausschuß eingesetzt. Was für Verpflichtungen der Wahlvorstand hat, wurde schon einige Male gefragt. Für alle, die es nicht wissen: Er hat dafür zu sorgen, daß die Wahl ordnungsgemäß durchgeführt wird. Auch gehören die technische Vorbereitung und die genaue Festlegung des Wahlablaufes zu seinen Aufgaben. (Siehe auch den Wahlartikel auf Seite 6.) Am 11. März 1975 hatten sich die Angestellten, abweichend von den letzten Wahlen, mit überwiegender Mehrheit für getrennte Wahlen entschieden. Der Wahlausschuß weist in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hin, daß Werksangehörige, die am Tage der Wahl wegen Krankheit oder Urlaub abwesend sind, von der Möglichkeit der Briefwahl Gebrauch machen können. Das Bild oben zeigt den Wahlvorstand. Von links L. Germann, W. Müller und K. Guthy (Vorsitzender).



Die Sieger der ersten 3 Plätze. Von links W. Kraus, H. Imhof, R. Utsch, F. Plank, Werksleiter H. P. Klein, H. Reinholz, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, W. John, J. Liné, E. Steiger, Hauptbetriebsleiter der Produktion, H. Schmidt, und M. Brunk.

Fortbildungslehrgang

Im Hinblick auf die hohe Arbeitslosenquote von ungelerten Arbeitern hat die Geschäftsleitung über das Arbeitsamt Kaiserslautern versucht, einem Teil unserer produktiven Arbeiter die Möglichkeit zu geben, an einem Fortbildungslehrgang zum Facharbeiter teilzunehmen. Voraussetzung für die Teilnahme ist eine sechsjährige Tätigkeit in einem metallverarbeitenden Beruf. Der finanzielle Träger dieser Maßnahme ist die Bundesanstalt für Arbeit in Nürnberg. Den Teilnehmern entstehen keinerlei Kosten.

Seit dem 3. März nehmen nun 19 Mitarbeiter aus unserem Werk an diesem Fortbildungslehrgang teil, der in der Lehrwerkstatt in Spätschicht durchgeführt wird. Der theoretische Unterricht im Schulsaal der Lehrwerkstatt ist täglich von 14.15 Uhr bis 16.30 Uhr, die praktische Ausbildung täglich von 16.45 bis 22.45 Uhr.

5 Dreher und 2 Universalfräser haben inzwischen eine vierwöchige Grundausbildung am Schraubstock abgelegt und sind inzwischen in die Maschinengruppen zur weiteren Ausbildung versetzt worden. 12 Maschinenschlosser bleiben zur weiteren Ausbildung am Schraubstock und

werden später zur Ausbildung an den Maschinen und zur Metall-Warmbehandlung in die entsprechenden Ausbildungsgruppen versetzt. Die Dauer der Fortbildungsmaßnahme beträgt einschließlich Urlaub 26 Wochen und endet mit der Ablegung der Facharbeiterprüfung vor der IHK Ludwigshafen. Aus der Kürze der Fortbildungsmaßnahme ist zu erkennen, daß von jedem Teilnehmer viel Interesse, Fleiß und Aufmerksamkeit gefordert werden, um das Ziel – den Facharbeiterbrief – zu erreichen. Die Prüfungsanforderungen entsprechen den Kenntnissen und Fertigkeiten nach 3 bzw. 3 1/2 Ausbildungsjahren. (Die Aufnahme wurde während des Lehrganges gemacht.)



Schneechaos

Plötzlich und unerwartet kam der Winter doch noch; es war genau zwei Tage vor Frühlingsanfang. In wenigen Stunden war alles eingeschneit. Höher gelegene Vororte sowie die wichtige Autobahnstrecke Wattenheim-Kaiserslautern waren durch die anhaltenden Schneefälle abgeschnitten. Man sprach von einem „Schneechaos“. Auch unser Kurier, der täglich zwischen Rüsselsheim und Kaiserslautern hin- und herpendelt, wurde davon betroffen. Auf halbem Weg blieb er in einem Fahrzeugstau hängen. Mit mehreren Stunden Verspätung kam er erst nach Mitternacht hier an. Für die Spätschicht ging auf dem Parkplatz die Sucherei los. Jedes Fahrzeug sah gleich aus und mußte erst freigeschaufelt werden. Das Bild zeigt das eingeschneite Verwaltungsgebäude.



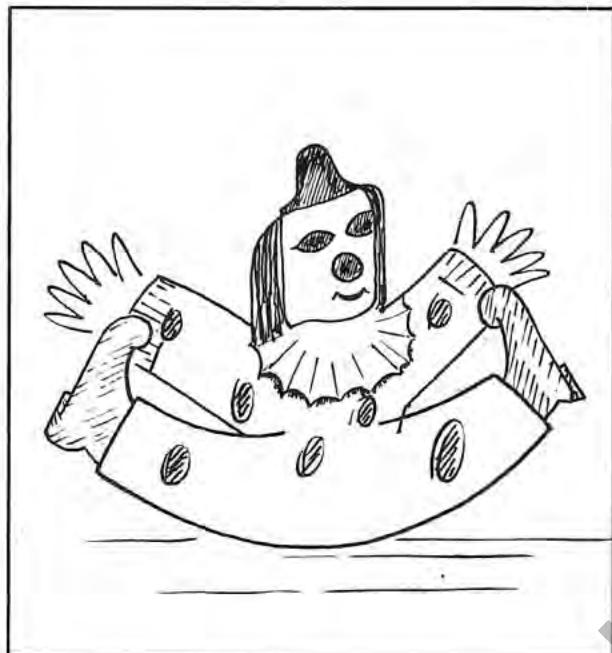
Wir gedenken

(Werk Rüsselsheim)

Bruno Kirschberger, Besch.-Eins. geb. 7.9.34 gest. 20.2.75	August Geist, Rentner geb. 4.10.91 gest. 7.3.75	Eduard Spottka, Rentner geb. 25.3.07 gest. 17.3.75	Philipp Bender, Rentner geb. 15.2.94 gest. 1.4.75
Jakob Hofmann, Rentner geb. 8.10.01 gest. 27.2.75	Ludwig Hartmann, Rentner geb. 15.11.05 gest. 7.3.75	Johann Voigt, Rentner geb. 21.2.01 gest. 18.3.75	Hans Schäfer, Rentner geb. 24.5.25 gest. 2.4.75
August Münzenberger, Rentner geb. 11.8.89 gest. 1.3.75	Karl Baur, Rentner geb. 30.6.03 gest. 8.3.75	Josef Krenke, Rentner geb. 29.12.09 gest. 19.3.75	Friedrich Juli, Rentner geb. 27.4.12 gest. 3.4.75
Peter Fornoff, Rentner geb. 16.7.10 gest. 2.3.75	Karl Rinkes, Rentner geb. 6.4.07 gest. 8.3.75	Peter Popp, Rentner geb. 17.5.10 gest. 20.3.75	Wilhelm Becker, Rentner geb. 13.4.06 gest. 4.4.75
Paul Geier, Rentner geb. 15.5.10 gest. 3.3.75	Heinrich Krummeck, Rentner geb. 25.3.94 gest. 9.3.75	Philipp Schäfer, Rentner geb. 18.9.96 gest. 20.3.75	Anton Windmeiser, Rentner geb. 21.6.06 gest. 5.4.75
Gustav Neuendorf, Rentner geb. 4.1.13 gest. 3.3.75	Karl Müller, PEK geb. 27.6.22 gest. 9.3.75	Fried.Wilh. Deuer, Rentner geb. 7.9.09 gest. 21.3.75	Heinrich Krause, Rentner geb. 9.7.03 gest. 7.4.75
Georg Börner, Rentner geb. 19.7.14 gest. 4.3.75	Johann Hammer, Rentner geb. 19.10.09 gest. 10.3.75	Gustav Lang, Rentner geb. 13.6.96 gest. 21.3.75	Ewald Fink, Rentner geb. 14.8.89 gest. 8.4.75
Ernst Haselbauer, Rentner geb. 6.10.06 gest. 4.3.75	Anton Hüller, Rentner geb. 18.2.08 gest. 11.3.75	Georg Hess, Rentner geb. 12.11.00 gest. 22.3.75	Andreas Kleinschmidt, Rentner geb. 3.4.02 gest. 8.4.75
Heinrich Crössmann, Rentner geb. 14.6.20 gest. 5.3.75	Georg Nold, Rentner geb. 6.7.02 gest. 11.3.75	Richard Lechthaler, Lackiererei geb. 18.10.33 gest. 22.3.75	Jakob Feuffel, Rentner geb. 2.10.03 gest. 9.4.75
Mathias Köpfinger, Rentner geb. 17.5.22 gest. 5.3.75	Heinrich Back, Instandhaltung geb. 14.3.34 gest. 12.3.75	Josef Schmidt, Rentner geb. 24.3.09 gest. 22.3.75	Wilhelm Hummel, Rentner geb. 7.2.96 gest. 9.4.75
Leo Schulz, Rentner geb. 12.6.07 gest. 6.3.75	Heinrich Breckheimer, Rentner geb. 3.4.00 gest. 13.3.75	Wendelin Schenk, Rentner geb. 14.11.99 gest. 23.3.75	Adolf Vögele, Rentner geb. 30.11.08 gest. 9.4.75
Peter Schwöbel, Rentner geb. 15.1.08 gest. 6.3.75	Wilhelm Krug, Rentner geb. 26.5.06 gest. 15.3.75	Otto Oberhäuser, PEK geb. 6.2.24 gest. 26.3.75	Martin Blumensatt, Rentner geb. 15.6.02 gest. 10.4.75
Erich Bopp, Instandhaltung geb. 23.10.19 gest. 7.3.75	Willi Schmitt, Rentner geb. 29.11.98 gest. 15.3.75	Jan Durys, Vergaserbau geb. 15.5.23 gest. 27.3.75	Hans Veit, Rentner geb. 16.4.08 gest. 11.4.75
	Horst Müller, Instandhaltung geb. 23.11.35 gest. 16.3.75	Haydar Agircan, Vergaserbau geb. 11.12.45 gest. 28.3.75	Reinhard Mahlkow, Rentner geb. 21.10.05 gest. 13.4.75
	Philipp Schmelzeisen, Rentner geb. 13.11.02 gest. 16.3.75	Katharina Schneider, Rentnerin geb. 23.3.08 gest. 29.3.75	Franz Hofmann, Rentner geb. 5.11.08 gest. 15.4.75
	Ludwig Vowinkel, Rentner geb. 21.4.11 gest. 16.3.75	Julie Maier, Rentnerin geb. 10.4.03 gest. 30.3.75	Albert Seidemann, Rentner geb. 25.5.01 gest. 15.4.75



STÜRZE



Stürze können mitunter lustig sein –

wenn sie Teil einer Clownerie in der Zirkusmanege sind und niemand dabei verletzt wird.



Stürze können aber auch tragisch enden –

wenn jemand dabei verletzt wird, z. B. bei der Arbeit. Dann sind sie ganz und gar nicht lustig.

Nehmen wir eine Eiskunstläuferin. Wenn sie stürzt, rafft sie sich, zwar oft dem Weinen nah', in der Regel wieder auf und vollendet ihre Kür. Bei einem Sturz bei der Arbeit geht das meist nicht mehr. Der Gestürzte bleibt verletzt liegen. In der Tat: Durch Stürze werden in der Bundesrepublik jährlich 445.000 Menschen mehr oder weniger schwer verletzt. Jeder 5. Unfall wird durch einen Sturz verursacht. Da bleibt nur eins: mithelfen, mitdenken, daß es gar nicht erst zu einem Sturz kommt, indem wir zum Beispiel Wasser, Öl, Fett aufwischen, Schuhe mit rutschfesten Sohlen (= Sicherheitsschuhe) tragen, Abfälle jeder Art, aber auch Werkzeuge, Kabel und andere Dinge, die nicht auf den Fußboden gehören, aufheben, Beschädigungen des Fußbodens melden, und zwar so lange, bis sie beseitigt sind. Das gilt auch für defekte Leitern, ungenügend gesicherte Gerüste und manches andere mehr, durch das es zu einem Sturz mit schweren Folgen kommen kann.

JEDER KANN STÜRZE VERMEIDEN HELFEN DURCH:

AUFPASSEN

AUFHEBEN

AUFWISCHEN