

OPEL POST

5·75

AUS DEM INHALT:

- Die Geschäfts-
leitung im Bild Seite 4
- Parkplatz-
versicherung billiger Seite 5
- Betriebsratswahl Seite 6
- Veranstaltung des
Vorschlagwesens Seite 8
- 25 Jahre
Ideenwettbewerb Seite 9
- Betriebsreportage:
Vom Lackieren Seite 10
- Jubilare · Ruhestand Seite 12
- Zum Thema
Verkehrspolitik Seite 14
- Ausbildungsberuf
Universalfräser Seite 15
- Am Lenkrad Seite 16
- Die Lieferanten
des Jahres 1974 Seite 17
- Werk Bochum Seite 18
- Werk
Kaiserslautern Seite 22
- Zum Thema
Unfallverhütung Seite 24



KLEINER GRENZVERKEHR

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

Wer wie Gott in Frankreich leben oder, bescheidener gesagt, französische Spezialitäten essen will, braucht nicht unbedingt nach Paris zu fahren. Der kleine Grenzverkehr, beispielsweise nach Straßburg, tut's auch. Die alte Stadt am Rhein, Sitz des Europaparlaments, birgt viele Sehenswürdigkeiten, allen voran das berühmte Münster. Im Süden der elsässischen Metropole findet man auch das GM-Automatik-Werk, Tochtergesellschaft unseres Unternehmens, wo auf einer Gesamtfläche von 0,9 Millionen qm die Opel-Automatic hergestellt wird. Das Straßburg-Motiv der Titelseite zeigt das „Maison des Tanneurs“, einst Sitz der Gerberzunft.

Jetzt weitere Sonderschichten?

Die am 6. Mai neu gewählten Betriebsräte hatten kurz nach ihrer Konstituierung über den Plan der Geschäftsleitung zu entscheiden, wegen der gestiegenen Inlandsnachfrage in den nächsten Wochen weitere Sonderschichten einzulegen. Wie man noch am späten Nachmittag des 20. Mai, dem Tag, an dem beraten wurde, erfuhr, hat der Bochumer Betriebsrat sich für die zusätzlich geplanten sechs Schichten ausgesprochen, der Betriebsrat in Rüsselsheim jedoch dagegen.

Beide Betriebsräte hatten sich die Entscheidung sicher nicht leicht gemacht. Dies konnte man schon daran erkennen, daß jedenfalls in Rüsselsheim Vertreter des Verkaufs vor dem Plenum des Betriebsrates Informationen über die Marktlage gaben und die Beratungen verhältnismäßig lange dauerten. Dennoch stellt sich jetzt die Frage, was die Ablehnung der Sonderschichten in Rüsselsheim bedeutet.

Sie bedeutet zunächst, daß die Mehrzahl der in Rüsselsheim Beschäftigten auf zusätzlichen Lohn und außerdem auf ein erhöhtes Urlaubsgeld verzichten muß, was gerade angesichts der bevorstehenden Werksferien zumindest bei vielen willkommen gewesen wäre.

Die Ablehnung bedeutet aber auch, daß das Unternehmen die sich bietenden Marktchancen nicht voll wahrnehmen kann. Denn es besteht die Gefahr, daß ein Interessent, der sich jetzt für ein Opel-Fahrzeug entschieden hat, wieder abspringt, wenn er seinen Wagen nicht rechtzeitig bekommt.

Weniger Verkäufe von Neufahrzeugen jetzt bedeuten außerdem eine Schwächung unserer Marktposition auf längere Sicht. Dies kann eines Tages auch Auswirkungen auf die Arbeitsplätze haben, denn das Ersatzgeschäft gewinnt von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung.

Der Rüsselsheimer Betriebsrat argumentiert damit, daß Sonderschichten im Sommer Kurzarbeit im Herbst und Winter zur Folge haben könnte. Dieser Zusammenhang besteht nicht, denn die Sonderschichten wurden beantragt, um bereits bestellte Fahrzeuge zu bauen.

Natürlich kann man über die hier gestellten Fragen bzw. die angeschnittenen Probleme geteilter Meinung sein. Fest steht, daß auch in anderen Werken der deutschen Automobilindustrie Sonderschichten gefahren werden, um Marktchancen wahrzunehmen. Die Geschäftsleitung hält das Einlegen von zusätzlichen Schichten für so wichtig, daß sie beschloß, zur Klärung der Meinungsverschiedenheiten die vom Gesetz vorgesehene Einigungsstelle anzurufen, deren Entscheidung bei Druckbeginn der letzten Form am 23. Mai noch nicht vorlag.

Kadett mit City-Heck

Ausstattungserweiterungen bei allen Opel-Vierzylindermodellen

Mit der Heckklappenvariante „Kadett City“ rundet das Werk sein im In- und Ausland erfolgreiches Kadett-Programm ab. Der nur 3,90 m lange Stadtflietzer fällt durch seine weitöffnende Heckklappe auf. Der große Kofferraum, der durch Vorklappen der hinteren Sitzlehne noch erweitert werden kann, läßt sich dadurch einfach und bequem beladen. Das komplett ausgestattete City-Modell enthält zusätzlich zur bekannten Kadett-Grundausstattung, die bekanntlich unter anderem Scheibenbremsen und Stahlgürtelreifen umfaßt, serienmäßig heizbare Heckscheibe und Bremskraftverstärker. Das Luxusmodell ist zusätzlich mit vorderen Automatikgurten und Kopfstützen ausgerüstet.

Mit dem „Kadett City“ kommt Opel all denen entgegen, die einen spritzigen

Stadt- oder Zweitwagen suchen. Dank seiner Wirtschaftlichkeit und ausgereiften Technik ist der „Kadett City“ auch das Automobil für die junge Familie, die Leistung, Komfort und viel Fahrvergnügen auch für längere Strecken sucht. Wie kaum ein anderer europäischer Hersteller bietet das Unternehmen jetzt in der unteren Mittelklasse mit der erweiterten und neu geordneten Kadett-Baureihe ein komplettes Programm, das dem Automobilinteressenten die Freiheit der Wahl läßt: Vom geräumigen Zwei- oder Viertürer über das elegante sportliche Coupé, den wendigen und vielseitigen City bis zum Mehrzweck-Caravan, wobei wiederum jede Version in verschiedenen Motoren- und Ausstattungsvarianten angeboten wird.

Darüber hinaus erweiterte Opel erneut die

Grundausstattung des Kadett. In der Normalausführung gehören jetzt auch eine heizbare Heckscheibe, verstärkte Drehstromlichtmaschine und ein Bremskraftverstärker zum serienmäßigen Lieferumfang. Die L-Version wurde durch Bremskraftverstärker, Automatikgürtel vorn, Kopfstützen und Gummipuffer auf den Stoßfängern komplettiert. Auch Ascona, Manta und Rekord erhielten eine erweiterte Grundausstattung. Sie umfaßt bei allen diesen Modellen auch die heizbare Heckscheibe. In der Rekord-Baureihe gibt es darüber hinaus den 1,9 Liter-Motor mit 75 PS-Leistung in Zukunft ohne Aufpreis.

(Weitere Einzelheiten sowie die unverbindlichen Preisempfehlungen werden in diesen Tagen gesondert bekanntgegeben.)

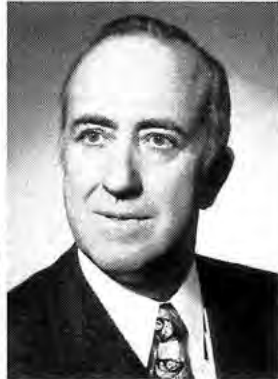


UNSERE GESCHÄFTSLEITUNG

Der Vorstand



J. P. Mc Cormack
Generaldirektor



F. Beickler
Gesamtwerksleitung



C. S. Chapman
Produktentw. u. Konstrukt.
Pkw.-Europa



Dr. K. Kartzke
Beschaffungswesen



J. Quick
Finanzwesen



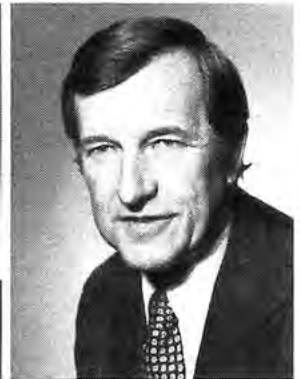
E. Rohde
Öffentlichkeitsarbeit



Dr. W. Schlotfeldt
Personal- u. Sozialwesen



F. Schwenger
Comptroller



G. G. Spaulding
Gesamtverkauf

An den Generaldirektor berichten außerdem



T. C. Duke
Management Inform.-Syst.



H. G. Haga
Design



E. R. Hägg
Assist. d. Generaldirektors



W. Pihan
Qualitätsf. u. Inspektion

Personalien



W.A. Woodcock R. Miesel Dr. G. Gerlach

W. A. Woodcock wurde zum Exekutiv-Ingenieur, Integrierung der Entwicklungsarbeiten, Opel/Vauxhall, ernannt. — R. Miesel hat in dem von E. Rohde geleiteten Bereich Öffentlichkeitsarbeit die Leitung der Abteilung „Schul- und Hochschulkontakte“ übernommen und ist außerdem verantwortlich für die Werksführungen. Dr. G. Gerlach, bisher Leiter der Abteilung Schul- und Hochschulkontakte, übernahm die Leitung des früher von Chr. Weiss betreuten Bereichs „Public Relations Programme“.



J.F. Hochheimer H. Eichhorn H. A. Rogl

Die neue Abteilung Absatzförderung Nutzfahrzeuge wurde J. F. Hochheimer zusätzlich zur Verkaufsförderung Gebrauchtwagen übertragen. — H. Eichhorn ist am 1. Mai zum Leiter der Abteilung Projektabrechnung und Anlagenbuchhaltung ernannt worden und trat die Nachfolge von W. Preß an, der in den Ruhestand getreten ist. — H. A. Rogl, bisher Leiter der Abteilung Händlerplanung, wurde Assistent des Verkaufsleiters für Deutschland.

BKK-Notizen

Durch zahlreiche Änderungen und Neuerungen gesetzlicher Vorschriften auf dem Gebiet der Sozialversicherung, insbesondere der gesetzlichen Krankenversicherung, ist eine Neufassung der Satzung der Betriebskrankenkasse der Adam Opel Aktiengesellschaft notwendig geworden. In ihrer letzten Sitzung haben die Organe der Betriebskrankenkasse, Vorstand und Vertreterversammlung, die neue Kassensatzung beraten und beschlossen. Die neue Satzung tritt nach der endgültigen Genehmigung durch das Bundesversicherungsamt in Berlin rückwirkend zum 1. Januar 1975 in Kraft. Zur Information der Versicherten wird ein Leistungsausgang aus der Satzung erarbeitet, der den

Erweiterte Parkplatzversicherung ab Juli um 30 Prozent billiger

Nach langwierigen Verhandlungen konnte für diejenigen Werksangehörigen, die in der erweiterten Parkplatzversicherung versichert sind, eine wesentliche Verbilligung des Beitrages erzielt werden. Ab 1.7.1975 (neues Versicherungsjahr) kostet die erweiterte Parkplatzversicherung nicht mehr wie seither insgesamt DM 90,—, sondern nur noch DM 60,—. Voraussetzung dafür ist allerdings, daß diejenigen Werksangehörigen, die sich bisher nicht entschließen konnten, der erweiterten Parkplatzversicherung mit einem Gesamtbetrag von DM 90,— beizutreten, von diesem neuen, wesentlich verbesserten Angebot Gebrauch machen.

Das heißt, daß es in Zukunft nur noch eine Versicherung geben soll, die den bei Opel Beschäftigten auf allen Parkplätzen im Bundesgebiet (einschließlich Straßenparker) Versicherungsschutz bietet. Für DM 60,— im Jahr also ein 100prozentiger Versicherungsschutz rund um die Uhr. Ein solcher Versicherungsschutz auf allen Parkplätzen dürfte in der Bundesrepublik einmalig sein!

Einer der Gründe, eine Versicherung dieser Art abzuschließen, waren auch Unstimmigkeiten bei Schäden auf den Opel-Parkplätzen, die nicht nachge-

wiesen werden konnten. Es ist dem Werksangehörigen nicht zuzumuten, zum Beispiel am Ende der Spätschicht sein Fahrzeug mit der Taschenlampe abzusuchen, um Schäden festzustellen.

Dies entfällt bei der neuen Parkplatzversicherung! Der Versicherungsschutz gilt auch für Werksangehörige, die innerhalb der Bundesrepublik in Urlaub fahren, einen Stadtbummel machen, mit der Familie Einkäufe tätigen sowie an Sonn- und Feiertagen. Sobald das Fahrzeug auf einem Parkplatz geparkt wird, ganz gleich wo, ist es versichert, und dies alles für DM 60,— im Jahr.

Wer diese preisgünstige Parkplatzversicherung nicht in Anspruch nehmen will, kann dennoch weiterhin für DM 30,— in der normalen Parkplatzversicherung bleiben; er muß dem Betriebsrat jedoch schriftlich mitteilen, daß er in der normalen Parkplatzversicherung bleiben möchte, da alle Versicherten zunächst in die erweiterte Parkplatzversicherung übernommen werden.

Der Gesamtbetriebsrat ist der Auffassung, daß diese neue, preisgünstige Regelung von jedem Werksangehörigen zu seinem Vorteil in Anspruch genommen werden sollte. (Weitere Einzelheiten auf den Werksanschlägen.) GBR

BKK-Mitgliedern im Herbst 1975 zusammen mit den neuen Krankenscheinheften für das Jahr 1976 zugeleitet wird. BKK.

Auch Opeler unter den Gewinnern

Es ging in einer zusammen mit der OPEL POST Ende letzten Jahres verteilten Broschüre um Kosten und Investitionen, Abschreibungen und Kredite, Löhne und Gewinne. Wer mitmachte, konnte sich mit dem spannenden Entscheidungsspiel „Der große Gewinn“ Grundkenntnisse in Wirtschaftsfragen aneignen, über die immer wieder geredet wird — zu Hause, am Stammtisch oder im Betrieb. Das „Management-Training“ der Metaller wurde durch ein Gewinn-Spiel beflügelt, bei dem es 276 Preise zu gewinnen gab — allerdings nur bei richtigen Entscheidungen.

131.000 Metaller beteiligten sich daran. Von den zahlreichen Opelern, die mitmachten, waren fünf unter den Gewinnern, und zwar die Rüsselsheimer Mitarbeiter Helmut Gall (1 Farbfernseher) und Robert Rosenbusch (1 Schuhputzautomat) sowie die Bochumer Mitarbeiter Paul Friedhofen (1 Staubsauger), Heinz Schmitz (1 Kofferradio) und Ursula Schellenberg (1 Zitruspresse).

Zubehörverkauf

Ab sofort ist der Zubehörverkauf an Mitarbeiter wieder ganztägig von 8.00 bis 12.30 Uhr und 13.00 bis 16.30 Uhr. Jeder Werksangehörige hat die Möglichkeit, Zubehörartikel preisgünstig im K 65 zu kaufen, sofern die Bestellung des Zubehörs im Zeitraum von 4 Wochen nach Kauf eines Neuwagens (nur bei Werksbezug) erfolgt.

DAS WAHLERGEBNIS VON RÜSSELSHEIM

Bei der am 6. Mai stattgefundenen Betriebsratswahl in Rüsselsheim waren 28.558 Mitarbeiter wahlberechtigt. Abgegebene Stimmen: 23.586; gültige Stimmen: 21.651; ungültige Stimmen: 1.935.

Von den 21.651 Stimmen entfielen auf Vorschlagsliste 1 (IG Metall) 8.962, auf Vorschlagsliste 2 (türkische Arbeitnehmer) 1.580, auf Vorschlagsliste 3 (IG Metall) 6.278, auf Vorschlagsliste 4 (CMV) 1.978, und auf Vorschlagsliste 5 (Gemeinschaftsliste von Opel-Arbeitern und -Angestellten) 2.853.

Zu wählen waren 45 Betriebsratsmitglieder, davon 34 Lohnempfänger und 11 Gehaltsempfänger.

Auf **Vorschlagsliste 1** entfielen 20 Betriebsratsmitglieder (15 Lohnempfänger, 5 Gehaltsempfänger): Richard Heller, Annelore Judisch, Martin Schwarz, Hans Kolb, Gerhard Wink, Friedrich Schmidt, Karlheinz Fornoff, Wilfried Lang, Karl Noß, Wolfgang Jahn, Christel Nauheimer, Walter Lutz, Gerhard Kämmerling, Hans Wolf, Horst Weyer (alle Lohnempfänger); Rudolf Müller, Adolf Milden, Kurt Schneider, Günther Erb, Dietmar Mann (alle Gehaltsempfänger).

Auf **Vorschlagsliste 2** entfielen 2 Betriebsratsmitglieder (2 Lohnempfänger): Yasar Nuri Akkeci und Hüseyin Tezkac.

Auf **Vorschlagsliste 3** entfielen 14 Betriebsratsmitglieder (10 Lohnempfänger, 4 Gehaltsempfänger): Rudolf Hahn, Helmut Späth, Eugenie Fischer, Paul Lorenz, Günter Herden, Helmut Grebe, Richard Adam, Rolf Petry, Georg Graumann, Berthold Muders (alle Lohnempfänger); Hans-Ulrich Powitz, Philipp Petzold, Hans Smander, Bruno Reimann (alle Gehaltsempfänger). – (Der Kandidat Nr. 5 – Paul Lorenz – hat beim Wahlvorstand sein Mandat nicht angenommen. An seine Stelle rückt der Kandidat Holger Beigel nach.)

Auf **Vorschlagsliste 4** entfielen 4 Betriebsratsmitglieder (3 Lohnempfänger, 1 Gehaltsempfänger): Valentin Bauschbach, Norbert Herbrand, Wilhelm Weyerhäuser (alle Lohnempfänger); Heinz Noll (Gehaltsempfänger).

Auf **Vorschlagsliste 5** entfielen 5 Betriebsratsmitglieder (4 Lohnempfänger, 1 Gehaltsempfänger): Franz Groben, August Kaub, Wolfram Georgi, Willi-Bernd Adolf (alle Lohnempfänger); Arnold Kühlke (Gehaltsempfänger).

ZUR WAHL

Am 6. Mai wurden im gesamten Unternehmensbereich die Betriebsräte für drei Jahre neu gewählt, ebenfalls die beiden Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat (siehe oben rechts). Die Wahl in Rüsselsheim verlief trotz vorausgegangenen Spannungen ruhig und ohne besondere Vorkommnisse; es gab Verschiebungen auf der einen, Einbußen auf der anderen Seite. Eindeutiger Sieger ist hier die IG Metall, die mit zwei Listen angetreten war. Dies gilt auch für Bochum, wo bei ebenfalls ruhigem Wahlverlauf der Liste 2 allerdings ein Einbruch gelang. In Kaiserslautern verlief die Wahl bei nur einer Liste problemlos. – Die Wahlbeteiligung war überall sehr hoch und lag über den Werten von 1972: Rüssels-

heim 83 Prozent, Bochum 83 Prozent, Kaiserslautern 89 Prozent.

Inzwischen fanden die konstituierenden Sitzungen statt, die neuen Betriebsräte haben mit ihrer Arbeit begonnen. Im nächsten Heft werden wir sie im Bild vorstellen und die verschiedenen Ausschüsse, in die sie berufen wurden, nennen. Bleibt noch, den nicht wiedergewählten Betriebsräten für ihre meist langjährige Arbeit im Dienste der Belegschaft zu danken. In diesen Dank ist insbesondere der seitherige Betriebsratsvorsitzende in Rüsselsheim, Paul Lorenz, einzuschließen, der sein Mandat nicht annahm und aus dem Betriebsrat ausschied. Dank und Anerkennung verdienen nicht zuletzt die Wahlvorstände und ihre Helfer, auf deren Schultern die Hauptlast der Wahlvorbereitung, der Wahl und der Auszählung lagen. -a-



R. Hahn



G. Perschke

Hahn und Perschke im Aufsichtsrat

Während die Betriebsräte der einzelnen Werke und der Niederlassung Berlin von deren Belegschaften am 6. Mai gesondert gewählt wurden, wählten die Wahlberechtigten des gesamten Unternehmensbereichs die beiden Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat am gleichen Tag gemeinsam. Von den drei Kandidaten erhielten Rudi Hahn und Günter Perschke die meisten Stimmen. Da der Aufsichtsrat der Adam Opel AG satzungsgemäß aus 6 Personen besteht und nach den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes ein Drittel davon Arbeitnehmervertreter sein müssen, mußten zwei Unternehmensangehörige – je ein Vertreter der Lohnempfänger und der Angestellten – gewählt werden. R. Hahn erhielt 24 371, G. Perschke 14 198 Stimmen.



R. Heller



R. Müller

Der neue Betriebsausschuß

Bei der konstituierenden Sitzung des neu gewählten Rüsselsheimer Betriebsrates am 15. Mai wurden Richard Heller (41) zum Betriebsratsvorsitzenden und Rudolf Müller (36) zu seinem Stellvertreter gewählt. Außerdem wurden für den Betriebsausschuß folgende Betriebsräte nominiert: Richard Adam, Holger Beigel, Eugenie Fischer, Rudi Hahn, Hans Kolb, Adolf Milden, Berthold Muders, Karl Noß und Rolf Petry. Über die Zusammensetzung der verschiedenen Ausschüsse berichten wir in der nächsten Ausgabe, ebenfalls über den Gesamtbetriebsrat, der in seiner konstituierenden Sitzung am 21. Mai Rudi Hahn wieder zu seinem Vorsitzenden gewählt hat.

SCHNAPPSCHUSS

Entstörung

Wie alles, so unterliegen auch Telefone, Fernschreiber und Sprechanlagen sowie ähnliche Einrichtungen im Laufe der Zeit einem Verschleiß, vor allem können Störungen auftreten. Da diese Apparaturen aber zu den unbedingt notwendigen Einrichtungen unseres modernen Lebens gehören, müssen Störungen, sind sie einmal aufgetreten, so schnell wie möglich behoben werden. Schließlich weiß jeder, wieviel Leerlauf eintritt, wenn einmal das Telefon schweigt, kein Anruf hinausgeht, keiner hereinkommt. Um solche in der Natur der Sache liegenden Pannen so schnell wie möglich zu beseitigen, dafür ist im Werk die Störungsstelle zuständig, die unter der Telefonnummer 711 zu erreichen ist und von Meister H. Zang geleitet wird. Sie gehört zur Elektrischen Abteilung der Zentralwerkstatt. Aber



nicht nur für Reparaturen ist die Störungsstelle da, sondern auch für Neuanordnungen oder Umstellungen in den produktiven und unproduktiven Bereichen unseres Werkes. Einen der 24 Mitarbeiter dieser Arbeitsgruppe zeigt unser Schnappschuß. Fernsprechelektriker Hans Auer ist gerade dabei, die Ursachen einer Störung an einem Telefonapparat zu beseitigen.

BERUFSVERKEHR

45 Prozent Autofahrer

Im Opel-Berufsverkehr spielen die Autofahrer (einschließlich Mitfahrer) seit Jahr und Tag die dominierende Rolle. Bei der

letzten Verkehrszählung im März betrug ihr Anteil sogar 45 Prozent gegenüber 41,4 Prozent bei der vorangegangenen Zählung im September 1974. Die Zahl der Fußgänger ging am stärksten zurück, nämlich von 13,7 Prozent auf 9 Prozent. Die anderen Zahlen veränderten sich nur wenig: Radfahrer 10,6 Prozent (11,2 Prozent), Motorradfahrer 1,5 Prozent (1,5 Prozent), Stadtbusse 14,4 Prozent (12,5 Prozent), Opel-Busse 2,3 Prozent (2,1 Prozent), Bundesbahn-Busse 3,6 Prozent (3,6 Prozent), Privatbusse 8,9 Prozent (9 Prozent), Bundesbahn 4,7 Prozent (5 Prozent).

Opelpost 5/1975

Leseefrig

Das Buch, und hier insbesondere das Sach- und Fachbuch, dient in den letzten Jahren zunehmend der Information und Weiterbildung lernbegieriger Menschen aller Altersstufen. Gelegentliche Meldungen über den angeblich mangelnden Leseeifer der Bundesdeutschen können an dieser Tendenz nichts ändern. Das zeigt unter anderem auch die steigende Zahl von Sachbuchlesern unserer Werkbücherei. Zu dieser günstigen Entwicklung bei uns hat sicher auch beigetragen, daß die vor einigen Jahren modernisierte und noch strafbarer organisierte Bibliothek mit jetzt 34.000 Bänden in den beiden Buchausleihen (davon 60 Prozent Fach- und Sachbücher) nicht nur vielseitig ausgestattet ist, sondern auch gut geleitet wird. Ihr Beliebtheitsgrad geht schon daraus hervor, daß zu ihren Lesern zur Zeit rund 27 Prozent der deutschen Belegschaft des Rüsselsheimer Werkes gehören. Überraschend groß ist darunter die Zahl der Auszubildenden. Auf dem Bild zwei von ihnen, N. Linay (links) und G. Hofmann beim Ausschauen von Sachbüchern, die sie zur beruflichen Fortbildung in der Freizeit benötigen.



Ihr Schlüssel zum neuen Auto.
Bei uns im Hause.

Auto-Darlehen für Werksangehörige ab sofort noch günstiger! Effektivzins 8,16 Prozent (entspricht 0,37 Prozent pro Monat). Keine Bearbeitungsgebühren! Die OKB hilft beim Autokauf!

REKORDBETEILIGUNG Junioren schickten 1.700 Modelle ein

In diesen Tagen ist die Entscheidung im 11. Wettbewerb der Modellbauer-Gilde gefallen. Diesmal waren ausschließlich die Junioren der Jahrgänge 1959 bis 1962



zugelassen. Von 6.458 Anmeldern haben 1.762 ihre Modelle zur Beurteilung eingesandt. Das ist mit 27,3 Prozent (1973: 11,5 Prozent) die beste Einsendungsquote während des 10jährigen Bestehens der Gilde unter der Schirmherrschaft unseres Unternehmens. Unser Bild wurde während der Arbeit der Jury gemacht und zeigt zwei der Juroren, und zwar rechts Opel Design-Direktor H. G. Haga und daneben seinen Stellvertreter, G. A. Gallion.

NEUE VERKAUFSKAMPAGNE

Verschiedene Sondermodelle von Ascona und Manta können ab sofort im Rahmen der Verkaufskampagne „Sommer Bazar“ bestellt werden. Einzelheiten auf den Werksanschlägen.

VV-VERANSTALTUNG

„Einfallsreichtum der Menschen – eine nie versiegende Quelle“

Die Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft Betriebliches Vorschlagwesen des Deutschen Instituts für Betriebswirtschaft fiel zusammen mit dem 25jährigen Bestehen des Vorschlagwesens bei Opel (siehe dazu auch den Rückblick auf der nächsten Seite). In einer gemeinsamen Veranstaltung am 5. Mai in Anwesenheit zahlreicher Gäste begrüßte Generaldirektor J. P. Mc Cormack die Tagungsteilnehmer und hob Wert und Bedeutung des Vorschlagwesens hervor, das nicht an nationale Grenzen gebunden, sondern in vielen Ländern der Welt anerkannt sei. Die Geschäftsleitung wisse um die Bedeutung dieser Einrichtung und unterstütze sie mit aller Kraft. Jedem einzelnen biete das Vorschlagwesen die Chance, nicht nur begrenzte Tätigkeiten auszuführen, sondern selber wertvolle Impulse zu geben. Wissenschaft und Technik hätten uns neue Welten eröffnet. Dahinter habe aber immer eine nie versiegende Quelle gestanden: der Einfallsreichtum der Menschen.

Nach anderen Sprechern hielt Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt das Hauptreferat, das unter dem Motto „Das betrieb-

liche Vorschlagwesen – ein Kreativitätsproblem“ stand. Der Redner ging zunächst auf die Situation der Weltwirtschaft ein und hob die Kostenlawine bisher unbekanntes Ausmaßes hervor, die im Laufe der letzten Jahre auf die Industriebetriebe zugekommen sei. Untrüglige Zeichen sprächen dafür, daß der Kostendruck kaum noch aufzufangen sei und an der Unternehmenssubstanz zu zehren beginne. Bereits heute seien ganze Industriezweige von der Importkonkurrenz ausgeschaltet worden oder könnten sich unter dem Druck einer überlegenen Auslandskonkurrenz kaum noch entfalten. Angesichts dieser Tatsachen müßten wir nüchtern in die Zukunft blicken und alle Möglichkeiten ausschöpfen, Kostenbelastungen zu dämpfen oder abzubauen.

Das betriebliche Vorschlagwesen sei eine Möglichkeit dazu. Es wolle den einzelnen Mitarbeiter aus seiner Reserve gegenüber dem Unternehmen herauslocken, ihn veranlassen, mitzudenken und mitzuhelfen, die Kosten zu senken, die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit der Produkte zu heben, die Arbeitsmethoden zu vereinfachen und die Arbeitsplätze und ihre

Sicherheit zu verbessern. Kurz: das Vorschlagwesen wolle den einzelnen ansprechen, mit offenen Augen durch den Betrieb zu gehen.

H. Meuselbach, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, sprach anschließend über die Entwicklung und Organisation des Vorschlagwesens in der Adam Opel AG (siehe nächste Seite), während E. Kiefer, PEK, abschließend einen Fachvortrag über „Fahrzeugsicherheit und Insassenschutz“ hielt und dabei das Opel-Sicherheitsauto OSV 40 vorstellte. Am Abend machten die Tagungsteil-



J. P. Mc Cormack: „Bei Vergleichen mit anderen Unternehmen ist Opel immer in der Spitzengruppe zu finden. Auch innerhalb der General Motors Übersee Organisation liegt Opel im Vergleich zu den anderen GM-Werken weit über dem Durchschnitt. Mein herzlicher Dank für diese guten Ergebnisse gilt allen Opel-Mitarbeitern, die sich so erfolgreich für das Vorschlagwesen einsetzen und von denen eine ganze Reihe heute hier anwesend sind...“

nehmer und die erfolgreichsten Einsender des Rüsselsheimer Werkes eine Rheinfahrt auf MS Loreley, bei der die erfolgreichsten Bereiche des Jahres 1974 Ehrenurkunden erhielten. Es gab 1974 zwar keinen Abteilungswettbewerb, aber die interne Statistik ermöglichte es doch, die Rangfolge der erfolgreichsten Abteilungen zu ermitteln. Hier die drei ersten Bereiche: Dieselmontage, Schaum- und Ersatzteile, Kaltfließpressen (K. Walther, B. Mees); Motoren- und Getriebebau (W. Klippel, G. Lohr, P. Rosenzweig); Versorgungs- und Entsorgungsanlagen (H. Stark, A. Kasper, H. J. Perizonius).



Nach der Überreichung der Ehrenurkunden an die Repräsentanten der erfolgreichsten Abteilungen des Vorschlagwesens im Jahre 1974 wurde dieses Erinnerungsfoto gemacht. Von links Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, W. Klippel, G. Lohr, B. Mees, H. Meuselbach, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, K. Walther, A. Wilmes, Leiter des VV-Büros, A. Kasper und H. J. Perizonius. (Einzelheiten in dem Bericht auf dieser Seite.)

Vorschlagwesen hat Jubiläum

In 25 Jahren über 16 Millionen an Prämien ausgezahlt

Im Jahre 1950 befand sich unser Unternehmen nach den Zerstörungen des zweiten Weltkrieges noch in einer Phase des Wiederaufbaues. Die Produktion war zwar wieder erfolgversprechend angelaufen, aber auf allen anderen Gebieten blieb noch Wichtiges zu tun. Daß man in diesem Stadium der Nachkriegsentwicklung, nachdem gerade erst die unmittelbaren Kriegsfolgen beseitigt worden waren, bereits das Vorschlagwesen gründete, spricht für die Bedeutung, die man ihm schon damals beimaß.

Vorbehalte und Vorurteile

Vorher hatte es bei Opel nichts Vergleichbares gegeben. Zwar finden sich in den Firmenunterlagen Hinweise darauf, daß auch zwischen 1938 und 1945 gute Ideen willkommen waren, aber ein organisiertes Vorschlagwesen, wie wir es seit 1950 kennen, hat in früheren Zeiten nicht bestanden. Es begann nach seiner Gründung nach Richtlinien zu arbeiten, die auf den „General Motors-Suggestion-Plan“ zurückgehen. Die Höchstprämie betrug zunächst DM 1.000. (Heute kann man dagegen für eine gute Idee DM 30.000 – steuerfrei – erhalten.) Bis zum Jahre 1966 konnte das Vorschlagwesen seine Grenzen jedoch nur wenig erweitern. Eine aufsehenerregende Entwicklung war ihm bis dahin nicht beschieden. Man mußte zäh um jeden Meter Boden kämpfen. Die Gründe dafür sind bekannt. Vor allem waren die Vorbehalte und Vorurteile gegen das Vorschlagwesen in jenen Jahren noch stark entwickelt, und zwar nicht nur bei den Mitarbeitern, sondern auch bei den Vorgesetzten. Sein Wesen und sein Auftrag stießen allgemein auf wenig Verständnis. Beide Seiten waren auf die Aufgabe, die damit zusätzlich auf sie zukam, nicht genügend vorbereitet.

1966: Jahr der Wende

Das änderte sich erst, als man begann, die Führungskräfte systematisch zu schulen und sie mit allen Aspekten des Vorschlagwesens bekanntzumachen. Gleichzeitig startete man in gewissen Abständen Werbeaktionen für Erfindungen und verteilte aufklärende Broschüren und kleine Werbegeschenke. Auch die Werkzeitschrift stellte sich immer wieder in den Dienst dieser wichtigen Sache. So gelang es allmählich, die Möglichkeiten des Vorschlagwesens besser auszuschöpfen. 1966, 16 Jahre nach der Einführung, war dann das Jahr der Wende. Von da an ging's bergauf. Inzwischen wurden immer wie-

der bessere Ergebnisse erzielt. Blättern wir an dieser Stelle kurz in der Statistik: Von 1950 bis 1974 wurden (einschließlich der Zahlen, die im Verlauf der Entwicklung die Werke Bochum und Kaiserslautern beisteuerten) 253.336 Verbesserungsvorschläge eingereicht und 73.232 (29 Prozent) angenommen. Die durchschnittliche Prämie pro eingereichtem Vorschlag betrug DM 64,28, die durchschnittliche Prämie pro angenommenen Vorschlag DM 222,38. Die ausgezahlten Prämien beliefen sich in dieser Zeit auf DM 16.285.585. Eine stolze Summe. Von 1970 an stieg der durchschnittliche jährliche Eingang auf 30.000 Vorschläge. Doch bald zeigten sich auch die Grenzen der herkömmlichen Bearbeitungsmethoden. Daher wird das Vor-



schlagwesen zur Zeit auf elektronische Datenverarbeitung umgestellt. Außerdem ermöglicht ein weiterer Ausbau dieses Verfahrens ein verbessertes Informationssystem. Doch sind noch erhebliche gemeinsame Anstrengungen notwendig, bevor man mit den Ergebnissen anderer General Motors-Werke in Europa und den USA konkurrieren kann.

Eine Aufgabe aller

Das lenkt den Blick darauf, daß das Vorschlagwesen eine Aufgabe aller ist. Gerade in einem großen, weitverzweigten Industrieunternehmen mit ständig zunehmenden Aufgaben besteht besonders angesichts der notwendigen Arbeitsteilung die Gefahr des Gegeneinanders, und zwar trotz aller Koordinierungsbemühungen. Daher müssen alle Kräfte mit Nachdruck auf das Miteinander gerichtet werden. Diese unerläßliche Zusammenarbeit findet ihren Ausdruck nicht zuletzt in einem entsprechenden Eingang von

Verbesserungsvorschlägen. Das Vorschlagwesen wendet sich daher an alle Gruppen der Belegschaft, an Bandarbeiter, Facharbeiter, kaufmännische und technische Angestellte. Es wirkt in alle Bereiche des Unternehmens hinein und gibt der Belegschaft die Möglichkeit zu einer besonderen Art der Mitbestimmung von der Basis her. Mit gut fundierten Verbesserungsvorschlägen gewinnt man nicht nur Einfluß etwa auf die Gestaltung der Arbeitsplätze, sondern greift auch in andere, zum Beispiel technische und kaufmännische Bereiche ein.

Nicht auf Lorbeeren ausruhen

Im Betrieb auftretende Schwierigkeiten sollten daher noch mehr herausgestellt und auch allen Mitarbeitern zur Kenntnis gebracht werden, was wiederum umfassende Informationen voraussetzt. Mit gut durchdachten Verbesserungsvorschlägen können viele Probleme gemeistert werden. Die Kreativität der Mitarbeiter wird dadurch ständig herausgefordert. Auch die starke Zunahme der Kosten ist in diesem Zusammenhang zu nennen. Sie belasten das Unternehmen zunehmend und erschweren die Wettbewerbsfähigkeit seiner Produkte. Das Vorschlagwesen muß also verstärkt Teil der Kostensenkungs-Programme werden, um dem Druck der Konkurrenz begegnen zu helfen. Auch technologisch müssen wir uns auf einen harten Wettbewerb einstellen. Wir können uns nicht auf unseren Lorbeeren ausruhen, sondern müssen bestrebt sein, unseren Rang und unser Ansehen mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu halten bzw. zu erhöhen. Resignation vor Veränderungen in einer Welt, die uns fortwährend mit Herausforderungen konfrontiert, würde uns hoffnungslos in die Defensive drängen.

Vorschlagwesen als Antriebsmotor

Unsere Chancen liegen allein im umsichtigen und entschlossenen Anpacken der Probleme. Das Vorschlagwesen wirkt dabei als Antriebsmotor. Das Unternehmen braucht mehr denn je Gedanken, die mithelfen, unsere Arbeit besser und mit geringeren Kosten durchzuführen. Aber nicht nur das. Gefragt sind weiterhin auch Ideen, die zum Beispiel positive Veränderungen am Arbeitsplatz bewirken und damit einen Beitrag zu einer humaneren Arbeitswelt darstellen.

Dem Vorschlagwesen zu seinem Jubiläum herzliche Glückwünsche!

VOM LA

Die Lackierung ist Make-up und Kleid des Autos zugleich; sie belebt das Aussehen, unterstreicht seine guten Formen und schützt vor den Unbilden der Witterung. Und das ist eigentlich sehr viel für eine verhältnismäßig dünne Farbschicht von 0,1 mm Stärke. Nur mit bestem Material und sorgfältigen Arbeitsverfahren sind diese Bedingungen zu erfüllen. Die heutigen Lackierverfahren sind das Ergebnis einer jahrzehntelangen Entwicklung.

Hochtechnisierter Prozeß

In einem alten Bericht lesen wir über eine Karosserielackiererei im Jahre 1910: „Das Spachteln und Lackieren einer Karosserie dauert drei Wochen. Bis zu zwölf Schichten der alten Kutschenlacke werden aufgetragen. In staubdichten Räumen muß jede Farbschicht tagelang lufttrocknen werden ...“ — Vor Jahrzehnten noch ein handwerklicher Betrieb, ist die Autolackiererei inzwischen zu einem hochtechnisierten Verfahrensprozeß herangereift. Und wenn wir uns in dieser Betriebsreportage diesen Prozeß näher ansehen, müssen wir bereits im Preßwerk beginnen.

Bereits im Preßwerk

Diese Feststellung mag viele zwar überraschen, aber sie gilt im doppelten Sinne: Einmal ist die Feinheit der Blechoberfläche mitbestimmend für die Brillanz der



Kleine Unebenheiten in der Grundlack-schicht werden glatt geschliffen, hier von Mitarbeiter B. Kuecuegoencue.

Lackierung, zum anderen müssen rostgefährdete Teile, die später an der zusammengebauten Karosserie in der Lackiererei nicht mehr zu erreichen sind, schon vorher mit Rostschutzfarbe beschichtet werden. Und das geschieht bereits im Preßwerk sowie im Karosserie-Rohbau mit hochwertigen Zinkstaubfarben, die besonders widerstandsfähig gegen Rost sind. Dafür mußten hier besondere Wasch-, Spritz- und Trockenanlagen eingerichtet werden. Auswärtige Besucher, vornehmlich die Fachleute unter ihnen, äußern sich immer wieder anerkennend über unser vorbildliches Rostschutzprogramm, das an der Wertbeständigkeit der Opel-Produkte wesentlichen Anteil hat.

Vor dem Lackieren

Am Beginn der Karosserie-Lackierung werden die Rohkarosserien auf Vorratsförderern gesammelt, nach den vorgesehenen Farben sortiert und in das fast drei Kilometer lange Bandsystem der

In der Grundierkabine: Vom Zerstäuberteller abgeschleudert, folgen die Lackpartikel den Kraftlinien des elektrostatischen Feldes zur geerdeten Karosserie. (Bild oben)

Lackiererei eingeschleust. Hier beginnt der Lackierungsprozeß mit dem Vorreinigen mit Testbenzin. Verschmutzungen aus dem Rohbau, Kleberreste und ähnliches werden gelöst und von automatischen Bürsten beseitigt. Mehrere Wasch- und Spülvorgänge schließen sich an, ehe die Karosserie in einwandfrei gereinigtem Zustand mit einer Zink-Phosphat-Lösung übersprüht, mit entsalztem Wasser nachgespült und danach getrocknet wird. Durch diesen Arbeitsprozeß hat sich eine hauchdünne, leicht angeraute Phosphatschicht auf der Blechoberfläche gebildet. Dadurch wird die Lackhaftung verbessert und einer Lackunterrostung, beispielsweise bei möglichen späteren Steinschlagschäden, vorgebeugt. Anschließend werden

CKIEREN

voll erreichten Partien, wie Radbögen und ähnliche Teile.

Die Decklackierung

Die Trocknung des Grundlackes erfolgt anschließend bei 170° in 30 Minuten. Interessanterweise wird diese hohe Temperatur durch Heißwasser erzeugt. Bei einem Druck von 33 atü wird das Wasser auf eine Temperatur von 225° gebracht. Nach dem Trocknen werden noch leichte Unebenheiten der Grundlackschicht glatt geschliffen, die Karosserie sauber gespült, erneut getrocknet und dann zur Decklackierung weitergeleitet. Bevor man mit dem Spritzvorgang beginnen kann, muß die Karosserie vorsorglich abgelassen werden. Zuerst werden wieder das Karosserie-Innere, Ecken und Falze gespritzt. Es folgen mehrere Automaten, die das GröÙ der Farbmenge aufbringen. Hinter ihnen stehen auch hier wieder erfahrene Fachleute, die die Arbeit der Automaten mit Handpistolen vollenden. Nach einer Trockenzeit von rund 30 Minuten in einem ca. 180 m langen Durchlaufofen wird die Karosserie dann noch kontrolliert. Unter Umständen notwendige Ausbesserungen schließen sich sofort an.

Umfangreicher Arbeitsprozeß

Einige ergänzende Arbeiten, so das Schwarzspritzen des „Kühlermaules“, das Beschichten der Radgehäuse mit Dämpfungsmasse, das Einschmelzen von Dämpfungsspinnen und, wenn nötig, Polierarbeiten bilden den Abschluß dieses umfangreichen Arbeitsprozesses. Nach der Endkontrolle durch die Inspektion verläßt die Karosserie die Lackiererei und läuft weiter zur nächsten Station: zur Fertigmontage. G.H.



noch die Lötstellen gespachtelt und mit einem Füller vorgespritzt.

Das Tauchbad

Am Förderer hängend, läuft die Karosserie jetzt zunächst in ein Tauchbad. Bis zur Gürtelhöhe wird sie dabei von einem besonders schlagfesten Epoxylack überflutet und bei 170° getrocknet. Anschließend werden alle Nahtstellen sorgfältig abgedichtet. Gefährdete Stellen des Unterbodens werden mit PVC-Steinschlagschutz versehen. In einer Kabine wird die Karosserie danach von unten automatisch mit Grundlack gespritzt und auf einen Bodenförderer umgesetzt. Sie läuft dann in die eigentliche Grundierkabine der Lackiererei.

Automatische Lackieranlage

Hier spritzen zuerst sechs Mitarbeiter das Wageninnere, die Ecken und Falze. Dann folgt das Kernstück der Anlage, die Grundierkabine: eine moderne, erst 1970 installierte automatische elektrostatische

In der Decklackkabine: Erfahrene Facharbeiter vollenden mit Handpistolen die Arbeit der Spritzautomaten. Auf unserem Foto die Mitarbeiter W. Leber und Th. Denstädt, die hier wegen der guten Belüftung keine Frischlufthauben tragen müssen. (Bild oben)

Einrichtung. In dieser Anlage wird der Lack nicht — wie sonst üblich — durch Preßluft oder Druck zerstäubt, sondern auf einen ungeheuer schnell rotierenden Zerstäuberteller geleitet, in feinsten Partikeln weggeschleudert und dabei elektrisch aufgeladen. Die Lackpartikel geraten, wenn sie einmal abgeschleudert sind, in einen labilen Schwebezustand und folgen den Kraftlinien des elektrostatischen Feldes zur geerdeten Karosserie. Dieses Verfahren ergibt eine besonders gleichmäßige Beschichtung und erzeugt nur einen geringen Farbnebel im Arbeitsraum. Als letztes spritzen vier Mann zusätzlich die in der automatischen Anlage nicht



Polierarbeiten bilden den Abschluß des Lackierprozesses. Auf dem Bild Mitarbeiter K. Junginger.



K. Klaus
Preißwerk
2.3.1975



W. Schulmeyer
Schweißmasch.
16.4.1975



K. Hummel
Personalabteilung
1.5.1975



W. Kesselring
Karosseriebau
1.5.1975



K. Krieger
Personalabteilung
1.5.1975



H. Hummel
PEK
3.5.1975



H. Knopp
Schnittbau
3.5.1975



W. Kunz
Standardabteilung
3.5.1975



F. Portugall
PV-Preißwerk
3.5.1975



W. Remsperger
Fertigmontage
3.5.1975



A. Weigand
Achsenbau
3.5.1975



H. Wohlfahrt
PEK
3.5.1975



F. Roßkopp
Schnittbau
10.5.1975



O. Jakobs
PEK
20.5.1975



W. Schollmeyer
Chassisbau
30.5.1975

25

1.5.1975
Hans Best
Gehaltsbuchhaltung
Günther Lang
PV Preißwerk

2.5.1975
Josef Andiel
Werkschutz
Heinrich Astheimer
Chassisbau

Anna Atzinger
Vergaserbau
Karl Bauer
Chassisbau

Ernst Boywitt
Motorenbau
Horst Büldt
Instandhaltung

Ernst Damaske
Schweißmasch.u.Vorr.
Karlheinz Diehl
Karosseriebau

Kurt Dienst
Motorenbau
Karl Döringer
Lehrenbau

Horst Eberz
Mat.- u. Prod.Ktr.
Walter Ehrhardt
Ersatzteilelager
Georg Engel
Instandhaltung
Leo Fischer
Kar.-Rohmontage

Karl Frick
PEK
Käthi Görke
Datenverarbeitung
Heinrich Hirsch
Karosseriebau

Kurt Hoffmann
Z. Masch.-Abt.
Heinz Hübner
Vergaserbau
Wilhelm Jost
Prozeßabteilung

Paul Klärner
Motorenbau
Walter Klockner
Werkzeugzentralverw.
Friedel Köbel
Wagenendmontage

Helmut Köbel
Motorenbau
Philipp Krummeck
Karosseriebau
Liesel Lang
Zentralplanung

Otto Lang
PEK
Walter Nothnagel
Werkzeugzentralverw.
Gisela Ohlow
Karosseriebau

Wilfried Prautsch
Karosseriebau
August Reimann
Werkzeugbau
Hermann Reisinger
Verkaufsschulung

Karl Rösch
Werkzeugbau
Ernst Schaub
PEK
Hans Scherer
PEK
Joh. Heinrich Scherer
Qual.Ktr.u.Insp.

Georg Schick
Vergaserbau
Adam Schmitt
Z. Masch.-Abt.
Edgar Schmitt
Transportwesen

Walter Schröder
PEK
Heinz Stock
Karosseriebau
Günter Todtenbier
Preißwerk

Erwin Volk
Wagenendmontage
Georg Weber
PV Preißwerk
Richard Weber
Motorenbau

Karl Weigand
Karosseriebau
Heinz Wendel
PEK
3.5.1975

Josef Appel
Schweißmasch.u.Vorr.
Wilhelm Appelt
Transportwesen

Willi Böer
Verkauf
Hans Cezanne
PEK
Margot Grossian
Karosseriebau
Heinz Hemsath
Rohrfabrikation

Helmut Höhler
Schmiede u. Härterei
Wilhelm Kunz
Standardabteilung
Ernst Rössler
Wagenendmontage

Hans Rudhof
Chassisbau
Philipp Schäfer
Lohnbuchhaltung
Heinz Schlegel
Werkzeugbau

Franz Seifert
Z. Masch.-Abt.
Hans Jürgen Stein
Public Relations
Heinrich Steitz
PEK

Franz Thiele
Z. Masch.-Abt.
Josef Wellinger
Transportwesen
Helmut Wirth
Qual.Ktr.u.Insp.

4.5.1975
Wilhelm Altendorf
Qual.Förderg.u.Insp.

4.5.1975
Erich Anthes
Standardabteilung
Fritz Appel
PEK
Franz Bach
Schweißmasch.u.Vorr.

Otto Bender
Karosseriebau
Hans Berens
Achsenbau
Walter Böhme
Schweißmasch.u.Vorr.

Walter Braunsdorf
Preißwerk
Jakob Engert
Kundendienst
Hans Fabrie
Karosseriebau

Ludwig Göb
Elektrische Abt.
Walter Grimm
Werkzeugbau
Berthold Hattemer
Wagenendmontage

Heinrich John
Materialbehandlung
Philipp Klappich
Ordnungsdienst
Hans Kothe
Schweißmasch.u.Vorr.

Willibald Köstler
Ersatzteilelager
Helmut Maul
Achsenbau

Hans Nagel
Karosseriebau
Peter Nold
Preißwerk
Willi Schwalbe
Achsenbau
Adolf Siegrietz
PEK

Heinrich Starke
Karosseriebau
Christian Statzner
Preißwerk
Helmut Thalheimer
Achsenbau

Walter Weber
Materialbehandlung
Helmut Weickert
Preißwerk
Erwin Witzler
Energieerzeugung

5.5.1975
Toni Andel
Schnittbau
Hermann Becker
Preißwerk

Erwin Bernhard
Fertigungsmat.Disp.
Martin Faßnacht
Chassisbau
Alois Krätschmer
Materialbehandlung

Helmut Krimmel
Qual.Ktr.u.Insp.
Peter Lösch
Schmiede

Adam Maltry Qual.Ktr.u.Insp.	11.5.1975 Hans Franz Produktkosten	Max Friedrich Z. Masch.-Abt.	Willi Schilling PEK	Franz Roßkopf Achsenbau	Heinrich Spickert PEK
Christoph Reidenbach Werkzeugbau	Heinrich Härtling Qual.Ktr.u.Insp.	Gottlieb Haas PEK	Hans Schledt Chassisbau	Leo Roszkopf Karosseriebau	Willi Schaffner Karosseriebau
Heinrich Siegel Schmiede	Gisela Hauzel Werkverpflegung	Karl Heinz Herdt Chassisbau	Franz Schneider Wagenendmontage	Friedrich Ruckelshaußen PEK	30.5.1975 Ernst Anderhub Berufsausbildung
Josef Streicher PEK	Günther Jordan Karosseriebau	Paul Kappes Z. Masch.-Abt.	Paul Scholz Rohrfabrikation	Josef Schuppert Karosseriebau	Jakob Bauer Ersatzteilleger
Ernst Suderleith Motorenbau	Wilhelm Mauer PV Chassisbau	Valentin Kunz Härtereie	Karl Streicher Achsenbau	Richard Weilbacher Chassisbau	Georg Cezane PEK
Emanuel Szcuka Lohnbuchhaltung	Georg Walther Modellschreinerei	Fritz Lenz Schweißmasch.u.Vorr.	Franz Tauer Wagenendmontage	Robert Windgaß Karosseriebau	Franz Dück Qual.Ktr.u.Insp.
8.5.1975 Willi Anthes Qual.Ktr.u.Insp.	Friedrich Werkmann Ersatzteilleger	Josef Löffler Achsenbau	Reinhold Werner Wagenendmontage	Hans Winter Besch.-Einsatz	Konrad Hilgert Schmiede
Heinrich Borst Modellschreinerei	Heinrich Wesp Ersatzteilleger	Walter Loew PEK	Willy Wolff Produktionssteuerung	Werner Wolfgramm Z. Masch.-Abt.	Franz Kaczmaryk Transportwesen
Karl Buxmann Achsenbau	12.5.1975 Wilhelm Kreim Vergaserbau	Ludwig Schreiner Prozeßabteilung	23.5.1975 Karl Bolbach Schmiede	25.5.1975 Hermann Best Postabteilung	Willi Kesselheim Schweißmasch.u.Vorr.
Johann Folter Qual.Ktr.u.Insp.	Philipp Kreis Ersatzteilleger	Adolf Steller Karosseriebau	Heinrich Döll Preßwerk	Max Bullinger Qual.Ktr.u.Insp.	Ladislau Kessenheimer Schmiede
Karl Fuß Lehrenbau	Franz Löbig Besch.-Einsatz	Michael Tittes Energieerzeugung	Karl Elbert PEK	Hans Dickhaut Karosseriebau	Günther Leichtfuß Modellschreinerei
Johann Hart Qual.Förderg.u.Insp.	Herrbert Rinkes Transportwesen	Karl-Heinz Troglauer Betriebskrankenkasse	Walter Gaul Vergaserbau	Otto Köller Werksbahn	Ludwig Mann Preßwerk
Josef Haus Modellschreinerei	15.5.1975 Johann Cichon Preßwerk	Johannes Vanselow Preßwerk	Bernhard Häfner Wagenendmontage	Peter Krautkrämer Schnittbau	Hermann Nikolay Besch.-Einsatz
Albert Heilmann Transportwesen	Georg Fox Transportwesen	22.5.1975 Georg Barth PEK	Hans Hebling Schweißmasch.u.Vorr.	August Kreß Karosseriebau	Ewald Preßler Schmiede
Karl Jouaux Chassisbau	Rudolf Fuchs Fotoabteilung	Philipp Becker Chassisbau	Josef Ludwig Karosseriebau	Heinrich Mähm Karosseriebau	Peter Rendel Wagenendmontage
Daniel Lotz Wagenendmontage	Reinhard Heß Ersatzteilleger	Armin Bender Werkzeugabteilung	Karl Rubesch Besch.-Einsatz	Max Pichotta Karosseriebau	Franz Roth Betriebsschlosserei
Philipp Maier Versand	Gerhard Hoffmann Qual.Ktr.u.Insp.	Werner Bertsch Preßwerk	Kurt Ruppert Wagenendmontage	Heinrich Roos Materialbehandlung	Willi Rottmann Karosseriebau
Marie Paganini Ersatzteilleger	Ernst Hohl PEK	Helmut Buff Chassisbau	Wilhelm Schilling Zentralplanung	Philipp Schluckebier Ersatzteilleger	Alois Schmitt Presseabteilung
Ludwig Rupp Schnittbau	Heinz Judisch Preßwerk	Josef Dony PEK	Willi Wege Karosseriebau	Hans Schweitzer Karosseriebau	Walter Schwabe Ordnungsdienst
Gabrielle Ruschitschka Zentralwäscherei	Helmut Kleinböhl PEK	August Feldmann PEK	24.5.1975 Johann Bauer Beschaffungsverwaltg.	Karl Heinz Siewert Instandhaltung	Karl Seim Produktionssteuerung
Friedrich Schilling Qual.Ktr.u.Insp.	Jakob Leiser Karosseriebau	Paul Hartmann Kreditorenbuchhaltung	Josef Beck Karosseriebau	Peter Wolf Vergaserbau	Hans Steinmetz Werkfeuerwehr
Philipp Schwalbe PEK	Helmut Mählenhoff PEK	Philipp Heß Werkzeugbau	Wilhelm Hillgärtner Z. Masch.-Abt.	Hans-Joachim Zielaskowski Karosseriebau	Wilhelm Weber Werksleitung
Oswald Streup Personalabteilung	Hans Roßmann Chassisbau	Hermann Hofmann Chassisbau	Josef Holzmann Datenverarbeitung	26.5.1975 Walter Butz PEK	Werner Wörsdörfer Schnittbau
Jörg Rolf Teichert Qual.Ktr.u.Insp.	Edmund Vollhardt Auftragsbearbeitg.	Friedrich Hohenstein Achsenbau	Walter Knauf Kar.-Unterszbau.	Albrecht Deußner Z. Masch.-Abt.	31.5.1975 Erich Bratrach Achsenbau
Josef Wagner PEK	Franz Weinhandl Karosseriebau	Gerd Kanne Chassisbau	Wilhelm Leimkühler Karosseriebau	Alfred Eckert Teile- u. Zubeh.-Disp.	Walter Gall Preßwerk
Willi Weinreich Werkzeugbau	16.5.1975 August Böttelberger Besch.-Einsatz	Gottfried Kindermann Wagenendmontage	Heinz Linder Karosseriebau	Erich Häbe Karosseriebau	Erwin Geiss Kar.-Unterszbau.
9.5.1975 Szymon Gawruszko Transportwesen	Artur Dessauer Qual.Ktr.u.Insp.	Matthias Kissel Karosseriebau	Walter Mangold Chassisbau	Kurt Kahl Materialbehandlung	Gerhard Naumann Wagenendmontage
Johannes Kuhn Preßwerk	Karl Hartmann Chassisbau	Manfred Markus Standardabteilung	Heinrich Oberinger Karosseriebau	Emil Kantner Berufsausbildung	Friedrich Vorauer Modellschreinerei
10.5.1975 Walter Burgold Z. Masch.-Abt.	Josef Sehr Werkzeugabteilung	Georg Merkel PEK			
Fritz Ehrhardt Teileversand	Fritz Warkus Qual.Ktr.u.Insp.	Otto Müller Chassisbau			
Ludwig Göckel Qual.Ktr.u.Insp.	17.5.1975 Artur Sliwa Härtereie	Walter Müller Schweißmasch.u.Vorr.			
Wilfried Kleefeld PEK	Franz Witschel Chassisbau	Anton Paulus Chassisbau			
Philipp Mundschenk Betriebskrankenkasse	Herbert Wruck Chassisbau	Karl Piller Wagenendmontage			
Herbert Schäfer Z. Masch.-Abt.	19.5.1975 Stephan Bonk PEK	Willi Rausch Chassisbau			
Hans Zehe Transportwesen		Heinrich Reitmayer Preßwerk			
		Friedrich Roth Wagenendmontage			
			Lorenz Allendorff Karosseriebau	Josef Hitzel Wagenendmontage	Ehrhard Martin Instandhaltung
			Friedrich Becht Materialbehandlung	Otto Jassmann Besch.-Einsatz	Johann Martus Karosseriebau
			Franz Borth Instandhaltung	Philipp Kreis Ersatzteilleger	Robert Schulzek Karosseriebau
				Johannes Kuhn Preßwerk	Ernst Wapnewski Karosseriebau

RUHESTAND

AUTO · STRASSE · MENSCH

Keiner dieser drei Faktoren allein kann Frieden auf den Straßen stiften. Sichere Autos — sichere Straßen — ein Mensch, der mit dem Umdrehen des Zündschlüssels auch seinen Verstand mit einschaltet. Das zusammen erst verbürgt Sicherheit im Verkehr.

Das Auto

Es wurde in den zurückliegenden Jahren von Serie zu Serie sicherer. Verbesserte Fahrleistungen. Höherer Fahrkomfort. Vereinfachte Bedienung und Wartung. Umweltfreundlichkeit. Das alles steht nicht nur in den Prospekten der Automobilfabriken. Es ist der Fortschritt im Automobilbau. Das muß aber auch künftig bezahlbar bleiben. Die Technik anzuklagen, bringt uns nicht weiter. Nur Arbeit an der Technik hat weiter gebracht. Auch 1974 wurden wieder Millionen allein für die Sicherheitsforschung ausgegeben. Die Autos von morgen werden noch komfortabler sein. Sie werden in noch größerem Ausmaß Ermüdungen verhindern. Ablenkungen ausschalten. Bedienungsfehler unmöglich machen. Fehlverhalten auffangen. Der Fahrer soll seine fünf Sinne ganz frei für das Verkehrsgeschehen auf der Straße haben. Die Entwicklung geht weiter. Ein Ingenieur wird mit seiner Arbeit nie fertig. Der Konstrukteur am Reißbrett kennt seine Verantwortung. Auch der Versuchsingenieur auf dem Prüffeld läßt so viele funkelneue Autos an Zementmauern „zer-crashen“, bis er die letzten Daten für die notwendige Festigkeit des Fahrgestells ermittelt hat.

Der Wettbewerb

Die von den deutschen Automobilfabriken gebauten Sicherheitsautos — sie kosteten Millionen — brachten die Erprobung neuer Sicherheitseinrichtungen, neuer Technologien, neuer Materialien. Durch gute Technik vermag die Autoindustrie das menschliche Verhalten zu beeinflussen. Bestimmen kann sie es nicht. Doch das läßt hoffen: Je mehr das Auto Gebrauchsgegenstand wird, umso kritischer wird unsere Einstellung zu ihm. Der Gebrauchsnutzen zählt zunehmend. Nicht die Geltungssucht. Sicherheit vor Styling. Unsere Welt ist besser als ihr Ruf. Auch die Welt des Verkehrs. Nicht zu vergessen der harte Wettbewerb. Er ist der beste und einfallreichste Konstrukteur. Auf diesem weltweiten Feld zählen nur Qualität und Zuverlässigkeit.

Sie muß nicht endlos ausgebaut werden. Aber sicher muß sie sein. Keine unübersichtlichen Kurven. Keine verbauten Kreuzungen. Keine Todesfallen. Stattdessen (im Stadtverkehr): Verbesserte Ausnutzung des vorhandenen Straßenraumes. Durch verkehrsabhängige Ampeln. Durch Wechselverkehrszeichen. Durch moderne Parkleitsysteme. Stattdessen (im Fernverkehr): Entmischung des Verkehrs durch drei Fahrspuren auf den Autobahnen. Durch längere Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren an den Autobahnaus- und -einfahrten. Durch Verbesserung des Straßenbelags. Durch übersichtlichere Fahrbahnmarkierungen. Durch Blend- und Wildschutzzäune. Durch Beheizung und Beleuchtung besonders gefährdeter Teilstrecken. Vieles davon könnte bereits verwirklicht sein, wenn ... wenn die vom Autofahrer aufgebrauchten Mittel an Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer weitgehend in den Straßenbau geflossen wären. Das war bisher aber nicht der Fall. Jedes Jahr leisten die Autofahrer ein Übersoll von mehreren Milliarden DM. Falschmünzerei betreibt demnach derjenige, der behauptet, die Autofahrer seien „Kostgänger der Nation“ und würden ihren „Fahrpreis“ für die Benutzung der Straßen nicht voll bezahlen.

Der Mensch

Er ist das Maß aller Dinge. Auch im Verkehr. Wenn er seine Fahrfähigkeiten überschätzt und die physikalischen Grenzen seines Fahrzeugs nicht kennt — ist alles andere vergeblich: Das sicherste Auto, die bestausgebaute Straße. Jeder 5. Autofahrer in der Bundesrepublik hat einen Sehfehler. 3 bis 3,5 Millionen Autofahrer hören schlecht oder überhaupt nicht. 20 Prozent aller tödlichen Unfälle ereignen sich nachts. Aber nur 9 Prozent des Verkehrs spielt sich zwischen 22 und 6 Uhr ab. Zehntausende von „Autounfällen“ werden von Fußgängern verursacht. Diese Zahlen muß man kennen, wenn über Verkehrsunfälle geredet wird. Im Handschuhfach jedes neuen Wagens liegt eine Betriebsanweisung für das Fahrzeug. Eine Gebrauchsanweisung für den Menschen selbst kann niemand mitliefern.

Die Statistik

Zwei Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes zum Thema „Unfallursachen“ lesen sich so: „Die registrierten Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden sind auf folgende Ur-

sachen zurückzuführen: 80 Prozent auf falsches Verhalten von Fahrzeugführern, 12 Prozent auf falsches Verhalten von Fußgängern, 6 Prozent auf Straßenverhältnisse, 2 Prozent auf technische Mängel am Fahrzeug (unzureichende Wartung u.ä.).“ Über weitere Unfallursachen gibt die Statistik folgende Auskunft (Reihenfolge = Rangfolge): 1. zu schnelles Fahren, 2. falsches Verhalten von Fußgängern, 3. Nichtbeachtung der Vorfahrt, 4. falsches Überholen, Vorbeifahren oder Begegnen, 5. Fahren unter Alkoholeinfluß, 6. falsches Einbiegen, Ein- und Ausfahren, Wenden, 7. zu dichtes Aufahren, 8. Eis und Schnee. — Man sieht: Kein Verkehrsmittel ist problemlos. Übrigens: Auch jene in der „guten alten Zeit“ hatten ihre gefährlichen bis tödlichen Tücken.

Kein Zufall

Dennoch: Jeder Verkehrstote ist ein Toter zuviel. Aber das ist nicht zu verkennen: Der Mensch, der Autofahrer, hat deutlich dazu gelernt. 1974 wurden weniger Verkehrstote gezählt als in den Vorjahren. Entgegen dem Bestandszuwachs ist allgemein eine rückläufige Tendenz der Verkehrsunfälle zu verzeichnen. Diese Entwicklung ist nicht zufällig. Autofahren wird sicherer. Das soll und darf aber nicht beruhigen. Autofahren ist Berufsarbeit. Es setzt Kenntnisse, Überlegungen und Präzision voraus. Wer sich darauf einstellt, fährt mit geringerem Risiko. Die Autos sind Werkzeuge zur Fortbewegung. Sie brauchen Wartung und Pflege.

Kein Ersatz

Die Straßen sind Bestandteil unseres Verkehrssystems. Eine optimale Straßenführung vermittelt optimale Sicherheit. Dem Menschen müssen alle nur denkbaren Hilfen gegeben werden. Von der Verkehrserziehung im Kindesalter bis zur neuzeitlichen Verkehrslenkung. Glauben ist gut. Wissen ist besser! Die Unfallursachenforschung muß intensiviert werden. Wir müssen weiter arbeiten. Am Auto. An den Straßen. An uns selbst. Das Auto darf kein Fetisch sein. Aber auch kein Schreckgespenst. Der Wunsch des Menschen, nach Belieben den Ort wechseln zu können, ist in keiner Automobilfabrik erfunden worden. Er ist älter als das Auto. Aber erst das Auto kann ihn befriedigen. Besser als jedes andere Verkehrsmittel. Wir wollen und müssen mit dem Auto weiterleben. Kein Ersatz ist in Sicht. VDA

Der Universalfräser



Der Auszubildende A. Engelhardt beim Fräsen einer Spezial-Reibahle auf einer Universalfräsmaschine unter Verwendung eines Universal-Teilapparates.

In unserer Artikelreihe über Ausbildungsberufe geht es in diesem Bericht um den Universalfräser. Die Ausbildungszeit beträgt drei Jahre, die nach Abschluß einer Berufsfachschule, einer anderen anerkannten Bildungseinrichtung oder durch überdurchschnittliche

Leistungen auf 2 1/2 bis 2 Jahre verkürzt werden kann. Das Arbeitsgebiet des Universalfräasers ist überaus vielseitig, bedingt durch eine Fülle von Maschinenarten mit sehr unterschiedlichen Fertigungsmöglichkeiten. Die Vielseitigkeit dieses Berufes wird deutlich, wenn man weiß, daß bei sehr vielen Arbeitsprozessen in fast allen Industriebereichen Fräsvorgänge erforderlich sind.

Der Universalfräser muß folgende Kenntnisse und Fertigkeiten beherrschen: Grundkenntnisse in der Metallbearbeitung, das Lesen von Fertigungszeichnungen, Eigenschaften, Verwendungs- und Bearbeitungsmöglichkeiten von Werk- und Hilfsstoffen, Spannen und Ausrichten der Werkstücke, Wahl und Einsatz notwendiger Werkzeuge, Fräsen von Stahl, Gußwerkstoffen, Nichteisenmetallen und Kunststoffen nach Zeichnung. Nach bestandener Facharbeiterprüfung ist ein Aufstieg in viele technische Angestelltenberufe möglich. Durch Weiterbildung kann unter anderem der Weg über die Fachhochschulreife zum Ingenieur führen.



Meister E. Kantner mit dem Auszubildenden C. Schilling bei der Unterweisung an einer Universalfräsmaschine. Es geht dabei um das Messen mit der Tiefenschraublehre nach einem Fräsvorgang.

Meinungsfreiheit

Als der „rote“ Freiherr v. V. im letzten Herbst seinen Meister auf der Betriebsversammlung beleidigte und deshalb entlassen wurde, schrien einige Leute Zeter und Mordio. Diese Entlassung sei ein Präzedenzfall. Gegen alle, die in Zukunft eine unliebsame Meinung vertreten, solle sie als Druckmittel angewandt werden. Untermauert wurde diese Behauptung später damit, auf der Betriebsversammlung kurz vor Weihnachten hätten sich gerade drei Männlein zu Wort gemeldet, ein Beweis dafür, wie eingeschüchtert die Menschen bei Opel seien. Erfahrungsgemäß ist jedoch die Redefreiheit auf der vorweihnachtlichen Betriebsversammlung nie sehr groß gewesen. Auf der letzten Betriebsversammlung übten jedoch 23 Redner wieder sehr heftige Kritik an Vorgängen im Unternehmen, womit das ganze Gerede von der angeblich beabsichtigten Einschüchterung wirkungsvoll widerlegt worden ist.

Integriert

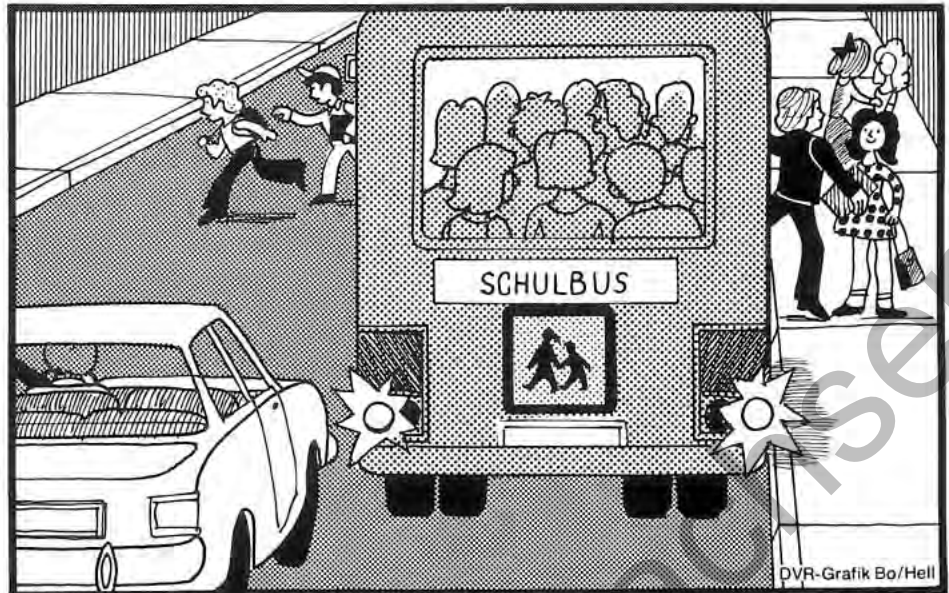
Mancher hat unter den Kollegen seiner Umgebung Menschen, die dann und wann ein wenig Ärger machen. Im Grunde kennt man aber auch ihre guten Seiten. „Was, der X macht mal wieder Zicken? Keine Angst, der ist bald wieder ein vollkommen normaler Mensch.“ Und dann denkt man bei sich: Woanders gäbe es wegen dem sicher laufend Querelen, bei uns hier aber ist er gut eingebaut, integriert, wie man so schön sagt. Da spürt er in der Regel doch ganz ordentlich. In so einer kleinen Gemeinschaft lernt man sich eben gegenseitig zu tolerieren. Desto besser läuft die Arbeit.

Wehmütig

Im weiten Bereich der Gebäude am Hauptportal hört man Geräusche von Preßlufthämmern. Sie stammen von den Männern, die den großen Opel-Schornstein kleiner und kleiner machen. Wenn diese Zeilen im Druck erscheinen, wird nicht mehr sehr viel von ihm übrig sein. Die Abbrecher oder die „Schwindelfreien“, wie sie im letzten Heft genannt wurden, haben sich dem Erdboden genähert. Manchen, die die Demontage verfolgen, und das gilt für allem für die älteren Mitarbeiter unter uns, wird es etwas wehmütig ums Herz. Der Schornstein war halt doch ein Stück Werksgehichte. Immerhin ragte er seit Ende der zwanziger Jahre in den Rüsselsheimer Himmel. Und auch viele, die meist nur ganz unbewußt den Blick auf ihn richteten, fühlen gerade jetzt ein Bedauern, da es mit ihm zu Ende geht. Spectator



Kinder im Verkehr



Vom Tempo auf der Autobahn

So reibungslos, wie das die Befürworter der Richtgeschwindigkeit gehofft hatten, läuft der Verkehr zuweilen auf den Autobahnen noch nicht. Da sind zunächst diejenigen, die mit 150, 170 und noch schneller dahinflitzen. Zwar machen sie sich dadurch nicht strafbar, aber sie müssen sich darüber klar sein, daß sie bei dieser Geschwindigkeit erhöhte Verantwortung tragen. Sie sollten andere, lang-

samer fahrende Autofahrer nicht ohne Gebühr gefährden. Das heißt nicht, daß sich jeder Autofahrer grundsätzlich an die

Richtgeschwindigkeit zu halten hat, aber er kann nur dann schneller fahren, wenn es die Verkehrslage zuläßt. Wer dagegen rücksichtslos über die Autobahn jagt, unentwegt die Lichthupe betätigt, langsamere Fahrer fast schon brutal aus der Fahrspur drängt, bis auf wenige Meter auffährt oder vielleicht sogar noch rechts überholt, nur um mit seiner Geschwindigkeit nicht heruntergehen zu müssen, der ist ein Verkehrsrowdy. Andererseits kann zu langsames Fahren den Verkehr ebenfalls behindern und sogar Grund für Unfälle sein. Wer die Richtgeschwindigkeit einhält oder unter ihr bleibt, hat noch lange keinen „Freibrief“ für die linke Fahrspur. Es steht ihm auch keineswegs zu, schnellere Fahrer erziehen zu wollen. Gute Partnerschaft erfordert, daß man die linke Fahrspur für schnellere Fahrzeuge freigibt, sobald die rechte frei ist. Man kann sich auch durchaus einmal kurz in eine Kolonne einordnen, um so schnellere Fahrer vorbeilassen zu können. Selbstverständlich darf man auf der Autobahn unter 130 bleiben, nur sollte man dabei den schnellen Verkehr nicht behindern. Die Polizei beobachtete, daß langsamere Fahrer im Vertrauen darauf, daß auch andere nicht schneller sind, plötzlich zum Überholen auf die linke Fahrspur wechseln, ohne sich durch einen Blick in den Rückspiegel zu überzeugen, ob sie das gefahrlos tun können. Grund für viele schwere Unfälle.



Selbst ist der Mann — selbst ist die Frau. Daran muß vor allem dann erinnert werden, wenn man an den Selbstbedienungs-Tankstellen tankt und dafür auf den sonst üblichen kostenlosen Service verzichten muß. Ölstand, Reifendruck und Kühlwasserstand müssen dann schon gelegentlich selbst geprüft werden, wie von der jungen Dame auf unserem Bild, sonst kann es böse Überraschungen geben.

„Lieferanten des Jahres '74“

Ende April fand zum zweiten Mal die Auszeichnung der „Lieferanten des Jahres“ statt. Im Rahmen einer kleinen Feier wurden die 56 besten Lieferanten von Fertigungsmaterial des Jahres 1974 ausgezeichnet. Der Kreis dieser Firmen hatte sich im Vergleich zum Vorjahr fast verdoppelt. Die Kriterien, die zur Auswahl gerade dieser Firmen führen, sind vor allem qualitativ stets einwandfreie Produkte, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit in der Anlieferung, Anpassung an den schwankenden Bedarf und nicht zuletzt aktive Mitarbeit bei der Suche nach konstruktiven Verbesserungen bei gleichzeitiger Kostensenkung.

Geringer Abstand

Vorstandsmitglied Dr. K. Kartzke, Direktor des Beschaffungswesens, begrüßte die Vertreter der ausgezeichneten Lieferfirmen und betonte, daß der Qualitätsgedanke durch die Auszeichnung der besten Lieferanten besonders herausgestellt werden sollte. Damit wolle Opel allen Lieferanten von Fertigungsmaterial Ansporn geben, das nächste Mal diese Auszeichnung für sich zu erringen. Man sei sich klar darüber, daß der Abstand in der endgültigen Bewertung zwischen den Anwesenden und denen, die als zweite durchs Ziel gegangen sind, oft nur ganz gering sei. Man wolle sich deshalb davor hüten, von den nicht Anwesenden zu behaupten, sie leisteten keine Qualitätsarbeit. Wir suchten alle Lieferanten von vornherein danach aus, daß sie in der Lage sind, die hohen Qualitätsansprüche unseres Unternehmens zu erfüllen.

Steigende Ansprüche

W. Pihan, Direktor Qualitätsförderung und Inspektion, befaßte sich in seinem Referat unter anderem auch mit dem gewachsenen Verbraucherbewußtsein. Eine Entwicklung, die sich in Europa und Amerika durch Verbraucherräte und Verbraucherberatungsstellen und durch die immer mehr sichtbar werdende Herstellungshaftung in allen Industriebereichen beschleunigt. Die steigenden Ansprüche des Menschen als Konsument seien aber eigenartigerweise auf der anderen Seite mit einem nachlassenden Qualitätsbewußtsein desselben Menschen als Produzent verbunden. Der Mensch sei immer weniger bereit, Leistungen zu erbringen. Pihan sagte in diesem Zusammenhang: „Wenn wir uns nun fragen, ob es denn in Zukunft überhaupt noch möglich ist, all diese gegenläufigen Entwicklungen im Griff zu behalten — auf der einen Seite Qualität zu erbringen — auf der anderen Seite Kosten zu begrenzen, abnehmendem Leistungswillen zu begegnen, mit ausländischen Produkten zu konkurrieren, die Umweltverschmutzung zu reduzieren und bei all dem noch mit Ertrag zu arbeiten, um die Zukunft zu sichern, so kommen wir bei Opel jedenfalls noch immer zu einem klaren Ja.“

Zur Mitarbeit aufgerufen

Th. Steuding, Leiter des Fertigungsmaterialeinkaufs, rief die Lieferanten in seinem Referat zur Mitarbeit auf allen Gebieten auf, seien sie technischer oder kaufmännischer Art. Jeder Vorschlag sei willkommen und werde geprüft. Die Vorschläge sollten bereits in das Angebot als Alternativlösung aufgenommen werden.

Der zuständige Einkäufer werde sie dann mit den zuständigen Abteilungen unseres Hauses diskutieren. Der Vorteil brauche gar nicht immer allein in einem niedrigeren Stückpreis zu liegen; es könnten auch Montagekostensparnisse sein. Besonders in der heutigen Zeit müsse man bestrebt sein, Kosten so niedrig wie möglich zu halten. Dabei sei es selbstverständlich, daß die Vorschläge sinnvoll sein müßten und nicht etwa zum Beispiel krasse Qualitätsminderungen nach sich ziehen dürften.

Dr. K. Kartzke, W. Pihan und Th. Steuding überreichten anschließend Urkunden an die Repräsentanten der 56 besten Lieferfirmen.



Überreichung der Urkunde an einen der Vertreter der ausgezeichneten Firmen durch (von links) Dr. K. Kartzke, W. Pihan und Th. Steuding.

Die Ausgezeichneten

Nachfolgende Firmen wurden in den in Klammern aufgeführten Produktgruppen ausgezeichnet:

Gebr. Ahle, Karlsthal (Wagenfedern); K. Augenstein, Schwann (Elektrokleinteile); Bauer & Schaurte, Neuss (Schrauben); Behr-Thomson Dehnstoffregler GmbH, Kornwestheim (Temperaturregler); J. H. Benecke GmbH, Vinnhorst (Kunstleder); Johann Borgers KG, Bocholt (Jutefilz); Robert Bosch GmbH, Frankfurt (Motorelektrik); Metallwerk Max Brose & Co, Coburg (Fensterheber); Eisenwerk Brühl GmbH, Brühl (Zylinderguß); Dekalin, Hanau (plastische Abdichtmasse); Devalit-Plastik Rich, van Deest, Wuppertal-Barmen (Kunststoffteile); Jakob Faulstroh, Groß-Gerau (Preß- und Stanzteile); FHS Stahlverformung GmbH, Iserlohn (Integralschaumteile); Georg Fischer GmbH, Mettmann (Tempergußteile); G. Henning KG, Nieder-Marsberg (Schlauchsellen); Gevelsberger Stahlwerke Heinrich Dieckerhoff, Gevelsberg (Graugußteile); Heinrich Gillet KG, Edenkoben (Auspufftöpfe); Glyco-Metall-Werke Daelen & Loos GmbH, Wiesbaden-Schierstein (Lagerschalen); Friedrich Goetze AG, Burscheid (Kolbenringe); Gebr. Happich GmbH, Wuppertal-Elberfeld (Ausstattungsteile); Heinrich Häussling, Lambrecht (Watte und Watte pads); Gummi-Henniges KG, Hannover (Gummiformteile); Max Kammerer GmbH, Oberursel (Bowdenzüge); Fritz Keiper KG, Remscheid (Sitzbeschläge); Arnold Kiekert Söhne, Heiligenhaus (Türschlösser); Hans Kolb KG, Großberghofen (Sicherheitsgurte); Küster & Co. GmbH, Ehringshausen (Bremsseile); Leitex GmbH & Co. KG, Leichlingen (Teppiche); Lemmerzwerke GmbH, Königswinter (Scheibenräder); Mahle GmbH, Stuttgart (Motorkolben); Karl Maier, Ditzingen (Normteile); Mann & Hummel GmbH, Ludwigsburg (Luftfilter); Mareg Accumulatoren GmbH, Idstein (Batterien); Metzeler Schaum GmbH, Memmingen (Polsterauflagen aus Schaum); Muhr & Bender, Attendorn (Technische Federn); E.A.H. Naue KG, Espelkamp (Polsterauflagen aus Gummihair); Petri AG, Aschaffenburg (Lenkräder); Phoenix Gummierwerke AG, Hamburg-Harburg (Gummimetallteile); Gummiewarenfabrik Pongs & Co., Aachen (Gummiprofile); A. Raymond, Lörrach (Befestigungsteile); Kabelwerke Reinshagen GmbH, Wuppertal-Ronsdorf (Kabelsätze); Reinz-Dichtungs-GmbH, Neu-Ulm (Dichtungen); G. Roth KG, Frankfurt (Zierleisten); Roland Sintermetall und Transporttechnik GmbH, Oberhausen (Sinterteile); Wilh. Schade, Plettenberg (Stahlprofile); Industriewerk Schaeffler, Herzogenaurach (Nadellager); Ed. Scharwächter KG, Remscheid (Scharniere); Feinpappenwerk Gebr. Schuster, Dachau (Teile aus Pappe); Sekurit Glas Union GmbH, Köln (Glas); Siemens Aktiengesellschaft, Frankfurt (Heizungsanlagen); SWF Spezialfabrik für Autozubehör Gustav Rau GmbH, Bietigheim (Wischeranlagen); Alfred Teves GmbH, Frankfurt (Bremsaggregate); Textar GmbH, Leverkusen (Brems- und Kupplungsbelege); Westf. Metallindustrie KG Hueck & Co., Lippstadt (Leuchten); VDO Tachometer-Werke, Schwalbach (Instrumente); Ymos Metallwerke Wolf & Becker GmbH, Hausen (Wagenschloßgarnituren).



WERK BOCHUM



Die Wahl ist gelaufen

G. Perschke wieder Betriebsratsvorsitzender

Als am 6. Mai um 20.00 Uhr die Wahllokale im Bochumer Werk geschlossen wurden, begannen im großen Lichthof von Bau D 8 die Vorbereitungen für die Auszählung. In 11 Wahllokalen hatten über 100 Helfer für eine ordnungsgemäße Durchführung der Betriebsrats- und der Aufsichtsratswahl gesorgt. Die Stimmentauszählung, die sich über Nacht bis in die frühen Morgenstunden hinzog, war die letzte große Schlacht, die der Wahlvorstand und seine Helfer zu schlagen hatten.

Folgendes Ergebnis wurde ermittelt: Wahlberechtigt waren 15.104 Arbeiter und Angestellte. Gewählt haben 12.597 Arbeiter und Angestellte, gültige Stimmen 12.176, ungültige Stimmen 421, Wahlbeteiligung 83,4 Prozent. Entsprechend dem Stimmenanteil erhielten die Arbeiter der

Liste 1 = 6.701 (18 Sitze), Liste 2 = 4.601 (12 Sitze), Liste 3 = 874 Stimmen (2 Sitze). Die 5 Angestelltensitze fielen insgesamt der Liste 1 zu.

Auf der konstituierenden Sitzung am 15. Mai wurden G. Perschke als Betriebsratsvorsitzender und H. Gantenberg als dessen Stellvertreter wiedergewählt. Zum Bochumer Betriebsausschuß gehören: H. Beiske, A. Böhm, R. Breuer, H. Krause, P. Labensberg, H. Reuss, H. Schulz, S. Sonak und W. Wedde. Der Betriebsausschuß führt die laufenden Geschäfte des Betriebsrates.

In der nächsten Ausgabe der OPEL POST stellen wir die 37 gewählten Betriebsräte im Bild vor.



Unsere Jubilare

(Werk Bochum)



40

W. Horst
Prod.-Vorbereitg. Werk I
3.5.1975

25

- 2.5.1975
Walter Knab
Qual.Ktr.u.Insp.
Clemens Ostheimer
Karosseriewerk
- 11.5.1975
Hans Kasiol
Chassisbau I
- 15.5.1975
Wilhelm Mook
Preßwerk
- 22.5.1975
Alexander Bosserhoff
Beschaffungswesen
Karl-Heinz Marsilius
Prod.-Vorbereitg. Werk I
- 30.5.1975
Hans Schompert
Finanzabteilung

In wenigen Zeilen

Die Broschüren „Unser neues Mietrecht“ und „Wohngeld '75“ sind bei der Sozialabteilung des Werkes Bochum wieder vorrätig und können dort angefordert werden. (Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646.)

Betriebsversammlungen der Jugendlichen fanden am 29. und 30. April statt. Neben dem Rechenschaftsbericht der Jugendvertretung mit anschließender Diskussion stand ein Referat zur Betriebsratswahl auf der Tagesordnung.

Menschlich leben – aber wie?

„Azubis“ diskutierten hinter Schloßmauern

Die Bochumer Abteilung Berufsausbildung führt vor Ablauf der Ausbildungszeit für die Jugendlichen sozialpädagogische Werkwochen durch. Insgesamt 43 Auszubildende – in zwei Gruppen – haben kürzlich wieder an diesen Werkwochen teilgenommen. Tagungsort war Schloß Walbeck bei Geldern. Das Haus wird vom Christlichen Jugenddorfwerk e.V. geleitet. Das Thema der Werkwoche lautete: „Menschlich leben – aber wie?“ Wir sprachen mit Kornelia Bolz, die an der Tagung teilgenommen hat und fragten sie nach ihren Eindrücken:

OPEL POST: Fräulein Bolz, wir wollen Sie gleich mit der Frage überfallen, die wahrscheinlich auch Eltern, Freunde und Ausbilder gestellt haben: Wie war's?

K. Bolz: Ich fand es Klasse, man hätte ruhig noch drei bis vier Wochen anhängen können. Unter einem Schloß stellten wir uns natürlich alle etwas anderes vor. Alter Kasten und so, aber als wir ankamen, änderten wir unsere Meinung sofort. Das Schloß war mit allem möglichen Komfort ausgestattet. Die Zimmer waren modern eingerichtet; es gab Duschen, Tischtennisraum und Bierkeller. Sogar gemütliche Kaminzimmer mit Fernsehen waren vorhanden. Es war wie in einem Hotel.

OPEL POST: Wirft man einen Blick ins Programm, so kann man feststellen, daß es eine Mischung von Gesprächen, Referaten und Teamarbeiten war. Würden Sie uns darüber etwas sagen.

K. Bolz: Unsere Arbeit war sehr abwechslungsreich gestaltet. Zu den einzelnen Themen machten wir immer etwas anderes. Zum Beispiel beim Thema „Leistung – Liebe – Leben“ fertigten wir Collagen an; das Thema „Wodurch kann es zu Konflikten kommen?“ erarbeiteten wir uns durch Rollenspiele. Hier konnten wir unsere schauspielerischen Fähigkeiten zeigen. Mittels einer „AV-Anlage“ kamen wir sogar ins „Fernsehen“. Unter Kreativitätstraining stellten wir uns auch etwas anderes vor, als das, was wir machten: Ein Turmbauspiel zusammen mit der Gruppe einer anderen Firma. Die einzelnen Gruppen fertigten Türme nach eigenen Vorstellungen an. Dazu bekamen wir nur Schere, Karton, Klebstoff, Bleistift, Entwurfpapier und Lineal. Doch es klappte ganz gut. Es war lustig zu sehen, was dabei herauskam.

OPEL POST: Sie hatten an einem Tag Gelegenheit, mit Ausbildern und einem

Vertreter des Betriebsrates zu diskutieren. Was waren die Themen der Gesprächsrunde?

K. Bolz: Die Fragen und Themen waren sehr unterschiedlich, weil unsere Gruppe aus gewerblichen und kaufmännischen Mitarbeitern bestand. Es kamen bei den „Gewerblichen“ zum Beispiel das Rauchen in der Lehrwerkstatt, die Arbeit in den Abteilungen, in die sie versetzt werden und die Pausenregelung zu Sprache. Bei den „Kaufmännischen“ waren es wiederum ganz andere Probleme: Arbeitsmaterial für den Werksunterricht, was kommt nach der Ausbildung, hauptamtliche Ausbilder und das alte Thema Aufenthaltstraum. Unsere Ausbilder standen uns Rede und Antwort, was ich sehr gut fand, denn wir haben sonst selten Gelegenheit, uns ausgiebig mit ihnen über unsere Probleme zu unterhalten. Ich finde, daß es ein guter Abschluß unserer Werkwoche war.

OPEL POST: Neben der Arbeit hat es doch sicher auch Freizeit gegeben. Wie wurde diese Zeit genutzt?

K. Bolz: Unsere Freizeit haben wir dazu genutzt, uns sportlich zu betätigen. Wir



Gesprächspartnerin Kornelia Bolz.

liehen uns Fahrräder beim Hausmeister und radelten nach Holland oder Geldern. Es war ziemlich anstrengend, aber es hat jede Menge Spaß gemacht.

OPEL POST: Die Werkwoche ist gelaufen. 43 Auszubildende haben von diesem Angebot der Firma Gebrauch gemacht. Was könnte Sinn und Zweck dieser Wochen sein?

K. Bolz: Ich würde sagen, Sinn und Zweck bestanden darin, die Zusammenarbeit zwischen den Auszubildenden zu verbessern. Auch das Zusammenleben spielte eine große Rolle. So war es, und wir lernten auch, die Meinungen anderer zu akzeptieren.

OPEL POST: Wir danken Ihnen und wünschen für die weitere berufliche Laufbahn alles Gute.



Oben die Tagungstätte, unten die Gesprächsrunde.





FÜNF MILLIONEN WAGEN AUS BOCHUM

Der Jubiläumswagen wurde für „Ein Platz an der Sonne“, der erste der nächsten Million für die „Aktion Sorgenkind“ gestiftet

Fünf Millionen Automobile sind seit Aufnahme der Produktion in Bochum von Ende 1962 bis Ende April 1975 produziert worden. Am 23. April lief im Beisein von Generaldirektor John P. Mc Cormack der Jubiläumswagen – ein Kadett Caravan – vom Endmontageband. „Ich freue mich besonders“, sagte der Generaldirektor, „den fünfmillionsten Wagen aus Bochum und den ersten der nächsten Million an Organisationen übergeben zu dürfen, deren gemeinnütziges Wirken große Anerkennung verdient und findet.“

Empfänger der beiden gestifteten Wagen waren Jochen Richert, „Vater“ der Fernsehlotterie „Ein Platz an der Sonne“, und Alfred Moritz für die „Aktion Sorgenkind“.

In seiner Ansprache zeichnete der Generaldirektor ein optimistisches Bild: „Alle Zeichen deuten auf ein weiteres, wenn auch langsames Wachstum der Automobilmärkte hin.“ Der moderne Mensch habe einen Anspruch auf das

Auto, er könne und wolle darauf nicht verzichten. Im Hinblick auf die Situation bei der Adam Opel AG sagte er: „Es geht wieder aufwärts!“ Zwar sei auch an uns der weltweite Rückgang des Automobilgeschäfts nicht spurlos vorbeigegangen, doch von einer Strukturkrise könne keine Rede sein. Nun aber – nach einer in den letzten Monaten nicht leichten Zeit – gebe die steigende Nachfrage nach Opel-Automobilen Anlaß zu Sonderschichten und sogar zu Neueinstellungen. Seinen besonderen Dank richtete der Generaldirektor an die Mitglieder der Belegschaft für ihren persönlichen Einsatz und an den Betriebsrat für die verantwortungsbewußte Zusammenarbeit. Er sprach auch den Zulieferern und den Opel-Händlern seinen Dank aus.

In der Feier wurden auch firmenhistorisch bedeutsame Daten aus der Geschichte des Bochumer Opel-Werks hervorgehoben. 1962 lief der erste Kadett vom Band. Der seit 1936 erfolgreiche Kadett hatte damit einen

Nachfolger gefunden – ein Modell, das es breiten Kreisen erst erlaubte, sich zu motorisieren, nicht nur in Deutschland, sondern auch in vielen anderen Ländern der Welt. Mit einer Produktionszahl von über 107 000 Einheiten war der Kadett eines der erfolgreichsten Vorkriegsmodelle. Der Kadett hat auch unter den fünf Millionen in Bochum gebauten Wagen mit über 3,7 Millionen Einheiten den weitaus überwiegenden Produktionsanteil. Daneben laufen in Bochum die auch in Rüsselsheim produzierten Modelle Ascona und Manta vom Band. Fünf Millionen Automobile bedeuten gleichzeitig einen Anteil von fast 40 Prozent aller in der über 110jährigen Firmengeschichte produzierten 12,7 Millionen Automobile. Auf dem Bild oben erkennt man am Rednerpult den Generaldirektor, rechts daneben Vorstandsmitglied F. Beickler und Werksleiter H. Gensert, während in dem Jubiläumswagen J. Richert, „Vater“ der Fernsehlotterie „Ein Platz an der Sonne“ zu sehen ist.

An den Rand geschrieben

„Na, Hennes, heute wieder mal Sauerkraut auf dem Brot?“ fragte mich mein Kollege in der Pause. Er wußte nämlich, daß wir uns zu Hause kürzlich ein Kochbuch angeschafft hatten und es in der Woche einige Male Speisen und Gerichte a la Kochbuch gab. Meine Antwort: „Ihr armen Esser, außer Bratkartoffeln und Hering kennt ihr wohl nichts!“ Schon war das Gespräch über Essen und Trinken in vollem Gange. Unsere Ute machte allen den Mund wässrig und erzählte von ihrem letzten Essen in einem chinesischen Restaurant. Es wurden Lieblings Speisen aufgezählt, über Diät- und Rohkost gesprochen, die Frauen unserer Abteilung tauschten Rezepte aus. Willi prahlte, daß er einmal 14 Reibeplätzchen vertilgt hätte.

Einige von uns kamen gerade aus dem Speisesaal. Irgendjemand hatte ihnen zugerufen: „Na, was gab es heute wieder für einen Fraß?“ Da ging ich auf die Palme. Geschimpft habe ich und unsere Werksverpflegung verteidigt. Meine Kollegen sagten mir nachher, daß sie mich so noch nicht erlebt hätten. Warum? Ich kann es einfach nicht vertragen, wenn man die Arbeit unserer Köche und Frauen, kurz aller Mitarbeiter der Abteilung Werksverpflegung, so wenig anerkennt. Nach meiner Meinung haben wir bei Opel vergleichsweise doch einen ziemlich abwechslungsreichen Speiseplan. Immer Vorsuppe und oft Nachtisch.

Wie ich vor kurzem von einem Mitglied der Küchenkommission des Betriebsrates erfuhr, würden die DM 1,40, die wir für unser Essen zahlen, noch nicht einmal die reinen Materialkosten decken. Wir haben drei Gerichte, wobei man die Beilagen der ersten beiden Menüs noch austauschen kann, so daß 5 Variationen möglich sind. Außerdem steht jedem, der auf seine schlanke Linie achten will, zum gleichen Preis von 1,40 DM ein Obstbeutel mit einem Becher Joghurt zur Verfügung. Alles in allem für eine Werksverpflegung doch eine runde Sache. Als Hobbykoch möchte ich einmal danke sagen und unserer Abteilung Werksverpflegung meine Anerkennung aussprechen. Euer Hennes

Schwerbehindertenversammlung

Seit Mai 1974 ist ein neues Schwerbehindertengesetz in Kraft. Der genaue Titel des Gesetzes lautet: „Gesetz zur Sicherung der Eingliederung Schwerbehinderter in Arbeit, Beruf und Gesellschaft“. Über den Kreis der Kriegs- und Arbeitsopfer hinaus werden dadurch alle Behinderten, unabhängig von Art und Ursache ihrer Behinderung geschützt. Als Schwerbehinderte gelten alle körperlich, geistig oder seelisch Behinderten, die in ihrer Erwerbsfähigkeit um wenigstens 50 Prozent gemindert sind.

In unserem Bochumer Werk gibt es 748 schwerbehinderte Mitarbeiter; zusammen mit den ihnen Gleichgestellten sind es über 900. Nach dem Gesetz wählen die Schwerbehinderten ihren Vertrauensmann. In unserem Werk wurde die Wahl im Oktober 1974 durchgeführt. Der Vertrauensmann hat das Recht, mindestens einmal im Jahr eine Versammlung der Schwerbehinderten im Betrieb durchzuführen. Mitte April fanden jeweils im Werk I und II diese Versammlungen statt. Sie waren gut besucht. Fast alle betroffenen Mitarbeiter, die zu dem Zeitpunkt arbeiteten, waren anwesend. Für die Angehörigen der Gegenschicht wird im Laufe des Jahres eine weitere Versammlung durchgeführt.

Im Rahmen der Tagesordnung gab der Vertrauensmann H. Rosenstock einen Bericht. Oberamtsrat H. Schulte von der Kriegsofferfürsorgestelle Witten referierte über das neue Schwerbehindertenrecht. Vertreter des Betriebsrates berichteten aus der Arbeit der Personal- und Sozialkommission. Im Anschluß daran fand die Aussprache statt, an der sich die Schwerbehinderten unseres Werkes rege beteiligten. Unser Bild zeigt die Schwerbehinderten-Versammlung im Werk II.

Wir gedenken

(Werk Bochum)

Alfred Hammer, Chassisbau I geb. 28.1.22	gest. 16.4.75
Franz-J. Moritz, Preßwerk geb. 5.9.43	gest. 23.4.75
Herbert Judel, Ersatzst.u.Zubeh. geb. 10.7.23	gest. 27.4.75
Raimund Abraham, Beschaffungsw. geb. 21.12.30	gest. 28.4.75



Lieber Leser!

Eine Zeitung lebt von den Lesern. Das trifft auch für unsere OPEL POST zu. Wenn sie immer interessant, aktuell und lesenswert sein soll, sind wir auf Hinweise aus den verschiedensten Bereichen des Werkes, auf Kritik, Wünsche und Vorschläge aus dem Leserkreis angewiesen. In jedem Bereich geschieht etwas, das auch für andere von Interesse ist. Für die Spalte „Einer von uns“ suchen wir immer nach

besonderen Freizeitbeschäftigungen von Mitarbeitern. Soll die Serie „Bochumer Streiflichter“ fortgesetzt werden? Auch unser „Hennes“ ist für jede Anregung dankbar. Welche Themen interessieren besonders? Rufen Sie uns doch einmal an. Telefone gibt es an vielen Stellen im Werk. 2407 drehen, und schon erreichen Sie Ihre Redaktion Bochum.

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

Betriebsratswahl in Kaiserslautern

Wie in den Werken Rüsselsheim und Bochum fand auch in unserem Werk am 6. Mai die Betriebsratswahl für die Legislaturperiode 1975/78 statt. Erstmals wählten die Angestellten und die gewerblichen Mitarbeiter unseres Werkes ihre Vertreter getrennt. Die Wahlbeteiligung war sehr hoch, was vom großen Interesse unserer Werksangehörigen an den Wahlen zeugt.

Bei den Lohnempfängern waren 1.796 Mitarbeiter wahlberechtigt. 1.603 hatten ihre Stimmen abgegeben. 58 von den abgegebenen Stimmen waren ungültig. Die Wahlbeteiligung lag somit bei 89,25 Prozent.

Die Gehaltsempfänger beteiligten sich fast genauso rege wie die Lohnempfänger an der diesjährigen Wahl. Hier waren 322 wahlberechtigt. Die abgegebene Stimmenzahl betrug 285. Diese Zahl ist auch für die gültigen Stimmen gleich geblieben. Das bedeutet, daß bei den Angestellten die Wahlbeteiligung bei 88,51 Prozent lag.

In der konstituierenden Sitzung am 13. Mai wurde wiederum D. Krüger als Betriebsratsvorsitzender gewählt. K. Guthy, der erstmals als Angestellter kandidierte, wurde stellvertretender Betriebsratsvorsitzender. Weiter wurden in den Betriebsausschuß P. Schleicher, H.-J. Westphal, W. Balzer, W. Heinrich und W. Stöbener gewählt.



D. Krüger

K. Guthy

In der nächsten Ausgabe der OPEL POST werden wir die Betriebsräte im Bild vorstellen und die Ausschüsse, in die sie delegiert wurden, nennen.

Wir gedenken

Philipp Bachmann, Werksverpflegung
geb. 14.3.24 gest. 23.4.75

Ende des Kaiserslautern-Teils

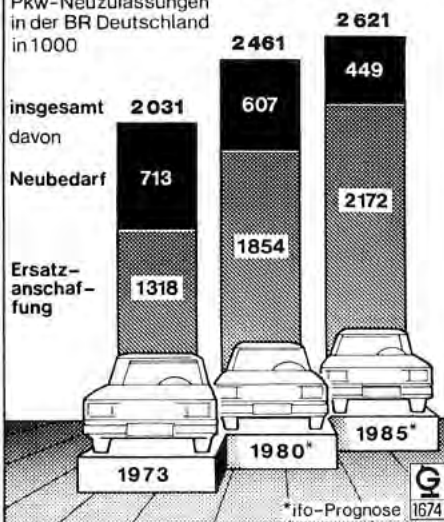
IFO-INSTITUT

Keine Dauerkrise auf dem deutschen Automarkt

Eine Dauerkrise auf dem deutschen Automarkt wird es nicht geben – jedenfalls nicht im nächsten Jahrzehnt. Zu diesem

Die Zukunft des Automarktes

Pkw-Neuzulassungen in der BR Deutschland in 1000



Audio-visuelle Unterrichtsmethode

Die audio-visuelle Unterrichtsmethode wird hier bei einer Unfallverhütungs-Meisterbesprechung in der Abteilung Werkzeugbau und Werksanlagen angewendet, denn die Erkenntnis, daß Hören und Sehen mehr vermitteln als nur bloßes Zuhören, darf besonders auf diesem Gebiet nicht vernachlässigt werden. Anschauungsmittel erleichtern den Vortrag, und der Zuhörer konzentriert sich besser. Auf unserem Bild demonstriert L. Wilhelmi die zulässige Belastung von Stahlseilen in Abhängigkeit vom jeweiligen Anschlagwinkel.



Schluß kommt das Ifo-Institut in einer Untersuchung über die Absatzchancen der Automobilindustrie. Die Pkw-Neuzulassungen in der Bundesrepublik werden – von kurzfristigen konjunkturellen Nachfrageschwankungen abgesehen – bis zum Ende des Prognosezeitraumes 1985 auf 2,6 Millionen steigen. Allerdings, der Neubedarf an Autos wird sinken, der Ersatzbedarf dagegen weiter an Gewicht gewinnen. Waren 1973 nur knapp zwei Drittel aller verkauften Wagen Ersatzanschaffungen, so werden es 1985 bereits mehr als vier Fünftel sein, so das Institut. Wir können solche Prognosen nur begrüßen.



In Berlin finden zur Zeit Dreharbeiten zu dem neuen Telly-Savalas-Film „Inside Out“ statt. Der Film wird in der Bundesrepublik ab Februar 1976 zu sehen sein. In dem Streifen „spielen“ auch Opel-Wagen mit.

Der 250.000. Commodore ist in diesen Tagen vom Produktionsband unseres Rüsselsheimer Werkes gelaufen. Die inzwischen in der zweiten Modellgeneration gebaute Sechszylinder-Baureihe der gehobenen Mittelklasse hat seit ihrer Einführung im Jahre 1967 einen umfangreichen Kundstamm bei Liebhabern leistungsstarker und komfortabler Tourenwagen gefunden.

Neuer Diplomat für den Vizepräsidenten

Der Bundstagsvizepräsident Hermann Schmitt-Vockenhausen, ein alter Opel-



Fahrer, hat dieser Tage seinen neuen Dienstwagen, wieder einen Diplomat, im Werk in Empfang genommen. Bei dieser Gelegenheit sprach er mit Vertretern der Geschäftsleitung und des Betriebsrats über aktuelle Fragen. Auf dem Bild Verabschiedung durch K. Krödel und H. Grigat, (Verkauf), und (rechts) W. Majer, Public Relations.

Kurz berichtet

Das Unternehmen beschäftigte Mitte Mai in seinen drei Werken und der Niederlassung Berlin 46.472 Mitarbeiter (Ende März: 45.312).

Auf Händlertagungen in den Zonenbereichen im Laufe des Monats Mai wurde neben anderen Programmpunkten auch

der neue „City-Kadett“ (siehe Seite 2) vorgestellt.

Vertreter von Verkehrsministerien und technischen Institutionen aus acht europäischen Ländern informierten sich bei einem Seminar mit Fachleuten der Abgaskontrolle und Fahrzeugsicherheit. Bei einem Crash-Test auf dem Opel-Prüffeld Dudenhofen konnten die Teilnehmer die in die Praxis umgesetzte Theorie beobachten.

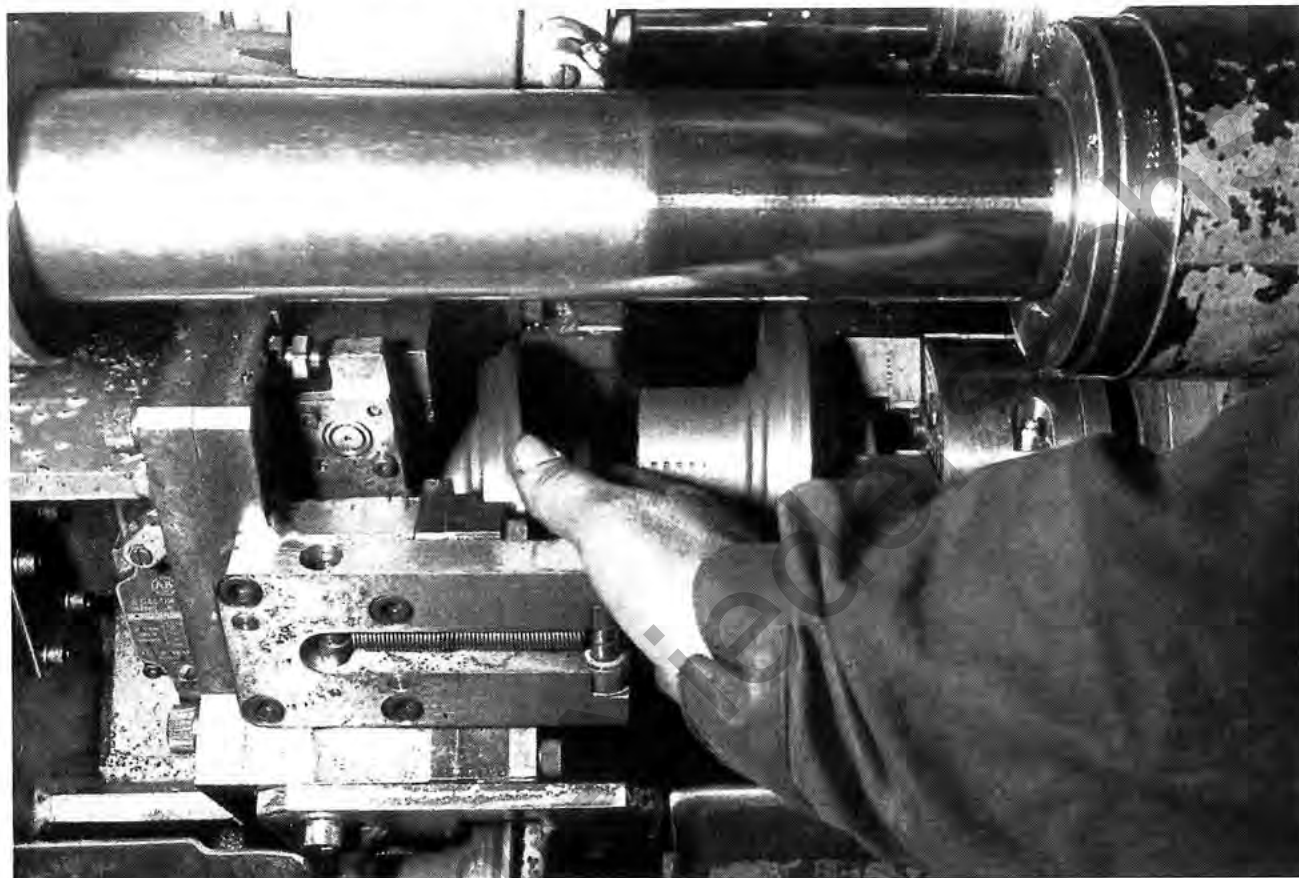
Wir gedenken

(Werk Rüsselsheim)

Katharina Dammel, Rentnerin geb. 2.9.15 gest. 14.3.75	Wilhelm Bormuth, Rentner geb. 29.7.07 gest. 17.4.75	Jakob Dillich, Rentner geb. 18.1.02 gest. 30.4.75	Wilhelm Paul, Rentner geb. 2.9.06 gest. 7.5.75
Josef Schmidt, Rentner geb. 24.3.09 gest. 22.3.75	Karl Straub, Rentner geb. 2.10.07 gest. 18.4.75	Willi Treber, Rentner geb. 18.7.97 gest. 1.5.75	Ella Müller, Rentnerin geb. 11.2.10 gest. 8.5.75
Adam Daab, Rentner geb. 21.3.04 gest. 25.3.75	Joh. Valentin Hain, Rentner geb. 7.12.01 gest. 19.4.75	Karl Binnefeld, Rentner geb. 16.7.04 gest. 3.5.75	Heinrich Maaß, Rentner geb. 2.9.11 gest. 9.5.75
Wilhelm Stang, Rentner geb. 2.6.14 gest. 4.4.75	Emil Hollmann, Rentner geb. 30.1.05 gest. 19.4.75	Friedrich Keim, Rentner geb. 12.11.94 gest. 4.5.75	Georg Kolter, Rentner geb. 10.9.05 gest. 9.5.75
Jakob Koch, Rentner geb. 23.7.78 gest. 8.4.75	Gottfried Adams, Rentner geb. 19.1.10 gest. 20.4.75	Hubert Voog, Rentner geb. 13.4.13 gest. 3.5.75	Heinz Klöckner, Gerippebau geb. 18.9.34 gest. 10.5.75
Ludwig Berth, Rentner geb. 12.6.00 gest. 14.4.75	Ernst Dickel, Rentner geb. 1.3.05 gest. 20.4.75	Klaus Mlink, Härtereier geb. 11.11.39 gest. 5.5.75	Berthold Kroll, Instandhaltung geb. 7.1.27 gest. 10.5.75
Herbert Niedostatek, Rentner geb. 13.6.14 gest. 14.4.75	Jakob Orth, Rentner geb. 25.7.97 gest. 20.4.75	Walter Schneider, Rentner geb. 7.6.13 gest. 5.5.75	August Braum, Rentner geb. 24.9.01 gest. 11.5.75
Franz Weber, Rentner geb. 1.12.06 gest. 14.4.75	Peter Schönbein, Rentner geb. 14.1.02 gest. 23.4.75	Leo Benner, Rentner geb. 1.5.10 gest. 6.5.75	Rudolf Lechert, Rentner geb. 18.7.14 gest. 12.5.75
Herbert Modler, Rentner geb. 12.4.09 gest. 15.4.75	Karl Weiß, Rentner geb. 11.11.05 gest. 24.4.75	Heinrich Göttert, Ersatzteilel. geb. 26.2.20 gest. 6.5.75	Otto Heidrich, Rentner geb. 17.11.04 gest. 13.5.75
Friedrich Brotrecht, Rentner geb. 21.7.03 gest. 16.4.75	Martin Baumann, Lackiererei geb. 11.5.32 gest. 27.4.75	Kurt Händler, Rentner geb. 16.9.13 gest. 6.5.75	Adam Breier, Rentner geb. 22.11.02 gest. 14.5.75
Philipp Boos, Rentner geb. 23.1.12 gest. 17.4.75	Heinrich Kaffenberger, Rentner geb. 24.7.08 gest. 27.4.75	Martin Luther, Rentner geb. 1.3.12 gest. 6.5.75	Josef Glas, Rentner geb. 9.4.91 gest. 14.5.75
	Friedrich Reul, Rentner geb. 13.4.02 gest. 28.4.75	Josef Faß, Rentner geb. 15.6.96 gest. 7.5.75	Norbert Hauff, Gerippebau geb. 16.8.36 gest. 14.5.75
	Paul Thomas, Rentner geb. 12.4.03 gest. 28.4.75	Hans Martin Giesler, Preßwerk geb. 28.2.25 gest. 7.5.75	Eugen Schmitt, Rentner geb. 13.6.91 gest. 14.5.75
	Fritz Ullmann, Rentner geb. 3.10.05 gest. 28.4.75	Karl Hofmann, Rentner geb. 19.7.09 gest. 7.5.75	Josef Vollhardt, Rentner geb. 7.12.11 gest. 15.5.75



Hoffentlich ausgeschaltet!



„Hoffentlich ausgeschaltet“, kann man in Abwandlung eines bekannten Werbeslogans hier nur sagen. Da fällt zum Beispiel ein Montageteil oder ein Meßinstrument in die Maschine, ein Werkstück verklemmt sich in einer Transportvorrichtung oder kommt nicht richtig in der Werkstückaufnahme zu liegen. Späne behindern den Ablauf oder ein Endschalter wird nicht angefahren. Kleinigkeiten zwar, aber dennoch ärgerlich, denn irgendwie geht's im Moment nicht weiter. Die Ursache ist zu erkennen und die Möglichkeit, sie mit einem Handgriff zu beheben, ist im wahrsten Sinne des Wortes greifbar nahe – und es sieht ja meist so ungefährlich aus.

Zu spät kommt dann oft die Einsicht, daß eine blockierte Transportvorrichtung ihren Weg spätestens in dem Augenblick fortsetzt, in dem das verklemmte Werkstück in die richtige Lage kommt und die Maschine doch schneller ist als die eigene, oftmals überschätzte Reaktion oder daß es infolge irgendeines Defektes zu unerwarteten Bewegungen der Maschine kommen kann.

Man sollte nicht erst durch eigene, bittere Erfahrung klug werden, sondern – wenn immer möglich – sichere Hilfswerkzeuge benutzen! Und ist es einmal unumgänglich, unsere wertvollsten „Werkzeuge“, unsere Hände und Finger, in einem Gefahrenbereich einzusetzen, dann nur bei ausgeschalteter Maschine oder Einrichtung! Bei hydraulisch oder pneumatisch betätigten Einrichtungen zusätzlich den vorhandenen Druck durch Entlüften abbauen!