

OPEL

POST

6-75

AUS DEM INHALT

Jubilarfeier	Seite 3
Zum Thema Gurt	Seite 4
Neues Verkehrsgutachten	Seite 5
Blutspendeaktion	Seite 6
Betriebs- ratsausschüsse	Seite 8
Der Gesamt- betriebsrat	Seite 9
AUDIT – Was ist das?	Seite 12
Unsere Jubilare	Seite 14
Der neue Betriebsrat	Seite 16
Ausbildungsberuf Universalschleifer	Seite 19
Am Lenkrad	Seite 20
Die Einigungsstelle	Seite 21
Urlaubskaleidoskop	Seite 22
Werk Bochum	Seite 26
Werk Kaiserslautern	Seite 30
Zum Thema Unfallverhütung	Seite 32



GM

DER URLAUB STEHT BEVOR

OPEL POST

Heft 6 / 1975 – 26. Jahrgang

Juni-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 Werksurlaub steht vor der Tür. In wenigen Tagen wird der große Aufbruch beginnen. Zunächst in Rüsselsheim und Kaiserslautern, acht Tage später dann auch in Bochum. Drei Wochen werden die Bänder ruhen. Jetzt kommt es darauf an, daß der Wettergott ein Einsehen hat. Denn zum Tummeln an der See oder wo sonst auch immer gehört Sonnenschein. Tips und interessante Beiträge zum Thema Ferien in unserem Urlaubskaleidoskop ab Seite 22.

Alle Möglichkeiten der Kostendämpfung ausschöpfen

Seit 1973 hat sich die nationale und die internationale Wirtschaftslage grundlegend gewandelt. Auch unsere Branche wurde in diese Entwicklung einbezogen. Die seit Frühjahr 1975 zu beobachtende günstige Entwicklung auf dem Inlandsmarkt, von der aber niemand sagen kann, ob sie anhalten und sich im nächsten Jahr fortsetzen wird, darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß Kostensteigerungen bisher unbekanntes Ausmaßes die Ertragslage der Unternehmen in gefährlicher Weise beeinflussen. Der Kostendruck findet vielfach kaum noch ein Ventil und beginnt an der Substanz vieler Unternehmen zu zehren. Es wird auch mehr denn je deutlich, wie sehr die Bundesrepublik infolge ihres zu kleinen Binnenmarktes auf den Export angewiesen ist, daß wir aber kaum noch über Kostenvorteile verfügen, um auf den Auslandsmärkten wettbewerbsfähig zu sein. Allein die Lohnkosten in der Bundesrepublik sind seit 1971 um 76 Prozent gestiegen; sie erreichten bereits 1974 amerikanisches Niveau. Ganze Industriezweige sind von der Importkonkurrenz ausgeschaltet worden, andere können sich kaum noch entfalten. Angesichts dieser allgemeinen Situation müssen auch wir nüchtern in die Zukunft blicken und alle Möglichkeiten der Kostendämpfung ausschöpfen.

Vorschlagwesen kann mithelfen

Eine der Möglichkeiten ist unser betriebliches Vorschlagwesen. Es hilft mit, den einzelnen Mitarbeiter zu aktivieren. Er soll mit dazu beitragen, die Kosten zu senken, die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit der Produkte zu verbessern, die Arbeitsmethoden zu vereinfachen und die Arbeitsplätze unfallsicherer zu machen. Dazu genügt es nicht, Richtlinien zu erarbeiten, einen Beauftragten für das Vorschlagwesen einzusetzen und hohe Prämien für angenommene Vorschläge festzusetzen. Vielmehr muß immer wieder, und zwar auf den verschiedensten Wegen, um Mitarbeit im betrieblichen Vorschlagwesen geworben werden. In einer Zeit, da über Mitbestimmung, Selbstentfaltung und Teilhabe des Menschen am unternehmerischen Geschehen diskutiert wird und entsprechende Forderungen gestellt wer-

den, kann das Vorschlagwesen eine wesentliche Rolle übernehmen. Es gibt jedem Mitarbeiter die Chance, sich kreativ zu betätigen, das heißt sich gegenüber Kollegen und Vorgesetzten selbst darzustellen. Durch seine Ideen kann er mitwirken, Entscheidungsprozesse einzuleiten oder sie zu beeinflussen. Dabei wiegt die Anerkennung, etwas Besonderes geleistet zu haben, in den meisten Fällen mehr oder doch ebensoviel wie der materielle Nutzen.

Das Erfolgserlebnis des einzelnen ist im Massenzeitalter ein nicht zu unterschätzender Faktor. Mancher ist erst durch einen guten Vorschlag entdeckt worden, auch für eine bessere Position.

Wille zur Veränderung

Ein besonderes Problem des Vorschlagwesens ist das Verhältnis zwischen Mitarbeitern und Vorgesetzten. Trotz aller Aufklärung kommt es immer wieder vor, daß ein Vorgesetzter aus falsch verstandener Vorgesetztenfunktion oder aus Angst vor einem vermeintlichen Tadel, nicht selbst auf die Verbesserung gekommen zu sein, Vorschläge abblockt oder seine Mitarbeiter bewußt oder unbewußt von einer Beteiligung abhält. Immer wieder müssen daher die Führungskräfte überzeugt werden, daß Verbesserungsvorschläge, die ihren Bereich betreffen, ihre Funktion erleichtern. Schließlich ist niemand allwissend und allsehend, auch die Geschäftsleitung nicht. Nicht umsonst werden daher diejenigen Führungskräfte gefördert, die sich im Vorschlagwesen besonders aktiv hervortun. Mit ein Zeichen hierfür ist die alljährliche Auszeichnung der aktivsten und erfolgreichsten Abteilungen. Aber auch das Vorschlagwesen selbst bedarf der Anpassung an veränderte Situationen. Es wird immer wieder mit programmbelebenden neuen Ideen hervortreten beziehungsweise dafür empfänglich sein müssen. Zudem gilt es, allen Mitarbeitern klar zu machen, daß der Wille zu Veränderungen überhaupt das eigentliche Wesen des Vorschlagwesens ist. Die Scheu vor Neuem muß bekämpft werden. Nur in solchem Geist wird es seinen Beitrag zur Bewältigung der Zukunftsaufgaben einschließlich der Eindämmung der Kostenflut leisten können.

Gemeinschaftsfeier der Jubilare

Die zweite Jubilärfest 1975 – drei werden es insgesamt sein – fand am 13. Juni wieder in Flörsheim statt. Das Ausweichen in die Nachbarstadt war wegen der großen Zahl an Jubilaren erneut notwendig. Mit Jubilaren, Vorgesetzten und Gästen – rund 800 Personen – war die mit Fahnen und Blumen reich geschmückte Stadthalle wieder bis auf den letzten Platz besetzt. Wie immer begann die Feier mit festlicher Musik, vorgelesen vom großen Werksorchester unter Andreas Wagner, das zum Abschluß des akademischen Teils noch einmal auftrat. In kleiner Besetzung wirkte es dann noch beim späteren Bunten Abend mit, der nach dem Essen den traditionellen Schlußpunkt der Gemeinschaftsfeier bildete.

„Man wird gebraucht“

Jubilarsprecher Karl Elbert, Mitarbeiter der Patentabteilung in der PEK, dankte im Namen der Jubilare für die Ehrung und die anerkennenden Worte seiner Vorgesetzten. Er streifte in seiner Ansprache den technischen und den sozialen Fortschritt, der in den vergangenen Jahrzehnten erreicht worden ist. Doch wären wir noch längst nicht am Endpunkt angelangt. Die Technik bleibe nicht stehen, vor allem müsse die Humanisierung der Arbeitswelt verstärkt werden, um das Leben der Menschen am Arbeitsplatz zu erleichtern. Andererseits gebe es aber auch Leute, die trotz aller Versuche ihnen das Leben so leicht wie möglich zu

machen, eine eigenartige Lebensphilosophie vertreten. „Wenn sie mit ihrer Arbeit beginnen, denken sie sofort wieder an den Feierabend. Sie betrachten ihre Arbeit nur durch die negative Brille und glauben, erst nach Arbeitsschluß beginne das wirkliche Leben. Von dieser Einstellung sollte man sich möglichst frei machen. Man erweist sich damit keinen Gefallen.“ Die Feier der Jubilare, sagte Elbert abschließend, sei eine nicht mehr wegzudenkende Einrichtung des Unternehmens. „Man sieht Kollegen wieder, die man schon lange aus den Augen verloren hat, und kommt – mancher das erste und einzige Mal in seinem Leben – auf engere Tuchfühlung mit Vertretern der Geschäftsleitung. Vor allem aber hat man das Gefühl, man gehört dazu, wird gebraucht, wird anerkannt . . .“

„Wir sind stolz auf Sie“

Zuvor hatte Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt den Jubilaren im Namen der Geschäftsleitung gedankt und ihren jahrzehntelangen Einsatz im Dienste des Unternehmens hervorgehoben. „Jeder von Ihnen hat an der fortschreitenden Entwicklung unseres Unternehmens seinen persönlichen Anteil. An welchen Platz auch immer Sie in den vergangenen Jahren gestellt waren und heute tätig sind, Sie erbringen Ihren Beitrag zum Erfolg des Unternehmens. Sein Wachstum ist das Ergebnis vieler Einzelleistungen. Sie, meine Jubilarinnen und Jubilare, können heute befriedigt feststellen, daß auch Ihre

eigene Leistung darunter ist. Sie sind mit dabei gewesen, haben für das Unternehmen wertvolle Arbeit geleistet, einen wichtigen Abschnitt der Werks Geschichte miterlebt. Sie können stolz darauf sein, genauso wie wir stolz auf Sie sind.“ Der Redner streifte dann die Ereignisse jener Jahre, in denen die Jubilare bei Opel eingetreten sind. „Sie haben in Ihrem Arbeitsleben Höhen und Tiefen miterlebt, aber Sie haben auch immer wieder erlebt, wie man sich nach Rückschlägen wieder erhebt, wenn man entschlossen an die Arbeit geht, ja gehen muß, wenn man weiterleben will. Solche Ereignisse, so dramatisch sie oft auch waren, bereichern den Erfahrungsschatz des Menschen, setzen Maßstäbe und sollten Lehre und Ansporn sein bei dem Bemühen, auch künftigen Schwierigkeiten entschlossen zu begegnen.“ Dr. Schlotfeldt sagte abschließend: „Ich bin sicher, daß wir auch in Zukunft auf Ihre Mitwirkung, auf Ihre Leistung und Ihren Einsatz rechnen können. In der Gemeinsamkeit liegt die Stärke unseres Unternehmens. Ich möchte Ihnen nochmals Dank und Anerkennung für Ihre jahrzehntelange Arbeit sagen.“

Richtige Maßstäbe setzen

Betriebsratsvorsitzender Richard Heller beglückwünschte die Jubilare im Namen der Arbeitnehmervertretung. Auch er streifte kurz die Ereignisse jener Jahre, als die Jubilare bei Opel eintraten. Trotz der

Fortsetzung Seite 7

Jubilärfest in der Flörsheimer Stadthalle mit 800 Teilnehmern bei hohen Außentemperaturen.



DIES UND DAS

SCHORNSTEIN

Verzögerung beim Abbruch

Ursprünglich sollte der Abbruch des einst „langen Adam“, des großen Opel-Schornsteins, in diesen Tagen beendet sein. Doch die Rechnung war ohne unvorhergesehene widrige Umstände gemacht worden, die dann eintrafen und die Abbrucharbeiten verzögerten. Vorübergehend mußte sogar eine Pause eingelegt werden. Seit dem 9. Juni ertönen aber wieder die Geräusche der Preßluftschlämmer, so daß nach den Werksferien nicht mehr viel von dem einstigen Kamin zu sehen sein wird — wenn nicht wieder etwas Unvorhergesehenes dazwischen kommt.

GM-Schweiz stellt Montage ein

Die General Motors Suisse S.A. wird Ende August 1975 ihr Montagewerk, die einzige in der Schweiz noch operierende Automobil-Montageanlage, schließen. Die Gründe hierfür sind ausschließlich wirtschaftlicher Art und haben sich durch das engere Zusammenwachsen im europäischen Raum und die allgemeine Entwicklung der wirtschaftlichen Lage in den vergangenen Jahren ergeben. Von der Einstellung der Fahrzeugmontage sind 450 Mitarbeiter der Belegschaft betroffen. Für diese sind besondere Vorkehrungen getroffen worden. Die General Motors Suisse hat während des Bestehens ihres Montagewerkes mehr als 350.000 Fahrzeuge zusammengebaut. Sie wird nach der Schließung ihres Montagewerkes weiterhin Opel-Fahrzeuge an ihre Händler ausliefern und damit in der Lage sein, auch in Zukunft den Kundenansprüchen in vollem Umfang gerecht zu werden.



Der Ende letzten Monats vorgestellte „Kadett City“ hat in der Öffentlichkeit eine sehr gute Aufnahme gefunden und wurde in Presseberichten als äußerst gelungene Ergänzung des Kadett-Programms herausgestellt. Die gleichzeitig bekanntgegebene Ausstattungserweiterung („Mehr für weniger Geld“) bei allen 4-Zylinder-Modellen wurde als eine begrüßenswerte marktpolitische Entscheidung bezeichnet. Von seiten des Werkes wurde in Pressekonferenzen, die in der letzten Zeit in verschiedenen Teilen des Bundesgebietes stattfanden, ein optimistisches Bild gezeichnet und von einem erwarteten 12prozentigen Produktionszuwachs in diesem Jahr gegenüber 1974 gesprochen.

FRAGE AN AUTOFÄHRER

Kopfsprung ins leere Schwimmbecken?

Trauen Sie sich zu, in ein 1,60 Meter tiefes Schwimmbecken zu springen? Mit dem Kopf voran? Auch wenn in dem Schwimmbecken gar kein Wasser ist? Sie meinen, so etwas komme nur auf den Witzseiten vor? Sicher auch. Aber mit Sicherheit noch viel häufiger bei sonst ganz vernünftigen Menschen: bei Autofahrern und ihren Mitfahrern! Denn viele von ihnen glauben, sie brauchen keinen Sicherheitsgurt während der Fahrt, weil sie sich zum Beispiel bei einem Aufprall

mit „nur“ 20 km/h ohne weiteres mit den Händen abstützen können. Doch das ist die so verrückt anmutende Wirklichkeit: Ein Aufprall mit nur 20 km/h entspricht etwa einem freien Fall aus 1,60 Meter Höhe. Aber mit den Armen und nicht mit den Beinen voran. Und versuchen Sie sich da mal abzustützen!

Eine ganz gefährliche Sache, wie Sie sehen. Schon bei diesem Tempo wird Ihr Körper mit einer Wucht, die dem Sechsbis Siebenfachen Ihres Normalgewichtes entspricht, nach vorn geschleudert. Das macht bei einem Körpergewicht von 75 Kilogramm also schon 525 Kilogramm aus, die Sie mit Ihren bloßen Händen abstützen müßten. Und das schaffen Sie nie! Nicht einmal, wenn Sie Weltrekordler im Gewichtheben wären! Der Weltrekord im Drücken liegt nämlich bei „nur“ 240 Kilogramm.



In der Hauptziehung der Fernsehlotterie „Ein Platz an der Sonne“ am 22. Juni wurde auch der am 23. April als 5millionster Wagen vom Bochumer Endmontageband gelaufene Kadett verlost. Unser Bild zeigt den Kadett, der der Fernsehlotterie gestiftet wurde, im Ausstellungsraum der Filiale Berlin am Kurfürstendamm, wo er in den Tagen vor der Ziehung zu sehen war.

Solchen unvernünftigen Unfallrisiken können Sie als Autofahrer ganz bequem aus dem Wege gehen: Wenn Sie nämlich Ihren Sicherheitsgurt anlegen. Der Gurt, „Lebensretter Nr. 1“, hält Sie zuverlässig fest in Ihrem Autositz. Auch bei jedem Aufprall bei höheren Geschwindigkeiten. Es ist wissenschaftlich erwiesen: Jeder zweite tödlich verunglückte Pkw-Insasse könnte noch leben, wenn er einen Sicherheitsgurt getragen hätte. Und zwei Drittel aller schweren Verletzungen hätten mit dem Sicherheitsgurt vermieden werden können.

Autos bleiben wichtigstes Verkehrsmittel

Das Auto bewahrt die öffentlichen Nahverkehrssysteme vor dem endgültigen Zusammenbruch. Zu diesem Schluß kommt der Verkehrswissenschaftler Rainer Willeke von der Universität Köln, den der ADAC mit einem Gutachten zur Klärung der Frage „Sind die Autofahrer für das Milliarden-Defizit der Massenverkehrsmittel verantwortlich?“ beauftragt hatte. Die Ergebnisse dieser Studie gab der ADAC jetzt bekannt. Daraus geht hervor, daß öffentliche Verkehrsmittel wie Busse und Bahnen einen großen Zustrom von Autofahrern gar nicht verkraften würden. Wenn sich nur jeder dritte Autofahrer entschließen würde, für seinen täglichen Weg zur Arbeit statt des eigenen Wagens künftig ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen, müßten diese ihre Kapazität um 125 Prozent steigern. Selbst wenn nur ein Zehntel umstiege, würde der öffentliche Nahverkehr um 37 Prozent anschwellen.

Immense Investitionen

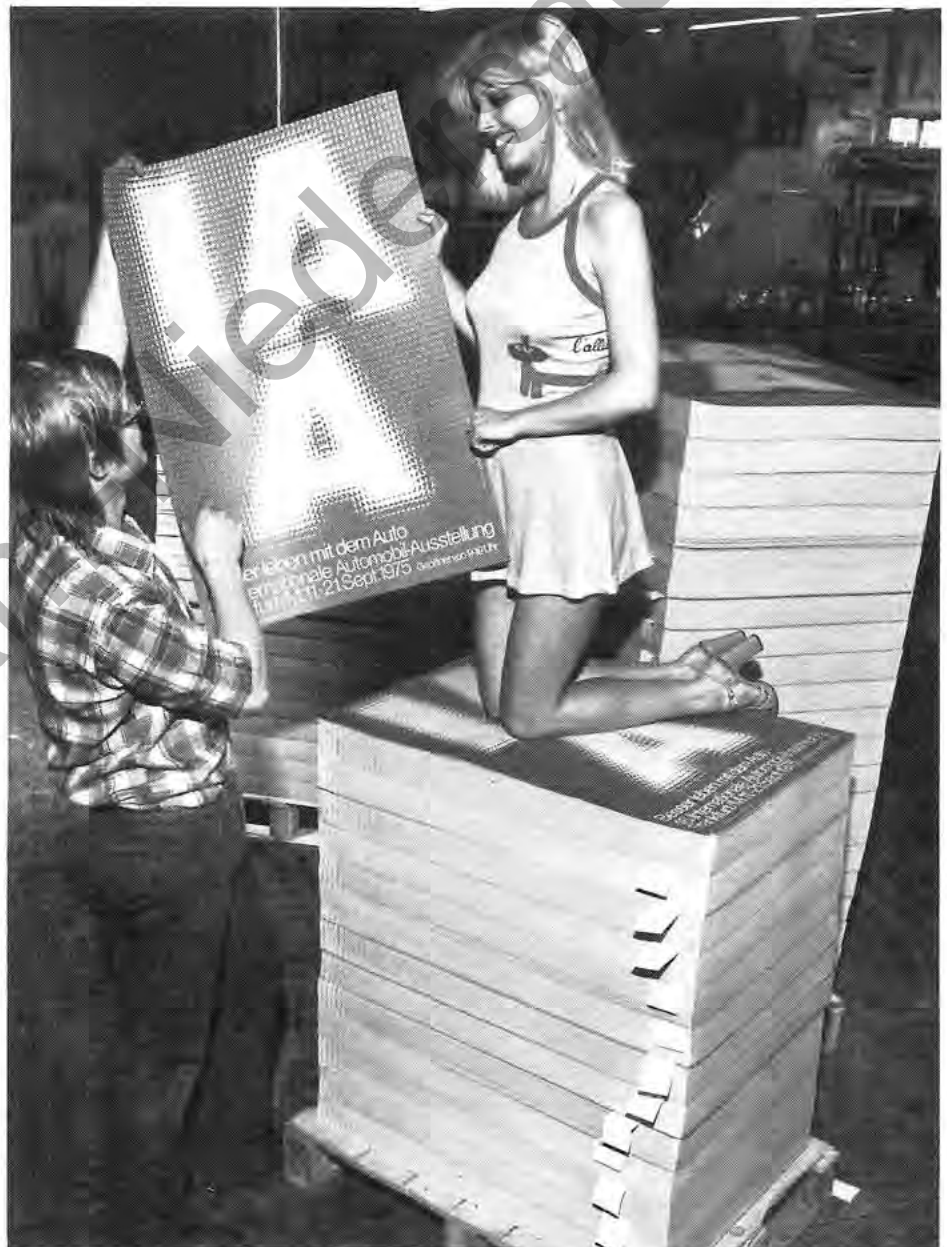
Willeke erklärte die hohen „Anschwellwerte“ damit, daß heute von fünf Fahrten vier mit dem Auto, aber nur eine mit Bus oder Bahn gemacht werden. Die jetzigen und künftigen Verkehrsbedürfnisse würden sich deshalb nur dadurch bewältigen lassen, daß viele Millionen Menschen ihr privates Auto als Verkehrsmittel für ihre beruflichen und privaten Fahrten einsetzen. Weiter stellte der Verkehrswissenschaftler fest, daß sich neue Massen von Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel nicht etwa gleichmäßig auf den Tag verteilen würden, sondern konzentriert in den Stoßzeiten des Berufsverkehrs auftreten, in dem sich die Fahrgäste sowieso schon drängten. Die Verkehrsbetriebe müßten immense Investitionen für einen Wagenpark vornehmen, der nur wenige Stunden am Tag ausgelastet wäre. Ähnliches gelte für Personal, Betriebsflächen und ganz besonders für neue Trassen, Gleiskörper und Tunnelröhren. Dabei kostet ein Kilometer U-Bahn heute bereits zwischen 50 und 80 Millionen Mark.

In die Sackgasse treiben

Nur in ganz wenigen Städten wie Hamburg oder München sieht die Lage nach Meinung von Willeke anders aus, weil hier die öffentlichen Verkehrsmittel gleichmäßiger über den Tag verteilt frequentiert werden und im Durchschnitt die Hälfte

aller Verkehrsbedürfnisse befriedigen. Hier wäre der stärkere Ausbau sogar sinnvoll. In den meisten Städten und Regionen würde er dagegen nicht die Verkehrsprobleme lösen, sondern nur das Haushaltsdefizit vergrößern und den öffentlichen Personennahverkehr in eine Sackgasse treiben. Schuld an der Misere

seien die stark gestiegenen Personalkosten, die falsch kalkulierten Fahrpreise und die Sorglosigkeit, mit der die Folgekosten für große Verkehrsneubauten übersehen würden. Zu jeder Milliarde für neue Schienenstrecken müsse man 300 Millionen Mark jährlich für Unterhalt, Abschreibung und anderes hinzurechnen.



„Besser leben mit dem Auto“ ist das diesjährige IAA-Motto. Mit so einer hübschen Beifahrerin bestimmt! Eingefangen wurde die Szene in einer Druckerei am Rande der Mainmetropole während des kürzlichen Drucks der Ausstellungsplakate. Merken Sie sich den Termin: 11. — 21. September. Der OPEL-Pkw-Stand ist wieder in Halle 5.

2100 Werksangehörige machten mit



In diesen Tagen wird die Mitte Juni im Werk Rüsselsheim begonnene Blutspendeaktion des Deutschen Roten Kreuzes beendet sein. Rund 2 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren dem Aufruf des DRK für eine freiwillige Blutspende gefolgt. Sie kamen aus technischen Gründen hauptsächlich aus den Verwaltungsabteilungen. Ob die Aktion zu einem späteren Zeitpunkt auf andere Bereiche ausgedehnt wird, war bei Redaktionsschluß noch nicht bekannt. Die Aktion, vom Werksärztlichen Dienst in Zusammenarbeit mit dem Roten Kreuz organisiert, lief minutiös ab. Jeder Spender hatte rechtzeitig seinen Termin bekommen, so daß es keine Verzögerungen gab.



Die Blutspendeaktion ist wegen des enorm gestiegenen Bedarfs an Blutkonserven dringend notwendig. Seit der Gründung des Blutspendedienstes Hessen des Deutschen Roten Kreuzes im Jahre 1953 wurden bis jetzt über 1,5 Millionen unentgeltliche Blutspenden geleistet.

spendeten Blutes im Zentral-Laboratorium des Blutspende-Instituts. (Sollten dabei Anzeichen einer Erkrankung festgestellt werden, so erhalten der Spender und sein Hausarzt eine Benachrichtigung.) Kostenloser dreisprachiger Unfallhilfe-

und Blutspendepaß mit Eintragung der Blutgruppe und des Rhesusfaktors. Werkärztlicher Dienst und DRK danken den 2.100 Opelern, die sich freiwillig zur Verfügung gestellt haben für ihre Mitwirkung an der Aktion.

Viele Bürgerinnen und Bürger unseres Landes haben bereits die Vorteile des Blutspendens erkannt:

Ärztliche Beratung und Untersuchung vor der Blutspende. Kostenlose Gesundheitsüberwachung durch Untersuchung des ge-

AUFNAHMEN

Die Wagen des DRK-Blutspendedienstes auf dem Platz hinter der Sanitätsstation I. Vorne Mitarbeiter nach der Spende bei einem kleinen Imbiß (Bild oben).

Mitarbeiter bei der Blutentnahme im Innern des Wagens (Bild darunter).

PERSONALIEN



O. F. Herbert W. Weber



A. Papert Ph. Wagner O. Pflug

O. F. Herbert, seither Schichtbetriebsleiter K 40, wurde zum Betriebsleiter der Karosserie-Fertigmontage ernannt. — W. Weber, bisher Betriebsleiter Karosserie-Untersammenbau, wurde als Schichtbetriebsleiter K 40 eingesetzt. — A. Papert, bisher Betriebsleiter Preßwerk K 67, übernahm die Betriebsleitung der Abteilung Karosserie-Untersammenbau und Blechbearbeitung Kundendienst. — Ph. Wagner, bisher Betriebsleiter Rohrfabrikation, wurde als Betriebsleiter Preßwerk K 67 und Rohrfabrikation K 48 eingesetzt. — O. Pflug hat die neue Abteilung Ersatzteile- und Zubehör-Beschaffung und -Verteilung übernommen.

Jubilarefeier (Fortsetzung)

Aufbauleistung nach dem letzten Krieg müsse man auch die Kehrseite jener Jahre sehen, um die richtigen Maßstäbe zu setzen. „Es war für viele nicht einfach aus dem Nichts einen Hausstand zu gründen und, nachdem man alles verloren hatte, neu Fuß zu fassen.“ Diese Epoche sei für viele Menschen gar nicht so reibungslos verlaufen, wie es aus der allgemeinen „Wirtschaftswunder-Betrachtung“ oft herauszuhören sei. Auch im Betrieb nicht. 25 Jahre oder noch längere Zeit in Wechselschicht beziehungsweise im Akkord zu arbeiten, sei alles andere als leicht gewesen, zumal Wünsche nach einem Arbeitsplatzwechsel aus betrieblichen Gründen oft nicht berücksichtigt werden konnten. Auch die Frauen müsse man in dieser Stunde erwähnen, die immer wieder Disziplin und Einsicht gezeigt hätten, wenn das Privatleben zu kurz gekommen sei. „Ich würde mich freuen, wenn man spätere Jubilarefeiern mit den Frauen verbringen könnte.“ Insgesamt gesehen müsse man allerdings auch sagen, daß man mit der Arbeit bei Opel die Familie relativ gut versorgen konnte. Heller sagte abschließend, bei 600 Jubilaren könne man nicht jedem einzelnen



Am Rednerpult: Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, Betriebsratsvorsitzender Richard Heller und Jubilar-sprecher Karl Elbert, PEK.



Beim großen bunten Abend wirkten neben anderen Künstlern der Illusionist Tamesis und seine Partnerin Eleisa mit.



Erinnerungsfoto mit den Jubilaren mit 40jähriger Werkszugehörigkeit.



Glückwünsche und Blumen für die Jubilarin Elisabeth Stahl, die seit 40 Jahren bei Opel arbeitet, durch die Betriebsräte R. Heller und R. Müller.

gratulieren und ihm die Hand drücken. Stellvertretend wolle er die Kollegin Elisabeth Stahl herausheben, die auf 40

Jahre Opel-Tätigkeit zurückblicke. Ihr überreichte er anschließend einen Strauß Rosen.

Kurz berichtet

Das Unternehmen beschäftigte Mitte Juni in seinen drei Werken und der Niederlassung Berlin 47.355 Mitarbeiter (Ende Mai 47.324).

An der Aufsichtsratssitzung am 18. Juni nahm letztmalig Paul Lorenz teil, der für die neue Legislaturperiode nicht mehr kandidiert hatte. Nach der anschließenden Hauptversammlung, bei der der Geschäftsbericht für 1974 verabschiedet wurde, fand eine weitere Aufsichtsratssitzung statt, an der die Arbeitnehmervertreter Hahn und Perschke teilnahmen.

Am 1. Juli wird auf einer Pressekonferenz das Ergebnis des Geschäftsjahres 1974

bekanntgegeben. Vorher werden Wirtschaftsausschuß und Betriebsrat sowie die Führungskräfte darüber unterrichtet. (Einzelheiten im nächsten Heft.)

Die Geschäftsleitung hat die Regelung bis auf Widerruf verlängert, nach der der Betriebsrat die Vertrauensleute der im Betrieb vertretenen Gewerkschaften zweimal im Monat während der Arbeitszeit zu Informationszwecken in den Blockbereichen versammeln kann.

Durch den Rücktritt der Jugendvertretung wird eine Neuwahl fällig, die am 31. Juli stattfindet. (Einzelheiten auf den Werksanschlagen.)

Oldtimer und alte Opel-Fahrräder waren neben Wagen der jetzigen Produktion in der vom Werk gestellten Gruppe beim Festzug des Hestentages in Wetzlar am 15. Juni dabei, ebenfalls wie in jedem Jahr auch das große Werksorchester.

Druckfehlerteufel

Der Teufel steckt bekanntlich im Detail, auch der Druckfehlerteufel. Diesmal hat er uns in der Betriebsrats-Fotomontage auf Seite 16 einen Streich gespielt: Der neue Betriebsratsvorsitzende Heller heißt mit Vornamen Richard und nicht Rudolf, was leider erst nach Fertigstellung dieser Druckform bemerkt wurde. Wir bitten um Entschuldigung.

H.-U. Powitz legt sein Mandat nieder

Bei Redaktionsschluß der letzten Druckform dieser Ausgabe wurde bekannt, daß H.-U. Powitz am 20. Juni sein Mandat als Betriebsrat niedergelegt hat. Als nächster Ersatzmann der Liste 3 ist Horst G. Sauer (Bild) nachgerückt. Leider konnte der Wechsel in der Fotomontage mit den neu gewählten Betriebsräten auf den Seiten 16 und 17 nicht mehr berücksichtigt werden, da diese Seiten schon vorher gedruckt waren. (Das Format des Bildes von H. G. Sauer entspricht dem der Betriebsratsbilder auf den Seiten 16/17, um durch Überkleben den neuesten Stand herstellen zu können.)

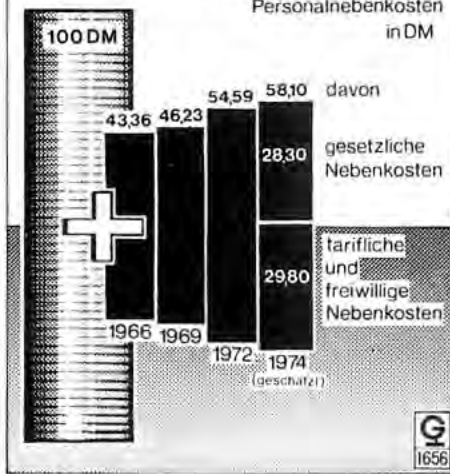


Siehe auch Montage auf Seite 16/17.

Horst G. Sauer

Lohn neben dem Lohn

Auf je 100 DM Entgelt für geleistete Arbeit kommen an Personalnebenkosten in DM



Bezahlter Urlaub, Gratifikationen oder betriebliche Altersversorgung – das sind für viele Arbeitnehmer selbstverständliche Gratisleistungen, die mit ihrem Verdienst nichts zu tun haben. Für sie zählt meist nur das, was auf der Lohn- oder Gehaltsabrechnung aufgeführt ist. Für die Unternehmen allerdings sind diese „Zugaben“ ein Teil der Lohnkosten: die sogenannten Personalnebenkosten. Dabei trifft der Begriff „Neben“kosten heute kaum noch zu. Denn der unsichtbare Lohn hat sich inzwischen zu einem beträchtlichen Kostenblock entwickelt. Vor neun Jahren, 1966, entfielen auf je DM 100 Bruttolohn oder -gehalt DM 43 an gesetzlichen, tariflichen oder freiwilligen Zusatzleistungen. Im vergangenen Jahr, 1974, aber legten die Arbeitgeber auf jeden Hundertmarkschein bereits DM 58 drauf.



„Sicherheit ist gut, aber Sie sollten nicht übertreiben.“

Die von den Rüsselsheimer Betriebsräten gebildeten Ausschüsse

Lohn-, Akkord- und Gehaltsausschuß

Richard Adam, Holger Beigel, Karlheinz Fornoff, Georg Graumann, Rudi Hahn, Günter Herden, Annelore Judisch, Hans Kolb, Wilfried Lang, Walter Lutz, Dietmar Mann, Philipp Petzold, Bruno Reimann, Martin Schwarz, Helmut Späth

Personalplanungsausschuß für Lohn und Gehalt

Richard Adam, Hans Kolb, Adolf Milden, Karl Noß, Philipp Petzold, Kurt Schneider

Arbeitssicherheitsausschuß

Wolfgang Jahn, Walter Lutz, Berthold Muders, Bruno Reimann, Wilhelm Weyerhäuser

Berufsbildungsausschuß

Georg Graumann, Hans Kolb, Dietmar Mann, Karl Noß, Rolf Petry, Bruno Reimann, Gerhard Wink

Bauplanungsausschuß

Georg Graumann, Gerhard Kämmerling, Adolf Milden, Rolf Petry, Gerhard Wink

Ausländerbetreuungsausschuß

Yasar Nuri Akkeci, Eugenie Fischer, Annelore Judisch, Hüseyin Tezkac, Lutz Walter

Sozialausschuß

Eugenie Fischer, Helmut Grebe, Annelore Judisch, Gerhard Kämmerling, Arnold Kühlke, Wilfried Lang, Berthold Muders, Christel Nauheimer, Hans-Ulrich Powitz, Friedel Schmidt, Kurt Schneider, Martin Schwarz, Hans Smander

Arbeitnehmervertreter in den von Geschäftsleitung und Betriebsrat gemeinsam besetzten Gremien

Wohnungsausschuß

Franz Groben, Karl Noß, Kurt Schneider

Ausschuß für Verbesserungsvorschlagwesen

Holger Beigel, Günther Erb, Helmut Grebe, Horst Weyer, Hans Wolf

Baudarlehungsausschuß

Holger Beigel, Rudi Hahn, Rudolf Müller

Der Gesamtbetriebsrat

Ein Gesamtbetriebsrat ist nach dem Betriebsverfassungsgesetz dann zu bilden, wenn in den einzelnen Werken und Niederlassungen eines Unternehmens Betriebsräte bestehen, was ja bei uns der Fall ist. Die nach der Wahl am 6. Mai von den Betriebsräten der einzelnen Werke nominierten Mitglieder des Gesamtbetriebsrates haben in ihrer konstituierenden Sitzung den geschäftsführenden Ausschuß gewählt. Ihm gehören an:

Rudolf Hahn, Vorsitzender, Rudolf Müller, Stellvertreter (beide Rüsselsheim); Günter Perschke, Heinrich Beiske (beide Bochum); Paul Schleicher (Kaiserslautern). Außerdem gehören dem Gesamtbetriebsrat an: Eugenie Fischer, Berthold Muders, Hans Kolb, Philipp Petzold, Karlheinz Fornoff (alle Rüsselsheim); Artur Böhm (Bochum); Karl Guthy (Kaiserslautern); Karlheinz Behle (Niederlassung Berlin).

Der Gesamtbetriebsrat ist zuständig für die Behandlung von Angelegenheiten, die das Gesamtunternehmen betreffen. Er ist den einzelnen Betriebsräten nicht übergeordnet. Jedoch können ihn die Betriebsräte der einzelnen Werke beauftragen, bestimmte Aufgaben im Gesamtinteresse wahrzunehmen.

Der Wirtschaftsausschuß

Nach der Wahl des Betriebsrates am 6. Mai mußten auch die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses neu bestellt werden. Die Nominierung erfolgte während der konstituierenden Sitzung des Gesamtbetriebsrates. Dem neuen Wirtschaftsausschuß gehören an:

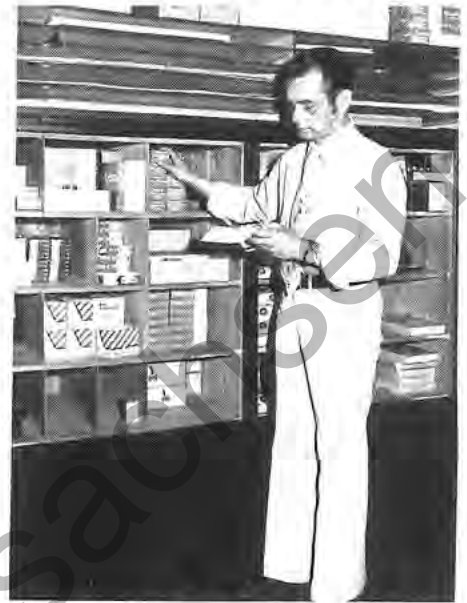
Rudolf Hahn, Richard Heller, Rudolf Müller, Holger Beigel (alle Rüsselsheim); Günter Perschke, Heinrich Beiske, Rolf Breuer (alle Bochum); Dieter Krüger, Paul Schleicher (Kaiserslautern).

Die Unternehmensleitung hat durch ihre Vertreter den Wirtschaftsausschuß bei dessen Sitzungen rechtzeitig und umfassend über die wirtschaftlichen Angelegenheiten des Unternehmens unter Vorlage der erforderlichen Unterlagen zu unterrichten, soweit dadurch nicht Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gefährdet werden.

Wirtschaftliche Angelegenheiten in diesem Sinne sind u.a. die wirtschaftliche und finanzielle Lage des Unternehmens, die Produktions- und Absatzlage, das Produktions- und Investitionsprogramm, Rationalisierungsvorhaben, Fabrikations- und Arbeitsmethoden, die Einschränkung, Verlegung oder Stilllegung von Betrieben oder Betriebsteilen sowie sonstige Vorgänge und Vorhaben, die die Interessen der Arbeitnehmer des Unternehmens wesentlich berühren.

Die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses sind zur Einsicht in bestimmte geschäftliche Unterlagen berechtigt. Der Jahresabschluß ist dem Wirtschaftsausschuß unter Beteiligung des Betriebsrates ausführlich zu erläutern. In Zweifelsfällen entscheidet eine Einigungsstelle. Der Ausschuß hat dem Betriebsrat über jede Sitzung ausführlich zu berichten.

Büromaterial-Lager



Heinz Wurz (unser Bild) leitet seit einigen Monaten das Büromaterial-Lager der Abteilung Informationssteuerungs-Verwaltung, nachdem dessen früherer Leiter, E. Euler, in den Ruhestand getreten ist. H. Wurz und seine drei Mitarbeiter sind zuständig für Disposition, Bestellung und Ausgabe von Schreibwaren des kaufmännischen und technischen Bürobedarfs sowie Drucksachen verschiedenster Art für die Abteilungen des Werkes. Dazu kommt noch eine Reihe von Sonderbestellungen. Die Auswahl auf dem Gebiet des Büro- und Zeichenbedarfs und des Büromaschinen-Sektors wird immer umfangreicher und vielfältiger, so daß eine reichhaltige Lagerhaltung erforderlich ist. H. Wurz informiert sich ständig durch Fachzeitschriften sowie den Besuch von Fachausstellungen über Neuheiten auf dem Gebiet des Bürobedarfs. Er muß stets darauf achten, daß die im Lager geführten Artikel rechtzeitig disponiert und in Zusammenarbeit mit dem Betriebsmittel-Einkauf beschafft werden.

Vorschlag

Wir erhielten folgenden Vorschlag zur beruflichen Ausbildung: Der Gesetzgeber sollte die heutige 3 1/2jährige Ausbildungszeit für gewerbliche Fachrichtungen, die von rund 80 Prozent der gewerblich Auszubildenden eingeschlagen werden, um ein halbes Jahr kürzen. Erfahrungen zeigen, daß sehr viele Auszubildende, die sich vorzeitig zur Abschlußprüfung melden, die Prüfung auch bestehen. Mit dieser Änderung könnte man die Ausbildungskapazität der Wirtschaft beträchtlich erhöhen, und zwar ohne Mehraufwand.

Die Beschäftigung von Behinderten im Unternehmen

Überall, auch in der Automobilindustrie, gibt es Menschen, die infolge Behinderung besonderer Arbeitsplätze bedürfen. Schon das Behindertenrecht schreibt vor, daß 6 Prozent der Belegschaft Behinderte sein müssen. Ältere Menschen und werdende Mütter ergänzen den Personenkreis und erweitern den Bedarf an geeigneten Arbeitsplätzen.

Umgestaltung von Arbeitsplätzen

Nicht nur auf Grund gesetzlicher Auflagen, sondern mehr aus menschlich sozialen Erwägungen fühlte man sich bei Opel verpflichtet, für diese Mitarbeiter geeignete Arbeitsplätze zu beschaffen. Über allen Schwierigkeiten, wie sie teilweise

durch die komplizierten, automatisierten Produktionsabläufe in der Automobilindustrie bedingt sind, stand die Forderung nach sinnvoller Eingliederung behinderter Menschen in das Erwerbsleben. Dies machte die Schaffung einer eigenen Abteilung für den Einsatz von Behinderten notwendig. Deren Aufgabe ist es, alle Arbeitsplätze auf ihre Eignung für Behinderte hin zu untersuchen. Solche Arbeitsplätze müssen speziell auf die Bedürfnisse der Behinderten ausgerichtet, also individuell gestaltet werden. Ein erheblicher Teil von ihnen wurde ohne größere Aufwendungen „umgerüstet“. Andere waren dafür besonders schwierig und aufwendig, insbesondere an Maschinen und sonstigen Einrichtungen. Ermüdungsfreies Sitzen, die Vermeidung statischer Belastungen und Zwangshaltungen, optimale Greifnähe für Kleinteile und Bedienungselemente an Maschinen sowie die Schaffung von Beinfreiheit und idealen Arbeitsebenen waren die Kriterien, von denen

AUFNAHMEN

Viel Geschick und Können wird von J. Liebelt bei der Vormontage von Temperaturreglergehäuse verlangt. (links oben)

Motiv vom Einsatz in der Genesendenabteilung. Einspritzventile werden hier von W. Boles auf Dichtheit geprüft. (links)

man sich bei der Umgestaltung der Arbeitsplätze leiten ließ.

Erhöhte Anforderungen

Im Zuge einer ständigen Konsultation mit den Planungsabteilungen wurden Arbeitsplätze für Behinderte im voraus festgelegt. Auch Fußbänke stehen inzwischen in Zusammenarbeit mit der Werkzeugkonstruktion und der Normenstelle zur Verfügung. Darüber hinaus hat man Werkstatt- und Versehrtenstühle sowie Werkzeuge für sitzend ausgeübte Tätigkeiten genormt. So ergab sich eine Fülle von Möglichkeiten, die genutzt worden sind und auch weiterhin genutzt werden. Die fortschreitende Rationalisierung und die strengeren Gesetze, man denke unter anderem an das Gesetz zum Schutz der erwerbstätigen Mutter, sowie die Erweiterung des geschützten Personenkreises durch das neue Behindertenrecht, erhöhten die Anforderungen bei der Suche nach Arbeitsplätzen für Behinderte. Es ist in einem gut durchrationalisierten Betrieb nicht ganz leicht, für Mitarbeiter, die auf Grund werksärztlicher Empfehlungen vorübergehend oder dauernd aus der Schicht- oder Akkordarbeit herausgenommen werden müssen, einen entsprechenden Arbeitsplatz zu finden. Nicht zuletzt solche Schwierigkeiten wiesen die Richtung, die man bei Opel 1961 mit der Schaffung einer Genesen-



„Wählhebel für automatische Getriebe“ heißt der Zusammenbau, der von dieser Arbeitsgruppe gefertigt wird. Diese Tätigkeiten eignen sich hauptsächlich für Beinamputierte. (Bild unten)





Die einzige stehende Tätigkeit in der Genesendenabteilung gibt es bei der Vormontage von Bremskraftverstärkern.

denabteilung einschlug, die dem Behinderteneinsatz angegliedert wurde. Ihre Aufgabe ist es, Werksangehörige zu beschäftigen, die aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr in ihren bisherigen Abteilungen arbeiten können und deren Unterbringung in anderen Bereichen schwierig ist.

Entscheidung des Werksarztes

Doch gerade eine Genesendenabteilung kann sich leicht in eine „Isolationsstation“ verwandeln, die unerwünschten Zuzug von weniger Arbeitswilligen erhält. Um das zu verhindern, erfolgt die Aufnahme nur auf Grund einer Entscheidung des Werksarztes. Er bestimmt auch die Dauer der Beschäftigung in der Genesendenabteilung. Aufgenommen wird in der Regel, wer noch unter den Nachwirkungen einer Krankheit oder eines Unfalles leidet. Auch alters- und arbeitsbedingte Erschöpfungszustände oder die Verschlimmerung einer Erwerbsminderung können eine vorübergehende Beschäftigung in der Genesendenabteilung erforderlich machen. Man arbeitet hier in

Normalschicht. Akkordarbeit entfällt selbstverständlich. Entlohnt wird im Zeitlohn. Ein großer Teil der Genesenden erhält Lohnausgleich nach innerbetrieblichen Richtlinien. Die Abteilung ist in hellen, gut belüfteten Räumen untergebracht. Waschraum und Speisesaal sind schnell zu erreichen, was insbesondere für Gehbehinderte wichtig ist. Lärm, chemische Reizstoffe oder Arbeiten, die nur unter höheren Temperaturen ausgeführt werden können, sind aus den Räumen verbannt.

In der Genesendenabteilung werden leichte Vormontagearbeiten, vorwiegend im Sitzen, ausgeführt. Zu den typischsten gehören die Vormontage von Bremskraftverstärkern, von Einspritzventilen, Kraftstoff- und Unterdruckrohren, Zündleitungen, Wählhebeln für automatische Getriebe und Temperaturreglergehäuse. Genesende arbeiten aber auch vorübergehend in kaufmännischen oder technischen Abteilungen, sofern sie entsprechend qualifiziert sind und dort ein Arbeitskräftemangel vorliegt. W.Sch.

AUFNAHMEN

Dieses Bild zeigt eine Arbeitsgruppe bei der Vormontage von Temperaturreglergehäusen. Auch werdende Mütter sind hier eingesetzt. (links)

Die rechte Aufnahme zeigt Mitarbeiter R. Kubitscheck beim Eindrücken von Knöpfen auf die Hebel-Sitzverteilung.



AUDIT – Was ist das?

In der „Betriebssprache“ tauchen manchmal Begriffe auf, die dem Außenstehenden, aber auch vielen Mitarbeitern unverständlich sind und deshalb erklärt werden müssen. In Heft 4/74 war es das Wort „Recycling“, diesmal ist es der Begriff „Audit“, der hauptsächlich in der Qualitätskontrolle Verwendung findet.

Qualität wird bei Opel bekanntlich groß geschrieben. Die Kunden haben ein Recht darauf, für ihr gutes Geld gute Arbeit zu verlangen; für die Firma wiederum ist Qualität eine der wichtigsten Voraussetzungen des Verkaufserfolges.

Engmaschiges Kontrollnetz

Auf diesen Überlegungen basiert bei uns die Arbeit der Qualitätsförderung und Inspektion. Sie erfaßt wie ein engmaschiges Netz alle Bereiche der Produktion. Äußerlich sichtbar wird das durch die zahlreichen Inspektions- und Kontrollstellen im gesamten Fertigungsablauf. In diesen weitverzweigten Aufgabenkreis, über den die OPEL POST schon mehrmals berichtet hat, gehört seit einiger Zeit das mit sehr viel Erfolg eingeführte Audit-Programm der Qualitätskontrolle.

Qualität ist meßbar

Der Begriff Audit ist lateinischer Herkunft. Er wurde schon lange im kauf-

männischen Bereich verwandt und hat – wie gesagt – inzwischen Eingang in die Qualitätskontrolle gefunden. Man versteht unter Audit die nachträgliche, stichprobenartige Prüfung fertiger Wagen oder Aggregate. In einem so vielseitigen Produktionsprozeß wie dem unseren ist es für den Hersteller außerordentlich wichtig, über die Qualität des ausgehenden Produkts genau informiert zu sein. Die Qualität kann gemessen werden. Dieser Meßvorgang beziehungsweise das Verfahren, bei dem sich die Wirksamkeit der im Fertigungsablauf bestehenden Kontrollsysteme widerspiegelt, wird im Rahmen des Audit-Programms durchgeführt. Es ist eine der Fertigung nachgeschaltete Stichprobenkontrolle, bei der von Bedeutung ist, daß der zu prüfende Wagen oder das Aggregat den Produktionsprozeß einschließlich aller Kontrollen durchlaufen hat und versandbereit zur Verfügung steht. Audit erstreckt sich auf mehr als 250 Punkte am gesamten Fahrzeug, eingeschlossen Funktionsprüfungen und Was-

serdichtheitsprüfungen sowie Abgasmessungen.

Willkürliche Auswahl

In der Praxis sieht das so aus: Bestimmte Mitarbeiter der Qualitätskontrolle, sogenannte Auditors, wählen versandfertige Fahrzeuge oder Aggregate beziehungsweise Teile dafür wahllos aus und überprüfen sie nach den Audit-Richtlinien. Diese Mitarbeiter sind unabhängig von der Fertigungsinspektion und der Produktion. Die herausgezogenen Wagen und Aggregate werden also in dem Zustand geprüft, in dem sie der Kunde normalerweise in die Hand bekommen hätte.

Mängeln auf der Spur

Bei diesen im Rahmen des Audit vorgenommenen Prüfungen wird hauptsächlich nach jenen Mängeln und Fahrlässigkeiten „gefahndet“, die im Produktionsablauf übersehen worden sind. Denn immer muß man davon ausgehen, daß der Mensch, mag er normalerweise noch so korrekt arbeiten, auch einmal einen Fehler machen oder etwas übersehen kann. Die Mängel und Schäden, denen die Auditors bei ihren Prüfungen auf die Spur kommen, sollen hier nicht alle aufgezählt werden. In jedem Falle geht es um die



In diesem Raum werden die wahllos aus der Produktion gezogenen versandbereiten Fahrzeuge nach Audit-Richtlinien überprüft. In der Bildmitte von links der Gruppenleiter des Audit, K. Baecker, mit den Mitarbeitern W. Schäfer und O. Pfeiler.

Qualität des Fahrzeugs und um den Ruf des Unternehmens beziehungsweise den seiner Produkte. Daher ist Audit so wichtig, verdient es die Unterstützung aller.

Der Qualitätsindex

Mit einer Formel, die für jede Prüfung gleich ist, wird aus der Anzahl und Schwere der Fehler ein Qualitätsindex ermittelt. Bei Durchführung des Audits besteht natürlich ein Unterschied zwischen dem Fahrzeug im ganzen oder einem einzelnen Aggregat. Während ein fertiger Wagen geprüft wird, ohne ihn zu demontieren oder zu verändern, werden Aggregate im wesentlichen als Einzelteil kurz vor dem Zusammenbau, in einigen Fällen aber auch durch Teildemontage geprüft. Der Qualitätsindex wird über Tage, Wochen beziehungsweise das laufende Modelljahr in Form einer Kurve aufgezeichnet. Die so entstandene Kurve zeigt den Trend, das heißt die sich verändernde Qualität sowohl nach oben als auch nach unten. In unserer Fertigung sind in verschiedenen Bereichen, zum Beispiel Rohbau, Lackiererei, Fertigmontage, Endmontage, Motorenbau und Getriebebau Abteilungs-Audit-Kurven aufgehängt, die den jeweiligen Stand der Qualität in diesem Sektor zeigen.

Man braucht Vergleiche

Man kann aber nur dann sachlich prüfen und urteilen, wenn Vergleichsmöglichkeiten bestehen. Diese setzen eine Übereinstimmung der Maßstäbe und der Beurteilungsmethoden voraus. Das gilt vor allem für einen Konzern von der Größenordnung der General Motors Corporation. Um die Übereinstimmung der Beurteilungsmaßstäbe innerhalb des Konzerns bemüht sich ein Komitee, das aus Mitarbeitern verschiedener General Motors-Werke besteht, die regelmäßig in den einzelnen Produktionsstätten Vergleiche anstellen. Das bedeutet, daß es auch innerhalb des General Motors-Konzerns einen Qualitätswettbewerb gibt.

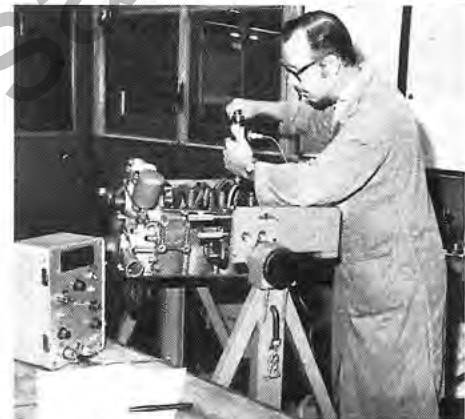
Nur Qualität hat Chancen

Fassen wir zusammen: Audit sagt, was noch zu tun ist, wo es Fehlerquellen gibt, die übersehen wurden und die es im Interesse der Qualität unserer Produkte dringend abzustellen gilt. Für alle Mitarbeiter der Fertigungsabteilungen soll die Audit-Kurve darüber hinaus ein Ansporn in den Bemühungen um Qualitätsarbeit sein. Die Audit-Kurve ist für jeden Abteilungsangehörigen sichtbarer Beweis für die Wichtigkeit der guten Zusammenarbeit aller Mitarbeiter zur Erreichung der höchsten Qualitätsstufe mit dem Ziel größtmöglicher Zufriedenstellung der Kunden, aber auch im Interesse unserer Arbeitsplätze. Denn nur qualitativ hochwertige Produkte haben heute Chancen, bei dem immer schärfer werdenden Wettbewerb bestehen zu können. K.B.



Am Fahrwerk wird gerade kontrolliert, ob alle Montagearbeiten einwandfrei erfolgt sind. Die Fahrzeugsicherheit ist oberstes Gebot. Die Kontrolle wird von W. Schäfer und O. Pfeiler durchgeführt.

Eine von den 215 Prüfpositionen am Motor ist die Befestigung der Lagerdeckel. Die Einhaltung des vorgeschriebenen Drehmomentes wird von Mitarbeiter L. Kaltwasser mit einem elektrischen Meßgerät kontrolliert (rechtes Bild).



Die Messungen der Abgase auf schädliche Bestandteile erfolgen nach einem vorgeschriebenen Testprogramm. Mitarbeiter W. Biegler am Steuer eines zu prüfenden Wagens beim Fahrtst. Im Hintergrund der Meßschrank für Kohlenoxyd, Kohlendioxyd und Kohlenwasserstoff.

UNSERE JUBILARE

40



W. Kesselring
Karosseriebau
1.5.1975



F. Hofmann
Preßwerk
19.5.1975



M. Siebel
Karosseriebau
3.6.1975



L. Theis
Proj.Systempl.
10.6.1975



H. Rettenmaier
PEK
20.6.1975

25

1.6.1975

Heinz Bender
Instandhaltung
Heinrich Bierbaum
Preßwerk
Adam Dauborn
Qual.Ktr.u.Insp.
Siegfried Fuhrmann
Transportwesen
Helmut Furrer
Chassisbau
Erwin Hink
PV-Preßwerk
Friedrich Jaenichen
Gesamtverkaufsverwaltg.
Heinrich Koch
PV-Schmiede
Philipp Loos
Chassisbau
Karl Luley
Chassisbau
Walter Opl
Chassisbau
Karl Heinz Rös
Instandhaltung
Adolf Scheuermann
Schnittbau
Friedrich Simon
Verkaufszone West
Günter Wagenknecht
Schnittbau
Rudi Weimar
Chassisbau

2.6.1975

Kurt Brandies
Karosseriebau
Wilhelm Caliar
Karosseriebau
Karl Jertz
Z. Masch.-Abt.
Georg Schuller
Chassisbau

Franz Spiller
PEK

Walter Vogel
Chassisbau
August Welsch
Werkzeugzentralverw.
5.6.1975

Herbert Bernschneider
Qual.Ktr.u.Insp.

Gerhard Bockmeyer
Chassisbau

Georg Boller
Fahrzeugauslieferung.

Friedel Bucher
Karosseriebau

Heinrich Dick
Karosseriebau

Herbert Dörrhöfer
Instandhaltung

Werner Drawert
Schnittbau

Karl Heinz Eberhard
PEK

Oskar Ebert
Karosseriebau

Helmut Fiebig
Ersatzteile-Fabr.

Robert Gehlhaar
Karosseriebau

Wilhelm Greim
Chassisbau

Helmut Hack
Werkzeugabteilung

Georg Hahn
Materialbehandlung

Hans Heger
Z. Masch.-Abt.

Gunther Heider
Verkaufszone Mitte

Walter Kallwitz
Chassisbau

Walter Kern
Instandhaltung

5.6.1975

Georg Lauck
Betriebskrankenkasse

Karl-Heinz Lauth
Chassisbau

Bernhard Merker
Preßwerk

Jakob Metzger
PEK

Ernst Müller
Karosseriebau

Gerhart Nadler
Mat.-u.Prod.Ktr.

Kazimierz Putowski
Transportwesen

Jakob Remmet
PEK

Willi Renker
Fertigungsmat.Disp.

Erwin Ries
Instandhaltung

Franz Roos
Modellschreinerei

Jakob Sans
Chassisbau

Erwin Schadt
Karosseriebau

Ludwig Schröder
Chassisbau

Paul Schüddekopf
Z. Masch.-Abt.

Werner Schulmeyer
Karosseriebau

Adolf Senft
Qual.Ktr.u.Insp.

Erich Simon
Schweißmasch.u.Vorr.

Josef Smakal
Chassisbau

Herbert Solzer
Schnittbau

Karl Emil Stock
Chassisbau

Eugen Strack

Kar.-Fertigmontage

Karl Stumpf
Karosseriebau

Werner Velten
Schnittbau

Willi Vetter
Preßwerk

Karl Wehner
Instandhaltung

Friedel Weiland
Instandhaltung

Jakob Weil
Z. Masch.-Abt.

Heinrich Weingärtner
Qual.Ktr.u.Insp.

Franz Weyer
Z. Masch.-Abt.

6.6.1975

Hans Beckerle
Karosseriebau

Kurt Bender
Schweißmasch.u.Vorr.

Wilhelm Döring
Schnittbau

Wilhelm Engel
Karosseriebau

Hans Krebs
Schnittbau

Hans Marquardt
Schweißmasch.u.Vorr.

Willi Muth
Modellschreinerei

Georg Schuchmann
PV-Preßwerk

7.6.1975

Heinz Bonsen
Karosseriebau

Friedrich Burg
Schweißmasch.u.Vorr.

Hans Dreilich
Berufsausbildung

Friedrich Ehrhard
Schweißmasch.u.Vorr.

Rudolf Hagen
Schnittbau

Kurt Hamm
Modellschreinerei

Werner Heß
Karosseriebau

Willi Hönig
Instandhaltung

Ernst Maus
PEK

Ernst Meixner
Qual.Ktr.u.Insp.

Ludwig Munk
Z. Masch.-Abt.

Heinrich Thorn
Werkzeugzentralverw.

Helmut Volk
Schnittbau

Martin Wachter
PEK

Heinz Wesp
Qual.Förderg.u.Insp.

9.6.1975

Alois Decker
Chassisbau

Walter Desch
Karosseriebau

Ernst Falk
Karosseriebau

Heinz Fröder
Wagenendmontage

Günter Grosch
Karosseriebau

Otto Heinlein
Karosseriebau

Gottfried Holler
Karosseriebau

Karl Horz
Schmiede

Hanz Kerz
PEK

Erich Knodt
Karosseriebau

Karl Lauer
Karosseriebau

Günther Laun
Preßwerk

Wilhelm Lochmann
Wagenendmontage

Fritz Meyer
Mat.-u.Prod.Ktr.

Heinrich Mieth
Karosseriebau

Hermann Müller
Kar.-Rohmontage

Georg Passet
Qual.Ktr.u.Insp.

Willi Pons
Werkschutz

Karl Schalle
Karosseriebau

August Jakob Schäfer
Materialbehandlung

Karl Schmenger
Karosseriebau

Josef Schmidt
Qual.Förderg.u.Insp.

Wilhelm Schulmeyer
Preßwerk

Josef Wallitzer
Karosseriebau

Hans Wörle
Karosseriebau

12.6.1975

Franz Alexandrowicz
Werkzeugabteilung

Gustav Bauer
Karosseriebau

Ewald Böhmer
Z. Masch.-Abt.

Willi Bulling
PV-Werkstätten

Alex Denisoff
Karosseriebau

Ludwig Dittel
Karosseriebau

Walter Dürr
Modellschreinerei

Alfred Fuchs
Wagenendmontage

Johann Graf
PEK

Georg Graumann
Betriebsrat

Andreas Hastal
Z. Masch.-Abt.

Gerhard Kunert
Werkzeugzentralverw.

Hans Lautz
Preßwerk

Günther Maiwald
Verkehrsabteilung

Georg Mieth
Chassisbau

Klaus Nitsch
Verkehrsabteilung

Rolf Petry
Betriebsrat

Gerhard Pohl
PV-Preßwerk

Heinz Querengässer
Verkaufszone Mitte

Adam Rettig
Karosseriebau

Ludwig Scheichert
Preßwerk

Karl Schüßler
Preßwerk

Willi Seipel
Z. Masch.-Abt.

Josef Skopp
Karosseriebau

Hans Wagner
Materialbehandlung

Heinrich Wannemacher
Chassisbau

Walter Wiechmann
Z. Masch.-Abt.

Hubert Wlasack
Energieversorgung

13.6.1975

Nikolaus Baumann
Chassisbau

Armin Göttmann
Z. Masch.-Abt.

Johann Hilscher
Chassisbau

Georg Klein
Modellschreinerei

Franz Lebek
Werkschutz

Heinz Ludwig
Instandhaltung

Heinz Reibstein
Karosseriebau
Kurt Rudolf
Schmiede
Philipp Rupp
Z. Masch.-Abt.
Hans Schmidt
Qual.Ktr.u.Insp.
Helmut Schnell
Ordnungsdienst
Joseph Strauß
Ordnungsdienst
Georg Wenicker
Karosseriebau

14.6.1975
Erich Banke
PEK
Hubert Breckheimer
Kar.-Fertigmontage
Josef Demel
Härtere
Heinz Groh
Schmiede
Helmut Herberich
Preßwerk
Fritz Kückler
PV-Schmiede
Hans Lorenz
Modellschreinerei
Willi Malkus
Chassisbau
Margarete Neumann
Chassisbau
Heinz Nikolai
Karosseriebau
Josef Renner
PEK
Heinrich Stumpf
Chassisbau
Werner Zwick
Modellschreinerei

15.6.1975
Paul Arnold
Chassisbau
Willy Baltes
Qual.Förderg.u.Insp.
Leopold Brandl
Styling
Werner Finger
Projekt-Systempl.
Kurt Göttert
PV-Schmiede
Rudolf Haller
Instandhaltung
Rudolf Häring
Schnittbau
Helmut Held
Chassisbau
Hans Heuer
Verkaufsabteilung
Adam Hofmann
Preßwerk
Theodor Kaminski
Schnittbau
Adreas Kiesenbauer
Versand
Günther Knöß
Verkehrsabteilung
Friedrich Kölsch
Chassisbau
Günter Pense
Schnittbau

Günter Römer
Z. Masch.-Abt.
Erich Schipper
Wagenendmontage
Johann Schneider
Modellschreinerei
Hans Schrohe
Debitorenbuchhaltung
Günther Sulzbach
Informationssteuerg.
Walter Vogel
Werkschutz
Gerhard Wagner
Karosseriebau
Karl Weber
Chassisbau
Adam Weigand
PV-Karosserie
Ehrhardt Zimmermann
Wagenendmontage

16.6.1975
Wilhelm Bald
Lehrenbau
Helmut Christ
Chassisteile
Werner Dries
Standardabteilung
Heinrich Feck
Karosseriebau
Karl Kaupp
Instandhaltung
Alois Krollmann
Werkzeugbau
Franz Lackerbauer
Chassisbau
Heinz Lemke
Kdd.-Werkstatt
Horst Leonberger
Qual.Sich.Ausw.Teile
Werner Link
Transportwesen
Hermann Oberkehr
Wagenendmontage
Alois Olbrich
Wagenendmontage
Rudolf Malkmus
Verkaufsabteilung
Willi Reith
Z. Masch.-Abt.
Ernst Schaubruch
Z. Masch.-Abt.
Walter Schmidt
Schweißmasch.u.Vorr.
Alfred Sedlmaier
Ausschußverwertung
Horst Wolf
PEK

19.6.1975
Rolf Arnold
Instandhaltung
Georg Bauer
Export
Friedrich Becker
PEK
Georg Becker
Qual.Ktr.u.Insp.
Edmund Behr
Z. Masch.-Abt.
Josef Beranek
PEK
Helmut Beuth
Modellschreinerei

Helmut Brauns
Kdd.-Werkstatt
Franz Anton Brück
Instandhaltung
Arthur Büchner
Instandhaltung
Berthold Eimer
Werkzeugbau
Wilhelm Emig
Chassisbau
Hilmar Engel
Karosseriebau
Adam Faust
Schweißmasch.u.Vorr.
Hans Göckel
PV-Karosserie
Willi Hamm
Produktionsleitung
Franz Herb
Ersatzf.-Fabr.
Ernst Hofmann
Materialbehandlung
Christian Hüttenmayer
Instandhaltung
Otto Keller
PV-Schmiede
Kurt Knappe
Qual.Ktr.u.Insp.
Heinz Knorn
Karosseriebau
Hermann Kopp
Chassisbau
Karl Kretzler
Kar.-Fertigmontage
Werner Kühnel
Instandhaltung
Hans Lahr
PV-Karosserie
Georg Friedr. Liebermann
Schnittbau
Walter Lindig
Z. Masch.-Abt.
Wilhelm Meinhardt
Wagenendmontage
Willi Münnich
Z. Masch.-Abt.
Josef Opolony
Modellschreinerei
Georg Poth
PV-Preßwerk
Fridolin Raab
Ersatzteilelager
Walter Roth
PEK
Helmut Schöpel
Qual.Ktr.u.Insp.

RUHESTAND

Johann Banoczai
Karosseriebau
Maria Damm
Werksärztl. Dienst
Eduard Dauber
Energieversorgung
Jakob Dechent
Schnittbau
Lorenz Doll
Karosseriebau
Heinrich Gaubatz
Werkzeugzentralverw.

Friedrich Weber
Betriebsschlosserei
Germann Wehrle
Modellschreinerei
20.6.1975
Maria Bucksmaier
Karosseriebau
Bernd Geloneck
Karosseriebau
Willi Götz
PEK
Rudolf Klingenberg
Materialbehandlung
Ernst Kölner
Fertigungsmat.Disp.

21.6.1975
Josef Albert
Chassisbau
Johann Grabowski
Preßwerk
Emil Höpfner
Produktkosten
Robert Rathmacher
Chassisbau
Walter Reibstein
Schweißmasch.u.Vorr.
Heinz Schuchmann
Chassisbau
Philipp Georg Weitzel
Chassisbau
22.6.1975
Otto Kalfoten
Qual.Ktr.u.Insp.
Heinrich Kellermann
Motorenbau
Günter Kuschke
PEK
Arthur Rehwald
Wagenendmontage
Fritz Schmidt
Schweißmasch.u.Vorr.
Franz Schumacher
Qual.Ktr.u.Insp.
Hans Schummer
Export

23.6.1975
Otto Knischewski
Ordnungsdienst
Edward Wencel
Schmiede

26.6.1975
Helmut Bersch
Schweißmasch.u.Vorr.

Willi Diether
Preßwerk
Helmut Geißler
Standardabteilung
Wilhelm Geiß
Chassisbau
Heinrich Idstein
Standardabteilung
Werner Jahns
PEK
Ewald Kirmes
Z. Masch.-Abt.
Philipp Klink
PV-Preßwerk
Heinrich Krämer
Werkzeugbau
Georg Löw
Werkzeugabteilung
Walter Müller
Werkschutz
Hans Rösch
Schnittbau
Willi Vogel
Schnittbau
27.6.1975
Friedrich Gimbel
Schnittbau
Herbert Pospischil
PEK
28.6.1975
Ferdinand Mühlbauer
Instandhaltung
Wilhelm Seidenschwarz
Qual.Ktr.u.Insp.

29.6.1975
Wilhelm Adelberger
Ausschußverwertung
Heinrich Bersch
Chassisbau
Hans-Dieter Diebschlag
Schweißmasch.u.Vorr.
Wolfgang Himmel
PEK
Erich Krummenauer
Qual.Ktr.u.Insp.

30.6.1975
Heinz Bartel
PEK
Hans Herrlich
Chassisbau
Kurt Kiefer
Materialbehandlung
Josef Kohl
Lehrenbau
Alfred Linduschka
Karosseriebau
Josef Panhans
Rohrfabrikation
Kurt Raschen
PEK
Georg Reitz
Preßwerk
Klara Werschnik
Ordnungsdienst
Anton Zwicker
Preßwerk

Der neue Betriebsrat des

Betriebs- ausschuß



Rudolf Heller
Betriebsratsvorsitzender



Rudolf Müller
Stellvertretender
Vorsitzender und
Angestelltenvertreter



Richard Adam
Personalfragen
Publikumsverkehr



Holger Beigel
Akkordfragen



Eugenie Fischer
Soziale
Angelegenheiten
Frauenfragen



Rudolf Hahn
Lohn- und
Akkordwesen



Hans Kolb
Personalfragen
Publikumsverkehr



Adolf Mildner
Angestelltenfragen



Berthold Muders
Unfallschutz
Arbeitssicherheit
und Gesundheitsschutz
am Arbeitsplatz



Karl Noß
Personalfragen
Publikumsverkehr
und Wohnungs-
angelegenheiten



Rolf Petry
Schriftführer
Berufsverkehr

Betriebsräte der Lohnempfänger



Willi-Bernd Adolf



Yasar Nuri Akkeci



Valentin Bauschbach



Karlheinz Fornoff



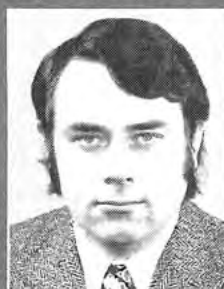
Wolfram Georgi



Georg Graumann



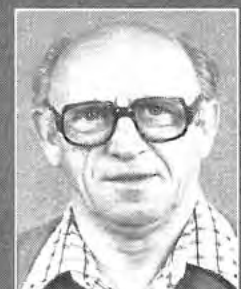
Helmut Grebe



Franz Groben



Norbert Herbrand



Günter Herden

s Rüsselsheimer Werkes



Wolfgang Jahn



Annelore Judisch



Gerhard Kämmerling



August Kaub



Wilfried Lang



Walter Lutz



Christel Nauheimer



Friedrich Schmidt



Martin Schwarz



Helmut Späth



Hüseyin Tezkac



Horst Weyer



Wilhelm Weyerhäuser



Gerhard Wink



Hans Wolf

Betriebsräte der Gehaltsempfänger



Heinz Noll



Philipp Petzold



Hans-Ulrich Powitz



Bruno Reimann



Kurt Schneider



Hans Smander



Günther Erb



Arnold Kühlke



Dieter Mann

Die von den Betriebsräten betreuten Bereiche

LOHNEMPFÄNGER:

Willi-Bernd Adolf, Günter Herden, Hüseyin Tezkac: Motorenbau, Getriebebau, Instandhaltung Chassisbau II (2640-82, 2910-41, 4910-41);

Valentin Bauschbach: Schmiede, Gesenkbau, Härterei, Instandhaltung-Schmiede, Instandhaltung-Härterei (2000-2003, 2300-02, 4411+12, 4501, 6160+61);

Karlheinz Fornoff, Gerhard Kämmerling, Norbert Herbrand: Achsenbau, Oberflächenveredelung, Vergaser, Schaumteile, Kaltfließteile, Chassis-Kleinteile+Teile, Ersatzteile-Fabr., Diesel (2400-02, 2500-51, 3300-21, 3210-14, 2100-02, 2210-41, 2800-08, 3100+01);

Wolfram Georgi: Wagenendmontage, Wagenversand, Verpackung u. Versand (1800-06, 2700-02, 9301-11);

Georg Graumann: Fertigmontage (1610-19);

Helmut Grebe: PV-Werkstätten –Schnittbau u. Schweißmaschinenbau– (6050-59, 6020-43, 6200, 6302, 6900+10);

Wilfried Lang: PV-Werkstätten –Zentrale Maschinenabteilung, Werkzeugbau– (6010-17, 6060-75);

Franz Groben: Transportabteilung, Materialabteilung, Material- u. Produktionskontrolle, Verkehr –Werksbahn– (5300-99, 5403-71, 5512, 5530, 5531, 7253, 7254);

Wolfgang Jahn: Preßwerk –große und mittlere Teile–, Rohrfabrikation Preßwerk K 67 (1101-09, 1110-15, 1120-29, 1150-57, 1350-81);

Annelore Judisch: Ersatzteile und Zubehör (9501-08, 9522-29);

August Kaub: Werksanlagen-Energieversorgung, Werksinstandhaltung (5011-31, 5111-19, 6500-21, 6601-06, 6710+20);

Walter Lutz, Yasar Nuri Akkeci: Fertigbearbeitung und Zusammenbau –Roh- und Gerippebau–, Bleihygiene (1410-66, 7721);

Christel Nauheimer: Werksverpflegung, Werksärztlicher Dienst, Wäscherei (7441-61, 7421, 7710+11);

Friedrich Schmidt: Preßwerk-Kleinteile, Beschädigten-Einsatz, Modellschreinerei und Lehrenbau (1242-51, 3501, 4140-71);

Martin Schwarz: Lackiererei, Polsterei (1510-36, 1700-07);

Horst Weyer: Instandhaltung-Preßwerk (4600-94);

Wilhelm Weyrhäuser: Werkzeugabteilung, Informationssteuerung (5800-27, 9021-27, 9081);

Gerhard Wink: Instandhaltung-Chassisbau I, Instandhaltung-Karosseriebau (4700-72, 4800-42);

Hans Wolf: PEK, Styling, Prüffeld (8003-8090, 8111-22, 8200-34, 8801);

Helmut Späth: Werkschutz, Kundendienstwerkstatt und Zubehör-Einbau (7351+52, 9620-22).

GEHALTSEMPFÄNGER:

Günther Erb: PV Preßwerk (4000-06), Modellschreinerei (4140), Lehrenbau (4170), Werkzeugabteilung 5800-04),

PV Werkstätten (6000-70), PV Chassis (6100-03), PV Schmiede (6150-60), PV Karosserie-Untersammenbau (6200-03), PV Karosserie-Zusammenbau (6300-05), Zentralplanung-Leitung (6900-01), Werkstattplanung (6910);

Arnold Kühlke: Beschaffungswesen (7200-58), Verkauf (9100-90), Marketing und Absatzförderung (9200-85), Wagenverladung und Versand-Rüsselsheim (9301-42), Ersatzteile und Zubehör-Disposition AMK (9511), Verkehr –Teileversand-Rüsselsheim– (9542);

Dietmar Mann: Oberflächenveredelung (1250), Kaltfließpreßteile (2100), Chassisteile (2210-40), Härterei (2300), Oberflächenveredelung (2400), Achsen Pkw (2500-50), Verpackung und Versand (2700), Dieselmontage (3100), Schaumteile (3210), Vergaser, Instrumente, Wagenheizung, KDD.Kühler (3300-20), Beschädigten-Einsatz (3500), Instandhaltung Karosseriebau (4700-70), Instandhaltung Chassis I (4800-40), Ausschußverwertung (5206), Qualitätskontrolle Chassis I (5250-59), Qualitätskontrolle Härterei Chassis I (5270-75), Qualitätskontrolle Chassis I (5290-98), Transportwesen (5300-90), Materialbehandlung (5400-71), Material- und Produktionskontrolle (5500-91), Produktionsleitung Karosseriebau und Chassis I (7015-16);

Adolf Mildner: Personalabteilung (7301-91), Sozialabteilung-Leitung (7401);

Heinz Noll: Automatische Material-Kontrolle AMK (5700-08), Projektkontrolle und Kostenschätzungen (7124), Berufsausbildung (7341), Werkschutz-Gehalt (7351), Sozialabteilung (7411-71), Unfallverhütung und Wäscherei (7701-11);

Philipp Petzold: Schmiede (2000), Motorenbau (2640-80), Ersatzteile-Fabrikation (2800), Getriebe (2910-40), Instandhaltung-Härterei (4410), Instandhaltung Schmiede (4500), Instandhaltung Chassis II (4910-40), Energieversorgung (5000), Energieversorgung und sonstige (5100), Qualitätskontrolle Chassis II (5260-69), Standardabteilung (5611-41), Werksanlagen (6500-10), Gelände und Gebäude –Feuerwehr– (6600-03), Ver- und Entsorgungsanlagen (6700), Produktionsleitung Chassis II (7017), Produktionsleitung Schmiede und Härterei (7018), Kostenforschung (7040);

Hans-Ulrich Powitz: Ersatzteile- und Zubehör-Verkauf Deutschland (9400-09), Ersatzteile und Zubehör-Rüsselsheim-Bochum (9501-21), Kundendienst und Gewährleistung (9600-20), Datenverarbeitung (9700-33);

Bruno Reimann: Preßwerk (1100-50), Preßwerk-Kleinteile (1240), Rohrfabrikation (1350-70), Fertigbearbeitung und Zusammenbau (1410-60), Lackiererei Pkw (1510-30), Karosserie-Fertigmontage (1610), Polsterei (1700), Wagenendmontage (1800), Instandhaltung Preßwerk (4600-90), Qualitätskontrolle (5200-81), Zeit- und Arbeitsstudien (5611), Werksleitung und Stabsfunktionen (7000-7014);

Kurt Schneider: PEK (8000-90), Fahr- und Triebwerk (8110-90), Prüffeld Dudenhofen (8200-10), Einsatzplanung Versuchsfahrzeuge-Dauerversuche (8220-40), Karosserie und Berechnungen (8300-90), Styling (8801);

Hans Smander: Finanzabteilung-Betrieb (7101-64), Verwaltung, Geschäftsleitung, Finanzleitung (9000-90).

FÜR JUNGE LEUTE

Ausbildungsberuf UNIVERSALSCHLEIFER



Unterweisung an einer Flachsleifmaschine. Meister M. Schröder überprüft nach der Arbeitsdurchführung die Maßhaltigkeit eines Werkstückes, das der Auszubildende R. Malchert angefertigt hat.

In unserer Reihe über Ausbildungsberufe bei Opel geht es in diesem Beitrag um den Universalschleifer. Wie der Name schon sagt, umfaßt seine Tätigkeit hauptsächlich Schleifarbeiten, und zwar das Vor- und Feinschleifen von

gehärteten und ungehärteten Maschinen- und Apparate teilen.

Die Ausbildung dauert drei Jahre; sie kann sich durch den Abschluß einer Berufsfach-, einer berufsbildenden Schule oder einer anderen anerkannten Bildungseinrichtung beziehungsweise durch gute Leistungen bis auf zwei Jahre verkürzen. Während der Ausbildung werden unter anderem vermittelt: Grundfertigkeit der Metallbearbeitung, Kenntnisse der Werkstoffe, ihre Eigenschaften sowie die Bearbeitungs- und Verwendungsmöglichkeiten, weiter das Einrichten und Bedienen der verschiedenen Schleifmaschinen, außerdem die vielseitigen Schleifverfahren.

Nach der Facharbeiterprüfung wird der Universalschleifer in produktionsvorbereitenden Abteilungen eingesetzt. Hier hat er bei entsprechenden Voraussetzungen Aufstiegsmöglichkeiten in technische Angestelltenberufe. Außerdem ist über den zweiten Bildungsweg der Besuch einer Ingenieurschule möglich.



Der Auszubildende L. Leuthner schleift auf einer Rundschleifmaschine eine Ritzelwelle.

Beobachtungen

Nachfolge

In der Abteilung beginnt das große Ratespiel: Der Chef geht in einem Jahr. Wer wird sein Nachfolger? Die Frage macht leise raunend die Runde. Wer wache Ohren hat, spürt, daß gar nicht so wenige Leute an der Sache interessiert sind. Kein Wunder: Ein neuer Chef, das ist schon etwas. Der krempelt womöglich alles um. Darauf muß man sich einstellen; zunächst gedanklich, aber immerhin. Neue Besen kehren gut. Also: Wer wird's wohl?

Inzwischen sind nur noch zwei Namen im diskreten Gespräch. Beide, anerkannte Fachleute, ungefähr gleich alt und gleich qualifiziert. Sie glauben auch selbst, daß man sich nach menschlichem Ermessen für einen von ihnen entscheiden wird. Daher gehen sie sehr vorsichtig miteinander um. Sich nur nichts anmerken lassen, ganz natürlich sein! Jetzt ja kein falsches Rivalitätsverhalten an den Tag legen!

Aber einer von ihnen muß schließlich eine Enttäuschung hinnehmen. Oder wird gar ein Dritter erkoren, an den jetzt noch niemand denkt? Doch wie es auch immer kommen mag: Nach der Entscheidung wird man sich weiter um eine effektive Zusammenarbeit bemühen müssen. Das Leben, auch das betriebliche, geht schließlich weiter.

Gebirgswanderer

Einige Kollegen, die sonst nicht sehr begeisterungsfähig sind, werden es, wenn sie in diesen Tagen mit deutlich erkennbarer Vorfreude berichten, wo und wie sie die bevorstehenden Werksferien verbringen. Da gibt's denjenigen, der sich in seinem Urlaub weitgehend einem Veranstalter und seinem ausgefeilten Programm anvertraut. Ein anderer dagegen plant alles, was er mit seiner Familie tun will, bis ins einzelne selbst, legt Zeiten, Routen, Besichtigungen usw. genau fest. Ein Dritter will faulenzeln. Für ihn gilt: Ausspannen, Schwimmen, Sonnen, im übrigen nicht viel tun. Doch ich sprach auch mit einem ausgeprägten Individualisten, einem ausdauernden Gebirgswanderer, der sich an Landschaft und Natur erfreuen, aus dem Rucksack leben und aus Brunnenrohren trinken will, weil ihm das alles viel Spaß macht. Von Hütte zu Hütte ist die Tagesroute festgelegt. Gesund sei 's, vom Arzt (und von ihm selbst zur Nachahmung) empfohlen. Ihm und allen anderen Urlaubern schönes Wetter und eine gesunde Heimkehr.

Spectator



Kinder im Verkehr



Hohe Unfallgefahr bei Regenwetter

Mehrere Jahre wurden im gesamten Bundesgebiet die Wetterberichte in Beziehung zu den Unfallzahlen gesetzt. Danach sind nicht nur Schnee, Nebel und Eis, sondern in hohem Maße auch starke Regenfälle Ursachen für schwere Verkehrsunfälle. An Tagen mit reichen Niederschlägen steigt die Unfallzahl sprunghaft in die Höhe. Gefährlich sind für Autofahrer besonders die Zeiten des Wetterumschwungs oder überraschende Wettereinbrüche. Wetterföhligkeit dagegen hat – entgegen der vorherrschenden Meinung – keinen Einfluß auf die Unfallzahlen. Bei bayerischem Föhn stiegen die Unfallzahlen nur, wenn auch äußere Wettereinflüsse mit dem Föhnwetter verbunden waren. DVR

Verkehrinseln sind sichere Bereiche für den Fußgänger, solange sie nicht überfüllt sind und sich die Wartenden diszipliniert verhalten. Bei dem bekannten Andrang während der Morgen- und Abendstunden sind es meist Kinder, die sich nicht ausreichend behaupten können und deshalb leicht von Verkehrinseln auf die Fahrbahn gedrängt werden. Andererseits geraten Kinder beim Warten auf Verkehrinseln nur allzu leicht in Versuchung, sich die Wartezeit durch Hänseleien zu verkürzen. Kraftfahrer sollten deshalb beim Erkennen von Kindern auf Verkehrinseln stets ihr Tempo vermindern, bremsbereit sein und mit einem unverhofften Schritt auf die Fahrbahn rechnen. Fahren Sie nie zu knapp an Verkehrinseln vorbei! Wenn Sie außerdem noch die gegenüber liegende Straßenseite im Auge behalten und auf nachkommende Kinder achten, dann sind Sie bestens vorbereitet!

Verkehrsuntüchtig durch Medikamente

Manche Autofahrer nehmen allzu unbekümmert und gedankenlos Medikamente ein, die ihre körperlichen, geistigen und seelischen Reaktionen im Straßenverkehr stark beeinträchtigen können. Auf die damit verbundenen Gefahren hat Prof. Kreienberg, der Vorsitzende des Verkehrsmedizinischen Ausschusses der Bundesärztekammer, in einem Merkblatt hingewiesen. Darin empfiehlt er den Ärzten bei der Anwendung oder Verschreibung solcher Mittel sehr eindringliche Hinweise. Beispielsweise wird geraten, 24 Stunden nach einer intravenösen Narkose sich nicht ans Steuer zu setzen, sondern zu Hause zu bleiben und keinen Alkohol zu sich zu nehmen. Auch nach lokaler Schmerzbetäubung und Gasnarkose kann die Koordinationsfähigkeit mindestens zwei Stunden gestört sein. Dringend vor dem Autofahren warnen soll der Arzt weiterhin bei der Einnahme von Schlaf- und Beruhigungsmitteln, vor allem bei den lange nachwirkenden Barbituraten.

Gefährlich auswirken können sich auch Psychopharmaka, Antiepileptika, Mittel gegen Reisekrankheiten, Allergien, Muskelverspannungen und Bluthochdruck. Aber auch Stimulantien können ein erhöhtes Risiko zur Folge haben.

Gewarnt wird ferner vor Medikamenten, die die Funktion von Sinnesorganen beeinträchtigen. Das gilt vor allem für eine herabgesetzte Anpassungsfähigkeit der Augen, für Gleichgewichts- und Gehstörungen. Stark vermindert wird die Fahrtüchtigkeit auch durch Drogen wie Haschisch, LSD, Morphinum und Weckamine mit zentral erregenden Effekten. Besondere Gefahren für den Verkehrsteilnehmer ergeben sich auch bei der Kombination von Arznei- und Rauschmitteln, wie Drogen oder Alkohol.

Gleichzeitige Alkoholaufnahme verstärkt die Wirkung vieler Arzneimittel. Da beim Abbau in der Leber der Alkohol nach neuesten Untersuchungsergebnissen „Vorfahrt“ vor den Medikamenten hat, haben zum Beispiel Schlaf- und Schmerztabletten eine verlängerte Wirkung. Besonders gefährdet sind Menschen, die außerhalb ärztlicher Kontrolle Medikamente ein-

nehmen. Wer unter der Einwirkung der genannten oder ähnlicher Medikamente einen Verkehrsunfall verursacht, muß mit einem harten Gerichtsurteil rechnen. Ein Autofahrer sollte also in seinem eigenen wie im Interesse der anderen Verkehrsteilnehmer sehr sorgsam und kontrollierten Gebrauch von gewissen Medikamenten machen.

URTEILE

Wer nach links abbiegen will, muß sich zunächst durch einen Blick in den Rückspiegel davon vergewissern, daß hinter ihm nicht schon nachfolgende Fahrer zum Überholen angesetzt haben. Erst dann darf der Fahrtrichtungsanzeiger eingeschaltet und das Fahrzeug zur Fahrbahnmittelleitung gelenkt werden. Der Abbieger ist verpflichtet, alle nachfolgenden Fahrzeuge zunächst überholen zu lassen. Er darf durch seine Fahrweise keinen nachfolgenden Fahrer zu einer Notbremsung zwingen. Ist ein gefahrloses Ausscheren und Abbiegen nach links nicht möglich, dann muß auf das Abbiegen ganz verzichtet werden. (Oberlandesgericht Karlsruhe, VRS 47, 105).

Notrufstationen für Urlauber

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club betreibt von Mitte Juni an Notrufstationen für Urlauber in Italien, Frankreich und Griechenland. Dann können deutsche Autofahrer Mitarbeiter des ADAC in Rom (Telefon 06/4212), in Paris (01/7278989) und in Athen (021/7775644) anrufen, die ihnen beim Finden von Reparaturwerkstätten, beim Herbeirufen von Hilfe oder bei der Suche nach einem Arzt oder Rechtsanwalt helfen. Die Stationen sollen in den Zentralen der nationalen Automobilclubs untergebracht werden, so daß Hilfe über diese Organisationen schnell organisiert werden kann. Die Mitarbeiter wollen außerdem Auskünfte über die Verkehrslage und über Reiserouten geben. Sie werden täglich von 9 bis 17 Uhr erreichbar sein. Eine bessere Leistung bietet der ADAC auch den Käufern von „Auslands-Superschutzbriefen“. Ein Preis von 15 Mark garantiert jetzt einen Krankenrücktransport, der bis zu 10.000 Mark kostet (bisher waren nur bis zu 2.000 Mark gedeckt). So wird ein Transport im Sonderflugzeug möglich, der ADAC verwendet dafür „Lear-Jets“ des Nürnberger Aero-Dienstes. Die zweistrahligen Maschinen fliegen erschütterungsfrei und haben einen Arzt an Bord.

Bei leichteren Erkrankungen werden die Patienten im Linienflugzeug befördert. In München arbeiten für diesen Dienst 11 Ärzte, die über die Transportart entscheiden und selbst mitfliegen. Der Flugtransportdienst wird für alle europäischen Länder außer der DDR, der Sowjetunion und Albanien garantiert.



Urlaubswelle — einmal anders . . .

AUS AKTUELLEM ANLASS

Die Einigungsstelle nach dem Betriebsverfassungsgesetz

Im Zusammenhang mit der Frage, ob im Werk Rüsselsheim im Mai und Juni dieses Jahres weitere Sonderschichten durchgeführt werden können, kam es bekanntlich zu einem Verfahren vor der Einigungsstelle. (Siehe auch letzte Ausgabe, Seite 2.) Nicht bei allen unseren Lesern besteht eine klare Vorstellung darüber, wie die Einigungsstelle zusammengesetzt ist und wie sie tätig wird.

Entscheidung ist verbindlich

Die Einigungsstelle ist eine Institution des Betriebsverfassungsrechts. Sie ist dazu berufen, über Meinungsverschiedenheiten zwischen Arbeitgeber und Betriebsrat zu entscheiden, die im wesentlichen die Gestaltung der betrieblichen Verhältnisse betreffen. Vor allem Streitigkeiten über die sogenannten sozialen Angelegenheiten, zu denen das Betriebsverfassungsgesetz auch die Festlegung der Arbeitszeit und Abweichungen von der normalen Arbeitszeit zählt, können durch einen Spruch der Einigungsstelle beigelegt werden. In solchen Streitfragen entscheidet die Einigungsstelle verbindlich, das heißt ihr Spruch ersetzt die erforderliche Einigung zwischen Arbeitgeber und Betriebsrat. In dieser Funktion ist sie mit einem Gericht vergleichbar, jedoch nur bedingt.

Vorsitzender und Beisitzer

In der Regel wird die Einigungsstelle nur bei Bedarf gebildet. Sie besteht aus einer gleichen Anzahl von Beisitzern, die von Arbeitgeber und Betriebsrat bestellt werden, und einem unparteiischen Vorsitzenden. Können sich beide Seiten nicht auf einen Vorsitzenden einigen, so bestellt ihn das Arbeitsgericht. Dieses entscheidet auch, wenn keine Einigung über die Zahl der Beisitzer erzielt wird. In dem oben erwähnten Verfahren waren sich Geschäftsleitung und Betriebsrat von vornherein einig, daß jede Seite drei Beisitzer benennen sollte. Über die Person des Vorsitzenden dagegen konnte zunächst Einvernehmen nicht erreicht werden; dies gelang erst

während einer Verhandlung beim Arbeitsgericht. Den Vorsitz hatte ein Direktor des Landesarbeitsgerichts in Frankfurt.

Mündliche Verhandlung

Der Ablauf des Verfahrens vor der Einigungsstelle ähnelt einer gerichtlichen Verhandlung. Von beiden Parteien werden die Anträge gestellt und mündlich begründet. Danach versucht man zumeist, einen Vergleich abzuschließen. Scheitert dieser Versuch, kommt es zur eigentlichen Entscheidungsfindung durch Beschluß. Dabei hat sich der Vorsitzende zunächst der Stimme zu enthalten. Ergibt sich keine Stimmenmehrheit, so schließt sich nach weiterer Beratung eine zweite Abstimmung an. Der Vorsitzende beteiligt sich daran, und seine Stimme gibt somit praktisch den Ausschlag für den Spruch der Einigungsstelle. Normalerweise ist der Spruch der Einigungsstelle endgültig. Es gibt also kein Berufungsverfahren. Nur dann, wenn die Einigungsstelle durch den Spruch ihren Ermessensrahmen überschreitet — ein kaum vorstellbarer Fall — kann die Entscheidung auf Antrag des Arbeitgebers oder des Betriebsrates durch das Arbeitsgericht aufgehoben werden.

Das Rüsselsheimer Ergebnis

In dem Verfahren über die Sonderschichten im Werk Rüsselsheim brauchte ein Spruch nicht gefällt zu werden, weil nach mehrstündigen Verhandlungen und gewissermaßen in letzter Minute doch noch ein Vergleich zustande kam. Bekanntlich wurden fünf der ursprünglich beantragten sechs Sonderschichten genehmigt. In diesem Zusammenhang verpflichtete sich die Geschäftsleitung, bis zum Jahresende 1975 keine Kündigungen wegen Auftragsmangels auszusprechen und bis 31. Oktober 1975 keine Kurzarbeit einzuführen. Die Erklärungen der Firma stehen unter dem Vorbehalt, daß weder auf dem Automobilmarkt ein Einbruch erfolgt noch technische Gründe (Katastrophenfälle) die Produktion negativ beeinflussen. Rd.

Urlaubskaleidoskop

Mit dem Auto in den Urlaub

Der schönste Urlaub kann durch Ärger mit dem Auto vermiest werden. Dabei lassen sich unliebsame Pannen während der Reise vermeiden. Ebenso wie im übrigen gesundheitliche Strapazen auf der Hin- und Rückfahrt. Wer ein paar wichtige Reisevorbereitungen sorgfältig trifft und die Strecke von Hamburg nach Venedig nicht unbedingt als Tagesetappe bewältigen will, kann die Vorzüge des Autos im Urlaub unbeschwert genießen: Mobilität am Urlaubsort, Unabhängigkeit von Fahrplänen, weder lange Wartezeiten in Schalterhallen, noch nervöses Suchen nach Sitzplätzen für die ganze Familie oder Umsteigen mit großem Gepäck. Wer mit dem Auto in den Urlaub fährt, spart sich diese Unannehmlichkeiten und bleibt Herr über seine eigene Zeit.

Vor dem Start

Eine sorgfältige Durchsicht des Wagens in der Werkstatt vor dem Start ist allerdings unerlässlich. Zwar können moderne Automobile als durchaus zuverlässig gelten, und sie müssen nur noch selten zur Inspektion in die Werkstatt, aber völlig wartungsfrei sind sie nicht. Wer an Inspektionen sparen will, kann hinterher leicht drauflegen. Freilich sollte frühzeitig ein Termin vereinbart werden – während der Reisezeit stehen die Werkstätten erhöhtem Arbeitsanfall gegenüber. Dem

Fachmann in der Werkstatt sollte man auch das Reiseziel nennen: In manchen Ländern läuft Treibstoff minderer Qualität aus dem Zapfhahn, was sich vor allem durch deutlich vernehmbares „Motor-klingeln“ äußert. Dem kann zumeist durch eine geänderte Zündeneinstellung oder durch den Einbau einer stärkeren Zylinderkopfdichtung vorgebeugt werden. Wer etwa beim Ausfall einer Glühlampe während der Fahrt nicht eigens eine Werkstatt anfahren will, kann sich auch einen Satz mit den wichtigsten Verschleißteilen in den Koffer packen.

Risiken abdecken

Andere Verkehrsregeln und besondere Fahrsitten im Ausland können natürlich dem vorsichtigsten Autofahrer zum Verhängnis werden. Der Schutzbrief eines Automobil-Clubs zum Beispiel kann da die meisten Risiken weitgehend abdecken. Ein Gang zur Club-Geschäftsstelle lohnt sich – rechtzeitig vor Urlaubsantritt – in jedem Fall, sei es, um einen Schutzbrief zu erwerben, sich über Urlaubsversicherungen beraten zu lassen, oder sei es auch, um Informationsmaterial über das Reiseziel zu beschaffen – besonders wichtig für alle, die ohne präzise festgelegtes Ziel starten und sich mit Karten und Reiseführer im fremden Land zurechtfinden wollen.

Nicht überladen

Leider gehören sie in jedem Sommer zum Bild auf der Autobahn: überladene Autos, voll besetzt, die Federung fast am Anschlag, das Heckfenster durch Gepäck verbarriadiert und vielleicht noch mit hochbeladenem Dachgepäckträger. Wer schon einige Urlaubsfahrten hinter sich hat, weiß, daß manches Gepäckstück nur als unnötiger Ballast mitfährt. Wer seinen Koffer nicht wahllos füllt, läuft nicht Gefahr, den Wagen zu überladen. Eine vierköpfige Familie mit einem Mittelklassewagen beispielsweise kann meist noch drei bis vier Zentner Gepäck zuladen, und zwar in den Kofferraum. Dort ist es vor fremdem Zugriff am besten geschützt. Eines aber muß jeder Fahrer eines vollbeladenen Autos einkalkulieren: Die Beschleunigung steht nicht in gewohntem Maß zur Verfügung.

„Antizyklisch“ fahren

Stundenlanges Warten oder zähflüssiges Schleichen auf einer verstopften Autobahn gehört nicht eben zu den erholenden Stunden eines Urlaubs. Wer an den verkehrsreichsten Stunden des Tages sein Urlaubsziel ansteuert, muß damit rechnen, irgendwo in einen Stau zu geraten. Deshalb empfehlen Experten „antizyklisches“ Fahren, das heißt, wer in den frühesten Morgenstunden losfährt (oder am Abend), ist wahrscheinlich schon angekommen, wenn sich die Staus bilden. Eine zweite Möglichkeit ist nicht minder



Luftsprünge auf der Fahrt in die Ferien machen den müden Körper munter und sind zugleich der schlanken Linie dienlich. Wer in endloser Autoschlange am liebsten in die Luft gehen möchte, sollte das besser am nächsten Rastplatz tun.

Gut versichert ist halb erholt

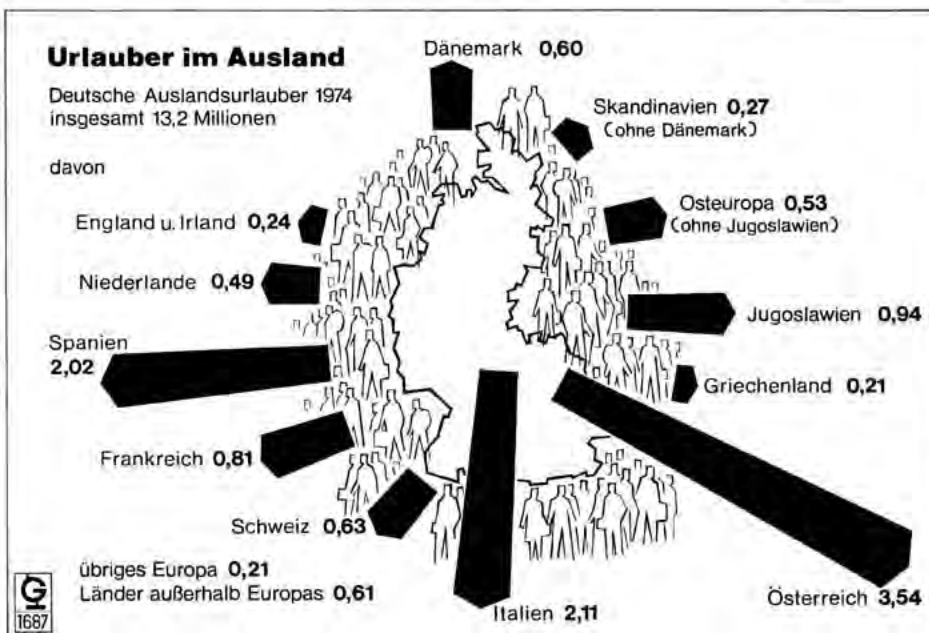
Schon so manchem Erholungssuchenden wurde die Urlaubsfreude durch einen Autounfall, gestohlenen Gepäck oder Krankheit vergällt. Deshalb empfehlen die Automobilclubs allen Reisenden, den Punkt „Bin ich ausreichend versichert?“ in der Checkliste für die Urlaubsplanung ganz oben hinzuschreiben. Was man alles tun kann und sollte, um mit einem ruhigen Gewissen, das ja ein sanftes Ruhe-kissen sein soll, die Ferien zu genießen, ist im folgenden in einigen wesentlichen Punkten zusammengestellt.

Ärztliche Versorgung

In erster Linie muß die ärztliche Versorgung abgesichert sein. Hierbei dürften eigentlich keine Schwierigkeiten auftreten, denn durch die Sozialversicherungsabkommen der Bundesrepublik mit fast allen europäischen Ländern – erstaunlicherweise aber nicht mit der Schweiz und Schweden – ist eine fast vollständige Abdeckung eventueller Aufwendungen gewährleistet. Diese Tatsache erhebt aber niemanden von der Informationspflicht, denn Theorie und Praxis sind oft zwei Paar Schuhe. So müssen die Franzosen, Belgier und Luxemburger die Arztkosten selbst tragen und bekommen sie dann von der Krankenkasse erstattet. Da wird mit Ausländern natürlich genauso verfahren. Wer in den anderen Ländern nicht erst aus der eigenen Tasche bezahlen möchte, sollte auf jeden Fall den als Auslandskrankenschein titulierten Anspruchsschein, den die deutschen Krankenkassen – auch die BKK – für jedes Land zusammen mit einem Merkblatt kostenlos ausgeben, bei der jeweils ortsansässigen Krankenkasse (die Adressen stehen im Merkblatt) gegen einen richtigen Krankenschein eintauschen.

Genauere Abrechnung

Trotzdem kommt es oft vor, daß die behandelnden Ärzte harte DM sehen wollen. In diesem Falle sollte man immer eine Rechnung mit genauer Aufstellung der einzelnen Leistungen verlangen und sich nicht mit einer Pauschalrechnung abspesen lassen, denn dann kann es bei der Abrechnung mit der deutschen Krankenkasse Schwierigkeiten geben. Bei der Behandlung durch einen Privatarzt ist vorher zu berücksichtigen, daß die Heimatkrankenkasse alle Leistungen nur nach kassenüblichen deutschen Sätzen zurückerstattet. Die entstehenden Differenzbeträge kann man jedoch durch eine kurzzeitige Auslands-Krankenversiche-



„Teutonen-Strom“ nennen die Ausländer den alljährlichen Aufbruch der Deutschen zum Urlaub im Ausland. Und in der Tat gleicht der Reisedrang über die Grenzen der Bundesrepublik einer Völkerwanderung. Nach einer Analyse haben im vergangenen Jahr 13,2 Millionen Deutsche über 14 Jahre ihre Haupturlaubsreise ins Ausland unternommen. Dies bedeutet, daß über die Hälfte aller Urlaubsreisenden Ferien außerhalb der Grenzen der Bundesrepublik machen. Ein Land genießt dabei weit vor allen anderen die Gunst der deutschen Urlauber: Österreich brachte es 1974 auf gut 3,5 Millionen Besucher aus der Bundesrepublik. Dann folgen auf der Bestseller-Liste des Auslandstourismus die Mittelmeerländer Italien, Spanien und Jugoslawien. Sie zogen zusammengerechnet fünf Millionen Deutsche an. Nur wenige Länder haben offenbar die Chance, in den Kreis dieser großen Vier einzubrechen – allenfalls noch Frankreich, das im Vorjahr immerhin über 800.000 deutsche Urlauber aufnahm.

reizvoll: Gute Karten kennen auch Nebenwege, wo nur dünner Verkehr herrscht. Dort zu fahren, in romantischen Gasthöfen zu rasten oder zu übernachten, heißt, auch die Hin- und Rückfahrt in einen erholsamen Urlaub einzubeziehen. Denn wer entspannt am Urlaubsziel und vor allem wieder zu Hause ankommt, hat mehr von der kostbarsten Zeit des Jahres gehabt.

Zeit lassen

Grundsätzlich sollte man sich bei der Urlaubsfahrt Zeit lassen. Einmal im Jahr, im Urlaub, diktiert weder der Terminkalender noch die Uhr. Dieses „Zeithaben“ sollte genossen werden. Die Nervosität gehört der Vergangenheit an. Das gilt vor allen Dingen beim Kolonnenfahren. Autofahren ist Schwerarbeit, das ist wissenschaftlich bewiesen. Ein Schwerarbeiter kann auch nicht pausenlos Zentnersäcke schleppen. Deshalb teilt sich der Erfahrene am Steuer seine Fahrstrecke ein, rastet des öfteren, um so die Reaktionsfähigkeit zu erhalten.

Gute Verkehrspartner

Nach jeder Urlaubssaison steigt die Zahl der Verkehrstoten an. Wir nehmen das als gegeben hin. Es müßte nicht sein, wenn jeder einzelne Kraftfahrer seinen ganzen Ehrreiz dahingehend aktivierte, auf seiner

Fahrstrecke keine kritischen Situationen hervorzurufen, ein guter Partner im Verkehr zu sein mit dem Bewußtsein, alles getan zu haben, die Unfallzahlen senken zu helfen.



Braun gebrannt aus dem Urlaub zurückkommen – wer möchte das nicht. Doch allzuviel ist ungesund, auch hierbei: Vom Sonnenbrand bis zum Sonnenstich oder gar Hitzschlag reicht die Skala der unangenehmen Folgen, wenn des Guten zuviel getan und stundenlang geschmort wird.

zung für wenige Mark absichern. Diese zusätzliche Sicherheit ist in jedem Fall zu empfehlen, vor allem bei Reisen in Länder, mit denen kein Sozialversicherungsabkommen besteht. Überhaupt ist zu raten, Zusatzversicherungen einzugehen, denn einmal sind sie nicht so teuer, daß das Geld nicht vom Reisebudget abgezweckt werden könnte und zum anderen hält doppelt genäht sehr oft wirklich besser. Wenn zum Beispiel die teure Fotoausrüstung und der wertvolle Schmuck verschwunden sind, ist das Jammern zwecklos. Eine Reise-Gepäckversicherung sollte immer abgeschlossen werden. Sie ersetzt alle Gegenstände, die der Versicherte und die Begleitpersonen zum persönlichen Bedarf mitführen.

Wenn etwas schief geht

Für den Fall, daß schon vorher etwas schief geht und es gar nicht zur Reise kommt, ist eine Reise-Rücktrittskosten-

versicherung zu empfehlen, die bei Pauschalreisen meistens schon inklusive ist. Wer dann noch eine Reise-Unfallversicherung abschließt, ist eigentlich rundherum abgesichert und muß nicht die Befürchtung hegen, daß er im Falle eines Mißgeschicks noch Monate später die Unkosten eines längst gewesenen Urlaubs abstottern muß. Autoreisende sollten, sofern sie Mitglieder eines Automobilclubs sind, den Auslandsschutzpaß nicht vergessen. Der Schutzpaß gewährt Kredite, Abschleppkosten-Vergütung, Fahrzeug-Rückholdienst und viele andere Vorteile, die im Umgang mit dem Pkw von großem Nutzen sein können. Bei Autoreisen in Länder, in denen eine Haftpflichtversicherung für Sachschäden nicht vorgeschrieben ist (z.B. Spanien, England), kann eine Kurzkasko-Versicherung von großer Wichtigkeit sein. Auskünfte und Tarife von Reise-Versicherungen geben die Reisebüros.

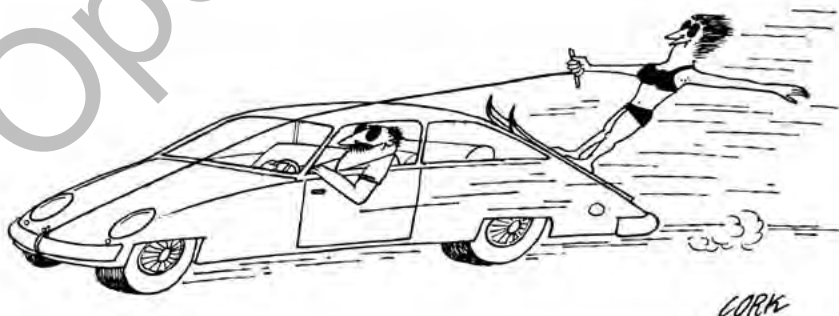
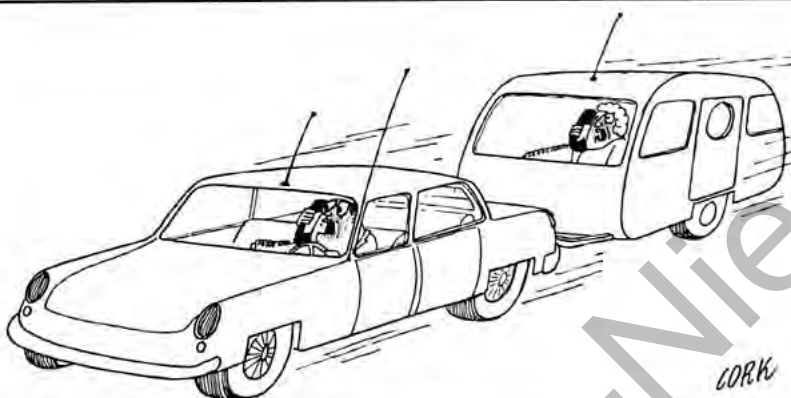
RECHTSPRAXIS

Urlaubsenttäuschungen

Leider gibt es auch das. Wir freuen uns schon lange auf den wohlverdienten Urlaub, den viele von uns in einer mehr oder weniger großen Entfernung von zu Hause verbringen werden. Um sich nicht mit Problemen der Reiseplanung und der Unterkunftssuche befassen zu müssen, wendet sich ein großer Teil über ein Reisebüro an einen sogenannten Reiseveranstalter, der (fast) alles, was mit dem Urlaub zusammenhängt, vorbereitet, arrangiert und besorgt, gegen Zahlung einer Pauschalgebühr – versteht sich.

Haftet aber der Reiseveranstalter, wenn irgendetwas Unvorhergesehenes eintritt oder nicht klappt, zum Beispiel das Flugzeug infolge Nebels nicht starten kann, am Hotel im Urlaubsort gerade eine Straße mit viel Lärm ausgebaut wird oder – wie es im vergangenen Winter in den Alpen passiert ist – die Rückreise nicht termingerecht möglich ist, weil infolge starken Schneefalls Eisenbahnstrecken und Straßen restlos blockiert sind. Es sind auch andere Naturereignisse denkbar, ebenso aber auch Schwierigkeiten durch einen Streik der Tankwarte oder Zöllner oder was einem sonst noch allesdazwischen kommen kann.

Sicher ist, daß der Veranstalter haftet, wenn Störungen im Urlaubsprogramm auf sein Verschulden zurückzuführen sind. Er haftet in manchen Fällen aber auch schon dann, wenn er selbst zwar schuldlos ist, er sich aber unmittelbar zu einer Leistung verpflichtet hat, zum Beispiel zu einer Busbeförderung zwischen Flughafen und Hotel. Er eignet sich auf dieser Fahrt ein Unfall, dann haftet der Reiseveranstalter unabhängig von dem eingesetzten Busunternehmer. Die Abgrenzung ist nicht immer einfach. Im Grundsatz trägt jeder seinen Schaden selbst. Dies gilt nicht, wenn ein anderer auf Grund einer gesetzlichen Vorschrift für den Schaden in Anspruch genommen werden kann. Erscheinen hier auch manche Aspekte zweifelhaft, so ist doch bisher eines nicht bestritten worden, nämlich die These, daß der Arbeitgeber nicht zur Lohnfortzahlung verpflichtet ist, wenn der Urlauber seinen Urlaub am Urlaubsort wegen außergewöhnlicher Umstände verlängern muß. Rd.





Versichertenälteste

Von der Vertreterversammlung der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte (BfA) wurden die Mitarbeiter Heinz Noll, 609 Rüsselsheim, Robert-Bunsen-Str. 33 (Tel. 50394) und Anni Fries, 6096 Raunheim, Forsthaus Flörsheim (Tel. 21205), kürzlich zu Versichertenältesten gewählt. In dieser Eigenschaft beraten sie Versicherte der BfA über Rentenangelegenheiten, Kuraträge usw. Sprechstunden nur nach vorheriger telefonischer Vereinbarung.

Umweltschutzausstellung

In der Walter-Köbel-Halle in Rüsselsheim fand vom 7. bis 11. Juni die Ausstellung „Mensch und Umwelt“ statt. Sie wurde von der Stadt gemeinsam mit dem Journalisten Horst Danker, der für das ZDF an einer Umweltdokumentation arbeitet, zusammengestellt. Ihre Aufgabe war es, die Gefahren der Umweltverschmutzung aufzuzeigen und breite Bevölkerungskreise, vor allem die Jugend, aufzurufen, in Sachen Umweltschutz aktiv zu werden. Eine Diaschau und Nonstop-Filmvorführungen führten unter anderem die Folgen verantwortungslosen Verhaltens gegenüber der Umwelt sehr eindringlich vor Augen. Dokumentationsbeiträge lieferten das hessische Umweltministerium, das Amt für Landeskultur, die Schutzgemein-

schaft Deutscher Wald und die Forstverwaltung. Auch unser Werk war auf der Ausstellung mit Ausschnitten aus seinem Umweltschutzprogramm vertreten. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an die Müllbeseitigung (Müllverbrennungsanlage) und die Schrottbeseitigung, an die Wasser-, Luftreinigungs- und Entstaubungsanlagen, die Kontrolle der Abfallprodukte, die Verpflichtung aller Mitarbeiter zu einem umweltschutzgerechten Verhalten und die Rückführung bzw. Rückgewinnung von Produktionsabfällen („Recycling“), um nur einiges aus dem weiten Feld industrieller Umweltschutzmaßnahmen zu nennen. Das Bild zeigt einen Ausschnitt des OPEL-Standes auf der Ausstellung.



Spinddesinfektion

Wie in den Vorjahren wird auch in den diesjährigen Werksferien eine generelle Desinfektion der Wasch-, Dusch- und Umkleieräume einschließlich aller Spinde sowie der Toiletten-Anlagen durchgeführt. Diese Maßnahme macht es erforderlich, daß sämtliche Spinde bis spätestens Samstag, den 5. Juli 1975, ausgeräumt und während der Werksferien offengehalten werden. Außerdem ist es notwendig, daß sämtliche Vorhängeschlösser von den Spindverschlüssen entfernt werden. Die Inhaber werkseigener Schutzkleidung haben zu diesem Zweck die gegenwärtig getragene Schutzkleidung nach Beendigung der letzten Arbeitsschicht mit nach Hause zu nehmen und zu Beginn der ersten Schicht nach dem Werksurlaub zurückzubringen. Danach erfolgt der Umtausch der werkseigenen Schutzkleidung wie üblich. Die Werkswache an den Portalen ist verständigt. Die zuständigen Betriebs- und Abteilungsleiter werden gebeten, dafür Sorge zu tragen, daß die erkrankten und unfallverletzten Werksangehörigen durch ihre Arbeitskollegen entsprechend informiert werden, damit auch deren Spinde in die Desinfektion mit einbezogen werden können.



Vor kurzem hat Bundesverkehrsminister Gscheidle an der Indienstellung von neuen AvD-Pannenfahrzeugen teilgenommen. (Auf dem Bild der Minister vor dem Mikrophon.) Damit verfügt die „Rote Flotte“ des AvD-Verkehrshilfsdienstes nun über 71 Fahrzeuge. Die Wagen vom Typ Opel Kadett Caravan sind mit Funk ausgerüstet und können ständigen Kontakt mit den AvD-Stationen, den Autobahnmeistereien sowie der AvD-Informationszentrale in Frankfurt halten. Voll ausgerüstet beläuft sich der Wert der Wagen auf jeweils 18.000 DM.



WERK BOCHUM

Der neue Betriebsrat im Werk BOCHUM

DIE AUSSCHÜSSE

Kündigungsausschuß

R. Breuer, H. Gantenberg, A. Haj Kheder, H. Krause, W. Schaumberg

Personalausschuß

W. Wedde, R. Breuer, H. Gantenberg, K. Mülleneisen, N. Prol Casado, W. Schaumberg, S. Sonak

Lohn- und Akkordausschuß

H. Beiske, W. Adamek, W. Gröber, N. Prol Casado, W. Schneider, K.-H. Schütte, W. Thorbrügge, K. Warda, J. Wernikowsky, G. Zimmermann

Ausschuß für Arbeitssicherheit und Schwerbehindertenfragen

A. Böhm, V. Alvarez Varela, R. Aufermann, Edith Günther, R. Jansen, M. Romero Perez, H. Schulz, K.-H. Schütte, W. Thorbrügge

Sozialausschuß und Küchenfragen

P. Labensberg, G. Breiter, L. Zwierschowski, V. Alvarez Varela, W. Schemel, K. Schmitz, P. Jaszczyk, Edith Günther, Helga Krause

Ausschuß für Wohnungsfragen

P. Labensberg, H. Schulz, W. Wedde

Ausschuß für Wohnheime

(nur in Verbindung mit dem Ausschuß für Wohnungsfragen)
N. Prol Cassado, M. Romero Perez, V. Alvarez Varela, A. Haj Kheder

Ausschuß für Bildungsfragen

H. Gantenberg, G. Breiter, W. Gröber, P. Jaszczyk, G. Zimmermann, Helga Krause und der Jugendvertreter S. Meusel

Ausschuß für Verbesserungsvorschläge

K. Schröer, J. Wernikowsky

Betriebsausschuß



Günter Perschke
Betriebsratsvorsitzender



Heinz Gantenberg
Stellvertretender Betriebsratsvorsitzender



Heinrich Beiske
Lohn- und Akkordfragen



Artur Böhm
Arbeitssicherheit



Rolf Breuer
Angestelltenfragen



Helga Krause
Publikumsverkehr Werk I



Peter Labensberg
Soziale Angelegenheiten



Hans Reuss
Publikumsverkehr Werk I



Horst Schulz
Publikumsverkehr Werk II



Siegfried Sonak
Publikumsverkehr Werk I



Wolfgang Wedde
Personalfragen

**Betriebsräte
der Lohn-
empfänger**



Werner Adamek



V. Alvarez Varela



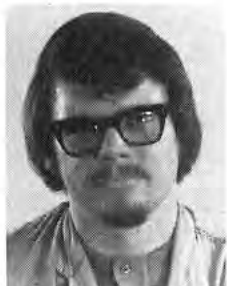
Rolf Aufermann



Wilhelm Gröber



Edith Günther



Klaus-Peter Gulcz



Abdul Haj Kheder



Rainer Jansen



Peter Jaszczyk



Karl-Peter Lang



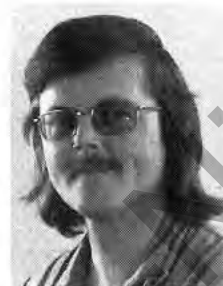
Klaus Mülleneisen



Narciso Prol Casado



Manuel Romero Perez



Wolfgang Schaumberg



Werner Schemel



Klaus Schmitz



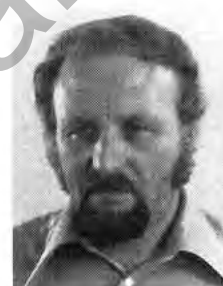
Willi Schneider



Karl-Heinz Schütte



Wilfried Thorbrügge



Karl Warda



Johannes Wernikowsky



Günter Zimmermann



Leo Zwierschowski

**Betriebsräte
der Gehaltsempfänger**



Gerhard Breiter



Kurt Schröer



Eberhard Seim



Im Rat der Stadt

OPEL-POST-Gespräch mit Ernst Aust

E. Aust, Sachbearbeiter in der Standardabteilung (Bild rechts), ist seit einigen Wochen Mitglied im Rat der neuen Stadt Bochum (siehe auch unten). Bei den Kommunalwahlen am 4. Mai dieses Jahres hatte er es über die Liste der CDU geschafft, in den Rat der Stadt zu gelangen. Wir unterhielten uns kurz nach der Wahl mit E. Aust und haben das Gespräch für unsere Leser aufgezeichnet. Doch zuvor noch sein Steckbrief:

1961 hat Mitarbeiter Aust die Arbeit bei Opel in Bochum aufgenommen. Er ist somit auch einer der „Männer der ersten Stunde“. Von 1961 bis 1966 gehörte er dem Betriebsrat an. Durch diese Tätigkeit gelangte er auch in den Wirtschaftsausschuß. Hier hat er fünf Jahre mitgearbeitet. Nach seiner Betriebsratsstätigkeit war er als Meister eingesetzt. Er wohnt in Bochum-Oberdahlhausen, ist verheiratet, hat zwei Kinder. Erlerner Beruf: Maschinenbauschlosser. Bevor er bei Opel die Arbeit aufnahm, hat er fünf Jahre auf der Zeche Engelsburg in Bochum gearbeitet.

Nach seinen Neigungen und Hobbies befragt, sagte E. Aust, daß er sich schon immer für Gesellschaftspolitik – besonders für soziale und arbeitsrechtliche Fragen – interessiert habe. Somit sei er auch Mitglied der Christlich Demokratischen Arbeitnehmerschaft (CDA), deren Landesvorstand Aust angehört. Nebenbei finde er aber immer noch Zeit für Sport, Musik und auch Theater. Doch hier nun das Gespräch:

OPEL POST: Herr Aust, Sie sind am 4. Mai 1975 in den Rat der Stadt Bochum

gewählt worden. Was hat Sie bewogen, sich für dieses Amt zur Verfügung zu stellen?

E. Aust: Im Laufe meiner langjährigen Tätigkeit im Bereich der Gesellschaftspolitik bin ich zu der Überzeugung gelangt, daß die Arbeitnehmerschaft auf diesem Gebiet in den politischen Parteien nicht ausreichend vertreten ist. Wer Entwicklungen in unserem freiheitlich demokratischen Rechtsstaat beeinflussen will, muß auch gewillt sein, Verantwortung zu übernehmen. Den anstehenden gesellschaftspolitischen Problemen der Arbeitnehmerschaft muß auch in unserer Stadt Rechnung getragen werden. Im kommunalpolitischen Bereich liegt mein Schwergewicht in der Wirksamkeit einer bürgernahen Politik.

OPEL POST: Herr Aust, Sie gaben das Stichwort: „Bürgernahe Politik“. Was verstehen Sie darunter?

E. Aust: Hierzu möchte ich sagen, daß die meisten Ratssitzungen öffentlich sind, und ich würde mich freuen, wenn meine Kolleginnen und Kollegen hier bei Opel sich stark daran beteiligen würden. Es ist meine Absicht, jederzeit das Gespräch mit dem Bürger zu suchen. Seine Sorgen und Probleme sollen auch die meinen werden. Selbstverständlich stehe ich auch der Opel-Belegschaft mit Rat und Tat jederzeit zur Verfügung.

OPEL POST: Welchen Aufgabenbereich haben Sie innerhalb des Rates?

E. Aust: In den bestehenden 18 Ausschüssen bin ich im Sozialausschuß, Grundstücksausschuß, Sportausschuß, Aus-



schuß für öffentliche Einrichtungen und im Ausschuß für Fragen des Umweltschutzes tätig. Selbstverständlich hat jedes Ratsmitglied die Möglichkeit, auch alle anderen anstehenden Probleme in den Sitzungen anzusprechen.

OPEL POST: Herr Aust, eine letzte Frage noch: Sehen Sie eine unmittelbare Verbindung zwischen Ihrer Tätigkeit als Ratsmitglied und Mitarbeiter unseres Unternehmens?

E. Aust: Gerade in diesem Bereich sehe ich die große Chance. Vollbeschäftigung in unserem Werk wirkt sich positiv auf die gesamte Entwicklung der Stadt aus. Für mich gilt es besonders, die vorhandenen Arbeitsplätze zu erhalten und anzuregen, daß durch Opel-Investitionen weitere Arbeitsplätze geschaffen werden. Ich hoffe, daß ich durch meine Tätigkeit als Ratsmitglied einen positiven Beitrag zum Wohle der Opel-Belegschaft und zu einer guten Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Stadt leisten kann.

OPEL POST: Besten Dank für das Gespräch und viel Erfolg bei Ihrer neuen Tätigkeit.

Die neue Stadt Bochum

Im Zuge der Neugliederung im Land Nordrhein-Westfalen wurde die Stadt Wattenscheid – westlich von Bochum gelegen – nach Bochum eingemeindet.

Die neue Stadt Bochum wuchs dadurch um rund 85.000 Einwohner auf rund 436.000. Flächenmäßig wurde sie um 24 qkm größer. Das gesamte Stadtgebiet umfaßt jetzt 145 qkm. Die Ausdehnung Ost–West beträgt 20,9 km, Nord–Süd 13

km. 32 Prozent des Stadtgebietes sind bebaut, 50 Prozent sind Grünfläche.

Das Landesgesetz verlangt auch die Einrichtung von Stadtbezirken, die eigene Bezirksvertretungen haben. Die ehemalige Stadt Wattenscheid bildet einen der sechs eingerichteten Stadtbezirke.

Die neue Stadt verfügt somit auch über weitere Sehenswürdigkeiten und öffent-

liche Einrichtungen. Im Rahmen unserer Artikelserie „Bochumer Streiflichter“ werden wir demnächst darüber berichten.

Wir gedenken (Werk Bochum)

Herbert Janke, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 8.8.31 gest. 6.5.75

Förderer der Fachhochschule Bochum

Die Gesellschaft der Förderer der Fachhochschule Bochum hat ihre diesjährige Mitgliederversammlung in unserem Werk abgehalten. Fertigungsleiter T. R. Faber ist in den neuen Verwaltungsrat der Gesellschaft gewählt worden. 50 Mitglieder waren der Einladung gefolgt. Sie wurden zu Beginn der Versammlung von H. Gensert, dem Leiter des Werkes Bochum, begrüßt. Nach der Versammlung fand eine

Werksbesichtigung statt. T. R. Faber informierte zu Beginn am Werksmodell im Empfangsraum D 1 die Gäste über Aufbau und Entwicklung des Bochumer Werkes (unser Bild). Nach dem Rundgang durch die Werkshallen trafen sich die Gäste zu einer Diskussion im Speisesaal D 1, wo vorher auch die Mitgliederversammlung abgehalten worden war.



Unsere Jubilare

(Werk Bochum)

- 25**
- | | |
|-----------|---|
| 2.6.1975 | Wolfgang Schminke
Mat.- u. Prod.Ktr. |
| 7.6.1975 | Jakob Seitz
Karosseriebau |
| 13.6.1975 | Rudolf Schliemann
Chassisbau II |
| 1.6.1975 | Otto Ziemer
Prod.-Vorb.
Werk I |
| 19.6.1975 | Hans Vogel
Prod.-Vorb. Werk I |
| 27.6.1975 | Roman Nötzel
Prod.-Vorb. Werk II |

In wenigen Zeilen

Die Abteilung Berufsausbildung plant zur Zeit wie in den Vorjahren ein Sportfest für die Auszubildenden. Voraussichtlicher Termin: nach den Werksferien.

Während des Werksurlaubs werden wieder die Waschräume und Spinde gründlich gereinigt. Bitte die Hinweise an den Anschlagtafeln im Werk beachten.

Der Hinweis „Lieber Leser“ in der letzten OPEL POST fand Beachtung. Schon kurz nach Ausgabe der Werkzeitschrift kamen die ersten Anrufe. Besten Dank für die Kritik und die Anregungen. Apparat 2407 steht weiterhin auf „Empfang“!

Der in der Mai-Ausgabe auf Seite 20 abgebildete 5millionste Wagen ist natürlich eine viertürige Kadett-Limousine und nicht – wie versehentlich vermerkt – ein Kadett Caravan. Entschuldigung!

GROSSE VERLOSUNG

Jeder kann dabeisein



ADAM OPEL AKTIEGESELLSCHAFT WERK BOCHUM

Jetzt den Verbesserungsvorschlag einreichen!

Alle Lohnempfänger und Tarifangestellten des Werkes Bochum, die in der Zeit vom 1. Januar bis zum 30. September 1975 mindestens einen Verbesserungsvorschlag eingereicht haben, nehmen an einer Verlosung teil, die unter Ausschluß des Rechtsweges vorgenommen wird.

Voraussetzung ist, daß die Teilnehmer zum Zeitpunkt der Verlosung Werksangehörige sind. Die Verlosung der Preise wird Ende November 1975 vorgenommen. Alle Gewinner erhalten rechtzeitig Nachricht.

DIE PREISE:

- 3.000 DM-Reise,
- 3 Farbfernsehgeräte,
- 4 Wochenendreisen für je 2 Personen,
- 4 tragbare Fernsehgeräte,
- 3 Filmkameras,
- 5 Fotoapparate,
- 2 Stereo-Anlagen mit Boxen,
- 4 Tonbandgeräte,
- 5 Radio-Kassettenrecorder.

Nicht lange warten – jetzt einen VV starten!

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN



Kontrollgang

Auch in unserem Werk Kaiserslautern hat der Werkschutz, der von H. Wilke geleitet wird, vielseitige Aufgaben. Sie umfassen neben der wichtigen Ausweis- und Tor-kontrolle unter anderem auch Rundgänge im weiten Werksareal und besonders nachts in den Produktionshallen. Bei einem dieser Rundgänge ist Werkschutz-mann W. Rahn zu sehen.

Der neue Betriebsrat

Betriebs-ausschuß



Dieter Krüger
Betriebs-
ratsvorsitzender



Karl Guthy
Stellvertretender
Betriebs-
ratsvorsitzender



Willi Balzer



Werner Heinrich



Paul Schleicher



Walter Stöbener



Hans-Jürgen Westphal

Betriebsräte der Lohnempfänger



Leo Germann



Karl Hix



Robert Jung



Rudolf Matthes



Wilfried Müller



Hans Rinder



Heinz Schwartz



Maria Stümpert



Wolfgang Walter



Friedrich Weißmann



Ewald Breit



Günther Wilding

Unsere Jubilare

WERK KAISERSLAUTERN

10.3.1975

Arno Rau
Werkzeugabteilung

3.4.1975

Werner Frey
Inspektion

25

4.5.1975

Karl-Heinz Fath
Produktion

2.6.1975

Robert Graf
Beschaffungswesen

3.7.1975

Walter Gerhardt
Produktion

Wir gedenken

WERK KAISERSLAUTERN

Czeslaw Wisniewski, Abt. Gelenkwelle
geb. 3.12.21 gest. 27.5.75

Betriebsräte der Gehaltsempfänger

Die von den Betriebsräten vertretenen Bereiche

Lohnempfänger

Willi Balzer (Tel. 221): Werkzeugbau (6120, 6123-26), Reparaturstation (6127);

Leo Germann (Tel. 337): Sitzfertigung (2410-11), Radbremszylinder (2225), Werkschutz (7304), Werkfeuerwehr (6102);

Karl Hix (Tel. 277): Werkzeugbau (6121), Maschinenpark (6122, 6127), Werkzeugschleiferei (6128), Preßwerk K 19 (1100-01);

Robert Jung (Tel. 287): Instandhaltung (6130-32), Prozeßabteilung (6140), Sicherheitslenkung (2226);

Rudolf Matthes (Tel. 327): Automaten (2112-13, 2116-17), Wasserpumpen (2126);

Wilfried Müller (Tel. 326): Stoßdämpfer (2130-33), Kunststofffertigung (2510-11);

Hans Rinder (Tel. 334): Kupplung/Preßteile und Rohrfertigung (2220-24);

Heinz Schwartz (Tel. 321): Transportabteilung (5310-15), Produktionssteuerung (5301), Werkzeugausgabe und unprod. Lager (6111);

Walter Stöbener (Tel. 221): Inspektion (5201-03, 5210, 5221-25, 5229);

Maria Stümpert (Tel. 332): Gelenkwellen 2210-14);

Wolfgang Walter (Tel. 362): Härtereie (2310-12), Kraftwerk (6151-57);

Hans-Jürgen Westphal (Tel. 221): Lenkung (2120-23, 2125), Küche (7441);

Friedrich Weißmann (Tel. 379): Automaten (2110-11, 2114-15).

Gehaltsempfänger

Karl Guthy (Tel. 223): Planung und Instandhaltung (6100), Personalabteilung (7300, 7400), Produktentwicklung und Konstruktion (8074);

Ewald Breit (Tel. 482): Meister und Obermeister der Produktion, Inspektion sowie der übrigen Abteilungen

Günther Wilding (Tel. 371): Material- und Produktionskontrolle (5300), Beschaffungswesen (7200), Finanzabteilung (7100), Standardabteilung (7500).

Vom Betriebsrat gebildete Ausschüsse

Ausschuß für Angestelltenangelegenheiten

Ewald Breit, Karl Guthy, Günther Wilding, Dieter Krüger

Ausschuß für Lohn und Akkord

Werner Heinrich, Hans-Jürgen Westphal, Walter Stöbener, Maria Stümpert, Wilfried Müller, Rudolf Matthes, Wolfgang Walter

Ausschuß für Küche und Kantine

Willi Balzer, Wilfried Müller, Leo Germann, Paul Schleicher, Walter Stöbener, Hans-Jürgen Westphal

Ausschuß für Arbeitssicherheit

Walter Stöbener, Werner Heinrich, Hans-Jürgen Westphal, Hans Rinder, Friedrich Weißmann, Heinz Schwartz

Ausschuß für Aus- und Weiterbildung

Dieter Krüger, Paul Schleicher, Robert Jung, Günther Wilding

Ausschuß für Verbesserungsvorschlagwesen

Robert Jung, Karl Hix, Willi Balzer, Wilfried Müller

Ausschuß für Baudarlehen

Dieter Krüger, Paul Schleicher, Günther Wilding

Wir gedenken

WERK RÜSSELSHEIM

Emil Staude, Rentner
geb. 6.1.96 gest. 3.5.75

Margarete Nick, Rentnerin
geb. 31.12.85 gest. 4.5.75

Adam Schneider, Rentner
geb. 17.1.04 gest. 4.5.75

Peter Wehner, Rentner
geb. 17.1.04 gest. 18.5.75

Karl Röth, Rentner
geb. 1.3.97 gest. 19.5.75

Theodor Schneider, Rentner
geb. 4.1.99 gest. 19.5.75

Heinrich Schommers, Rentner
geb. 26.10.98 gest. 19.5.75

Hermann Müller, Rentner
geb. 24.11.03 gest. 21.5.75

Josef Keller, Rentner
geb. 31.8.07 gest. 23.5.75

Hasan Sahin, Fertigmontage
geb. 15.4.31 gest. 24.5.75

Josef Ott, Rentner
geb. 15.9.98 gest. 24.5.75

Eugen Emich, Rentner
geb. 18.5.10 gest. 27.5.75

Hugo Flörsheimer, Rentner
geb. 15.11.08 gest. 28.5.75

Erich Vogt, Rentner
geb. 22.9.11 gest. 28.5.75

Hans Krautgärtner, Rentner
geb. 26.2.07 gest. 29.5.75

August Leber, Rentner
geb. 21.7.97 gest. 29.5.75

Franz Westenberger, Rentner
geb. 2.10.01 gest. 29.5.75

August Luft, Rentner
geb. 29.9.01 gest. 30.5.75

Max Schoth, Rentner
geb. 17.2.10 gest. 30.5.75

Alfred Menkhaus, Rentner
geb. 14.9.05 gest. 1.6.75

Fritz Kohlhagen, Rentner
geb. 10.2.07 gest. 2.6.75

Friedrich Lutz, Rentner
geb. 13.2.03 gest. 3.6.75

Josef Mayr, Rentner
geb. 19.3.04 gest. 3.6.75

Ewald Grabow, Ersatzteillager
geb. 30.11.19 gest. 4.6.75

Friedrich Linder, Rentner
geb. 21.7.01 gest. 4.6.75

Wilhelm Althausen, Gerippeb.
geb. 19.1.19 gest. 5.6.75

Oskar Deuscher, Rentner
geb. 5.12.05 gest. 6.6.75

Alfred Scholz, Vergaserbau
geb. 4.9.21 gest. 6.6.75

Karl Wolffs, Rentner
geb. 1.11.10 gest. 6.6.75

Friedrich Kunz, Rentner
geb. 25.7.03 gest. 7.6.75

Peter Leichtweiß, Rentner
geb. 8.2.03 gest. 8.6.75

Georg Catta, Rentner
geb. 26.7.04 gest. 9.6.75

Wilhelm Knopp, Rentner
geb. 30.6.97 gest. 9.6.75

Wilhelm Krämer, Rentner
geb. 15.3.12 gest. 9.6.75

Eduard Meuser, Rentner
geb. 19.7.92 gest. 9.6.75

Karl Schöneberger, Materialabt.
geb. 30.4.15 gest. 10.6.75

Adam Luft, Rentner
geb. 7.7.90 gest. 12.6.75

Friedr. Schumacher, Rentner
geb. 2.1.02 gest. 9.6.75

Karl Schöneberger, Materialabt.
geb. 30.4.15 gest. 10.6.75

Eugen Bauer, Rentner
geb. 12.4.08 gest. 12.6.75

Friedr. Draisbach, Rentner
geb. 14.11.99 gest. 12.6.75

Adam Luft, Rentner
geb. 7.7.90 gest. 12.6.75

Ernst Probst, Rentner
geb. 4.7.05 gest. 12.6.75

Ernst Reinhardt, Transportabt.
geb. 16.1.18 gest. 13.6.75

Emil Hess, Rentner
geb. 21.8.03 gest. 14.6.75

Philipp Renth, Rentner
geb. 10.9.98 gest. 17.6.75

Karl Habann, Fertigmontage
geb. 3.4.25 gest. 18.6.75



IM HAUSHALT GESCHEHEN DIE MEISTEN UNFÄLLE

Die wenigsten Ehemänner, die sich morgens liebevoll von ihrer Frau verabschieden, ahnen auch nur im entferntesten, daß sie ihre Lebensgefährtin am gefährlichsten Arbeitsplatz der Welt zurücklassen: im Haushalt. Oder wußten Sie, daß allein der Frühjahrsputz jedes Jahr 3.000 Hausfrauen in der Bundesrepublik das Leben kostet? Für den, der es genauer wissen möchte: Im Jahre 1973 kamen in der Bundes-

republik 35.100 Menschen durch Unfälle ums Leben. Davon 16.302 im Straßenverkehr, 11.502 im Haushalt und in der Freizeit sowie 4.011 am Arbeitsplatz und 3.285 sonstige.

Während erfreulicherweise die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle und die der tödlichen Arbeitsunfälle abnahm, hat sich die Zahl der tödlichen Unfälle im Haushalt und in der Freizeit erhöht! Dies ist Anlaß genug, an dieser Stelle auch einmal auf die Sicherheit im Haushalt und in der Freizeit hinzuweisen.

Sehen wir das Bild: Hier sind alle Voraussetzungen für einen Sturz gegeben. (Stürze auf den Fußboden, oft vom Fensterbrett, Stuhl oder Tisch, stehen mit 82 Prozent an erster Stelle der Statistik.) Von einem im Bild nicht sichtbaren Möbelstück, das meist auch erst mehr oder weniger halbsbrecherisch erklettert werden muß, erfolgt der Übertritt auf das schmale Fensterbrett. Und das Schuhwerk erst! Gerade noch gut für Schwimmbad und Strand, aber doch nicht für diese Arbeit!

Der Store, meist noch naß, damit es schöne Falten gibt, ist nicht leicht; dazu muß er zum Einfädeln noch besonders hochgehoben werden. Gleichzeitig muß die Ärmste noch darauf achten, daß sie nicht aus den „Latschen kippt“, die Sandalen nicht von den Füßen verliert und das Gleichgewicht hält.

Wenn der Ehemann nach Hause kommt, hängt der Vorhang – unter welchen gefährlichen Umständen, darüber machen sich leider die wenigsten Gedanken, denn bisher ging es ja gut. Sicherer ginge es bei diesen und anderen Hausarbeiten mit Haushaltsleitern mit trittfesten, möglichst breiten Trittbrettern und Sicherheitsbügeln, die im Fachhandel erhältlich sind. Denn Sicherheit gilt überall, auch im Haushalt!

