

OPEL POST

WERKZEITSCHRIFT FÜR DIE MITARBEITER DER ADAM OPEL AKTIENGESELLSCHAFT

3-76



Zum Abbau der zunehmenden Jugendarbeitslosigkeit erhöht das Unternehmen sein Lehrstellenangebot in Rüsselsheim um 25 Prozent (siehe dazu Seite 21). Auf dem Titelbild, das in der Lehrwerkstatt des Rüsselsheimer Werkes aufgenommen wurde, Harald Hoch, der als Universalfräser ausgebildet wird, mit Ausbildungsmeister Werner Heger.

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.

AUS DEM INHALT

Bericht zur Lage	Seite 2
Opel unterstützt Wfb	Seite 3
Besuch von Kommunalpolitikern	Seite 4
Jetzt Garantie für Opel-Batterien	Seite 5
Personalien – Kurzberichte	Seite 6
Kadett-Schnittmodell	Seite 8
Neues über das Sozialgesetzbuch	Seite 9
Jubilare – Ruhestand	Seite 10
Roll-Over auf dem Opel-Prüffeld	Seite 10
Für junge Leute	Seite 12
Jubilarsfeier	Seite 14
Noch immer Gurtmuffel	Seite 17
Rückschau-Serie: Alte Opel-Rennbahn	Seite 18
Beobachtungen	Seite 19
Am Lenkrad	Seite 20
Wir gedenken	Seite 21
Werk Bochum	Seite 22
Werk Kaiserslautern	Seite 26
Vorschlag-Serie	Seite 28

ZUR LAGE**ZUVERSICHT
ist angebracht**

In der letzten Sitzung mit dem Wirtschaftsausschuß Ende Februar konnten die Vertreter der Geschäftsleitung über einen noch immer erfreulichen Verlauf des Absatzes berichten. Vor dem Hintergrund einer sich jedenfalls nicht fortsetzenden Verschlechterung der wirtschaftlichen Gesamtlage, einer Besserung in Teilbereichen, allerdings auch der Fortdauer einer gewissen Labilität, besteht weiterhin eine starke Nachfrage nach Automobilen im Inland. Dadurch wird das Interesse der Bevölkerung an individuellen Bewegungsmöglichkeiten erneut unterstrichen.

In der Wunschliste oben

In der Wunschliste der Bürger steht das Kraftfahrzeug nach wie vor ganz oben, ja es erscheint ihnen nahezu unverzichtbar. Dies gilt selbst jetzt, da der einzelne für das Jahr 1976 nicht mehr mit einem Zuwachs an Realeinkommen rechnen kann. Die Brutto-Mehreinnahmen gleichen die erhöhten Ausgaben allenfalls noch aus; in vielen Fällen muß sogar das „frei“ verfügbare Geld, das heißt der Betrag, der nicht durch regelmäßig wiederkehrende Ausgaben blockiert ist, „umgeschichtet“, für andere Zwecke reserviert werden. Das Auto wird dennoch als vorrangig betrachtet; eher spart man an anderen Dingen.

An der Zulassungsspitze

In dem so belebten Markt spielt sich ein Wettbewerb ab, der sehr hart ist und die Automobilhersteller zwingt, sich noch stärker an den Käuferwünschen zu orientieren, die sich immer weniger nach äußerlichen, modischen Aspekten richten, sondern mehr Wert legen auf funktionale Technik, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit eines Wagens. Daß Opel hier die Hand richtig am Puls hat, beweisen die Zulassungszahlen. Nicht nur im letzten Monat des Vorjahres, auch im Januar 1976 führt Opel die Zulassungstatistik mit 22,4 Prozent Markt-Anteil in der Bundesrepublik vor VW (17,4 %) und Ford (13,6 %) an. (Die Zahlen für Februar waren bei Redaktionsschluß für diese Druckseite noch nicht bekannt.) Auf diesen Erfolg können wir alle stolz sein, was allerdings nicht heißt, daß wir in unseren Anstrengungen nachlassen dürfen.

Weitere Sonderschichten nötig

Auch im Export deutet sich – zumindest in einigen Ländern – eine Stabilisierung an. Eine erhöhte Nachfrage auch hier bedeutet angesichts der ausgelasteten Produktionskapazitäten verlängerte Lieferzeiten. Die Auftragslage macht die Durchführung weiterer Sonderschichten erforderlich. Die entsprechenden Anträge der Geschäftsleitung an die Betriebsräte umfassen den Planungszeitraum bis Ende Mai. Alles in allem: Zuversicht ist angebracht, wenn nicht wesentliche, unvorhersehbare Änderungen der Gesamtsituation eintreten.

Rd.

SOZIALE AUFGABE

Auch OPEL beteiligt sich an der „Aktion Lebenshilfe“

Den meisten Werksangehörigen wird die vom ZDF ausgestrahlte Sendung „Der große Preis“ bekannt sein, die zur Hilfe für den körperlich und geistig behinderten Mitbürger aufruft. Auch im Einzugsgebiet von Rüsselsheim gibt es Menschen, die selbst mit Hilfe des Behindertenrechts keinen Arbeitsplatz in der freien Wirtschaft oder bei Behörden finden. Ihnen zu helfen ist das Ziel des Vereins „Werkstätten für Behinderte Rhein-Main e.V.“, der im Juli 1970 in Rüsselsheim gegründet wurde.

Nach intensiven Bemühungen konnte der Verein Ende Januar in Rüsselsheim-Königstädten den Neubau „Werkstätten für Behinderte“ offiziell seiner Bestim-

mung übergeben. Die lokale Presse sowie Hessenschau und ZDF-Drehscheibe haben ausführlich über dieses Ereignis berichtet. Neben Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft waren auch Vertreter der Geschäftsleitung und des Betriebsrates unter den Gästen. Die Vorsitzende des Vereins „Werkstätten für Behinderte Rhein-Main e.V.“, Frau Stadträtin Herta Max, konnte bei dieser Gelegenheit aus der Hand von W. Majer, PR, der auch die Glückwünsche der Geschäftsleitung übermittelte, einen Scheck unserer Firma entgegennehmen.

Für Opel war es selbstverständlich, das vorbildliche Wirken der WfB von der ersten Stunde an zu unterstützen. Die Hilfe der Firma beschränkt sich aber

Außenansicht der Werkstätten für Behinderte in Rüsselsheim-Königstädten.



LINKS: Verpacken von Instrumenten für unser Teile-Lager. W. Schäfer, Leiter der Abteilung Beschädigteneinsatz, gibt der Gruppenleiterin Erika Deuschel notwendige Erläuterungen. — **RECHTS:** Mitarbeiter F. Gutscher, Verkehrsabteilung, mit einem Angehörigen der WfB beim Beladen unseres Lkw's mit Teilen für den Kundendienst.

nicht nur auf Geldspenden, es kommt vielmehr darauf an, dieser segensreichen Einrichtung Gelegenheit zu geben, sich im harten Wettbewerb zu behaupten. So versorgt das Werk die Behindertenwerkstätte seit einigen Monaten mit Arbeit, deren Umfang schon jetzt mehr als die

Fortsetzung auf Seite 7



Neuer Mann an der Spitze

Wie schon im letzten Heft erwähnt, hat das Unternehmen seit dem 1. März einen neuen Mann an der Spitze. John P. Mc Cormack wurde bekanntlich Generaldirektor für den europäischen Bereich von General Motors mit Sitz in London und löste Alexander A. Cunningham ab, der GM-Vizepräsident und Generaldirektor der GM-Übersee-Organisation mit Sitz in New York wurde. Der neue Opel-Generaldirektor James F. Waters, Jr., 46 (Bild), begann seine berufliche Laufbahn bei der GM-Übersee-Organisation im Jahre 1952. Nach mehreren verantwortlichen Positionen wurde er 1962 in die Geschäftsleitung von General Motors do Brasil berufen und 1968 zum Generaldirektor dieses Unternehmens ernannt, das unter seiner Leitung zum größten General-Motors-Werk in Südamerika ausgebaut wurde. Die Beförderung zum Vizepräsidenten der GMOC und zum Generaldirektor für den lateinamerikanischen Bereich von General Motors erfolgte 1973. J. F. Waters, am 2.3.1929 in Kearny, New Jersey, geboren, studierte, mit Unterbrechung der Militärdienstzeit von 1946 bis 1948, an der Wesleyan-Universität in Middletown, Connecticut, wo er das Diplom eines Bachelor of Arts erwarb. Er ist verheiratet und hat drei Kinder im Alter von 20, 17 und 10 Jahren.



Kommunalpolitiker besuchten das Rüsselsheimer Werk

Wie schon kurz im letzten Heft berichtet, kamen im Februar der Oberbürgermeister von Bochum, H. Eikelbeck, mit Oberstadtdirektor Dr. G. Petschelt und Angehörigen der Bochumer Stadtverwaltung sowie des Stadtparlaments auf Einladung des Rüsselsheimer Bürgermeisters Dr. K.-H. Storsberg in die Opel-Stadt. Dabei besuchten sie auch unser Werk, wo sich die Gäste hauptsächlich für Einrichtungen interessierten, die es im Bochumer Werk nicht gibt, beispielsweise Design und PEK. Die Aufnahme oben an einem der Dauerprüfstände in der Produktentwicklung und Konstruktion zeigt von links Oberstadtdirektor Dr. G. Petschelt, Bürgermeister Dr. K.-H. Storsberg, Oberbürgermeister H. Eikelbeck und W. Schmidt-Brücken, Leiter der Versuchsgruppe in der PEK.

Einige Tage später besuchte der Magistrat der Stadt Rüsselsheim auf Einladung der Geschäftsleitung das Werk. Hierbei wurden beide Seiten interessierende Fragen erörtert und bei einem Rundgang die Anlagen des industriellen Umweltschutzes

besichtigt. Das Foto darunter entstand an der Öltrennanlage und zeigt von rechts Vorstandsmitglied F. Beickler, Bürgermeister Dr. K.-H. Storsberg, Stadträtin Herta Max, Stadtrat G. Löffert, Stadtrat E. Solberg, Erster Stadtrat A. Schilling, Stadtrat F. Rodenheber und W. Majer von der Public Relations-Abteilung. Hinter der Gruppe H. J. Kinzel, Leiter des industriellen Umweltschutzes bei Opel, der gerade Einzelheiten erklärt.

Zitat

„Aber das Auto hat ganz gewiß eine Zukunft vor sich, niemand sollte sich das Auto vermiesen lassen. Es sollte sich auch niemand von den Wissenschaftlern des ‚Clubs von Rom‘ anstecken lassen, der uns erzählt hat, wir sollten alle wieder zu einem einfachen Leben zurückkehren. Dazu sind wir nicht angetreten, und dafür arbeiten wir auch nicht. Diogenes konnte in der Tonne leben und war damit zufrieden. Aber er war Philosoph, und das sind wir meistens alle nicht.“ (Bundeskanzler – und privat auch Opel-Fahrer – Helmut Schmidt).

Vergünstigungen beim Wagenkauf

Werksangehörige kommen beim Wagenkauf jetzt in den Genuß größerer Vergünstigungen. Nach einer Vereinbarung der Geschäftsleitung mit dem Gesamtbetriebsrat werden seit dem 10. Februar die für Werksangehörige anfallenden Nebenkosten erheblich gesenkt. So entfällt die Gebühr für Kundendienst und Versandbereitstellung. Darüber hinaus übernimmt das Unternehmen die bisher von den Werksangehörigen zu zahlenden Kosten für den Transport, Fracht und Versicherung zum ausliefernden Händler. Dabei spielt es keine Rolle, in welchem Werk das Fahrzeug hergestellt wird. Für die Verkäufe an Werksangehörige wird jetzt einheitlich eine Bereitstellungsgebühr von DM 30 berechnet. Versuchsweise – bis zum 30. September – werden außerdem Fahrzeuge für Werksangehörige nicht mehr gewachst. Dadurch entfallen für sie zunächst bis zu diesem Zeitpunkt die Kosten für das Entwachsen beim Händler, und zwar auch dann, wenn aus bestimmten Gründen noch gewachst werden muß. (Für den Verkauf von Gebrauchtwagen bleibt es bei den bisherigen Regeln.) Die Vergünstigungen sollen dazu beitragen, den Kauf von Opel-Wagen noch mehr zu erleichtern bzw. sich für ein Fabrikat des eigenen Hauses zu entscheiden.

Kadett GT/E jetzt homologiert

Das Werk hat die für die zur Homologation in der Gruppe 1 erforderliche Stückzahl von 5.000 Einheiten des im Herbst 1975 vorgestellten 105 PS starken Kadett GT/E mit 1,9 Liter-Einspritztriebwerk bereits überschritten. Damit steht das leistungsfähige Coupé, das im Motorsport zu den aussichtsreichsten Fahrzeugen zählt, rechtzeitig zu Beginn der diesjährigen Saison für den Einsatz in der Gruppe der Serien-Tourenwagen zur Verfügung. Der Umfang der Homologation erstreckt sich dabei auch auf ein Fünfganggetriebe, ein Vierganggetriebe, Hinterachsübersetzungen je nach Einsatz, Sperrdifferential, Leichtmetallfelgen der Dimension 6 J x 13 und Sportsitze für Fahrer und Beifahrer. Der Kadett GT/E tritt als Nachfolger des beinahe schon legendären, bis 1973 gebauten Rallye-Kadett ein verpflichtendes Erbe an.



Mander wieder Sportpokal-Sieger

Mit Sicherheit wird ein 35jähriger Diplom-Volkswirt aus Ebsdorfergrund in die Geschichte des für 1976 bereits zum achten Male ausgeschriebenen Opel-Sportpokals eingehen: Helmut Mander, auch in der abgelaufenen Saison wieder schnellster europäischer Tourenwagenfahrer bei Bergrennen, erhielt bei der kürzlichen Siegerehrung aus den Händen von Opel-Verkaufschef George G.Spaulding den mit 10.000 Mark dotierten Pokal bereits zum vierten Male in ununterbrochener Reihenfolge (unser Bild). „Ganz unter der Maxime des Werkes, Privatfahrern die bestmögliche Unterstützung angedeihen zu lassen“, erklärte im Anschluß daran Spaulding vor Journalisten, „steht auch der Entschluß der Adam Opel AG, den Pokal bereits für die Motorsportsaison

1976 europaweit auszuschreiben.“ (Siehe dazu letztes Heft.)

Der Sieger von 1975, Helmut Mander, hatte sich mit einem Gesamtsieg sowie 14 Gruppen- und zwei Klassensiegen die Basis zu seinem vierten Erfolg im Opel-Sportpokal geschaffen. Betreut von Tuner Irmscher in Winnenden, dominierte er auch in der vergangenen Saison wieder auf seinem Kadett bei den Bergrennen in der Gruppe der Tourenwagen und holte sich den Titel des Vize-Europameisters.

Freilich können auch die anderen 495 Bewerber um den Pokal ihre stolze Bilanz sehen lassen: Sie waren insgesamt 359mal erfolgreich. Opel-Sportchef Helmut Bein: „1975 an jedem Tag ein Sieg für Opel“.



Eines der zahlreichen GM-Montagewerke, die sich in vielen europäischen und überseeischen Ländern befinden, ist in Port Elizabeth in Südafrika. Dieses Werk, in das auch Opel CKD-Teile zum Zusammenbau von Opel-Fahrzeugen liefert, kann in diesen Wochen auf sein 50jähriges Jubiläum zurückblicken. Wir gratulieren herzlich.

Neu: Garantie für OPEL-Batterien

Als erster Automobilhersteller der Bundesrepublik stattet die Adam Opel AG ab März alle ihre Modelle mit einer Batterie eigener Marke aus und gewährt auf diese eine Garantie von zwei Jahren, die auch auf Zweitkäufer übergeht.

Die Opel-Batterie, die schon äußerlich am gelb-schwarzen Firmenemblem erkennbar ist, zeichnet sich nicht nur durch hohe Leistungsreserven und gute Zuverlässigkeit, sondern auch durch schnelle Einsatzbereitschaft aus: Schon 20 Minuten nach dem Einfüllen der Säure-Lösung ist sie betriebsbereit.



Es gibt sie mit einer Spannung von 12 Volt und den Kapazitätsgrößen 36, 44, 55 und 88 Ah.

Wichtig für Schwerbehinderte

Ab 1. März 1974 ist das neue Schwerbehinderten-Gesetz in Kraft, das dem betroffenen Personenkreis zahlreiche Vorteile bringt. Schwerbehinderte im Sinne dieses Gesetzes sind Personen, die körperlich, geistig oder seelisch behindert und infolge ihrer Behinderung in ihrer Erwerbsfähigkeit nicht nur vorübergehend um wenigstens 50 Prozent gemindert sind. Viele Mitarbeiter haben bereits die Anerkennung als Schwerbehinderte erhalten, die durch den jeweils zuständigen versorgungsärztlichen Dienst festgestellt wird. Die Ursachen der Behinderungen können Krankheiten, Leiden, Unfälle, Kriegsbeschädigung, Berufsunfälle usw. sein. Die Antragstellung wird sachgemäß von den jeweiligen Vertrauensmännern der Schwerbehinderten in den drei Werken vorgenommen. Antragsformulare sind vorrätig, eine fachliche Beratung ist gewährleistet. Werksangehörige, die noch nicht als Schwerbehinderte anerkannt sind, erhebliche Arbeitsplatz-einschränkungen infolge Krankheit usw. haben oder Minderbeschäftigte mit Bescheiden der Kriegsofperversorgung und der Berufsgenossenschaften (30 und 40 Prozent) können bei den Vertrauensmännern Beratungstermine vereinbaren.

Personalien



A. Scheskat



M. H. Klinke



H. Akerhult



L. Kniep



E. Theobald



H. Schwind



H. W. Jochem

Mit Wirkung vom 1. Februar 1976 wurde A. Scheskat, bisher Leiter des Verkaufsstabs, zum Leiter Marketing ernannt und berichtet weiterhin an den Direktor Gesamtverkauf und vertritt diesen – wie bisher – in dessen Abwesenheit. Gleichzeitig wurde die Organisation des Verkaufs geändert und der Verantwortungsbereich des Leiters Marketing erweitert.

An A. Scheskat berichten für die Absatzförderung: M. H. Klinke, Marketing Planung: H. Akerhult, Verkaufsanalysen: L. Kniep, Händlerorganisation und Planung: E. Theobald, Verkauf-Administration: H. Schwind.

H. W. Jochem wurde zum Leiter Verkauf – Operations – ernannt. Er berichtet an den Direktor Gesamtverkauf. An ihn berichten für die Wagenverteilung: H. Sievers, Wagendisposition und Auslieferung: F. Scharhag, Verkaufskoordination Übersee: P. A. Madsen, Systementwicklung und Verwaltung: H. Stöhr, COSCO-Projekt: D. Herrmann.



H. Sievers



F. Scharhag



P. A. Madsen



H. Stöhr



D. Herrmann



K. Krödel

Um dem Aufbau des Bedford Nutzfahrzeug-Programmes in Deutschland mehr Gewicht zu geben, wird K. Krödel direkt an den Direktor Gesamtverkauf berichten und sich ausschließlich auf dieses Gebiet konzentrieren.

Ehrenbrief des Landes Hessen

Willi Letsch (Bild), 57, in der Rüsselsheimer Abteilung Versand Zweigwerke (MPC) seit 1950 als Versandplaner tätig, erhielt für seine Verdienste auf dem Gebiet des Sport vor einiger Zeit den „Ehrenbrief des Landes Hessen“. Die Überreichung erfolgte durch Landrat Willi Blodt. In seiner Heimatgemeinde Wolfskehlen war W. Letsch von 1951 bis 1970 Geschäftsführer und Vorsitzender des dortigen TSV. Seit 1964 ist er Geschäftsführer des Sportkreises Groß-



Gerau. Im VSG Wolfskehlen übt er noch aktiv Sport aus, obwohl er selbst schwerbeschädigt ist. Neben dem Ehrenbrief erhielt er in früheren Jahren bereits die Silberne Ehrennadel des Versehrtensportverbandes Hessen, die Bronzene Sportplakette des Landkreises Groß-Gerau, die Bronzene Ehrennadel des Hessischen Fußballverbandes und die Große Verdienstnadel des Landessportbundes Hessen. Anerkennung und Glückwunsch!

Dank des Bob-Verbandes

Der deutsche Bob- und Schlittensportverband erhielt von der Firma für den Einsatz bei den Olympischen Spielen in Innsbruck einen Lkw zur Verfügung gestellt, wofür sich der Verband herzlich bedankte. In den Dank war auch unser ehemaliger Mitarbeiter Jack Huf einbezogen, der sich für die Überlassung der Fahrzeuge eingesetzt hatte.

Kurz berichtet

Im Gesamtunternehmen waren Ende Februar 55.168 Mitarbeiter beschäftigt.

Auf dem Genfer Automobilsalon, der vom 11. bis zum 21. März dauert, ist unser Werk mit seinem gesamten Produktionsprogramm vertreten; außerdem ist ein Pressezentrum eingerichtet worden.

Der Bundeskanzler besucht am 23. März das Rüsselsheimer Werk und wird mittags mit dem Hubschrauber eintreffen. Dem Gespräch mit dem Vorstand folgt um 14.30 Uhr eine Ansprache an die Belegschaft, der sich eine Unterredung mit dem Betriebsrat anschließt.

Die Vortragsreihe des Winterhalbjahres 75/76 ist am 11. März mit Reinhold Messners Himalaya-Bericht fortgesetzt worden.

Das Werksorchester wirkt in diesem Jahr bei der Mai-Feier des DGB, bei Konzerten bzw. Veranstaltungen in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, beim Hesttag in Bensheim sowie bei Heimatortkonzerten in Gustavsburg, Ober-Saulheim und Schneppenhausen mit.

An einem halbstündigen Warnstreik am 9. März beteiligten sich etwa 1.000 Rüsselsheimer Mitarbeiter.

„Hallo!“

„Mal wieder einen Vorschlag machen!“ Beispiele, was es in den einzelnen Werken des Unternehmens zu verbessern gibt, bringt die neue Rückseiten-Serie dieses Jahrgangs der OPEL POST. In dieser Ausgabe geht es um Schaum statt Blech. Doch lesen Sie selbst, wie ein Einsender mit einer guten Idee zu einer hohen Prämie kam.



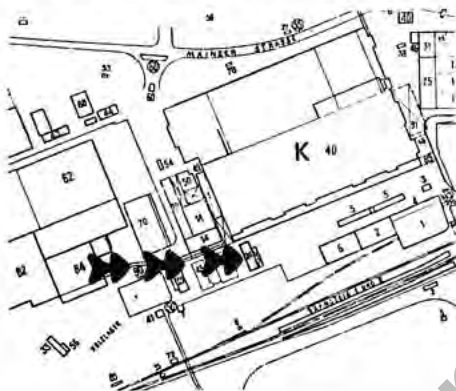


Renoviert

Inzwischen sind die Außenfronten der Gebäude an der Bahnseite des Rüsselsheimer Werkes mit dem 58 m hohen Opel-Turm renoviert worden. Der Name OPEL ist in Großbuchstaben nach Süden (Bild) und Norden zu sehen, während von der östlichen und westlichen Schmalseite das Opel-Zeichen grüßt. Der Turm ist seit der Abtragung des großen Opel-Schornsteins im vergangenen Jahr das einzige Wahrzeichen des Werkes.

Fahrrad-Reparatur-Werkstatt umgezogen

Man sieht sie täglich auf den Werkstraßen, die grünen, werkseigenen Fahrräder. Auf manchem ihrer „Parkplätze“ innerhalb des Betriebes sind sie nicht selten in großer Zahl abgestellt. Sie sind notwendig, überbrückt man mit ihnen doch rasch größere Entfernungen im weiten Werksareal. Ein anderer Vorteil der Fahrräder



ist, daß sie in der Wartung billig sind. Dennoch bedürfen auch sie der Pflege und Reparatur. Das ist die Aufgabe der zur Transportabteilung gehörenden Fahrrad-Reparaturwerkstatt, die Anfang März vom K 84 zum K 24 (Tel. 3200) umgezogen ist. Das zu wissen, ist für unsere Rüsselsheimer Radler wichtig. Auf der Skizze ist der neue Standort zu erkennen. Die Auf-

nahme, in der Werkstatt gemacht, zeigt die Mitarbeiter W. Abraham (vorn) und W. Kindinger. Bei dem Fahrradrahmen des im Vordergrund gezeigten Rades handelt es sich um den Typ „Silberschild“ (Doppelrahmen) aus der früheren Opel-Fahrradproduktion. Vier dieser Fahrräder sind noch im Rüsselsheimer Werksbereich eingesetzt.

Frühjahrskampagne

Ist das nichts, für einen Rekord L fast 650 oder 750 Mark einzusparen! Die „Frühjahrskampagne“ macht's möglich. Wer es noch nicht gehört oder gelesen hat, der sollte sich, weil die Stückzahl begrenzt ist, umgehend mit der Abteilung Fahrzeugdisposition und -auslieferung (Tel. 721) in Verbindung setzen. Es geht um viertürige Rekord L-Modelle mit 2 Ltr.-S-Motor, 100 PS, mit mechanischem bzw. automatischem Getriebe. Interessenten sollten zugreifen, solange der Vorrat reicht.

Unterm Strich

„Wann heißt es eigentlich bei euch ‚mir‘ und wann ‚mich‘?“ fragte ein Hamburger. „Immer ‚mir‘“, antwortete der Berliner, „auch wenn es zufällig richtig ist“.

SOZIALE AUFGABE

Fortsetzung von Seite 3

Hälfte ihres Umsatzes ausmacht. Für diese Kontaktpflege mit den WfB ist neben der Abteilung Beschaffungswesen unsere Abteilung Beschäftigteneinsatz verantwortlich, die die Interessen der Schwerbehinderten in unserem Hause und die der WfB in sehr ausgewogener Weise wahrnimmt.

Verschiedene Opel-Aufträge

Im wesentlichen bestehen die bisher erteilten Aufträge im Demontieren und Verpacken von Überschussteilen ausgefallener Modelle für den Kundendienst, beispielsweise Innenspiegel, Außenspiegel, Scheinwerfer, Instrumente und ähnliches; auch das Kuvertieren und die Versandvorbereitung der Opel Post-Hefte für unsere Rentner gehört seit einiger Zeit zu den festen Aufgaben der WfB. Technisch hochwertige Tätigkeiten, wie Einbau von Aggregaten für Notzündung in Thyristor-Leistungsstufen, führen die WfB zur Zufriedenheit der Zentralplanung aus. Zur Zeit laufen Versuche zur Reparatur von Anlassern und Lichtmaschinen für unsere Transportabteilung und zur Fertigung von Montagebänken für den Karosseriebau.

Die WfB fertigen in einwandfreier Qualität, und die Termine werden genau eingehalten. Dies ist umso beachtlicher, wenn man bedenkt, daß der überwiegende Teil der dort Beschäftigten infolge der Behinderung individueller Betreuung bedarf.

Große Werkhalle

Die Werkstätten befinden sich in Rüsselsheim-Königstädten in sehr schöner Lage am Rande des Waldes. Kernstück des Gebäudes ist eine große Werkhalle, in der zur Zeit 102 Behinderte tätig sind. Die Endkapazität liegt bei 190 Arbeitsplätzen. Die Leitung und Verwaltung umfaßt 20 Personen, die speziell für diese Aufgaben ausgebildet sind. Im Rahmen der bereits genannten Hilfe stellt unser Motor-Pool den WfB zur Durchführung kleiner Transporte ständig einen Rekord-Caravan zur Verfügung. Auch in Zukunft werden wir den WfB Aufträge zukommen lassen, soweit es die Kapazität und die Ausrüstung der Werkstätten zulassen. Wir sehen darin die Erfüllung einer sozialen Aufgabe, die einer Firma unserer Größe zukommt, zumal bei den WfB 19 Behinderte arbeiten, deren Väter oder Mütter bei Opel beschäftigt sind.

W. Sch.



SCHNITTMODELL

Technische Attraktion

Im Februar stand dieses Schnittmodell einer Kadett-Limousine im Rüsselsheimer Ausstellungsraum. Vor einigen Tagen ist die technische Attraktion dem Deutschen Museum in München übergeben worden. Das Modell wurde unter Leitung von Ausbildungsmeister A. Totzauer von einer Gruppe Auszubildender der Lehrwerkstatt des Rüsselsheimer Werkes gefertigt. Daran beteiligt waren unter anderem Modelltischler, Werkzeugmacher, Maschinenschlosser, Kraftfahrzeugschlosser, Fräser und Polsterer des 3. beziehungsweise 4. Ausbildungsjahres. Lediglich die Motorraum- und die Kofferraumabdeckung aus durchsichtigem Kunststoff wurden im

Versuchsbau der PEK hergestellt. Die Arbeit an diesem Meisterwerk dauerte über ein Jahr und zeugt vom hohen Ausbildungsstand der jungen Leute bei Opel.

Alle wichtigen Teile

Das in Längsrichtung geschnittene Modell gibt dem Betrachter einen Einblick in das „Innenleben“ eines modern konzipierten Automobils. Auf Knopfdruck läßt sich der Motor in Bewegung setzen. Nicht nur die Arbeitsweise eines Einzelteils, sondern die des gesamten Antriebsstranges über Getriebe und Differential bis zu den Hinterrädern kann man beobachten. Dar-

über hinaus sind alle wichtigen Teile und Aggregate des Kadett 1200 S geschnitten, bis hin zu den Teilen der Polsterung und Details wie die Heckleuchte.

Im Deutschen Museum

Mit der Übergabe des Schnittmodells an das Deutsche Museum setzte das Unternehmen eine bereits seit Jahren gepflegte Tradition fort. Während der Kadett den Museumsbesuchern einen Überblick über den gegenwärtigen Stand der Automobiltechnik geben soll, spiegeln Oldtimer-Modelle wie der Opel-Lutzmann oder der Raketenwagen RAK 2 Meilensteine in der automobiltechnischen Entwicklung wider. Weitere Ausstellungsstücke von Opel in der kraftfahrzeugtechnischen Sammlung des Museums sind das Schnittmodell eines Admiral sowie verschiedene Aggregate vom Motor bis zur Sicherheitslenkung. Wer nach München kommt, sollte sich die Gelegenheit, das Deutsche Museum zu besuchen, nicht entgehen lassen.



POLSTEREI

„Frau Meisterin“

Vor einiger Zeit konnten wir berichten, daß erstmals auch Frauen an den Meisterlehrgängen teilgenommen haben. Als Folge der Konjunkturabschwächung und des dadurch rückläufigen Belegschaftsstandes war es zunächst nicht möglich, sie unmittelbar nach dem erfolgreich beendeten Lehrgang als Meisterinnen einzusetzen.

Für zwei von ihnen — Elsa Jack und Martha Fürtig — war es Ende letzten Jahres dann doch soweit. In der Näherei der Betriebsleitung Polstererei des Rüsselsheimer Werkes heißt es jetzt, unseres Wissens in der Geschichte des Werkes erstmals, „Frau Meisterin“. Beide Mitarbeiterinnen waren schon vorher in der Näherei tätig und sind deshalb mit den Gegebenheiten in dieser Abteilung besonders gut vertraut, was ihrer jetzigen Stellung zugute kommt.

In der Näherei ist — im Gegensatz zu den meisten anderen Abteilungen des Produktionsbereichs — der Anteil der Frauen sehr hoch und schwankt zwischen 70 und 90 Prozent. So war es naheliegend, auch Frauen die Chance zur Weiterbildung zu geben, zumal beide fachliche und menschliche Voraussetzungen sowie großes Interesse mitbrachten.



Das linke Bild zeigt Meisterin Martha Fürtig (rechts) mit Mitarbeiterin Ana Maria Rodriguez-Pinheiro; im Hinter-

Martha Fürtig ist seit 1962 im Werk beschäftigt. Ihr unterstehen jetzt Mitarbeiterinnen, die an sogenannten Vielnadel-Nähmaschinen Teile für die Wagenpolster nähen. Und Elsa Jack, die zweite Meisterin, arbeitet seit 1972 im Werk Rüsselsheim. In ihrem Bereich sind Frauen und Männer an Einzelnähmaschinen beschäftigt.



grund eine Vielnadel-Nähmaschine. — Auf dem rechten Bild Meisterin Elsa Jack (rechts) mit Mitarbeiterin Gerda Nitsche.



Ein Mann im schwarzen Dress

Karl Engelmann, seit fast 20 Jahren im Werk, arbeitet als Konstrukteur in der PEK, während die Freizeit hauptsächlich dem Fußball gewidmet ist, allerdings nicht als aktiver Ballkünstler, sondern als Schiedsrichter.

Begonnen hatte alles mit einem Unfall, der Karl Engelmann zwang, sich von den damals aktiv ausgeübten Sportarten Tischtennis und Turnen zurückzuziehen. Da er sich schon immer für Fußball interessierte, wandte er sich jetzt dem grünen Rasen zu und besuchte Schiedsrichter-Lehrgänge, die mit der Prüfung vor der Schiedsrichter-Kommission endeten. Das war im Dezember 1956. Im Herbst 1975 konnte er ein „Jubiläum“ feiern: Er piff sein 750. Spiel.

Der gebürtige Wiesbadener, seit 1951 Mitglied der TuS Nordenstadt und seit 1967 nach dem Umzug nach Idstein Mitglied der dortigen TSG, ist als Schiedsrichter in ganz Hessen bekannt und leitete sechs Jahre lang – von 1963 bis 1969 – Spiele der Gruppen-, Hessen- und Regionalliga. In Wiesbaden gehört er dem erweiterten Schiedsrichterausschuß an. Er wurde schon häufig geehrt, so mit der Ehrennadel in Bronze des TuS Nordenstadt und der TuS-Ehrenplakette für besondere Verdienste. Von der Wiesbadener Schiedsrichter-Vereinigung wurde er mit der Silbernen Ehrennadel ausgezeichnet. Ebenfalls erhielt er auch den Ehrenbrief des Hessischen Fußball-Verbandes.

Karl Engelmann, auf dem Bild zweiter von rechts, ist verheiratet und hat vier Kinder. Damit die Familie bei den häufigen sportlichen Einsätzen nicht zu kurz kommt, fährt seine Frau mit den jüngeren Kindern oft mit zu den Spielen, die er leitet.

Stellung des Bürgers verstärkt

Der Bundestag hat im Dezember 1975 das inzwischen auch in Kraft getretene Gesetz über die Schaffung eines Sozialgesetzbuches verabschiedet, das dazu dienen soll, die zahlreichen Vorschriften über staatliche Sozialleistungen zusammenzufassen. Die heute in einer großen Zahl von Gesetzen und Verordnungen verstreuten sozialrechtlichen Bestimmungen lassen sich in dieser Aufsplitterung kaum noch übersehen; ihre Anwendung im Interesse der Bürger ist entsprechend schwierig. Ähnlich ist die Lage etwa auch beim Steuer- und Arbeitsrecht. Auch hier sind schon Anläufe unternommen worden, den Komplex der verschiedenen Regelungen durch eine Zusammenfassung überschaubarer und damit „handlicher“ zu machen, ohne daß man dabei aber schon soweit gediehen ist wie beim Sozialrecht. Das „Sozialgesetzbuch“ hat – jedenfalls dann, wenn es vollendet sein wird – denselben Rang wie das „Bürgerliche Gesetzbuch“ für das Zivilrecht und das „Strafgesetzbuch“ für das Strafrecht.

Das neue Sozialgesetzbuch ist als zweiteiliges Werk angelegt. In dem jetzt veröffentlichten Allgemeinen Teil werden die wesentlichen sozialen Rechte aufgeführt, die für jeden Bürger in Betracht kommen können. Diese Rechte umfassen die Bildungs- und Arbeitsförderung, den Zugang zur Sozialversicherung, die Entschädigung für eine im Allgemeininteresse erfolgte Aufopferung, den Ausgleich für besondere wirtschaftliche Belastungen, den Zuschuß für eine angemessene Wohnung, das Recht Jugendlicher auf Erziehung, das Recht auf Sozialhilfe sowie das Recht Behinderter auf Eingliederung in die Gemeinschaft.

Für die auf Sozialleistungen angewiesenen Bürger (zu denen grundsätzlich nicht nur Deutsche zählen, sondern alle Personen, die sich im Bundesgebiet ständig aufhalten) besonders bedeutsam sind die neuen Vorschriften über die Auskunfterteilung und Beratung, die Zusammenarbeit der verschiedenen Leistungsträger, die Zuerkennung einer Handlungsfähigkeit an Jugendliche mit Vollendung des 15. Lebensjahres, die ausdrückliche Schaffung eines Rechtsanspruches auf Sozialleistungen (Dienst-, Sach- oder Geldleistungen), das Recht, unter bestimmten Voraussetzungen Vorschußzahlungen zu verlangen und über die Pflicht der Leistungsträger, rückständige Geldleistungen zu verzinsen.

Durch die entsprechenden Festlegungen wird die Stellung des einzelnen Bürgers gegenüber dem ebenso mächtigen wie weitverzweigt tätigen Staatsapparat beträchtlich verstärkt. Wenn nach den neuen Vorschriften die Leistungsträger, insbesondere die gesetzlichen Krankenversicherungen, verpflichtet sind, Rat- und Hilfesuchende über Sozialleistungen aufzuklären und zu beraten, dann wird hierin in der Tat ein Element des sozialen Rechtsstaats im Sinne des Grundgesetzes verwirklicht.

In einem eigenen Abschnitt bringt das neue Gesetz eine Aufzählung der Leistungsträger mit ihrer jeweiligen Aufgabenstellung. Dieser Katalog reicht von den Ämtern für Ausbildungsförderung über die Arbeitsämter, die Krankenkassen, die Berufsgenossenschaften, die Rentenversicherungsanstalten bis hin zu den Kommunalbehörden. An ihm läßt sich erkennen, wie weit der Bogen der Sozialleistungen bereits gespannt ist. Bis zur Ausarbeitung und Verkündung des Besonderen Teils, für die sicher noch längere Zeit benötigt wird, gelten 18 im einzelnen bezeichnete Gesetze als Teile des Sozialgesetzbuchs und unterstehen damit ab sofort den erwähnten grundlegenden Vorschriften.

Rd.

25 Unsere Jubilare

1.3.1976 Wilhelm Ludschoweit Chassisbau	15.3.1976 Alfred Winterling Schweißmasch.u.Vorr.
2.3.1976 Herbert Jansen Marketing und Verkauf	16.3.1976 Heinrich Seeger Chassisbau
5.3.1976 Kurt Klinger Qual.Ktr.u.Insp.	25.3.1976 Horst Kramer Entwurfsabt.
6.3.1976 Edgar Schulze MPK-Fertigm.Steuerg.	27.3.1976 Walter Gassauer Karosseriebau
12.3.1976 Franz Anspach Verkaufsabt.	Herbert Güttlich Werkzeugzentralverw.
August Berger Chassisbau	Paul Hartmann Preßwerk
Edmund Dengler Modellschreinerei	Manfred Knoblich Karosseriebau
Georg Holla Chassisbau	Paul Laun PEK
Kurt Keim Karosseriebau	Heinz Rudigkeit Chassisbau
Helmut Mehlaus Transportwesen	Georg Steffan Preßwerk
13.3.1976 Heinrich Schorsch Ersatz.-Lager	28.3.1976 Adam Keil Chassisbau
14.3.1976 Heinz Fuchs Instandhaltung	Wilfried Klarmann Kundenbetreuung
Willi Hubertus Chassisbau	Robert Möbus Besch.-Einsatz
Georg Kämmerer Karosseriebau	Ludwig Schwarz Karosseriebau
Horst Klopsch Instandhaltung	Willi Simon Chassisbau
Georg Machleid Chassisbau	29.3.1976 Franz Jung Instandhaltung
Engelbert Thumser Werkschutz	Willi Hammann Schnittbau
15.3.1976 Franz Baumer Werkzeugbau	Heinz Korff PEK
Ludwig Gehres Werkschutz	Erich Lambrich Karosseriebau
Georg Gick Kundendienst	Karl Straub Instandhaltung
Gustav Hufnagel Chassisbau	30.3.1976 Adolf Dannigkeit Instandhaltung
Josef Schmotzer Materialbehandlung	Ernst Kann Wagenendmontage
Georg Wagner Z. Masch.-Abt.	Walter Knorr Karosseriebau

Im Ruhestand

Karl Deeg Besch.-Einsatz	Heinrich Reitz Werkschutz
Walter Haupt Qual.Förderg.u.Insp.	Heinrich Schick Qual.Ktr.u.Insp.
Otto Klein Instandhaltung	Georg Theobald Getriebebau
Aniceto Nogal-Vincenze Getriebebau	Albert Otto Trabold Werkdruckerei
Ilse Pasdaj PEK	Konrad Wörzler Karosseriebau
Albert Rapsch Personalabteilung	Ernst Zaplatilek Kreditorenbuchhaltung

ROLL-OVER AUF DEM PRÜFFELD

**Ergebnis der Unfallsimulation:
„Mit geringfügigen Verletzungen davongekommen“**

Im letzten Heft besuchten wir wieder einmal das große OPEL-Prüffeld bei Dudenhofen im Landkreis Offenbach. Dabei erwähnten wir auch die Crashversuche auf der Crashanlage Außenstelle der Abteilung Sicherheitstest der Produktentwicklung und Konstruktion, die sich ausschließlich mit der Unfallsicherheit unserer Fahrzeuge befaßt. Ergänzend dazu ein kürzlich gefilmter Fahrzeugüberschlag, im Fachjargon Roll-over bezeichnet, einer von vielen standardisierten Unfall-Simulationen, die zur Bewertung des Kollisionsverhaltens unserer Autos herangezogen werden.

Im Straßenverkehr sind Fahrzeugüberschläge zwar relativ selten, führen jedoch meist durch Herausschleudern der Insassen zu schweren oder sogar tödlichen Verletzungen. Deshalb müssen gerade für diese Unfallsituationen am Fahrzeug besondere Vorkehrungen getroffen werden: Die Fahrgastzelle muß steif genug sein, damit für die Insassen ein ausreichender Überlebensraum zur Verfügung steht. — Die Türen müssen beim Abrollvorgang geschlossen bleiben und sich nach dem Unfall ohne Hilfswerkzeuge zur Befreiung der Verletzten öffnen lassen. — Der Sicherheitsgurt muß die Insassen sicher innerhalb der Fahrgastzelle halten.

Auf Bild 1 verläßt ein Manta gerade die fahrbare Rampe. Er war auf dieser schiefen Ebene quer zur Fahrtrichtung montiert und mit einer modifizierten Segelwinde auf 50 km/h beschleunigt worden. Durch ruckartiges Abbremsen der fahrbaren

Rampe beim Anlaufen gegen zwei Prallkörper wird der gezeigte Abrollvorgang über die Fahrzeuglängsachse eingeleitet. Die Bewegung der zwei auf den Vordersitzen mit Automatikgurten gesicherten Dummies (menschensähnliche Puppen) wird von einer auf der Hutablage montierten stoßfesten Kamera erfaßt.

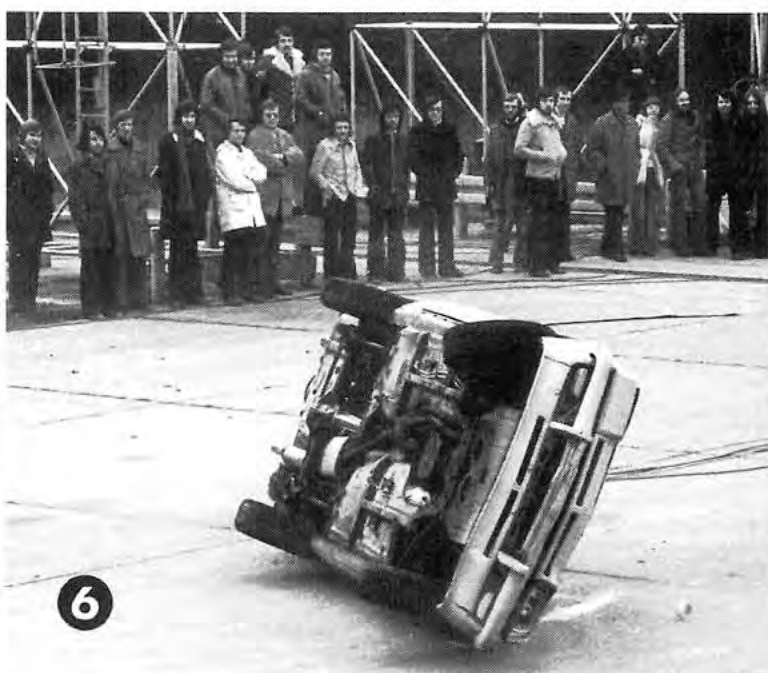
Auf Bild 2, etwa 1 Sekunde nach Verlassen der Rampe, liegt das Fahrzeug auf dem Dach.

Auf Bild 3 erkennt man, daß nach 1 1/2 Sekunden der erste Überschlag vorüber ist und das Auto wieder auf den Rädern landet. Die Türen blieben geschlossen, das Dach hat seine Form gut gehalten.

Zu den Bildern 4 – 6: Der zweite Überschlag beginnt nach 2 1/2 Sekunden. Das Auto landet zum zweiten Male auf dem Dach und kommt dann nach insgesamt 1 3/4 Umdrehungen, 3 1/2 Sekunden und 35 m Weg in eine seitliche Ruhelage. (Die interessierten Zuschauer sind Studenten der TH Darmstadt.)

Der Test ist wie andere vor ihm positiv verlaufen. Die Fahrgastzelle blieb erhalten, die Türen ließen sich — im Beisein der Besucher — einwandfrei öffnen und schließen, während die Dummies in ihre ursprüngliche Sitzlage zurückgekehrt sind. Eine Auswertung der erfaßten Meßwerte ergab die eindeutige Aussage, daß die Insassen mit geringfügigen Verletzungen davongekommen wären. Dazu haben natürlich die Sicherheitsgurte entscheidend beigetragen.

Z.



Besucher-Bus

Unsere Abteilung Öffentlichkeitsarbeit unterhält vielfältige Verbindungen zu allen Zweigen des öffentlichen Lebens. Einer dieser Wege verläuft in umgekehrter Richtung, von außen nach innen. Gemeint sind die täglichen Werksbesichtigungen, an denen allein in Rüsselsheim im Jahr zwischen 40.000 und 50.000 Menschen teilnehmen. Nach Empfang und Erklärungen im Ausstellungsraum werden sie von den beiden Bussen der Public Relations-Abteilung ins Werk zu den verschiedenen Ablaufpunkten der Besichtigungswege gefahren.

Aus allen Teilen der BRD

Einer der beiden Busfahrer ist Karl-Heinz Zentel (Bild). Von ihm hörten wir, daß die Besucher aus allen Teilen der Bundesrepublik kommen: Erwachsene, Studenten, Schüler von Gymnasien, Berufs- und Fachschüler sowie politisch orientierte Jugendgruppen. Aber auch sehr viele ausländische Besucher werden registriert. Das Interesse am Auto und seiner Produktion ist eben sehr groß; ebenfalls stößt die betriebliche Sozialpolitik zunehmend auf Interesse, vor allem bei der jüngeren Generation, die sich für gesellschaftspolitische Probleme und vieles andere mehr interessiert, so daß nach den Besichtigungen häufig Diskussionen mit Fachleuten des Hauses oder des Betriebsrates stattfinden.

Am Steuer seines Busses hört K.-H. Zentel natürlich einiges, was hinter ihm gesprochen wird. „Vom Technischen mal abgesehen“, meint er, „gibt es viele Leute, die sind sehr erstaunt, wenn sie beispielsweise hören, daß eine Presse rund 2 Millionen Mark kostet oder daß wir eine ganze Reihe sozialer und kultureller Einrichtungen im Werk haben, die man in einem Industriebetrieb nie vermutet hätte.“

Anerkennung über Gesehenes

Seit vier Jahren ist er Busfahrer, im Werk arbeitet er jedoch schon länger. Die Fahrten mit den PR-Bussen machen ihm Spaß, weil er es dabei mit den unterschiedlichsten Fahrgästen zu tun hat. Bei der Rückfahrt zum Portal, so stellt K.-H. Zentel immer wieder fest, überwiegt die Anerkennung über das Gesehene, ja eine gewisse Bewunderung für die modernen Anlagen und die technische Perfektion des Produktionsablaufs ist in den Gesprächen immer wieder herauszuhören. Die Zeiten, da vor allem junge Leute polemisierten und aus einer ideologischen Verkrampfung heraus unsachliche Bemerkungen machten, sind vorbei. Gerade die jüngeren Besucher seien, so K.-H. Zentels Eindruck, nüchterner geworden.



Die in der Rüsselsheimer Lehrwerkstatt gemachten Aufnahmen zeigen Auszubildende des dritten Ausbildungsjahres: Dieser Sicherheitsgurt-Prüfstand wurde in der Lehrwerkstatt gebaut. Die Auszubildenden M. Dapper (links) und H. Stahl mit Meister E. Ewald (Mitte) prüfen gerade den automatischen Gurtaufroller.

FÜR JUNGE LEUTE

Der Maschinenschlosser

In unserem Rüsselsheimer Werk werden zur Zeit rund 550 junge Menschen in 18 verschiedenen Berufen in Lehrwerkstatt und Werkberufsschule ausgebildet. 55 von ihnen haben als Ausbildungsziel den Maschinenschlosser gewählt, dessen Arbeitsgebiet umfangreich und interessant ist.

Wie der Name sagt, wird er überall dort gebraucht, wo Maschinen unterschiedlichster Art und Größe zum Einsatz kommen, beispielsweise im Großmaschinen-, im Maschinen- oder – wie in unserem Fall – im Automobilbau. Sein Tätigkeitsfeld in unserem Werk

ist der gesamte technische Werksbereich und hier vor allem der Vorrichtungen-, Werkzeug-, Schweißmaschinen- und Motorenbau sowie die Instandsetzung Chassis I und II. Nicht nur Überwachung und Reparatur gehören zu den Aufgaben des Maschinenschlossers, auch der Neubau von Maschinen, man denke zum Beispiel an Transfer-Schweißstraßen für den Schweißmaschinenbau, ist Teil dieses interessanten Arbeitsgebietes

Die Ausbildung zum Maschinenschlosser dauert normalerweise 3 1/2 Jahre. Sie kann sich bei guten Leistungen und unter entsprechenden Voraussetzungen reduzieren. Neben der Metall-Grundausbildung werden dem Auszubildenden unter anderem folgende Fertigkeiten vermittelt: Bohren, Drehen, Fräsen, Hobeln, Gewindeschneiden, Biegen, Nieten, Federnwickeln, Schmieden einfacher Werkstücke und Werkzeuge, Weich- und Hartlöten, Härten und Schärfen einfacher Werkzeuge, Maschinenkunde sowie die Einführung in die Hydraulik und Pneumatik. Durch den Besuch von Lehrgängen und Kursen kann der tüchtige Maschinenschlosser im Betrieb Vorarbeiter, Monteur und Werkmeister werden. Die Weiterbildung zum Techniker, Meister und Maschineningenieur erfordert ein entsprechendes Studium an einer Ingenieurschule oder an Ausbildungseinrichtungen der Industrie- und Handelskammern.



Bei dieser Maschine handelt es sich um eine Wasserpumpen-Prüfvorrichtung. Die Auszubildenden K. Keim (vorn) und K. Kimbel montieren das Flüssigkeitsdurchfluß-Meßgerät.

KADETT AERO

Die Überraschung des Genfer Salons ist der Kadett Aero, bei dem mit wenigen Handgriffen das Dach gegen den Fahrtwind eingetauscht werden kann. Unsere neue Cabrio-Version bietet zudem Raum für die ganze Familie und auch Platz im Kofferraum für die Urlaubsfahrt in den sonnigen Süden. Basis des Aero ist die zweitürige Kadett-Limousine mit dem 60 PS starken 1,2 Liter-S-Motor, der das neue Modell – von Details der Innenausstattung abgesehen – praktisch bis zur Gürtellinie entspricht. Auch die Fahrleistungen sind mit einer Spitze von 142 km/h und mit einem Beschleunigungswert von 17,5 s von 0 auf 100 km/h identisch. Für seine Wirtschaftlichkeit spricht ein Normverbrauch von nur 7,9 Litern Super-treibstoff.

Hohes Maß an Sicherheit

Charakteristisch für das Äußere des Aero ist der breite, kräftig dimensionierte Überrollbügel, der durch seine Konstruktion nicht nur die Verwindungssteifigkeit der sportlich-eleganten Karosserie gewährleistet, sondern auch für ein hohes Maß an Sicherheit für die Passagiere sorgt. Die Eleganz der neuen Cabrio-Limousine wird durch die Farbabstimmung von Lackierung, Hardtop, faltverdeck und Innenausstattung noch unterstrichen. Sitzflächen der Vorder- und Rücksitze, die stoffbezogenen Kopfstützen und auch die Teile der Seitenverkleidung des in den Farben kardinalrot, polarweiß und pastellblau lieferbaren Aero sind zusammen mit den Velours-Bodenteppichen ebenfalls auf die Wagenfarbe abgestimmt.

Komfort einer Limousine

Hardtop und hinteres faltverdeck zeichnen sich durch leichte Handhabung aus. Das vordere Dachteil läßt sich mit wenigen Griffen ohne Kraftaufwand lösen und wieder befestigen. Und auch für eine gute Unterbringung im Kofferraum ist gesorgt: Das Hardtop ist nicht nur in einer gesonderten Halterung leicht zu verstauen, sondern beschneidet nicht wesentlich die Ladekapazität des voluminösen Gepäckteils. Auch bei voll beladenem Kofferraum ist das Hardtop sofort zugänglich. Darüber hinaus bietet Opels erste Cabrio-Limousine seit 1955 (Olympia Rekord) bei geschlossenem Verdeck den Komfort einer Limousine und – dank des für Cabriolet-Maßstäbe extrem groß gehal-



tenen Heckfensters – eine sehr gute Übersichtlichkeit auch nach hinten. Ganz unter dem Aspekt der Sicherheit und des die Konditions-Sicherheit fördernden Komforts steht die reichhaltige Serienausstattung. Zu ihr zählen Automatikgurte und Kopfstützen für die Vordersitze, Verbundglas-Frontscheibe ohne Mehrpreis auf Wunsch, Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker und – last not least – breite, auf Sportfelgen aufgezogene Gürtelreifen der Dimension 175/70 SR 13.

Umfangreiche Instrumentierung

Auch in seiner umfangreichen Instrumentierung bei der Version mit Schaltgetriebe ragt der Aero deutlich über den Klassendurchschnitt heraus. Während bei der auf Wunsch gegen Mehrpreis lieferbaren Automatik-Version die leicht ablesbaren und völlig blendfrei im Blickfeld des Fahrers angeordneten Anzeigen über Geschwindigkeit, Uhrzeit, Kühlwassertemperatur und Tankvorrat informieren, kommen beim serienmäßigen Schaltgetriebe noch ein Drehzahlmesser, Ölmanometer und Voltmeter hinzu. Zum serienmäßigen

Lieferumfang zählen außerdem u. a. PVC-Schutzleisten an den Karosserieflanken, Kunststoffhörner auf den Stoßfängern und Radzierringe. Mit dem bei der Firma Baur in Stuttgart gebauten Kadett Aero – hier entsteht auch der Bitter Diplomat CD – hat das Werk jetzt sein Modell-Programm der unteren Mittelklasse komplettiert, das in seiner Vielfalt schon vorher in Europa keinen Vergleich kannte.

Günstiger Preis

Die Fahrer des Aero können – ohne auf einen sportlichen Einschlag verzichten zu müssen – ein Stück automobilen Individualismus verwirklichen. Der neue Opel zu einem für diese Wagen-Kategorie günstigen Preis von DM 15.500 (unverbindliche Preisempfehlung einschließlich Mehrwertsteuer) wird deshalb gerade auch junge Käufer anziehen, und darunter auch sicherlich viele Familienväter: Ihnen bietet der Aero mehrere Automobile in einem – das Cabrio, das geräumige Urlaubs- und Einkaufsauto sowie das problemlose Fahrzeug für den Stadt- und Berufsverkehr.



Das Werk stellte der Deutschen Ski-Nationalmannschaft für die Fahrten zu den Stätten des vorolympischen Trainings und für die Wettkampftage in Innsbruck bekanntlich einen Bedford-Blitz als Mannschaftswagen zur Verfügung; dem gleichen Zweck dienten einige Bitter Diplomat CD. Unser Foto, während einer Trainingspause im Stubaital in Tirol aufgenommen, zeigt von links Christian Neureuther, „Gold“-Rosi Mittermaier, Alfred Hagn, Erich Bitter, Hersteller des Bitter Diplomat CD, sowie Wolfgang Junginger.

Der große Tag der Jubilare

Dr. W. Schlotfeldt zur Ertragslage • Richard Heller zur Investitionsfrage

Fast 800 Personen – Jubilare, Vorgesetzte und Gäste, unter ihnen zahlreiche Vorstandsmitglieder und der Betriebsausschuß – waren am 5. März der Einladung zur ersten Jubilarfeier '76 gefolgt und füllten die Flörsheimer Stadthalle bis auf den letzten Platz. Der erste Teil, die Ehrung der Jubilare, begann mit festlicher Musik, vorgelesen vom großen Werksorchester unter Andreas Wagner. Danach traten nacheinander die Redner ans Pult: Dr. Walter Schlotfeldt für die Geschäftsleitung, Richard Heller für den Betriebsrat und Heinz Gredy für die Jubilare (Auszüge aus den Reden auf diesen Seiten). Bei dem dann auf dem Programm stehenden Marsch „Alte Kameraden“, der traditionsgemäß den ersten Teil abschließt, wirkte Vorstandsmitglied Dr. Klaus Kartzke, selbst Jubilar, als Akkordeonsolist mit. Es gab viel Beifall für diese gelungene Überraschung. Dem Abendessen, für das unsere Abteilung Werksverpflegung delikate Platten vorbereitet hatte, folgte ein großes buntes Programm mit zahlreichen Mitwirkenden, unter anderem dem Schlagerpaar Nina und Mike und den Trompetenvirtuosen Duo Wendling, alle begleitet vom Unterhaltungsorchester unter seinem Dirigenten Andreas Wagner. Wer wollte, wurde anschließend von Bussen oder PKWs nach Hause gebracht. Viele aber blieben noch; schließlich haben die meisten nur einmal in ihrem Arbeitsleben Jubiläum, so daß es an einem solchen Tag viel zu erzählen gibt.

Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt dankte den Jubilaren im Namen der Geschäftsleitung für alles, was sie in dieser langen Zeit für die Firma geleistet hätten. Langjährige Treue zu einem Betrieb sei in unserer bewegten Zeit durchaus nichts Selbstverständliches. Ein Unternehmen brauche eine Stammebelegschaft. „Wie glücklich und wie stolz können wir sein, daß wir diese Stammebelegschaft haben, die von Jahr zu Jahr wächst. Durch Ihr Bleiben bei Opel haben Sie Ihre enge Verbundenheit zum Unternehmen unter Beweis gestellt. Ohne Sie, meine lieben Jubilarinnen und Jubilare, hätte unser Unternehmen nicht zu dem werden können, was es heute in der Welt darstellt. Durch Ihre Beweglichkeit, die ge-

rade immer dann gefordert wurde, wenn neue und vielfach unerwartete Probleme auf uns zukamen, haben Sie den Erfolg des Unternehmens mitgestaltet.“

Vorsichtig mit Prognosen

Nachdem der Redner die Zeitereignisse gestreift hatte, die mit dem Leben der Jubilare eng verknüpft waren, ging er auf Gegenwartsprobleme ein und betonte, nach den vielen Fehlprognosen in der Vergangenheit, sei man heute vorsichtiger mit Vorausschauen, auch die Firma. Zu viele Probleme gebe es noch, die noch nicht gelöst seien und Unsicherheitsfaktoren darstellten. „Besonderen Kummer macht uns die Ertragslage und Kostenbelastung der Industrie einschließlich der

unseres Unternehmens. In Ihrer Privatsphäre erleben Sie selbst die ständige Verteuerung der Lebenshaltung. Die Kostenexplosion kann man aber nicht den Unternehmen anlasten. Es ist ein gemeinsames Problem. Es geht jeden an.

Unter den ständigen Kostensteigerungen mußten zwangsläufig die Erträge der Unternehmen, von denen so viel, vor allem die Investitionsmöglichkeit abhängt, zurückgehen. Hinzu kommt, daß das Lohnniveau der deutschen Automobilindustrie inzwischen mit an der Spitze der Welt steht und nur mit dem Schwedens und der USA vergleichbar ist. Gerade dadurch ist der Export so erschwert worden, mancher Markt verlorengegangen. Dazu kommen ständig neue Gesetze und Verordnungen, die sich ebenfalls kostenverschärfend auswirken. In dieser Situation wird der Ruf nach mehr Investitionen immer lauter, um Arbeitslosigkeit und Produktionseinbrüche zu überwinden. Dazu muß man aber die notwendigen Voraussetzungen



Als Solist auf der Bühne: Vorstandsmitglied Dr. Klaus Kartzke. (Siehe Kasten oben links.)

schaffen. Das heißt: Jeder muß mithelfen, die Kosten einzudämmen, damit wir wettbewerbsfähig bleiben und in eine Ertragslage zurückkommen, die uns erlaubt, mehr zu investieren.“

Schwierige Zukunftsaufgaben

Notwendige Hinweise wie diese bedeuteten allerdings nicht, man habe die betriebliche Sozialpolitik abgeschrieben. Auch hierbei dürfe es keinen Stillstand geben.



Die Sprecher der Jubilarfeier: Dr. Walter Schlotfeldt, Richard Heller und Heinz Gredy.

Nur könne man den sozialen Fortschritt nicht mit Sieben-Meilen-Stiefeln zurücklegen. Die sozialen Möglichkeiten müßten mit den wirtschaftlichen in Einklang stehen, wenn man nicht eines Tages ein böses Erwachen erleben wolle. Dr. Schlotfeldt sagte abschließend: „Wenn auch die Aufgaben, die vor uns liegen, schwieriger sein werden als die der letzten 25 Jahre, so sind wir – insgesamt gesehen – doch recht zuversichtlich. Wir sind überzeugt, die Zukunft meistern zu können, genau wie es in der Vergangenheit stets gelang, ernste Situationen zu überwinden. Dazu brauchen wir Entschiedenheit, Klarheit, Realitätssinn und ein wettbewerbsfähiges Produkt. Für diese Zukunftsaufgabe bitten wir besonders um Ihre Unterstützung, meine lieben Jubilare.“

Arbeitnehmer ohne „Fettpolster“

Betriebsratsvorsitzender Richard Heller stellte fest, ohne die menschliche Arbeitskraft bliebe das im Betrieb eingesetzte Geld totes Kapital, stünde das Unternehmen nicht da, wo es heute stehe. Nicht nur die Betriebe, auch oder gerade den Arbeitnehmer betreffen die Kostenprobleme in zwingender Form. Wer monatelange Kurzarbeitsperioden hinter sich habe, dem fehle ganz einfach das Fettpolster, um zusetzen zu können. Gerade deshalb brauchten die Kollegen dringend den Tarifabschluß und verstünden die Bremserrolle der Automobilindustrie bei den laufenden Tarifgesprächen nicht. „Damit wir uns alle richtig verstehen: Wir wollen die Kuh, von der wir leben, nicht schlachten, aber wir wollen sie ganz normal melken.“ Im Hinblick auf die Investitionen, von denen sein Vorredner gesprochen habe, müsse man vorsichtig sein. So fahre das Werk eben die volle Kapazität mit weniger Menschen als noch vor drei Jahren. Investitionen dürften auf keinen Fall zu Lasten der beschäftigten Menschen gehen.



Ausgelassene Stimmung: Blick in die voll besetzte Flörsheimer Stadthalle. Vorn links am Tisch 60 Vorstandsmitglied Ferdinand Schwenger, diesmal selbst Jubilar.

Möglichkeit des Gesprächs

Die Begegnungen auf einer Jubilareife sollten als Möglichkeiten des Gesprächs genutzt werden. „Nutzen wir aus, daß viele Jubilare, vielleicht heute zum ersten Mal, ihren Hauptabteilungs- bzw. Hauptbetriebsleiter sehen – und vielleicht sogar einmal mit ihm reden können.“ Richard Heller dankte abschließend den Jubilaren, wünschte für die Zukunft weiter gute und kollegiale Zusammenarbeit sowie Gesundheit und Glück.

Pflicht und Pflichtbewußtsein

Eine sehr launige Ansprache hielt dann Jubilarsprecher Heinz Gredy, Budget-Sachbearbeiter im Preßwerk und deshalb – wie er meinte – auch „Sparbrötche“ genannt. Im Mittelpunkt seiner Rede stand der Begriff Pflicht, der auf Jubilare immer anklinge: „Beleuchten wir das Wort 'Pflicht' einmal von einer anderen Seite. Zunächst war es für uns doch Pflicht, für unsere Familien zu sorgen, damit sie leben konnten, die Kinder eine gute Ausbildung erhielten. Diese mehr private Pflicht hat sich im Laufe der Jahre dann zu jenem Pflichtbewußtsein im Betrieb entwickelt, das bei einer Feier wie

dieser so große Anerkennung findet. Pflicht! Das Wort spricht sich gelassen aus, doch was steckt dahinter? – Mühe, Fleiß, Sorgen, Enttäuschungen, aber auch Freude und positive Erlebnisse, kurz alles, was das Leben so mit sich bringt.

Die Eehälfte half nach

Seien wir doch ehrlich: wie gerne wären wir oft, wenn morgens der Wecker rasselte, lieber liegengeblieben, statt unserer Pflicht nachzugehen. Aber wer da nicht gleich spurte, dem half die treue Eehälfte nach und machte ihm schnell lange Beine. Mann, wach auf, der Opel wartet nicht! Ja, so war es: Tag für Tag, Jahr für Jahr.“ Heinz Gredy sagte zum Schluß: „Noch einmal danke ich im Namen der Jubilare für die anerkennenden Worte meiner Vorredner, danke den Organisatoren dieser Veranstaltung, wobei ich unser Werksorchester und jene nicht vergessen möchte, die nachher für Essen und Trinken sorgen und das bunte Programm gestalten. Wie man sieht, steckt auch in einer Jubilareife viel Arbeit. Der Firma aber wünschen wir weiterhin Erfolge und uns für den heutigen Abend noch viel Vergnügen.“



Stargäste des bunten Programms: Nina und Mike. Gute Stimmen, aber... (Siehe dazu die nebenstehende Glosse „Fahrende Musikanten“.)

Fahrende Musikanten

Nina und Mike, Mitwirkende des bunten Programms, brachten gute Stimmen und erfolgreiche Titel – aber unvollständiges Notenmaterial mit. Und: Zur Probe kam nur Mike. Warum Nina bei solcher „Vorleistung“ beim Auftritt auf der Bühne herummoserte und mit dem Orchester giftete, das völlig schuldlos an dem zwangsläufig dünnen Background war, ist alles andere, nur nicht die feine Künstlerart. Der Gesamtvorgang ähnelt eher dem lässigen Gehabe „fahrender Musikanten“, wenn nicht gar der Einstellung: „Was scherts mich, Hauptsache, die Kasse stimmt!“



Von ihnen wird man noch viel hören: Trompetensolisten Duo Wendling.

KUNDENDIENST-SCHECKHEFT

PKW mit OTTO-MOTOR

Nächste Sicherheitsinspektion

AUG. 1976



**OPEL-INSPEKTION
SYSTEM '76**

OPEL-Inspektions-System 1976

Im Rahmen des Kundendienst-Marketing-Programms '76 werden ab Mitte März alle aus der Produktion kommenden Opelwagen mit neuen Kundendienst-Scheckheften ausgestattet. Das Neue daran ist: Die Einführung von Zeitintervallen, und zwar Intervallen von 6 Monaten zwischen den einzelnen Inspektionen. (Ausgenommen hiervon sind die Vielfahrer, für die ein Inspektions-Rhythmus von 10.000 km bestehen bleibt.)

"Jahresinspektion"

Aufteilung des Wartungsprogramms in große und kleine Inspektionen mit fortlaufendem Wechsel. (Die große Inspektion enthält alle Wartungsarbeiten und ist einmal im Jahr notwendig und heißt aus diesem Grund "Jahresinspektion"). Zwischen den Jahresinspektionen erfolgt jeweils eine kleine Inspektion mit vornehmlich sicherheitsbetonten Wartungspunkten, die sogenannte "Sicherheitsinspektion". (Der 6 Monate-Rhythmus wird im Kundendienst-Scheckheft unübersehbar deutlich herausgestellt.)

Neue Erkenntnisse

Im „Opel-Inspektions-System 1976“ verbindet sich Bewährtes mit neuesten Erkenntnissen der Opel-Forschung. Dadurch konnte der Arbeitsumfang des neuen Inspektions-Systems um durchschnittlich 26 Prozent reduziert werden.

System gilt rückwirkend

Das neue Inspektions-System gilt außerdem rückwirkend für alle Fahrzeuge, die nach den Werksferien 1975 gebaut wurden. Der besondere Vorteil auch für unsere Werksangehörigen: Inspektion des Neuwagens — abgesehen von der kosten-

losen 1.000 km-Inspektion — nicht mehr alle 3, sondern jetzt nur noch alle 6 Monate!

Anatolisches in Rüsselsheim

In den Opel-Wohnheimen tanzt man „Zeybeck“, „Horon“ und „Keklik“. Es sind die tanzenden Derwische aus Konya. Einmal in der Woche sitzt man bei Kaffee und anderen Getränken gemütlich beieinander, spielt und tanzt, wie man es auch zu Hause liebt. Man braucht kein großes Programm, sondern überläßt es den Teilnehmern, etwas zur Unterhaltung beizutragen. So kann ein Clubraum in den Opel-Wohnheimen für Stunden zu einem Stück der fernen Heimat werden. (Bilder neben und unten.)

Sonderschichten

Der Rüsselsheimer Betriebsrat hat in einer Sondersitzung am 12. März dem Antrag der Geschäftsleitung teilweise stattgegeben und zunächst zwei weiteren Sonderschichten zugestimmt, und zwar für den 20. März und den 3. April.

Beschäftigung von Ausländern

„Wir haben seit März des vergangenen Jahres in allen Werken rund 12.500 neue Mitarbeiter für die Produktion eingestellt und dabei die Erfahrung gemacht, wie schwer es ist, die offenen Stellen mit deutschen Mitarbeitern zu besetzen, obwohl wir mit bis zu 150 Kilometer entfernten Arbeitsämtern zusammengearbeitet haben. Um die Produktion im Interesse des Kunden nicht zu gefährden, hat sich als Alternative nur die vermehrte Beschäftigung von ausländischen Arbeitnehmern angeboten.“

Dr. W. Schlotfeldt in einem Interview



NEUE VORSCHRIFTEN

Immer noch GURTMUFFEL!

Vom 1. Januar dieses Jahres an haben die Autofahrer eine Reihe neuer Verkehrsregeln zu beachten. Wohl die wichtigste ist die Pflicht, den Sicherheitsgurt anzulegen. In den ersten Wochen war die Bilanz nicht ermutigend: Gurtmuffel, wohin man schaute. Inzwischen ist die Einsicht gewachsen; die jüngsten Beobachtungen sprechen von einer Zunahme der Gurtanlagequote. Dennoch ergibt das noch kein positives Gesamtbild.

Viele Autofahrer – und das gilt auch für zahlreiche motorisierte Opel-Mitarbeiter – halten es (noch) nicht für nötig, den Gurt zu benutzen, vor allem nicht im Stadtverkehr. Da diese Mißachtung nicht mit Strafe bedroht wird, scheinen sich viele Säumige auf den alten deutschen Grundsatz zu verlassen, daß man einer Bestimmung nur dann nachzukommen hat, wenn ihre Verletzung mit Strafe belegt wird. Wenn allzu viele Autofahrer auf die Dauer die Ansnallpflicht nicht erfüllen, wird die Einführung eines Bußgeldes die notwendige Folge sein. Das erklärte kürzlich unmißverständlich Bundesverkehrsminister Gscheidle, der im Gurtanlegen eine notwendige Schutzmaßnahme sieht.

Überzeugend nachgewiesen

Die Automobilindustrie, Opel eingeschlossen, hat durch unzählige Crash-Tests die wichtige, unter Umständen lebensrettende Funktion des Gurts überzeugend nachgewiesen. Auch der HUK-Verband, der Zusammenschluß der Haftpflichtversicherer, ist nach jahrelangen, sehr sorgsam und umfassenden Untersuchungen von Unfällen mit Personenschäden zu den gleichen Ergebnissen gekommen. Die Automobilclubs treten ebenfalls eindeutig für das Gurtanlegen ein. Die Mahnung erfolgt aus gutem Grund, denn fast jeder zweite tödlich verunglückte Autofahrer könnte noch leben, wenn er angeschnallt gewesen wäre.

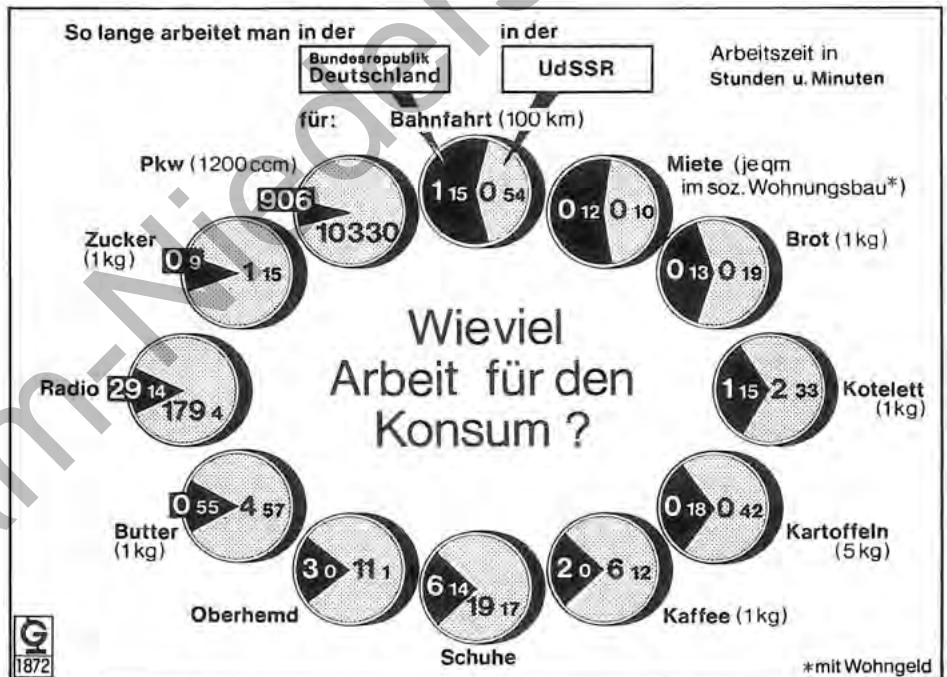
Gerichte und Versicherer

Die Wichtigkeit des Gurts wird auch noch dadurch unterstrichen, daß die Gerichte, die Unfälle zu verhandeln haben, bei ihren Entscheidungen auf die Ansnallpflicht verweisen. Außerdem ist damit zu rechnen, daß Versicherungsgesellschaften in dem Unterlassen des Ansnallens ein Mitverschulden sehen und dementsprechend ihre Leistung kürzen. Bevor Justitia auf das fehlende Verständnis für das Gurttragen mit einem bitteren Nachhilfeunterricht reagiert, sollte man selbst zu besserer Einsicht gelangt sein. Wo sie gegenwärtig im Verkehr noch fehlt, kann ein Polizist zwar nur freundlich mahnen, den Gurt anzulegen. Daß er eines Tages ein Bußgeld „verordnen“ kann, dazu sollte es erst gar nicht kommen. Alle Autofahrer sind daher erneut aufgerufen, das durch konsequentes Gurttragen zu verhindern.



Ein Sicherheitsnetz für alle Caravan- und Kadett-City-Modelle kann ab sofort als Sonderausstattung bestellt werden. Das Sicherheitsnetz dient als Insassenschutz gegen auf der Ladefläche abgestellte Gegenstände und als Trennwand bei Tier-

transporten. Es ist technisch so ausgelegt, daß z.B. ein 25 kg schweres Gepäckstück bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 50 km/h abgefangen wird, ohne daß Fahrer oder Beifahrer durch das Ladegut zu Schaden kommen können.



Der Blick nach draußen

Nur Bahnfahrten ist für den Sowjetbürger wesentlich billiger, aber wehe, wenn er von der Schiene auf das eigene Auto umsteigen will; dann greift die sozialistische Planwirtschaft rigoros zu: Sie verlangt für einen volkstümlichen Pkw einen elfmal so hohen Preis wie in der „kapitalistischen“ Bundesrepublik; ein Sowjetverdiener muß dafür elfmal so lange arbeiten wie ein bundesdeutscher Industriearbeiter. Verglichen damit nehmen sich einzelne Nahrungsmittel fast billig aus, obwohl auch sie in der Sowjetunion erheblich mehr Lohnminuten bzw. -stunden kosten als in der Bundesrepublik. Selbst für Grundnahrungsmittel, ein Kilogramm Brot, muß der Sowjetmensch die Hälfte mehr aufwenden – 19 Lohnminuten gegenüber 13 westdeutschen. Fleisch liefert die sowjetische Landwirtschaft zum doppelten „Preis“ der deutschen; Zucker und Butter werden mit dem achtfachen Preis an Arbeitszeit schon fast zu Luxusgütern – ein teurer Tribut an die ungenügende Produktion der Kolchos. Auch alltägliche Industrieprodukte läßt sich die sowjetische Planwirtschaft mit einem Vielfachen des westlichen Arbeitsaufwands von ihren Bürgern bezahlen. Freilich, dem sowjetischen Konsumenten fehlen die Vergleichsmöglichkeiten, um den enormen Abstand zwischen drinnen und draußen voll wahrzunehmen – ein Abstand, der, in Entwicklungsjahren gemessen, zwei bis drei Jahrzehnte beträgt und sich nur im Zeitlupentempo verringert. G.



Luftaufnahme aus den zwanziger Jahren. Vorn die alte Opel-Rennbahn am Schönauer-Hof. Dahinter Rüsselsheim und das Werk.

Rückschau

Die alte Opel-Rennbahn

Einst Einfahrbahn und Schauplatz aufregender Rennen

In unserer letzten Ausgabe brachten wir einen Bericht über das Opel-Prüffeld bei Dudenhofen. In diesem Zusammenhang mag von Interesse sein, daß unser Unternehmen bereits nach dem ersten Weltkrieg im Süden Rüsselsheims in nächster Nähe des Schönauer Hofes eine Einfahrbahn erbaut hatte, die auch zum Schauplatz vieler Rennveranstaltungen wurde. Ihr ist der folgende Beitrag unseres Mitarbeiters O. G. Rau im Rahmen unserer „Rückschau-Serie“ gewidmet.

Wer das Waldgebiet in der Nähe des Schönauer Hofes durchquert, dem fallen nicht nur Warnschilder auf, die die Existenz von Trinkwasserbrunnen verkünden, er wird auch durch die wallartigen Reste eines offensichtlich von Menschenhand geschaffenen Bauwerkes überrascht. Wer würde glauben, daß vor einem halben Jahrhundert an der gleichen Stelle Zehntausende von Menschen begeistert die Rennsieger bejubelten, die hier ihre Runden drehten?

„Autoprobierbahn“

Die Opel-Rennbahn wurde kurz nach dem ersten Weltkrieg als zunächst reine Einfahrbahn errichtet. In früherer Zeit gab es eine

kleine ovale Einfahrbahn dort, wo sich heute die Grünanlage vor der Sanitätsstation I ausdehnt. Sie reichte jedoch bald nicht mehr aus, so daß die Produktionsfahrzeuge auf öffentlichen Straßen eingefahren werden mußten. Das führte natürlich zu Problemen, und so schrieb ein Regionalblatt 1915 unter der Überschrift „Autoprobierbahnen“: „Die hessische Regierung hat den Opelwerken in Rüsselsheim aufgegeben, sich zum Ausprobieren der beinahe versandfertigen Automobile eine Rennbahn anzulegen, da die Verkehrswege zu sehr ruiniert und das Publikum zu sehr gefährdet und belastigt würde, als daß man länger die Raserei auf den Straßen

gestatten könne.“ Mit dem Bau wurde dann nach dem ersten Weltkrieg begonnen.

Später eine Rennstrecke

Im Laufe der zwanziger Jahre entwickelte sich die neue Einfahrbahn immer mehr zu einer echten Rennstrecke. 1,5 km lang, besaß sie eine Kurvenüberhöhung und war für Geschwindigkeiten bis nahezu 150 km/h angelegt, was für die damaligen Begriffe phantastisch schien. Es gab Radrennen, auch als Steherrennen, später Motorrad- und Autorennen. Der OPEL GEIST, die Werkzeitschrift jener Zeit (siehe auf Heft 1/2 '76) schrieb 1930 in einem Rückblick: „Das erste Autorennen war ein Ereignis. Zum ersten Male wurde ein Tempo von 140 km/h erreicht. Der Anblick war für die Zuschauer derart aufregend, daß viele sich abwandten und aufatmeten, als diese ‚entsetzliche‘ Raserei zu Ende war. Es bedeutete für den Autorennensport den Wendepunkt. Ziemlich rasch hintereinander folgten verschiedene

Veranstaltungen von Motorrad- und Autorennen. Auf dem großen internationalen Rennen von 1923 trafen sich die besten Fahrer der ganzen Welt. Es war ein Ereignis für Rüsselsheim, und nicht weniger als 50.000 Zuschauer wohnten dem Rennen bei: es starteten 46 Fahrer auf der Bahn." Andere zeitgenössische Kommentare besagen, daß die Opel-Rennbahn damals höhere Popularität genoß als der Nürburgring.

Die „Laubfrosch“-Parade

Im Jahre 1925 war es ein großes Ereignis, im Anschluß an ein Auto- und Motorradrennen 20.000 Zuschauer eine Tageserzeugung von „Laubfröschen“ vorgeführt wurde. So bekam eine große Öffentlichkeit

erstmalig eine lebendige Vorstellung davon, was 125 Wagen als Tagesleistung für einen Zuwachs bedeuten. Im Laufe der dreißiger Jahre verfiel die Rennbahn, es gab keine Rennen mehr; auch die Nutzungseinschränkungen wegen der Wassergewinnung durch die Stadt Mainz mögen eine Rolle gespielt haben. Die Holztribünen begannen zu verfaulen, die Anlage wurde nach unseren Quellen nur noch gelegentlich für Sonderversuche der Technischen Entwicklung verwendet. Während des Krieges befand sich auf dem Gelände eine Scheinwerferstellung der Fliegerabwehr. Pläne, ein Kleingartengelände für Werksangehörige einzurichten, wurden erörtert, dann aber verworfen. Schließlich riß man die Tribünen ab. 1949 beendete Opel den Pachtvertrag. OGR



Rennen auf der alten Opel-Rennbahn mit Geschwindigkeiten bis zu 150 km/h.



Angeführt vom damaligen Opel-Werksorchester die berühmte „Laubfrosch“-Parade, auf die im nebenstehenden Text näher eingegangen wird.

REICHE VERLIERER

Ich vermißte meinen Schirm, einen „Knirps“, den ich immer vorsorglich bereit habe, damit plötzlicher Regen mich nicht überrascht. Irgendwo im Werk mußte er liegengeblieben sein. Da erinnerte ich mich des Opel-Fundbüros, bei dem sich manche verlorene Dinge wieder einfänden sollen. Tatsächlich, mit meinem Anruf (Tel. 679) hatte ich Glück. Der Schirm war auf dem Fundbüro gelandet. Mein Fall war also aufgeklärt, doch viele andere Fälle sind es nicht, denn ich erfuhr bei dieser Gelegenheit, daß sich im Fundbüro allerlei Verlorenes ansammelt: Geld, Geldbörsen, Ringe, Schmuck, Taschen, Schirme und noch vieles andere mehr. Aber nur wenige Verlierer fragen nach. Ob wir so viele reiche Leute unter uns haben, daß sie nicht einmal an das Fundbüro denken, wenn sie etwas verloren haben? Geld, Ringe oder andere wertvolle Sachen schreibt man doch nicht einfach ab, sondern bemüht sich, sie wieder zu bekommen. Oder ist es Bequemlichkeit?

MENTALITÄTSUNTERSCHIEDE

Eine solche Beobachtung macht man nicht alle Tage: Ein junger, adrett aussehender Mann von ungefähr 20 Jahren, die Hängetasche über der Schulter, strebt nach der Schicht einem der Portale zu. Dabei spielt er munter auf einer Mundharmonika. Ein dazwischen geträllertes Liedchen verrät, daß er ein Italiener ist. Ist er froh, die Arbeit hinter sich zu haben, voll freudiger Erwartung auf den Feierabend, oder ist er ohne besonderen Grund so gut gelaunt, weil das in seiner Art liegt? Ich frage mich, ob ein Deutscher, den seine Kollegen kurz nach der Arbeit mundharmonikaspieldend beobachten, nicht damit rechnen muß, von ihnen als „Spinner“ angesehen zu werden. Einem Südländer billigt man dagegen wohl „mildernde Umstände“ zu, akzeptiert sein Verhalten. Auch auf solche Weise äußern sich die Mentalitätsunterschiede der Völker.

RABIAT AUF WERKSTRASSEN

Neulich ging ich über einen Zebrastrifen. Dabei retteten mich einige Sprünge davor, von einem Wagen erfaßt zu werden, der dahergebraust kam als ob ich gar nicht da gewesen wäre. Auch andere Leute haben solche oder ähnliche Erfahrungen auf unseren Werkstraßen gemacht. Man muß diese rabiatischen Autofahrer eindringlich an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h erinnern, damit nicht einer sich erst nach einem Unfall darauf besinnt.

Spectator



Macht Nebel benebelt?

Der sich im Nebel hinter dem breiten Rücken eines Lastzuges sicher fühlende Autofahrer wußte nicht, wie ihm geschah. Plötzlich wuchsen die Brummi-Rückleuchten zu riesengroßen Sonnen, und die gerade noch so schutzvermittelnde Rückwand stürzte förmlich auf ihn zu.

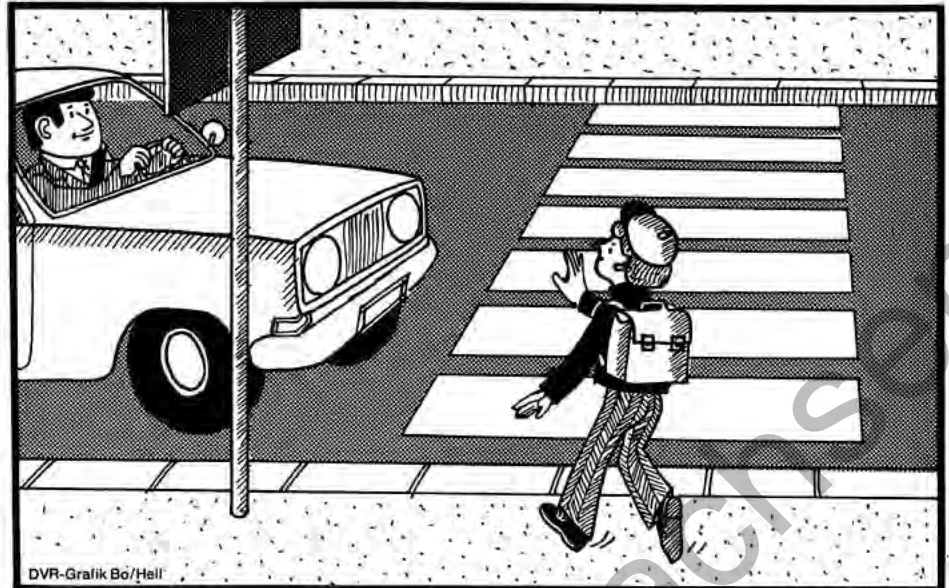
Massenkollision eingeleitet

Als der Fahrer nach dem ersten Schreck schließlich auf die Bremse stieg, hatte der Lastzug seinen Bremsweg schon abrupt beendet. Er war auf einen stehenden Kollegen aufgeprallt und hatte damit eine Massenkollision eingeleitet. Dem nachfolgenden Fahrer fehlten der notwendige Anhalteweg und der Mut zum „Seitensprung“ auf die Überhol- oder Standspur, der ihn aus der Gefahrenzone hätte bringen können. Aber auch kein Lenker der nachfolgenden Fahrzeuge hatte das Herz zur Flanken-Flucht, um die Kettenreaktion zu unterbrechen. So fuhren viele Autos ins Blechmassaker und einer gewaltsamen Verkürzung ihrer Autos entgegen.

Traue keinem im Nebel!

Es ist unbegreiflich, wieviel blindes Vertrauen viele Kraftfahrer bei Fahrten im Nebel in ihre Vordermänner setzen. Obwohl sie wissen müssen, daß auch andere keine Radaraugen haben und nicht mehr sehen als sie selbst, schließen sie dicht auf und folgen dem selbstmörderischen Tempo der „Rattenfänger im Nebel“. Um eine der gefürchteten Massenkollisionen auszulösen, genügt dann oft schon eine geringe Geschwindigkeitsverminderung an der Kolonnenspitze. Andere fühlen sich besonders sicher hinter dem Rücken eines Lastzuges und vertrauen im Ernstfall auf seinen langen Anhalteweg. Doch auch das kann ein Fehlschluß sein, denn ein unbeladener Lastzug steht fast so schnell wie ein Pkw, und auch ein dicker Brummer kann plötzlich auf ein Hindernis prallen,

Kinder im Verkehr



DVR-Grafik Bö/Hell

Es ist richtig, Kinder dazu anzuhalten, die Fahrbahn möglichst nur an Ampeln und Zebrastreifen zu überqueren. Trotzdem kommt es an Zebrastreifen immer wieder zu Unfällen: Kinder betreten unverhofft den Überweg, ohne vorher ihre Absicht deutlich anzuzeigen und ohne einen Blickwechsel mit dem Kraftfahrer. Kraftfahrer sollten bedenken, daß Kinder vielfach unentschlossen sind, weil sie die Absicht und die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs nicht richtig einschätzen können. Fahren Sie deshalb mit verminderter Geschwindigkeit an den Zebrastreifen heran und geben Sie dem wartenden Kind durch ein deutliches Handzeichen erkennbar den Vortritt! Auch wenn Sie es eilig haben: Fahrzeuge, die am Zebrastreifen anhalten, dürfen auf keinen Fall überholt werden!

Ein paar Grundsätze

Zum verkehrsgerechten Verhalten im Nebel ein paar Grundsätze. Gerade im Nebel gilt, Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Das heißt, nur sich selbst vertrauen und immer wieder selbst kontrollieren, ob die Geschwindigkeit in km/h identisch ist mit der Sichtweite in Metern. Die Sichtweite aber auch voll ausnutzen,

indem man öfters die Scheiben, Scheinwerfer und Rückleuchten säubert und im Auto nicht raucht! Kommt es zum Stau im Nebel, sofort die Warnblinkanlage einschalten. Und auch das ist zu bedenken: Nebelfahrten machen schnell müde, besonders die Augen. Wenn die Wahrnehmungsfähigkeit nachläßt, gilt nur eins: runter von der Straße, eine Pause einlegen oder überhaupt die Fahrt beenden. -AvD-

Fernlicht nutzen

Blenden Sie auch immer so früh ab, wenn Ihnen im Dunkeln einer entgegenkommt? Ja? Dann machen Sie's falsch. Denn was Sie dem fernen Partner zuliebe tun, kann einem näheren zum Bösen ausschlagen – vielleicht einem Fußgänger, der deutlich zu erkennen gewesen wäre, wenn das Fernlicht noch ein wenig länger geleuchtet hätte. Sie sollten deshalb erst abblenden, wenn der Entgegenkommende anfängt, Ihnen mit den vollen Scheinwerfern lästig zu fallen. Und dann ist er oft schon ziemlich nahe: Besonders wenn die Straße nicht schnurgerade läuft. Der Fernlichtstrahl ist nämlich schmal. Fahren die Wagen nicht direkt aufeinander zu, stört er oft weniger als man glaubt. Aber sind die anderen, die zu spät abblenden, nicht viel schlimmer? Gewiß, die

Blender sind eine rechte Plage. Aber oft hat man auch den Eindruck, daß die Chancen zum Aufblenden zu wenig genutzt werden. Es sind die Chancen für Leben und Gesundheit derer, die sich unerkannt am Straßenrand bewegen – einsamer Wanderer oder Radfahrer mit kaputtem Rücklicht, die gar nicht ahnen, wie dicht am Unglück sie entlangspazieren. Vor allem ihretwegen sollte man sein Fernlicht nutzen, wann immer es geht.

Daß man fair dabei ist und den Gegenverkehr schont, versteht sich von selbst. Fahren nun aber zwei Autos in die gleiche Richtung, dann sollte der hintere abblenden, sobald er den anderen vor sich sieht – und der wieder sollte für beide den Fernlicht-Lotsen spielen. So bleibt er von Blendung durch den Rückspiegel verschont, und der zweite sieht fast so gut, als ob er selbst mit Fernlicht führe. DVR

Lehrstellenangebot um 25 Prozent erhöht!

In erster Linie als einen Beitrag zum Abbau der zunehmenden Jugendarbeitslosigkeit sieht das Unternehmen die Erweiterung seines Lehrstellenangebots im Werk Rüsselsheim um 25 Prozent. Damit steigt die Zahl der Auszubildenden, die am 1. September eingestellt werden, von 220 auf 275. Alle Ausbildungsberufe sind von dieser Erhöhung in etwa gleichem Umfang berücksichtigt. Darüber hinaus plant Opel, behinderte Jugendliche in das Stellenangebot einzubeziehen. Außerdem wird überlegt, ob und wie man arbeitslosen Jugendlichen eine gezielte Anlernausbildung vermitteln kann.

„Mit der Erhöhung unseres Angebots an Ausbildungsplätzen sind wir an der äußersten Grenze unserer Einstell-Kapazität für Auszubildende“, erklärte Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt. Denn Opel wolle auf der einen Seite in jedem Fall eine gleichbleibend hohe Qualität der Ausbildung garantieren, zusätzlich aber auch allen Jugendlichen – bei entsprechender Qualifikation – die Möglichkeit zur späteren Übernahme in ein Arbeitsverhältnis.

Als einen Beitrag zur Integration jugendlicher Behinderter in die spezifische Umwelt im Beruf und am Arbeitsplatz wertete Dr. Schlotfeldt die Bestrebungen des Unternehmens, auch Ausbildungsplätze für Behinderte zu schaffen. Es soll jetzt

untersucht werden, in welcher Weise diese Gruppe umgeschult oder für einen Beruf ausgebildet und inwieweit dafür Unterstützung gewährt werden kann.

Die Aufnahme entstand in der Rüsselsheimer Lehrwerkstatt. Sie zeigt eine Gruppe von auszubildenden Werkzeug-

machern während einer Unterweisung über Gewindeaufbau und Gewindearten durch Ausbildungsmeister H. Klos. (Insgesamt wurden im gewerblichen Bereich des Unternehmens – Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern – Ende 1975 1.121 junge Menschen in 18 Berufen ausgebildet.)



Wir gedenken (Werk Rüsselsheim)

Wilhelm Thiel, Rentner
geb. 22.4.12 gest. 4.1.76

Margarete Schömig, Inspektion
geb. 1.6.35 gest. 10.1.76

Franz Michaut, Rentner
geb. 14.7.96 gest. 12.1.76

Peter Fendt, Rentner
geb. 20.1.98 gest. 17.1.76

Reinhold Frank, Rentner
geb. 17.11.12 gest. 19.1.76

Wilhelm Lauterbach, Instandh.
geb. 13.12.27 gest. 19.1.76

Georg Nickel, Rentner
geb. 29.9.00 gest. 19.1.76

Peter Vinson, Rentner
geb. 18.7.05 gest. 19.1.76

Walther Seidel, Rentner
geb. 17.2.90 gest. 20.1.76

Gustav Kugies, Rentner
geb. 7.7.01 gest. 20.1.76

Johannes Deußer, Rentner
geb. 13.2.99 gest. 21.1.76

Otto Henkel, Rentner
geb. 3.12.09 gest. 21.1.76

Erich Schulz, Rentner
geb. 1.8.05 gest. 21.1.76

Hubert Koch, Z. Masch.-Abt.
geb. 14.2.24 gest. 22.1.76

Johann Frank, Rentner
geb. 7.9.00 gest. 23.1.76

Johann Eder, Rentner
geb. 18.12.04 gest. 24.1.76

Georg Gerhard, Rentner
geb. 7.10.13 gest. 25.1.76

Franz Mann, Rentner
geb. 19.1.00 gest. 26.1.76

Paul Waldert, Rentner
geb. 18.5.02 gest. 27.1.76

Heinrich Becker, Rentner
geb. 31.10.05 gest. 29.1.76

Adam Diefenbach, Rentner
geb. 27.11.95 gest. 29.1.76

Franz Habann, Rentner
geb. 20.12.10 gest. 30.1.76

Anton Fiedler, Rentner
geb. 8.10.10 gest. 31.1.76

Franz Oehl, Rentner
geb. 11.10.97 gest. 31.1.76

Walter Kern, Instandhaltung
geb. 23.3.28 gest. 1.2.76

Otto Debus, Rentner
geb. 19.1.05 gest. 3.2.76

Max Helk, Rentner
geb. 23.5.02 gest. 3.2.76

Wilhelm Frey, Rentner
geb. 21.10.99 gest. 4.2.76

Adam Jost, Rentner
geb. 3.2.02 gest. 4.2.76

Adolf Röder, Rentner
geb. 23.7.05 gest. 4.2.76

Georg Berker, Rentner
geb. 10.11.05 gest. 7.2.76

Karl Fuchs, Rentner
geb. 4.8.03 gest. 7.2.76

Heinrich Schmitt, Rentner
geb. 10.2.90 gest. 9.2.76

Ferd. Simmer, PV-Kar.-Unterzsb.
geb. 21.12.32 gest. 9.2.76

Anton Solms, Rentner
geb. 30.7.99 gest. 9.2.76

Maria Waldhauser, Rentnerin
geb. 8.5.01 gest. 9.2.76

Karl Kubosch, Rentner
geb. 24.10.02 gest. 11.2.76

Ernst Schuchmann, Rentner
geb. 31.10.07 gest. 12.2.76

Johann Jos. Bachmann, Rentner
geb. 3.11.03 gest. 12.2.76

Erich Wilde, Rentner
geb. 4.10.00 gest. 12.2.76

Hans Kornder, Rentner
geb. 13.4.05 gest. 13.2.76

Heinrich Priester, Rentner
geb. 16.8.97 gest. 13.2.76

Heinrich Stumpf, Rentner
geb. 9.2.00 gest. 13.2.76

Wilhelm Förster, Rentner
geb. 1.3.94 gest. 14.2.76

Lorenz Bolz, Schweißmasch.u.Vorr.
geb. 19.6.18 gest. 15.2.76

Sebastian Funkel, Rentner
geb. 20.8.04 gest. 15.2.76

Kurt Czichon, Instandhaltung
geb. 12.2.16 gest. 18.2.76

Friedr. Zeißler, Instandh.
geb. 12.11.21 gest. 22.2.76



WERK BOCHUM



VORSCHLAGWESEN

Hartes Rennen

Wanderschild und Urkunden
für erfolgreiche
Bochumer Abteilungen

Neben der persönlichen Prämie für einen Verbesserungsvorschlag und einer Jahresveranstaltung gibt es beim Vorschlagwesen den Abteilungswettbewerb. Es wird nach einem Punktesystem die erfolgreichste Abteilung ermittelt. Berücksichtigt wird dabei die Anzahl der eingereichten Vorschläge, die Ersteinsendung eines Werksangehörigen und bei den angenommenen Vorschlägen die Höhe der Prämien. Nach Ablauf eines Jahres wird die Rangliste erstellt. Die Höchstpunktzahl lag 1975 bei 964,36, der Werksdurchschnitt bei 396,75 Punkte. Ein hartes Rennen. In keinem Jahr zuvor haben die Bereiche so gekämpft.

Die ersten Drei

Trotzdem konnte sich, wenn auch nicht mit dem großen Abstand früherer Jahre, die Abteilung Produktions-Vorbereitung Karosserie mit den Bereichen Planung und Konstruktion wieder den 1. Platz sichern. Bereits 1970 einmal auf dem 2. Platz, hat die Abteilung Produktentwicklung und Konstruktion im Jahre 1975 diesen Platz zum zweiten Mal erreicht, wobei beachtenswert erscheint, daß nach dem 3. Quartal 1975 die 13. Position eingenommen wurde. Zum dritten Mal auf dem 3. Platz – und auch sonst immer vorn zu finden – hat die Prozeßabteilung als erste Abteilung mit überwiegend Lohnempfängern gezeigt, daß mit gezielten Maßnahmen vieles zu erreichen ist.

Wanderschild und Urkunden

Als äußeres Zeichen der Anerkennung wurde den Abteilungsleitern und den Abordnungen der Abteilungen vor kurzem durch H. Gensert, Leiter des Werkes Bochum, eine Urkunde übergeben. Die Siegerabteilung bekam außerdem das neugeschaffene Wanderschild (unsere Abbildung) überreicht. E. Eurich, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, berichtete im Rahmen der Siegerehrung über die Aufwärtsentwicklung im Vorschlagwesen. Im Jahr davor mußte man einen Rückgang hinnehmen, der alle Stellen zum Nachdenken



Das Augenlicht gerettet

Erfolg der Sicherheitsbelehrung

gezwungen hatte. Den Grund für den Aufwärtstrend sah E. Eurich darin, daß die Führungskräfte in Verbindung mit dem Förderkreis für das Vorschlagwesen Mitarbeiter wieder oder auch zum ersten Mal an das Vorschlagwesen herangeführt haben. Das Ziel, das man sich gesteckt hatte, 25 Prozent der Werksangehörigen zur Mitarbeit zu gewinnen, konnte nicht nur erreicht, sondern wesentlich überschritten werden. 1975 hatten 32 Prozent der Mitarbeiter wenigstens einen Vorschlag eingereicht. Das ist in einem Werk von der Größe des unsrigen mit Sicherheit in Europa noch nie erreicht worden.

Dank an die Mitarbeiter

Nicht ganz zufrieden äußerte sich E. Eurich über die Anzahl der bearbeiteten Vorschläge. Hier müsse alles getan werden, um einen Abbau der in Arbeit befindlichen Vorschläge zu erreichen. Mit dem Dank an Werksleitung, Führungskräfte und anwesende Mitarbeiter, daß das vergangene Jahr für das Vorschlagwesen so erfolgreich war, schloß E. Eurich seine Ausführungen. — H. Gensert bemerkte im Rahmen der Siegerehrung, daß Außenstehende die Frage stellen könnten, warum Opel soviel Aufhebens um das Vorschlagwesen mache. Der Grund liege einfach darin, daß diese Einrichtung für die Mitarbeiter und für das Werk erhebliche Vorteile bringe. Für die Einsender sei es die Prämie und die aktive Teilnahme am Werksgeschehen, für das Werk die Ersparnis, Rationalisierung, Verbesserung der Qualität und Sicherheit.

„Aktuell wie nie zuvor“

H. Gensert fuhr fort: „Das Vorschlagwesen ist so aktuell und so wichtig wie nie zuvor. Wir stehen vor noch nie dagewesenen Problemen. Hervorgehoben durch Kostensteigerungen in Material, Löhnen und Gehältern, durch sonstige tarifizierte und vereinbarte Leistungen, durch den härter gewordenen Konkurrenzkampf im Inland, insbesondere durch die Schwierigkeiten auf den Exportmärkten. Nur durch Neuerungen können wir den auf den Preisen lastenden Druck ausgleichen. Hierfür muß sich jeder Beschäftigte bei Opel ausnahmslos verantwortlich fühlen.“ — Nach der Siegerehrung fand eine Aussprache statt. 1975 gingen insgesamt 16.871 Vorschläge ein, die ausgezahlte Prämiensumme lag über eine Million DM. — Auf dem mittleren Bild Überreichung der Siegerurkunde. Von links H. Gensert, Leiter des Werkes, A. Sattler und K.H. Hörling von der Abteilung PV-Karosserie, die den ersten Platz belegte. Auf dem unteren Bild die Sieger. Von links E. Eurich, Vorschlagwesen, H. G. Warda, Produktentwicklung und Konstruktion, A. Sattler, PV Karosserie (Bereich Planung und Verwaltung), R. Berneke, Prozeßabteilung, und K. H. Hörling, PV-Karosserie (Bereich Konstruktion).

Hatte der Maschinenbedienungsman F. am 6. Februar 1976 Glück, oder hat er seinem Meister die Erhaltung seines linken Auges zu verdanken? — Über den Wert von Sicherheitsbelehrungen bestehen mitunter und vor allem immer dann unterschiedliche Meinungen, wenn der Erfolg nicht sofort sichtbar ist. Abgesehen davon sind jedoch Sicherheitsbelehrungen ein integrierter Bestandteil der wahrzunehmenden Fürsorgepflicht eines jeden Vorgesetzten. An jenem Tage sah der Werksangehörige anfangs nicht so richtig ein, die Schutzbrille ständig an seinem so harmlos scheinenden Arbeitsplatz zu tragen. Meister Dany hatte ihn deshalb erneut auf das Tragen dieses Körperschutzartikels hingewiesen.

Kräftiger Ruck

Und nun trat ein Ereignis ein, mit dem der Maschinenbedienungsman nicht gerechnet hatte. Er wollte einer Rundtisch-Einpreßvorrichtung eine bearbeitete Drucklagerführung entnehmen. Da sich das Werkstück auf der Werkstückaufnahme verklemmt hatte, zog er es mit einem kräftigen Ruck ab. Seine hierbei aufgewandte Kraft war so groß, daß er das Werkstück zwangsläufig gegen sein

linkes Hartbrillenglas schlug. Das Glas bekam durch den Schlag unzählige Risse und er einen großen Schreck; doch das Auge blieb durch die Schutzwirkung des Hartglases unverletzt.

Kluge Leute bauen vor

Es handelt sich bei den Schutzbrillen-Hartgläsern um ein Glas, das durch eine Spezialhärtung eine solche Festigkeit erhält, Gewalteinwirkungen aller Art standzuhalten. Selbst sich dabei vom Brillenglas lösende Bruchstücke können das Auge nicht verletzen, weil sie durch die Härtung stumpf sind. Der unverletzte Werksangehörige war seinem Meister nach dem Unfall dankbar für den rechtzeitig zuteil gewordenen Sicherheitshinweis.

Darüber sollten alle jene nachdenken, die einfach nicht einsehen wollen, warum man so ein „Ding“ am Kopf tragen soll und nicht in der Tasche. Die Schlußfolgerung kann deshalb nur sein: Die wirklich kluge Frau und der wirkliche kluge Mann bauen vor — sie tragen die Schutzbrille. Übrigens: Es war das 57. Auge, das im Werk seit 1962 durch eine Opel-Schutzbrille erhalten worden ist. Sind noch mehr Beweise notwendig? ? ? E.G.



An den Rand geschrieben

Zack, da lag ich auf dem Boden. Mein Kollege Walter, der mich immer in seinem Wagen mitnimmt, lachte, weil ich nicht auf dem Beifahrersitz seines Ascona saß, sondern neben dem Wagen. Was war passiert? „Gute“ Kollegen, Umweltverschmutzer möchte ich sagen, hatten auf dem Parkplatz wieder Müllkippe gespielt: Flaschen lagen herum, und ich bin in der Dunkelheit darüber gestolpert. Es war noch mal gut gegangen. Ich hatte nur ein paar blaue Flecken am Hinterteil, doch es hätte schlimmer ausgehen können.

Auf der Fahrt nach Haus erzählte mir Walter, daß kürzlich einem Werksangehörigen auf der Heimfahrt ein Reifen geplatzt sei. Es soll nicht viel passiert sein. Ursache nach Meinung der Polizei: Glassplitter im Reifen! Der Kollege hätte sich noch genau erinnern können, daß dort, wo er seinen Wagen auf dem Parkplatz abgestellt hatte, zertrümmerte Coca-Flaschen herumlagen.

Obwohl unsere Parkplätze ständig gereinigt werden, liegen immer wieder – meistens nach den Pausen – leere Flaschen, Dosen und sonstige Abfälle herum, die achtlos neben den Autos zurückgelassen werden. Eine Unverschämtheit! Mein Vorschlag: Wir starten eine „Aktion SP“! Saubere Parkplätze! Jeder Parkplatzbenutzer sorgt mit für Ordnung, und schon ist die Gefahr gebannt. Das meint Euer Hennes



Folklorefest im Wohnheim

Tischtennisturniere, Fußballspiele, Filmabende, Ausflüge, orientalische Brettspiele usw. gehörten schon immer zur Freizeitgestaltung in den Opel-Wohnheimen. Geplant, angeregt und durchgeführt von den Mitarbeitern des Jugendsozialwerkes e.V. Diese Institution verwaltet die Heime und kümmert sich um die Bewohner. Heimleiter Luis Barrantes und sein Assistent Allahverdi Aydin – von seinen türkischen Landsleuten „Ali“ genannt – vom Wohnheim Hauptstraße 82 in Bochum-Langendreer hatten kürzlich einen Einfall: Wir veranstalten ein Folklore-Fest.

An einem Sonntag im Februar wurde der Plan Wirklichkeit. Im Wohnheim wackelte buchstäblich die Wand. Der Aufenthaltsraum war übertoll. Man hatte über gute Bekannte die Musikgruppe „Emrah Cifci“ mit Sängerinnen und Tänzerinnen verpflichtet. Es rollte ein 3-Stunden-Programm ab: Orientalische Musik, Gesang, Tänze. Hauptattraktion waren die Bauchtänze (Bild). Es dauerte nicht lange, bis die türkischen Bewohner des Heimes ebenfalls mit den Hüften wackelten und den Takt schlugen. Ein gelungenes Fest. Ähnliche Veranstaltungen sollen folgen. Geplant sind auch Diskussionen und Vorträge.

Jugendsportabzeichen erkämpft

Im Rahmen der wöchentlichen Sportstunden, die von unseren Mitarbeitern W. Brennert, Kontrolleur in der Abteilung PV-Karosserie, und H. Urbanowitz, Meister in der Abteilung Qualitätskontrolle und Inspektion, durchgeführt wer-

den, hatten die gewerblichen Auszubildenden Gelegenheit, das Jugendsportabzeichen zu erwerben. Kürzlich konnte den Jugendlichen R. Mausbach, R. Kuschnerit, P. Brzoza, G. Kluge, K. Reuter, F. Frühling, M. Förster, W.

Salloch und M. Schulz, die die Bedingungen erfüllt hatten, durch Übungsleiter H. Urbanowitz das Sportabzeichen überreicht werden (rechtes Bild). Unsere sportliche Anerkennung! Das Beispiel sollte Schule machen. Im April beginnen nach der Winterpause wieder die regelmäßigen Sportstunden. Ob es dann wohl mehr sein werden, die sich für das Sportabzeichen interessieren?



Einer von uns

Für das Allgemeinwohl tätig

Eine Dortmunder Tageszeitung bezeichnete unseren Mitarbeiter Willi Steinbach (Bild) kürzlich als „Bürgermeister“ des Dortmunder Westens. Aber solche Worte mag der 1931 geborene Bezirksvorsteher der westlichen Innenstadt Dortmund nicht hören. Er versteht sich, ebenso wie seine 11 Kollegen in den übrigen Stadtbezirken Dortmunds, als Mittler zwischen den Bewohnern seines Bezirkes und dem Rat der Stadt Dortmund. Konsequenter möchte Willi Steinbach die Möglichkeiten



einer bürgernahen Verwaltung durch die neu geschaffene Bezirksverfassung in Nordrhein-Westfalen ausnutzen.

Dabei geht es ihm neben einer Beteiligung aller Bürger am kommunalpolitischen Geschehen insbesondere auch darum, den vom ehemaligen Bundeskanzler Willy Brandt geprägten Ausdruck von der Lebensqualität, besonders für die sozial Benachteiligten, zu verwirklichen.

Seine politische Karriere begann der damals 30jährige 1961 mit dem Eintritt in die SPD. 1965 entsandte ihn seine Partei in den Dorstfelder Bürgerrat, dem Vorgänger der heutigen Bezirksvertretung. Von 1970 bis 1975 war er Vorsitzender des Bürgerausschusses.

Seine Verbundenheit mit den 60.000 Bewohnern seines Wahlbezirkes kommt darin zum Ausdruck, daß er seit 1973 Vorsitzender der Interessengemeinschaft Dorstfelder Vereine e.V. ist, der 30 Vereine, vom Sportclub bis zum Gesangsverein, angehören. In dieser Funktion erhält er auch sehr viele Anregungen, die Niederschlag in seinem politischen Wirken finden.

Ein weiteres wichtiges politisches Anliegen ist für ihn die Verständigung zwischen den Völkern. Daß dies nicht nur ein reines Lippenbekenntnis ist, beweisen seine Aktivitäten in der Vergangenheit. So initiierte er Begegnungsfahrten in Dortmunds englische Partnerstadt Leeds und nach Ungarn.

Seit 1962 ist der Großhandelskaufmann bei uns beschäftigt. Er ist als Sachbearbeiter für Personalfragen in der Hauptbetriebsleitung Chassis I tätig. W. Steinbach ist Mitglied der Industriegewerkschaft Metall und der SPD-Betriebsgruppe (ARSO). Bei seinem großen Engagement bleibt dem Sozialdemokraten und Gewerkschaftler natürlich nur wenig Zeit für seine Familie und seine Hobbies Musik und Wandern. H.Sch.

Die alte Hupe . . .

Durch eine Notiz in der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung wurde der Lebenslauf einer alten Opel-Auto-Hupe bekannt, die Lokalredakteur Friedrich Wolf einmal in unserem Werk geschenkt bekommen hatte. Günter Noris, bekannt als Chef der Bundeswehr Big Band, hatte Gefallen daran und bekam sie. Der besagte Lokalredakteur entdeckte sie kürzlich bei einem Auftritt der Big Band im Fernsehen wieder. Die alte Hupe war in das Rampenlicht des Showgeschäfts gerückt. Kürzlich kam sie für ein paar Stunden nach Bochum zurück, denn Günter Noris machte Musik auf dem Presseball in der Bochumer Ruhlandhalle.

In wenigen Zeilen

Am 17. und 19. Februar haben jeweils im Werk I und im Werk II Betriebsversammlungen der Jugendlichen stattgefunden.

Es ist beabsichtigt, Sprachkurse für ausländische Mitarbeiter durchzuführen. Sie


sollen außerhalb der Arbeitszeit in unseren Wohnheimen stattfinden. Interessenten können sich bei der Gesamtleitung der Wohnheime in Bochum-Laer, Sudbeckenpfad 6, melden. Unsere deutschen Kollegen sollten ihre ausländischen Kollegen auf diese Kurse hinweisen.

Anfang März hat in unserem Bochumer

Unsere Jubilare

(Werk Bochum)

40



O. Müller
Prod.-Vorbereitg.
Werk II
19.2.1976

25

1.3.1976
Ernst Rehder
Karosseriebau

19.3.1976
Gerd Leymann
Mat.-u.Prod.Ktr.

1.4.1976
Hans-Peter Schäfer
Chassis I

3.4.1976
Günter Marbach
Werksanlagen

Wir gedenken

Werk Bochum

J. de la Rosa Garcia, Karosserieb.
geb. 12.5.37 gest. 7.1.76

Heinr. Benner, Karosseriebau
geb. 14.3.29 gest. 4.2.76

Dieter Störger, Mat.-u.Prod.Ktr.
geb. 28.9.38 gest. 5.2.76

Werk ein REFA-Grundlehrgang begonnen, der bis Mai dauert und in den Räumen des Zentral-Ersatzteilelagers stattfindet. Nach bestandener Prüfung wird ein Diplom vom REFA-Verband ausgehändigt.

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

Vier Jahre Kunststoffverarbeitung

Im Werk Kaiserslautern werden seit etwa 4 Jahren auch Kunststoffteile hergestellt. Das Produktionsprogramm umfaßt sowohl Spritzgießteile wie Kühlergitter, Konsolen, Heizkammern usw., als auch Armaturentafelfolie für Manta/Ascona-Modelle. Diese Produktionssparte hat trotz ihrer kurzen Laufzeit sowohl Höhen als auch Tiefen erlebt. Höhen, als in der Zeit der Wirtschaftswunderjahre bis 1972/73 die Welt für die Automobilwirtschaft noch in Ordnung war, Tiefen in der Zeit der Rezession, bedingt durch die Erdölkrise, die vor allen Dingen die Sparte Kunststoffverarbeitung hart getroffen hat. Hier wurde die „schwarze Kunst“, wie man auch heute noch die Kunststoffverarbeitung bezeichnet, ein

wenig in Frage gestellt. Diese Zeiten sind glücklicherweise vorbei und schon fast wieder vergessen.

Großes Interesse

Die Erfahrungen, auf die man jetzt zurückblicken kann, sind weniger wirtschaftsbedingt, sondern mehr auf die technische Seite der Verarbeitung bezogen. „Vier Jahre praktische Erfahrungen auf dem Gebiet der Kunststoffverarbeitung“, unter diesem Motto wurde von seiten der Werksleitung Kaiserslautern zu einer Aussprache eingeladen. Allein schon durch die Tatsache, daß es gelungen war, Stilisten, Konstrukteure, Produktionsleute und Verarbeitungstechniker an einen Tisch zu bekommen, rechtfertigte

den begrüßenswerten Grundgedanken; andererseits ließ die zahlreiche Beteiligung auf großes Interesse an den Verarbeitungstechniken in der Produktion schließen, mit denen Stilisten und Kon-



Das Produktionsprogramm der Abteilung Kunststoffverarbeitung Kaiserslautern.



Werksleiter H. P. Klein bei der Begrüßungsansprache. Daneben von links die Vortragenden M. Uecker, Inspektion, H. Eicher und D. Dannenberg, Planung und Instandhaltung, G. Förster, MPC, und H. Thelen PEK.

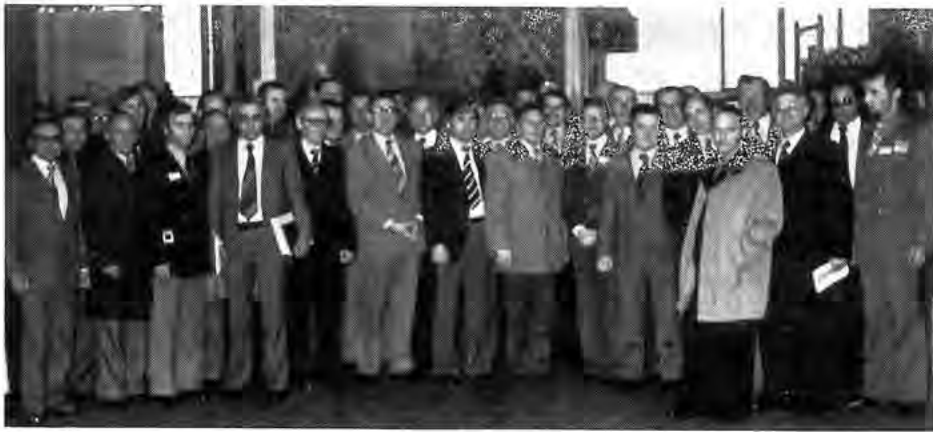


Blick in den Vortragsraum mit den Teilnehmern der Aussprache.

strukteure allgemein weniger in Berührung kommen.

Vorträge und Diskussionen

An die Begrüßungsansprache von H. P. Klein schlossen sich Vorträge von Vertretern verschiedener Fachbereiche an. Hierbei wurde über die Erfahrungen der Kunststoffverarbeitung berichtet und anschließend das Für und Wider diskutiert. Bei der Besichtigung der Produktionsstätten konnten sich die Teilnehmer über die verschiedenen Verarbeitungstechniken informieren, und manchmal wurde die Kompliziertheit der so einfach aussehenden Armaturentafel-Folie bewußt. An Ort und Stelle verstand man viel besser die Zusammenhänge einzelner Einflußfaktoren – vor allen Dingen der Temperaturführung – die sich überhaupt wie ein roter Faden durch die gesamte Kunststoffverarbeitung zieht. Die in Aktion befindlichen Spritzgießmaschinen mit Formschließkräften bis zu 1.200 t beeindruckten ebenso wie die zur Ansicht ausgestellten Spritzgießwerkzeuge. Da wurde die herkömmliche Montage des Zierstreifens auf dem Ascona-Kühlergitter mit Filzhammer neben dem mechanisierten Ablauf mittels einer Spezialmaschine demonstriert; ein Beispiel für eine Änderung im Verfahrensablauf. Ohne diese laufenden Bemühungen wäre auch hier



Die Teilnehmer der Kunststoff-Aussprache in der Kunststoffverarbeitung (K 16).

kein konkurrenzfähiges Produkt hinsichtlich Rationalisierung und Qualität zu erzielen.

Auch im Werkstofflabor

Zur Qualitätsüberwachung steht neben der Linieninspektion ein Werkstofflabor zur Verfügung. Von jedem Materialeingang werden Probestäbe abgespritzt und

geprüft. Ebenso erfolgt die Prüfung der Fertigteile in einem bestimmten Rhythmus. Der Laborbesuch bildete gleichzeitig den Abschluß der Besichtigung. Man kann davon ausgehen, daß die Darstellung der gegenseitigen Probleme auch zu mehr gegenseitigem Verständnis geführt hat und die Veranstaltung damit zu einem vollen Erfolg für die Firma wurde.

Der ADAC-Pfalz ehrte Mitarbeiter des Werkes Kaiserslautern

Kürzlich ehrte der ADAC-Pfalz in Speyer die „Garde der pfälzischen Spitzensportler der Saison 1975“. Gleich zwei Mitarbeiter unseres Werkes befanden sich in dieser Garde und wurden für ihre sportlichen Verdienste mit Auszeichnungen bedacht. Die ADAC-Sportnadel in Silber erhielt der erfolgreichste pfälzische Motorradrennfahrer W. Däuwel, der in unserem Werk als Produktionsplaner in der Material- und Produktionskontrolle tätig ist. Er bekam diese Auszeichnung für seinen hervorragenden vierten Platz in der Deutschen Meisterschaft. Über die Rennleidenschaft unseres Mitarbeiters berichteten wir bereits ausführlich in der OPEL POST Nr. 10/73.

Mit viel Optimismus dabei

Mit der Ewald-Groth-Medaille in Bronze wurde E. Braun, Meister im Motorpool, ausgezeichnet. E. Braun erhielt diese Auszeichnung für seine besonderen Verdienste um den Motorsport. Er organisiert und leitet schon einige Jahre die Rallyes und Rennen, die unter der Schirmherrschaft des ADAC veranstaltet werden. Weiterhin fungiert E. Braun bei den jährlich stattfindenden Flugplatzrennen in Sembach als Streckensicherungsleiter. Beide Mitarbeiter haben ihre Freizeit ganz dem Rennsport geopfert und sind mit viel Optimismus dabei. Wir wünschen ihnen noch weiterhin viel Erfolg. — Auf dem rechten Bild W. Däuwel in „voller Aktion“ während eines Rennens. Die linke Aufnahme zeigt E. Braun am Steuer seines Manta bei einer ADAC-Veranstaltung.



Unsere Jubilare

12.3.1976

Stefan Stader
Werkzeugzentralmagazin

25

30.3.1976

Helmut Ehrhardt
Qual.Ktr.u.Inspektion

Im Ruhestand

Otto Müller
Planung und Instandhaltung

Kinder und Automatik

Zwei schwere Verkehrsunfälle, an denen Kraftfahrzeuge mit Getriebe-Automatik beteiligt waren, sind von der Vereinigung der Technischen Überwachungsvereine der Bundesrepublik in Essen zum Anlaß genommen worden, die Autofahrer zu einer genauen Beachtung der Betriebsanleitung aufzufordern. Die Vereinigung warnt vor allem davor, bei laufendem Motor Kinder unbeaufsichtigt im Auto zurückzulassen. Schon bei leichtem Hantieren mit dem Schalthebel können sie den Wagen in Bewegung setzen. So habe sich ein in einem Auto sitzender vierjähriger Junge an der Schaltung zu schaffen gemacht. Der Wagen sei losgefahren und habe zwei spielende Kinder überfahren; eines davon sei ums Leben gekommen, das andere schwer verletzt worden. Kurz zuvor sei in Essen eine 71 Jahre alte Frau von einem führerlosen Automatik-Wagen, der sich auf abschüssiger Straße in Bewegung gesetzt habe, angefahren und getötet worden. Der TÜV weist auf die Notwendigkeit hin, beim Verlassen des Fahrzeugs den Motor abzustellen und den Wählhebel auf die Parkstellung („P“) zu schalten. In den Betriebsanleitungen für Automatik-Autos sei diese Verpflichtung „zwingend“ vorgeschrieben. Außerdem empfehle es sich, zusätzlich die Feststellbremse anzuziehen.

Wir gedenken

Karl Keber, Inspektion
geb. 19.2.20 gest. 4.2.76

Hieronimus Klos, Inspektion
geb. 12.12.25 gest. 7.2.76

Ende des Kaiserslautern-Teils



Ideen machen sich bezahlt



Schaum statt Blech

Mit unserer diesjährigen Rückseiten-Werbung für das Vorschlagwesen begannen wir in der letzten Ausgabe der OPEL POST. Bekanntlich ist es das Ziel dieser Beitragsfolge, durch Beispiele angenommener Verbesserungsvorschläge anregend ins Gedächtnis zu rufen, daß waches Sehen und scharfes Kombinieren immer wieder neue Verbesserungsmöglichkeiten an den Tag bringt. Diesmal stellen wir Mitarbeiter Philipp Luzius aus der Schaumteilefertigung vor. Ihm fiel auf, daß in die Polster-Armaturentafel des Kadett eine Blecheinlage mit eingeschäumt wurde. Er fragte sich, ob man die Blecheinlage nicht entfallen lassen und diesen Bereich stattdessen ebenfalls mit PUR-Schaum ausschäumen könne. Und siehe da: Man konnte es. Nach Laboruntersuchungen und Fahrversuchen, bei denen sich keine Nachteile gegenüber der bisherigen Ausführung ergaben, wurde die Änderung für die Produktion freigegeben. Diese Verbesserung erbrachte nicht nur eine Kostenreduzierung, sondern auch eine Erhöhung der Fahrsicherheit, da sich nun im Aufprallbereich keine Blechteile mehr befinden. Eine ansehnliche Prämie war der Lohn für diese „Schürfarbeit“. Vielleicht sind Sie, lieber Leser, der nächste, der auf eine ergiebige Goldader im Vorschlagwesen stößt. Auf dem Bild Mitarbeiter Luzius mit den Armaturentafeln. Vorn das früher verwendete Teil.