

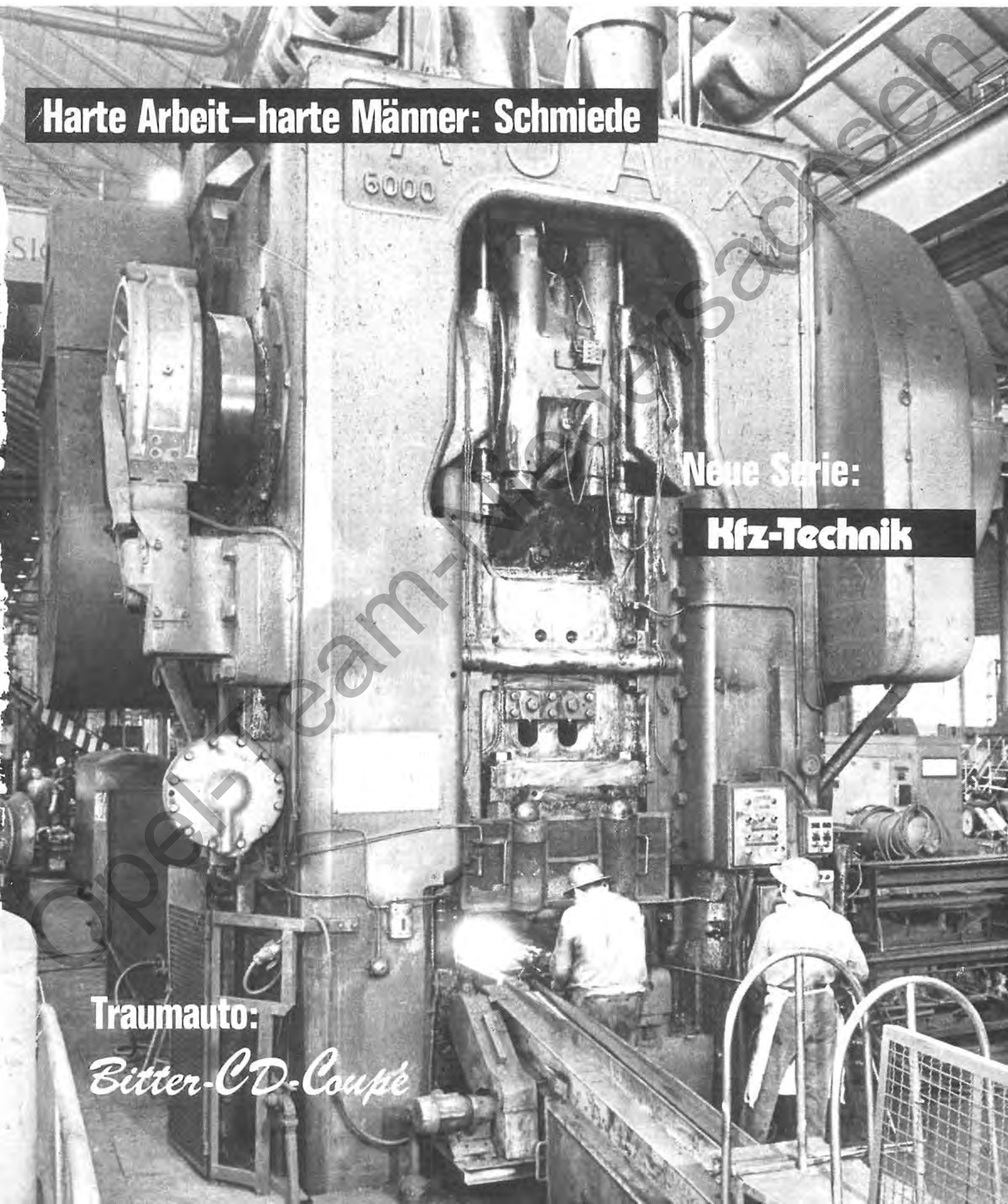
Harte Arbeit – harte Männer: Schmiede

Neue Serie:

Kfz-Technik

Traumauto:

Bitter-CD-Coupe



Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, 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 – Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen – Fernsprecher: 06142-66879 (Fernschreiber: 41239) – Hausapp.: 879 oder 3387 – Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

AUS DEM INHALT

Mehr Lehrstellen	3
Prominenz im DIPLOMAT ..	4
Opel Radios mit Verkehrsfunk	5
Kontaktstudium	6
Leserbriefe	7
VV-Notizen	8
Die Zentralwäscherei	9
Gesenkbau und Schmiede ..	10
Jubilare – Ruhestand	16
Beim Werksuhrmacher	17
Serie: Kfz-Technik	18
Beobachtungen	19
Bitter CD Coupé	20
Gastarbeiter-Serie	22
Auto-Ratgeber	23
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Werk Kaiserslautern	30
Qualitäts-Serie	32

TITELBILD

Das Bild auf der Vorderseite zeigt die 6.000 t Ajax-Pressen in der Rüsselsheimer Opel-Schmiede. Mehr über sie und die Herstellung von Kurbelwellen sowie anderen Schmiedeteilen in der auf Seite 10 beginnenden großen Reportage über den Gesenkbau und die Schmiede.

INVESTITIONEN-

Voraussetzung für neue Arbeitsplätze

Zunächst: Die Zahl der Arbeitslosen in der Bundesrepublik konnte bis jetzt nicht wesentlich abgebaut werden. Dies ist vor allem dadurch zu erklären, daß die deutsche Wirtschaft nach der letzten schweren Rezession über hohe Produktionskapazitäten verfügte. Also war auch eine kräftige Ausweitung der Produktion ohne die nennenswerte Einstellung zusätzlicher Arbeitskräfte möglich. Diese Tatsache darf nun nicht zu dem unberechtigten Vorwurf führen, die Unternehmen würden mangelnde Investitionsbereitschaft zeigen. Eine solche Argumentation berücksichtigt nämlich nicht, daß unternehmerische Investitionsentscheidungen von realen betriebswirtschaftlichen Bedingungen abhängig sind. Mit anderen Worten: Neue Investitionen werden nur dann vorgenommen, wenn sie – bei allem Risiko – Rentabilität versprechen. Dies liegt auch im Interesse der Arbeitnehmer und der Erhaltung ihrer Arbeitsplätze.

Nun ist seit geraumer Zeit folgendes zu hören: Die Unternehmen würden Investitionen vor allem dann betreiben, wenn sie rationalisieren, Arbeitsplätze einsparen können. Deshalb seien nur arbeitsplatzschaffende Investitionen zu begrüßen. Eine derartige Eingrenzung der Investitionstätigkeit ist äußerst bedenklich, weil sie im Endeffekt gegen den technischen Fortschritt gerichtet sein würde. Wer beim Investieren lediglich den Mehreinsatz von Arbeitskräften im Auge hat und dabei mögliche Produktivitätsfortschritte nicht voll ausschöpft, gefährdet seine Chancen im Wettbewerb, insbesondere auf den Auslandsmärkten.

Die Bundesrepublik Deutschland hat ja bekanntlich ihre erfolgreiche Position im Außenhandel dem zeitgemäßen und technologisch hohen Stand der Produktionsstruktur ihrer Wirtschaft zu danken. Es bleibt also lebensnotwendig für sie, ihre Investitionstätigkeit uneingeschränkt nach den gegebenen

Möglichkeiten fortsetzen zu können, und zwar unter Berücksichtigung der Ergebnisse von Forschung und Entwicklung für die industrielle Praxis. Im übrigen trägt jeder Investitionsauftrag – selbst wenn er der Rationalisierung dient – zur Wirtschaftsbelebung in der Investitionsgüterindustrie und damit zur Sicherung von Arbeitsplätzen in diesem Bereich bei. Er löst Wachstumsimpulse aus, die sich nicht zuletzt in anderen Branchen positiv auswirken.

Bei allen diesen Überlegungen müssen sich die Tarifpartner in unserem Lande bewußt bleiben, wie sie gemeinsam mit den politischen Kräften die derzeitige Konjunktur- und Strukturkrise überwinden können. Programme und Empfehlungen hierzu liegen von allen Seiten auf dem Tisch. Selbstverständlich gehört dazu, daß die Wirtschaft – wo immer nur möglich – über neue Investitionen auch neue Arbeitsplätze schafft. Solche Arbeitsplätze sind aber nicht immer gerade vor der Haustür zu finden. Und es ist kein Geheimnis, daß die Arbeitslosigkeit in der Bundesrepublik geringer sein könnte, wenn die Arbeitssuchenden beweglicher wären. Von je 100 arbeitslosen Männern erklärte sich erst jetzt wieder nur jeder Vierte bereit, für einen neuen Arbeitsplatz auch den Wohnort zu wechseln.

Eine derartig mangelnde Mobilität erschwert zwangsläufig den Schritt zurück zur Vollbeschäftigung. Unter diesem Aspekt ist das vom Bundeskabinett noch vor Jahreschluß 1976 verabschiedete Sonderprogramm zur Wiederbeschäftigung von Arbeitslosen zu begrüßen. Ob allerdings die angebotenen Mobilitätshilfen Erfolg versprechen, bleibt abzuwarten. Jedenfalls können die in unser soziales Netz eingebetteten Arbeitslosen, für die derartige Angebote gelten, weder der Regierung noch der Wirtschaft den Vorwurf machen, man würde sie mit ihrem Schicksal allein lassen. S-W



Die erste Höchstprämie 1977

Ende Februar konnte Mitarbeiter Karl Plischke, PEK, die letzte Rate der Höchstprämie von DM 30.000 in Empfang nehmen. Generaldirektor J. F. Waters Jr. überreichte dem Einsender im Beisein seiner Vorgesetzten den Scheck und ließ sich anhand der vorgelegten Teile Einzelheiten des VV erläutern.

Auch dieser Vorschlag zeigt, daß nur eine ständige Beteiligung am Vorschlagwesen zum Ziel führt. Immerhin hat Mitarbeiter Plischke bis jetzt rund 260 Vorschläge eingereicht, von denen 17 angenommen werden konnten. Mit der jetzigen Höchstprämie von DM 30.000 und den bisher ausgezahlten Prämien hat er inzwischen eine beachtliche Summe erreichen können – nämlich DM 77.330.

Der Einsender gehört übrigens zu den Mitarbeitern, die, wenn sie einmal von der Richtigkeit ihrer Idee überzeugt sind, ihre Vorschläge rechtzeitig erneuern, um sich so die Rechte an ihren Gedanken zu sichern. Der Vorschlag wurde erstmals im Jahre 1968 eingereicht.

Auf dem Bild von links Generaldirektor J. F. Waters Jr., die Vorstandsmitglieder Dr. W. Schlotfeldt und W. Roberts, der mit der Höchstprämie ausgezeichnete Einsender K. Plischke, sein Vorgesetzter K. Brumm, PEK, der zuständige Bereichsbetriebsrat H. Wolf sowie H. Meuselbach, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge.

Kurz berichtet

Durch die Neueinstellungen der letzten Zeit hat sich die Belegschaft im Gesamtunternehmen bis Anfang März auf 58.798 erhöht (Januar: 58.312).

Der Betriebsrat hat im Zusammenhang mit der Durchführung der jüngsten Tarifabschlüsse Sonderschichten zugestimmt als „Preis für die Erzielung eines erfolgreichen Kompromisses“, z.B. den internen Strukturverbesserungen und der schrittweisen Schließung der Lohnschere.

Mit Zustimmung des Betriebsrates werden auf Grund der anhaltend starken Nachfrage nach unseren Produkten in Rüsselsheim zunächst vier (je 2 im März und April) sowie in Bochum und Kaiserslautern sechs Sonderschichten (je 2 im März, April und Mai) gefahren.

Bei der am 28. Februar stattgefundenen konstituierenden Sitzung der neugewähl-

ten IG Metall-Vertrauenskörperleitung wurde G. Wink zum Vorsitzenden dieses Gremiums gewählt.

Die nächste Betriebsversammlung in Rüsselsheim ist am 29. März in der Verladehalle K 49.

Ein tragischer Arbeitsunfall ereignete sich in der Nachtschicht vom 18. auf den 19. Februar im I-Bau, bei dem der Mitarbeiter Siegfried Harlaß tödlich verunglückte.

Mit einem am 1. März begonnenen befristeten Versuch einer versetzten Arbeitszeit in der PEK sollen Erfahrungen gesammelt werden, ob sich die Verkehrssituation in diesem Bereich vor und nach Arbeitsende wesentlich entspannt.

Am 10. März besuchten auf Einladung des hiesigen Magistrats die Oberbürgermeister von Bochum und Kaiserslautern die Stadt Rüsselsheim. Im Anschluß an dieses „Gipfeltreffen“ der Oberhäupter der drei Opel-Städte kamen die Gäste auch ins Werk und führten Gespräche mit

der Geschäftsleitung und besichtigten verschiedene Einrichtungen.

Den Opel Sportpokal '76, der mit 10.000 DM dotiert ist, gewann der Franzose Jean Sebastian Couloumies vor Johann Weisheidinger, Nauheim, und Jean Bernard Vieux (ebenfalls Frankreich).

Auf der Autoausstellung in Amsterdam vom 10. bis 20. Februar stellte Opel sein gesamtes Pkw-Angebot aus.

Auf dem Genfer Automobilsalon vom 17. bis 27. März wird das Werk sein gesamtes Pkw-Programm zeigen; außerdem wird wieder ein Presse-Testzentrum eingerichtet.

Die Garantiezeit für unsere Wagen beträgt 12 Monate und nicht 24 wie im letzten Heft auf Grund eines Druckfehlers zu lesen stand. 24 Monate Garantie gelten für die Opel-Batterien.

Mehr Lehrstellen

Die Firma hat jetzt bekanntgegeben, 1977 in den drei Werken des Unternehmens 451 Auszubildende neu einzustellen. Das ist das bisher höchste Lehrstellenangebot in der Firmengeschichte. Im Werk Rüsselsheim sollen in diesem Jahr 300 neue Auszubildende eingestellt werden, was gegenüber 1976 einer Steigerung von fast 10 Prozent entspricht.

Damit hat das Werk die Zahl der Ausbildungsplätze, die 1976 bereits um 25 Prozent gestiegen waren, erneut angehoben. Im Vergleich der Jahre 1975 und 1977 beträgt die Zunahme 36 Prozent. Diese Einstellungszahl war nur durch eine Aufstockung der Ausbildungskapazität möglich. Unternehmensweit erhöht sich das Lehrstellenangebot bei Opel von 1975 auf 1977 um rund 30 Prozent.

„Mit dieser Maßnahme“, betonte jetzt Dr. Walter Schlotfeldt, Vorstandsmitglied für Personal- und Sozialwesen, „wollen wir einen weiteren Beitrag zur Minderung der Jugendarbeitslosigkeit leisten. Wir werden bewußt mehr ausbilden, als es in Teilbereichen unserem Bedarf an Fachkräften entspricht. Diese Entscheidung ist der Unternehmensleitung angesichts der zu erwartenden Belastungen durch das Ausbildungsförderungsgesetz nicht leicht gefallen. Die in Aussicht gestellten Zuschüsse für ausbildungswillige Betriebe decken die tatsächlichen Kosten nur zu einem geringen Teil.“

Prominente im Opel-Diplomat



Die hessische Landesregierung bevorzugt weiterhin Dienstfahrzeuge aus Rüsselsheim. Das Foto zeigt die kürzliche Übergabe des neuen Diplomat-Dienstwagens an die Staatssekretärin im hessischen Kultusministerium, Dr. Vera Rüdiger, durch Karl Heinz Beck, Abteilung Behördenverkauf.

BKK-Notizen

Wo das Geld bleibt

In Anbetracht des allgemeinen Kostenanstiegs in der gesetzlichen Krankenversicherung innerhalb der letzten Jahre und der damit verbundenen Mehrbelastung der Mitglieder durch notwendige Beitragserhöhungen halten wir es für notwendig, diese Leistungen den Versicherten einmal mit Zahlen zu belegen, damit sie sehen, wofür die geleisteten Beiträge verwendet werden. Nachstehend eine Zusammenstellung einiger von vielen Kassenleistungen nach dem gegenwärtigen Kostenstand:

Krankenhaus

Der durchschnittliche Pflege tag kostete 1975 DM 139,74. Allgemeiner Pflegesatz 1977 im Stadt Krankenhaus Rüsselsheim DM 190,20, im städtischen Krankenhaus Kaiserslautern 1976 DM 169,04 und im Bergmannsheil Bochum 1976 DM 170,95.

Arzt

Beratung (auch fernmündlich) bei Tag DM 4,70, bei Nacht DM 11,75. Besuch (einschließlich Wegebepauschale) bei Tag DM 22,10, bei Nacht (22 – 6 Uhr) DM 60,05. Eingehende Untersuchung DM 10,50, Vorsorgeuntersuchung Männer DM 24,85, Frauen DM 44,65.

Zahnarzt

Eingehende Untersuchung DM 10,05, Zahnfüllungen DM 20,10 – 30,15, Zahnextraktion DM 8,04 – 12,06.

Apotheken

Durchschnittsbetrag je Verordnung DM 25,40, Schmerzmittel (20 Tabletten bzw. Dragees) DM 2,10 – 9,70, Schlaf-, Beruhigungsmittel (20 Tabletten) DM 2,85–13,05.

Heilmittel

Brille für Ferne oder Nähe ab DM 54,20, Bifokalbrille ab DM 152,30, Heißluft und Massage je Behandlung DM 12,60, Packung und Massage je Behandlung DM 19,90.

Transport

Krankentransportwagen (Mindestgebühr) in Rüsselsheim DM 25,-, in Bochum DM 50,-, in Kaiserslautern DM 33,-. Notarztwagen je Einsatz DM 120,- – DM 260,-, Rettungshubschrauber je Einsatz DM 830,-.

BKK oder privat?

Viele Angestellte, die bei der BKK freiwillig versichert sind, werden in jüngster Zeit von privaten Krankenversicherungen umworben. Deren Argumenten stehen natürlich andere gegenüber. Zunächst: Die privaten Krankenversicherungen sind nicht verpflichtet, ihre Leistungen laufend dem neuesten Stand anzupassen; jede Leistungsverbesserung bedarf vielmehr eines neuen privaten Versicherungsvertrages mit zusätzlichen Beiträgen, die dem höheren Eintrittsalter entsprechen. Vorher trifft die private Krankenversicherung aber eine Auslese, indem sie anhand der Fragen über den Gesundheitszustand

prüft, ob sie den Antragsteller zu den im Tarif angebotenen Beiträgen oder wegen einer Vorerkrankung nur mit einem entsprechenden Zuschlag aufnimmt. Sogenannte „alte Leiden“ werden in der Regel ganz von der Versicherung ausgeschlossen; außerdem gilt eine Wartezeit.

Höhere Beiträge

Während der Beitrag zur BKK auch den Versicherungsschutz für die mitversicherten Angehörigen deckt, berechnet die private Krankenversicherung die Beiträge für jede Person extra. Sie liegt damit für Familien stets über den BKK-Beiträgen. Der Austritt aus der sozialen Krankenversicherung ist unwiderruflich, wenn das Gehalt nicht wieder unter die Versicherungspflichtgrenze sinkt. Der Übertritt zu einer der privaten Krankenversicherungen ist meist mit höheren Beiträgen verbunden, wenn nicht wegen einer inzwischen eingetretenen Krankheit sogar ganz ausgeschlossen. Außerdem ist zu bedenken, daß Alleinstehende später Angehörige haben können, Ehefrauen ihre Berufstätigkeit aufgeben und dann beitragsfrei mitversichert sind, wogegen sie dann in der privaten Krankenversicherung erheblich höhere Beiträge zahlen müssen.

Genau prüfen

Ein grundsätzlicher Unterschied besteht bei den Leistungen: Während die soziale Krankenversicherung die gesamte medizinische Versorgung sicherstellt und direkt bezahlt, ist der Privatpatient zunächst selbst Schuldner mit einem tariflich begrenzten Anspruch auf Kostenerstattung. In diesem Tarif muß man sich genau auskennen, um zu wissen, welche Kosten nicht erstattet werden. Auch sind die BKK-Beiträge nicht mit Verwaltungs- und Werbungskosten belastet, die in der privaten Krankenversicherung verständlicherweise einen großen Anteil verbrauchen. Alles dies gilt es zu prüfen, bevor man einen Austritt aus der BKK erwägt. BKK



„Was schert es mich zu Hause, daß Du bei Opel Abteilungsleiter geworden bist!“



UNFALLVERHÜTUNGS-PREISAUSSCHREIBEN

Mitarbeiter Bootz gewann den 2. Preis

Alljährlich veranstaltet die Süddeutsche Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft ein Unfallverhütungs-Preisausschreiben. Daran beteiligten sich im vergangenen Jahr auch wieder zahlreiche Unternehmensangehörige. Bei der Auslosung fielen 73 Gewinne allein an Mitarbeiter des Werkes Rüsselsheim, darunter erfreulicherweise auch der zweite Preis in Höhe von DM 1000,-. — Er wurde kürzlich von dem Technischen Aufsichtsbeamten der Berufsgenossenschaft, Dipl.-Ing. U. Specht, unserem Mitarbeiter Werner Bootz aus der Sattlerei überreicht. Das Erinnerungsfoto zeigt von links H. Tron, Betriebsleiter Sattlerei, W. Bootz, U. Specht, M. Schwarz, Betriebsrat, G. Andreae und E. Hinterthür, Abteilung Unfallverhütung.

Alle Opel-Radios mit Verkehrsfunk

Eine neue Taste mit orangefarbigem Symbol erleichtert allen Opel-Käufern, die sich für ein Auto-Radio ab Werk entscheiden, die Suche nach einem Verkehrssender ganz erheblich. Mit ihm wird ein integrierter Decoder bedient, der dann nur noch Wellenlängen mit aktuellen Verkehrshinweisen über den Lautsprecher kommen läßt. Dabei werden selbst besonders verbraucherbewußte Kunden zu schätzen wissen, daß trotz der Neuheit die Preise im Opel-Radio-Programm die alten geblieben sind. Denn gleichzeitig mit der Decoder-Ausstattung wird bei den sieben Geräten — darunter zwei Kassetten-Empfänger — der UKW-Empfang durch eine spezielle Störaustattung verbessert. Sie unterdrückt externe Störungen (Gewitter, Straßenbahn usw.), während die Wiedergabequalität im Bereich der Ultra-Kurz-Welle weiter zugenommen hat.

Opel hatte im März vergangenen Jahres erstmals ein eigenes Auto-Radio-Programm vorgestellt, das in Zusammenarbeit mit führenden Herstellern entwickelt wurde. Langjährige Versuche in Rüsselsheimer Testlabors hatten ergeben, daß nur ein optimal auf das jeweilige Automobil abgestimmtes Radio seine Qualitäten voll entfalten kann. Denn Motor und Zündung — überhaupt die gesamte Autoelektrik — beeinflussen den Empfang entscheidend. Darüber hinaus müssen Autoradios stoß- und rüttelfest sowie unempfindlich gegen Temperaturschwankungen und Feuchtigkeit sein. Opel-Radios erfüllen diese Qualitätsanforderungen, denn sie sind auf das jeweilige PKW-Modell ausgelegt.

Eine weitere Besonderheit

Über eine weitere Besonderheit verfügt ein Empfänger für höchste Ansprüche: Er

hält den Fahrer auch dann auf dem laufenden, wenn er den Lautstärkeregler auf leise gestellt hat: Eine Automatik sorgt dafür, daß Verkehrsdurchsagen mit normaler Lautstärke wiedergegeben werden. Außerdem ertönt beim Verlassen des Sendebereichs einer Rundfunkstation ein rhythmischer Warnton, der daran erinnert, den nächsten „zuständigen“ Verkehrsfunk-Sender zu wählen. Wird bei den Kassettenradios die Decoder-Taste gedrückt, schaltet sich auch bei Kassettenwiedergabe der Verkehrswarntfunk automatisch ein.

Zufälle gibt's!

Die Welt ist zwar groß, doch auch wieder klein, vor allem, wenn es der Zufall will. Manchmal führt er bekannte Menschen



zusammen, die vorher alles andere dachten, als zu einer bestimmten Zeit, an einem bestimmten Ort und bei einer bestimmten Gelegenheit einander zu begegnen. So war es auch kürzlich bei einem Ski-Langlauf in Ruhpolding in Oberbayern. Dort trafen sich auf der 12 km-Strecke beim Überholen plötzlich drei skisportbegeisterte Herren. Und siehe da, alle waren von Opel und waren zufällig zur gleichen Zeit dort in Urlaub. Es waren dies (auf unserem Bild von links): Philipp Petzold, Betriebsrat, Helmut Vollhardt, Leiter der Produktionsvorbereitung Preßwerk, und Karl-Heinz Fornoff, ebenfalls Betriebsrat. Das Erinnerungsfoto wurde nach dem absolvierten Laufpensum gemacht.

Musiker gesucht!

Das Opel-Werksorchester in Rüsselsheim ist immer auf Talent- und Nachwuchssuche. Wer Interesse hat, wendet sich an Mitarbeiter Jakob Schultheis, Tel. 2783. Dringend gesucht werden im Augenblick Baß, Tenorhorn und Bariton.

Gratulationen

Rudi Hahn wurde 50

Anlässlich des 50. Geburtstages des GBR-Vorsitzenden und Aufsichtsratsmitgliedes Rudi Hahn fand am 28. Februar auf Einladung des Rüsselsheimer Betriebsratsvorsitzenden Richard Heller ein Empfang statt, zu dem auch zahlreiche prominente Gratulanten gekommen waren, unter anderem der Vizepräsident des Deutschen Bundestages Dr. H. Schmitt-Vockenhausen, der hessische Sozialminister A. Clauss, Landrat W. Blodt, Bürgermeister Dr. K. H. Storsberg, der Flörsheimer Bürgermeister J. Anna, Landtagsabgeordneter M. Schlappner, Gewerkschaftsvertreter, der Generaldirektor J. F. Waters mit mehreren Vorstandsmitgliedern sowie alle Betriebsräte und natürlich viele Mitarbeiter.

Sonderserie

Technisch nahezu identisch mit Johann Weisheidingers Siegerauto (ONS-Rundstreckenpokal und Coupe de L'Avenir 1976) ist eine Wettbewerbsversion, die die Firma jetzt noch rechtzeitig zum Beginn der Motorsport-Saison 1977 den zahlreichen Privatfahrern anbietet: ein Commodore GS/E Coupé der Gruppe 1. Genauso konkurrenzfähig wie das Auto ist sein Preis von DM 22.975,- (unverbindliche Preisempfehlung inkl. MwSt. ab Werk). Die Käufer dieses Commodore Coupés erwerben ein Automobil, das mit wenig Aufwand optimal für den Renn- und Rallye-Einsatz präpariert werden kann. Bei Opel, wo man die neue Sonderserie unter dem Aspekt der intensiven Förderung des Breitensports sieht, stehen Fachleute bereit, die die privaten Motorsportler der Marke während der Saison betreuen.

SCHWERBESCHÄDIGTE

Neuer Vertrauensmann gewählt



Durch das Ausscheiden von Karl Spitzner war eine Neuwahl des Vertrauensmannes der Schwerbeschädigten notwendig. Sie fand als Briefwahl statt. Von 1.308 Wahlberechtigten beteiligten sich 994 (75,99 Prozent). Auf Bruno Fiedler (Bild) entfielen die meisten Stimmen. Er ist der neue Vertrauensmann der Schwerbeschädigten. Zu seinen Stellvertretern wurden Walter Daum und Anton Zörner gewählt.



Informationsgespräche mit Händlern

Generaldirektor Waters lud ein – und viele Opel-Vertragshändler kamen. Nach Veranstaltungen in den Verkaufszonen München und Mainz im vergangenen Jahr, fanden 1977 bereits drei weitere Informationsgespräche in den Verkaufszonen Bochum, Hamburg und Bielefeld statt. Dabei hatten die Vertragshändler beste Gelegenheit, mit unserem Generaldirektor Probleme zu erörtern, Meinungen auszutauschen und allgemein interessierende „Opel-Fragen“ an den Gastgeber zu richten, der dabei die Opel-Händler besser kennenlernte. Sinn dieser Informationsgespräche, die bisher von den Vertragspartnern sehr positiv aufgenommen wurden, ist neben dem persönlichen Kennenlernen auch das Vertiefen der Kontakte und Beziehungen zwischen Händlerschaft und Geschäftsleitung sowie der jeweiligen Verkaufszone. Unser Foto entstand beim Empfang in der Verkaufszone Bochum und zeigt von links Opel-Händler Bonsmann, Solingen-Ohligs, K. H. Wolf, Leiter der Verkaufszone Bochum, Generaldirektor J. F. Waters Jr. und G. Hehner, Verkaufsleiter Deutschland.



KONTAKTSTUDIUM: eine interessante Möglichkeit zur beruflichen Weiterbildung auch für Mitarbeiter. Die Kurse des Sommersemesters beginnen am 21. März 1977. Veranstalter sind die Fachhochschule Wiesbaden (Technische Fachbereiche Rüsselsheim), die Gesellschaft zur Förderung des Ingenieurstudiums in Rüsselsheim e.V. und die Volkshochschule Rüsselsheim. Auskunft und Anmeldung bei der Geschäftsstelle der Volkshochschule Rüsselsheim, Rathaus, Pavillon Mainstraße (Tel. 06142-600339). Die Gruppe auf dem Bild beschäftigt sich mit Oszillographenmeßtechnik.

Stechuhren

Ich gehöre wie der Kollege Rotloff zu denen, die den Arbeitsplatz nicht vorzeitig verlassen und ärgere mich wie er darüber, daß diese Errungenschaft von einer Minderheit nicht gewürdigt wird, die glaubt, es mache doch nichts, wenn man den Arbeitsplatz früher verläßt . . . Etwas hätte der Kollege R. in seinem Leserbrief (OPEL POST 1/2 77) aber auch anschneiden müssen . . . wobei ich an die Angestellten denke, die noch nie abstempeln mußten, obwohl es auch bei ihnen schwarze Schafe gibt, die ihren Arbeitsplatz früher verlassen. Wie ich hörte, soll auf den Parkplätzen bei Ende der Normal-schicht schon reges Treiben herrschen. Das ist doch nur möglich, wenn manche ihre Arbeitsplätze „sehr“ pünktlich verlassen . . . Nicht, daß ich auf die Kollegen Angestellten neidisch wäre, doch gleiche Rechte und Pflichten für alle müßten in der modernen Industriegesellschaft Grundsatz sein . . . Man sollte nach Mitteln und Wegen suchen, um zu einer vernünftigen Regelung zu kommen, die Mißbrauch ausschaltet, obwohl die Stechuhren abgeschafft sind. Diese passen nicht mehr in unsere Zeit. H. Keiser, H 32

Autowaschanlagen

In der letzten Ausgabe der OPEL POST steht auf Seite 23 in der Spalte „Am Lenkrad“ unter der Überschrift „Autowaschanlagen“ ein Urteil (Aktenz. VII ZR 137/73), zu dem ich die Frage stellen möchte, welchen Gefahren ein Automatikgetriebe in einer Waschanlage hinsichtlich Beschädigungsgefahr ausgesetzt ist. In dem Urteil wurde so etwas angedeutet, jedoch nicht näher darauf eingegangen.

*T. Lapp
Kar.-Fertigmontage*

(Anmerkung der Redaktion: Wir haben in dieser Angelegenheit sofort die Abteilung Kundendienst Technik eingeschaltet und erfahren, daß es der Verkaufszone Südwest trotz umfangreicher Recherchen nicht möglich war, eine Begründung für das ergangene Urteil zu erfahren. Der Kundendienst schreibt uns dann weiter: „Auch wir können in Übereinstimmung mit der PEK keine Erklärung für eine erhöhte Beschädigungsgefahr bei Wagen mit automatischem Getriebe finden, es sei denn, daß der Wagen bei laufendem Motor durch versehentliche Betätigung des Wählhebels vielleicht leichter als durch versehentliches Gangeinlegen des Schalthebels in Bewegung gesetzt werden kann. Auch könnte das Einlegen des Wählhebels in „P“-Stellung der Gerichtsentscheidung

zu Grunde gelegen haben, da in „P“ die Hinterräder blockiert sind und bei Schleppen des Fahrzeuges Teile der Parksperre beschädigt werden könnten. Allerdings wäre es hier bedeutungslos, ob der Motor läuft oder nicht.“)

Betriebsversammlung

Von einem Verwandtenbesuch in der DDR zurück, fand ich in der DKP-Betriebsgruppenzeitung „Der Motor“ die Polemik gegen die OPEL POST wegen des Kommentars „Überdehnte Betriebsversammlungen“ . . . Das Thema hat natürlich zwei Seiten. Die Geschäftsleitung ist daran interessiert, die Versammlung nicht ausufernd zu lassen. Aus ihrer Sicht ist das verständlich. Das kostet soundsoviele Wagen. Die Versammlungsteilnehmer wollen Dampf ablassen und diskutieren. Und wer nicht teilnimmt, sitzt lieber irgendwo herum, statt am Band zu stehen. Auch das ist verständlich. Eine volkswirtschaftliche Verlustrechnung, wie es der Verfasser tat, macht in dieser zusätzlichen Freizeit bestimmt keiner . . . Weniger verständlich, ja unlogisch ist es, zumindest auf den ersten Blick, daß der „Motor“ gegen diesen Kommentar loszieht, obwohl in der von ihm so hochgelobten DDR die Dinge ganz anders liegen. Einer meiner DDR-Verwandten erzählte mir von einer Versammlung in „seinem“ Betrieb, der „volkseigen“ ist und demnach auch ihm gehört. Doch er hat andere Erfahrungen gemacht, erlebt täglich den Unterschied zwischen ideologischer Augenwischerei und Alltagswirklichkeit . . . Bei der Betriebsversammlung sei es geradezu harmlos zugegangen. Die Betriebs-Parteifunktionäre hätten mehr politische Parolen verkündet statt echte Betriebsprobleme erörtern zu lassen. Dann seien die üblichen Forderungen nach vorzeitiger Sollerfüllung und ähnlichen „freiwilligen“ Verpflichtungen gefolgt. Nach zwei Stunden sei die „große Produktionsschlacht“ weitergegangen . . . ist die „Motor“-Polemik deshalb nicht unlogisch oder widersprüchlich, weil diese Leute anderen politischen Gesetzen folgen, eine andere Logik haben, Recht und Wahrheit nur auf ihrer Seite wähen. Deshalb kann man mit ihnen ja auch nicht diskutieren. H.E.

(Der Name ist der Redaktion bekannt.)

Leserbefragung

In der OPEL POST 1/2 77 gehen Sie noch einmal auf die Leserbefragung ein, über die Sie bereits im Dezember 1976 geschrieben haben. Erstaunt waren wir über die Zahl von 88 Prozent Teilnehmern der Werksangehörigen in Rüsselsheim. Wir neigen dazu, anzunehmen, daß es sich hierbei um einen Druckfehler handelt. Sollte die Zahl jedoch richtig sein, dann



Neuer Verkaufschef

Zum Direktor unseres Gesamtverkaufs wurde mit Wirkung vom 1. März 1977 der bisherige stellvertretende Verkaufsleiter von Oldsmobile, John M. Fleming (47), ernannt. Er tritt die Nachfolge von George G. Spaulding an, der jetzt neuer Verkaufschef von Pontiac ist. — John M. Fleming, der gleichzeitig auch in den Vorstand der Adam Opel Aktiengesellschaft berufen wurde, war 1970 bei Oldsmobile zunächst als Marketing-Direktor eingetreten und wurde 1974 zum stellvertretenden Verkaufsleiter befördert. Im Jahre 1976 übernahm er die Verantwortung für den Verkauf im gesamten Westen der USA. John M. Fleming ist Absolvent der Harvard Business School, wo er sein Diplom für Wirtschaftswissenschaften erwarb. Er ist verheiratet und hat drei Kinder.

spricht sie unseres Erachtens für eine außerordentlich starke Identifikation der Betriebsangehörigen mit dem Werk. Sicherlich lassen sich auch noch andere Erkenntnisse daraus gewinnen, so z.B. daß die Werksangehörigen durchaus davon ausgehen, daß sie in einer demokratischen Arbeitswelt leben, in der es lohnt, eine eigene Meinung zu äußern. Leider nennen Sie die vergleichbare Zahl von Bochum nicht. Diese würde uns auch interessieren. Im übrigen verfolgen wir Ihre Werkzeitschrift recht aufmerksam, da sie eine Art Querschnitt der sozialpolitischen Diskussion darstellt. Darüber hinaus vermittelt sie uns einen recht lebendigen Kontakt zum Werk und den Menschen, die in ihm arbeiten . . .

T. Thullen, Opel-Händler, Aachen

(Anmerkung der Redaktion: Die Zahl 88 Prozent ist kein Druckfehler. In Bochum betrug der Rücklauf der ausgegebenen Fragebogen 79 Prozent, in Kaiserslautern 73 Prozent. — Wie im Impressum vermerkt, sei auch an dieser Stelle noch einmal festgehalten, daß die Redaktion sich vorbehält, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen.)



Opeler zu Gast beim ZDF

Bekanntlich liegt die Leitung der Opel-Wohnheime in den Händen des Jugendsozialwerkes e. V. Vielfältig ist die von ihm geleistete Betreuungsarbeit. Zu nennen sind unter anderem Filmvorführungen, Vorträge, sportliche Betätigungsmöglichkeiten und Ausflüge in die nähere Umgebung. Auf einer dieser Fahrten war kürzlich eine Gruppe von Türken aus dem Heim VI am Grundweg zu Gast bei der ZDF-Sendereihe „Drehseibe“. Stargast der betreffenden Direktsendung war die bekannte Schlagersängerin Wenke Myhre. Auf dem Erinnerungsfoto, das nach der Sendung gemacht wurde, sehen wir sie mit den türkischen Gästen.

VV-Notizen

VV-Rangreihe '76

Die im Februar bekanntgewordene Rangreihe '76 im Rüsselsheimer Vorschlagswesen zeigt – unter Berücksichtigung der Beteiligung – folgende Erstplatzierungen: Platz 1: Standardabteilung. Platz 2: Instandhaltung Chassisbau I. Platz 3: Qualitätskontrolle und Inspektion Chassis II und Schmiede. – Die Prämiensumme 1976 des Rüsselsheimer Werkes von 1,17 Millionen verteilte sich auf 5.240 Einsender. (Einzelheiten darüber waren in Heft 1/2 77 zu finden.)

Neben der Beteiligung ist die Qualität der angenommenen Vorschläge besonders zu beachten, da erst durch die Annahme und Durchführung eines Vorschlages den Werksangehörigen und dem Unternehmen Vorteile entstehen. Es müssen nicht immer Höchstprämien sein. Gerade Vorschläge mit Verbesserungen an den Ar-

beitsplätzen, Reduzierung von Instandhaltungskosten, Qualitätsverbesserungen an unseren Erzeugnissen und Beseitigung von Unfallgefahren sind typische Beispiele von Vorschlägen und stellen ein großes Betätigungsfeld für unsere Mitarbeiter dar. Auf diesem Gebiet haben die Instandhaltungsabteilungen Instandhaltung Preßwerk, Instandhaltung Chassisbau I und Instandhaltung Werksanlagen Zentralwerkstatt 1976 vorbildliche Arbeit geleistet. Meu.

VV-Bearbeitungszeit

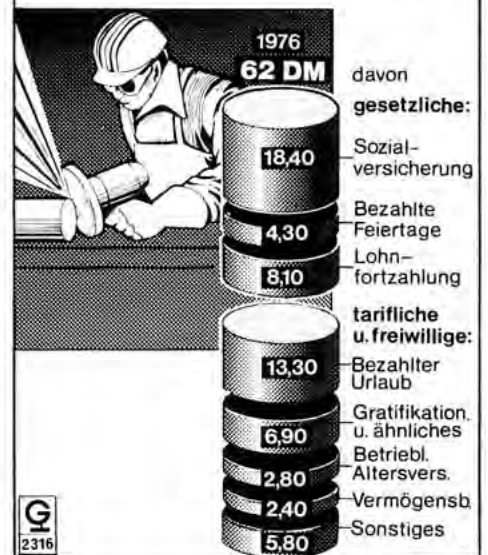
Bei manchen Einsendern wird mitunter die Meinung vertreten, die Bearbeitung von Verbesserungsvorschlägen dauere zu lange. Unzufriedenheit ist dann die Folge. Deshalb wollen wir wieder einmal der Frage nachgehen, wie lang eigentlich die Bearbeitungszeiten der Verbesserungsvorschläge sind, gerechnet vom Eingang bis zum Abschluß, das heißt, bis der Einsender einen abschließenden Bescheid erhält?

Diese Frage interessiert nicht nur jeden Einsender, sondern auch die Geschäftsleitung und das Vorschlagswesen selbst, das durch den Ausschuß für Verbesserungsvorschläge repräsentiert wird. Waren bisher nur Schätzungen und Mutmaßungen möglich, so kann jetzt zum ersten Mal für das Jahr 1976 die durchschnittliche Bearbeitungszeit mit Hilfe der Datenverarbeitung ermittelt werden.

Verbesserungsvorschläge, die in Rüsselsheim 1976 abgeschlossen wurden, benötigten im Durchschnitt 6 Monate vom Eingang bis zum Abschluß. Ein Vorschlag, der angenommen wird, benötigt auf Grund des höheren Aufwandes bis zur Durchführung in der Regel über 8 Monate, wohingegen ein Einsender meist bereits nach knapp 5 Monaten einen Bescheid erhält, wenn sein Vorschlag nicht angenommen werden konnte. Natürlich kann nicht jeder Verbesserungsvorschlag in diesem Zeitraum abgeschlossen werden, wenn größere Untersuchungen über die Durchführung oder die Einführungskosten erforderlich sind bzw. eine Beurteilung erst bei einem neuen Modell oder Werkzeug möglich ist. In diesen Fällen werden die Einsender von dem VV-Büro schriftlich durch einen Zwischenbescheid informiert. Wi.

Der Lohn neben dem Lohn

Auf je 100 DM Entgelt für geleistete Arbeit kamen an zusätzlichen Personalkosten



Die meisten wissen sehr genau, was sie verdienen – aber sie ahnen nicht, wieviel sie kosten. Auf je 100 DM brutto für geleistete Arbeit kamen beispielsweise 1976 im Durchschnitt der Industrie je Arbeitnehmer noch einmal 62 DM sogenannte Personalnebenkosten. (Bei Opel sogar fast 80 Mark.) Sie zu zahlen, sind die Arbeitgeber zum Teil gesetzlich verpflichtet – so zum Beispiel die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung, die Lohnfortzahlung für erkrankte Mitarbeiter oder die Lohnzahlungen für gesetzliche Feiertage. Fast genau die Hälfte des „unsichtbaren“ Lohnes besteht aus solchen gesetzlichen Nebenkosten. Die übrigen Beträge beruhen auf tariflichen Abmachungen oder werden freiwillig gezahlt.

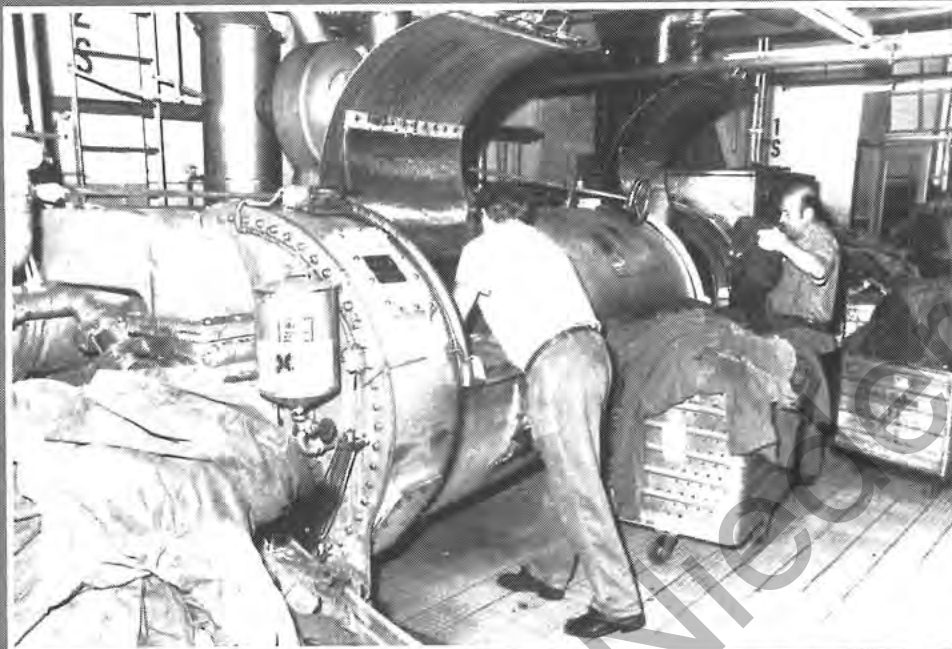
ZENTRALWÄSCHEREI

Jeden Tag große Wäsche

Die Zentralwäscherei unseres Rüsselsheimer Werkes befindet sich im Bau G 3 und gehört mit zu den Bereichen, die mit der eigentlichen Automobilproduktion nichts zu tun haben, aber doch wichtig

einem Waschprozeß unterzogen, der dem in privaten Haushalten gleicht.

Im Werkbereich befinden sich zur Zeit 58 Abholstellen. Hier wird die schmutzige



Die blauen Schutzanzüge werden in dieser Anlage der Zentralwäscherei chemisch gereinigt. Beim Füllen der Reinigungsmaschine die Mitarbeiter G. Schöner (links) und G. Brauner.

sind. Denn mit schmutziger oder verfleckter Kleidung arbeitet niemand gern.

Die rund 60 Mitarbeiter der Zentralwäscherei — vorwiegend Frauen — sind zuständig für Reinigung und Reparatur der werkseigenen Berufskleidung und Wäsche. Der tägliche Anfall an schmutziger Wäsche ist enorm, so daß in der Wäscherei immer Hochbetrieb herrscht.

Beispielsweise sind es in einer Woche rund 18.000 kg blaue Schutzanzüge und 4.500 kg Weißwäsche, die gereinigt beziehungsweise gewaschen und, wenn notwendig, ausgebessert werden müssen. Schutzanzüge, Jacken und Hosen werden chemisch gereinigt genauso wie die Bekleidung für Werkschutz und Werkfeuerwehr. In der Chemischreinigung wird in naher Zukunft eine veraltete Reinigungsmaschine durch eine moderne Maschine ersetzt, so daß gelegentliche Engpässe bei der Reinigung von Schutzanzügen nicht mehr auftreten werden. Die grünen, weißen und grauen Kittel sowie Handtücher, Küchenschürzen, Küchenhäubchen, Wäsche für den Werksärztlichen Dienst und vieles andere mehr werden in großen Waschmaschinen

Wäsche abgeholt und einige Tage später gewaschen bzw. gereinigt dorthin zurückgebracht. Die Zentralwäscherei, die von den Schichtmeistern H. Müller und H. Ripper geleitet wird, untersteht der Abteilung Unfallverhütung.



Weißwäsche und Kittel werden in dieser Waschmaschine gewaschen, die Mitarbeiter H. Ernst nach einem Waschgang gerade leert (oben). — In der Näherei der Zentralwäscherei werden reparaturbedürftige Schutzanzüge, Kittel und die Wäsche ausgebessert. Bei dieser Tätigkeit die Mitarbeiterinnen Gabriele Ruschitschka (vorn), Brigitte Ventura und Melikat Oezgues (etwas verdeckt).



In dieser Anlage wird unter anderem die Weißwäsche für den Werksärztlichen Dienst gemangelt. Auf dem Bild die Mitarbeiterinnen (von links) Ana Hinteregger, Anna Ancona und Monika Delnef.

Harte Arbeit – harte Männer



Täglich bis zu 80 000 Schmiedeteile

Besuch in der Opel-Schmiede: Der Besucher, Laie auf diesem Arbeitsgebiet und noch nie in einer Industrieschmiede gewesen, kommt mit vagen Vorstellungen in diesen Produktionsbereich. Er ahnt zwar, daß es hier anders zugeht als beispielsweise im Preßwerk, im Motorenbau, daß es ein „handfester“ Betrieb sein muß, Nachfahre eines uralten Gewerbes und Gegenstand des ersten „Patentprozesses“ in der Weltgeschichte. Als nämlich Prometheus das Feuer vom Himmel holte und den Menschen etwas vorschmiedete, da machte der „Patentinhaber“ Hephäst kurzen Prozeß und schmiedete ihn an einen Felsen. Doch die homerischen Zeiten sind längst vorbei. Das Industriezeitalter hat neue Maßstäbe gesetzt. Geblieben ist eigentlich nur das Geheimnisvolle, das jede Schmiede umgibt.

Wer die riesigen Hallen in der Nähe des Opel-Kraftwerkes, einen Steinwurf weit vom Main entfernt, betritt, stockt zunächst: Lärm und Hitze empfangen den Besucher. Es dauert eine Weile, bis man sich daran gewöhnt hat und sich mit seiner Begleitung einigermaßen verständigen kann bzw. die Menschen erkennt, die hier wohl mit die schwerste körperliche Arbeit im Werk verrichten. Der Lärm kommt von Dutzenden von Schmiedepressen, Schmiedehämmern und anderen Maschinen, einige haushoch, andere kleiner, aber selbst die noch gewaltig, imponierend. Fast schwerelos wirkend, sausen die Tonnengewichte auf und nieder, bis dem rotglühenden Rohling gewissermaßen das Maß genommen ist, die Stahlfaust ihn donnernd ins Gesenk schlägt. Jeder Besucher wird von diesen

Eindrücken überwältigt, muß von seinem Begleiter nach einiger Zeit daran erinnert

Die Aufnahmen oben und rechts aus dem Gesenkbau des Rüsselsheimer Werkes zeigen die wichtigsten Abschnitte zur Fertigung eines Gesenks, hier am Beispiel eines Kurbelwellengesenks für den Rekord-Vierzylinder-Motor. Am Anfang der Gesenkherstellung steht der Stahlblock, dessen erste Bearbeitung am Fräswerk bzw. an der Hobelmaschine erfolgt. Auf den beiden Fotos ist es ein Gesenk, das bereits in der Schmiede eingesetzt war, nun aber erneuert werden muß. Die Grarvorseite wird um ein bestimmtes Maß nachgesetzt. Am Horizontal- und Vertikalfräswerk Mitarbeiter K.-H. Köbel (Aufnahme oben), an der Hobelmaschine Mitarbeiter F. Wohlrab (Bild rechts).

werden, daß die Schmiede ja nicht der Anfang des Schmiedeprozesses ist. Den Anfang bildet vielmehr das Gesenk. Beginnen wir also mit dem Gesenkbau, dem „Werkzeugbau“ für die Schmiede.

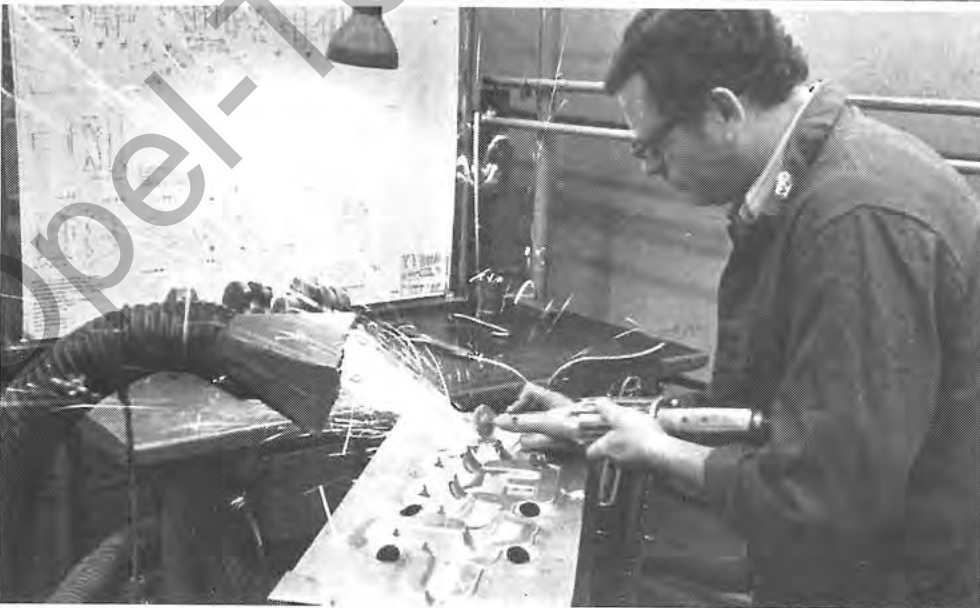
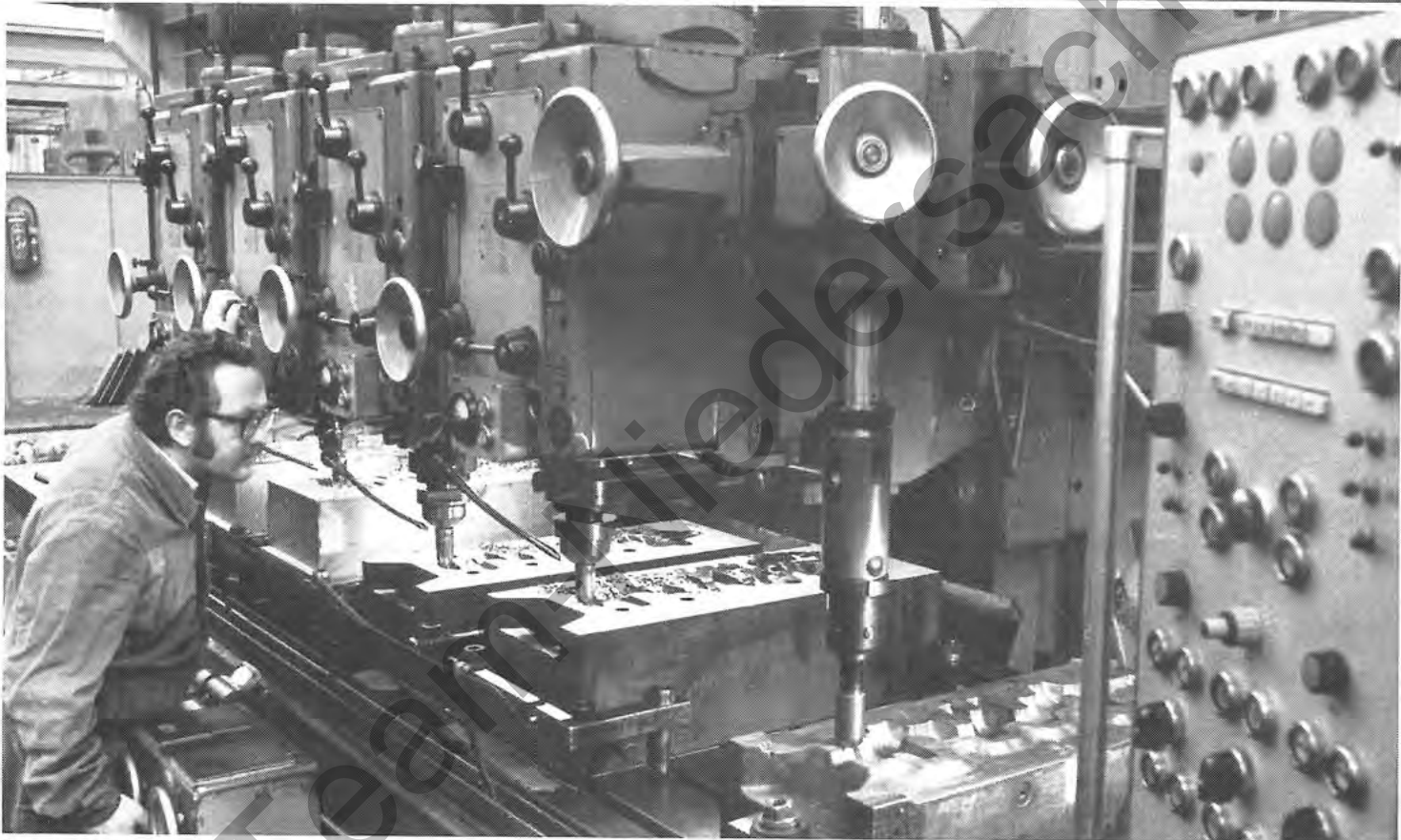
Wie entsteht ein Gesenk?

Der Gesenkbau gehört zur Produktionsvorbereitung Schmiede. Aus bestem, hochvergütetem Stahl werden hier die Gesenke geformt. Im Vergleich zur Schmiede geht es hier wesentlich ruhiger zu. Doch zunächst die Frage: Was ist ein Gesenk? Nun, so erfuhren wir, ein Gesenk ist eine zweiteilige Hohlform zur Warmumformung von Metallteilen unter Hämmern und Pressen. Die Schmiedege-

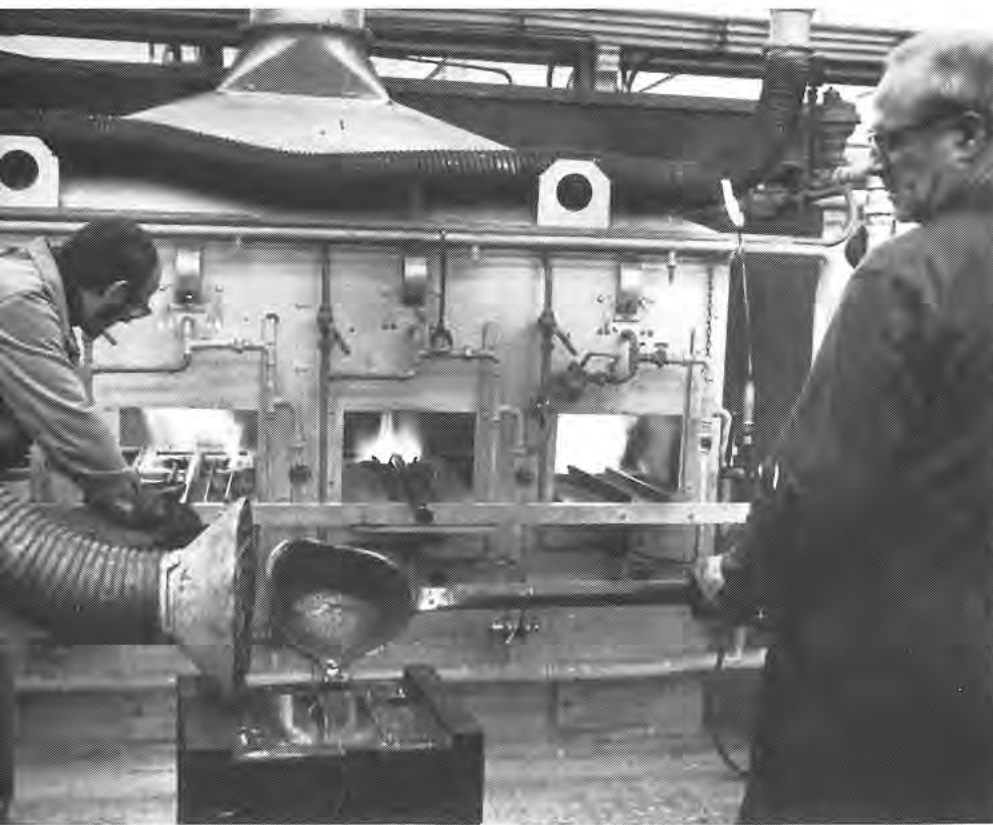
Fortsetzung auf Seite 12



Es gibt mehrere Möglichkeiten, eine Gesenkform in den Stahlblock einzuarbeiten. RECHTS: Das Erodieren der Kurbelwellen-Gravur. Hierbei werden im Funken-Erosionsverfahren durch elektrische Entladevorgänge kleinste Stahlpartikel zwischen Graphit-Formelektrode und Gesenkblock abgetragen, bis die Gravur fertiggestellt ist. Bei der Begutachtung des Gesenks Meister M. Müller (links) und Mitarbeiter G. Szepanski. DARUNTER: Eine Vier-Spindel-Kopierfräsmaschine. Ein Kopierfühler tastet bei diesem Verfahren ständig die Modellform ab und überträgt sie auf vier Arbeitsspindeln, deren Fräser die Kurbellengravur in die Gesenkblöcke einarbeiten. Mitarbeiter L. Leiser bedient diese Maschine.



Fertigbearbeitung der Gravur durch die Gesenkmacher. LINKS: Mitarbeiter K. Müssig beim Schleifen. RECHTS: Ständige Maßkontrollen mit Meßwerkzeugen sind hierbei erforderlich. K. Müssig prüft die Tiefe der Gravur mit dem Tiefenmaß.



Bevor ein Gesenk in der Produktion eingesetzt werden kann, muß zu Kontrollzwecken ein Bleiabguß für ein Modell hergestellt werden. Links Mitarbeiter G. Röder am Bleischmelzofen, rechts K. Kraus, der die Kurbelwellengravur mit Flüssigblei füllt.

senke unterliegen hohen mechanischen und thermischen Beanspruchungen. Deshalb muß von den Gesenkwerkstoffen hohe Härte, Zähigkeit und Dauerfestigkeit gefordert werden, ferner hohe Warmfestigkeit und Unempfindlichkeit gegen kurzzeitige Temperaturschwankungen sowie Verschleißfestigkeit. Um eine Form in den Stahlblock zu gravieren, gibt es mehrere Möglichkeiten. Im Gesenkbau geschieht dies unter anderem durch Herausfräsen auf Ein- oder Mehrspindel-Kopierfräsmaschinen oder durch Abtragen im Funkenerosionsverfahren. Beim abschließenden Arbeitsgang der Gesenkerstellung muß die Gravuroberfläche feinbearbeitet werden. Dies ist Aufgabe der Gesenkmacher, die durch präzises Schleifen die letzte Vollendung beispielsweise eines Kurbelwellengesenks anstreben. Das ist fast schon ein Kunstwerk, gebaut, um industrielle Kunstwerke zu erzeugen. Die Lebensdauer beträgt mehrere tausend Kurbelwellen; dann ist es durch das glühende Material so weit ausgeschlagen bzw. verformt, daß ein neues Gesenk hergestellt werden muß. Das gleiche gilt natürlich auch für alle anderen Schmiedegesenke.

RECHTS: Nach dem Bleiabguß. Das Bleimodell der Kurbelwelle wurde der Gravur entnommen. Gesenkober- und Gesenkunterteil sind auf diesem Foto gut zu erkennen. Links Mitarbeiter K. Kraus, rechts Obermeister L. Hummel.

Hier arbeiten „harte Männer“

Nach diesem kurzen Rundgang im Gesenkbau wieder zurück zur Schmiede: Die schwere Arbeit hier verlangt harte Männer. Einer unserer Begleiter meinte: „Trotz modernster Maschinen und mechanisierter Arbeitsgänge kommt es gerade in der Schmiede entscheidend auf das Können der hier beschäftigten Mitarbeiter an. Ohne ihre jahrelange Erfahrung an den einzelnen Schmiedepressen, Hämmern und Stauchmaschinen wäre ein reibungsloser Fertigungsablauf und damit die gesicherte Produktion in der Schmiede gar nicht möglich.“



„Schmieden“ nennt man den Prozeß, die Form eines Stahlstückes durch Erhitzen und Hämmern zu verändern. Der Dorfschmied erhitzt den Stahl in einer Schmiedeesse und schmiedet ihn im Freiform-Schmiedeverfahren auf einem Amboß mit dem Handhammer. Durch Richtung und Kraft des Schlages wird die Form des Schmiedestückes erzeugt. In einer Gesenkschmiede dagegen wird der erhitzte Stahl zwischen zwei Gesenkhälften (Ober- und Unterteil) geschmiedet, die durch eingearbeitete Gravuren dem Material die gewünschte Form geben. Für jede Art Schmiedestück ist ein besonderes Werkzeug (Gesenk) erforderlich. Gußstücken gegenüber haben Gesenkschmiedeteile größere Festigkeit und Zähigkeit bei geringerem Gewicht und Volumen; hinzu kommt der größere Widerstand gegenüber Verschleiß und die Sicherheit gegen Bruch. Der Werkstoff ist dicht, und sein Faserverlauf entspricht der Werkstückform. Die Oberfläche der Gesenkschmiedestücke ist sauber und genau. Bei einem einmal eingerichteten und



Maß-Kontrolle des Bleimodells. „Anreißen“ nennt das der Fachmann. Bei dieser Tätigkeit Mitarbeiter P. Bingel.

ständig kontrolliertem Fertigungsablauf ist gewährleistet, daß alle Schmiedestücke gleichmäßig gut ausfallen.

Verschiedene Arten des Schmiedens

Über Einzelheiten erfahren wir mehr von einem der uns begleitenden Fachleute: „Das Gesenkschmieden ist ein Warmverfahren in einer fast allseitig geschlossenen Hohlform, dem Gesenk. Bei dem Schmiedevorgang wird der Werkstoff durch die Gesenke sozusagen gezwungen, in bestimmte Richtungen zu ‚fließen‘ und die Gesenkform zu füllen. Außer der



Das Vorgelege für das Getriebe wird im Stauchverfahren geschmiedet. Nur ein Teil des Fertigungsprozesses ist im Bild festgehalten. Das Material wird auf einer Induktionsanlage auf ca. 1.250 °C erwärmt und mit Hilfe einer Stauchzange vom Mitarbeiter aus dem Köcher entnommen. Es wird nun in drei Operationen – auf dem Bild von Mitarbeiter J. Ninovesti – zunächst vorgestaucht. Das Gesenk für dieses Werkstück ist auf der Aufnahme gut zu erkennen. Die abschließende Bearbeitung (nicht im Bild zu sehen) erfolgt dann auf einer zweiten Maschine in drei weiteren Stauchoperationen.

Formungsfestigkeit, das ist der Widerstand, den das Material einer Formänderung entgegensetzt, gibt es noch andere Einflüsse auf das Fließen, die Reibung an den Werkzeugflächen und Abkühlung an den Gesenkwandungen. Beim Gesenkschmieden von Stahl kennt man heute das Schmieden mit Presse, Hammer und

Stauchmaschine und, in besonderen Fällen unter der Schmiedewalze, das Walzschmieden."

Über 220 t Rohmaterial täglich

Bevor wir den Rundgang in der Schmiede fortsetzen, zwischendurch ein paar Daten: Die Opel-Schmiede wurde im

Jahre 1936 gebaut. Nach der Zerstörung im letzten Krieg wieder aufgebaut, im Laufe der Jahre erweitert, umfaßt sie heute eine umbaute Fläche von insgesamt ca. 21.000 qm (mit Gesenkbau ca. 30.000 qm). Über 500 Mitarbeiter (mit Gesenkbau, Inspektion, Reparatur- und Materialabteilung sind es sogar mehr als 1.000) sind hier beschäftigt und verarbeiten täglich auf 90 Maschinenanlagen über 220 t Rohmaterial. Zu einer Maschinenanlage gehören verschiedene andere Einrichtungen, zum Beispiel Knüppelscheren, Abratpressen, Öfen und Reckwalzen. Produziert werden täglich bis zu 80.000 Schmiedeteile, beispielsweise Achsschenkel, Hinterachswellen, Kurbelwellen, Antriebswellen, Tellerräder, Lenkungsteile und viele andere mehr.

Stahllager außerhalb der Schmiede. Das Rohmaterial wird per Bahn oder Lkw angeliefert. Nach Eingang werden von der Abteilung Inspektion-Eingangskontrolle Probestücke abgeschnitten und im Werkstofflabor auf ihre Qualität untersucht. Erst nach Freigabe kann das Rohmaterial für den Schmiedeprozess verwendet werden.





Der Schaft für die Hinterachswellen wird mit dem ölhydraulischen Schmiedehammer geschmiedet, der eine Schlagarbeit von 2.000 kpm hat. Auch hier wird das Material mit einer Induktionsanlage auf ca. 1.250 °C erwärmt und dann automatisch über eine Zuführeinrichtung zur vollautomatischen Reckwalze gebracht, die es auf die benötigte Länge auswalzt. Mitarbeiter A. Paul schmiedet den Schaft dann mit 15-17 Hammerschlägen glatt. Nachdem das Material noch einmal angewärmt wurde, wird zum Schluß auf einer 1.600 t Stauchmaschine in fünf Arbeitsoperationen der Flansch angestaucht (nicht im Bild zu sehen).

Moderner Maschinenpark

Zur Erwärmung des Rohmaterials werden verschiedene Ofentypen benutzt, so gasbeheizte Kasten- und Drehherdöfen sowie Induktionsanlagen. Der Maschinenpark ist modern und hat mit Hammer und Amboß früherer Schmieden überhaupt keine Ähnlichkeit mehr. Hier gibt es Materialscheren mit einer Schwerkraft bis zu 9 MN (900 t), Groß-Pressen mit einer Preßkraft von 8 MN (800 t) bis 60 MN (6.000 t) und Stauchmaschinen, die eine Stauchkraft von 3 MN (300 t) bis 16 MN (1.600 t) haben. Es gibt noch verschiedene andere Maschinen, aber die genannten sind die für die Umformung gebräuchlichsten. Für die Herstellung eines Schmiederohlings ist von besonderer Wichtigkeit, wie das Teil konstruktiv entwickelt und der vorgeschriebene Faserverlauf ist. Unter Faserverlauf versteht der Schmiedefachmann übrigens die innere Struktur des Stahls.

Wirtschaftliches Preßverfahren

Doch lassen wir wieder den Fachmann sprechen. „Das wirtschaftlichste Schmieden geschieht in unserem Werk im Preßverfahren, da man mit teilweise nur zwei Preßhuben ein Schmiedeteil fertigen kann. Dieses Verfahren ist allerdings nur bei großen Stückzahlen rentabel. Dagegen ist das Schmieden mit Hämmern unwirtschaftlicher, da hierbei viele Hammerschläge für die Fertigung eines Teiles

benötigt werden. Es wird aber auf Grund der konstruktiven Gestaltung einiger Schmiedestücke nach wie vor angewandt. Das Stauchverfahren wird vorwiegend zum Schmieden von Rotationskörpern, wie Hinterachswellen, Tragrohre, Zahnräder, Antriebskegelräder usw. verwendet. Der Vorteil dieses Verfahrens liegt in der fast abfallfreien Verformung und den geringen Bearbeitungszugaben für die nachfolgende Zerspanung.“

Die Kurbelwellenstraße

Bei einem Rundgang ist es für den Besucher wohl am faszinierendsten, die Herstellung der Kurbelwellen auf der teilautomatisierten Kurbelwellenstraße zu beobachten. Greifen wir als Beispiel die Kurbelwelle für den Rekord-Vierzylinder-Motor heraus. Bis zu 6 m lange, 94 mm dicke Vierkantstangen werden mit einem Kran auf ein breites Transportband gehievt, gelangen von dort zu einer Materialschere mit 7 MN (700 t) Scherkraft, die sie auf die benötigte Länge zuschneidet. Das Gewicht des abgetrennten Materialblockes beträgt rund 31 kg. Über Transportbänder wird dieser „Knüppel“, wie der Fachmann ihn nennt, zu einem Drehherdofen gebracht, in dem eine Temperatur von ca. 1.270 °C herrscht. Mit Hilfe einer Beladezange wird der Stahlknüppel in den Ofen eingelegt, der übrigens der größte in der Opel-Schmiede ist. Sein Durchmesser beträgt 11 m, und er kann

Die Aufnahmen auf der rechten Seite zeigen die wichtigsten Stationen der teilautomatisierten Kurbelwellenstraße, von denen es zwei in der Rüsselsheimer Opel-Schmiede gibt. Hier entstehen alle Kurbelwellen für die Vierzylinder-Motoren der Kadett- und Rekordmodelle sowie für die Diesel- und die Sechszylinder-Motoren. **BILDLEISTE LINKS:** Nachdem die Vierkantstangen von einer Materialschere und mit Hilfe einer Beladezange in den Drehherdofen eingelegt wurden, durchwandern sie innerhalb einer Stunde drei verschiedene Heizzonen und werden in dieser Zeit auf 1.270 °C Schmiedetemperatur erwärmt. Mit der vollautomatischen Entladezange wird der rotglühende „Knüppel“ aus dem Ofen gehoben (OBEN), über ein Transportband durch die Entzunderungsanlage befördert (Mitte) und zu einer automatischen Reckwalze gebracht, durch die das Material dem Schmiedestück besser angepaßt wird. Der Schmied nimmt dann den Rohling mit einer Zange auf und befördert ihn in die wichtige 6.000 t Ajax-Press (UNTEN).

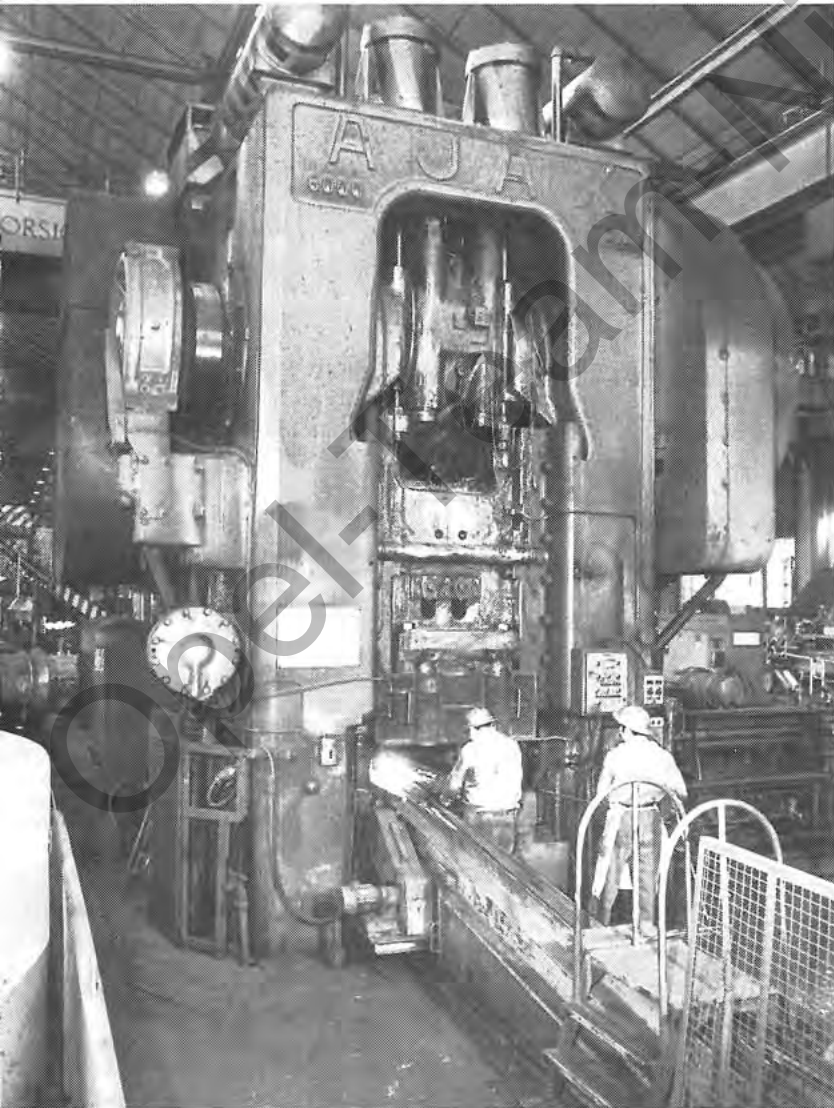
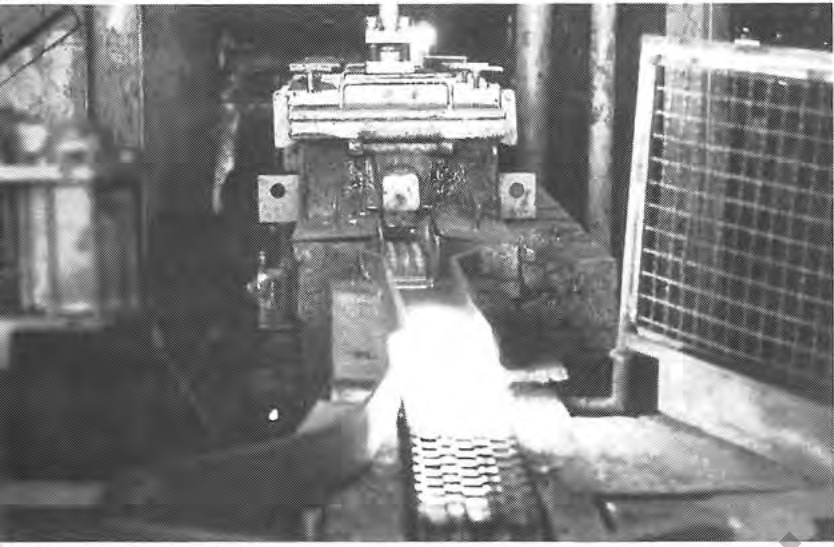
BILDLEISTE RECHTS: Der Rohling wird über eine mit Graphit-Wasser-Emulsion geschmierte Gesenkgravur gelegt. Durch Auslösen des Fußschalters senkt sich der Pressenstößel und drückt den glühenden Stahl in die Vorgravur. Beim Hochgehen des Stößels muß der Schmied rasch die vorgepreßte Kurbelwelle mit Hilfe der Zange in die Fertiggravur legen (OBEN), um sie mit dem zweiten Hub fertigzupressen. Auf den Bildern die Mitarbeiter N. Sippel und J. Müller. Das überschüssige Material wird anschließend in einer 400 t Presse abgegratet. Der Abgrat (MITTE) wird auf ein Förderband gelegt. Die Kurbelwelle kommt über ein Zuführband zur dahinterstehenden Richtpresse. Auf dem Bild die Mitarbeiter K. Schneider (links) und H. Ben-Azuana. Nach dem Richten wird die Kurbelwelle, die jetzt noch eine Temperatur von ca. 1.000 °C hat, mit einer Zange entnommen und auf ein Überflur-Förderband zum Abkühlen gehängt, hier von Mitarbeiter A. Zeghli (UNTEN).

10.000 kg Stahl in einer Stunde erwärmen.

Drei verschiedene Heizzonen

Die Stahlstücke liegen auf einem sogenannten Drehherd und durchwandern innerhalb einer Stunde drei verschiedene Heizzonen. In dieser Zeit werden sie von der Raumtemperatur bis auf 1.270 °C Schmiedetemperatur erwärmt. Nachdem der Knüppel alle drei Heizzonen des Ofens durchlaufen und die Schmiedetemperatur erreicht hat, wird er mit einer

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 16



Fortsetzung und Schluß

vollautomatischen Entladezange aus dem Ofen gehoben, mit einem Transportband durch die Entzunderungsanlage befördert und zu einer automatischen Reckwalze gebracht. In dieser Walze wird der Knüppel gestreckt oder anders gesagt, das Material wird an verschiedenen Stellen reduziert, um dem erhitzten Knüppel eine dem Fertig-Schmiedeteil angenäherte Vorform zu geben.

Die gewaltige „Ajax“-Presse

Nun beginnt die Arbeit des Pressenführers (Schmied). Er nimmt den Rohling mit einer Zange auf und befördert ihn in die wuchtige 60 MN (6.000 t) Ajax-Schmiedepresse, wo der Rohling über eine mit Graphit-Wasser-Emulsion geschmierte Gesenkgravur gelegt wird. Durch Auslösen des Fußschalters senkt sich der Pressenstößel und drückt den glühenden Stahl in die Vorgravur. Beim Hochgehen des Stößels muß der Schmied rasch die vorgepreßte Kurbelwelle mit Hilfe der Zange in die Fertiggravur legen, um sie mit dem zweiten Hub fertigzupressen. 165 Rekord-Kurbelwellen werden so in einer Stunde gefertigt.

Zahlreiche Prüfungen

Der Abgrat wird anschließend auf einer kleineren Presse mit 4 MN (400 t) Preßkraft mit einem Hub abgeschnitten. Anschließend wird die Kurbelwelle in zwei Ebenen mit einer 6 MN (600 t) Presse gerichtet. Nachdem die Kurbelwellen nachgerichtet worden sind, werden sie zum Abkühlen auf ein Überflur-Transportband gehängt. Die Kurbelwelle als „Rückgrat des Motors“ ist natürlich nur eines von vielen Schmiedeteilen, die in diesem Produktionsbereich hergestellt werden. Es würde jedoch den Rahmen dieses Berichts sprengen, ginge man auf alle Herstellungsverfahren ein. Die Schmiedeteile werden dann je nach ihrer weiteren Verwendung beispielsweise vergütet, nach vorhandenen Lehren gerichtet, kalibriert und anschließend von Mitarbeitern der Inspektion auf Festigkeit, Maßhaltigkeit und Fehler geprüft. Erst nach diesen Prüfungen werden sie zur weiteren Bearbeitung an den Motorenbau und an andere Produktionsabteilungen weitergeleitet. (Die Rüsselsheimer Schmiede fertigt übrigens auch für die Werke Bochum und Kaiserslautern.)

„Ganze Kerle“

Beim Verlassen der riesigen Hallen, das Stampfen und Dröhnen noch im Ohr, fragten wir unseren Begleiter, nach welchen Gesichtspunkten hier die Männer ausgesucht würden. Nach kurzem Nachdenken meint er: „Sie müssen fachlich gut, vor allem aber müssen es ganze Kerle sein!“ – Das war alles, und das war sehr viel.

UNSERE JUBILARE

40



Karl Mohr
Werkzeugbau
2.3.1977



Heinrich Tilger
Qual.Ktr.u.Insp.
5.3.1977



Ernst Borst
Hinterachsteile Pkw
7.3.1977



Jakob Axt
Lehrenbau
8.3.1977



Ludwig Pons
Kdd.-Werkstatt
20.3.1977



Josef Schwenger
PEK
22.3.1977

25

Rüsselsheim

1.3.1977
Helmut Eberlein
Karosseriebau II

8.3.1977
Josef Schönweitz
PEK

24.3.1977
Walter Schneider
PEK

26.3.1977
Georg Sonneck
Transportwesen

Bochum

1.2.1977
Max Szobries
Mat.u.Prod.Ktr.

4.3.1977
Harry Schwenzfeger
Lohnabrechnung

IM RUHESTAND

Alois Baumgärtner
Materialbehandlung

Peter Bender
Preßwerk

Rudolf Bölke
Qual.Ktr.u.Insp.

Fritz Boss
Mat.Eing.u.Zahlgs.Ktr.

Ludwig Hammann
Karosseriebau II

Werner Hanchulle
Qual.Ktr.u.Insp.

Erich Harnisch
Qual.Ktr.u.Insp.

Otto Hertlein
PV-Schmiede

Georg Jakob
Materialabteilung

Erich Jung
Motorenbau

Irmgard Köppe
Werkzeugabteilung

Stephanie Lemke
Karosseriebau II

Gottfried Leser
PV-Preßwerk

Fritz Maurer
Werkzeugzentralverw.

Willy Moser
Teile-Verkauf Intl.

Heinrich Müller
Karosseriebau I

Franz Neuwirth
Kundendienst

Fritz Sedlmaier
Materialbehandlung

Herrmann Sorg
Wagenendmontage

Karl Spitzner
Personalabteilung

Otto Strubl
PEK

Anneliese Warsaw
Teile-Preisgestaltung

Gertrud Wolf
Standardabteilung

Josef Zankl
Rohrfabrikation

Bruno Zühlke
Motorenbau



Überall Qualitätskontrolle: Nichts bleibt dem Zufall überlassen. Schritt für Schritt wird der gesamte Produktionsablauf, von der Anlieferung des Rohmaterials, vom ersten Arbeitsgang bis zur Endabnahme der fertigen Wagen kontrolliert. Etwa jeder zehnte Mitarbeiter im Produktionsbereich trägt die grüne Binde mit der Aufschrift „Inspektor“ am Arm. Seine Aufgabe: „Qualität“. Auf dem Bild am Hochband der Wagen-Endmontage des Rüsselsheimer Werkes Mitarbeiter Adam Bingenheimer, Inspektion, bei der Kontrolle von Befestigungsschrauben im Bereich Vorderachse. Qualität beginnt aber schon viel früher. Forschung, Entwicklung und Konstruktion legen die Grundlage dafür, daß die Qualität gut fundiert ist. Oder: Qualitäts-Sicherung-Auswärtsteile (QSA) – ein Programm, um die Qualität der von Vorlieferanten bezogenen Teile sicherzustellen. Aber auch Qualität beim Kundendienst. Lesen Sie zum Thema „Qualität“ auch die Beispiele unserer „Rückseiten-Serie“.

Beim Werksuhrmacher



SCHNAPPSCHUSS

Unser Werk – wer hätte das gedacht – beschäftigt auch zwei Uhrmacher, die zur Zentralwerkstatt Werksanlagen gehören. Verständlich bei den vielen Stechuhren und Zeituhren im gesamten Werksbereich. Günter Ebert, einer der beiden Uhrmacher, arbeitet seit 1958 bei Opel. Er ist gelernter Uhrmacher mit Meisterbrief. Bevor der gebürtige Magdeburger zu Opel kam, war er in einem Uhrengeschäft in Mainz beschäftigt. Eine wichtige Arbeit aus dieser Zeit, so berichtete er mit berechtigtem Stolz, sei die Reparatur der Mainzer Domuhr gewesen. Durch äußere Einflüsse standen die Zeiger mehr als 24 Jahre still. Daß die Uhr heute wieder die genaue Zeit vom Turm verkündet, daran hatte auch Günter Ebert wesentlichen Anteil.

Sein jetziges Arbeitsgebiet und das seines Kollegen Heinz Weyerhäuser sind vor allem die Stechuhren, Zeituhren, Handstempeluhren, verschiedene Zeitrelais und Schaltuhren im Rüsselsheimer Werk. Ein weites Feld. Die Zeituhren bei uns werden übrigens nach der großen Hauptuhr im Bereich der Telefonzentrale gestellt. Es ist also gar nicht so abwegig von der „Opel-Zeit“ zu sprechen. Unser Bild zeigt Günter Ebert bei der Kontrolle einer der 222 Stechuhren.

Wie beeinflusst man den Benzinverbrauch?

Bekanntlich stellen die Kraftstoffkosten einen erheblichen Faktor der gesamten Unterhaltskosten eines Autos dar. Im Gegensatz zu anderen Unkosten – wie Steuer und Versicherung – kann der Fahrer durch seinen Umgang mit dem Wagen die Höhe der Kosten in bezug auf den Kraftstoffverbrauch selbst bestimmen. Wer die Gesetzmäßigkeiten kennt, die den Verbrauch bestimmen, und wer sich bewußt in seinem Verhalten danach richtet, der kann – obwohl er gleich viel fährt – erheblich billiger fahren.

Der Motor muß in Ordnung sein!

Die Automobilindustrie bemüht sich bekanntlich darum, Autos herzustellen, die mit möglichst geringem Verbrauch gefahren werden können. Da gleichzeitig immer schärfere Abgasbestimmungen erfüllt werden müssen, bleibt für Zündungs- und Vergaserabstimmung nur ein ganz enger Spielraum. Nur wenn diese Grenzen eingehalten werden, kann der Motor günstigen Kraftstoffverbrauch haben. Für Einstellarbeiten werden deshalb Meßgeräte benötigt, die dem Bastler in der Regel nicht zur Verfügung stehen. Ein Besuch in der Fachwerkstatt, in der Zündzeitpunkt und Vergaser genau eingestellt werden können, ist erheblich billiger, als das monatelange Fahren mit falsch eingestelltem Leerlauf, falsch eingestelltem Zündverteiler oder falsch eingestellten Ventilen. Das Auswechseln von Zündkerzen, Motoröl und Filterpatronen in den vorgeschriebenen Intervallen ist ebenfalls notwendige Voraussetzung für einen günstigen Verbrauch. Bei der Kontrolle des Ölstandes im Motor sollte man darauf achten, daß die maximale Füllmenge nicht überschritten wird. Die Messung erfolgt nicht unmittelbar nach dem Abstellen des Motors, sondern erst nach einigen Minuten, wenn auch das oben im Motor befindliche Öl in die Ölwanne gelaufen ist und mitgemessen werden kann. Zu hoher Ölstand führt ebenso wie zu hohe Zähigkeit zu unnötig hohen inneren Widerständen und damit zu Mehrverbrauch.

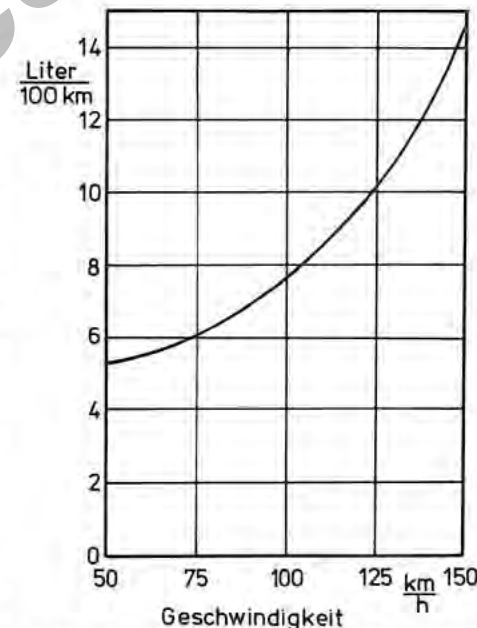
Der richtige Luftdruck ist wichtig!

Doch nicht nur der einwandfreie Zustand des Motors, sondern auch der einer Reihe anderer Teile sind entscheidend für den Kraftstoffverbrauch. Schleifende Kupp-

lung, schadhafte Lager, falsch eingestellte Spur oder zu geringer Luftdruck in den Reifen führen ebenfalls zu höheren Verlustleistungen, die zwar vom Motor aufgebracht werden müssen, als Vortriebsleistung jedoch nicht zur Verfügung stehen und sinnlos in Reibungswärme umgesetzt werden. Nur von einem Fahrzeug, das sich insgesamt in einwandfreiem Zustand befindet, kann man erwarten, daß es sich mit geringem Kraftstoffverbrauch betreiben läßt. Doch auch mit einem gut gewarteten Fahrzeug kann man einen sehr hohen Verbrauch haben, wenn man dem Motor sehr hohe Leistung abverlangt oder ihn in ungünstigen Betriebsbereichen betreibt.

Hohe Geschwindigkeit kostet mehr!

Bei konstanter Geschwindigkeit in der Ebene muß der Motor die Reibungswiderstände sämtlicher Lager, die Rollwiderstände der Reifen und den Luftwiderstand überwinden. Den bei weitem größten Anteil dieser Widerstände stellt der Luftwiderstand dar. Er steigt enorm mit der Geschwindigkeit an und ist hauptsächlich verantwortlich für den Mehrverbrauch bei hohen Geschwindigkeiten. So verbraucht zum Beispiel ein ASCONA mit dem 1,6 S-Motor bei 100 km/h mit 7,8 Liter Kraftstoff nahezu halb soviel wie bei 150 km/h mit 14,5 Litern je 100 km.

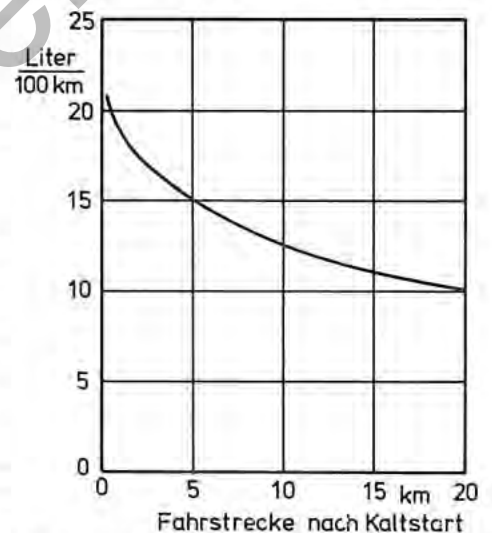


Kraftstoffverbrauch eines 16 S-B/ASCONA bei Konstantfahrt in der Ebene, 4. Gang.

Der schnellere Fahrer kann für den gleichen Preis eben nur die halbe Strecke zurücklegen. Noch höher wird der Mehrverbrauch, wenn Veränderungen am Fahrzeug vorgenommen werden, die die Widerstände erhöhen – beispielsweise hohe Zuladung, Skihalter oder Dachgepäckträger.

Defensive Fahrweise ist billiger

Bei Beschleunigungen wird dem Motor abhängig von der Fahrzeugmasse eine erhöhte Leistung abverlangt. Je schärfer die Beschleunigung, umso höher der Mehrverbrauch. Extrem hoher Verbrauch tritt auf, wenn dabei das Gaspedal ganz



Kraftstoffverbrauch nach Kaltstart (15 °) abhängig von der Fahrstrecke.

durchgetreten und die Gänge voll ausgefahren werden. Diese verbrauchsungünstigen Betriebsbereiche des Motors sollten nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden. Im Normalfall reichen die ersten 2/3 des Gaspedalweges und die unteren 2/3 des Drehzahlbereiches voll aus. Bei jedem unnötigen Beschleunigungsvorgang wird Kraftstoff vergeudet! Wenn man langsam an ein Hindernis herankommt, kann man eher damit rechnen, daß sich die Störung aufgelöst oder die Ampel auf „Grün“ gewechselt hat und eine Weiterfahrt ohne Stopp und anschließende Beschleunigung aus dem Stand möglich ist. Eine defensive Fahrweise ist nicht nur sicherer, sondern auch billiger.

Solange der Motor nicht betriebswarm ist, benötigt er einen höheren Kraftstoffdurchsatz. Bei Fahrzeugen mit automa-

tischem Choke wird die Anreicherung selbsttätig abgeschaltet, bei Fahrzeugen mit Handchoke muß der Fahrer selbst darauf achten, daß er den Choke so früh es die Fahrbarkeit erlaubt, einschiebt. Kurzstreckenverkehr mit kaltem Motor ist auf jeden Fall mit Mehrverbrauch verbunden. Wie das zweite Diagramm zeigt, verbraucht man 50 Prozent mehr Kraftstoff, wenn man täglich viermal mit kaltem Motor 5 km zurücklegt, als wenn man einmal täglich die 20 km an einem Stück fährt. Nach dem Kaltstart wird zweckmäßig das Fahrzeug bei mittlerer Belastung warmgefahren. Warmlauf im Stand ist unsinnig; zum einen wird der Motor langsamer warm und zum anderen wird nirgendwo Kraftstoff sinnloser vergeudet als im Leerlauf. Man sollte deshalb bei längerem Anhalten als zwei Minuten den Motor abstellen.

Damit sind die wesentlichen Möglichkeiten aufgezeigt, die der Fahrer hat, um mit seinem Fahrzeug einen geringen Verbrauch zu erzielen. Sie lassen sich zu zwei wesentlichen Punkten zusammenfassen:

einwandfreier Wartungszustand des gesamten Fahrzeuges und

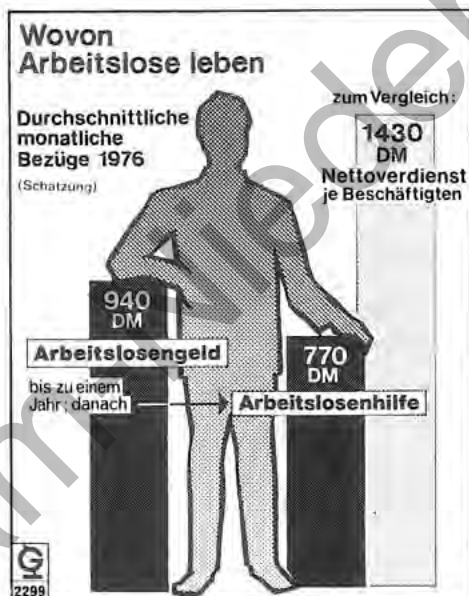
verhaltene Fahrweise bei nicht zu hoher, möglichst konstanter Fahrgeschwindigkeit im höchsten Gang. Dr.H.K.

Beobachtungen

Ich war krank und wurde an einen Facharzt überwiesen. Ort und Fachbereich spielen keine Rolle. Im großen, modernen Sprechzimmer wurden gleichzeitig drei Patienten verarztet, einer davon ein recht gut deutsch sprechender, in einem kleinen Handwerksbetrieb beschäftigter Ausländer, wie ich dem Gespräch entnehmen konnte. Der Arzt stellte fest, ihm fehle nichts. Die Beschwerden, derentwegen er gekommen war, seien harmloser Natur, keineswegs ein Krankheits-symptom. So weit, so gut. Doch jetzt kommt's: Der Arzt, es war kurz nach neun Uhr morgens, fragte: „Wollen Sie heute noch arbeiten?“ Der Angesprochene, der solch ein „Angebot“ nicht erwartet hatte, zögerte zunächst und meinte dann: „Nein, heute nicht mehr arbeiten.“ Er bekam eine Krankmeldung mit dem Hinweis, sie am anderen Tag beim Arbeitgeber abzugeben. Kommentar überflüssig.

Jedes politische und gesellschaftliche System hat seine Vorzüge und Schwächen. Doch welche Leistungen auf einzelnen Gebieten man auch immer vorweisen kann, entscheidend für die Gesamtbeurteilung bleibt die Breite und Dichte dieser Leistungen und das, was unter dem Strich dem einzelnen Menschen zur Befriedigung seiner Bedürfnisse

an Gütern zur Verfügung steht, wie breit das Netz der sozialen Sicherung gespannt ist und nicht zuletzt, in welchem freiheitlichen Spielraum sich das Leben abspielt. Daran mußte ich denken, als ich in einer der vor den Werkstoren verteilten Flugschriften einen überschwenglichen Reisebericht über einen Ostblockstaat las. Fazit: Der Arbeiter lebt dort in einer Art Paradies. Und, das durfte natürlich nicht fehlen, gleichzeitig wurde ein Verdammungsurteil über unsere Ordnung gefällt. Dabei übersehen die delegierten Reiseberichter, daß der totalitäre Staat ihnen immer nur das zeigt, was sie sehen sollen und in ihrer ideologischen Verkrampfung sicher auch nur sehen wollen: Einzelne Glanzpunkte, unbestreitbare Leistungen auf einzelnen Gebieten. Die Kehrseite sehen sie nicht. Sprachenkundige Leute, die oft Jahre in Ostblockstaaten verbringen, beispielsweise Zeitungskorrespondenten, sehen und beobachten mehr und schärfer. Sie kommen meist zu ganz anderen Feststellungen als unsere Flugblatt-Reiseberichter. Spectator



Arbeitslosigkeit bedeutet zwar nicht den finanziellen Ruin, sie bringt jedoch für die Betroffenen zum Teil erhebliche Einbußen mit sich. Wer nicht länger als ein Jahr ohne Arbeit ist, erhält in der Regel 68 Prozent seines letzten Nettoverdienstes als Arbeitslosengeld (bis zu einer bestimmten Höchstgrenze). Das waren 1976 je Empfänger durchschnittlich DM 940 im Monat. Wer dagegen ein Jahr und länger stempeln geht, erhält statt des Arbeitslosengeldes die wesentlich geringere Arbeitslosenhilfe; sie lag 1976 um fast die Hälfte unter den Nettoeinkünften der aktiven Verdienner. Freilich, schwerwiegender als die finanziellen Probleme beurteilen viele Erwerbslose die psychischen und sozialen Belastungen der Arbeitslosigkeit, die zum Teil sogar als persönliches Versagen empfunden wird. Verständlich, daß von allen Seiten eine verstärkte Bekämpfung der Arbeitslosigkeit gefordert wird.

An unsere Leser!

Als Fazit der Leserbefragung im Herbst letzten Jahres stellten wir unter anderem fest, daß man es nicht allen Menschen recht machen, nicht jeden der zahlreichen Leserwünsche erfüllen könne – zumindest nicht von heute auf morgen, daß wir aber versuchen wollten, diese oder jene Anregung aufzugreifen, Rügen nachzugehen und um Verbesserungen bemüht zu sein. Andererseits baten wir die Leser um verstärkte Mitarbeit. Dieser Wunsch hat ein beachtliches Echo ausgelöst. Es erreichen uns jetzt mehr Zuschriften, Anrufe und Hinweise. Das Gespräch mit dem Leser in Form der Leserbefragung, insbesondere die Möglichkeit, offen seine Ansicht zu äußern, hat also doch Früchte getragen. Hoffentlich bleibt das so!

Unerwartet stark war auch die Resonanz aus der PEK, an die wir die vielfältigen Wünsche nach mehr Technik weitergeleitet hatten. Eine Fülle von Vorschlägen ging ein, mit denen man mehrere Jahrgänge der OPEL POST füllen könnte. Daraus entwickelte sich die neue nebenstehende Serie „Kfz-Technik“, für die die PEK federführend sein wird. Mit einem „T-PEK“-Erkennungssymbol werden diese Beiträge besonders gekennzeichnet. Auch der „Auto-Ratgeber“ in der Rubrik „Am Lenkrad“ (siehe Seite 23) ist auf diesbezügliche Leserwünsche zurückzuführen.

Nur auf mehr Farbe wird man (vielleicht noch längere Zeit) warten müssen. Farbdruck ist teuer. Entsprechend höhere Mittel dafür stehen uns vorerst nicht zur Verfügung. Und um einen anspruchsvollen Unterhaltungsteil mit Kurzgeschichten, Karikaturen, Rätseln, Gartenecke, Gesundheitsmagazin und Tips für den Alltag einzuführen, den viele Leser wünschten, bedürfte es einer erweiterten Seitenzahl pro Ausgabe, was gleichfalls mit erheblichen Mehrkosten verbunden wäre. Wir können nämlich nicht verschwenderisch mit dem Raum umgehen, denn die 24 oder 32 Seiten pro Heft reichen kaum aus, um das vielfältige Geschehen im Gesamtunternehmen zu behandeln. Nun: wer die ersten beiden Ausgaben des Jahrgangs 1977 durchsieht, stößt auf manche Neuerung und auch Auflockerung.

Die Redaktion

Bitter-CD-Coupé



Traumauto-made in Germany

Wer diesem Nobelrenner begegnet, gerät leicht ins Schwelgen. Vor so viel gebündelter Rasse werden Autofans unruhig und schlagen Frauenherzen schneller. Man tippt zunächst auf Ferrari, Lamborghini oder Monteverdi. Doch nach einem Blick auf das kühne gläserne Heck löst sich das Rätsel: Hinter dem chromglänzenden Namens-Emblem „Bitter CD“ verbirgt sich kein fremdländischer Exote, sondern das einzige Exklusiv-Coupé deutschen Geblüts, sozusagen ein Traumauto – made in Germany.

mosphäre verbreitet, ist der schöpferischen Initiative jenes Mannes zu verdanken, der ihm den Namen lieh. Mit dem feinen Gespür für Originalität verfolgte Erich Bitter, Ex-Rennfahrer und Chef des gleichnamigen Rallye-Zubehörunternehmens, konsequent das Ziel, ein Fahrzeug

Im Umgang mit diesem Feudalgefährt findet man eine längst verloren geglaubte Ansicht neu bestätigt: Trotz allem Blechgewühl auf den Straßen können Autoreisen auch heute noch reiner Hochgenuß sein. Der CD scheint dafür prädestiniert, seinen Piloten immer bei guter Laune zu halten. Satte Straßenlage, geschmeidiger Antrieb, hohe Leistung und luxuriöse Ausstattung machen ihn gegenüber anderen souverän. Wenn immer mehr Spitzensportler, aber auch Prominente aus Politik, Show-Geschäft und Kunst auf den „Edel-Bitter“ umsteigen, so mag der Grund darin zu suchen sein, daß der CD die überzeugende Synthese zwischen einem zwar schnellen, aber höchst angenehm zu handhabenden Luxuscoupé und einem sicheren Gebrauchsauto für den Allround-Einsatz darstellt.

Für Individualisten

Dieses anspruchsvolle Produkt, das soviel exklusives Flair und gepflegte At-



der Topklasse für Individualisten zu bauen. Die Rechnung ging prompt auf: Der CD, inzwischen im vierten Produktionsjahr, hat längst einen festen Freundeskreis gefunden: in Europa und in Übersee, ja seit einiger Zeit sogar in Nahost. Die Konzeption verrät eine gelungene Kombination von zwei entscheidenden Elementen: Den rassigen Aufbau besorgt das renommierte Stuttgarter Karosseriewerk Baur, das modifizierte Achtzylinder-Triebwerk stammt aus Rüsselsheim. Um es genauer zu sagen – vom Diplomat. Aus 5,4 Liter Hubraum holt der wegen seiner Laufruhe gerühmte Motor – maximales Drehmoment 43,5 mkg bei 3.000 U/min – volle 230 PS heraus. Klarer Vorteil für den Fahrer: Das europaweite große Kundendienstnetz von GM/Opel enthebt ihn aller Servicesorgen.

Ausstattung voller Pfiff

Aufwendige De-Dion-Hinterachse, präzise Abstimmung des um 16 cm gekürzten Diplomat-Fahrwerks, eine Servolenkung, wie sie sympathischer nicht sein kann, eine zuverlässige und völlig ruckfrei arbeitende Dreistufen-Getriebeautomatik nebst einer in hohem Maße verwirklichten aktiven Sicherheit – das sind die herausragenden Kriterien des Bitter. Obwohl dieser echte „Zweipluszwei“ nahezu zwei Tonnen auf die Straße bringt, verfügt er über die Eigenschaften eines Klasesprinters. In 9,7 Sekunden beschleunigt er aus dem Stand auf Tempo 100. Seine Höchstgeschwindigkeit liegt jenseits von 210 km/h. Die Ausstattung ist nicht nur feudal, sie steckt auch voller Pfiff. Dazu gehören selbstverständlich elektrisch verstellbarer Außenspiegel, elektrische Fensterheber, Heckscheibenbeheizung und Verbundglas-Frontscheibe mit integrierter Antenne. Ein Sonderlob verdienen die veloursgepolsterten Schalensessel. Sie erwecken den Eindruck, als ob sie sich unbemerkt um den Körper legen, um ihm sanften Halt zu geben. In keinem Auto entdeckten wir je Besseres.

Auf Neutralität programmiert

Da man bekanntlich fährt, wie man sitzt, versteht es sich, daß der Wagen läuft, wie man es sich wünscht: auf Geradeausstrecken wie am Schnürchen gezogen, ohne daß man die Lenkung korrigieren müßte, und in Kurven sozusagen wie auf Neutralität programmiert. Nie macht er den Versuch, vorn oder hinten mal auszubrechen. Über Bodenunebenheiten geht er gelassen hinweg. Dank seiner Federungscharakteristik kennt er auch weder Schaukeln noch Schwimmen. Für die brillante Straßenhaftung zeichnen nicht zuletzt die breiten Spezialreifen verantwortlich. Stahlgürtelreifen von höchster Qualität, wie ein Fahrzeug dieser Provenienz sie nun einmal braucht, sind zugleich die beste Lebensversicherung.



Üppig wie alles an diesem Coupé mit seiner kessen „Schlafaugen-Physiognomie“ sind auch die mit vornehmen Klack ins Schloß fallenden Türen und der Kofferraum unter der weit heruntergezogenen gläsernen Heckhaube, dessen Inhalt sich durch ein praktisches Zugrollö neugierigen Blicken entzieht. Das vom Opel-Diplomat stammende Reserverad, ein mit einer Druckluftflasche aufblasbares Hilfsrad, das dem Wagen im Falle eines Reifenschadens die Weiterfahrt ermöglicht, ist in der rechten Kofferraumecke unter einer sauberen Abdeckung untergebracht. Eine praktikable,

vor allem aber platzsparende Lösung. Daß an dem schicken CD, der sich mit nur 1,28 m Höhe noch flacher auf die Straße duckt als ein Porsche, weder etwas klappert oder rasselt, spricht für die grundsätzliche Verarbeitung. Schwäbische Sorgfalt und unerbittliche Rüsselsheimer Rütteltests schlossen hier einen vortrefflichen Pakt. Ein Sonderlob verdient der extrem niedrige Verbrauch. Alles in allem: Vor Deutschlands einzigem Modell der Design-Extraklasse kann man ungeniert den Hut ziehen. Rund 66.000 DM (empfohlener Preis) kostet der Spaß an der (Auto-)Freud. Aus: REPORT

Bachir Maziani aus Marokko

Mit 445.050 Quadratkilometern ist das Königreich Marokko, westlichster Teil Nordafrikas, nahezu doppelt so groß wie die Bundesrepublik Deutschland. Erst in letzter Zeit hat sich das „Land der Kontraste“ bei uns reiselustigen Deutschen zu einem immer beliebter und interessanter werdenden Touristenziel entwickelt, denn über Nordafrika strahlt die Sonne mit aller Intensität, und viele Städte, zum Beispiel die am Mittelmeer gelegene pulsierende Hafenstadt Tanger oder die „Königsstadt“ und zweitgrößte Stadt des Landes, Marrakesch, üben einen faszinierenden Reiz auf ihre Besucher aus. „Höflichkeit, Würde, Entgegenkommen – das nimmt man zuerst an den Menschen Marokkos wahr...“ schrieb einmal eine Journalistin, die einige Jahre lang die Entwicklung Marokkos beobachtet hatte. Wir brauchten nur knapp zwei Stunden, so lange dauerte nämlich die Unterhaltung mit unserem marokkanischen Mitarbeiter Bachir Maziani, um diese Eindrücke vollauf bestätigt zu bekommen.



Bachir Maziani bei seinem Lieblings-Hobby: Kochen. Die Aufnahme wurde in seinem Zimmer im Opel-Wohnheim gemacht.

Neunzehn Geschwister

Bachir Maziani ist aufgewachsen in der nord-marokkanischen Stadt Nador (Bild). In seiner Jugend war er nicht gerade auf Rosen gebettet. Sein Vater mußte mit seinem Verdienst als kleiner Beamter eine große Familie ernähren. Es klingt fast ungläublich, aber Bachir Maziani kann wirklich die stattliche Zahl von 11 Schwestern und 7 Brüdern aufweisen. Der älteste Bruder ist jetzt 56 Jahre alt und lebt, nachdem er 13 Jahre in unserem Rüsselsheimer Werk gearbeitet hat, seit einiger Zeit wieder in der Heimat. Der Vater ist trotz seiner 88 Jahre noch rüstig und erfreut sich bester Gesundheit. Nun, seine 105 Enkelkinder werden ihn auch sicherlich gut auf Trapp halten.

Seit 15 Jahren in der Schmiede

Als Mitarbeiter Bachir Maziani im Jahre 1962 versuchte, in unserem Werk Arbeit zu finden,

war er 25 Jahre alt, verheiratet und Vater von drei Söhnen. Der Aufenthalt in Deutschland sollte sich auf höchstens 5 Jahre beschränken – doch 15 Jahre sind es bis jetzt geworden. In der Schmiede wurde ihm wahrlich kein leichter Arbeitsplatz zugeteilt. Er ist dort als Pressenführer tätig, unterweist neue Mitarbeiter in der richtigen Bedienung von Pressen und Maschinen, fungiert nebenher als Dolmetscher, war 6 Jahre lang Vertrauensmann seiner Abteilung und hofft, bei den nächsten Betriebsratswahlen zum Betriebsrat für die fast 600 zur Zeit in unserem Unternehmen arbeitenden Marokkaner gewählt zu werden. Neben seiner Muttersprache Marokkanisch, die zu den arabischen Sprachen zählt, spricht er sehr gut Deutsch, perfekt Spanisch, das er in der Schule lernte, etwas Französisch, und seine Englischkenntnisse will er demnächst wieder auffrischen.

Aus Fehlern der anderen gelernt

Mitarbeiter B. Maziani, der sein Zuhause in einem der Opel-Wohnheime gefunden hat und sich dort wohl fühlt, ist sehr kontaktfreudig. Den Fehler, den viele Ausländer begehen, indem sie keine Kontakte zu Deutschen suchen, beging er nicht. „Nur von der Arbeit nach Hause, einsam im Zimmer sitzen und nicht wissen, was machen, das ist mir zu langweilig“, meint er. In der Fußballmannschaft des spanischen Clubs „Los Caballeros“ spielte er seinerzeit als einziger Marokkaner den Rechtsaußen. „Ich war die Nummer drei, habe gern Fußball gespielt, doch jetzt bin ich dafür leider schon zu alt“, kommt es etwas wehmütig von seinen Lippen. Bachir Maziani ist auch Mitglied des deutsch-spanischen Freundschaftsclubs in Rüsselsheim. „Batschi“, wie ihn seine zahlreichen Freunde und Bekannten nennen, hat neben seiner Vorliebe für alte arabische und spanische Musik ein Hobby, mit dem er schon bei vielen Gourmets Worte des Lobes fand. Er ist ein ausgezeichneter Hobbykoch. Seine marokkanischen Spezialitäten, zum Beispiel das Nationalgericht „Kuskus“, das aus Weizengrütze, gekochtem Hammelfleisch, verschiedenen Gemüsen und pikanten Gewürzen be-

steht, kommen immer gut an. Dazu wird übrigens das beliebteste Getränk des Landes gereicht: stark gesüßter Pfefferminztee. Wer so gut kochen kann, darf sich nicht wundern, wenn er oft an den Herd von Freunden und Bekannten gebeten wird, und bei vielen privaten Zusammenkünften stehen dann Speisen aus der Heimat unseres Mitarbeiters Maziani an erster Stelle.

Geselligkeit im marokkanischen Club

Vor zwei Jahren wurde in Rüsselsheim der „Freundschaftsverein der marokkanischen Arbeiter in der Bundesrepublik Deutschland“ gegründet. Wie viele seiner Landsleute ist auch Mitarbeiter B. Maziani froh darüber, einen eigenen Clubraum zu besitzen. Man zahlt 30 DM Jahres-Mitgliedsbeitrag und kommt jedes Wochenende zusammen. Bei Tee oder Fruchtsäften (Alkohol wird nicht gereicht) werden Alltagsprobleme besprochen, aktuelle Geschehnisse diskutiert oder Fragen der Religion behandelt. Über 90 Prozent der Bevölkerung Marokkos bekennen sich zu dem durch die Araber eingeführten Islam. Lobens- und nachahmenswerte Taten der Clubmitglieder sollen hier nicht unerwähnt bleiben: Wenn ein Landsmann schwer verunglückt oder stirbt, greifen diese Männer, die selbst sparsam und bescheiden leben müssen, oft tief in die Tasche, um der Familie des Verunglückten mit einem finanziellen Beitrag zu helfen.

Zukunftsplan: Orangenplantage

Bachir Maziani möchte noch so lange in Deutschland bleiben, bis seine Söhne Addislam, Abdullah und Mohamed verheiratet sind und jeder in Marokko ein Häuschen sein eigen nennen kann. Von dem hier verdienten Geld hat er sich bereits zwei kleine Häuser gebaut und Land gekauft, das er später landwirtschaftlich bebauen oder vielleicht sogar als Orangenplantage nutzen will. Wer weiß: Inch' Allah – wenn Gott will, eines Tages kaufen wir am nahen Obststand marokkanische Apfelsinen, nicht ahnend, daß sie vielleicht von der Plantage eines ehemaligen „Opelners“ stammen. M.K.



Der Mohamed Zerkoutni Boulevard in Nador, Heimatstadt unseres marokkanischen Mitarbeiters.

Auch an die Wagen-Unterseite denken!



Auto-Ratgeber

Zusammen mit dem ersten Krokus haben die Frühjahrsputzer unter den Automobilisten ihren großen Auftritt. Da werden die hauseigenen PS gewaschen und poliert, gewachst und gesalbt, bis aus wintergrauen Mäusen wieder Autos zum Vorzeigen geworden sind. Vom Kühler bis zum Kofferraum, vom Reifen bis zum Kunststoff-Himmel ist jeder automobile Zentimeter in den Akt der Reinlichkeit einbezogen – ausgenommen vielfach – leider – die Unterseite der Automobile, wo sich der Sauberkeitsdrang selten hin-

verirrt. Und so ist eine Vielzahl unserer Karossen oben TÜV-topp und unten ein Dreck-Asyl. Oder wenn der Kintopp-Vergleich erlaubt ist, oben wie die Cardinale und unten wie Frankenstein. Besorgt stimmt dabei, daß unter dem Dreck im automobilen Souterrain lebenswichtige Kanäle verlaufen: Rohrleitungen und Schläuche, die Bremsflüssigkeit in die Radzylinder transportieren, wo die Bremsmanöver ausgelöst werden, wenn der Fahrer ins Pedal steigt. Vorausgesetzt, der Bremsaft kommt da an und tropft nicht unterwegs durch ein Leck davon.

Deshalb das Anraten, der mißachteten Kehrseite des Autos die Kosmetik nicht schuldig zu bleiben und nach Rissen und Versprödungen an den Bremsschläuchen zu forschen, die zwischen Karosse und Rad, nolens volens allen möglichen Torturen ausgesetzt sind: Steinschlag und Splitbeschuß, Wasser und Schlamm, Teer und Salz. Bremsschläuche müssen Temperaturunterschiede zwischen minus 40°C und mehr als 100°C aushalten können, millionenfache Radbewegungen und Schwingungen flexibel verkraften und einem Druck von 100 atü standhalten, wie er 1.000 Meter unter dem Meeresspiegel herrscht. Trotz dieser unfreundlichen Ansammlungen von Martern, die man beklommen registriert, muß das kleine automobile Detail bei 100.000 Bremsvorgängen pro Jahr seine Tüchtigkeit belegen, das heißt, fehlerfrei funktionieren. Für Autofahrer, die Bremsschläuchen seither ihre Aufmerksamkeit versagten, ist dies ein plausibler Grund, sich neu zu orientieren, oder alternativ dazu, die Prämie bei der Assekuranz kräftig zu erhöhen. H.S.

Frostschutz im Sommer?

Frostschutzmittel – das ist so eine Art Wintermantel für das Kühlsystem unserer Automobile. Und wenn der Frost vorbei ist, gehört das Zeug raus. Schließlich kommt ja auch kein halbwegs vernünftiger Mensch auf die Idee, in einem gut temperierten Sommer mit einem Wintermantel herumzulaufen.

Eindeutiger Fehlschluß

So jedenfalls verquickt eine Vielzahl kraftfahrender Leute menschliche und automobile Betriebstemperaturen und erliegt dabei einem eindeutigen Fehlschluß. Frostschutzmittel, die man vom Winter in den Sommer hinübertransportiert, schaden weder dem Motor noch dem



Kühlsystem. Zwar erhöht sich die Kühlwassertemperatur um 10 Prozent, doch das ist eher gut als schlecht. Denn je schneller ein Motor seine Betriebstemperatur erreicht, desto sparsamer arbeitet er. Zudem verhindert ein Frostschutzmittel die Korrosion im Motor. Nur bei einem von Haus aus schlecht gekühlten Auto, das im Sommer über Alpenpässe klettert, sollte man das Frostschutzmittel ausspülen. Aber solche Autos gibt es heute kaum noch.

Im Bereich der Fabel

Auch das Argument, daß ein Motor eher kocht, wenn ein Frostschutzmittel im Kühlsystem zirkuliert, gehört in den Bereich der Fabel. Auslöser für kochendes Kühlwasser sind ganz andere Dinge. Zum Beispiel ein mit Kesselstein zugesetzter Kühler, falsche Zündeneinstellung, ein zu mager regulierter Vergaser, oder ein Keilriemen, der so schlaff gespannt ist, so daß er die Kühlwasserpumpe nicht kräftig genug durchzieht. Frostschutzmittel im Kühlwasser zu belassen, ist also die Regel. Dann muß man nicht im nächsten Winter neuen und teuren Gefrierschutz kaufen, sondern allenfalls nachfüllen, was der Brieftasche bekömmlicher ist. -i-

Die Bremsbeläge verstehen keinen Spaß

Es gibt Teile am Auto, die keinen Spaß verstehen, und dazu zählen die Bremsbeläge. Hinter dem Anraten, sie nur vom Fachmann austauschen zu lassen, steckt Sorge um automobiler Sicherheit – denn jeder Belag hat sein spezifisches Reibverhalten. Schon eine Abweichung um 5/100stel bedeutet, daß sich der Bremsweg aus Tempo 100 um ganze 10 Meter verlängert.

Schlechte Bremsmoral

Es scheint immer noch Autofahrer zu geben, die daran glauben, daß ein gutes Horoskop eine schlechte Bremse ersetzt. Tadelt Deutschlands größter Automobilclub: „Bei 30 Prozent der 1975 kontrollierten Wagen funktionierten die Bremsen nicht einwandfrei.“ Das bestätigt, was schon bei TÜV-Statistiken zwischen den Zeilen stand, nämlich, daß die Bremsmoral der kraftfahrenden Nation Skepsis rechtfertigt. Der hohe Qualitätsstandard heutiger Bremssysteme macht nicht ledig von der Pflicht, sie zu warten und zu pflegen. Bremsen sind keine Wunder, die bis zu dem Tag verschleißfrei funktionieren, an dem die Karosse zur Exekution an der Schrottpresse antritt. Autofahrer, die von ihren Bremsen spontanen Beistand erwarten, schulden ihnen dafür Wartung. Wer die Pflegestunde in der Fachwerkstatt schwänzt, pokert mit der Sicherheit. Dafür gibt es ein handfestes Argument:

Bremsen verschleißen nämlich heimlich. Hinter dem Rücken des Autofahrers und nicht unter seinen Augen – wie Beleuchtung und Reifen. Das zwingt einfach alle 10.000 km zum Pflichtbesuch beim Fachmann, der kontrolliert, ob die Bremsbeläge dem aufreibenden Leben noch standhalten: den Temperaturen, die über 600°C hochschnellen, den Drücken bis zu 70 kg, mit denen jeder Quadratcentimeter Bremsbelag an die Bremsscheibe angepreßt wird – bis zu 20mal auf 1 Kilometer Stadtverkehr. Solche Kraftakte kosten Substanz und ziehen Verschleiß nach sich. Ein Bremsbelag unter 2 Millimeter gehört aus dem Verkehr gezogen, einer mit abfallenden Reibwerten, wie ihn suspektere Sonderangebote dem Autofahrer billig andienen, ist reif, den Weg auf den Flohmarkt anzutreten. Denn solche Beläge demontieren die Sicherheit, weil sie die von den Autoherstellern konstruktiv auf Vorder- und Hinterachse aufgeteilten Bremskräfte zum wesentlichen Nachteil verändern.

Zwingende Konsequenz

Schiefziehende Bremsen, wie sie die mobilen Prüfer des ADAC bei 56 Prozent der beanstandeten Autos rügten, sind eine der möglichen Folgen. Dahinter lauert Schleudergefahr und ein verlängerter Bremsweg. Für den Autofahrer ergibt sich daraus zwingend die Konsequenz, keinem anderen als dem auf den speziellen Fahrzeugtyp abgestimmten Bremsbelag die Verantwortung für seine Sicherheit zu übertragen – damit der Bremsweg im Ernstfall vor dem Nachruf endet. S.

AUSFLUGSVORSCHLÄGE

„Rund um Frankfurt“

Dem Wochenend-Vergnügen der mobilen Hessen, sich im eigenen Lande umzusehen, trägt eine Freizeitidee des ADAC Rechnung. In einem mehrfarbigen Falblatt hat der ADAC ein Dutzend Ausflugsvorschläge „Rund um Frankfurt“ im weitesten Sinne zusammengestellt und sie mit Skizzen übersichtlich illustriert. Auslöser für diese touristische Offerte war eine Untersuchung des Freizeitverhaltens kraftfahrender Bürger. Rund 60 Prozent gaben an, am Wochenende zu ihrem Vergnügen Auto zu fahren und 28 Prozent, daß Rundfahrten, Besichtigungen und Wandern ihre Lust seien. Ein Großteil der Befragten räumte dabei ein, mitunter Probleme bei der Auffindung touristischer Nahziele zu haben.

Die von den ADAC-„Leit-Touristen“ zusammengestellten Ausflugsvorschläge versuchen, unterschiedlichen Freizeitaktivitäten gerecht zu werden. Sie führen zum Beispiel über kleine Nebenstraßen und Wanderwege zu Sehenswürdigkeiten und Kulturdenkmälern, zu romantischen Grillplätzen über dem Dill-Tal oder in die weinseligen Ecken der Bergstraße. Wer nach unterhaltsamer Abwechslung sucht, wird in diesem Prospekt fündig, der bei allen Geschäftsstellen des ADAC-Hessen kostenlos erhältlich und auch für die Rüsselsheimer Wochenendausflügler bestens geeignet ist. Si.



„Aber Susi, Frauchen muß doch fahren...“ – und auf den Verkehr achten, müßte hinzugefügt werden. Doch Susi weiß das nicht und lenkt Frauchen (oder Herrchen) ab – und schon kann es zu spät sein. Auch Hunde gehören auf den Rücksitz und, wenn notwendig, an die Leine, damit sie nicht im Wagen herumtollen können – wie diese Susi, die im Gegensatz zu ihrem Frauchen noch nicht einmal angeschnallt ist – wenn's je krachen sollte.

Auf der Kreuzung krachte es

Im letzten Heft berichteten wir von Mitarbeiter Zeißlers schwerem Verkehrsunfall, bei dem der angelegte Sicherheitsgurt ihm das Leben rettete als er gegen einen Telegrafmast prallte. Bei Werksarzt Dr. Eckhard Straub, Station I des Werksärztlichen Dienstes in Rüsselsheim (Bild), war das Unfallgeschehen zwar anders, aber auch hier wirkte der Sicherheitsgurt lebensrettend, zumindest bewahrte er die Unfallbeteiligten vor sehr schweren Verletzungen.

Der Schauplatz des Geschehens war eine stark befahrene Kreuzung in Wiesbaden, an der Dr. Straub stand und auf Grün wartete. Als er freie Fahrt hatte und losfuhr, kam von links ein Pkw auf die Kreuzung zugerast. Ein Bus hatte dem

Fahrer die Sicht auf die Ampel versperrt, so daß er glaubte, die Kreuzung noch passieren zu können. Doch es war schon zu spät. So kam es, was unvermeidbar war, zu einem Zusammenstoß. Dr. Straubs Wagen wurde gerammt und herumgeschleudert. An beiden Fahrzeugen entstand Totalschaden. Da aber alle Unfallbeteiligten glücklicherweise angeschnallt waren, kamen sie mit dem Schrecken davon.

„Ohne Gurt“, so Dr. Straub, „hätte es gewiß böß ausgesehen. Ob der Gurt mir und den beiden Insassen des anderen Wagens das Leben gerettet hat, ist zwar anzunehmen, in diesem Fall jedoch nicht hundertprozentig zu beweisen, doch vor schweren Verletzungen wurden wir auf



jeden Fall bewahrt. Ich kann deshalb nur jedem raten, immer den Gurt anzulegen, auch oder gerade im Stadtverkehr, wo ja die meisten Unfälle vorkommen.“ (Wer ähnliche Fälle erlebt oder von ihnen gehört hat, setze sich bitte mit der Redaktion, Tel. 879 oder 3387, in Verbindung.)

Autokauf drüben

Der Kauf eines Autos in Ost-Berlin ist nicht nur wegen der äußerst langen Lieferzeiten „ein unvergeßliches Erlebnis“, schreibt unlängst die satirische DDR-Wochenzeitung „Eulenspiegel“. Das Blatt

berichtet, daß ein Bürger, der nach jahrelangem Warten endlich im Auslieferungslager des staatlichen Autohandels zum bestimmten Termin seinen „Trabant“ abholen wollte, fünf Stunden warten mußte, ehe er zur Kasse gerufen wurde. Zu seiner Verblüffung bekam er dann noch statt des bestellten blauen Autos ein graues ausgehändigt. Laut „Eulenspiegel“ sind es

jährlich Zehntausende, die sich unter solchen Bedingungen ihr Auto abholen müssen. Offenbar, so vermutet die Zeitschrift, seien die Kollegen vom staatlichen Autohandel der Meinung, daß diejenigen, die schon Jahre auf ihren Wagen gewartet haben, ruhig noch ein paar Stunden Wartezeit beim Abholen in Kauf nehmen können.

WIR GEDENKEN

Rüsselsheim

Mehmet Coban, Motorenbau
geb. 10.1.35 gest. 5.12.76

Richard Kössl, Rentner
geb. 22.3.01 gest. 1.1.77

Christian Dammell, Rentner
geb. 21.12.99 gest. 8.1.77

Wilhelm Goffing, Rentner
geb. 11.6.11 gest. 10.1.77

Georg Rapp, Rentner
geb. 3.9.94 gest. 10.1.77

Lorenz Reuter, Rentner
geb. 3.3.05 gest. 10.1.77

Adolf Scheurer, Rentner
geb. 5.4.02 gest. 12.1.77

Wilhelm Wolf, Rentner
geb. 8.4.11 gest. 13.1.77

Wilhelm Dienst, Rentner
geb. 16.3.14 gest. 15.1.77

Heinz Hintz, Instandhaltung
geb. 24.9.29 gest. 16.1.77

Georg Laun, Rentner
geb. 20.12.07 gest. 16.1.77

Heinrich Schmeiser, Rentner
geb. 9.1.97 gest. 21.1.77

Rudolf Arit, Rentner
geb. 7.5.02 gest. 22.1.77

Anton Fix, Rentner
geb. 7.2.15 gest. 22.1.77

Karl Gernandt, Rentner
geb. 7.7.04 gest. 23.1.77

Konrad Malle, Motorenbau
geb. 4.3.53 gest. 23.1.77

Renate Sachs, Polsterei
geb. 27.5.36 gest. 23.1.77

Erich Rüdiger, Rentner
geb. 4.3.09 gest. 24.1.77

Adam Bechtel, Rentner
geb. 13.1.91 gest. 27.2.77

Anton Diehl, Chassis I
geb. 13.6.23 gest. 27.1.77

Paul Posselmann, Modellschr.
geb. 29.12.26 gest. 28.1.77

Johann Dörhöfer, Rentner
geb. 6.3.08 gest. 29.1.77

Franz Schwarz, Rentner
geb. 23.9.04 gest. 29.1.77

Hans Dichtl, Rentner
geb. 29.11.05 gest. 30.1.77

Karl Pflug, Rentner
geb. 14.12.08 gest. 31.1.77

Fritz Kolb, Rentner
geb. 15.12.97 gest. 1.2.77

Siegfried Krebs, Datenverarb.
geb. 5.2.27 gest. 2.2.77

Anna Hübner, Rentnerin
geb. 8.5.97 gest. 4.2.77

Ernst Sans, Rentner
geb. 19.4.14 gest. 4.2.77

Jakob Schmidt, Rentner
geb. 16.7.01 gest. 4.2.77

Gustav Hell, Rentner
geb. 16.6.07 gest. 5.2.77

Elfriede Schlitzer, Chassis I
geb. 29.10.28 gest. 6.2.77

Hermann Flessa, Rentner
geb. 4.3.95 gest. 7.2.77

Hermann Völker, Rentner
geb. 11.6.00 gest. 7.2.77

Heinrich Wolf, Rentner
geb. 5.6.05 gest. 7.2.77

Elfriede Kahlitz, Rentnerin
geb. 4.2.18 gest. 8.2.77

Georg Schneider, Rentner
geb. 4.12.06 gest. 8.2.77

Max Schneider, Rentner
geb. 11.12.02 gest. 8.2.77

Hans Bauer, Teilelager
geb. 24.3.36 gest. 10.2.77

Otto Schulz, Rentner
geb. 6.1.05 gest. 10.2.77

Siegfried Harlaß, Chassis I
geb. 30.3.42 gest. 12.2.77

Nikolaus Maier, Rentner
geb. 25.12.12 gest. 14.2.77

Georg Weber, Beschädigten-Eins.
geb. 18.3.24 gest. 15.2.77

Heinrich Lehr, Rentner
geb. 13.5.06 gest. 16.2.77

Paul Schmitt, Rentner
geb. 27.9.10 gest. 18.2.77

Jakob Jung, Rentner
geb. 18.2.98 gest. 19.2.77

Bochum

Wilfried Pelka, Chassisbau II
geb. 23.8.38 gest. 10.1.77

Johann Buhl, Pre&werk
geb. 21.3.50 gest. 25.1.77

Kurt Poggensee, PV-Karosserie
geb. 25.9.15 gest. 12.2.77

Max Rückert, Chassisbau II
geb. 11.10.23 gest. 15.2.77

Kaiserslautern

Rudolf Wendel, Produktion
geb. 26.7.24 gest. 21.1.77

Edgar Sommerfeld, Produktion
geb. 20.4.22 gest. 20.2.77



WERK BOCHUM

„Mensch, Walter ...“

Ein hoher Gast in unserem Bochumer Werk

16. Februar: Bundespräsident Walter Scheel trifft zu einem offiziellen Besuch in Bochum ein. Es ist die erste Stadt, die er im Revier besucht. Ein umfangreiches Programm wartet auf ihn: Bereits um 9.00 Uhr landet der Hubschrauber an der Bochumer Ruhrlandhalle. Es folgen Begrüßung im Rathaus, Vorstellung der Repräsentanten von Rat, Verwaltung, Parteien, Wirtschaft und öffentlichem Leben. Zwischendurch ein Abstecher nach Düsseldorf, wo Willi Weyer seinen 60. Geburtstag feiert.

Um 11.45 Uhr landet der Hubschrauber in unserem Werk. 150 Minuten sind dem größten Industrieunternehmen der Stadt gewidmet. Fünf Mitglieder des Vorstandes – an der Spitze Generaldirektor J. F. Waters Jr. – und die Werksleitung begrüßen ihn.

Waters umreißt in seinen Begrüßungsworten im Empfangsraum D 1 kurz die erfolgreiche Geschäftspolitik von Opel und erwähnt, daß das Jahr 1976 das erfolgreichste in der Geschichte des Unternehmens gewesen ist. Der Leiter der Bochumer Werke, T. R. Faber, gibt am Werksmodell Erklärungen über Entstehung der Werke und den Produktionsablauf. Unser Werk gilt als Beispiel für den vollzogenen Strukturwandel einer Industriestadt.

Knapp 60 Minuten dauert die anschließende Rundfahrt durch die Werks hallen. Zweimal wird Halt gemacht. Am Truckband, wo die Karosserie zusammengesetzt wird, und bei der „Hochzeit“, wo Chassis und Karosserie zusammentreffen, spricht der Bundespräsident mit Werksangehörigen. Er wird buchstäblich umlagert.

„Mensch, Walter, du bist in Ordnung!“, rief in dem dichten Gedränge jemand, als sich Walter Scheel zu einigen Bandarbeitern gesetzt hatte. Es herrscht eine herzliche und aufgelockerte Atmosphäre, Von strengem Protokoll ist nichts zu spüren.

Ähnlich ist es auch später im Kasino. Betriebsratsvorsitzender G. Perschke dankt hier für den Besuch. Er erwähnt den Strukturwandel in Bochum: „Da, wo heute mein Büro ist, habe ich mich früher als Bergmann in der Kaue umgezogen.“

Das Programm geht weiter. Nach dem Mittagessen im Werk fährt der Bundespräsident zur Ruhruniversität. Noch vor dem Dunkelwerden kehrt er ins Werk zurück, verabschiedet sich von seinen Gastgeber und fliegt mit dem Hubschrauber des Bundesgrenzschutzes nach Bonn.

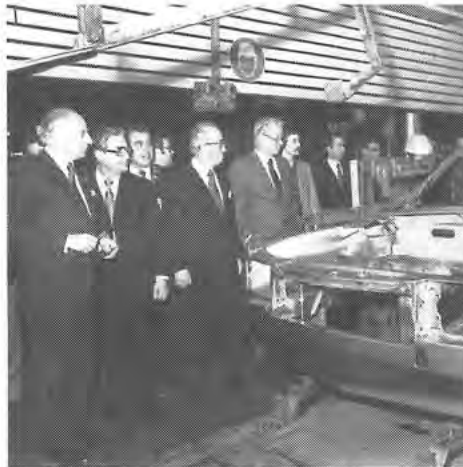
Bilanz: Für die Stadt, für Opel und die Universität ein ehrenvoller Tag. Der Ausruf „Mensch Walter ...“ zeigt, daß der Besuch ein positives Echo gefunden hat.



Im Beisein des Oberbürgermeisters, der Vorstandsmitglieder und des Betriebsratsvorsitzenden gibt der Leiter der Bochumer Werke, T. R. Faber, dem hohen Gast einige Erklärungen.



Generaldirektor J. F. Waters Jr. begrüßt den Bundespräsidenten.



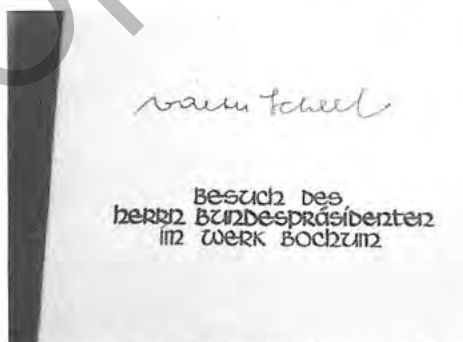
Werksbesichtigung: Am Truckband wird der Arbeitsablauf verfolgt.



Während des Rundgangs: Gespräch mit Werksangehörigen.



Der Betriebsratsvorsitzende dankt für den hohen Besuch.



Eintragung in das Gästebuch unseres Bochumer Werkes.



Wir Menschen, „zum Sehen geboren, zum Schauen bestellt“, sind Augenmenschen. Die Augen sind unser wertvollstes Sinnesorgan, unsere wichtigste Verbindung zur Welt. „Was die Augen sehen, glaubt das Herz“, so veranschaulicht ein altes Sprichwort die „Überzeugungskraft“ optischer Eindrücke. Die neueste Prozentzahl bekräftigt diese alte Einsicht: 80 % aller Sinneswahrnehmungen – all das, was wir in unserer Welt erleben – sind „Augen-Erlebnisse“.

Das moderne Berufsleben fordert den ganzen Menschen – das schließt seine Sehleistung mit ein. Gutes Sehen ist heute mehr denn je die Voraussetzung für Erfolg, für Sicherheit und persönliches Wohlbefinden. Und das, was man an seinem Arbeitsplatz alles im Auge behalten muß, ist nicht wenig.

Untersuchungen haben ergeben, daß rund 50 % der Untersuchten in Betrieben nicht über die normale Sehschärfe verfügen. Brillenträger eingeschlossen.

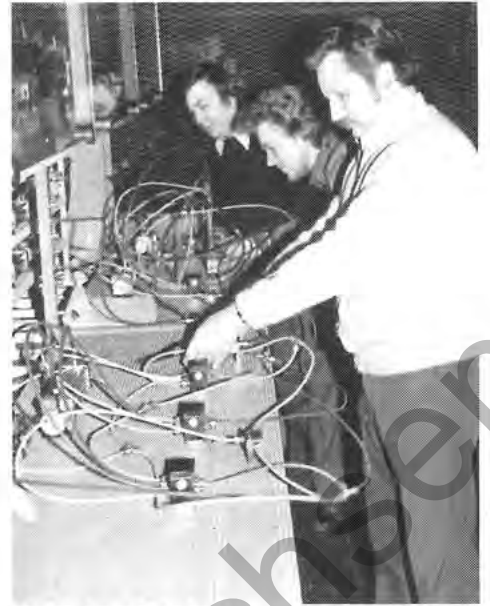
Was wäre zu tun? Regelmäßig die Augen untersuchen lassen!

Kürzlich war dazu Gelegenheit. Ein Testwagen der Maschinenbau- und Kleisenindustrie-Berufsgenossenschaft und der Deutschen Verkehrswacht hat fast 30 Tage lang seine Dienste angeboten. An den Portalen war er nicht zu übersehen. Rund 800 Werksangehörige haben sich dem freiwilligen Test unterzogen, davon 700 Führerscheininhaber. Bei 228 Mitarbeitern wurden Mängel festgestellt. 120 haben sogar von diesen Mängeln gewußt. Die Werksangehörigen mit den „bemängelten“ Augen sollten umgehend den Augenarzt aufsuchen.





Die Lehrgangsteilnehmer beim theoretischen Unterricht mit Meister F. Sieber.



Nach dem Schaltplan muß die Theorie in die Praxis umgesetzt werden.

Wer rastet, der rostet...

Abteilung Berufsausbildung bietet berufliche Weiterbildung

Beim ständig zunehmenden Wettbewerb ist die gesamte Industrie zu umfassenden Rationalisierungs- und Automatisierungsmaßnahmen gezwungen. Wo Konsumgüter produziert oder verpackt, Maschinen gebaut oder Anlagen erstellt werden, ist der Einsatz modernster Mittel unumgänglich. Unter der Vielfalt der Möglichkeiten, mit einfachen Mitteln ein Optimum zu erreichen, stehen die Hydraulik und Pneumatik an der Spitze. Auch der Facharbeiter unterliegt diesem Entwicklungsprozeß, er muß sich dem Neuen anpassen können. Um das zu ermöglichen, hat die Abteilung Berufsausbildung unseres Bochumer Werkes einen Fortbildungslehrgang angeboten.

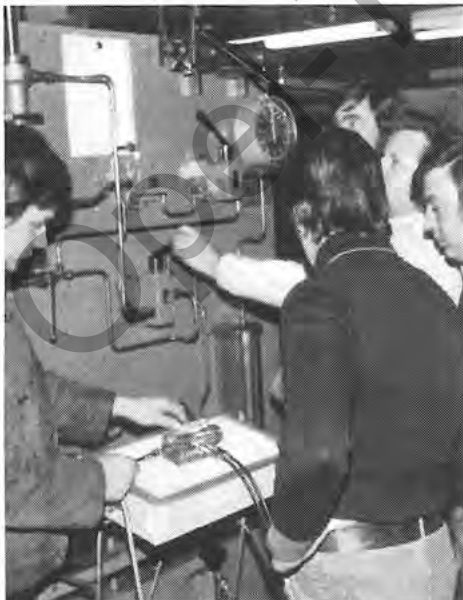
Der Kursus setzt keine speziellen Kenntnisse auf dem Gebiet der Hydraulik und Pneumatik voraus. Das Wesentliche wird leicht verständlich behandelt. Außerdem geben die Ausbildungsmeister Tips für die Praxis. Skizzen, Bilder und Diagramme dienen zur Erläuterung. Und es gibt Übungsaufgaben für zu Hause. Das Lernprogramm setzt sich zusammen aus dem theoretischen Unterricht und dem Aufbau und der Montage von Schaltungen für die Abhängigkeit und das Zusammenwirken der einzelnen Elemente in pneumatischen und hydraulischen Systemen.

Der Lehrgang ist für die Teilnehmer kostenlos. Er findet außerhalb der Ar-

beitszeit an 32 Samstagen von 7 bis 13 Uhr für je 16 Mitarbeiter der A- und B-Schicht statt. Alle Arbeitsunterlagen werden gestellt und können später behalten werden. Das Interesse an diesem Lehrgang war sehr groß, es konnten aber nur 32 Bewerber berücksichtigt werden.

Es stehen aber noch 150 interessierte Werksangehörige auf der Warteliste. Der Lehrgang hat Anfang Oktober 1976 begonnen. In Gesprächen mit den Leitern und den Teilnehmern dieser Lehrgänge wurde besonders hervorgehoben, daß man mit diesem Angebot in der beruflichen Fortbildung eine Lücke geschlossen hat.

H.M.



Versuche am hydraulischen Übungsgerät.



Die Kursteilnehmer beim Entwerfen von Schaltplänen.



Am Rande notiert

Ein Kollege aus der Nachbarabteilung hat mir diese kleine Story erzählt, die ich hier gern weitergeben möchte: Ein Mitstreiter aus jener Abteilung soll sich während der kurzen Bandpause zur Toilette begeben haben. Dort angekommen, habe er festgestellt, daß einige Mitarbeiter der Abteilung Werksanlagen gerade dabeigewesen seien, eine Rohrverstopfung zu beheben. Der besagte Kollege muß es wohl sehr eilig gehabt haben, denn er schlug Warnungen, die Örtlichkeit nicht zu benutzen, einfach in den Wind. Seine Antwort: Er müsse zum Pott und das könne man ihm doch wohl nicht verwehren. Der Hinweis, daß repariert würde, habe nichts genützt. Bis zur nächsten Toilettenanlage soll es nur ein Katzensprung gewesen sein.

Verkaufsberatung für Mitarbeiter

Die seit Dezember vorigen Jahres durchgeführten Beratungsstunden für Werksangehörige im Ausstellungsraum D-1 erfreuen sich ständig wachsender Beliebtheit. Steigende Besucherzahlen beweisen, daß sich diese Einrichtung inzwischen herumgesprochen hat. Anhand der ausgestellten reichhaltigen Modellpalette kann man sich vor Bestellung eines Fahrzeugs noch einige Anregungen über so wichtige Details wie Farbe, Polster sowie Sonderausstattungen holen. Hinzu kommt, daß bei der individuellen Beratung auch die

Familienangehörigen unserer Werksangehörigen anhand der ausgestellten Fahrzeuge mit ihre Wahl treffen können. Das weit gefächerte Zubehörprogramm ist dekorativ in großen Vitrinen an der Rückwand der Halle ausgestellt. Dem Besucher bietet sich die Möglichkeit, unter der großen Zahl der ausgestellten Zubehörartikel seine Wahl zu treffen und danach sofort zu bestellen. Alles in allem: eine feine Sache. Die Beratungsstunden finden jeden Mittwoch und Samstag in der Zeit von 9.30 bis 12.20 Uhr statt.

Was sollten die Männer vom Ordnungsdienst machen? Sie standen vor der verschlossenen Toilettentür. Und dann soll's geknallt haben. Durch irgendwelche Umstände soll das Wasser in der Toilette – ähnlich wie bei Ausbruch eines Vulkans – aus dem Topf herausgeschossen sein. Und alles dem lieben Kollegen vor den „Allerwertesten“. Und nicht nur dahin, sondern auch noch in die Hose. Fluchtartig soll er mit der Hose in der Hand das „Lokal“ verlassen haben. Die Freunde vom Ordnungsdienst hätten laut gelacht. Sie hatten ja vor der Benutzung gewarnt. Aber auch viele andere sollen gelacht haben, die die „Bescherung“ gesehen haben.

Verletzungen hat es nicht gegeben, es wurde auch keine Unfallanzeige erstattet. Was soll man dazu sagen? Ich habe geschmunzelt. Unser Meister sagt immer so schön: „Wie hätte der Unfall vermieden werden können?“ Nun, man soll den Rat seiner Arbeitskollegen nicht einfach in den Wind schlagen, sonst könnte mal wirklich etwas in die Hose gehen. Das meint ganz speziell, aber auch ganz allgemein
Euer Hennes.



Vor kurzem wurde im Werk Bochum der Arbeitsschutzausschuß gemäß § 11 des Gesetzes über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit gebildet. Der Ausschuß hat die Aufgabe, Anliegen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung zu beraten. Er tritt mindestens einmal vierteljährlich zusammen.

Zwei Jugendwerkwochen führt die Abteilung Berufsausbildung Ende März und Anfang April für die Auszubildenden in „Haus Bockholt“ in Allagen durch.

In wenigen Zeilen

Die gesetzlichen Bestimmungen schreiben vor, daß für unser Werk ein Betriebsbeauftragter für Abfall ernannt wird. H. Nöcker, Schichtbetriebsleiter Werk II, hat

zusätzlich zu seiner Funktion als Immissionsschutzbeauftragter für die Abfallverbrennungsanlage diese neue Aufgabe übertragen bekommen.

Ende Februar fanden jeweils im Werk I und im Werk II Betriebsversammlungen für die Jugendlichen des Werkes statt.

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN



Andrang auf Ausbildungsplätze

„Schülerberg“ – „Lehrstellenmangel“ – „Jugendarbeitslosigkeit“, das sind die Reizworte, wenn es für die Schulabgänger in diesem Jahr darum geht, einen Ausbildungsplatz zu erhalten. Tatsache ist, daß sich junge Menschen in einer Anzahl wie kaum in den vergangenen Jahren um einen Ausbildungsplatz in unserem Werk Kaiserslautern bewerben. Von mehr als 460 Bewerbern wurden 350 eingeladen, um durch einen Eignungstest die Besten herauszufinden, die geeignet sind, einen der 36 angebotenen Ausbildungsplätze bei uns einzunehmen.

In diesem Eignungstest soll festgestellt werden, wer sich für einen der angebotenen Berufe, wie Werkzeugmacher, Maschinenschlosser, Elektroanlageninstallateur, Dreher, Universalschleifer und Universalfräser eignet. Der Test, der in die-

sem Jahr zum ersten Mal in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern gleich ist, gestattet unter anderem eine Aussage über die rechnerischen Kenntnisse, das technische Verständnis sowie das räumliche Vorstellungsvermögen des Bewerbers. Die Handgeschicklichkeit kann durch eine Drahtbiegeprobe unter Beweis gestellt werden.

Der Bewerber erhält von uns eine Zusage, wenn Eignungstest und Noten des Schulzeugnisses zusammengenommen erwarten lassen, daß er die Ausbildung in „seinem“ Beruf unter Anlegung der von uns gesetzten Maßstäbe erfolgreich beendet. Das Bild zeigt die eventuellen „Neuen“ bei der Prüfungsarbeit. An der Tafel der Abteilungsleiter der Berufsausbildung, F. Tregel.

Neuwagenverkauf

Immer wieder hörten wir in den letzten Wochen von unseren Werksangehörigen die Klage, daß das bestellte Auto nicht rechtzeitig kommt. Die Zahlungsaufforderung ist schon lange da, doch der geplante Auslieferungstermin ist bereits um acht Tage überschritten – und vom Auto noch keine Spur. Wo das wohl hängt? Bei der Frage: „Haben Sie denn auch Ihre Quittung bei der Kasse abgegeben?“,

wird dann ganz erstaunt getan, und man hört immer wieder dasselbe: „Nein!“

Obwohl es auch auf der Zahlungsaufforderung vermerkt ist, daß die Bankquittung bei der Kasse abzugeben ist, wird dies oft versäumt. Wir bitten deshalb unsere Werksangehörigen, darauf zu achten, daß die Bankquittung – auch bei Anzahlungen – immer bei der Kasse abzugeben ist. Denn erst nach Vorlage der Quittung gilt das Auto als bezahlt und kann freigegeben werden.

Zubehörverkauf

Aus gegebener Veranlassung möchten wir unsere Kaiserslauterner Mitarbeiter nochmals darauf hinweisen, daß Zubehörteile nach wie vor bei der Material- und Produktionskontrolle – Mitarbeiter U. Welker, Tel. 469 – bestellt werden müssen. Die Liste für diese anerkannten Opel-Zubehörteile liegt in der Personal- und Sozialabteilung – PV-Gehalt – aus. Die Bestellung der Zubehörteile ist begrenzt auf 4 Wochen, und zwar vom Datum der Zahlungsaufforderung an gerechnet. Das heißt, wer auf Grund der Neuwagenbestellung seine Zahlungsaufforderung erhält, kann nun noch ein T-Shirt, Polierwatte oder dergleichen bestellen.

Um eine Zubehörbestellung durchführen zu können, muß bei der Bestellabgabe immer die Zahlungsaufforderung mitgebracht werden. Auch bitten wir alle Werksangehörigen zu beachten, daß für diese Zusatzbestellungen in der Material- und Produktionskontrolle nur bestimmte Zeiten bestehen: vormittags von 10.45 – 11.30 und nachmittags von 15.00 – 15.45 Uhr.

BEI UNS ZU HAUS

Die Pfalzgalerie

Viel Sinn für das „Schöne“ hatten die Bürger unserer Heimatstadt schon immer bewiesen. Um dieses „Schöne“ den Bürgern jederzeit sichtbar zu machen, wurde schon im Jahre 1875 in Kaiserslautern der erste selbständige Museumsbau in der Pfalz errichtet. Mannheim, die auch damals schon viel größere und bekanntere Stadt, errichtete erst im Jahre 1906 ihre Kunsthalle. In Speyer wurde das historische Museum der Pfalz erst 1915 gebaut. Zu diesem Zeitpunkt wurde an unserem Museum bereits ein Erweiterungsbau an der Rückseite angefügt, um den Bestand des Kunstgewerbemuseums und die hinzugekommenen Stiftungen aufnehmen zu können.

Repräsentativer Bau

So mancher Besucher wird sich beim Anblick des großen, repräsentativen Museumsbaues, (Bild) der im Stil der Renaissance geschaffen ist, an die Münchner Akademie der Bildenden



Künste erinnern. Der Architekt Karl Spatz, ein gebürtiger Homburger, war Schüler des bekannten Münchner Architekturprofessors Gottfried von Neureuther gewesen. Aus diesem Grund darf man nicht überrascht sein, daß viele architektonische Motive des Akademiegebäudes im Kaiserslauterner Museum wiederzufinden sind. Auch am Dresdener Galeriegebäude hat sich der Erbauer unseres Museums orientiert. Trotz der Orientierung an den bereits erwähnten Museen zeigt unser Museumsbau mit Säulenhalle und großer Freitreppe, mit rustiziertem Erdgeschoß und der Flucht der hohen Rundbogenfenster im Obergeschoß, mit Mittel- und Eckvorbauten die Intentionen des Museumsgründers.

Festliche Innengestaltung

Dem repräsentativen Äußeren des Museumsgebäudes angepaßt wurde die festliche Innengestaltung. Sie wurde von namhaften Bildhauern und Malern aus München, die für die Ausführung der künstlerischen Dekorationen berufen wurden, gestaltet. Von König Ludwig II., der für künstlerische Gestaltungen sehr großes Interesse zeigte, wurde die Deckenmalerei im oberen Foyer gestiftet. Reliefartige Wandfelder über den Türen, Büsten und Figuren in Nischen schmücken die Räume, die in ihrem Stil dem Historismus des 19. Jahrhunderts verpflichtet waren. Aus bedeutenden mittelalterlichen Holzplastiken, wertvollen Möbeln, Gold- und vielen Silberschmiedearbeiten, Porzellan,

Keramik, Gläsern und Textilien bestanden die ersten Sammlungen. Im Jahre 1880 erschien der erste Katalog, in dem bereits 4.000 Einzelstücke erfaßt waren. Unter diesen „ersten“ Schätzen sind besonders erwähnenswert die „Nördlinger Engel“ (von 1462), eine Holzskulptur „Heiliger Sebastian“ (um 1480), eine große Marienskulptur aus Holz, künstlerisch wertvolle Glasfenster vom Ende des 15. Jahrhunderts, mehrere Gobelins sowie eine ganze Kollektion hochinteressanter Textilien von der Gotik bis zum Jugendstil. Nicht zu vergessen ist auch eine Sammlung künstlerisch verarbeiteter Metallstücke. Diese Werte dienten lange Zeit als Vorbildersammlung für die kunstgewerblichen und kunsthandwerklichen Lehrstätten im Souterrain des Museums, die 1895 in ein eigenes Schulgebäude hinter dem Museum verlegt wurden (heutige Meisterschule).

Im Krieg zerstört

Leider wurde auch dieser wunderschöne schloßartige Prachtbau im zweiten Weltkrieg von den Bomben nicht verschont. Das Innere wurde durch Brandbomben völlig zerstört. Zum Glück hatte man die damaligen Bestände rechtzeitig ausgelagert, so daß kaum Verluste entstanden. Nach Kriegsende war man dann schnell bereit, unser Museum wieder herzurichten. Bereits 1955 war der Wiederaufbau mit einem Kostenaufwand von 1,6 Millionen Mark abgeschlossen. Der Ausbau der Kunstsammlung konzentrierte sich vor

allem auf Kunstwerke des 20. Jahrhunderts, ohne daß die Sammlung mit Werken des 19. Jahrhunderts vernachlässigt wurde. Die Pfalzgalerie besitzt zur Zeit nahezu 800 Gemälde und Plastiken sowie 12.000 Aquarelle, Handzeichnungen und Druckgraphiken regionaler, überregionaler und internationaler Künstler. Unser Museum hat die umfangreichste Sammlung von Kunstwerken des 19. und 20. Jahrhunderts in ganz Rheinland-Pfalz. Interessant ist auch die neue Abteilung. Hier findet man unter anderem Werke bedeutender Maler, wie Lovis Corinth, Max Slevogt, Pablo Picasso und so weiter, außerdem sind die Bildhauer Wilhelm Lehmbruck und Henri Lavens vertreten; auch sind Arbeiten der in jüngster Zeit bekannt gewordenen Künstler, wie Manuel Rivera, Marc Tobey, um nur einige zu nennen, ausgestellt.

Pro Jahr 20 Ausstellungen

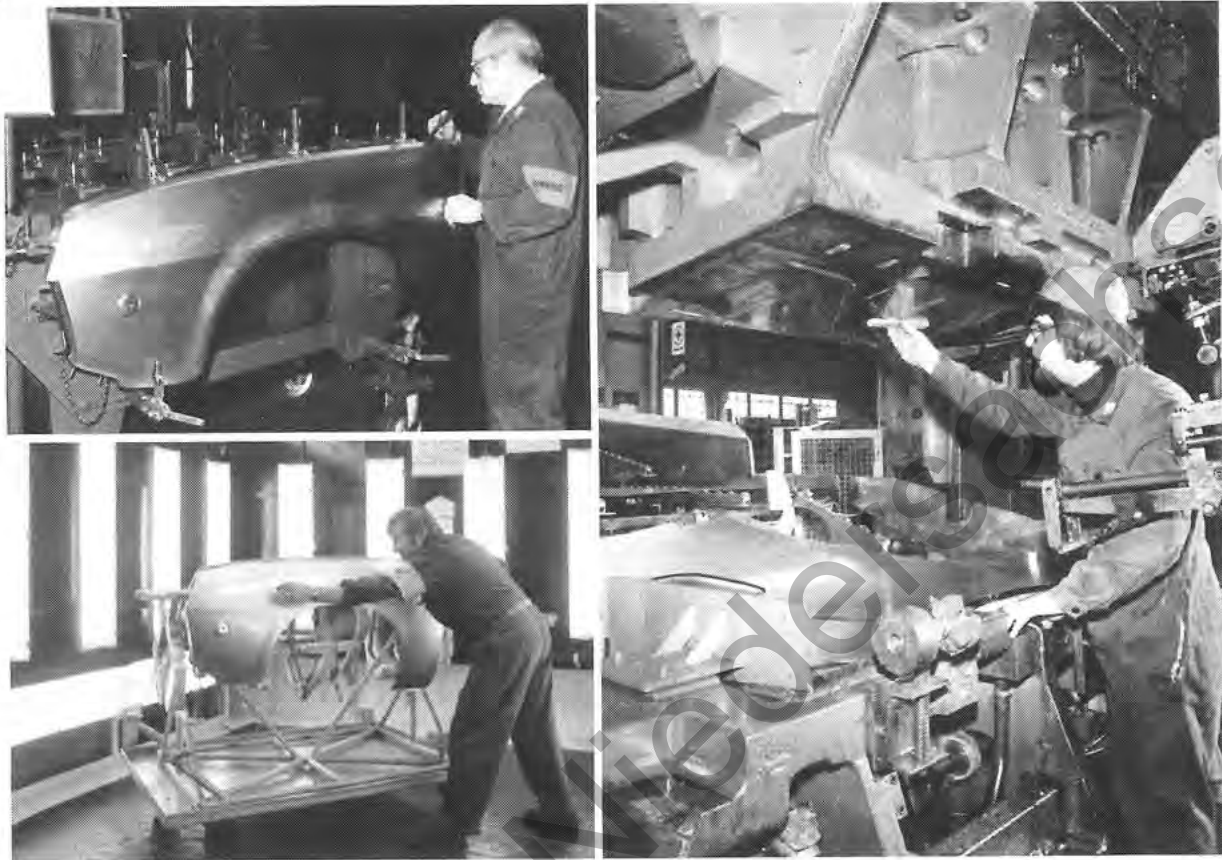
Neben der Erweiterung der Sammlungen nehmen Wechselausstellungen einen großen Teil der multifunktionalen Aufgaben der Pfalzgalerie ein. Pro Jahr werden ca. 20 Kunstausstellungen durchgeführt. Diese Jahresausstellungen führen die Arbeitsgemeinschaft Pfälzer Künstler und die Pfälzische Sezession durch. Im Rahmen der Betreuung der Künstler in der Pfalzgalerie wird jährlich der Pfalzpreis für Bildende Kunst im Wechsel mit Malerei, Bildhauerei und Graphiken vergeben. Viele von der Pfalzgalerie zusammengestellte Ausstellungen werden in anderen Städten Deutschlands und auch im Ausland gezeigt. Dieser „Export von Ausstellungen“ hat nicht zuletzt dazu beigetragen, daß unser Museum weit außerhalb der Pfalz bis ins Ausland bekannt wurde. Auf jeden Fall lohnt es sich an einem freien Tag, falls man es noch nicht getan hat, der Pfalzgalerie einen Besuch abzustatten. Die hohe Besucherzahl von jährlich rund 100.000 zeigt, daß reger Anteil an den Ausstellungen genommen wird.



Blick in einen Ausstellungsraum der Pfalzgalerie mit Gemälden von Max Slevogt, Albert Weisgerber und einer Plastik von Ernst Barlach. Oben die Außenfront.

Ende des Kaiserslautern-Teils

„Qualität ist das Anständige“



Schon im Preßwerk wird geprüft

Ehe aus verschiedenen Blechteilen die Rohkarosserie entsteht, sind viele Operationen notwendig. Es beginnt mit der Fertigung der Einzelteile im Preßwerk, die mit tonnenschweren Werkzeugen auf riesigen Pressen geformt werden. Die einwandfreie Verformung der Blechtafeln ist eine wichtige Voraussetzung dafür, daß später die Rohkarosserie und letzten Endes auch das gesamte Fahrzeug überall „stimmt“.

Für den Zusammenbau ist eine gute Passung, also die Maßhaltigkeit jedes einzelnen Teils entscheidend. Sie wird ständig auf entsprechenden Kontrollvorrichtungen überprüft. Auf dem Bild oben links Mitarbeiter R. Wein, Inspektion, bei der Überprüfung eines Kotflügels.

Da nach dem Lackieren selbst kleinste Unebenheiten zum Vorschein kommen, ist neben Maßhaltigkeit eine glatte Oberfläche äußerst wichtig. Sie wird nach Auftragen eines Hochglanzöls mit einem besonderen Verfahren geprüft. Das Bild unten links zeigt dabei Mitarbeiter A. Wolgast, Inspektion, im Grünlichraum.

Alle Veränderungen an der Pressenform oder der Presse selbst werden dadurch frühzeitig erkannt. Im Stadium der Einzelteilerfertigung haben die Fachleute von Instandhaltung und Produktion dann manche Möglichkeit, eventuell notwendige Verbesserungen vorzunehmen. Das rechte Bild zeigt Mitarbeiter S. Block, Instandhaltung Preßwerk, beim Ausschleifen eines Werkzeuges, bei dem eine Veränderung festgestellt worden war – selbstverständlich erst dann, nachdem das Pressenoberteil vorher fachgerecht abgestützt ist, was man auf dem Bildausschnitt nicht erkennen kann.