

# OPEL POST

4  
77

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft



**Arbeits- und Ausbildungsplatz OPEL**



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

Zur Lage .....	2
Kurz berichtet .....	3
Opel in Schweden .....	3
Neue Firmen-Monografie ...	4
Personalien .....	4
Schnittmodell für München .	4
Lebensretter Sicherheitsgurt	5
Rallye-Meisterschaft .....	6
Leserbriefe .....	7
Rückblick auf Vortragsreihe	8
Arbeitsplatz Opel .....	9
Am Lenkrad .....	13
Jubilare — Ruhestand .....	14
Serie: „Kfz-Technik“ .....	16
Wir gedenken .....	17
Werk Bochum .....	18
Werk Kaiserslautern .....	22
Qualitäts-Serie .....	24

## TITELBILD

Auf der Titelseite einige Aufnahmen aus Bochum und Rüsselsheim zum Thema „Arbeits- und Ausbildungsplatz Opel“. Der interessante Beitrag, der an unserem Beispiel die Rolle eines Industrieunternehmens als Arbeitgeber darstellt, beginnt auf Seite 9 dieser Ausgabe.

# Zur Lage

**Erfreuliche Entwicklung auf dem Inlandsmarkt  
Export ebenfalls befriedigend - Ascona und Manta besonders gefragt  
Sonderschichten notwendig - 500 neue Arbeitskräfte**

*Die Beratung zwischen Geschäftsleitung und Wirtschaftsausschuß Ende März ergab ein insgesamt erfreuliches Bild über die bisherige Absatzentwicklung im neuen Jahr. Im Inland hielt die starke Nachfrage allgemein an. Die Zahl der Neuzulassungen belief sich auf fast 390.000 Fahrzeuge. Mit Marktanteilen um 19,5 Prozent konnten wir nach VW den zweiten Platz in der Zulassungsstatistik erreichen. Die Stärke der Modellpalette und die günstige Produkt-Verfügbarkeit bei diesem Wettbewerber geben Anlaß zu besonderen Anstrengungen im Rahmen der eigenen Dispositionen; dazu gehören auch Sonderschichten.*

*Der Inlands-Gesamtmarkt läßt auf Grund der derzeitigen Anhaltspunkte für 1977 ein Absatzvolumen erwarten, das sich mit ca. 2.33 Millionen Fahrzeugen noch über dem jeweiligen des Vorjahres bewegen dürfte. Die sich darin spiegelnden Verkaufschancen werden alle Automobilhersteller nach besten Kräften wahrzunehmen suchen.*

*Auch der Blick auf den Export verheißt Absatzmöglichkeiten in der Größenordnung des vergangenen Jahres. Infolge unterschiedlicher Entwicklungen in einzelnen Ländern sind zwar Verschiebungen möglich, doch bestehen Anzeichen dafür, daß vor allem in denjenigen Ländern eine Steigerung der Opel-Verkäufe eintritt, in denen wir schon 1976 neue Höchstwerte erzielen konnten.*

*Nach wie vor übersteigen die Produktionsanforderungen aus dem In- und Ausland die Fertigungsmöglichkeiten. Besonders stark gefragt sind weiterhin Fahrzeuge der Typen Ascona und Manta. Allein im Inland lag der Kunden-Auftragseingang bei den Händlern Ende Februar mit 57.000 Bestellungen um 9.000 Einheiten über dem bereits hohen Stand im Februar vergangenen Jahres.*

*Diese Daten und Schätzungen erlauben einen insgesamt positiven Ausblick auf Entwicklung von Produktion und Absatz in der nächsten Zukunft. Dementsprechend sieht die derzeitige Gesamt-Personalplanung, die mit dem Wirtschaftsausschuß erörtert wurde, eine Erhöhung des Personalbestandes um etwa 500 Arbeitskräfte in allen Werken bis zum Ende des ersten Halbjahres vor. Der Geschäftsverlauf wird 1977 allerdings mit dem Absatz nicht Schritt halten; aller Voraussicht nach wird das Ergebnis für 1977 erheblich unter dem noch endgültig festzustellenden Ergebnis für 1976 liegen.*

Rd.

## Neue Preise für unsere Wagen

Die Firma hat die Preise für ihre Personenwagen-Modelle mit Wirkung vom 4. April 1977 um durchschnittlich 3,9 Prozent erhöht. Die unverbindlichen Preisempfehlungen für die Grundmodelle ab Werk einschließlich Mehrwertsteuer lauten wie folgt (bisherige in Klammern):

Kadett	DM 9.395	(DM 9.095)
Kadett City L	DM 10.045	(DM 9.850)
Ascona 1.6	DM 11.365	(DM 10.895)
Manta 1.6	DM 12.480	(DM 11.965)
Rekord	DM 13.260	(DM 12.690)
Commodore	DM 18.025	(DM 17.250)
Diplomat	DM 27.600	(DM 26.400)

Wie die Unternehmensleitung mitteilt, wurde diese Entscheidung unter sorgfältiger Abwägung aller Faktoren und im Bewußtsein volkswirtschaftlicher Verantwortung getroffen. (Einzelheiten für Werksangehörige wurden gesondert bekanntgegeben.)



Im Rüsselsheimer Stammwerk liegt die Beschäftigtenzahl (zur Zeit 36.575) um 9.000 über dem zuletzt niedrigsten Stand im Februar des Rezessionsjahres 1975.

Zusätzlich zu den Sonderschichten am 16. und 23. April hat der Rüsselsheimer Betriebsrat weiterer Mehrarbeit am 7. und 14. Mai zugestimmt.

Die letzte Betriebsversammlung in Rüsselsheim fand am 29. März in der Verladehalle K 49 statt. Betriebsratsvorsitzender Richard Heller hielt das Hauptreferat, sein Stellvertreter, Rudolf Müller, referierte über Angestellten-Fragen. An der anschließenden Diskussion beteiligten sich 28 Mitarbeiter. Ein einstimmiges Votum der Versammlung fand der Antrag hinsichtlich der hohen Arbeitslosigkeit und zur Beschränkung von Mehrarbeit den 7-Stunden-Tag einzuführen. Beim Gewerkschaftstag der IG-Metall im September in Düsseldorf soll er von den Opel-Delegierten eingebracht werden (siehe unten).

Als Delegierte für den im September in Düsseldorf stattfindenden ordentlichen IG-Metall-Gewerkschaftstag vertreten die Betriebsräte R. Heller, R. Hahn, R. Müller und G. Wink die Rüsselsheimer Mitglieder dieser Organisation.

Der Wirtschaftsausschuß hat bei der Erörterung der Preiserhöhung (siehe Seite 2) gegen diese Maßnahme Bedenken angemeldet und sie abgelehnt.

Mit Hilfe eines Versuchs, an dem sich Mitarbeiter aus vier Werksbereichen beteiligen, soll in der nächsten Zeit die zweckmäßigste Mach- und Gewebeart für Arbeitskleidung festgestellt werden.

Zum Gesamt-Vertrauensmann der Schwerbehinderten im Gesamtunternehmen wurde jetzt Mitarbeiter Hans Rosenstock, Werk Bochum, gewählt. Seine Stellvertreter sind Anton Zörner und Walter Daum, beide Werk Rüsselsheim.

Die Erfahrungen des im März stattgefundenen Tests, durch eine versetzte Arbeitszeit der Mitarbeiter der PEK die Verkehrssituation vor und nach der Schicht im Bereich des Portals 45 zu entspannen, werden augenblicklich ausgewertet.

Das Berufsförderungswerk Wildbad hat kürzlich eine Fahrschule für Schwerstbehinderte eingerichtet. Geschult wird auf einem Rekord mit Sondereinrichtungen, den das Werk zur Verfügung gestellt hat.

Das große Werksorchester mit Andreas Wagner eröffnet am Freitag, dem 29. April, die diesjährige Konzertsaison mit einem Konzertabend in der Rüsselsheimer Stadthalle. Motto: „Mit Schwung in den Mai“. (Siehe auch die Werksanschlüsse.)



## Seminar „Qualitätskontrolle und industrielle Statistik“ veranstaltet

Am 21. März wurde von W. Pihan, Direktor Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion, im Hotel Königstädter Waldhaus das Seminar „Qualitätskontrolle und industrielle Statistik“ eröffnet. Zwei Wochen lang haben sich Vertreter aus den Bereichen Qualitätskontrolle, Inspektion, PEK und Standardabteilung unter Leitung von Professor Harvey Charbonneau vom General Motors Institut Flint mit den Grundlagen angewandter Statistik vertraut machen können. Wie schon bei früheren Seminaren aus dem GMI-Fortbildungsprogramm wurde auch hier die Simultanübersetzung Englisch/Deutsch angewandt. H. Ritter von der Abteilung Seminardienste hatte als Co-Trainer die Aufgabe des Koordinators und Lehrers einzelner Themen übernommen. W. Pihan wies in seiner Begrüßung auf die besonderen Zielsetzungen des Kurses hin. So sollte das Seminar das Rüstzeug zur selbständigen Auswertung und sicheren Beurteilung von Meßergebnissen vermitteln; es sollte aber auch helfen, die statistischen Erkenntnisse und Methoden in der Kommunikation der einzelnen Bereiche untereinander und mit den europäischen GM-Partnern anzuwenden. Ganz besonders sollte das vermittelte Wissen jedoch dazu beitragen, den gemeinsamen Auftrag zu erfüllen, die Qualität und Zuverlässigkeit unserer Produkte zu sichern und laufend zu verbessern.

### OPEL IN SCHWEDEN

## Verkaufserfolg bis zum Polarkreis

Im vergangenen Jahr entdeckten die Schweden erneut ihre große Liebe zu Opel. Allein der sportliche Manta ging in 2.433 Exemplaren in das Land der Mitternachtssonne und übertraf damit den Absatz des Vorjahres um mehr als das Zweieinhalbfache. Neben dem Manta haben aber auch der Ascona mit 9.609 Einheiten (+ 46,6 Prozent), der Kadett mit 6.471 Fahrzeugen (+ 20,2 Prozent) und der Rekord, der 11.199 Käufer fand (+ 3,3 Prozent) zu Opels gutem Jahresergebnis in Schweden beigetragen.

Das Unternehmen erzielte mit insgesamt 30.174 Fahrzeugen einen absoluten Rekord, denn soviel Opel-Wagen hatten die Nachfahren der Wikinger noch nie im Laufe eines Jahres gekauft. Während der schwedische Automobilmarkt 1976 eine Zuwachsrate

von 9,7 Prozent gegenüber 1975 erzielte, verzeichneten wir beachtliche 23,9 Zuwachsprozente und konnten damit unseren Marktanteil um mehr als einen Punkt von 8,5 Prozent auf jetzt 9,6 Prozent steigern. Auch die schwedische Post schätzt die sprichwörtliche Zuverlässigkeit der Opel-Wagen. Sie bestellte 239 Kadett-Caravan, die unter teilweise schwierigsten klimatischen Bedingungen für den Zustelldienst eingesetzt werden.

Mittlerweile trägt auch noch jedes dritte Rallye-Fahrzeug in Schweden das Opel-Emblem auf dem Kühler. Seit Opel an prominenter Stelle mitfährt, wurden bislang neunzehn schwedische Automobil-Meisterschaften gewonnen. Im Jahre 1976 wurde Bror Danielsson auf Kadett GT/E Meister der Standardgruppe A.



Seit Anfang dieses Jahres führt das Deutsche Rote Kreuz Hessen im Zusammenwirken mit dem Werksärztlichen Dienst Erste-Hilfe-Kurse im Betrieb durch. Rund 600 Rüsselsheimer Mitarbeiter haben bisher daran teilgenommen. Unser Bild mit Kursleiterin Melita Bender, DRK, zeigt die Übung „Mund-zu-Mund-Beatmung“. Weitere Kurse finden noch bis zum Juni statt.

## Ehrenbriefe erhalten

Wir konnten schon einige Male darüber berichten, daß der „Ehrenbrief des Landes Hessen“ an Mitarbeiter verliehen wurde, die neben ihrer beruflichen Tätigkeit



A. Kühlke

J. Luley

zum Wohle anderer Mitbürger Ehrenämter übernommen haben. Diesmal wurden die

Auszeichnungen an die Mitarbeiter Arnold Kühlke und Johann Luley verliehen.

Arnold Kühlke, Angestelltenvertreter im Betriebsrat, hatte oder hat noch eine Reihe von Ehrenämtern, von denen wir die wichtigsten erwähnen: Gemeindevertreter in Bauschheim. In dieser Eigenschaft war er Mitinitiator für die Eingemeindung nach Rüsselsheim. Stadtverordneter in Rüsselsheim. Erster Vorsitzender der DAG, Ortsgruppe Rüsselsheim. Erster Vorsitzender der Sport- und Kulturgemeinde Bauschheim. Kreisjugendleiter beim Hessischen Handballer-Verband (Sportkreis Groß-Gerau). Stellvertreten-

der Vorsitzender im Ortsbezirk 7 der SPD (Rüsselsheim-Bauschheim).

Johann Luley, Meister in der CKD-Abteilung, ist seit mehr als 30 Jahren bei Opel. Mit dem Ehrenbrief wurde seine über 22jährige ehrenamtliche Tätigkeit beim Sozialgericht in Darmstadt gewürdigt. — Im Rahmen kleiner Feierstunden wurden beiden Mitarbeitern die Ehrenbriefe kürzlich von Landrat Willi Blodt überreicht.

## Personalien

Herman A. Smith, bisher Manager Service Staff, GMOC, London, ist zum Leiter Service Operations im Rahmen des Kundendienstes ernannt worden.



## Schnittmodell für München

Schon oft im Laufe der Jahre hat das Werk technische Geräte und Automobil-Aggregate Hochschulen und Fachschulen für Lehrzwecke überlassen. Auch das Deutsche Museum in München, das wegen der in ihm zu besichtigenden Geschichte der Technik weltweites Ansehen genießt, war wiederholt schon Empfänger von Ausstellungsstücken aus unserem Werk. Zu nennen sind vor allem die Schnittmodelle einiger Opel-Wagen, die von jährlich durchschnittlich 1,3 Millionen Besuchern in Augenschein genommen werden können. Aber auch einige Aggregate, beispielsweise eine Sicherheitslenkung und ein Automatikgetriebe, die in unserer Lehrwerkstatt gefertigt wurden, nahmen ihren Weg in das Münchner Museum. Jetzt ist ihnen das Schnittmodell eines 1,2 Ltr.-Motors gefolgt. Gebaut wurde es von den Auszubildenden Jürgen Herbert, Herbert Csech, Heinz Schwarz, Dieter Stibitz und Toni Marx unter sachkundiger Anleitung von Meister Kurt Reiß (von links).



TEAM · TECHNIK · TRADITION

## Neue Firmen-Monografie

In neuem Format, in neuem Layout und mit neuem Inhalt liegt jetzt unter dem Titel „Team, Technik, Tradition“ unsere neue Firmen-Monografie vor, die das in den 60er Jahren erschienene „Porträt eines Unternehmens“ ersetzt und hauptsächlich für die Öffentlichkeitsarbeit bestimmt ist. Die 114seitige reich illustrierte Broschüre gliedert sich in vier Hauptteile: 1. „Ideen werden Wirklichkeit“ — Design und PEK. 2. „Ein Auto entsteht“ — Preßwerk, Schmiede, Motorenbau, Karosseriebau, Inspektion usw. 3. „Dem Mitarbeiter verpflichtet“ — das weite Feld menschlicher Beziehungen, moderner Personal- und Sozialpolitik. 4. „Mit dem Olympia kam der Durchbruch“ — die Werkhistorie, beginnend mit den Anfängen 1862 im Kuhstall bis zur Gegenwart.

Mehr als eine lange Besprechung sagt das Vorwort: „Ein Industrieunternehmen, das als guter Nachbar anerkannt sein will, muß ansprechbar sein und sich darstellen, damit die Öffentlichkeit seine Menschen, Einrichtungen, Produkte und Ziele kennenlernen kann. Wir halten diese Schrift für einen nützlichen Beitrag zum Gespräch zwischen dem Unternehmen und seiner Umwelt.“

Interessenten können diese hervorragende Selbstdarstellung des Unternehmens in den beiden Werkbüchereien ausleihen.





## Abschied von einer Presse

Wußten Sie eigentlich, daß sich im Preßwerk K 40 kürzlich eine alte Ziehpresse verabschiedet hat? Nun, es ist die Presse, die die Außenhaut unserer Autotüren als erste Operation vordrückt, gewissermaßen den Grundstein für die hohe Qualität unserer Türenfertigung legte (Bild). Seit 22 Jahren arbeitete sie mit uns, und wir können stolz auf ihre Leistungen sein, denn rund 20 Millionen Türen, rechte, linke, hintere, vordere, sind durch ihre Hände, Verzeihung, durch ihre Werkzeuge gegangen.

### Zahn der Zeit

Sie hat durchschnittlich 12 Stunden am Tag gearbeitet. Während der restlichen Zeit hat sie sich nicht ausgeruht, nein, es wurden Werkzeuge gewechselt, Ersatzteile eingebaut, sie wurde abgeschmiert, manchmal wurde ihr auch „der Puls gefühlt“, ob der Schmierdruck an den einzelnen Stellen noch ausreicht. Größere Krankheiten hat sie nie gekannt, nur in den letzten Jahren hat sich ihr Alter bemerkbar gemacht. Der Zahn der Zeit hatte seine Riefen und Spuren nicht nur an den Gelenken, Führungen, Wellen und Rädern hinterlassen, sondern auch der frühere kräftig dunkle Ton wurde immer hohler.

### Moderner Ersatz

Nun wurde sie zerlegt und unter manchem wehmütigem Blick aus der Halle transportiert. Der Ersatz, eine neue Presse, wurde in der letzten Zeit aufgestellt und in Betrieb genommen: modern, schnell, mit allen technischen Erkenntnissen ausgestattet.

M.A. Siedler

## Abstempeln fällt weiterhin weg

Bekanntlich wird seit dem 1. April 1975 auf Grund einer Vereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern probeweise auf das Abstempeln der Zeitkarten zum normalen Schichtende verzichtet. Dieser Versuch war ursprünglich bis zum 31.12.1975 befristet, wurde dann aber bis zum 31.12.1976 verlängert. Trotz der bisher gesammelten Erfahrungen wurde der Versuch jetzt noch einmal bis zum Ende dieses Jahres ausgedehnt, allerdings unter der Voraussetzung, daß zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat eine Absprache über Maßnahmen gegen unberechtigtes vorzeitiges Verlassen des Arbeitsplatzes getroffen wird. Diese inzwischen vereinbarte Abmachung ist durch Rundschreiben und am Schwarzen Brett veröffentlicht worden, so daß jeder Betroffene weiß, welche Maßnahmen vorzeitiges Verlassen des Arbeitsplatzes nach sich ziehen können: Abmahnungen, Verwarnungen, unter Umständen sogar die Entlassung.

## LEBENSRETTER SICHERHEITSGURT

### Urlaub futsch – Leben gerettet



Unter der Überschrift „Lebensretter Sicherheitsgurt“ brachten wir bekanntlich in Heft 1/2 77 die Schilderung eines Verkehrsunfalls, bei dem der Sicherheitsgurt dem betroffenen Mitarbeiter, Hans Zeißler, Zeitverrechnung, das Leben gerettet hat. Inzwischen gingen viele ähnliche Schilderungen bei uns ein, so daß daraus jetzt eine Artikelserie mit Beispielen aus der Verkehrspraxis geworden ist. Diesmal geht es um einen Auffahrunfall, durch den der Urlaub zwar futsch ging, das Leben der Wageninsassen aber gerettet wurde. Doch lesen Sie selbst, was Mitarbeiter Winfried Philipp (Bild), Sachbearbeiter in der Abteilung Betriebsanalysen, erlebt hat:

„Es war auf der Fahrt in den Urlaub. Auf der Bundesautobahn Richtung Norden bei Melsungen war es zu einem Stau gekommen, so daß ich halten mußte. Auf meinen am Stauende stehenden Kadett, der mit vier Personen besetzt war, fuhr wenig später ein von hinten kommender Pkw mit hoher Geschwindigkeit auf. Aber meine Familie und ich hatten Glück im Unglück, denn wir alle, auch die hinten sitzenden zwei Kinder, waren angeschnallt. Zusätzlich waren die Sitze mit Kopfstützen versehen. Außer späteren Kopfschmerzen hatten wir keinen gesundheitlichen Schaden erlitten. Nur für den demolierten Kadett wurde mir nachher eine Rechnung von über DM 5.000 präsentiert. Wenn wir keine Gurte getragen hätten, wäre es zu schweren Verletzun-

gen, wenn nicht sogar zu einem tödlichen Unfall gekommen. Der Urlaub war futsch, aber vor schweren, wenn nicht gar tödlichen Verletzungen wurden wir bewahrt – eben dadurch, weil wir alle den Sicherheitsgurt angelegt hatten.“

Als Anmerkung können wir nur noch hinzufügen, solche Beispiele ernst zu nehmen und den Gurt bei jeder Fahrt anzulegen. (Im nächsten Heft schildert eine Mitarbeiterin der PEK von den schweren Folgen eines Unfalls, die vermieden worden wären, wenn sie den Gurt getragen hätte.)



# KOSTEN SENKEN — ABER WIE?

Ein Vorschlag unseres Zeichners Wolfram Siebeck

DA HOLEN SIE GRIECHISCHE GASTARBEITER FÜR UNSERE INDUSTRIE,

SPANIER ENGAGIEREN WIR FÜR DIE STAHLWERKE UND AFRIKANER ARBEITEN IN UNSEREN GROSSBETRIEBEN.

— EIN PAAR SCHOTTEN ?!

ITALIENER FÜR DEN BERGBAU, UND TÜRKEN, UM UNSERE STRASSEN ZU REPARIEREN.

WARUM VERPFLICHTEN WIR NICHT DA, WO KOSTEN EINGESPART WERDEN SOLLEN —



## Smolej führt

Nach seinem spektakulären Auftritt bei der Rallye Marktredwitz, wo er auf Opel Kadett GT/E der Gruppe 1 (Serientourenwagen) den Gruppensieg und den 3. Platz im Gesamtklassement holte, landete Walter Smolej jetzt beim zweiten Wertungslauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft auch seinen zweiten Coup, der ihm die Führung im Championat einbrachte: Hinter drei von der Motorleistung her weit überlegenen Konkurrenten fuhr er mit seinem Serienauto bei der Rallye Trifels (26./27. März) den vierten Platz und erneut den Gruppensieg heraus.

### Hohe Ausfallquote

Die in Kaiserslautern gestartete Rallye war nach dem Motto „In der Kürze liegt die Würze“ organisiert worden: Rund zwei Drittel der nur 600 Kilometer langen Gesamtstrecke mußten auf Bestzeit gefahren werden. Wie hoch die Anforderungen an Fahrer und Material waren, stellt dabei die hohe Ausfallquote von 50 Prozent deutlich unter Beweis.

### Neuer Copilot

Walter Smolej bestritt die Rallye Trifels erstmals mit seinem neuen Copiloten, dem ausgefuchsten ehemaligen Deutschen Meister Hanno Menne, der jetzt für 1977 fest beim Opel-Euro-Händler-Team unter Vertrag steht. Smolej selbst zählt auf seinem Kadett zweifellos zu den aussichtsreichsten Fahrern in der Meisterschaft.



Überwachung des Phosphatgehaltes in der Phosphatierungsanlage (links). Motoreinstellung: sensibler als mit einer Maschine.

## Wechselbeziehungen

Jeder Autokäufer erwartet, daß sein neues Auto hundertprozentig funktioniert. Das ist sein gutes Recht. Denn er hat gutes Geld in den Wagen investiert. Natürlich ist die moderne Großserienfertigung der Handarbeit von einst längst deutlich überlegen. Aber Technologie ist nicht alles. Hinzu kommt der Mensch als Wechselbeziehung zwischen Mensch und Maschine. Zum Beispiel: Fahrwerk und Lenkung müssen mit höchster Präzision montiert, der Motor richtig eingestellt sein, — all das und noch viel mehr kann keine Maschine allein kontrollieren. Fazit: Nur die Menschen, die Autos bauen, können an die Menschen denken, die die Autos fahren. Diese Verantwortung fällt unseren Mitarbeitern nicht schwer. Nicht nur, weil ihr Arbeitsplatz vom Ruf und dem Erfolg der Marke abhängt, sondern auch, weil bei uns eine grundsätzliche Beziehung zur Qualität herrscht.



## Parkplätze

In den Kurznachrichten der letzten Ausgabe bringen Sie eine Notiz über das Zusammentreffen der Stadtoberhäupter der drei Opel-Städte hier in Rüsselsheim und den anschließenden Besuch im Werk. In der ausführlicheren Darstellung in den hiesigen Zeitungen war auch die Rede davon, daß es in Rüsselsheim und in Bochum zu wenig Parkraum für motorisierte Bedienstete der Adam Opel AG gebe und viele ihre Wagen in der Innenstadt abstellten . . . Als ständiger Wechsel-schichtler kann ich der Klage der Bürgermeister nur zustimmen und die Forderung unterstützen, mehr Parkraum in Werksnähe vorzusehen, was laut einer kürzlich erschienenen Zeitungsnotiz in absehbarer Zeit auch geplant sein soll. Die Spät-



Die moderne Technik hat auch Einzug in die Verwaltungsbereiche gehalten. Moderne Textverarbeitungssysteme und ähnliche Einrichtungen entlasten — wo sie eingesetzt sind — die Mitarbeiterinnen von Routinearbeiten und helfen mit, die zunehmende Papierflut termingerechter zu bewältigen.

schichtler müssen nämlich oft lange Zeit herumkurven, um einen freien Platz zu finden. Vielfach findet man keinen mehr, so daß man sich nicht wundern darf, wenn Zufahrten blockiert oder Wagen kreuz und quer hingestellt werden, weil die Zeit drängt und der Schichtbeginn immer näher rückt. Die OPEL POST sollte diese Dinge nicht nur rügen, sondern einmal den Finger „auf die Wunde legen“ und sagen, wodurch diese „Parkplatzunsitten“ verursacht werden, nämlich vor allem durch den Mangel an Parkraum . . . ist es vielleicht möglich, bis zur Fertigstellung weiteren Parkraumes, vormittags bestimmte Parkbereiche zu sperren und für die Spätschicht freizuhalten . . .

H. Steinmetz, Karosseriebau

## Autowaschanlagen

Im letzten Heft fragte Mitarbeiter T. Lapp nach den Gefahren, die durch einen Wagen mit Automatic-Getriebe in einer Auto-Waschanlage entstehen können. Er bezog sich dabei auf ein in Heft 1/2-77 der OPEL POST abgedrucktes Urteil. In der Anmerkung hieß es, daß es trotz umfangreicher Recherchen nicht möglich gewesen sei, eine genaue Begründung für das ergangene Urteil zu erfahren. Nun, das Urteil liegt vor, folgender Sachverhalt liegt ihm zu Grunde: Fahrzeuge mit automatischen Getrieben können bei laufendem Motor in der Fahrposition N ein höheres Gefahrenmoment für die Waschanlage und deren Benutzer darstellen als solche mit mechanischen Getrieben. Dies liegt daran, daß, gewollt oder ungewollt, der Wählhebel leicht von N nach D zu verschieben ist und sich dadurch der Wagen in Bewegung setzen kann. In der Folge sind dann Beschädigungen an der Waschanlage (der dem Urteil zugrunde liegende Fall) oder an Fahrzeugen der Mitbenutzer nicht auszuschließen. Konsequenz: Waschanlagenbesitzer müßten auf der Instruktionstafel darauf hinweisen, doch mindestens bei AT-Fahrzeugen den Motor abzuschalten.

K. Syha, PEK

## „Fachleuchte“

. . . haben Sie auf der letzten Seite des Heftes 3/77 in dem Artikel der Serie über Qualität einen neuen Begriff geprägt: statt „Fachleute“, wie es heißen sollte, das Wort „Fachleuchte“ . . . „Gute Ideen machen sich bezahlt“ ist der Slogan unseres Vorschlagwesens. Warum eigentlich nicht auch in solchen Fällen, selbst wenn „nur“ der Druckfehlerteufel Vater des Gedankens war? Fachkräfte mit jahrelanger Praxis, sagen wir nach 20 Jahren, sind bestimmt besonders qualifiziert, sind „Leuchten“ ihres Faches . . . wäre es sicher nicht schlecht, diesen Fachleuten

ein Diplom auszuhändigen und sie zu „Fachleuchten“ zu ernennen . . .

A. Wilmes, VV-Büro

(Anmerkung der Redaktion: Einer von zahlreichen Briefen und Hinweisen, die zeigen, daß wir viele aufmerksame Leser haben. Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Doch Spaß beiseite: Auch Korrektoren sind an manchen Tagen keine „Fachleuchten“!)

## Alkohol im Betrieb

. . . Auf die OPEL POST freuen wir beide uns immer, denn wir lesen daraus, was es Neues im Werk gibt. Mein Mann war 18 Jahre im Werk tätig, in der Schleiferei. Auch ich habe von 1935 bis 1940 im Werk gearbeitet, mußte aber auf Anraten des damaligen Werksarztes ausscheiden, aus gesundheitlichen Gründen.

Zu dem Artikel in der OPEL POST „Alkohol am Arbeitsplatz“ (Heft 1/2-77) muß ich folgendes sagen: In den Jahren, als ich im Werk tätig war, war Alkohol streng verboten, auch das Rauchen im Betrieb. Letzteres nur in den Pausen außerhalb gestattet. Wir hatten Gelegenheit, vor einem Jahr in einer Gaststätte in der Nähe des Werkes Betriebsangehörige zu beobachten, die während der Mittagszeit dem Alkohol in jeglicher Form zusprachen. Es waren dies in den meisten Fällen junge Männer, die die Gaststätte aufsuchten und es auch in puncto Pausenende nicht sehr genau nahmen.

Mein Mann erzählte in diesem Zusammenhang, daß, als er noch im Werk war, Kollegen Wein und Bier mit in den Betrieb gebracht und in der Abteilung unter der Hand verkauft hätten. So ändern sich die Zeiten . . .

Antonia Baumann, Rentnerin  
Rüsselsheim

## Anerkennung

Herzlichen Dank für die Aufnahme in Ihre Versandkartei der OPEL POST. Inzwischen liegt das erste Exemplar vor mir. Ich bin unter anderem fasziniert davon, wie Sie es verstehen, mit nur einer Farbe zu spielen und Ihrem Heft damit mehr Leben zu geben, als manche andere Zeitung im Vierfarbendruck aufzuweisen hat.

Hanns Polke  
Deere & Company, Mannheim

## Anonym

Die Redaktion erhält manchmal anonyme Briefe und Hinweise, die nicht veröffentlicht werden. Eine Veröffentlichung ohne Namensnennung erfolgt nur, wenn ein uns bekannter Einsender berechtigte Gründe dafür angibt.



## Rekord beim Modellauto-Wettbewerb

Anfang März war Einsendeschluß für den 12. Modellauto-Wettbewerb der Modellbauer-Gilde unter der Schirmherrschaft unseres Unternehmens. Genau 2.687 Modellautos wurden diesmal eingeschickt – die höchste Beteiligungsquote, die jemals in diesem Wettbewerb erreicht wurde. Mitte März entschied die Jury über die 5 Geld- und die 100 Sachpreise. Die erstplatzierten Sieger werden im Laufe des April in Hamburg geehrt. Wir werden im nächsten Heft darauf zurückkommen. Interessant, daß diesmal in 73 Schulen 1.352 Modellautos – also rund die Hälfte aller Einsendungen – im Rahmen des Werkkunstunterrichtes gebastelt wurden, ein Beweis für das große Interesse, das dieser Wettbewerb bei jungen Menschen findet. Auf der Aufnahme links ein Teil der 2.687 eingeschickten Modelle, darunter sehr interessante Studien, die das große Talent der jugendlichen Bastler erkennen lassen.

## OPEL-VORTRAGSREIHE

# Neue Akzente wurden gesetzt

Mit Fritz Kortlers (Bild) spannendem Reisebericht „Derwische, Heilige und Nomaden“ endete am 22. März die Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 76/77. Auch im zweiten Teil (über den ersten Teil wurde bereits im Dezember-Heft 1976 berichtet) kamen wieder bekannte Referenten mit interessanten Themen nach Rüsselsheim.

### Geheimnisvolle Welt

Beginnen wir mit Kortler: Der Forschungsreisende aus München – bekannt durch Rundfunk und Fernsehen – gilt als einer der letzten Abenteurer unserer Zeit. So zog er in den vergangenen Jahren mit den Nomaden durch die Wüsten des Sudans und Südarabiens. Dabei paßte er sich der Lebensweise der Wüstenbewohner vollkommen an: in Sitten, Nahrung, Kleidung – und er erlernte die Sprache der „Arab“. In Omdurman wurde Kortler in eine Derwisch-Brüderschaft aufgenommen und verbrachte vier Monate als „Derwisch unter Derwischen“. Er war zu Gast bei Magiern und Heiligen, die nahezu ohne Nahrung und Schlaf auskommen. Fritz Kortler führte seine zahlreichen Zuhörer in eine geheimnisvolle Welt, die bisher nur wenigen Europäern zugänglich war.

### Atolle – Seereisen – Sahara

Vorher hatte der beliebte Referent Wolfgang Freißen ins „Reich der 1000 Atolle“ geführt: ein erlebnisreicher Bericht über die Malediven im Indischen Ozean, fernab der großen Touristenströme. – Oder nehmen wir Hans Georg Prager mit seiner äußerst lebendigen und informativen Reportage über Seereisen auf Tankern, Con-



tainern und schnellen Frachtschiffen zu allen Kontinenten mit technischem Hintergrundmaterial, das den Laien geradezu verblüffte. Höhepunkt des zweiten Teils war zweifellos Helfried Weyers Leicavision über eine abenteuerliche Expedition durch die Sahara nach Tassili. Eine Riesenleinwand, 6 Projektoren und ein eigenwilliger Vortragsstil – alles das setzte neue Akzente, schlug das Publikum in seinen Bann und ließ die Frage aufkommen, ob es danach noch eine Steigerung geben kann. Gespannt sein darf man auf Weyers Alaska-Bericht am 22. November – ebenfalls als Leicavision, aber auch auf Reinhold Messners jüngstes Himalaja-Abenteuer, worüber er am 18. Oktober berichten wird.

### Immer namhafte Referenten

Die 10 Vorträge des Winterhalbjahres 76/77 wurden von 5.890 Interessenten besucht, was einer Durchschnittszahl von 589 pro Abend entspricht. (Im Winterhalbjahr 75/76 waren es 600.) Wie man sieht, ein anhaltend großes Interesse an dieser beliebten kulturellen Einrichtung des Werkes, die nunmehr schon im 21. Jahr eine breite Palette interessanter Themen bietet. Verständlich, denn hinter dem Rednerpult beziehungsweise vor der Leinwand stehen – wie gesagt – immer namhafte Reisejournalisten, Forscher, Schriftsteller oder Auslandskorrespondenten, die stets mit hervorragendem Bildmaterial und lebendigen Schilderungen ein breites Publikum zu fesseln verstehen.



# Die Automobilindustrie als Arbeitgeber

Betriebliche Personal- und Sozialpolitik, Personalplanung und Personalentwicklung, neue Arbeitsstrukturen, Humanisierung der Arbeit – Begriffe, von denen man täglich hört oder liest. Doch was beinhalten sie, was ist der Hintergrund, die Zielsetzung, die Praxis? Auf diesen auch für Laien nicht uninteressanten Fragenkomplex geht die folgende Darstellung am Beispiel der Automobilindustrie und hier insbesondere an dem unseres Unternehmens ein.

In der Volkswirtschaft der Bundesrepublik nimmt die Automobilindustrie eine zentrale Stellung ein. Aus den offiziellen Statistiken läßt sich ableiten, daß jeder siebente Erwerbstätige unmittelbar oder mittelbar vom Automobil lebt. Im Straßenfahrzeugbau selbst sind heute rund 600.000 Menschen beschäftigt, etwa doppelt so viel arbeiten in vor- oder nachgelagerten Wirtschaftsbereichen. Angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung der deutschen Automobilindustrie stellt sich die Frage, wie dieser Industriezweig seine Rolle als Arbeitgeber sieht und welche tragenden Aspekte die Personal- und Sozialpolitik in den Betrieben kennzeichnen. Skizzenhaft soll darauf im folgenden eine Antwort gegeben werden.

## Kein Eigenleben

Personalpolitik in der Automobilindustrie ist ein integraler Bestandteil der Unternehmenspolitik. Ebenso wie Entwicklungs-, Verkaufs- und Fertigungspolitik sich in die unternehmerische Gesamtzielsetzung einordnen müssen, kann auch die Personalpolitik kein Eigenleben führen. Andererseits wirkt sie heute stärker als

noch vor einigen Jahrzehnten in alle Unternehmensbereiche hinein. Das ist nicht nur eine Folge der sich ständig weiter entwickelnden Arbeits- und Sozialgesetzgebung, erweiterter Beteiligungsrechte der Arbeitnehmervertretungen und veränderter Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt, auch in den Unternehmensleitungen selbst hat sich die Einstellung zum Mitarbeiter geändert. Es ist die Erkenntnis, daß der Unternehmenserfolg nur mit dem Mitarbeiter erreicht werden kann. Im Grundsatz unterscheidet sich die Personalpolitik in der Automobilindustrie deshalb nicht von der in anderen Bereichen der privaten Wirtschaft. Sie ist wie überall primär verantwortlich und Mittel der Steuerung für den Einsatz menschlicher Arbeitskraft. Dies beginnt mit der Einschätzung des Personalbedarfs zu einem bestimmten Zeitpunkt.

## Auch die sozialen Belange

Bei den großen deutschen Fahrzeugherstellern, deren Produktionsprogramm vornehmlich solche Wagentypen umfaßt, die von weiten Teilen der Bevölkerung als Gebrauchsgegenstände genutzt werden,

sind sichere langfristige Personalplanungen nur schwer möglich. Der Geschäftsverlauf bei dem Absatz von Gütern, die in großen Serien produziert werden, ist, wie die Erfahrungen im Zusammenhang mit der Energiekrise im Spätherbst 1973 erneut gezeigt haben, durchaus störanfällig. Fahrzeuge können für den Massenkonsum nur dann kostengünstig produziert werden, wenn ihre Herstellung in großen Stückzahlen erfolgt. Voraussetzungen dafür sind nicht nur entsprechend ausgebaute technische Kapazitäten, sondern ebenso die Beschäftigung starker Belegschaften. Ergeben sich jedoch – aus welchen Gründen auch immer – Schwierigkeiten beim Absatz, kann dies zu kostenmäßigen Belastungen führen, denen die Unternehmen auch durch personelle Veränderungen begegnen müssen. Moderne, verantwortungsvolle Personalpolitik erfordert jedoch neben Beachtung der ökonomischen auch die Berücksichtigung der sozialen Belange. (Wir werden später darauf zurückkommen.)

## 1963: Die ersten Ausländer

Zur Charakterisierung der personalpolitischen Lage in der Automobilindustrie muß die Entwicklung in den letzten Jahren kurz gestreift werden: Anfang der 60er Jahre wurde es wegen der angespannten Situation auf dem deutschen Arbeitsmarkt für die Automobilhersteller unumgänglich, eine größere Anzahl von Ausländern einzustellen. Unter Einschaltung der Arbeitsbehörden begann Opel 1963 mit großangelegten Anwerbeaktionen für neue Arbeitskräfte im Ausland, insbesondere im Mittelmeerraum. Das brachte eine Reihe von Problemen mit sich: angemessene Unterbringung, Vorkehrungen zur gesellschaftlichen Eingliederung, aber auch besondere Maßnahmen zur Einführung in die hiesigen Arbeitsprozesse, jeweils verbunden mit der Überwindung der vorhandenen Sprachbarrieren. Um den Umfang dieser Aufgaben zu beschreiben, seien für unser Unternehmen einige Zahlen genannt: In der Zeit von 1963 bis 1976 haben rund 52.000 Ausländer eine Tätigkeit bei uns aufgenommen. Belief sich zu Beginn des Jahres 1962 die Ausländer-Beschäftigungsquote bei Opel auf rund 3,7 Prozent, so lag sie Ende April 1963 schon bei 8 Prozent und erreichte im März 1973 mit einem Anteil von 22,1 Prozent an der Gesamtbelegschaft einen Höchststand.



Vor Schichtbeginn: Mitarbeiter am Portal 45. Um den Menschen im Werk beziehungsweise die Rolle des Unternehmens als Arbeitgeber geht es in diesem Beitrag.



Personalpolitik im Großunternehmen ist heute nur durch die Einbeziehung bzw. Berücksichtigung eines entsprechenden Ausländeranteils möglich. Auf dem Bild türkische Mitarbeiter in einem unserer Rüsselsheimer Wohnheime.

Ende 1976 arbeiteten im Gesamtunternehmen rund 12.500 ausländische Mitarbeiter, die einen Anteil von ca. 21 Prozent der Gesamtbelegschaft darstellen.

### Notwendiger Schichtbetrieb

Die meisten Ausländer sind auch heute noch in Bereichen tätig, die unmittelbar oder mittelbar zur Produktion gehören. Sie bilden das Gros der sogenannten „Ungelernten“, die Arbeiten grundsätzlich nur nach genereller oder spezieller Anweisung verrichten; bei diesen Arbeiten steht die physische Beanspruchung im Vordergrund. Die Arbeitsvorgänge in den sogenannten „unproduktiven“ oder „indirekten“ Bereichen (Forschung und Entwicklung, Arbeitsvorbereitung, Qualitätsförderung und Inspektion, innerbetriebliches Transportwesen, Materiallager, Instandhaltung usw.) erfordern durchweg den Einsatz qualifizierter Kräfte, das heißt gelernter oder zumindest systematisch angelernter bzw. erfahrener Facharbeiter. Die Entwicklung der Belegschaftsstruktur im Werk Rüsselsheim während der letzten acht Jahre zeigt, daß der Anteil der Facharbeiter von 1968 bis 1976 von 56 auf 49 Prozent zurückgegangen ist. Dafür gibt es mehrere Ursachen, unter anderem die Abneigung deutscher Arbeiter, im Schichtdienst tätig zu sein, der trotz mancher positiver Aspekte und materieller Vergünstigungen von vielen auf die Dauer als nachteilig empfunden wird, weil er die Möglichkeiten des Freizeitverhaltens, insbesondere in der Familie beeinträchtigt. Aus betrieblicher Sicht dagegen ist die Nutzung der vorhandenen technischen Kapazitäten im Zweischicht-Betrieb durch die ökonomischen

Ein wichtiger personalpolitischer Aspekt: Neue Arbeitsstrukturen, Humanisierung der Arbeitswelt. Auf dem Bild ein Beispiel vom Endmontageband: Federzüge oder Ausgleichsgewichte erleichtern die Handhabung schwerer Werkzeuge, die früher mit der Hand hochgewuchtet werden mußten (Bild rechts).

Verhältnisse bedingt und könnte nicht ohne erhebliche Verteuerungen der Produkte aufgegeben werden.

### Keine Oase der Rückständigkeit

Die Arbeitsbedingungen, die für die Produktionsbereiche der Automobilindustrie charakteristisch sind, vor allem die Arbeit am Fließband und andere vergleichsweise monotone Arbeitsabläufe, stehen seit einiger Zeit im Mittelpunkt kritischer Betrachtungen. In zuweilen übersteigter, aggressiver Form wird die Bandarbeit als „inhuman“ verworfen, als nicht mehr zu vertretende Form der Nutzung menschlicher Arbeitskraft abgelehnt. Ebenso wie in der deutschen Automobilindustrie und natürlich auch bei Opel ständig an der Verbesserung der Arbeitsplätze gearbeitet wird, ist die sachliche Notwendigkeit anerkannt worden, im Zuge der allgemeinen Entwicklung auch die Arbeitsstrukturen zu überprüfen. Gerade auf diesem Gebiet bilden die persönlichen Bedürfnisse und Erwartungen der Mitarbeiter einen wichtigen Faktor zur Erreichung einer langfristig befriedigenden betriebswirtschaftlichen Leistung. Entgegen laienhafter An-

sichten ist die Autoherstellung keineswegs eine rückständige industrielle Oase geblieben, sondern hat bei der Verbesserung der Arbeitsbedingungen („Humanisierung der Arbeit“) – wenn wohl oft auch nur im „Stillen“ – im Laufe der letzten Jahre Bemerkenswertes geleistet. Diese Entwicklung bleibt nicht stehen, sondern geht weiter. (In früheren Heften der OPEL POST waren darüber Einzelheiten mit Beispielen aus dem gesamten Unternehmensbereich zu finden, so daß hier nicht erneut darauf eingegangen werden muß.)

### Bewertung der Arbeit

Die Vorstellung, in der Automobilindustrie sei praktisch alles automatisch und der Arbeiter müsse vorwiegend nur noch den Arbeitsablauf mit wenigen Handgriffen steuern, ist genauso unzutreffend wie die Mutmaßung, die Masse der Automobilarbeiter stehe am Band. (Bei uns sind dies zur Zeit 20 Prozent der gewerblichen Arbeitnehmer.) Die Bewertung von Arbeit und Arbeitsumgebung in der Automobilindustrie drückt sich am deutlichsten in den durchschnittlichen Brutto-Stundenverdiensten aus, in deren Skala dieser Industriezweig weit vorne liegt, und zwar an vierter Stelle in der Lohnskala und an erster Stelle in der Gehaltsskala. Außer Löhnen und Gehältern, die wesentlich über dem Vergütungsniveau vieler anderer Wirtschaftszweige liegen, gewährt die Automobilindustrie darüberhinaus auch ansehnliche Nebenleistungen. Bei den Automobilfirmen haben die Personalzusatzkosten, auch „unsichtbarer Lohn“ genannt, inzwischen eine Größenordnung von 75 Prozent und mehr erreicht.

### Beispiele aus dem Sozialkatalog

Aus dem großen Opel-Sozialkatalog hier stichwortartig nur einige Beispiele: Weihnachtsgratifikation, Betriebliche Alters-







Beispiel aus dem großen Opel-Sozialkatalog: die Betriebskrankenkasse. Auf dem Bild die Schalterhalle in Rüsselsheim.

versorgung, Gruppen-Lebensversicherung, die Betriebskrankenkasse, Krankenzuschußkasse, Baudarlehen, Werksärztlicher Dienst, Genesendenabteilung, Werksverpflegung, Kindertagesstätte, Werkzeitschrift, Werkbücherei, Werksorchester, Veranstaltungen, Vorträge, Aufbaulehrgänge, Stipendien. Abgerundet werden diese und andere Sozialleistungen durch die Einkaufsrabatte, die Arbeitnehmern der Automobilindustrie beim Erwerb von Neufahrzeugen und Zubehör gewährt werden.

### Verantwortliches Handeln

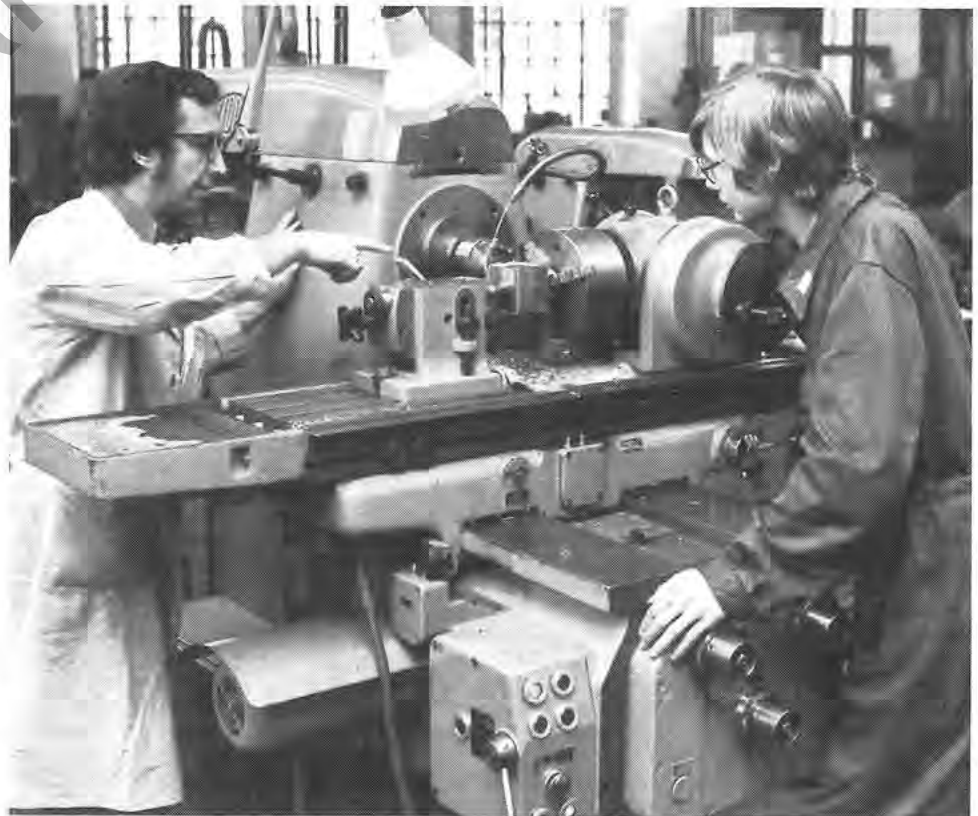
Ein wichtiger Gradmesser für die Einstellung der deutschen Automobilunternehmen gegenüber ihren Mitarbeitern zeigte sich nach Eintritt der Ölkrise im Spätherbst 1973. Bekanntlich trafen deren Auswirkungen den Automobilbau schlagartig und besonders hart. Bevor klare Erkenntnisse über Ursache und Verlauf der Krise zu gewinnen waren, hielten die Firmen mit drastischen Personalreduzierungen zurück und behelfen sich unter Inkaufnahme starker Kostenbelastungen mit der Durchführung von Kurzarbeit bis an die Grenze des Vertretbaren. Erst als auch nach längerem Warten die Anzeichen einer Entspannung ausblieben, mußte neben Kurzarbeit auch die Verringerung der Belegschaft ins Auge gefaßt werden. Massenentlassungen, die man vielfach befürchtete, gab es jedoch nicht. Der notwendige Personalabbau vollzog sich vielmehr weitgehend über großangelegte Abfindungsaktionen sowie durch die vorzeitige Pensionierung älterer Mitarbeiter und deren Übernahme in die Altersversorgung. Für diese Programme wurde bei Opel eine Summe von rund 60 Millionen DM aufgewendet. Im deutschen Straßenfahrzeugbau ging von Ende 1973

bis zum Frühjahr 1975 die Produktion um rund 35 Prozent zurück, die Zahl der Beschäftigten verminderte sich in dieser Zeit jedoch nur um etwa 6,5 Prozent.

### Besonders zukunftsorientiert

Die Aus- und Weiterbildung in der Automobilindustrie wird „groß“ geschrieben. Die Werke benötigen angesichts ihrer verhältnismäßig starken Belegschaften und der altersbedingten Abgänge jedes Jahr entsprechend viele Nachwuchskräfte an Facharbeitern, die als Auszubildende geschult werden, bei uns unter anderem als Werkzeugmacher, Maschinenschlosser, Elektroanlagen-Installateur, Energieanlagen-Elektroniker, Galvaniseur, Modelltischler, Kraftfahrzeugschlosser, Betriebschlosser, Feinblechner, Dreher, Universalfräser, Bohrwerksdreher, Universal Schleifer, Fahrzeugpolsterer und Technischer Zeichner. Dazu kommen die kauf-

männischen Ausbildungsberufe Bürogehilfin, Datenverarbeitungskaufmann und Industriekaufmann. Das besondere Interesse an solider, qualitativ guter Berufsausbildung wird bei Opel auch dadurch deutlich, daß im Hauptwerk Rüsselsheim seit über 60 Jahren eine staatlich lizenzierte Berufsschule existiert, deren Aufgabe es ist, die praktische Ausbildung in der zentralen Lehrwerkstatt und den verschiedenen Betriebsabteilungen vorzubereiten, zu untermauern und zu ergänzen. Aber auch der Weiterbildung der Mitarbeiter wird große Aufmerksamkeit geschenkt, und die Meister werden grundsätzlich aus den eigenen Reihen nach erfolgreichem Abschluß spezieller Lehrgänge eingesetzt. In einer breiten Palette werden schließlich noch Management- und Fachseminare angeboten. Kurzum: Die Automobilindustrie ist auch personalpolitisch in besonderem Maße zukunftsorientiert. Rd.



Die Automobilindustrie ist personalpolitisch in besonderem Maße zukunftsorientiert, die Aus- und Weiterbildung wird „groß“ geschrieben (Bild rechts). Auch zu diesem Aspekt interessante Einzelheiten im Textteil.



## Auch die Radfahrer

Neulich saß ich als Mitfahrer im Auto eines Kollegen. Vor uns trudelte gemächlich ein Radfahrer. Wir wollten nach rechts abbiegen. Um den Mann auf dem Zweirad nicht zu gefährden, verlangsamten wir das Tempo. Doch dieser bog – ohne die Hand herauszuhalten – plötzlich rechts in die Straße ein, in die wir auch wollten. Mein Kollege fluchte. Das sei keine Ausnahme, das erlebe er oft. Viele Radfahrer hielten es nicht für nötig, in solchen Fällen ein Handzeichen zu geben. Das sei, von den auch für Radfahrer geltenden Geboten der Straßenverkehrsordnung abgesehen, eine unnötige Behinderung des fließenden Verkehrs. Und da er gerade dabei war, vervollständigte der Kollege das Sündenregister mancher Radfahrer: Einige hätten überhaupt keine Lichtanlage oder eine defekte, auch mit den Bremsen sei es vielfach nicht gut bestellt. Und dann die häufig zu beobachtende Radfahrer-Unsitte, in Zweierreihen zu fahren oder die Spur zu wechseln, ohne sich vorher zu vergewissern, ob dies auch gefahrlos möglich sei. Nun, der Kollege beruhigte sich bald wieder, sich wohl daran erinnernd, daß auch viele Autofahrer keine Engel sind. Doch in der Tat: Wir Radfahrer, ich bin auch einer, sollten auf diese Dinge ein wenig mehr achten, vor allem auf vorschriftsmäßige Beleuchtung, gut funktionierende Bremsen und die Beachtung der Verkehrsregeln. Denn wie heißt es so schön: Radfahrer haben keine Knautschzone.

## SCHNAPPSCHUSS

### Verkaufsberater

In Heft 1/2-77 berichteten wir ausführlich über die Verlegung des Neuwagenverkaufs an Werksangehörige in den Ausstellungsraum K 65 (Teilebau). Eine wichtige Neuerung hierbei ist, daß Mitarbeiter nun auch ihre Angehörigen mitbringen können. Die Familie möchte beim Kauf eines neuen Wagens in der Regel gerne mitreden. Die dort ausgestellten Modelle erleichtern die „Qual der Wahl“. Man kann sich in den Wagen setzen, und der unmittelbare optische Eindruck ist doch besser, als wenn man nur an Hand von

Prospekten seine Entscheidung treffen muß.

Eine besondere Bedeutung kommt bei dieser Umgestaltung auch dem Verkaufsberater zu. W. Theis (Bild) ist einer von ihnen. Er und sein Kollege H. Neumann beantworten alle Fragen bezüglich Preis, Lieferzeit, Finanzierung usw.

Der Ausstellungsraum K 65 ist von Montag bis Freitag von 8.30 bis 12.30 und von 13.30 bis 16.00 Uhr geöffnet. Zugang ist nur von der Straßenseite. Mitarbeiter, die während der Arbeitszeit den Ausstellungsraum aufsuchen wollen, erhalten von ihrem Vorgesetzten einen Ausweis, der auch zur Benutzung der werksinternen Busse berechtigt.

## Kostenexplosion

Von 2,5 auf 69 Milliarden Mark, von 51 Mark auf 1.125 Mark je Kopf: Diese atemberaubende Expansion der Ausgaben in der gesetzlichen Krankenversicherung



gleich tatsächlich einer Kostenexplosion. Sie bedeutet, daß sich die Krankheitskosten in den vergangenen 26 Jahren versiebenundzwanzigfach haben. Weder das Wachstum der Wirtschaft noch die Entwicklung der Arbeitnehmerinkommen haben mit dieser Entwicklung auch nur entfernt Schritt halten können. Daher die ständig steigenden Beitragssätze der Krankenversicherung; daher auch die unabweisbare Notwendigkeit, die Kostensteigerung im Gesundheitswesen drastisch zu dämpfen.

## Unterm Strich

„Angeklagter, Sie behaupten also, Sie hätten Ihre Frau nur aus Versehen erschossen?“ „So ist es, Herr Richter. Sie hat sich plötzlich vor meine Schwiegermutter gestellt.“

Frau Schnell läßt ihr Auto auftanken. Anschließend sagt sie zum Tankwart: „Jetzt habe ich noch einen Wunsch, stellen Sie doch bitte meine Hupe etwas lauter, die Bremsen funktionieren nicht.“

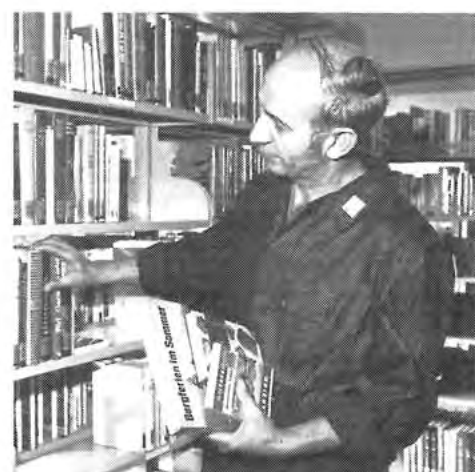
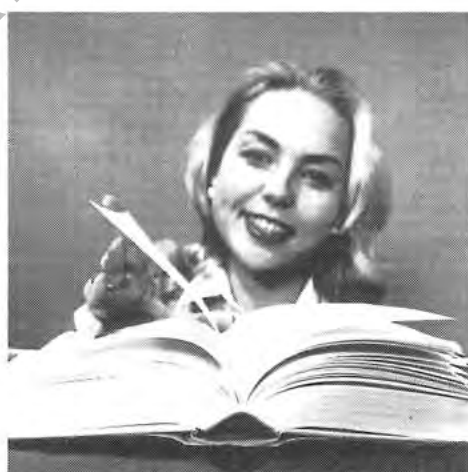
## Hobby-Reiter

Die OPEL POST hat im Laufe der Jahre schon oft Berichte über Kolleginnen und Kollegen gebracht, die in ihrer Freizeit irgendeinem besonderen Hobby nachgehen. Als ich kürzlich in der Redaktion ein Manuskript abliefern wollte, war gerade darüber ein Gespräch im Gange. Leser hatten Klage geführt, solche Berichte würden nur noch sehr spärlich erscheinen und dies der Redaktion angelastet. Diese vertrat jedoch die an sich ganz plausible Meinung, über Hobbys könne man nur berichten, wenn man von ihnen Kenntnis habe. Unter den fast 60.000 Mitarbeitern könne man in Ermangelung hellseherischer Begabung die Hobby-Reiter schließlich nicht alle herausfinden. In der Tat: Wer einem interessanten Hobby nachgeht, muß sich schon selbst bemerkbar machen. Und wer meint, das könne als wichtiger angesehen werden, kann ja einen Kollegen als Mittler beauftragen. Ich glaube, da träte manches Interessante zutage. Denn viele von uns reiten bestimmt auf Steckenpferden, über die sich zu berichten lohnt. Spectator



# WERKBÜCHEREI

Opel - Post 4/77



Werkbücherei I am Hauptportal mit Gisela Kröhner und Brigitte Ambrügger. Darunter: Leser, einige von 7.200.

## die Bibliothek am Arbeitsplatz



**A**uch unsere Firma unterhält, wie viele andere Betriebe in der Bundesrepublik, eine Werkbücherei, in der interessierte Werksangehörige sich kostenlos Bücher entleihen können. Die Opel-Bücherei hat Tradition: bereits vor mehr als 40 Jahren wurde sie gegründet. Im Laufe dieser vier Jahrzehnte hat man einen Bestand von fast 36.000 Bänden aufgebaut und ist damit eine der größten Werkbüchereien in der Bundesrepublik.

In den beiden Freihandausleihen am Hauptportal (Bücherei I) und am Portal 20 (Bücherei II) findet man Sach- und

Fachbücher für die Weiterbildung, Nachschlagewerke vieler Wissensgebiete zur schnellen Information, natürlich aber auch sehr viel Unterhaltungslektüre für jeden Geschmack, dazu Kinder- und Jugendbücher. Jeder, der bei Opel arbeitet (auch die Opel-Rentner) kann in die beiden Büchereien kommen und sich dort seine Lektüre selbst aussuchen. Nur beim ersten Besuch muß man den Werksausweis mitbringen, wird ohne große Formalitäten in die Leserkartei aufgenommen und kann sofort Bücher entleihen.

Die Bücher sind nach Sachgruppen geordnet, so daß man „sein“ Buch ohne langes

Suchen schnell finden kann. Wer jedoch gern beraten werden möchte, dem helfen die Mitarbeiterinnen der Bibliothek sehr gern. Suchhilfe bieten auch die verschiedenen Kataloge. Die Öffnungszeiten sind so gelegt, daß jeder, dem das während der Arbeitszeit nicht möglich ist, in der Pause oder nach Dienstschluß Bücher entleihen kann. (Bitte die nebenstehenden Öffnungszeiten beachten.) Zur Zeit sind übrigens 7.200 Leser registriert.

**Auch viele Neuerscheinungen**  
Selbstverständlich wird der Buchbestand ständig mit den wichtigsten Neuerschei-





nungen des Buchmarktes ergänzt. Wie in jedem Jahr, bietet die Bücherei ihren Lesern und allen, die es noch werden wollen, auch in diesem Frühjahr wieder viele neue Titel an. In diesem Bericht kann natürlich nur ein kleiner Ausschnitt dieser Kollektion gezeigt werden.

(Siehe die Montage oben und die Titel auf der folgenden Seite.) – Man sieht, ein Besuch lohnt sich, denn „Werkbücherei“ bedeutet: die Bibliothek mit günstigen Öffnungszeiten und einer großen Auswahl in der Nähe des Arbeitsplatzes.

K.

## Öffnungszeiten

### Werkbücherei I

am Hauptportal, Telefon 814,  
dienstags und donnerstags

von 8.00 – 13.00  
von 13.45 – 17.00 Uhr

### Werkbücherei II

H 48, am Portal 20, Telefon 947,  
montags bis freitags

von 8.00 – 13.00  
und von 13.30 – 16.30 Uhr.

Die Ausleihdauer beträgt vier Wochen.

Die Ausleihe für alle Benutzer ist kostenlos.



Werkbücherei II am Portal 20 mit Wilma Oliva, Anne-Liese Voigt und Lesern. Beide Büchereien haben 36.000 Bände.

## Neu im Regal

Bartak: Elektrische Meßgeräte  
 Berliner: Klimatechnik kurz und bündig  
 Böhm: Elektrische Steuerungen  
 Business Letters for All  
 Courthion: Malerei des Impressionismus  
 Diefenbach: Tonband-Hobby  
 Espe: Tips für den Weinkauf  
 Fusseder: Holz-Oberflächenbehandlung  
 Gerwin: So ist das mit der Kernenergie  
 Gnauck: Kunststoff verarbeiten  
 Griechische Inseln

## UNFALL- ABWEHR AM LENKRAD

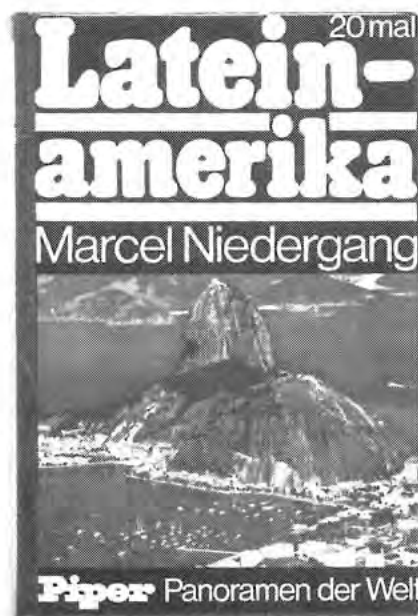
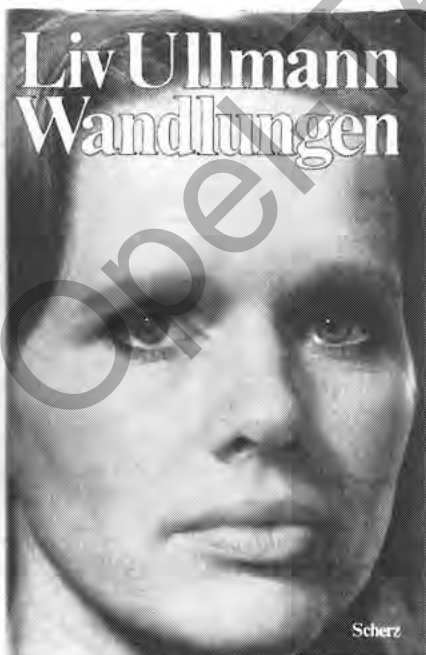


EGON GRAF VON FÜRSTENBERG

Helfritz: Die Götterburgen Mexikos  
 Horbach: Die Löwin  
 Klein: Der Ausflug am Wochenende  
 Köhlein: Gartenarbeiten  
 Korp: Opel Kadett C  
 Launert: Sommergrüne Gartengehölze  
 Leeb: Ein altes Haus  
 Mehnert: Jugend im Zeitbruch  
 Messner: Die Herausforderung  
 Meyer: Deutsche Ritter, Deutsche Burgen  
 Mieke: Puma  
 Opfermann: Neue Schmalfilm-Schule  
 Ostfriesland  
 Platow: Die Ölheizung im Wohnhaus  
 Paul: Dresden  
 Picano: Klug wie der Teufel  
 Plönges: Hundenächte  
 Rasputin: Die letzte Frist

Reich: Im Garten  
 Richter: Flüchten oder Standhalten  
 Rieple: Burgenland und Steiermark  
 Rössing-Winkler: Der Spreewald  
 Stern: Die Herren von El Rancho  
 Tetzlaff: Die Provence  
 Wagner: Infrarot-Fotografie  
 Wahl: Handbuch, Tapezieren – Kleben  
 Wallace: Geheimakte R.  
 Willis: Spion auf Eis  
 West: Insel der Seefahrer  
 Zebisch: Dynamik kurz und bündig

(Einige von zahlreichen Neuanschaffungen der letzten Zeit.)







## Auto-Ratgeber

### Warnung vor dem „Kerzinfarkt“

Vier neue Zündkerzen kosten etwa 14 DM. Vier alte Zündkerzen können einen neuen Motor kosten. Wenn einer der Funkenspender nämlich nicht mehr funktioniert, saugt der ungezündete Zylinder unentwegt Kraftstoff an, freilich ohne ihn zu verbrennen. Das Benzin wäscht den Ölfilm von der Zylinderwand ab, die Kolben laufen trocken, und die Reparaturwerkstatt bekommt bald einen neuen Kunden. Es sind plausible Gründe, die spätestens alle 15.000 Kilometer zum Kerzenwechsel raten. Eine Zündkerze ist – je nach Tourenzahl – einige tausendmal pro Minute heißen Explosionen ausgesetzt, um durch angesaugtes Frischgas wieder abgeschreckt zu werden. Wird sie zu heiß, glüht sie und entzündet auch ohne elektrischen Funken das Gemisch.

Die Folge: Der Motor klopft und klingelt. Bleibt die Kerze im Fahrbetrieb zu kalt, verölt sie. Die Folge: Aussetzer, wie sie häufig im Stadtverkehr auftreten. Stimmt der Elektrodenabstand – allgemein 0,7 bis 0,8 Millimeter – nicht, gibt es ebenfalls Verdruß: Kalt springt der Motor nicht an, bei hohen Tourenzahlen setzt er aus oder verschluckt sich beim Beschleunigen.

Die Färbung der Zündkerze ist eine Art Wahrheitsdroge. Ist sie schwarz und feucht, dann ist dies ein Signal für zu fettes Gemisch. Zeigt sie einen starken Ansatz von Ölkohle, deutet dies auf reichlichen Ölanteil hin, für den meist abgenutzte Kolbenringe oder ausgeleierte Zylinderlaufbahnen der Grund sind. Bilden sich Schmelzperlen an den Elektroden, dann wird die Kerze zu heiß, viel-

leicht, weil das Auto zu sehr gedroschen wurde, der Motor – der vielen Plaketten am Kühler wegen – nicht genug Kühlung hat oder ein ratloser Autowart Kerzen mit einem zu niedrigen Wärmewert eingeschraubt hatte. Das Gesicht einer Zündkerze sollte rehbraun bis mittelbraun sein. Alles andere rechtfertigt Skepsis. H.S.

### „Flüssige“ Sicherheit

An zeitlich weit auseinanderliegende Intervalle gewöhnt, unterlassen viele Autofahrer bewußt oder unbewußt wichtige Wartungsarbeiten. Wer beispielsweise den jährlichen Wechsel der Bremsflüssigkeit versäumt, glaubt entweder bevorzugt an die Vorsehung oder hält Zyankali für zu altmodisch, um aus dem Leben zu scheiden. Das flüssige Medium, das den Druck auf das Bremspedal über Leitungen und Schläuche auf die einzelnen Radbremszylinder überträgt, ist nämlich hygroskopisch. Aus dem Techniker-Chinesisch übersetzt heißt das: Bremsflüssigkeit nimmt Wasser aus der Luft auf. Das ist ein ganz normaler Prozeß.

Wasser reduziert den Siedepunkt und erhöht die Gefahr der Dampfblasenbildung. Dampfblasen in einem hydraulischen Bremssystem aber lösen in etwa den gleichen dramatischen Effekt aus wie Mottenlöcher in einem Fallschirm. Im Extremfall führen sie zum Totalausfall der Bremse, was mithin von der Pflicht entbindet, jemals wieder über die Erneuerung der Bremsflüssigkeit nachzudenken.

Routinierte unter den Automobilisten beugen einer möglichen Gehorsamsverweigerung der Bremse vor. Sie wechseln die Bremsflüssigkeit, ehe sie in Abenteuer verstrickt werden, bevorzugt zu Beginn der Reisezeit. Weil dann der Karosse meist zusätzliches Gepäck und den Bremsen bei Paß- und Kolonnenfahrten zusätzliche Strapazen aufgebürdet werden. Ein Autofahrer, der alte Bremsflüssigkeit im Bremssystem und den rechten Fuß fest auf dem Bremspedal hat, darf sich bei der Abfahrt vom Großglockner Hoffnungen darauf machen, bergab in den Himmel zu gelangen. – i –

### Reifenkiller: Bordsteinkante

Jeder 7. Autoreifen, der durch äußere Einwirkung beschädigt wurde, ist ein Opfer von Bordsteinkanten. Die Reifenindustrie rät deshalb: Wenn sich das Überfahren eines Bordsteines schon nicht vermeiden läßt, dann nicht in spitzem Winkel, sondern möglichst mit der ganzen Breite der Lauffläche überrollen.

## SICHERHEITSGURT

### Schutz-Behauptungen

Immer mehr Unfallverletzte behaupten, sie hätten den Gurt während des Unfalls angelegt gehabt, obwohl die Schwere der Verletzungen und das Fehlen typischer Einwirkungen diese Gurt-Schutzbehauptungen schnell entlarven. Zu dieser Feststellung kommt Professor Dr. G. Ritter, Oberarzt der Unfallchirurgischen Klinik in Mainz. Nach Professor Ritter besteht heute die Hälfte der Patienten in der Unfallchirurgie großer Kliniken aus Verkehrsoptern. Bei Autoinsassen herrschen Brüche der Fußwurzeln und der unteren Beine vor sowie Verletzungen der Hüfte, des Unterleibs und des Schädels. Bei Fußgängern dagegen überwiegen beiderseitige Unterschenkelbrüche, Kopfverletzungen, Beckenbrüche und Oberarm- sowie Schulterverletzungen. KVDB

## STRASSENKARTEN

### Gib acht auf den Jahrgang

Wer neue Straßenkarten kauft, sollte auf das Ausgabejahr des Kartenwerkes achten, rät der AvD. Durch die ständige Erweiterung des Autobahnnetzes und Ausbau von Teilstrecken der Bundesstraßen, nicht zuletzt aber auch durch die vielen neuen Ortsnamen, die uns die Gebietsreform bescherte, sind neue, aktuelle Straßenkarten heute wichtiger denn je. Das Ausgabejahr ist auf vielen Straßenkarten überhaupt nicht, auf anderen verschlüsselt angegeben. Allein Michelin, Paris, schreibt die Jahreszahl klar und unmißverständlich an den linken oberen Kartenrand. Problematisch wird der Kauf, wenn die Karte in eine Plastikfolie eingesiegelt ist. Hier sollte der Käufer Auskunft über das Herstellungsjahr verlangen.

### Mehr Rechtsüberholer

Die Zahl der Autofahrer, die auf der Autobahn und auf vierspurigen Fernstraßen rechts überholen, wird immer größer. Das meint der Rheinisch-Westfälische Technische Überwachungsverein (TÜV). Er wies deshalb kürzlich auf das Gesetz hin, das seit Januar 1976 den Fahrern von Personenwagen und von Lastwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 2,8 Tonnen erlaubt, allein in geschlossenen Ortschaften auch auf der rechten Spur zu überholen; auf Autobahnen und anderen mehrspurigen Straßen dürfe nur bei einer Kolonnenbildung rechts schneller gefahren werden als links.



Franz Baumann  
PV Werkzeugforschung  
1.4.1977



Rudolf Becker  
PEK  
1.4.1977



Albrecht Bender  
PV Werkstätten  
1.4.1977



Fritz Betz  
PV Schmiede  
1.4.1977



Franz Delle  
Werkzeugschleiferei  
1.4.1977



Adolf Ebenhöf  
Chassisbau II  
1.4.1977



Wilhelm Meffert  
PVK Unterzusammenb.  
1.4.1977



Josef Meyer  
Chassisbau II  
1.4.1977



Konrad Müller  
PVP-Konstruktion  
1.4.1977



Adam Pilger  
PVK Zusammenbau  
1.4.1977



Fritz Rothenburger  
Preßwerk  
1.4.1977



Paul Schaffner  
PEK  
1.4.1977



Heinrich Werner  
Chassisbau I  
1.4.1977



Kurt Wilhelm  
Instandhaltung  
1.4.1977



Wilhelm Dewald  
Arbeitsverf.u. Richtl.  
2.4.1977



Friedrich Bovenschen  
Karosseriebau  
10.4.1977



Georg Löwenhaupt  
Karosseriebau II  
12.4.1977



Georg Schader  
Werkzeugzentralverw.  
16.4.1977



Karl Kaus  
Preßwerk  
24.4.1977



Karl Weiß  
Karosseriebau I  
24.4.1977



Philipp Wies  
Energieerzeugung  
24.4.1977



Johann Corzelius  
PEK  
26.4.1977



Johann Saul  
Transportwesen  
26.4.1977



Bernhard Werkmann  
Motorenbau  
26.4.1977

## Rüsselsheim

1.4.1977  
Ludwig Baier  
Marketing u. Verkauf  
Willy Bickel  
Instandhaltung  
Roland Blum  
PEK  
Günter Bub  
PEK  
Waldemar Dach  
Berufsausbildung

Walter Ebert  
PEK  
Herbert Eberts  
PV Chassis  
Günter Geißelbrecht  
PV Werkstätten  
Werner Görke  
PV Werkstätten  
Peter Görlich  
Lehrenbau  
Christian Haardt  
PEK

Helmut Hartmann  
PEK  
Reinhard Hass  
Chassisbau II  
Herbert Heil  
PEK  
Alfred Herberg  
PVP Mechanisierung  
Klaus Hieber  
PV Werkstätten  
Klaus Hlubek  
PEK

Georg Horneck  
PVP Konstruktion  
Edwin Kaufmann  
PV Werkstätten  
Rudi Keil  
Standardabteilung  
Helmut Keitel  
Polsterei  
Werner Keller  
PV Kar.Unterzsb.  
Karl-Heinz Knöll  
PV Kar.Unterzsb.

Roland Koch  
PEK  
Karl-Heinz Kolb  
Fertigungsmaterialeink.  
Heinz Krickser  
PV Werkstätten  
Adolf Krämer  
Werksanlagen  
Heinz Lang  
Kundendienst  
Helmut Licht  
Qual.Förderg.u.Insp.



# IM RUHE- STAND



Ludwig Gölzenleuchter  
PV Werkstätten  
1.4.1977



August Gundlach  
PV Werkstätten  
1.4.1977



Franz Hahn  
PV Werkstätten  
1.4.1977



August Hummel  
Qual.Förderg.u.Insp.  
1.4.1977



Hans Indorf  
Preißwerk  
1.4.1977



Peter Seitz  
PV Werkstätten  
1.4.1977



Heinr. Schneckenberger  
Qual.Förderg.u.Insp.  
1.4.1977



Karl Sprang  
Instandhaltung  
1.4.1977



Theodor Walz  
Instandhaltung  
1.4.1977



Robert Weber  
Instandhaltung  
1.4.1977



Richard Gaffing  
Chassisbau I  
19.4.1977



Karl Klein  
Chassisbau I  
20.4.1977



Heinrich Kappel  
Ersatzteilelager  
21.4.1977



Wilhelm Reitz  
Stromversorgung  
21.4.1977



Josef Roosen  
Getriebebau  
21.4.1977



Otto Naupert  
Instandhaltung  
26.4.1977



Georg Engroff  
Fahrzeugdisposition  
27.4.1977



Georg Wellinger  
Besch.-Einsatz  
29.4.1977



Rudolf Engert  
Prod.Leitg.Werk II  
1.4.1977



Heinrich Schmidt  
Betriebsleitg.Chassis-Agg.  
1.4.1977

Herbert Löb  
PEK  
Karl-Heinz Lotz  
Instandhaltung  
Robert Mähn  
Standardabteilung  
Heinz Mann  
Unfallverhütung  
Anneliese Mayer  
Proj.Abr.u.Anl.Buchh.  
Gerd Mayr  
Schweißmasch.u. Vorr.

Heinrich Meierewert  
PEK  
Willi Michels  
Ersatzteilelager  
Hugo Pohl  
Zentralplanung  
Dieter Rauch  
MPK Produktionssteuerg.  
Alfred Reinhardt  
PV Werkstätten  
Manfred Reinhardt  
PEK

Horst Riedel  
Prod.Leitg.Chassis  
Horst Rockel  
PV Werkstätten  
Wilfried Rosenfelder  
PEK

Willi Samer  
PV Werkstätten  
Leonhard Schäfer  
Zentralplanung  
Günther Schirrmann  
PEK

Fritz Schmitt  
PV Werkstätten  
Heinz Schreiber  
Prod.Leitg.Chassis  
Rudolf Schwöbel  
PV Chassis

Gerhard Treu  
Prod.Leitg.Chassis  
Werner Wedel  
Kundendienst-Werkst.  
Helmut Winter  
PEK  
15.4.1977  
Peter Anthes  
Debitorenbuchhaltung

Bochum

Kaiserslautern

# ANHÄNGERBETRIEB

## Was sagt der TÜV dazu?

Es ist den meisten Lesern bekannt, daß in Verbindung mit der erstmaligen Inbetriebsetzung eines Kraftfahrzeugs die Erfüllung einer ganzen Reihe von behördlichen Vorschriften und Richtlinien verbunden ist. Ein Teil dieser Vorschriften befaßt sich mit dem Anhängerbetrieb, die in den nachfolgenden Ausführungen auf den Pkw-Anhängerbetrieb beschränkt bleiben sollen. Mit diesem Beitrag setzen wir die im letzten Heft begonnene Serie „Kfz-Technik“ fort, für die die PEK federführend ist.

Im Zusammenhang mit den Fahrzeug-Prüfungen, die der behördlichen Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) für das Fahrzeug vorausgehen, wird vom TÜV-Sachverständigen auch eine gebremste Anhängelast (für Anhänger mit eigener Bremse, zum Beispiel Auflaufbremse) und eine ungebremste Anhängelast (für Anhänger ohne eigene Bremse) protokolliert, die über das **ABE-Gutachten** Eingang in die Fahrzeugpapiere (Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein) findet – in den genannten Fahrzeugpapieren unter Ziffer 28 und 29.

### Betriebsanleitung zu Rate ziehen

Während sich die stets kleinere ungebremste Anhängelast theoretisch aus dem Fahrzeug-Leergewicht ergibt, zu welchem man 75 kg für den Fahrer hinzuzählt und den so gefundenen Betrag halbiert (der in den Fahrzeugpapieren vermerkte Wert ist aus Vereinheitlichungsgründen für eine Fahrzeug-Typenfamilie oft nach unten abgerundet), wird die **gebremste Anhängelast** (die das zulässige Gesamtgewicht des Zugwagens nicht übersteigen darf) heute nach einer behördlich vorgeschriebenen „Prozedur“ ermittelt, wobei eine bestimmte Straßensteigung ohne besondere Probleme von dem geübten Fahrer mit dem „Zug“ (Gespann, Zugwagen und Anhänger) zu befahren sein muß. Während die in den neueren Fahrzeugpapieren vermerkte gebremste Anhängelast für eine max. Straßensteigung von 12 Prozent gilt (auf 100 m Straßenlänge ergibt sich ein Höhenunterschied von 12 m), existieren auch Fahrzeuge, in deren Papieren Angaben enthalten sein können, die auf einer anderen Straßensteigung basieren. (Im Zweifelsfalle ziehe man die jeweilige Betriebsanleitung zu Rate oder wende sich an den zuständigen Kundendienst.)

### Vor der „großen Fahrt“

Bevor man erwägt, auf „große Fahrt“ zu gehen, sollte man den warnend erhobenen „TÜV-Finger“ beachten! Ist das Fahrzeug mit einer genehmigten Zugvorrichtung ausgestattet (Prüf-Nr. z.B. M 3790, auf dem Typschild der Zugvorrichtung)? – Ist diese Zugvorrichtung vorschriftsmäßig eingebaut und in die Fahrzeugpapiere (Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein) eingetragen? (Für manchen endete, um seine Versäumnisse nachzuholen, die Urlaubsfahrt bereits am Grenzübergang.) –

Stimmt die Stützlast, die mit der Hängevorrichtung an der Deichsel des zugelassenen Anhängers auf die Zugvorrichtung des Zugwagens aufgebracht wird, mit den zulässigen Werten dieser Zugvorrichtung überein? (Angaben auf dem Typschild der Zugvorrichtung beachten.) – Ist am Zugwagenheck, gegebenenfalls in der Kofferrauminnenseite, an gut sichtbarer Stelle das erforderliche Schild angebracht (evtl. angeklebt), welches die für das **Zugfahrzeug zulässige Stützlast** (z.B. 50 kg) angibt? (Der TÜV achtet bei den zweijährigen Überprüfungen nach § 29 StVZO darauf, daß bei allen Fahrzeugen, die mit einer Zugvorrichtung ausgerüstet sind, auch dieses Stützlastschild vorhanden ist!) Es versteht sich von selbst, daß, falls die Zugvorrichtung nicht schon zusammen mit dem Neuwagen als Werkseinbau bestellt wurde, diese bei nachträglicher Montage von einer Opel-Vertrags-händler-Werkstatt eingebaut wird.





## Allgemeine Bemerkungen

Alle vorstehenden Ausführungen betreffen einachsige Anhänger. Sogenannte Tandem-Achsen (Doppelachsen) gelten als eine Achse, wenn der Abstand von Mitte Achse zu Mitte Achse 100 cm (in der Regel der Fall) nicht überschreitet.

Natürlich darf der Hänger, der vielleicht ein zulässiges Gesamtgewicht von 1.200 kg, aber ein Leergewicht von 800 kg hat, mit einer Zugvorrichtung, die für 1.000 kg ausgelegt ist, gezogen werden, wenn mit dem tatsächlichen Gesamtgewicht des Hängers diese 1.000 kg nicht überschritten werden. — Das Fahrverhalten des „Zuges“ (Gespanns) kann optimiert werden, wie der Betriebsanleitung des Opel-Zugwagens zu entnehmen ist. Die dort genannten Optimierungsmittel (z.B. Gürtelreifen, Anhängerfeder, Niveauregulierung etc.) sind bei werksseitigem Einbau mit dem Fahrzeug legalisiert und bedürfen keiner zusätzlichen TÜV-Abnahme. Bei nachträglichem Einbau muß von Fall zu Fall entschieden werden. (Vorher beim Kundendienst oder beim TÜV nachfragen.) In wohlbegründeten Ausnahmefällen kann ab der gehobenen Mittelklasse des Opel-Fahrzeugprogramms bei Inkaufnahme bestimmter Einschränkungen (zum Beispiel Reduzierung der Straßensteigung auf 10 oder gar 8 Prozent) eine höhere gebremste Anhängelast als in den Fahrzeugpapieren angegeben,

eingetragen werden. Hierfür stellt der Kundendienst eine Bestätigung aus, die dem zuständigen TÜV zwecks Änderung der Fahrzeugpapiere vorzulegen ist.

## Beim TÜV fragen

Und hier noch ein Wort über die Verschiedenartigkeit von einachsigen Anhängern und deren Zulassung: Die Vielfalt von einachsigen Anhängern, die hinter einem Pkw mitgeführt werden können, ist groß. Sie reicht vom bekanntesten, dem Wohnanhänger, über Werkstatt-, Zelt- und ähnliche Anhänger, nicht zu vergessen den bei Campern so beliebten Gepäckanhänger und den sogenannten Einrad-Nachläufer, auch „Gepäckbrücke“ genannt. Ob eine Zulassung und eine Betriebserlaubnis (beispielsweise Wohnanhänger) oder nur eine Betriebserlaubnis (zum Beispiel Spezialanhänger zur Beförderung von Sportgeräten) erforderlich ist, richtet sich jeweils nach der Verwendung des betreffenden Hängers und ist durch den § 18 StVZO geregelt.

Spezialanhänger führen nach Erteilung der TÜV-Betriebserlaubnis das Kennzeichen des ziehenden Fahrzeugs. Es wird empfohlen, in diesen Fällen den örtlichen TÜV um Auskunft zu ersuchen. (Weitere Ratschläge zum Thema „Praktisches und Wissenswertes rund um den Anhängerbetrieb“ werden im nächsten Heft in dieser Rubrik erörtert.) E.B.

## Flensburg

Wann werden Eintragungen in das Flensburger Verkehrssünder-Register gelöscht? Werden sie bei späteren weiteren Verstößen wirklich nicht mehr berücksichtigt? Darüber bestehen bei vielen Kraftfahrern noch Unklarheiten, und noch immer ist die zweite Frage schwierig zu beantworten. In der Regel werden eingetragene Verkehrsordnungswidrigkeiten nach zwei, bei schweren Delikten spätestens nach fünf Jahren getilgt, doch erst dann, wenn die Verjährungsfrist für die letzte Eintragung abgelaufen ist. Bis zu zehn Jahren eingetragen bleiben beispielsweise Trunkenheit am Steuer oder Fahrerflucht. Aber auch nach ihrer Löschung können solche Straftaten wieder hervorgeholt werden, denn abweichend von dem allgemeinen Rechtsgrundsatz, daß verjährte Straftaten dem Betroffenen nicht mehr angelastet werden können, besagt eine Ausnahmebestimmung: „Getilgte Verkehrsstrafen dürfen in einem Verfahren berücksichtigt werden, das die Erteilung oder Entziehung der Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat.“

## Wir gedenken

### Rüsselsheim

Heinr. Erdmann, Rentner  
geb. 21.5.05 gest. 10.2.77

Walter Schwabe, Rentner  
geb. 8.4.13 gest. 10.2.77

Georg Bonacker, Rentner  
geb. 9.12.04 gest. 12.2.77

Hans Sperling, Preßwerk  
geb. 15.9.24 gest. 17.2.77

Heinrich Daum, Rentner  
geb. 17.8.88 gest. 18.2.77

Johann Dauborn, Rentner  
geb. 8.7.03 gest. 19.2.77

Ali E. Baba, Achsenbau  
geb. 1943 gest. 20.2.77

Friedr. H. Gerhard, Rentner  
geb. 3.4.98 gest. 20.2.77

Karl Drott, Rentner  
geb. 11.8.05 gest. 22.2.77

Ludwig Eckert, Ver- u. Entsorg.  
geb. 17.1.27 gest. 22.2.77

Heinrich Schenkel, Gerippebau  
geb. 7.10.32 gest. 23.2.77

Johann Simon, Rentner  
geb. 2.8.07 gest. 24.2.77

Josef Heinrich, Rentner  
geb. 11.4.01 gest. 25.2.77

Josef Schell, Rentner  
geb. 10.3.99 gest. 25.2.77

Theodor Pfizenmaier, Rentner  
geb. 14.4.10 gest. 26.2.77

Josef Schüller, Rentner  
geb. 26.5.07 gest. 26.2.77

Peter Heck, Rentner  
geb. 7.6.95 gest. 27.2.77

Dorothea Alt, Rentnerin  
geb. 15.10.04 gest. 28.2.77

Philipp Diehl, Rentner  
geb. 29.8.11 gest. 28.2.77

Peter Heer, Rentner  
geb. 30.11.97 gest. 3.3.77

Friedrich Markloff, Rentner  
geb. 16.2.03 gest. 3.3.77

Otto Roth, Rentner  
geb. 15.7.01 gest. 3.3.77

Gerd Hinzen, Z. Masch.-Abt.  
geb. 9.2.37 gest. 4.3.77

Heinrich Staudt, Rentner  
geb. 21.7.08 gest. 4.3.77

Wolfgang Schwarz, PEK  
geb. 25.1.20 gest. 5.3.77

Wilh. J. Harth, Betriebsschloss.  
geb. 1.8.55 gest. 6.3.77

Heinrich Hader, Rentner  
geb. 17.6.00 gest. 7.3.77

Anna Hübner, Rentnerin  
geb. 23.3.09 gest. 7.3.77

Otto Schultz, Qual.Ktr.u.Insp.  
geb. 25.11.29 gest. 7.3.77

Georg Sehr, Rentner  
geb. 30.4.03 gest. 7.3.77

Edmund Hornung, Rentner  
geb. 12.7.26 gest. 8.3.77

Hans Schneider, Rentner  
geb. 6.12.23 gest. 9.3.77

Gerhard Boesche, Chassisbau I  
geb. 27.10.16 gest. 11.3.77

Anna Essert, Rentnerin  
geb. 12.10.06 gest. 11.3.77

Franz Heger, Schnittbau  
geb. 24.4.27 gest. 11.3.77

Kurt Klinger, Qual.Ktr.u.Insp.  
geb. 20.10.21 gest. 11.3.77

Arthur Speh, Rentner  
geb. 13.1.02 gest. 11.3.77

Walter Karst, Energieerzeugung  
geb. 10.9.38 gest. 12.3.77

Günter Petroll, Rentner  
geb. 25.8.29 gest. 13.3.77

August Pörsch, Rentner  
geb. 9.11.14 gest. 13.3.77

Julius Austherr, Rentner  
geb. 22.5.96 gest. 14.3.77

Georg Best, Rentner  
geb. 24.3.07 gest. 14.3.77

Philipp Hohenstein, Rentner  
geb. 6.5.22 gest. 14.3.77

Ludwig Drisch, Rentner  
geb. 5.1.05 gest. 14.3.77

Frieda Burggraf, Rentnerin  
geb. 8.4.07 gest. 15.3.77

Hans Kurth, Rentner  
geb. 20.3.09 gest. 15.3.77

Balthasar Zimmermann, Rentner  
geb. 11.11.97 gest. 16.3.77

Ramazan Özten, Motorenbau  
geb. 1.11.40 gest. 17.3.77

Marie Theis, Rentnerin  
geb. 2.7.14 gest. 17.3.77

Philipp Weyrauch, Rentner  
geb. 26.12.05 gest. 17.3.77

Georg Mathes, Rentner  
geb. 26.12.99 gest. 18.3.77

Fritz Prötzel, Rentner  
geb. 18.3.06 gest. 19.3.77

Georg Schick, Rentner  
geb. 14.4.00 gest. 20.3.77

Leo Skirde, Rentner  
geb. 5.1.04 gest. 20.3.77

Emil Hummel, Rentner  
geb. 7.7.04 gest. 21.3.77

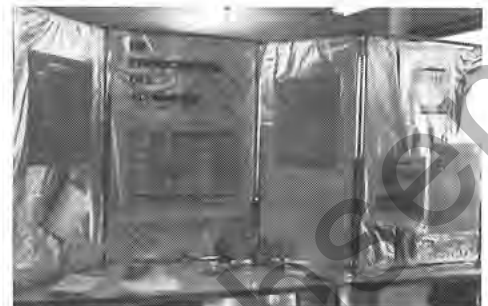
### Bochum

Erich Siepe, Karosseriebau  
geb. 15.10.16 gest. 16.2.77

Willi Mingo, Mat.-u.Prod.Ktr.  
geb. 20.11.21 gest. 3.3.77



# WERK BOCHUM



Die Jury mußte 20 Arbeiten bewerten. Mitte: Werksleiter T. R. Faber und Bürgermeister H. Kuhnert an einem Stand.

## „Schüler experimentieren“

### Landeswettbewerb fand in unserem Werk statt

Unser Bochumer Werk ist Träger einer Patenschaft von Jugend forscht, dem Förderungswerk des „Stern“, der Industrie, der Bundesregierung, der Kultusminister, des Stifterverbandes der deutschen Wissenschaft und des DGB. Am 2. März wurde erstmals ein Landeswettbewerb „Schüler experimentieren“ ausgerichtet, bei dem 32 junge Menschen zwischen 12 und 16 Jahren insgesamt 20 Forschungsarbeiten ausstellten. Sie hatten sich mit ihren (meist Team)-Arbeiten bei den zuvor gelaufenen Regional-Wettbewerben qualifiziert und wurden zum Landeswettbewerb empfohlen.

Austragungsort war der Speisesaal D-1 und für die große Abschlußfeier am Nachmittag die Empfangshalle. Die Schüler-Exponate teilten sich auf folgende Fächer auf: Biologie, Chemie, Geo- und Raumwissenschaften, Mathematik und Informatik, Physik, Technologie und Elektronik sowie Verbesserungen für die Arbeitswelt (hierfür wurde eine Sonderprämie von 3 x 100,- DM aus dem Arbeitsministerium vergeben).

Die Veranstaltung fand große Beachtung in der Öffentlichkeit. Neben Lehrern und Eltern war aus Hamburg sogar die Geschäftsführerin von „Jugend forscht“, Frau M. Tidick, angereist. Zur Abschlußfeier waren zahlreiche Herren der Stadtverwaltung erschienen. Bürgermeister Kuhnert überbrachte die Glückwünsche von Oberbürgermeister H. Eikelbeck, der sich schon angesagt hatte, dann aber wegen der gleichzeitigen Hauptausschußsitzung verhindert war. Ferner sah man STR E. Schlarbaum vom Amt für Verkehrs- u. Wirtschaftsförderung, den Sozialdezernenten STR H. Blösinger, als Vertreter von STR Dr. R. Erny, Erziehungswesen, den Leiter des Schulverwaltungsamtes Machelett und Begleiter, 2 Verwaltungsdirektoren und Mitarbeiter des Presse- u. Informationsamtes.

R. Miesel, Öffentlichkeitsarbeit Rüsselsheim, überbrachte die Grüße von Generaldirektor J. F. Waters und versicherte für E. Rohde, Vorstandsdirektor für Öffentlichkeitsarbeit, welchen Wert die Adam Opel AG auf die Förderung des Nach-

wuchses und diese Patenschaft mit der Ausrichtung des Wettbewerbs lege. Als Attraktion sehr umlagert — und nicht nur von begeisterten Jungforschern — waren der in der Eingangshalle zugleich ausgestellte GT2 und das Bitter-Coupé. Ein Aufnahmeteam des ZDF drehte und interviewte für die Sendung „Schüler-Expreß“ und wird am 22. April über diesen Landeswettbewerb „Schüler experimentieren“ berichten.

Den ganzen Tag über herrschte eine ansteckende Hochstimmung, die sich bis in erfreuliche Zeitungsberichte übertrug. Natürlich drehte sich alles um diese sehr aktiven Jugendlichen und die Bewertung ihrer erstaunlichen Arbeiten, wobei die sechsköpfige Jury alle Hände voll zu tun hatte. Die harmonische und zugleich eindrucksvolle Abschlußfeier wurde noch untermalt von 12 Mitgliedern des Schulorchesters des Goethe-Gymnasiums unter der Leitung von STR Eichler.

Für alle Teilnehmer war es ein froher und glücklicher und für uns als Veranstalter ein stolzer Tag, der den Namen OPEL Bochum wieder einmal Schlagzeilen machen ließ.  
U. K.



Die Abschlußfeier des Wettbewerbs „Schüler experimentieren“ im Empfangsraum während der Ansprache von R. Miesel.





Bürgermeister H. Kuhnert: „Ich bin ein JUFO (Jungforscher)“.



Der Leiter des Werkes, T. R. Faber, überreicht die Preise und Urkunden.



Das Schülerorchester der Goethe-Schule sorgte für den musikalischen Rahmen.



Der ausgestellte GT 2 war von den jungen Leuten ständig umlagert.



Das ZDF machte Aufnahmen für die Sendung „Schüler-Expresß“.

# Markentreue zahlte sich aus

Was mit dem sechsmillionsten Bochumer Opel geschah

Es ereignet sich äußerst selten, daß ein nagelneues Auto – noch dazu der gleichen Marke und Typenbezeichnung – den Vorgänger in der Garage nicht ablöst, sondern ihm als alternatives, wenn auch bevorzugtes Transportmittel zur Seite stehen soll. „Ich gebe den alten schon deshalb nicht her, weil er mir so viel Glück gebracht hat.“ Das meinte jetzt Edeltrude Zadny aus dem oberösterreichischen Ach/Wanghausen, die mit ihrem Opel-Kadett des Baujahres 1937 in einem ungewöhnlichen Wettbewerb einen der Urenkel ihres Oldtimers gewann – genau jenen signalgelben Kadett, der am 10. November 1976 die sechste Million von Opel-Automobilen Bochumer Produktion komplettiert hatte.

Das Jubiläumsprodukt, für den Export nach Österreich bestimmt, war von der Opel-Händlerorganisation des Alpenstaates für den ältesten noch im Lande zugelassenen Opel der Modellreihen Kadett, Olympia, Rekord, Kapitän und Admiral ausgesetzt worden. Das Siegerauto zählt dabei schon fast zu den Erb-

stücken der Zadnys: es befindet sich bereits seit 1941 im Familienbesitz. Baujahr 1937, war es erstmals mit dem Kennzeichen II – 30097 in Bayern zum Straßenverkehr zugelassen.

Heute blickt der rüstige Veteran auf eine Gesamtlaufstrecke von rund 245.000 Kilometern zurück und absolviert noch immer teilweise strapaziöse Alltagseinsätze „ohne nennenswerte Beanstandungen“, so Edeltrude Zadny, „mit dem Originalmotor“. Grund genug also für die glückliche Gewinnerin, dem Generaldirektor der General Motors Austria GmbH, H. Schimpf, – vor Jahren übrigens Leiter des Verkaufsbereichs Werk Bochum – bei der Übergabe des neuen Kadett in Wien zu versichern, daß der Kadett des Modelljahrgangs 1977 zwar der Favorit in der Familie sein wird, der 37er aber durchaus noch nicht mit seiner Pensionierung rechnen muß. Beiden Fahrzeugen gute Fahrt!

Auf dem Bild unten die Gewinnerin Edeltrude Zadny mit ihrem alten und neuen Wagen. Rechts Geschäftsführer Zerhau von der Wiener Autohof KG.



## Mitgemacht – gewonnen!

In einer im Herbst vergangenen Jahres an den Portalen verteilten Broschüre ging es um ein Wirtschafts-Quiz, bei dem bekanntlich vier Fragen zu beantworten waren. 131.000 Mitarbeiter der Metallindustrie haben sich daran beteiligt, darunter auch zahlreiche Angehörige unseres Unternehmens. Bei der Auslosung am 8. März wurden die Gewinner ermittelt. Unser Bochumer Mitarbeiter J. Diebler, Abteilung Qualitätskontrolle und Inspektion, gewann dabei den 168. Preis und bekam einen Kaffeeautomaten. Herzlichen Glückwunsch!

## Gefahr gebannt!

Es gibt sicher eine Menge Situationen im Werk, die zu schweren Unfällen geführt hätten, wenn nicht im letzten Augenblick durch das Eingreifen eines umsichtigen Mitarbeiters die Gefahr gebannt worden wäre. Glück gehabt, mit dem blauen Auge davongekommen, wird dann aufatmend gesagt. Diese guten Beispiele sollten Schule machen! Wer schreibt sie mal auf? Kurz, bündig, so wie es geschehen ist. Wir veröffentlichen sie. Die Berichte werden honoriert! Einsendungen an die Redaktion Bochum, Sozialabteilung, Bau D 8.

## „Freispruch“ für Auszubildende

47 Jungfacharbeiter wurden vor einigen Wochen im Rahmen einer Feierstunde im Speisesaal D 1 von den Pflichten des Ausbildungsvertrages freigesprochen. Der Leiter der Abteilung Berufsausbildung, H. Plattfaut, konnte neben den Vertretern der Personalabteilung auch einige Betriebsleiter als die zukünftigen Vorgesetzten der Jungfacharbeiter begrüßen.

Der Leiter der Bochumer Personal- und Sozialabteilung, Dr. B. Prein, wandte sich in einer kurzen Ansprache an die jungen Mitarbeiter und beglückwünschte sie zu den guten Prüfungsergebnissen. Die Vorsitzende des Berufsbildungsausschusses des Betriebsrates, H. Krause, und der Jugendvertreter St. Kruse schlossen sich den Glückwünschen an.

Von den Prüfungsteilnehmern erreichten in der Sparte „Fertigkeiten“ allein 10 die Note sehr gut und in der Sparte „Kenntnisse“ 5 die Note gut. 46 Prüflinge wurden als Facharbeiter übernommen, einer schied aus. Nach einem Imbiß überreichte der Leiter der Berufsausbildung Zeugnisse und Facharbeiterbriefe.

## In wenigen Zeilen

Die Opel Kredit Bank erweitert auf vielfachen Wunsch bis zum Beginn der Werkferien ihre Sprechzeiten. Sie finden jeweils montags und freitags in der Zeit von 8.00 bis 16.30 Uhr in Werk I, Bau D 7, Erdgeschoß, statt.

Für den Ausgleichssport kann der Gymnastikraum der Schule Rüsingstraße von der B-Schicht benutzt werden. Interessierte Mitarbeiter oder Abteilungen wenden sich an die Abteilung Soziale Betreuung, Werk Bochum, Bau D 8, Zimmer 21. Tel. 2407.

Wie in früheren Jahren werden wir auch in diesem Jahr zu Beginn der Ferienzeit die vom Bundesverkehrsministerium herausgegebene „Ferienbroschüre 1977“ bekommen. Die Ausgabe erfolgt rechtzeitig an den Portalen.

Für das Sommerhalbjahr (1.4. – 30.9.) hat das Sport- und Bäderamt der Stadt Bochum die Sportplätze neu vergeben. Die für den Ausgleichssport zugewiesenen Zeiten sind mit der Abteilung Soziale Betreuung (Telefon 2407) abzustimmen. Der Platz Havkenscheider Straße steht wegen Umbauarbeiten nicht mehr zur Verfügung.



Im Speisesaal D 1 fand der „Freispruch“ der Auszubildenden statt.



H. Plattfaut überreichte die Prüfungsdokumente.



Die jungen Facharbeiter im Gespräch mit dem Ausbilder.



## „Frau Meisterin“

Seit dem 1. März 1977 gibt es in der Bochumer Produktion eine Meisterin. Es ist Ulrike Goldmann. Sie arbeitet in der Polsterei. Dort, wo überwiegend Frauen tätig sind, ist es eigentlich einleuchtend, wenn die Meisterstellen von Frauen besetzt werden. In der Abteilung Werksverpflegung zum Beispiel gibt es seit langem eine Meisterin, die als Köchin tätig ist. Das Neue und Außergewöhnliche ist eben, daß jetzt eine Frau eine Meisterposition in der Produktion einnimmt. Darum wurde auch – was sonst nicht üblich ist – der grüne Meisterkittel vom Leiter des Werkes persönlich übergeben. Mehrere Zeitungen des Reviers und sogar eine Illustrierte haben ausführlich darüber berichtet.

Fällt man nun als Meisterin vom Himmel? Keineswegs. Hier geht es auch nicht nach Aussehen oder Ansehen. 1969 kam Ulrike Goldmann als Näherin zu Opel. Vorher hatte sie in einer Textilfabrik gearbeitet. Eigentlich wollte sie mal Friseurin oder Kosmetikerin werden. Im vorigen Jahr absolvierte sie einen Refalehrgang. Dann nahm sie an einem Meisterlehrgang teil. Sie mußte ganz



schön dafür pauken, für Hobbys blieb wenig Zeit. Jetzt hat sie es geschafft. Wir schließen uns dem Glückwunsch der Kolleginnen und Kollegen an! „Frau Meisterin“, weiterhin alles Gute!

## Am Rande notiert

*Wir hatten vor ein paar Tagen in unserer Abteilung Besuch aus Rüsselsheim. Wie unser Meister sagte, waren es Techniker, die hier in Bochum mit zuständigen Leuten über einige technische Probleme sprechen wollten. Wir haben uns in der Pause mit ihnen etwas unterhalten. Es war nicht ganz leicht, das „hessische Gebabbel“ zu verstehen.*

### „Gipfeltreffen“

*Der VFL-Bochum, das Wetter, etwas Politik, das waren unsere Themen. Einer der hohen Herren präsentierte uns eine „Mainspitze“. Das ist also nichts Gefährliches, keine Waffe, sondern eine Zeitung, die in Rüsselsheim gelesen wird. „Erstes Gipfeltreffen der drei Opel-Städte“ stand auf einer Seite. Das machte uns neugierig. Ich hatte schon gedacht, daß ein großes Treffen aller Opelner aus Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern geplant sei. Aber das war's nicht, sondern es wurde von einem Treffen der Oberbürgermeister der drei Opel-Städte in Rüsselsheim berichtet. Die drei Stadtoberhäupter haben auch mit unserem Vorstand gesprochen.*

### Zusammenarbeit

*Das waren die Themen: Jugendarbeitslosigkeit, Ausbildungsplätze, Ausländer, Parkplätze und Zusammenarbeitsmöglichkeiten in den Bereichen Sport und Kultur. Das letzte gefiel mir besonders gut. Ich erinnere mich, daß vor etlichen Jahren mal ein Fußballspiel zwischen unserem VFL und Opel-Rüsselsheim stattgefunden hat. Warum sollte da nicht etwas mehr getan werden? Weitere Sportwettkämpfe, Besuche, Austausch von Theaterveranstaltungen wären eine gute Sache.*

### Ansätze sind da

*Wir haben auch darüber mit den Kollegen aus Rüsselsheim gesprochen. Man fand so etwas ganz gut. Wir haben eine Einladung ausgesprochen, und wir wurden nach Rüsselsheim eingeladen. Es geht schon los! An kleinen Kontakten hat es bisher eigentlich nicht gefehlt. Es gibt Opel-Urlaubsbekanntschaften, gegenseitige Besuche und Anrufe. Man denke nur daran, wie oft schon das Rüsselsheimer Werksorchester in Bochum gewesen ist und wie viele Male unsere Betriebsräte zwischen den Städten Bochum, Kaiserslautern und Rüsselsheim pendeln.*

*Ansätze sind da, Brücken schon geschlagen. Es sollte zielbewußt weitergemacht werden. Alle würden davon profitieren! Das meint ganz unmaßgeblich*

*Euer Hennes.*

**Ende des Bochum-Teils**

## Eine Bar im Hause...

Die Heimleitungen unserer Wohnheim Hauptstraße 82 und Hauptstraße 90 in Bochum-Langendreer haben zusammen mit einigen Bewohnern in Selbsthilfe Clubräume in den Kellergeschossen eingerichtet. Sie sind sehr dekorativ geworden und laden zur Freizeitgestaltung – vor allen Dingen am Wochenende – ein. Diese Clubräume werden von den jeweiligen

Sportgruppen in den Häusern getragen und verwaltet. Die Heimbewohner – überwiegend Spanier und Türken – sind glücklich darüber, daß eine echt heimatische Atmosphäre geschaffen wurde. Es stehen jede Menge Spiele zur Verfügung, die aus der Türkei und Spanien eigens beschafft worden sind. Selbstverständlich wird auch heimatische Musik gemacht. Unser Bild zeigt einen Teil der Hausbar im Wohnheim Hauptstraße 90.





# WERK KAISERSLAUTERN

## Zehn Jahre erfolgreiches Vorschlagwesen

Abteilung Zylinderblock und Kurbelwelle Sieger im Abteilungswettbewerb 1976

Das betriebliche Vorschlagwesen im Werk Kaiserslautern feierte „Geburtstag“. Seine „Väter“, die es unter altbewährter Patenschaftshilfe durch die Werke Rüsselsheim und Bochum vor „Zehn Jahren“ aus der Taufe gehoben haben, hatten bei der Anfang März stattgefundenen Geburtstagsparty im Kreis von 200 Geburtstagsgästen, unter ihnen als besonderer Ehrengast H. Gensert, Leiter der Zusammen-

bau- und Teilefabrikations-Werke, Grund, sich stolz an die Brust zu klopfen. Ihre Initiative und Einsatzbereitschaft haben dem gesamten Betriebswesen ein liebes Kind in die Welt gesetzt, das sich inzwischen kräftig entwickelt hat. Nun, Wachstumsprozesse vollziehen sich auch in der Natur gemeinhin nicht gänzlich störungsfrei. Die Geschichte des Opel-Vorschlagwesens Kaiserslautern nahm ihre eigene Entwicklung.

Thelen, PEK, G. Förster, MPC, und H. Denig, Betriebsrat. Wie beweglich auch diese Opel-Organisation sei, gehe aus der Tatsache hervor, daß außer dem Vorsitzenden keiner der „Mitgründer“ heute noch im Ausschuß vertreten ist. „Als besonders bemerkenswert und einmalig ist der Weg, den Opel-Kaiserslautern im GM-Overseas-Bereich gegangen ist. Unter 36 Divisions erreichte das Werk Kaiserslautern in den Jahren 1974 und 1975 den zweiten und 1973 den dritten Rang. Die intensive Werbung für das System sowie das persönliche Engagement der Geschäftsleitung haben mit dazu beigetragen, daß sich 90 Prozent aller Mitarbeiter am VV-Wesen beteiligt haben. Diese Zahlen zeigen, daß das Vorschlagwesen im Werk Kaiserslautern in guten Händen ist.“



Die VV-Ehrendnadel für H. Gensert

### In guten Händen

Nach den einleitenden Begrüßungsworten von Werksleiter H. P. Klein ging H. Gensert in seinen Ausführungen kurz auf die speziellen Daten ein und führte u. a. aus: Nach dem Beginn der Produktion im Werk Kaiserslautern – offiziell im Juni 1966 – sei nach intensiver Vorarbeit und Schulung der beteiligten Mitarbeiter das Vorschlagwesen am 19. Januar 1967 eingeführt worden. Der erste Ausschuß setzte sich zusammen aus: H. Reinholz als dem Vorsitzenden und den Herren H. Jung, Planung, W. Rasche, Standardabteilung, K. H. Schmiedl, Inspektion, H.

### Jubiläumsnadel verliehen

H. P. Klein bedankte sich für die herzlichen Worte und betonte, im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter versprechen zu können, daß auch weiterhin aktiv an unseren gemeinsamen Zielen gearbeitet werde. Es sei ihm eine besondere Freude, die heute zu vergebende „10-Jahresnadel im VV-Wesen des Werkes Kaiserslautern“ H. Gensert zur Erinnerung an diesen Tag anstecken zu dürfen. Weitere Jubiläumsnadeln erhielten: H. Reinholz, E. Steiger, Th. Kremer und A. Leßmeister. Auf den Abteilungswettbewerb eingehend sagte H. P. Klein: „Dieser Wettbewerb unter den einzelnen Bereichen und Abteilungen wurde in den neun Jahren seit Einführung, ohne die hervorragende Mitarbeit der anderen Beteiligten schmälern zu wollen, im wesentlichen von der Produktion getragen; denn sechsmal belegte eine Produktionsabteilung den ersten, viermal den zweiten und zweimal den dritten Platz.“ Herzliche Glückwünsche gingen an E. Steiger und seine Mitarbeiter für dieses sehr stolze Ergebnis.



Erinnerungsfoto der Repräsentanten der Siegerabteilungen mit dem Werksleiter. Von links E. Steiger, K. Knoblauch, J. Liné, H. P. Klein, G. Ulrichs, Th. Kremer, H. Reinholz, H. Eberle, K.-H. Schmiedel, G. Leineweber und R. Oeser.

### Der Abteilungswettbewerb '76

Auch im Jahre 1976 kam es zu einem prickelnden Kampf um die ersten Plätze im Abteilungswettbewerb. Als Sieger aus dem Wettbewerb ging der verhältnismäßig



junge Bereich Zylinderblock und Kurbelwelle unter altbewährter Führung von J. Liné hervor. Den zweiten Platz erreichte die Abteilung Inspektion und Qualitätskontrolle, während der dritte Platz ebenfalls an einen „Neuen“, und zwar an die Abteilung Planung und Verwaltung unter Th. Kremer ging. Nach Übergabe des Wanderpreises und der Ehrenurkunden an die Siegerabteilungen konnten die zehn erfolgreichsten Mitarbeiter am Vorschlagwesen seit Einführung als besondere Anerkennung Werbegeschenke entgegennehmen, und zwar die Mitarbeiter W. Woll, M. Hanselmann, A. Strasser, H. Wagner, A. Albrecht, J. Diethöfer, H. Jung, B. Maile, W. Zimmermann und M. Barth. H. Meuselbach, Leiter des Vorschlagwesens Rüsselsheim, überbrachte abschließend im Auftrag von Dr. W. Schlotfeldt die Glückwünsche des Vorstandes.

## Praktikanten in unserem Werk



Hinführung auf die Berufswelt und Entscheidungserleichterung bei der Berufswahl sind die Hauptgesichtspunkte bei der Beschäftigung von Hauptschülern in unserer Kaiserslauterner Lehrwerkstatt. In einem dreiwöchigen Praktikum können sie sich einen Überblick über typische Arbeitsgebiete der bei uns ausgebildeten Facharbeiter verschaffen. Gezielte Besichtigungen bestimmter Betriebe und Werkstätten sollen einen ersten Eindruck des betrieblichen Produktionsablaufes vermitteln. Zur Untermauerung des theoretischen Wissens sind zur Zeit auch wieder Hochschulpraktikanten in der Lehrwerkstatt tätig. Bei praktischen Arbeiten gewinnen sie nicht zuletzt einen guten Eindruck von den Anforderungen, die heute an Facharbeiter gestellt werden. Diese Erkenntnisse werden ihnen in ihrer späteren Arbeit, insbesondere wenn sie evtl. Vorgesetztenpositionen in einem Industriebetrieb einnehmen, von Nutzen sein. Das Bild zeigt zwei der Hochschulpraktikanten beim Bearbeiten eines Werkstückes mit dem Meister der Lehrwerkstatt L. Koster.

# ADAC-Sicherheitstraining auf dem Werkparkplatz

Viele Angehörige unseres Kaiserslauterner Werkes, die am 9. März nach der Frühschicht den Parkplatz Nord aufsuchten oder vor der Spätschicht dort ihren Wagen parkten, haben anfänglich kopfschüttelnd einen gelben Ascona beobachtet, der vor mehreren Zuschauern schleudernd über eine abgegrenzte Parkfläche jagte, um nach einer Notbremsung mit qualmenden Reifen zum Stillstand zu kommen. Einen Reim auf dieses wüste Fahrverhalten konnten sie sich aber erst machen, als sie die Aufschrift „ADAC-SICHERHEITSTRAINING“ an den Wagenflanken entdeckten.

Dieses „Sicherheitstraining“ für Autofahrer, entwickelt nach Auswertung der Unfallstatistik des HUK-Verbandes, wird derzeit vom ADAC in den einzelnen Gauen des Clubs eingeführt. Unter Anleitung von speziell ausgebildeten Instruktoren wird sowohl Führerscheinneulingen als auch „alten Hasen“ beigebracht, wie man im Straßenverkehr Gefahren rechtzeitig erkennt, sie vermeidet und, wenn nötig, auch bewältigt.

„Ideal“ nach Meinung des ADAC wäre es, wenn der Fahrer durch Schulung und Sensibilisierung in den ersten beiden Bereichen gar nicht erst in den Bewältigungsbereich, der stets die größten Risiken bringt, gerät. Das Sicherheitstraining

umfaßt daher sowohl einen theoretischen Teil als auch fahrpraktische Übungen.

Unterstützt werden diese Kurse durch das Haus Opel, das seit Einführung des Sicherheitstrainings vor zwei Jahren je ein Fahrzeug, elf von insgesamt 17 Gauen des ADAC, geliehen hat. Der zwölfte Wagen ging jetzt an den ADAC-Gau Pfalz. Aus diesem Anlaß hatte der ADAC-Gau Pfalz am 9. März die Regional-Presse ins Werk Kaiserslautern zu seiner Eröffnungsveranstaltung geladen. Im Beisein von Repräsentanten der Behörden und Kommunen und in Anwesenheit von Werksleiter H. P. Klein und dem Leiter der Personal- und Sozialabteilung K.-E. Happel sowie Vertretern der Rüsselsheimer Geschäftsleitung wurde erstmalig ein Sicherheitstraining durchgeführt. Weitere Kurse werden folgen.

Nachdem sich mehrere Pfälzer Fahrlehrer bereit erklärt haben, sich für dieses Programm ausbilden zu lassen und es auch durchzuführen, und nachdem Opel einen entsprechenden Platz zur Verfügung stellt, kann das ADAC-Sicherheitstraining in Kaiserslautern beginnen. — Das obere Bild zeigt den Ascona kurz vor der Vollbremsung, das andere die geladenen Gäste im Gespräch mit Werksleiter H. P. Klein.



„Qualität ist das Anständige“



## WÖCHENTLICHE SONDERPRÜFUNGEN

Um den Qualitätsstand von versandfertigen Fahrzeugen festzustellen, werden bekanntlich Fahrzeuge direkt nach dem Bandablauf einer Sonderprüfung (AUDIT) durch die Qualitätskontrolle unterzogen. (Die OPEL POST hat darüber schon mehrmals berichtet.) Von den rund 200 Fahrzeugen, die in Bochum und Rüsselsheim wöchentlich unter diese Prüfungen fallen, wird an jedem Dienstag zusätzlich ein wahllos herausgezogenes Fahrzeug dem jeweiligen Werksbeziehungsweise Produktionsleiter im Beisein zahlreicher Verantwortlicher vorgeführt. (Das Bild oben wurde kürzlich im Werk Bochum mit Werksleiter T. R. Faber gemacht.) Diese kritische Begutachtung des Wagens und die dabei stattfindende Besprechung über Qualitätsfragen allgemein dient der Information aller beteiligten Abteilungen. Abhilfsmaßnahmen bei Mängeln werden besprochen und Prioritäten festgesetzt. Zusammenfassend wird dann noch von der Qualitätskontrolle ein kurzer Überblick über die Qualitätsentwicklung des jeweiligen Werks gegeben, wobei es hauptsächlich um die Frage geht, in welchem Umfang die Qualitätszielsetzungen erreicht wurden und wo Ansatzpunkte für weitere Verbesserungen gegeben sind, wenn diese notwendig sein sollten.