

OPEL POST

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

$\frac{10}{78}$



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: 06142-664879 (Fernschreiber: 41 239) — Hausapp.: 4879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

AUS DEM INHALT

Zum Thema Rationalisierung	2
Kurz berichtet	3
BKK-Notizen	4
Arzt für die Spätschicht	5
Messeimpressionen	6
Leserbrief	8
Neue Arbeitsmethoden	10
Beobachtungen	12
Jubilare — Ruhestand	13
Kfz-Technik	14
Hobby-Serie	17
Jubiläum der Opel-Brücke	18
Auto-Ratgeber	20
Kundendienst-Training	22
Andere meinen	23
Ausbildungsberuf: Dreher	24
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Werk Kaiserslautern	30

TITELBILD

Auf Seite 24 dieses Heftes beginnen wir mit einer zwanglosen Folge über die Berufsausbildung in unserem Unternehmen, genauer über die Ausbildungsberufe. Der des Drehers macht den Anfang. 18 Berufe sind es insgesamt, 18 gute Chancen also, um im Leben weiterzukommen, wobei vor allem an Kinder von Mitarbeitern gedacht ist, die die Serie zusammen mit ihren Eltern verfolgen können und dabei vielleicht einen Beruf finden, den man einmal bei Opel erlernen könnte. Auf dem Titelbild zwei junge Auszubildende des Faches Elektroanlagen-Installateur, einen Berufsweg, auf den wir im nächsten Heft näher eingehen werden.

RATIONALISIERUNG

Zur Verketterung kein Grund

Als Adam Opel seine zweite mit der Hand gefertigte Nähmaschine Anfang 1863 mit der Mainfähre nach Flörsheim brachte, wurde er von dortigen Schneidergesellen mit Stöcken bedroht. In Gerhart Hauptmanns „Webern“ sagt einer der Rebellen: „Das ganze Elend kommt von den Fabriken“. Schon Anfang des 18. Jahrhunderts hatten englische Weber neue mechanische Webstühle zerstört, weil sie ihnen die Arbeit weggenommen hatten. Auflehnung gegen technische Neuerungen aus Furcht vor dem Verlust der Arbeitsplätze hat es seit Beginn der Industrialisierung immer wieder gegeben. Auch heute gibt es Diskussionen und sogar Widerstände, wenn neue Arbeitsmethoden eingeführt werden, von denen man annimmt, daß sie ungünstige Auswirkungen für die Betroffenen haben.

Wir sprechen von der Rationalisierung. Sie reicht längst in alle Lebensbereiche, den Haushalt eingeschlossen. Der bekannte Sozialökonom Max Weber sah 1922 in seinem Werk „Wirtschaft und Gesellschaft“ in der Rationalisierung den Grundzug moderner Wirtschaft, Gesellschaft und Staatlichkeit. Ziel der Rationalisierung in den Betrieben — hauptsächlich durch die Anwendung verbesserter technischer und organisatorischer Methoden — ist die Steigerung der Produktivität und Qualität bei gleichzeitiger Reduzierung der Kosten, des Aufwandes an Zeit, Rohstoffen und Energie. Ohne Zweifel verbirgt sich hinter der Rationalisierung Gegensätzliches: Auf der einen Seite kann sie durch körperliche Entlastung zu einer humaneren Arbeitswelt beitragen, auf der anderen teilweise zur Einsparung von Arbeitsplätzen führen. Über den sozialen Aspekt des Arbeitsplatzverlustes oder neuer, ungewohnter Arbeitsformen kann man nicht einfach zur Tagesordnung übergehen, und Lösungen zur Vermeidung von Härten müssen ins Auge gefaßt werden, über die Notwendigkeit der Rationalisierung sollte es jedoch keine Diskussionen geben.

Sie steht außer Zweifel! Die Beibehaltung veralteter Techniken und Arbeitsstrukturen würde nämlich zu einer gefährlichen Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit in einer Zeit führen, in der die Konkurrenz alle Vorteile der Rationalisierung nutzt.

Doch sehen wir noch einen anderen Aspekt: Die Industrialisierung und die mit ihr einhergehende Rationalisierung hat sich — wieder ganz allgemein gesehen — letztlich als äußerst positiv erwiesen. Drei Beispiele von vielen: Die Kaufkraft eines durchschnittlichen Einkommens wuchs bei uns in hundert Jahren um das Siebenfache. — Die Arbeitnehmer wurden von schwerster körperlicher Arbeit befreit. — Und: ihre Arbeitszeit halbierte sich. Das alles geschah im Zeichen einer fortschreitenden Rationalisierung. Die in dieser Zeit verloren gegangenen Arbeitsplätze oder die nicht mehr gefragten Berufe führten dabei vorübergehend zu sozialen Problemen, die in den meisten Fällen aber dann doch gelöst werden konnten.

Notwendige Umstrukturierungen waren nicht aufzuhalten. Wirtschaft und Technik sind ihrem Wesen nach nicht statisch, sie erfordern die ständige Auseinandersetzung mit wechselnden Situationen und Bedingungen, denn ein Unternehmen kann nur existieren und notwendige Überschüsse erzielen, wenn es sich streng an die Gesetze der Wirtschaftlichkeit hält. So machen gerade die jährlich regelmäßig steigenden Löhne und Gehälter aus Kosten- und damit aus Wettbewerbsgründen immer wieder Rationalisierungsmaßnahmen notwendig. Schließlich sind auch Löhne und Gehälter Kosten, die irgendwie aufgefangen werden müssen. Über den Preis geht das aus Wettbewerbsgründen nur noch in sehr begrenztem Umfang.

Wäre hierzulande seit 1950 nicht rationalisiert worden, hätten wir statt eines Durchschnittseinkommens von heute 26.500 DM ein solches von nur rund 6.900 DM, also ein Viertel des gegenwärtigen Lebensstandards. Übersehen wir dabei auch nicht: Obwohl die Rationalisierung seit 1950 besonders stürmisch vorangetrieben wurde, hatten wir eine über zwanzigjährige Vollbeschäftigung mit steigenden Gastarbeiterzahlen, die heute noch knapp bei zwei Millionen liegen.

Gerade der fortschreitenden Rationalisierung verdanken wir die gestiegene Arbeitsleistung je Arbeitnehmer. Auf der wachsenden Arbeitsproduktivität und den sinkenden Stückkosten gründet sich der Wohlstand bei uns.

Weiter auf Seite 9

Kurz berichtet

Ende September beschäftigte das Unternehmen 63.783 Mitarbeiter in den drei Werken und der Niederlassung Berlin, 3.335 mehr als im gleichen Monat des Vorjahres.

Der Aufsichtsrat des Unternehmens tagte am 26. September in Rüsselsheim. Eine weitere Sitzung wurde für den 13. November angesetzt.

GBR und Wirtschaftsausschuß hatten ihre letzte Sitzung am 3. Oktober in Rüsselsheim. Dabei wurden sie von Vertretern der Geschäftsleitung über die Lage des Unternehmens, die Zukunftserwartungen sowie die personelle Situation informiert.

Die letzte Betriebsversammlung in Rüsselsheim war am 11. Oktober, die Jugendversammlung am 13. Oktober.

Über die Betriebsräteversammlung am 17. und 18. Oktober in Witten an der Ruhr berichten wir im nächsten Heft. Ebenfalls ist wieder ein Sonderdruck vorgesehen.

Mitglieder des GBR wollen am 23. und 24. Oktober das GM-Schwesterwerk Vauxhall in Luton, Großbritannien, besuchen und sich an Ort und Stelle über die Arbeitsbedingungen und ähnliche Fragen informieren.

Der Bau der Fußgängerbrücke von den neuen Großparkplätzen über die B 43 soll Anfang Dezember beendet sein.

Die Opel-Vortragsreihe des Winterhalbjahres 78/79 begann am 10. Oktober mit Hans Patzelts Tagebuch über eine Kreuzfahrt in die Karibik. Am 17. Oktober stand Reinhold Messners „Expeditionsricht Mount Everest '78“ auf dem Programm.

Die diesjährigen Konzerte des Werksorchesters in den Heimatgemeinden wurden abgeschlossen mit Darbietungen in Weilbach am 25. September, in Delkenheim am 2. Oktober und in Rüsselsheim am 13. Oktober mit dem Konzert auf dem Marktplatz. Außerdem wirkten die Opel-Musiker am 14. Oktober bei der Jubilarfeier in der Wiesbadener Rhein-Main-Halle und am 15. Oktober an der Feier des Rüsselsheimer Blumenschmuckwettbewerbs in der Stadthalle mit, am Ende des Jahres werden sie dann noch einmal bei den Reihenveranstaltungen in den drei Opel-Städten zu hören sein. (Vorankündigung darüber auf Seite 17.)

Das Werksorchester sucht einen Posunisten. Mitarbeiter, die dieses Instrument spielen können, melden sich bitte bei J. Schultheis, Tel. 2783, oder A. Wagner, Tel. 2036. (Geprobt wird in der Regel mittwochs zwischen 17 und 19 Uhr.)



Seit dem 12. Oktober kann der neue COMMODORE bei den Opel-Händlern besichtigt, probegefahren und bestellt werden. Vorher hatte die Fachpresse Gelegenheit, den Wagen zu testen. Die bis jetzt vorliegenden Fahrberichte sind durchweg positiv, wobei der „kultivierte Lauf des Sechszylinders, der im unteren und mittleren Drehzahlbereich sehr nervenschonend arbeitet und durch eine Änderung der Vergaserabstimmung das Triebwerk erfreulich spontan reagieren läßt“, besonders hervorgehoben wird („auto, motor und sport“). Die OPEL POST hat den neuen Commodore bereits in ihrer letzten Ausgabe vorgestellt und ausführlich beschrieben.



Jubilarfeier in der Rhein-Main-Halle

Vor einigen Tagen, am Samstag, dem 14. Oktober, fand in der Wiesbadener Rhein-Main-Halle die zweite Jubilarfeier 1978 statt. Aus redaktionellen Gründen können wir über diese Veranstaltung mit rund 1700 Jubilaren und Gästen erst im nächsten Heft ausführlich berichten. Wie in der Vergangenheit wurde auch diese Feier wieder von festlicher Musik des Werksorchesters umrahmt. Nach dem akademischen Teil mit den Ansprachen sowie dem sich anschließenden Abendessen folgte ein großer bunter Abend mit bekannten Künstlern. Ein Bericht – wie gesagt – in der nächsten Ausgabe.



OPEL-Wagen für die Polizei

Vor einiger Zeit war in Mainz der „Tag der offenen Tür“ der Polizei. Dabei übergab Innenminister Böckmann eine größere Anzahl Rekord Caravan und Ascona an die Polizei von Rheinland-Pfalz. Dadurch trat eine weitere Verbesserung des Opel-Anteils im Fahrzeugbestand der Polizei ein. Auf dem oberen Bild die neuen Opel im Hof der Bereitschaftspolizei. Auf dem anderen Bild Erklärungen an einem Rekord-Funkstreifenwagen durch H. Grigat, Leiter Behördenverkauf. Von links Innenminister



Böckmann, Polizeioberrat Fey, H. Grigat, Ministerialdirigent Sauer, Leiter der Polizeiabteilung des Innenministeriums.

BKK-Notizen

Neue Satzung

In der letzten Ausgabe der OPEL POST (8/9 '78) wurden die Bestimmungen der neuen BKK-Satzung und der Richtlinien veröffentlicht. Leider sind aus drucktechnischen Gründen zwei Punkte unvollständig bzw. unrichtig wiedergegeben worden. Nachstehend geben wir eine Berichtigung:

1. Die Überschrift zu Absatz 2. b) mußte lauten:

b) Teilweise Übernahme der Restkosten.

2. Der Absatz 6. mußte lauten:

6. Fahrkosten

Fahrkosten werden aufgrund neuer gesetzlicher Vorschriften nur noch erstattet, wenn sie je einfache Fahrt DM 3,50 über-

steigen; es sei denn, daß die Fahrt durch die Betriebskrankenkasse veranlaßt wurde oder zur vertrauensärztlichen Untersuchung erforderlich war.

Vorstand und Vertreterversammlung haben jedoch beschlossen, daß in besonderen Härtefällen auch Fahrkosten bis zu DM 3,50 je einfache Fahrt übernommen werden, wenn

a) die monatlichen Bruttoeinnahmen des Versicherten (einschließlich der Einnahmen des Ehegatten) DM 650,- (1978) nicht übersteigen. Diese Einkommensgrenze erhöht sich für den Ehegatten und jeden mitversicherten Familienangehörigen um DM 195,- (1978),

b) die Fahrkosten für eine Person innerhalb eines Monats DM 39,- (1978) übersteigen.

Wir bitten, das Versehen zu entschuldigen. BKK

BEI KRANKMELDUNGEN

Auch Abteilungs- und Stammnummern

Manchmal steckt man ein Schriftstück gedankenlos in einen Briefumschlag und wirft ihn in den Kasten, ohne vorher genau geprüft zu haben, ob auch alle gewünschten und notwendigen Angaben gemacht wurden. Das gilt beispielsweise für Krankmeldungen. Die Sachbearbeiter in der Personalabteilung für Lohnempfänger können davon ein Lied singen. Dort gehen täglich Krankmeldungen ohne Angabe der Abteilungs- und Stammnummer ein. Auch sind die Namen oft unleserlich. Bis man unter diesen Umständen bei einer Krankmeldung in der alphabetischen Kartei den Richtigen gefunden hat, geht viel Zeit verloren. Und die ist kostbar. Wie viele Müllers, Schmitts und Schulzes mag es wohl in der Kartei geben? Man kann sich also sehr gut die Schwierigkeiten vorstellen, wenn auf einer Krankmeldung nicht nur der Name unleserlich ist, sondern auch noch Abteilungs- und Stammnummer fehlen. Die müssen unbedingt angegeben sein, damit ein Vorgang rasch bearbeitet werden kann. Deshalb die Bitte an alle erkrankten Mitarbeiter, die Krankmeldung vollständig, also mit Abteilungs- und Stammnummer, und natürlich auch leserlich abzusenden.

AUSSTELLUNG

„Entwicklung der Druckkunst“

Eine Ausstellung unter diesem Titel wird das Gutenberg-Museum in Mainz in Zusammenarbeit mit dem Unternehmen vom 20. November bis 15. Dezember im Ausstellungsraum des Rüsselsheimer Werkes zeigen. Sie bietet einen guten Überblick über die Entwicklung der Drucktechnik von den Zeiten Gutenbergs im 15. Jahrhundert bis zur Gegenwart. Viele interessante Einzelheiten werden zu sehen sein, so die Gutenberg-Presse. Auch haben die Besucher Gelegenheit, sich auf einer kleinen Tiegelpresse, die zwischen 1890 und 1900 modern war, selbst einen Druck in der Größe DIN A 4 herzustellen. Schließlich wird auch eine moderne elektronische Setzmaschine in Aktion zu sehen sein und in Verbindung mit der Ausstellung im Auditorium eine vertonte Diaschau gezeigt. Die Ausstellung soll einen Beitrag zum allgemeinen Technologieverständnis liefern und zeigt Entwicklungsparallelen zum Fortschritt im Automobilbau – bis hin zur Elektronik, die beide Bereiche innerhalb des letzten Jahrzehnts so stark beeinflusst hat.

Ein Arzt für die Spätschicht

Ab Mitte September steht für die ärztliche Versorgung von unfallverletzten oder plötzlich erkrankten Mitarbeitern der Spätschicht von 16.30 bis 22.45 Uhr ein Arzt im Werk zur Verfügung. Es handelt sich dabei um junge Ärzte aus dem Stadtkrankenhaus Rüsselsheim, die im Wechsel ihren Dienst bei Opel versehen. Diese Neuerung stellt eine zusätzliche Vorsorgemaßnahme dar. Der bisher praktizierte ärztliche Bereitschaftsdienst rund um die Uhr, wobei sich der diensthabende Arzt ab 16.30 Uhr rufbereit in seiner Wohnung aufhält, und, wenn nötig, sofort ins Werk kommt, wird selbstverständlich beibehalten.

AUCH IN SUPER 8

Filme für zu Hause

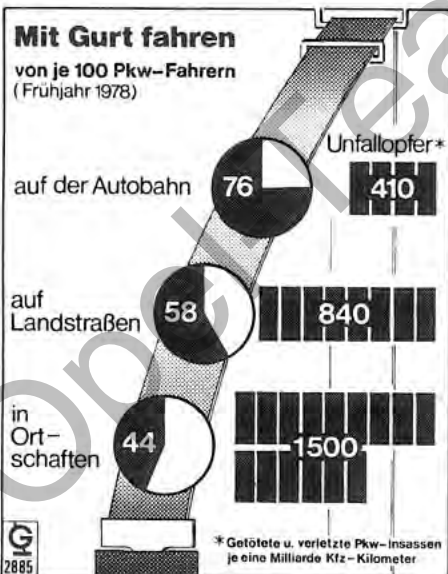
Der in der letzten Ausgabe der OPEL POST angekündigte Service der Werkbücherei wurde inzwischen weiter verbessert: Ab sofort sind alle auf Seite 8 des letzten Heftes angekündigten Opel-Filme auch in Super 8 Magnetton erhältlich und damit in handelsüblichen Amateur-Filmprojektoren verwendbar. Bekanntlich handelt es sich um die Filme „Hirne, Hände und Computer“, „Opel – der Zukunft verpflichtet“, „Formen für morgen – Design im Automobilbau“, „Sicherheit ab Werk“ sowie um „Dem Zufall keine Chance – Autos im Test“. Verleih in beiden Werkbüchereien kostenlos zu den üblichen Bedingungen.



IN EIGENINITIATIVE ANGELEGT

Vorgarten am Kesselhaus K-66

In der OPEL POST wird gelegentlich der Wunsch geäußert, mit noch mehr Grünflächen und Blumenbeeten oder bepflanzten Betonkübeln (ähnlich denen auf Straßen und Plätzen der Städte) die Eintönigkeit der Fabriklandschaft aufzulockern. Nach dem Motto „Selbst ist der Mann“ haben Mitarbeiter des Kesselhauses K-66 in den Pausen ein Stück Rasen vor der Heizölanlage in einen kleinen Vorgarten verwandelt, in dem es in der warmen Jahreszeit grünt und blüht. Auch einige Nußbäume auf dem Rasen wurden in Eigeninitiative gepflanzt. Die von Edmund Hinzmann im Frühjahr gesäten 14 Sonnenblumen waren im September, als die Aufnahme gemacht wurde, 3,50 Meter hoch. Das Ganze ist ein kleines Blumenparadies inmitten von Beton und Klinker.



Ausgerechnet da, wo es am häufigsten kracht, gibt es die meisten Gurtmuffel: Im Stadtverkehr. Hier hatten nach Beobachtungen der Bundesanstalt für das Straßenwesen im Frühjahr 1978 nur 44 Prozent aller Autofahrer den Sicherheitsgurt angelegt.

Mehr Autos und weniger Kilometer

IM JAHRE 2000

Bis zum Jahre 2000 wird die Zahl der Personen- und Kombiwagen in der Bundesrepublik um ein Viertel auf 25,5 Millionen zugenommen haben. Wie aus einer kürzlich veröffentlichten Esso-Studie hervorgeht, kommt dann auf etwa zwei Bürger ein Pkw. Weiterhin rechnen die Mineralölexperten damit, daß die Autos der Jahrtausendwende mit durchschnittlich 10,0 L Kraftstoff auskommen gegenüber derzeit 11,2 L.

Als Grund für den Minderverbrauch wird genannt, daß künftige Motoren durch Einspritzverfahren und Turbolader Kraftstoffe besser ausnutzen und daß Autos durch mehr Kunststoffteile leichter und somit kraftstoffsparender gebaut werden. Allerdings schlage sich im Rückgang des Durchschnittsver-

brauchs auch die Tatsache nieder, daß der Anteil der kraftstoffsparenden Dieselfahrzeuge bis zum Jahr 2000 von derzeit vier auf zehn Prozent gestiegen sein wird.

Weiterhin sinken werde voraussichtlich auch die jährliche Fahrleistung pro Pkw. Lag sie noch 1970 bei 14.400 km, so sank sie 1975 auf 13.400 km, wird 1985 bei 13.000 und im Jahr 2000 bei 12.000 km liegen. Als Ursache dieses Rückgangs wird vor allem der steigende Anteil von Zweitwagen genannt. In 22 Jahren, so die Studie weiter, werden 15 Prozent aller Haushalte über einen solchen zweiten Wagen verfügen, dessen jährliche Kilometerleistung jedoch unter der des Erstwagens liegen wird.

MESSEIMPRESSIONEN



Leipzig

Für Opel ist die Beteiligung an der Herbstmesse in Leipzig fast schon Tradition. Jetzt war es das sechste Mal, daß wir unsere Fahrzeuge dort ausstellten. Diesmal waren Senator und Monza besondere Anziehungspunkte, daneben war ein Querschnitt unseres Pkw-Programms zu sehen sowie aus dem Nutzfahrzeugbereich Krankentransportwagen und ein Bedford-Blitz-Schulbus. Rege Nachfrage herrschte wieder nach Prospekten und technischen Unterlagen. Die zahlreichen Gespräche mit maßgebenden Vertretern der verschiedenen Staatshandelsfirmen schufen gute Voraussetzungen für weitere Verhandlungen. Auf dem oberen Bild der Opel-Stand im Freigelände, auf dem mittleren während seines Besuches in Leipzig Vorstandsmitglied J. M. Fleming, Direktor Gesamtverkauf (Mitte), mit G. Hinterthan, Marketing (links), und D. Jehle, stellvertretender Leiter Großabnehmer- und Behördenverkauf.



Berlin

Insgesamt 230.000 Besucher registrierte diesmal die Deutsche Industrie-Ausstellung, die vom 16. – 24. September in Berlin stattfand. Einer der Hauptanziehungspunkte war wieder die Halle I, in der alle deutschen Pkw-Hersteller und



einige ausländische ihre Produkte ausgestellt hatten. Unser Werk war in Berlin mit seinem gesamten Programm vertreten, wobei das Hauptgewicht natürlich auf Senator und Monza lag (Bild unten). Im direkten Vergleich zu den Wettbewerbern schnitten die „großen Opel“ hervorragend ab, was nicht zuletzt aus den vielen vergleichbaren Kommentaren der Interessenten deutlich herauszulesen war. Zahlreiche Prominente aus Politik, Wirtschaft, Kultur und der Unterhaltungsbranche waren während der Messtage auf dem Opel-Stand zu sehen.

Personalien



A. P. Schwöbel, Betriebsleiter Härterei, wurde zur General Motors Philippines Manufacturing Corporation, Manila, versetzt und übernahm dort neue Aufgaben. **Bernd Mees**, bisher Betriebsleiter Dieselmotorfertigung, Kaltfließpressen und Schaumteilefertigung, wurde zum Betriebsleiter der Härterei ernannt. **Gerhard Nauth**, bisher Betriebsleiter Vergaserbau, Instrumente und Verchromung, übernahm als Nachfolger von B. Mees dessen seitheriges Aufgabengebiet.



Im Bereich der Produktionsleitung Chassis-Aggregate wurden die Betriebsleitungen für Achsen- und Stoßfängerfertigung sowie Vergaserfertigung und Verchromerei in dem neuen Bereich „Unter-Zusammenbau Achsen, Stoßfänger- und Vergaserfertigung“ unter der Leitung von **Heinz Schreiber** vereinigt. — **Hans Hüskes** wurde zum Produktionsleiter Karosserie-Zusammenbau ernannt.



Mit Wirkung vom 1.9.1978 traten innerhalb der PEK folgende Organisationsände-

rungen ein: Luben Scheff, seither Staff Engineer, Body, GM Südafrika, wurde im Bereich Karosserie zum Abteilungsleiter Innenraumverkleidung und Zeichnungskoordination ernannt. — Dieter Manthey wurde zum Abteilungsleiter im Bereich Getriebekonstruktion ernannt.

DOPPELJUBILÄUM

Schnellebige Automobilgeschichte

Seit einem Vierteljahrhundert veröffentlicht „Motor“, das offizielle Organ des dänischen Autoclubs FDM, Testberichte über Automobile. Die Jubiläumsgeschichte über Automobile. Die Jubiläumsgeschichte, die einen Fahrbericht über den Opel Rekord zum Inhalt hatte, markierte dabei gleichzeitig ein in der eher schnellebigen Automobilgeschichte historisches Datum: Den Namen Rekord gibt es seit nun ebenfalls 25 Jahren. In dieser Zeit wurde das Erfolgsautomobil aus Rüsselsheim in mehr als sechs Millionen Einheiten verkauft. In der Bundesrepublik hat es sich in der gehobenen Mittelklasse vor rund 30 Konkurrenten ein Drittel des Marktes erkämpft und trifft auch im Königreich zwischen Nord- und Ostsee – Dänemark gehört zu den zehn bedeutendsten Exportmärkten der Adam Opel AG – auf hohe Käufergunst.

Außerdem trägt der Rekord auch zur besonderen Abrundung des Silberjubiläums von „Motor“ bei – das Testauto Nummer eins war der Urahn der heutigen Opel-Limousine.

Wiedersehen nach 40 Jahren

Vierzig Jahre nachdem sie Deutschland verlassen mußte, gab es für Margarethe Jacobsberg kürzlich ein Wiedersehen mit ihrem alten Arbeitsplatz. In den dreißiger Jahren war sie im Verkaufsbereich unseres Unternehmens als Sekretärin tätig.

Als im Jahre 1938 für sie als Jüdin die Lage infolge der nationalsozialistischen Herrschaft immer bedrohlicher wurde, mußte sie daran denken, Deutschland sobald wie möglich zu verlassen. Mit Hilfe ihres damaligen Chefs, A.W. Gaedertz, seinerzeit Kundendienst- und Teileleiter bei Opel, gelang ihr zunächst die Flucht in die Schweiz, von dort nach Großbritannien und später in die USA, wo sie heute noch lebt.

Der Abschied von Freunden und Kollegen und von der alten Heimat war damals bitter für sie. Oft hat sie an die für sie glückliche Zeit zurückgedacht, in der sie in unserem Unternehmen als Sekretärin tätig war. Nach Beendigung des Krieges

nahm sie zwar sofort wieder Verbindung mit ihren ehemaligen Chefs auf, doch erst jetzt, nach vier Jahrzehnten, ist es ihr im hohen Alter von 84 Jahren möglich gewesen, anlässlich einer Deutschlandreise nach Rüsselsheim zu kommen. Ihr Herzenswunsch, noch einmal an ihrem alten Arbeitsplatz sitzen zu dürfen, konnte ihr bei ihrem Besuch im Werk Ende September erfüllt werden.

Während eines kleinen Empfangs hat Margarethe Jacobsberg manche Erinnerung wachgerufen und lebhaftes Interesse an der Entwicklung unseres Unternehmens bezeugt. Einer der Gesprächspartner war ein ehemaliger Kollege von ihr, A. Löffler, der vor ein paar Jahren als stellvertretender Verkaufsleiter Inland in den Ruhestand getreten ist. Auf dem Bild Frau Jacobsberg (rechts) im Gespräch mit A. Löffler (neben ihr sitzend), Frau H. Stratemeyer, Sekretärin von Vorstandsmitglied J. E. Rhame, sowie Dr. H.W. Herke, Mitglied der Finanzleitung.



UMSICHTIGES VERHALTEN

Belobigungen und Anerkennung

Wegen ihres raschen und umsichtigen Eingreifens bei einem Unfall wurden jetzt wieder Mitarbeiter belobigt. Diesmal waren es Bernardo Lorino und Walter Opl aus der Abteilung Hinterachsteile. Sie verhinderten durch sofortiges Anhalten einer Maschine und umsichtiges Freifahren, daß ein Mitarbeiter, der von der Maschine erfaßt worden war, nach aller Wahrscheinlichkeit seinen rechten Arm verloren hätte. Auf dem linken Bild die Übergabe der Urkunde und des damit verbundenen Geldgeschenks durch den Technischen Aufsichtsbeamten der zuständigen Berufsgenossenschaft, U. Specht, an Bernardo Lorino (links) und Walter Opl (Mitte).

Eine Anerkennung erhielt bei gleicher Gelegenheit Mitarbeiter Alfred Helk, Instandhaltung-Karosseriebau. Er hatte für den Steuerhandgriff der Handpunkt-

schweißwerkzeuge einen zusätzlichen Drucktaster vorgeschlagen, der verhindern soll, daß die Schweißwerkzeuge unbeabsichtigt betätigt werden, was bereits zu einigen Fingerverletzungen geführt hatte. Diesen Vorschlag, den bereits unser Vor-

schlagswesen aufgenommen hat, würdigte auch die Berufsgenossenschaft in Form einer schriftlichen Anerkennung sowie mit einer Geldprämie.

Auf dem rechten Bild von links der Leiter der Abteilung Arbeitssicherheit, G. Andrae, U. Specht, Technischer Aufsichtsbeamter der Berufsgenossenschaft, Gesamtproduktionsleiter H. Berger, dem Alfred Helk (rechts) gerade seinen Vorschlag erklärt.





RUNDGANG DURCH DEN K 40 (1)

GERIPPEBAU Geburtsstätte der Karosserie

Im Preßwerk werden die Karosserie-Einzelteile geformt, gestanzt, im anschließenden Gerippebau des K 40 dann in stählerne, auf dem Band mitlaufende Rahmen und Gestelle eingespannt und in die richtige Position gerückt. Nachdem die Spannverschlüsse eingeschnappt sind, zischen und knacken die elektrischen Schweißautomaten und vereinigen die Bleche miteinander. Schweißen wird im Gerippebau, der Geburtsstätte der Karosserie, groß geschrieben.

Von Station zu Station

Die Montage beginnt mit Unterbau, Seiten-, Vorder-, Rückwand, Radeinbau und Dachverkleidung. Alles wird verschweißt, von Station zu Station, damit die selbsttragende Ganzstahl-Karosserie ihre endgültige Festigkeit erhält. Hinter dem hier nur kurz skizzierten Arbeitsablauf steckt eine äußerst präzise Planung, Systematik und Koordination. Wer sich nur als flüchtiger Besucher umschaut, kommt natürlich nicht hinter alle Zusammenhänge dieser bis ins Detail vorausgeplanten Arbeitsorganisation.

Ständig fliegen Funken, bald hier, bald dort. Obwohl das manchmal nach einem dauernden Feuerwerk aussieht, ist es das völlige Gegenstück einer Festbeleuchtung. Hier wird intensiv, konzentriert und anstrengend gearbeitet. Die Männer, die da zwischen den zu beiden Seiten des Bandes hängenden Schweißtransformatoren, einem Gerank von Kabeln und Schläuchen, arbeiten, sind hart gefordert. Im Gerippebau wird natürlich nicht nur geschweißt, sondern auch gelötet. Schutzbrillen oder Schutzschilder dienen der Arbeitssicherheit. Später, wenn die Halte- und Spannvorrichtungen entfernt sind, wirkt die selbsttragende Karosserie wie ein stählernes Haus.

Vielfältige Geräusche

Vielfältige Geräusche erfüllen die Halle, vor allem ein ständiges Fauchen und Zischen, das dem vorübergehenden Besucher natürlich mehr auffällt als dem, der ständig hier arbeitet, ist zu hören. Auch der Geruch von Zunder, Eisenstaub, heißem Eisen und schmorendem Fett liegt in der Luft.

Leserbrief

Anerkennung für kollegiale Hilfe

Als Grieche, der seit 25 Jahren in Deutschland lebt und davon seit 10 Jahren bei Opel arbeitet, verstehe und spreche ich gut deutsch. Ich lese auch immer die OPEL POST. Vor allem interessiert es mich, was Sie gelegentlich über das Verhältnis zwischen deutschen und ausländischen Kollegen schreiben. Deshalb möchte ich Ihnen über folgendes Erlebnis berichten:

Im Werksurlaub war ich in meiner griechischen Heimat. Ich wurde dort krank. Als es mir etwas besser ging, machte ich mich sofort auf den Rückweg nach Deutschland, da ich die Arbeit fristgerecht wieder aufnehmen wollte. Meine Tochter fuhr den Wagen. In der Nähe von München hatten wir einen Motorschaden. Das Auto mußte in eine Reparatur-Werkstatt abgeschleppt werden. Ich wußte nicht, wie lange die Reparatur dauern würde und hatte auch nicht mehr genügend Geld einstecken, um die sicher nicht kleine Rechnung bezahlen zu können. Daher rief ich einen Landsmann in Rüsselsheim an, der auch bei Opel arbeitet und bat ihn, seinen Vorgesetzten um die Erlaubnis zu bitten, an jenem Tag vorzeitig die Arbeit zu beenden, um mich mit seinem Wagen abholen zu können. Ich bat ihn auch, wegen der Bezahlung der Rechnung genügend Geld mitzubringen.

Der Meister meines Landsmannes gewährte ihm den nötigen Urlaub. Da er selbst nicht genügend Geld zu Hause hatte und die Banken bereits geschlossen waren, erzählte er die Sache seinem Vorarbeiter, der darauf sofort unter einigen deutschen Kollegen eine Geld-Leihgabe für mich anregte. Das Vertrauen der deutschen Kollegen war sehr groß. Einige gaben sogar bis zu 100 DM, obwohl ich gar nicht in ihrer Abteilung arbeitete und sie mich nicht kannten. Dadurch kam eine größere Summe zusammen, die ich nach der Rückkehr natürlich sofort zurückbezahlt habe.

Ich danke auf diesem Wege den deutschen Kollegen für ihr Vertrauen, für die Initiative des Vorarbeiters, nicht zuletzt Meister Werner aus der Transportabteilung für sein großes Verständnis. Für mich, einen ausländischen Arbeitnehmer, war dieses Erlebnis wegen seiner besonderen Art von Kollegialität so nachhaltig, daß ich es Ihnen einmal schildern mußte.

Minos Tsolkas,
Zentralschlosserei, K 88

RATIONALISIERUNG

Fortsetzung von Seite 2

Dabei dürfen Preissteigerungen den Blick nicht trüben. Was die Rationalisierung bewirkte, wird erst klar, wenn die gestiegene Kaufkraft in „Realpreisen“ erscheint, nämlich als die für den Preis einer Ware benötigten Arbeitsstunden. Sie sind nach 1950 stark zurückgegangen. So wäre es mehr als töricht, die Rationalisierung pauschal zu verketzern. Sie ist notwendig, Garant einer fortschrittlichen Wirtschaftsentwicklung.

In allen Industrieländern

Rationalisierung wird übrigens in allen Industrieländern ohne Unterschied des Wirtschafts- und Gesellschaftssystems, also auch – oder gerade – in den Ostblockstaaten betrieben. So wies beispielsweise der DDR-Ministerpräsident Stoph erst kürzlich darauf hin, „... die Partei führt angesichts der veränderten außenwirtschaftlichen Bedingungen hartnäckig den Kampf um eine entscheidende Beschleunigung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und um die verstärkte Rationalisierung als Schlüssel für die objektiv notwendige Steigerung der Arbeitsproduktivität“. Drüben ist also die wirtschaftliche Notwendigkeit der Rationalisierung anerkannt. Nur in den Flugblättern, die bei uns verteilt werden, liest sich's anders. Und da wir gerade bei der DDR sind: dort gibt es zwar ein Recht auf Arbeit, ihm steht jedoch auch eine Pflicht zur Arbeit gegenüber, außerdem werden Ausbildung und Arbeitseinsatz „entsprechend den gesellschaftlichen Erfordernissen im Rahmen der allgemeinen Planung nach festgelegten Quantitäten“ gelenkt. Die freie Wahl des Arbeitsplatzes ist also erheblich einge-

schränkt, und wer nach Kündigung eines Arbeitsverhältnisses ein Arbeitsangebot nicht annimmt, erhält keine Arbeitslosenunterstützung.

In einer Hörfunksendung zu diesem Thema war kürzlich zu erfahren, daß im Osten die Vollbeschäftigung nur Schein ist, weil infolge mangelhafter Produktivität zu viele Menschen für ein zu geringes Entgelt arbeiten. Daß beispielsweise in der Sowjetunion Frauen schwerste körperliche Arbeit im Gleisbau leisten müssen, ist nicht ein Zeichen für Überbeschäftigung, sondern für mangelhafte Rationalisierung: Schaufeln statt stempeln. In der Sendung wurde ebenfalls erwähnt, daß es in Polen eine Arbeitslosenstatistik gibt und daß die Sowjetunion gerade ein dichtes Netz von Arbeitsämtern aufbaut. Die Arbeitslosigkeit im Ostblock ist also nur verdeckt. Neben dieser strukturell bedingten Arbeitslosigkeit, die sich bei fortschreitender Rationalisierung noch verschärfen wird, gibt es in den Ostblockstaaten auch Arbeitslosigkeit aus saisonalen und konjunkturellen Gründen, eine Tatsache, die man in den Flugblättern ebenfalls nicht findet.

Wettbewerbskraft fördern

Doch zurück zum Thema: Die aus den Rationalisierungsmaßnahmen erwachsenen sinkenden Herstellungskosten fördern die Wettbewerbskraft und geben dem Export, von dem wir zu 50 Prozent leben, neue, belebende Anstöße. Erst wenn man die Auswirkungen der Rationalisierung über einen längeren Zeitraum verfolgt, kann man objektiv über sie urteilen. Natürlich könnten durch einen völligen Verzicht

auf Rationalisierung Arbeitsplätze vorübergehend erhalten werden. Dadurch würde die Kostenlawine ungehindert rollen, mit dem Ergebnis, daß uns Löhne und Preise über den Kopf wüchsen. Das hätte äußerst negative Folgen für den Wettbewerb und damit schon bald auch für die Arbeitsplätze. Ausländische Firmen, die billiger produzieren, überschwemmen uns schon jetzt mit preiswerten Waren. Wir sehen das am Beispiel Japans, dessen starke Exportkraft dank des niedrigeren heimischen Kostenniveaus nach wie vor ungebrochen ist und uns Sorgen macht. Wie die japanische ist aber auch unsere wirtschaftliche Existenz in hohem Grade vom Umfang der Exporte abhängig. Je teurer wir produzieren, desto weniger sind unsere Produkte vom Preis her auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig. Das ist der Kern des Problems.

Daß Investitions- und Rationalisierungsprogramme nicht in jedem Falle zum Verlust von Arbeitsplätzen führen müssen, beweist auch unser großes Investitionsvorhaben – das 5 Milliarden-Programm –, durch das nicht zuletzt zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Unternehmen hat trotz Rationalisierung zur Zeit den höchsten Beschäftigungsstand in seiner Geschichte, rund 63.000 Mitarbeiter. Auch die Investitionen zur Schaffung weiterer Ausbildungsplätze liegen in dieser Richtung. Man sieht: das Thema ist vielschichtig, kann nicht über einen Leisten geschlagen werden. Vor allem besteht für eine Verteufelung der notwendigen Rationalisierungsbemühungen kein Grund, was Diskussionen über ihre Auswirkungen, wenn nötig auch entsprechende Maßnahmen, nicht ausschließt.

Es gibt größere Länder, es gibt volkreichere, und es gibt auch – je Kopf gerechnet, wohlhabendere als die USA. Aber es gibt kein Land, in dem sich die hohe wirtschaftliche Leistung der Bürger zu einer so gigantischen Gesamtleistung addiert wie in der Neuen Welt. Mit 1.890 Milliarden Dollar ist das amerikanische Bruttosozialprodukt mehr als doppelt so groß wie das sowjetische. In beträchtlichem Abstand folgen Japan und die Bundesrepublik. Am amerikanischen Maßstab gemessen, sind diese beiden Länder nur wirtschaftliche Mittelmächte. Aber auf dem Weltmarkt wiegen Deutsche und Japaner kaum weniger als die Amerikaner; denn die Bundesrepublik Deutschland sowie Japan exportieren und importieren weit größere Teile ihres Sozialprodukts.



Belastungen des Menschen abbauen

Im dritten und letzten Beitrag dieser Serie zum Thema Humanisierung der Arbeitswelt bringen wir Beispiele aus den Bereichen Hinterachse und Oberflächenbehandlung sowie aus der Lenkungsmontage des Werkes Kaiserslautern. Auch sie zeugen von den Bemühungen des Unternehmens, durch sinnvolle technische Umgestaltungen die Belastungen der Menschen im Produktionsablauf abzubauen oder ganz zu beseitigen. (In späteren Beiträgen werden wir das Thema „Neue Arbeitsmethoden“ mit weiteren Beispielen fortsetzen.)

Bereich Hinterachse

Die neuen Modelle Senator und Monza werden bekanntlich mit einer sogenannten unabhängigen Hinterachse ausgerüstet. Die Art dieser Achsen erfordert im Vergleich mit den bei den Starrachsen für die Kadett-, Ascona- und Rekord-Fahrzeugen angewandten Systemen ein besonderes Montagesystem. Die Montage für Starrachsen erfolgt an einem kontinuierlich umlaufenden und taktgebundenen Band (Abbildung 1). Bei der Montage der unabhängigen Hinterachsen wird ein anderes Montagekonzept angewendet, die

Achsen werden auf sogenannten Montageplattform-Wagen zusammengebaut. Der Antrieb erfolgt mittels Schleppkettenförderer unter Flur.

Modernes Montagesystem

Die Besonderheit dieses Systems liegt darin, daß sich nach Einlauf eines Montagebocks in den Arbeitsbereich der Antrieb automatisch auskuppelt, so daß die Vorrichtung verharrt bis die zu verrichtenden Arbeitsvorgänge vollzogen sind. Erst nach Abschluß der Arbeiten erfolgt die Freigabe durch das Montageteam zum Weitertransport des Montagewagens in den nächsten Montagestand. Der Abstand der einzelnen Montagestände ist so bemessen, daß ein Puffer von drei Montagewagen entstehen kann. Die gesamte Montage der unabhängigen Hinterachse erfolgt in sieben Montageständen, die entsprechend den zu verrichtenden Arbeiten mit Werkzeugen ausgerüstet sind (Abbildung 2). Im letzten Montagestand werden Inspektionstätigkeiten vorgenommen.

Entspricht eine Achse nicht den Erfordernissen, kann der Montagewagen seitlich

zu einer erforderlichen Nacharbeit herausgezogen werden. Dieses moderne Montagesystem bietet unter anderem folgende Vorteile für das Montagepersonal: Herauslösung aus starrem Taktzwang, Arbeitserleichterung durch allseitige Zugänglichkeit, Aufgabenwechsel in der Montagegruppe mit unterschiedlicher Belastung und erweiterte Arbeitsinhalte mit Eigenverantwortung.

Bereich Oberflächenbehandlung

In der Vergangenheit wurden alle in der Verzinkungsanlage zu behandelnden Kleinteile manuell in Körbe gefüllt. Die Körbe mit Teilen (bis ca. 30 kg) wurden in die Vorbehandlungsbäder (Entfetten, Spülen, Beizen, Dekapieren usw.) manuell unter großen körperlichen Anstrengungen eingetaucht. Im Anschluß daran wurden die vorbehandelten Teile mit Hilfe einer Rutsche in die Verzinkungstrommeln gefüllt, wobei die zeitlich begrenzte Behandlungsdauer durch den Bedienungsmann gesteuert werden mußte. Zu gleicher Zeit waren bis zu sechs Trommeln im Einsatz. Die Nachbehandlung der Teile (Spülen, Aktivieren, Chromatieren usw.) erfolgte wie die Vorbehandlung manuell.

Abbildung 1

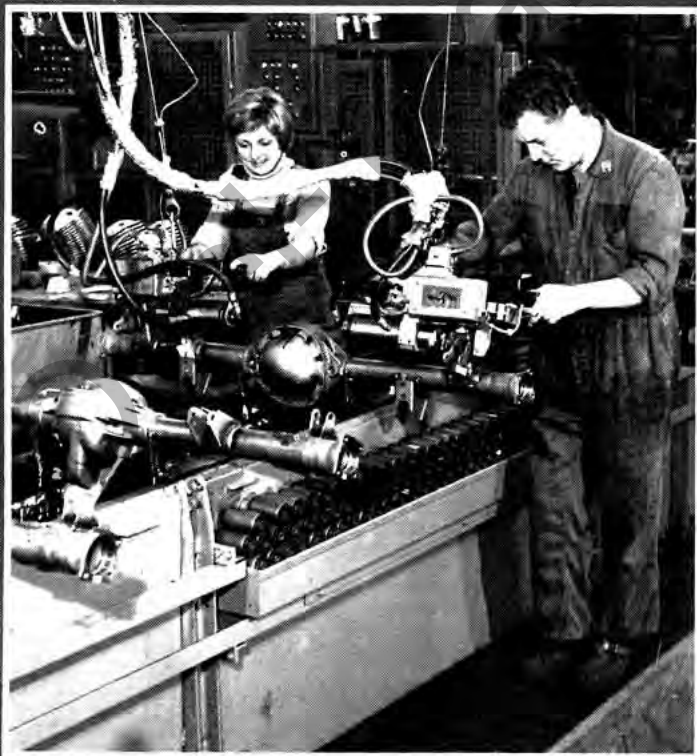
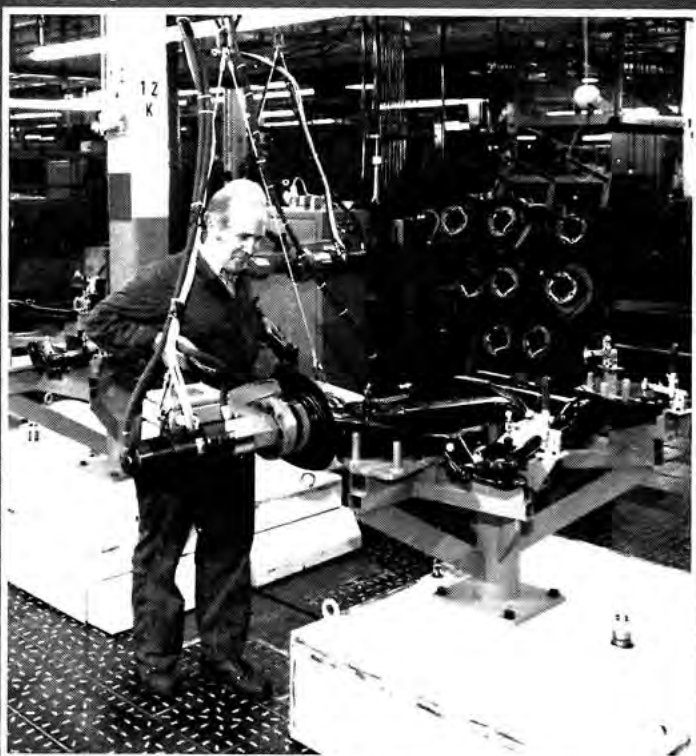
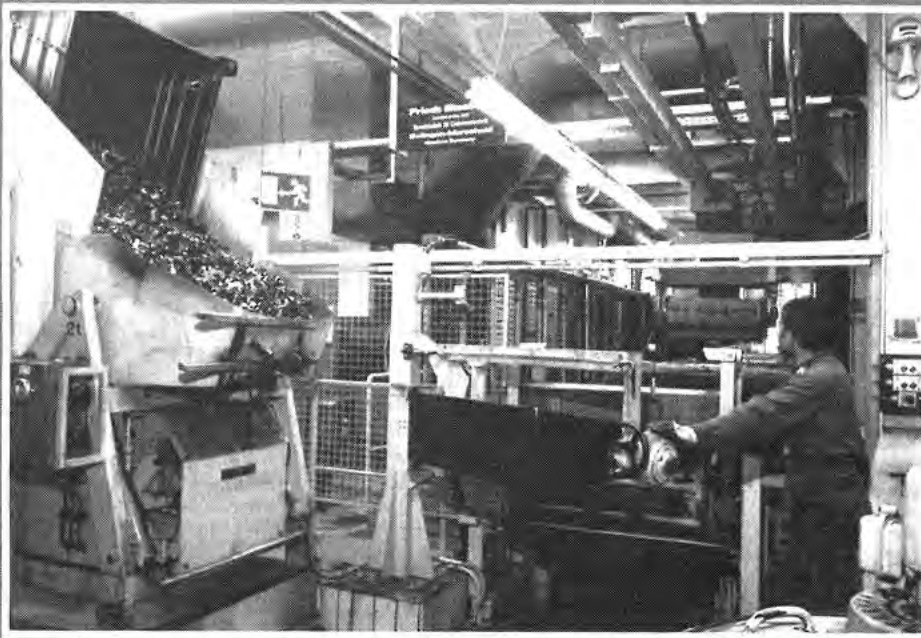


Abbildung 2





Bädern sorgt für gute Abfuhr der auftretenden Dämpfe.

Maschinelles Schleifen

Ein weiteres Beispiel ist das Schleifen von Stoßfängern. Sie müssen, um eine einwandfreie Qualität der verchromten Oberfläche zu erreichen, vorbehandelt werden. Die Vorbehandlung erfolgte früher durch Schleifen der Oberfläche in zwei Arbeitsgängen. Die Rohstoßfänger mußten vorgeschliffen werden, um die beim Rollen oder Pressen der Form an den Teilen entstandenen Oberflächenfehler soweit einzuebnen, daß die Behandlung auf einer Schleif- und Polierstraße eine einwandfreie verchrombare Oberfläche ergibt. Bei allen bisherigen Opel-Stoßfängern wurde diese Vorschleifoperation von Hand ausgeführt. Hierbei mußte der Schleifer den Stoßfänger zwischen drei bis fünf Minuten mit der Hand gegen ein Schleifband beziehungsweise Schleifrad drücken und mehrmals auf zwei Ebenen abziehen. Hierbei mußte er das Eigengewicht sowie die Hebelwirkung des Stoßfängers überwinden und gleichzeitig einen ständigen Anpreßdruck an das Schleifrad gewährleisten. Diese Arbeit brachte eine schwere körperliche Belastung unter starker Lärm- und Schmutzbelastung mit sich (Abbildung 5). Erstmals bei dem neuen Rekord-Modell ist es gelungen, die Stoßfänger auf einer Schleifstraße maschinell zu schleifen (Abbildung 6). Die extremen Belastungen des Handschleifpersonals entfielen und wurden durch leichte Lade- und Entladearbeiten ersetzt. Die Lärm- und Schmutzquellen wurden weitgehend isoliert.

Bereich Lenkungsmontage

Zum Schluß dieses Beitrags bringen wir ein Beispiel aus dem Werk Kaiserslautern,

Abbildungen 3 + 4

Vollautomatische Anlage

Um das Arbeitssystem, das heißt Arbeitsplatz, Maschine, Arbeitsablauf und Arbeitsumgebung optimal zu gestalten und physische sowie gesundheitliche Beanspruchungen des Bedienungspersonals zu beseitigen, wurde eine „vollautomatische Trommelverzinkungsanlage“ installiert. Bei dieser Anlage erfolgt das Beschicken der Trommeln mittels Hebebühne und Rutsche. In einem programmgesteuerten Prozeßablauf werden alle arbeiterschweren Tätigkeiten vermieden, gleichzeitig wird die Qualität verbessert. Der Bedienungsmann überwacht den automatischen Arbeitsablauf und ist nicht mehr im Anlagenbereich direkt tätig. Durch den Einsatz neuer Kunststofftrommeln und mit geräuschdämpfender Masse isolierter Rutschen (Abbildungen 3 und 4) wurde die Lärmentwicklung wesentlich reduziert. Eine Randabsaugung an den



Abbildung 5

„Ein Museum fehlt“

„80 Jahre Opel-Automobilbau“. Wie ich hörte, aber auch selbst in Gesprächen mit Kollegen festgestellt habe, hat dieser Artikel im letzten Heft der OPEL POST ein recht lebhaftes Echo gefunden, nicht nur bei älteren Mitarbeitern. In der Tat, viele Menschen sind nicht nur gegenwartsbezogen, wie es immer heißt, sondern ebenfalls an historischen Dingen interessiert, auch an der Vergangenheit unseres traditionsreichen Unternehmens.

Ein besonderer Beweis für dieses Interesse an der Vergangenheit, war bekanntlich die gute Aufnahme, die die „Rückschau-Serie“ unseres Mitarbeiters Otto Georg Rau im OPEL POST-Jahrgang 1976 gefunden hat. Ich weiß noch, daß diese Serie beliebter Lese-stoff gerade bei jüngeren Mitarbeitern war. Mitarbeiter Rau's seinerzeitiger Appell an die Leser, ihm beim Aufbau seines privaten Opel-Archivs durch die Überlassung historischen Materials zu helfen, hat ja viele veranlaßt, nach solchen „Altertümern“ zu kramen, die vergessen und ungenutzt in Kellern und auf Böden herumlagen. Inzwischen hat sich, wie ich erfuhr, in seinem Archiv reiches, vielfältiges Material angesammelt.

Doch zurück zu den Gesprächen, die ich nach Erscheinen des Artikels über die 80 Jahre Opel-Automobilbau mit verschiedenen Kollegen führte. Vielfach wurde Bedauern darüber geäußert, daß es kein Opel-Museum gibt. „Andere traditionsreiche Automobil-firmen“, sagte mir jemand, „haben so etwas. Im vorigen Urlaub hatte ich Gelegenheit, ein solches Museum zu besichtigen. Es war sehr beeindruckend. Wer aber ergreift bei uns mal die Initiative? Wir haben zwar im Ausstellungsraum eine kleine 'Nostalgie-Ecke', in der immer Oldtimer stehen, aber ein Museum ist das nicht, nicht mal ein halbes. Ich meine, da sollte man sich einmal Gedanken machen. Einen Raum für ein Museum müßte doch frei zu machen sein. Gefüllt wäre er schnell, und auf Besucher bräuchte man sicher nicht lange zu warten.“ So ein Kollege.

Das sind keine unrealistischen Überlegungen. „Opel“, sagte mir ein anderer Kollege, „ist ja nicht nur Gegenwart, sondern auch Vergangenheit. Und auch die gehört zur Selbstdarstellung der Firma, und ein gutes Mittel hierfür wäre eben ein gut eingerichtetes Museum. Das wirkt auch nach außen, weit über den Tag hinaus.“ Ich schließe mich seiner Meinung an. Spectator

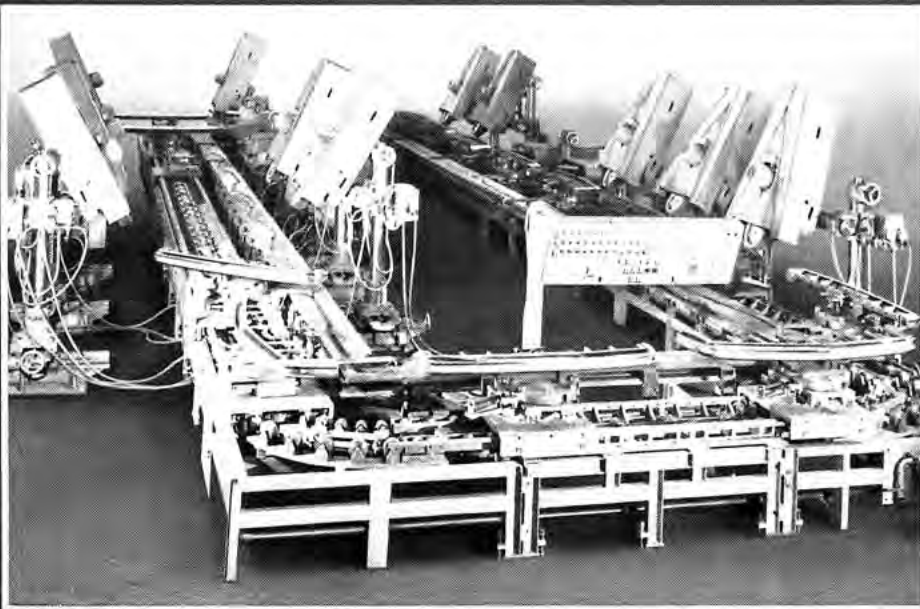


Abbildung 6



Abbildung 7

und zwar aus der dortigen Lenkungs-montage. Die Montage der Lenkbetätigung für die Rekord- und Commodore-Modelle im Werk Kaiserslautern erfolgte auf einem endlosen geschlossenen Montageband mit 30 am Band montierten Spannvorrichtungen. Der Arbeitsablauf an diesem Band war taktgebunden. Das komplette Mantelrohr wurde in die am Band montierte Vorrichtung eingespannt und das Einfügen der einzelnen Werkstücke, wie Zusammenbau, Lenkspindel, Zusammenbau Signalschalter, Zusammenbau Lenkschloß und Verkleidung Lenksäule, erfolgte durch die einzelnen Montageleute, die sich kontinuierlich mit dem Band mitbewegten. Heute erfolgt die Montage der Lenksäule auf sechs Einzelarbeitsplätzen, das heißt, jeder Bedienungsmann baut eine Lenksäule komplett allein an einem fest installierten Arbeitsplatz zusammen.

Dadurch konnte diese Montageoperation wesentlich erleichtert werden. Der starke Taktzwang wurde beseitigt, die Arbeits-

aufgabe ist jetzt überschaubarer geworden (Abbildung 7).

Keine Patentlösungen

In dieser Artikelfolge konnten wir nur wenige Beispiele aus einigen Fertigungs-bereichen bringen. Sicher bestehen hier noch Probleme in der Funktion der neuen Fertigungsanlagen. Doch wichtiger ist das angestrebte Ziel und das bis jetzt Erreichte. Darauf kann man weiter aufbauen, neue Lösungen anstreben. Die Bereitschaft aller an dieser wichtigen Aufgabe Beteiligten zur Zusammenarbeit gilt es zu motivieren, um für die Zukunft noch befriedigendere Ergebnisse zu finden. Dieses komplizierte Gebiet hält keine Patent-lösungen bereit, die kurzfristig verwirklicht werden können, um alle betroffenen Mitarbeiter von allzu schwerer Arbeitsbelastung zu befreien. Die teilweise noch erkennbaren Schwierigkeiten sollten aber nicht entmutigen, sondern müssen als eine Herausforderung an die Zukunft angesehen werden.

40

UNSERE JUBILARE



Philipp Reitz
Werkzeugbau
3.10.1978

Rüsselsheim



Hans Frickel
Großabn.u.Beh.Verk.
6.10.1978



Fritz Keller
Modellschreinerei
6.10.1978



Georg Krämer
Karosseriebau II
15.10.1978



Georg Schellhaas
Karosseriebau II
15.10.1978



Hans Ginkel
Werkschutz
17.10.1978



Georg Petri
Chassisbau II
19.10.1978



Adam Spielmann
Karosseriebau II
31.10.1978



Herbert Tartsch
PV-Werk II
19.10.1978

Bochum

Rüsselsheim

1.10.1978

Margit Herrmann
BSW-Betriebsmitteleink.

5.10.1978

Johannes Putzenlechner
Transportwesen

7.10.1978

Walter Hummel
Werkzeugbau

21.10.1978

Anna Bruder
Fahrzeugdisposition

25

Walter Kredel
PVK-Zusammenbau
Georg Krug
PEK-Versuchsbau
Heinz Nikolaus
Motorenbau

22.10.1978

Georg Wilhelm
Zentr.Masch.-Abt.

26.10.1978

Georg Dürr
Instandhaltung

26.10.1978

Wilhelm Flösser
Chassisbau I

28.10.1978

Heinrich Kirschner
Verk.-Kundenbetr.

Bochum

14.10.1978

Erich Stolze
Mat.-u.Prod.Ktr.

16.10.1978

Günter Voigt
Mat.-u.Prod.Ktr.

IM RUHESTAND

Jakob Bauer
Beschädigten-Eins.

Ernst Becker
Werkzeugbau

Heinz H. Engelbrecht
Schmiede

Oswin Fuchs
Getriebebau

Siegfried Fuhrmann
Transportwesen

Michael Gall
Motorenbau

Willi Rienäcker
Karosseriebau I

Kurt Schauer
Chassisbau I

Georg Schneider
Karosseriebau

Elisabeth Schnell
Karosseriebau II

Heinrich Specht
Werkzeugbau

Adolf Stein
Chassisbau I

Ehrenfried Steinhagen
Instandhaltung

Johann Unger
Qual.Ktr.u.Insp.

Helmut Wiss
Karosseriebau I

Zwei ältere Kollegen unterhalten sich auf einem Bürogang, als eine junge Auszubildende stolzen Hauptes vorbeigeht, beide keines Blickes würdigend, obwohl sie ihnen täglich begegnet. „Früher“, so der eine, „waren die Mädchen freundlicher und zuvorkommender.“ „Ja, ja“, der andere, „die jungen Dinger von heute, die meinen, wunder was sie sind.“ (Andere Zeiten, andere Sitten, wenn man auch nicht verallgemeinern soll.)

In einem Rundschreiben der Geschäftsleitung wurde unlängst wieder einmal darauf hingewiesen, daß auch im Betrieb unbedingt die Verkehrsordnung beachtet, insbesondere die Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h für Personenkraftwagen eingehalten werden müsse. Und der Erfolg? Viele rasen nach wie vor. Nur, wenn sie in die Rolle des Fußgängers schlüpfen, beanstanden sie es, bei den anderen. („Zwei Seelen wohnen, ach, in meiner Brust“ meinte schon Goethes Faust.)

Mancher, der irgendwie an einen fahrbaren Untersatz herankommt, fährt mitunter zu Beginn der Pause irgendeine Schöne, die in der Stadt etwas einkaufen will, zum Hauptportal und holt sie später dort wieder ab. Manche haben nun einmal einen weiten Weg dorthin. (Der „Kavalier vom Dienst“ scheint ein neues „Berufsbild“ bei uns zu sein, wenn auch ein inoffizielles.)

Zwei junge Männer hatten sich geärgert, daß sie aufgefordert worden waren, den Werksausweis zu zeigen. Einer: „Auch noch den Werksausweis zeigen, wenn man hier in den Knast gehen muß!“ Konterte ein älterer Kollege, der das gehört hatte: „Hoffentlich müßt ihr nicht einmal in einen richtigen Knast, dann würdet ihr bald merken, was für ein dummes Zeug ihr da quatscht!“ (Richtig, manche reden oft sehr dumm daher, plappern Schlagworte nach.)

Jetzt beginnt wieder die Rängelei um die Karten für die Opel-Vorträge und die bunten Abende im Dezember. Erinnert sich einer: „Da wollen doch immer mehr Leute hin als Karten da sind. Dennoch sind immer wieder Plätze frei, viele achten einfach die Freikarten nicht. Erst reißen sie sich drum, lassen sie aber verfallen, wenn ihnen etwas dazwischen kommt, statt sie zurückzugeben. Kollegial ist das nicht.“ (Da hat er recht!)

Wie kommt der Kraftstoff in den Motor?

Diesmal: Die Funktionen des Vergasers

Wie kommt der Kraftstoff in den Otto-Motor? Und weiter: Was bewirkt er da? Mancher Leser wird denken, was für einfache Fragen, das weiß doch jeder Autofahrer. Weiß er es wirklich? Wer es weiß, der frage einmal in seiner Umgebung. Er wird dann mit uns der Meinung sein, daß dieses Thema ebenfalls Platz hat in der übrigens inzwischen sehr beliebten Serie „Kfz-Technik“, für die bekanntlich die PEK federführend ist. Im folgenden ersten Teil wird die Wirkungsweise des Vergasers behandelt, während über die elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung im nächsten Heft gesprochen wird.

Der im Tank gespeicherte Kraftstoff muß, um in den Brennräumen des Motors optimal verbrannt werden zu können, zunächst transportiert, dann der Verbrennungsluft zugemessen, zerstäubt und möglichst gleichmäßig auf die Zylinder verteilt werden. Die wichtigsten Funktionen hierbei hat der Vergaser zu leisten (beziehungsweise die Einspritzanlage, über die – wie gesagt – getrennt berichtet wird).

Wirkungsweise des Vergasers

Die Wirkungsweise des Vergasers ist einfach: Durch den Saughub der Kolben

wird im Saugrohr und Vergaser ein starker Unterdruck erzeugt. Dabei wird Luft durch ein Rohr (siehe Bild 1), das an der Kraftstoffeintrittsstelle (1) noch verengt ist, angesaugt. Solange keine Luft angesaugt wird, kann auch kein Kraftstoff auslaufen. Strömt jedoch Luft an (1) vorbei, steigt der Kraftstoff in dem Zulaufrohr und tritt an der Öffnung in den Vergaser aus. Diese „Hebewirkung“, durch den äußeren Luftdruck bewirkt, funktioniert genauso wie beim Ansaugen von Flüssigkeit durch einen Strohhalm. In der Schwimmerkammer (2) wird das Kraftstoffniveau konstant gehalten, das

heißt, wenn Kraftstoff abfließt, sinkt der Schwimmer und das Nadelventil öffnet den Sitz zur Kraftstoffleitung, wo Kraftstoff, gefördert von der Kraftstoffpumpe, unter Druck ansteht. Die Verengung (3) im Vergaser, Lufttrichter oder Venturi genannt, bewirkt eine Beschleunigung der Strömung an dieser Stelle, der Unterdruck an (1) wird verstärkt, und damit kann auch bei niedrigem Teillastbetrieb noch Kraftstoff gefördert werden.

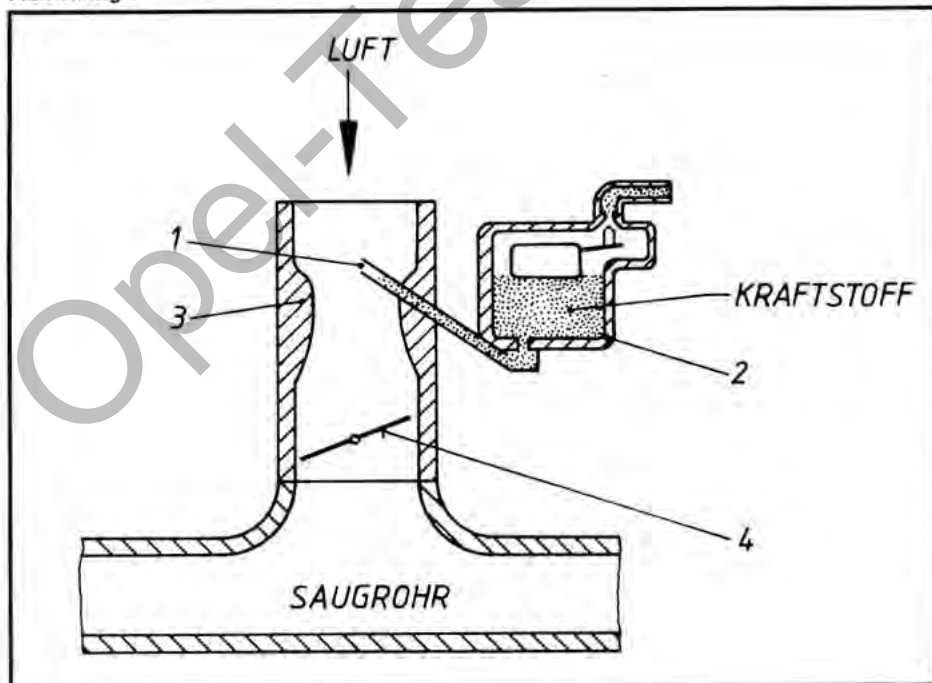
Die Gemischbildung

Der Vergaser kann also auf die beschriebene Weise der angesaugten Luft den Kraftstoff zumessen. Er hat aber auch die Aufgabe, Drehzahl und Lastzustand des Motors über die in Bild 1 gezeigte Drosselklappe (4) zu steuern und dabei gleichzeitig das jeweils optimale Verhältnis zwischen Luft- und Kraftstoffmenge herzustellen. Die für eine vollständige Verbrennung eines Kilogramm Kraftstoffes erforderliche Mindestluftmenge beträgt zwischen 14,5 bis 15 kg. Das Luft-Kraftstoffgemisch in dem jeweiligen Betriebszustand muß zündfähig sein, was bei herkömmlichen Motoren bei Mischungsverhältnissen zwischen 7 bis 19 kg Luft/kg Kraftstoff der Fall ist. Außerdem muß wirtschaftlich verbrannt werden, das heißt, es muß Luftüberschuß vorliegen, damit jedes Kraftstoffteilchen auf genügend Sauerstoff stößt, und es muß maximales Drehmoment beziehungsweise Leistung liefern, was nur bei Kraftstoffüberschuß der Fall ist. Alle diese Anforderungen kann ein Vergaser nicht mit dem oben beschriebenen einfachen System erfüllen, sondern es müssen einige Zusatzeinrichtungen geschaffen werden, die den Leerlauf, den Kaltstart, den Warmlauf und die Beschleunigungs- sowie Verzögerungsvorgänge steuern. Diese Zusatzsysteme werden in den folgenden Abschnitten beschrieben.

Zusatzeinrichtungen

Zunächst unterscheidet man zwischen 1stufigem und 2stufigem, auch Register-Vergaser. Der Register-Vergaser besteht

Abbildung 1



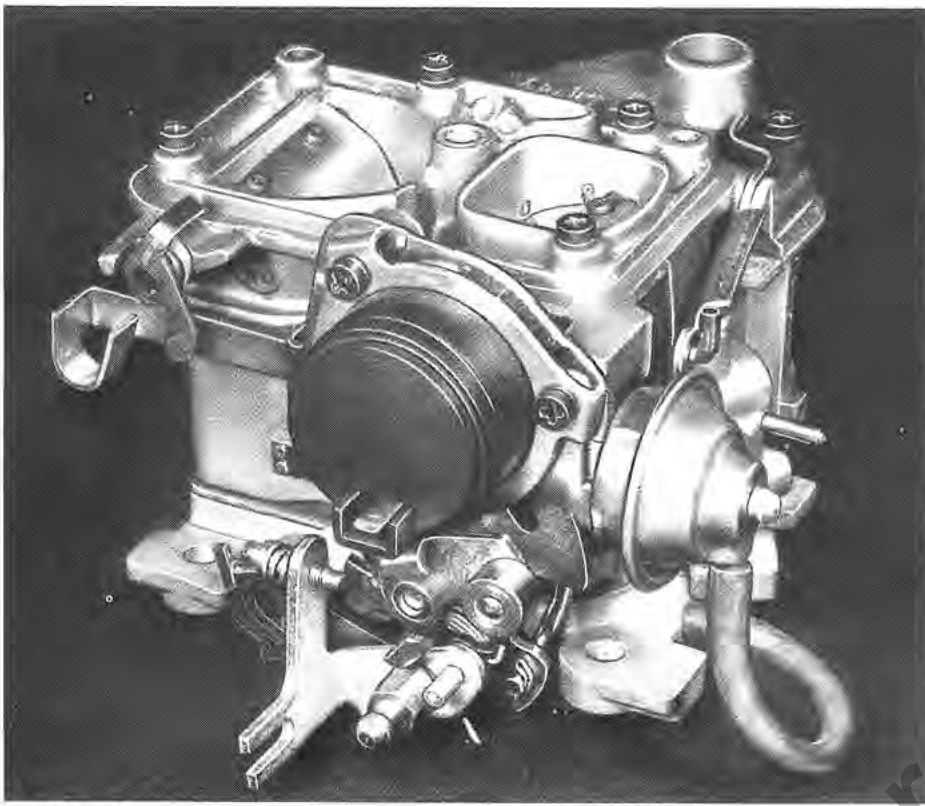


Abbildung 2

im Prinzip aus einem einstufigen Vergaser mit einer bei höheren Lasten und Drehzahlen zuschaltbaren 2. Stufe. Der Grundgedanke ist dabei, ein gut aufbereitetes Gemisch durch hohe Strömungsgeschwindigkeiten in der 1. Stufe zu erzeugen und bei hohen Lasten und Drehzahlen durch Zuschalten der 2. Stufe einen großen Querschnitt freizugeben, um die Strömungsverluste zu verringern. Der Varajet II-Vergaser ist ein solcher Registervergaser neuester Bauart, und an seinem Beispiel (Bild 2) sollen die Zusatzeinrichtungen beschrieben werden. Bild 3 zeigt den Varajet II-Vergaser im Querschnitt. Neben dem bereits beschriebenen Lufttrichter der 1. Stufe (1) sieht man zwei weitere, konzentrisch angeordnete sogenannte Vorzerstäuber (2), die eine weitergehende Verbesserung der Gemischaufbereitung bewirken.

Leerlauf- und Umgemischsystem

Im Leerlaufbetrieb ist die Drosselklappe (3) fast geschlossen. Der Unterdruck in den Vorzerstäubern ist sehr gering, so daß die Hebewirkung nicht einsetzt und der Kraftstoff über ein separates Leerlaufsystem bereitgestellt werden muß. Der Eintritt dieses Leerlaufgemisches findet knapp hinter der Drosselklappe statt (4) und wird werkseitig mit der Gemischregulierschraube (5) einreguliert. Das sogenannte Umgemischsystem wird benötigt, um eine Leerlauf-Drehzahlkorrektur vornehmen zu können, ohne dabei den Kohlenmonoxid-Gehalt des Abgases zu beeinflussen. Es mündet über (6) praktisch direkt ins Saugrohr. Die Einstellung geschieht über die Umgemischregulier-

schraube (7), übrigens die einzige Schraube, an der nach gesetzlicher Vorschrift noch verstellt werden darf.

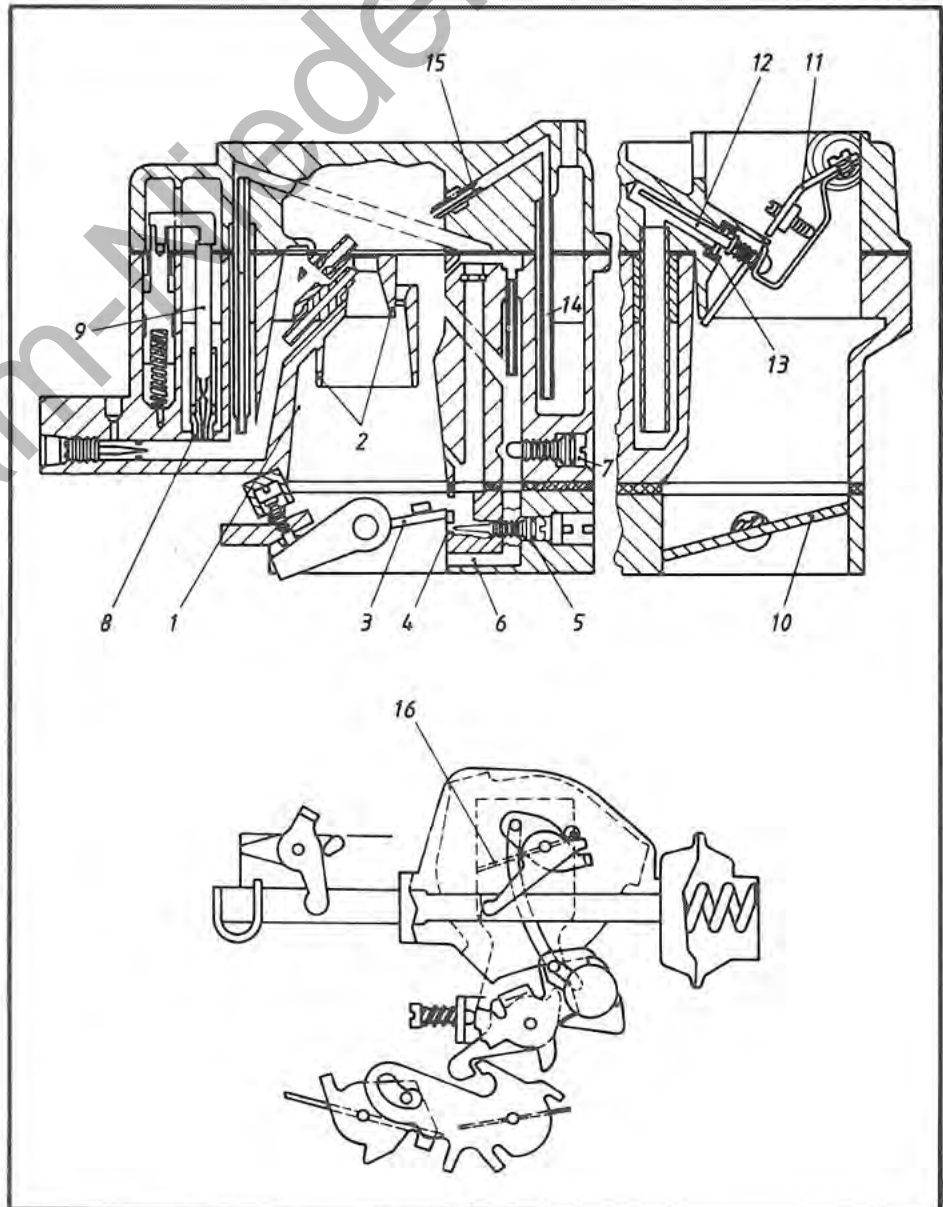
Hauptdüsensystem 1. Stufe

An der Hauptdüse (8) der 1. Stufe wird bestimmt, wieviel Kraftstoff bei jeweiligem Luftdurchsatz im Teillastbetrieb zugemessen wird. Im Falle des Varajet wird der Querschnitt der Hauptdüse mittels der Teillastnadel (9), die saugrohrunterdruckabhängig arbeitet, variiert (daher der Name Varajet) und somit den Motorbedingungen sehr genau angepaßt.

Hauptdüsensystem 2. Stufe

Die 2. Stufe arbeitet nach dem Stauklappenprinzip. Erst bei höheren Drehzahlen und Lasten öffnet die Drosselklappe (10) der 2. Stufe. Es wird Luft angesaugt, die die Stauklappe (11) gegen eine Rückstellfeder aufzieht. Dabei wird die konische Vollastnadel (12) aus der Düsenblende (13) herausgezogen und läßt zunehmend Kraftstoff durchtreten. Um kontinuier-

Abbildung 3



liche Übergänge von der 1. zur 2. Stufe zu erreichen, sind ein Übergangssystem und ein unterdruckabhängiges Dämpfungssystem überlagert.

Vollast-Anreicherungssystem

Bei Vollast muß das Gemisch angereichert werden. Dies geschieht in der ersten Stufe durch ein Tauchrohr (14) in die Schwimmkammer und dessen Verbindung zu dem sogenannten Anreicherungsaustrittsrohr (15), das wiederum nach dem Hebeprinzip Kraftstoff in den oberen Vergaserbereich mit relativ niedrigem Unterdruckniveau zuführt.

Beschleunigungspumpensystem

Beim plötzlichen Beschleunigen kann der Luftdurchsatz sehr schnell angepaßt werden, aber die trägen Kraftstoffteilchen folgen langsamer, so daß das Gemisch ausmagert. Deshalb sorgt ein separates, mit der Gasregulierung verbundenes Pumpensystem für die Zuführung von zusätzlichem Kraftstoff während des Beschleunigens.

Startautomatik

Beim Kaltstart baut sich der Unterdruck im Vergaser erst langsam auf, so daß kaum Kraftstoff gefördert wird. Außerdem kondensiert der zerstäubte Kraftstoff an den kalten Wänden des Saugrohres. Für den Kaltstart ist deshalb zusätzlicher Kraftstoff notwendig. Diese Anreicherung wird durch die Starterklappe oder Choke (16) erzielt, im Falle des Varajet II automatisch arbeitend. Beim Niedertreten des Gaspedals wird die Klappe durch eine Bimetallfeder beim Kaltstart geschlossen und erhöht den Unterdruck im Vergaser und damit den Kraftstofffluß. Sobald sich Unterdruck im Saugrohr durch den Motorlauf aufgebaut hat, zieht die Unterdruckdose die Starterklappe etwas auf, um ein Überfetten zu verhindern. Mit Einschalten der Zündung hat außerdem die Beheizung der Bimetallfeder begonnen, die langsam die Starterklappe ganz öffnen läßt.

Unser Vergaserprogramm

Die wesentlichen Funktionen des Vergasers sind damit am Beispiel des Varajet II, der von GM Straßburg gefertigt wird, beschrieben. Daneben kommen der 1-Stufen PDSI-Vergaser, teils in Hausanfertigung, teils als Lieferung einer Fremdfirma, die Register DIDTA- und INAT-Vergaser sowie der Doppelregister-Vergaser 4A1, ebenfalls von einer Fremdfirma, zum Einsatz. Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, daß für eine optimale Vergaserabstimmung ganz wesentlich die Saugrohrgestaltung und die Ventilsteuerzeiten von Bedeutung sind und daß die Forderung nach Kraftstoffeinsparung und Schadstoffverringern im Abgas vielfältige Entwicklungsaufgaben am Vergaser beinhalten.

H. Mü.

Hätten Sie's gemerkt?

Auch ohne Zwischenpumpen



In unserer letzten Ausgabe begannen wir mit der Serie „Hätten Sie's gemerkt?“ In dieser zwanglosen Folge wird anhand von Beispielen berichtet, wie Mitarbeiter an den Arbeitsplätzen oder in der näheren Arbeitsumgebung immer wieder etwas entdecken, das geändert und verbessert werden kann. Diesmal geht es um Wasser beziehungsweise die Verringerung des Stromverbrauchs.

Wasser ist für unser Unternehmen ein wichtiges Element, das in großen Mengen benötigt wird und im Main auch ausreichend zur Verfügung steht. Für seine Aufbereitung und den Transport durch die Rohrsysteme sind Zwischenpumpen notwendig, deren Ein- und Auslauf durch ein Rohr mit Rückschlagklappe verbunden ist. Diese Zwischenpumpen verbrauchen große Mengen an elektrischer Energie.

Mitarbeiter Philipp Börner, Energieversorgung der Hauptabteilung Werksanlagen (Bild), machte sich darüber Gedanken. So fragte er sich, ob die Zwi-

schlenpumpen und der damit verbundene hohe Stromverbrauch immer in Betrieb sein müßten, beispielsweise auch an Sonn- und Feiertagen, an denen doch kaum Gebrauchswasser benötigt wird. Das Wasser, so überlegte er, müsse auch ohne Zwischenpumpen in die Filteranlage laufen, wenn die Klappe durch ein Paßstück (schwarzer Pfeil) ersetzt wird.

Seine Überlegungen reichte er als Verbesserungsvorschlag ein. Dessen Prüfung ergab: Tatsächlich, an produktionsfreien Tagen geht es auch ohne Zwischenpumpen! Dadurch wird eine beachtliche Stromersparung erzielt.

Mitarbeiter Börner erhielt jetzt eine erste Prämienrate von DM 8.960,-.

Eine spätere Nachrechnung wird zeigen, wie hoch die Gesamtprämie ausfällt. Halten wir ihm die Daumen, daß es ein hoher „Nachschlag“ sein wird. Bleibt noch die Frage: „Hätten Sie's gemerkt?“

Wi.





Auf „Schusters Rappen“

Bruno Hartel (55), seit 1960 bei Opel und heute in der Material- und Produktionskontrolle im K 40 beschäftigt, ist in seiner freien Zeit ein begeisterter Wanderer. Früher tat er es mehr nach Lust und Laune, seit 1974, als er sich dem Internationalen Volkssportverband e. V. (IVV) anschloß, mit mehr Programm und System. Das Volkswandern erhielt mit der Trimm-Dich-Bewegung in den sechziger Jahren starken Zulauf.

Die Distanzen, die Bruno Hartel fast an jedem Wochenende bei den Volkswandertagen zurücklegt, betragen je nach Art der Veranstaltung zwischen 10 und 42,5 km, was der Marathonstrecke entspricht. Insgesamt hat der gebürtige Schlesier schon mehr als 10.500 km bewältigt, etwa die Strecke Frankfurt/Moskau/Ural und zurück. Bruno Hartel macht das Wandern Spaß, und er liebt die Bewegung als Ausgleich für seine berufliche Tätigkeit.



Im Internationalen Volkssportverband kann übrigens jeder mitmachen. Nicht Siegen ist wichtig, sondern: Dabeisein ist alles! Jeder läuft oder geht – so wie es ihm gefällt und wie er es kann. Eine bestimmte Zeit ist nicht vorgeschrieben. Das Internationale Volkssportabzeichen gibt es nach Teilnahme und der zurückgelegten Strecke in verschiedenen Ausprägungen. Man kann sich aber auch Pokale oder Stoffaufnäher „erwandern“ (Bild).

Bei diesen Wanderungen kann Bruno Hartel seine nähere Heimat, aber auch entferntere Gegenden viel besser kennenlernen als beim schnellen Durchfahren mit dem Auto. Auf das Auto kann er dennoch nicht verzichten. Sein Rekord 1900 bringt ihn an die jeweiligen Startorte, die mal im Allgäu, in der Oberpfalz, im Odenwald, aber auch im Ausland liegen, so beispielsweise in Luxemburg und in Österreich.



Bruno Hartel schätzt neben dem reinen sportlichen Vergnügen im Internationalen Volkssportverband auch die gute Kameradschaft in diesem Verein. Viele gute

Freunde hat er hier schon gewonnen. Er ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder, die auch begeisterte Sportler sind.

SHOW '78

„Festival der guten Laune“

Wieder die beliebten Reihenveranstaltungen in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern

Wenn sich am 24. November im Stadttheater Rüsselsheim der Vorhang hebt und die beliebten, sich in diesem Jahr zum 24. Male wiederholenden Opel-Reihenveranstaltungen vor einem erwartungsfrohen Publikum beginnen, geben sich wieder international bekannte Mitwirkende ein Stelldichein, allen voran als Stargast die rassige und temperamentvolle Sängerin Dunja Rajter aus Jugoslawien (Bild), die mit ihrer dunklen Stimme das Herz manchen Fans höher schlagen läßt. „The Renees“, zuletzt Gast beim Moskauer Staatszirkus, werden mit ihrem waghalsigen Perche-Akt für spannende Unterhaltung sorgen.

Die „Biarge-Show“, spanische Tempo-Jongleure, die man schon mehrmals im Fernsehen bewundern konnte, sind ebenfalls mit von der Partie, genau wie die „Ben Karim Truppe“ aus Marokko, die aus acht Springern besteht und Artistik in Vollendung bringen wird. Frank Raimond, der vielen durch die Mitwirkung bei früheren Veranstaltungen bekannte Starparodist und Imitator wird für gute Laune sorgen, nicht zuletzt der beliebte Ansager Rolf Stiefel, „Deutschlands Conferencier Nr. 1“, der seine Zuhörer mit Witz, vielen Gags und einer einmaligen parodistischen Darbietung durch das Programm

führen wird. Für den bunten Melodienstrauß und den musikalischen Rahmen zeichnet wie immer das Werksorchester unter Andreas Wagner in großer und in kleiner Besetzung verantwortlich.

21 Mal wird diese Show über die Bühne gehen, und zwar vom 24. November bis zum 8. Dezember (außer 2. u. 3.12.) im Stadttheater Rüsselsheim (15 Veranstaltungen), am 3. Dezember in der Kaiserslauterner Barbarossahalle (2 Veranstaltungen) und am 9. und 10. Dezember in der Ruhrlandhalle Bochum (4 Veranstaltungen). Einzelheiten ab Mitte November auf den Werksanschlagen.



Goldenes Jubiläum und Abschied



Einige tausend Opel-Werksangehörige kommen täglich aus Flörsheim und Umgebung, dem „Blauen Ländchen“ und dem südlichen Taunus mit Bus oder PKW zur Arbeit ins Werk. Beim einspurigen Passieren des Nadelöhrs Opelbrücke über den Main mag manch einer fluchen ob der häufigen Staus und der damit verbundenen Zeitverluste. Ihm wird kaum in den Sinn kommen, daß viele Jahrzehnte lang „Opelaner“ früherer Generationen täglich einen weit beschwerlicheren Weg auf sich nehmen mußten, nämlich zu Fuß oder

mit dem Fahrrad über die Mainfährbrücke oder mit Nachen von Flörsheim nach Rüsselsheim und zurück. Im Winter war bei Eisgang des Mains die Situation noch wesentlich schwieriger. Die Werksangehörigen mußten dann entweder „feiern“, oder schon sehr früh mit dem ersten Zug von Flörsheim nach Kastel fahren und von dort zu Fuß über die Kostheimer Brücke nach Rüsselsheim laufen. Nach zahlreichen Aussagen von alten Opel-Rentnern waren solche Gewalttorenen keineswegs außergewöhnlich.

Überlastung der Fähre

So ist es nicht verwunderlich, daß bereits um die letzte Jahrhundertwende (nach einem Bericht des bekannten Rüsselsheimer Heimatforschers Wilhelm Sturmfels) Pläne für die Errichtung einer Mainbrücke zwischen Rüsselsheim und Flörsheim diskutiert wurden. Insbesondere die zahlreichen Opel-Pendler, die aus einem auch in nördlicher Richtung ständig wachsenden Einzugsgebiet nach Rüsselsheim strömten, verursachten eine Überlastung der Flörsheimer Flußfähre zu den Hauptverkehrszeiten. „Hinzu tritt noch die ungeahnte Entwicklung des Automobilverkehrs gerade in der Gegend des Untermainns zwischen dem Städtekränz Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt, wobei das Fehlen eines festen, breiten Flußübergangs als großes Übel empfunden wurde“, schreibt Sturmfels in einem Zeitschriftenaufsatz.

„Die alte Flörsheimer Fähre“. Ansichtskarte um 1910.



Behördenapparat in Bewegung

Weltkrieg und französische Besatzungszeit verhinderten neben anderen Faktoren die Realisierung der Brückenbaupläne bis in die Mitte der zwanziger Jahre. Zur gleichen Zeit wurde das Problem für Opel wegen des Beginns der Serienfertigung (Laubfrosch) und des damit einhergehenden raschen Anstiegs der Belegschaft so dringlich, daß das Unternehmen die Errichtung eines Steges in eigener Regie ins Auge faßte. Dies wäre natürlich nur eine Teillösung gewesen, immerhin vermochte jedoch der Plan den Behördenapparat nunmehr ernsthaft in Bewegung zu bringen. Im Jahre 1926 ergriff der damalige

Rüsselsheimer Bürgermeister Müller die Initiative zur Bildung einer Brückenbaukommission, die sich schnell und eifrig an die Arbeit machte. Opel erklärte sich im Zuge der Verhandlungen bereit, auf den Bau eines eigenen Steges zu verzichten und die dafür vorgesehenen Mittel in Höhe von einer viertel Million Reichsmark für die große Brücke zu spenden. Der Rest der Bausumme – eine halbe Million Reichsmark – sollte je zur Hälfte von Hessen und Preußen, als den Eigenstaaten der beiden Uferseiten, übernommen werden. Der Bau wurde am 23. Mai 1927 nach intensiven Standortuntersuchungen begonnen.

Einweihung im August 1928

Im Sommer des Jahres wurden die zügig fortschreitenden Bauarbeiten durch den Einsturz der Spundwände des Stropfpfeilerschachtes auf der „hessischen“ (südlichen) Seite verzögert. Glücklicherweise kostete diese Panne kein Menschenleben. Bereits im Juni 1928 war das Bauwerk fertig. Die offizielle Einweihung der OPELBRÜCKE erfolgte am 26. August 1928, einem Sonntag, mit einem riesigen Volksfest, zu dem ganz Rüsselsheim ebenso wie natürlich auch alle Flörsheimer auf den Beinen war. Kein Wunder, denn die Heimatzeitung „Main-Spitze“ vermerkt als ersten Programmpunkt der Feierlichkeiten „Sonntag 6 Uhr – Weckruf durch Böllerschüsse“. Am Nachmittag begann dann auf der Rüsselsheimer Seite das große Zeremoniell. Die Opel-Werkskapelle unter ihrem Kapellmeister Jakob Banger spielte den Festmarsch, Bürgermeister Müller hielt die Festansprache, und die vereinigten Rüsselsheimer Gesangsvereine intonierten „Das ist der Tag des Herrn“.

Eine Woche nach dem Rüsselsheimer Markt gab es also schon wieder ein großes Volksfest mit Festplatz, Schaustellern, Wein, Bier und Tanz sowie einer anschließenden Massenschlägerei, ausgelöst von (natürlich!) auswärtigen Raufbolden, die plötzlich mit Bierseideln losschlugen. Mancher unserer älteren Leser wird das große Brückenfest noch in Erinnerung haben.

Abschied von einem Wahrzeichen

Ein Wunsch des Bürgermeisters Müller allerdings sollte nicht in Erfüllung gehen. Er sagte damals in seiner Festrede: „Möge die neue Brücke durch Jahrhunderte hindurch dem friedlichen Verkehr von Ufer zu Ufer dienen.“ Gerade fünfzig Jahre ist sie alt geworden und muß nun in der nächsten Zeit dem Zwillingsbau der größeren Schwester weichen, die in der Zwischenzeit in der unmittelbaren Nachbarschaft den Main überspannt. Und so nehmen wir in der an Denkmälern eher armen Stadt abermals Abschied von einem Rüsselsheimer Wahrzeichen, der alten Opelbrücke. OGR



OBEN: Einweihungsfeier am 26. August 1928. – MITTE: Bürgermeister Lauck von Flörsheim begrüßt die Gäste auf der preußischen Seite. In der Mitte Dr. Wilhelm von Opel, der „Geheimrat“. – UNTEN: Volksfest auf den Rüsselsheimer Mainwiesen bei der Brückenfeier am 26.8.1928. Man beachte: Trotz der an diesem Tag herrschenden großen Hitze erscheinen alle Festgäste in korrektem Sonntagsstaat! (Alle Fotos stammen aus dem Privatarchiv von O.G. Rau.)



Auto-Ratgeber

Herbstgefahren!

Jetzt ist der Herbst wieder da mit früher Dämmerung, oft diesigem Wetter auch am Tage, Nebel, Wasserglätte, nassem Laub, feuchtem Schmutz, den landwirtschaftliche Fahrzeuge oder Lastkraftwagen von Baustellen auf die Straße bringen. Auf solche und andere herbstliche Gefahren muß der Autofahrer sich einstellen. Obwohl ihm Gefahren dieser Art teilweise auch im Sommer begegnen können, treten sie doch im Herbst häufiger auf. Der Fahrzeugzustand muß überprüft und die Fahrweise den herbstlichen Wetterbedingungen angepaßt werden.

Die drei „B“

Auf drei Dinge sollte man dabei besonders achten: Beleuchtung, Bereifung,

Bremsen. Aber auch einzelne Teile bedürfen einer sorgfältigen Kontrolle: Scheinwerfereinstellung, Kabelverbindungen, Zündverteiler, Batterie, Lenkungs spiel, Dichtungsgummis an den Türen, Fenstern und Hauben, ferner Scheibenwischergummis, Kühlwasser- und Heizungsschläuche, Auspuffanlage, Stoßdämpfer, Unterbodenschutz, Lackzustand und Frostschutzmittel. Selbst kann der Mann sein, aber nur dann, wenn er über technisches Wissen und Geschick verfügt, sollte er sich an den Austausch defekter Teile oder an Reparaturen wagen. Auf jeden Fall aber sind so lebenswichtige Teile wie Bremsen oder Lenkung allein Reparaturaufgabe des Werkstatt-Fachmannes.

Wasserglätte und feuchtes Laub

Umsichtigeres, defensiveres Fahren ist jetzt besonders ratsam, auch eine stärkere Beachtung der Sichtverhältnisse. Also frühzeitig das Fahrlicht einschalten, bei diesigem Wetter auch am Tage. Vorsicht ist anzuraten vor allem bei Regen und auch danach, wenn die Straße noch naß ist und sich Pfützen gebildet haben. Vor stehendem Wasser, das sich dem Auge leicht glitzernd zeigt, sollte man die Geschwindigkeit vermindern, aber nicht bremsen. Wasserglätte, feuchtes Laub und Nebel sind die großen Herbstgefahren.

Die Nebelgebote

Hier noch einmal die wichtigsten Nebelgebote: Grundregel ist, bei Nebel den Fuß vom Gaspedal zu nehmen, Abblendlicht und Nebellampen einzuschalten, die Geschwindigkeit auf Sichtweite zu bringen und den nachfolgenden Verkehr im Auge zu behalten. Auch sollte man sich nur mit großer Vorsicht nach dem Rücklicht des

Vorderrannes orientieren, sich nicht in zu dichtem Abstand von ihm „ziehen“ lassen und sich einen möglichen Fluchtweg zur Seite offen halten. Am besten sollte man überhaupt nicht überholen, auf der Autobahn nur mit äußerster Vorsicht, im übrigen bei Gefahr einen Überholvorgang abbrechen und sich wieder einordnen. Bei längeren Nebelfahrten ist es gut, öfter außerhalb der Fahrbahn eine Pause einzulegen und Scheinwerfer, Rücklichter, Heckscheibe und Außenspiegel zu säubern.

Zusätzliche Lichthilfen

Kommt es jedoch zu einem Aufprall, ist der nachfolgende Verkehr zu beachten und, wenn die Zeit es erlaubt, sind Auto und Straße blitzschnell zu verlassen. Oft nämlich geschieht Schrecklicheres erst durch den zweiten Aufprall und die weiter folgenden Karambolagen. Ist die Sichtweite auf nur wenige Meter geschrumpft, kann man nur raten, die nächstfolgende Abfahrt zu benutzen und die Fahrt zu unterbrechen. Zusätzliche Lichthilfen sind u.a. Halogenscheinwerfer sowie tiefmontierte Nebellampen und Nebelschlußleuchten. Letztere dürfen jedoch erst eingeschaltet werden, wenn die Sichtweite weniger als 50 Meter beträgt.

Nur Abmeldung befreit vom TÜV

Ein Fahrzeug muß auch dann regelmäßig zur Untersuchung beim Technischen Überwachungs-Verein (TÜV) vorgeführt werden, wenn es für längere Zeit vom öffentlichen Verkehr ferngehalten wird. Zu diesem Urteil kam das Oberlandesgericht in Koblenz, nachdem ein Fahrzeughalter gegen einen Bußgeldbescheid über 250 Mark Einspruch erhoben hatte. Der Fahrzeughalter, der sein Fahrzeug im März hätte vorführen müssen, hatte den Termin um vier Monate überzogen; er sagte dazu, das Auto habe in dieser Zeit stets auf seinem Privatgrund gestanden.

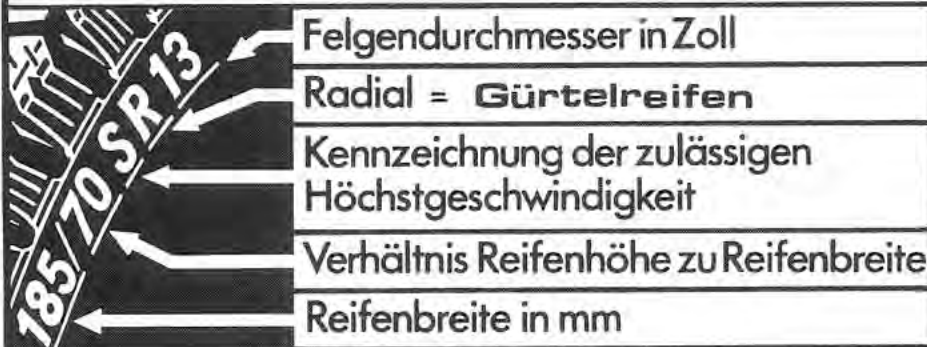
In der Urteilsbegründung meinten die Koblenzer Richter, die den Einspruch ablehnten, die im Jahre 1960 eingeführte amtliche technische Überwachung sei nur dann sinnvoll, wenn sie ständig vorgenommen werde. Die Untersuchungspflicht komme nicht schon durch eine zeitweilige Nichtbenutzung des Fahrzeuges zum Ruhen. Da der Wagen außerdem zugelassen gewesen und da die Haftpflichtversicherung stets bezahlt worden sei, hätte das Fahrzeug jederzeit gefahren werden können. Der Fahrzeughalter wäre nur dann von der Untersuchungsverpflichtung befreit gewesen, wenn er sein Fahrzeug vorübergehend stillgelegt hätte (Aktenzeichen: 1 WS (A) 239/75).



„Das kommt davon, weil du nie zur Inspektion in die Werkstatt fährst.“ (ZVK)

Reifenbezeichnung

früher



- Felgendurchmesser in Zoll
- Radial = **Gürtelreifen**
- Kennzeichnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Verhältnis Reifenhöhe zu Reifenbreite
- Reifenbreite in mm

heute



- Kennzeichnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Kennzahl für Reifentragfähigkeit
- Felgendurchmesser in Zoll
- Radial
- Verhältnis Reifenhöhe zu Reifenbreite
- Reifenbreite in mm

Neue Reifenkennzeichnungen

Im Zuge von Vereinheitlichungen auf europäischer Basis werden derzeit neue Reifenkennzeichnungen eingeführt. Die wichtigsten Änderungen zur alten Reifenbeschriftung sind aus der Zeichnung ersichtlich. „Q“ bedeutet dabei eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zum Beispiel für Winterreifen. Die Kennbuchstaben für die bisher bestehenden Geschwindigkeitsabstufungen sind unverändert geblieben. „S“ gilt nach wie vor für eine zulässige Geschwindigkeit von 180 km/h. „H“ Reifen dürfen bis 210 km/h gefahren werden, während „V“ Reifen keine fest definierte Grenze haben. Die Zahl 84 in unserem Beispiel markiert die zulässige Reifentragfähigkeit von 500 kg. Je nach Reifengröße reicht sie von 50 (190 kg) bis 110 (1060 kg).

P. Kr.

Nie mehr auswuchten?

Mit diesem Slogan wird seit einigen Monaten für Auswuchtringe geworben, die selbsttätig jede Unwucht an Autorädern beseitigen sollen. Ein vibrationsfreies Fah-

ren sowie erhöhte Reifenlebensdauer werden vom Hersteller versprochen.

Wir haben die Auswuchtungen geprüft. Die Montage war einfach: alte Auswuchtgewichte entfernen, Auswuchtring in das

Felgenhorn hineinklemmen. Fertig. Nur leider halfen sie wenig!

Weder auf der Straße noch auf dem unbestechlichen Prüfstand konnten die Auswuchtringe die Herstellerversprechung halten. Waren die Räder vorher perfekt gewuchtet worden, so brachten die Ringe neue Unwucht hinzu. Wurden unausgewuchtete Räder verwendet, so konnten die Auswuchtringe die Vibrationen nicht vermeiden.

Also kein erfreuliches Ergebnis. Dazu kommt, daß beim TÜV Schwierigkeiten entstehen können. Fazit: nicht unbedingt empfehlenswert. Kr.

Reibungsloser Verkehrsfluß ist durchaus möglich

Nach einer Aussage des Automobilclubs von Deutschland (AvD) ist auf Autobahnen und Fernstraßen auch an Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen ein reibungsloser Verkehrsfluß durchaus möglich, wenn alle Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit mehr aufeinander abstimmen würden. Dieser homogene Verkehrsablauf wird von vielen Autofahrern schon weitgehend praktiziert, doch durch rücksichtsloses Überholen um jeden Preis von einigen wenigen Fahrern immer wieder gestört. Mit Lichthupe und Auffahren bis zur Stoßstange nötigen sie die nervös gewordenen Vordermänner in die engen Lücken der langsamer fahrenden rechten Fahrzeugkolonne. Diese gefährliche Unart führt oft zu Unfällen, deren Verursacher oft gar nicht festgestellt werden können. Hier nun ein paar Ratschläge:

Wer ständig überholt wird, fährt erheblich langsamer, als es dem Verkehrsfluß zuträglich ist. – Wer selbst ständig überholt, fährt für die momentane Verkehrslage zu schnell. – Wer viel überholt und oft überholt wird, ist von einem der Situation angepaßten Fahrverhalten am weitesten entfernt; er fährt in keiner Weise zügig und zwingt andere zu überflüssigen Brems- und Beschleunigungsmanövern.

Eine der wichtigsten Grundregeln ist und bleibt der richtige Abstand zum Vordermann. Dieser Sicherheitsraum darf aber nicht durch riskantes Überholen und Sich-in-die Lücken-zwängen dem anderen gestohlen werden. Und noch etwas: Wenn sich ein Stau auflöst, dann den schnelleren Fahrzeugen die Überholfahrbahn freigeben, denn ein Stau kann sich nur nach vorne auflösen, und je schneller die Schnellen das Weite gesucht haben, desto schneller hat sich auch die Kolonne aufgelöst.



Im Interesse des Kunden

Umfangreiches Kundendienst-Training zur Einführung von SENATOR und MONZA abgeschlossen. Annähernd 5.000 Teilnehmer in über 300 Einzelveranstaltungen

In den letzten Monaten stand die Arbeit im Service Training Center (STC) in Rüsselsheim ganz im Zeichen der Vorbereitung und Durchführung eines umfangreichen Kundendienst-Trainings für die Modelle SENATOR und MONZA.

Ziel des Trainings war es, die Kundendienstmannschaften der Händlerbetriebe, und zwar nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa, schnell mit den technischen Neuheiten und Besonderheiten der neuen Fahrzeuge vertraut zu



Überall fand der Senator bei den Lehrgangsteilnehmern großes Interesse. Hier auf dem Betriebsgelände unseres Vertrags-händlers Mayr in Straubing, Obb. — Auf dem Bild oben Fachtrainer Ph. Bender mit Lehrgangsteilnehmern im Praxis-training.

machen und die Voraussetzungen für eine optimale Kundendienst-Betreuung zu schaffen. Zu diesem Zweck fanden die meisten Trainingsveranstaltungen im Rahmen des mobilen Trainings in den Händlerbetrieben statt.

Die Inhalte dieses mobilen Trainings waren ganz auf die Fahrzeuge unserer Spitzenklasse und das Niveau ihrer Besitzer sowie die Ziele der Kundendienst-Betreuung abgestimmt. Den Führungskräften im Kundendienst, den Werkstattleitern und Meistern sowie den Mechanikern wurde das Produktwissen im Praxis-training vermittelt.

Erstmals wurden im Zuge einer Modelleinführung auch die Kundendienst-Berater speziell auf ihre Aufgabe vorbereitet. In Feldveranstaltungen lernten sie die technischen Neuheiten und Produkteigenschaften von SENATOR und MONZA kennen und erhielten Hinweise und Tips, wie sie den hohen Erwartungen der Käuferschicht für diese Wagen gerecht werden.

Insbesondere im technischen Training wurden die Teilnehmer so vorbereitet, daß es ihnen möglich war, das erworbene Wissen im innerbetrieblichen Training an die anderen Werkstatt-Mitarbeiter weiterzugeben. In über 300 Einzelveranstaltungen wurden annähernd 5.000 Kundendienst-Mitarbeiter informiert und trainiert.

Alles in allem: Ein erfolgreiches Einführungs-training für alle Kundendienst-Mitarbeiter nach der untenstehenden Devise.

Sa.

Opel  **...ehrlich gut**
Euroservice

VERGLEICHSTEST

Der SENATOR wurde erster

„... Opel kann vorerst mit dem Senator-Start mehr als zufrieden sein. Die Lieferzeiten betragen durchschnittlich ein halbes Jahr (nach dem Stand von August 1978), sind demnach sogar etwas länger als bei der BMW 7er-Reihe.

Wenn es Opel gelingt, durch gezielte Modellpflege den Senator weiterhin so begehrenswert zu machen, wird auch der Gebrauchtwagenmarkt die trüben Anklänge an die früheren Admiral-/Diplomat-Modelle schnell vergessen lassen.

Selbst wenn der 280 SE später mehr Bargeld oder höheren Inzah-



lungspreis bringt, muß er gegenüber dem Senator nicht unbedingt das bessere Geschäft sein — der Einstandspreis war ja auch mindestens 5.000 Mark höher.

Schlußwertung

Der Opel Senator 3.0 E gewinnt diesen Vergleichstest der Spitzenklasse im zweiten Teil ganz klar: durch hohe Fahrleistungen, niedrigen Verbrauch und dadurch auch günstige Betriebskosten. Der BMW 730 rückt an die zweite Stelle vor dem Mercedes 280 SE, der — bis auf den glänzenden Wiederverkauf — in allen Bewertungspunkten abfällt, die mit dem Geld zusammenhängen. Der Senator macht Dampf in der Spitzenklasse.“

Aus einem Vergleichstest in MOT, Auto-Journal zwischen Senator, BMW 730 und Mercedes 280 SE



Leber. Dann klingt ein abschlägiger Bescheid leicht „von oben herab“, die Bitte, noch einmal anzurufen, „schnippisch“ oder sonst eine Äußerung eben ungewohnt unhöflich. – Das kann man als betroffener Betroffener, solange es die Ausnahme bleibt, großzügig einstecken. Denn so richtig böse gemeint ist es ja (fast ausnahmslos) nie.

Denn auch und gerade Vorzimmerdamen halten sich im allgemeinen an den auch im Betriebsleben jederzeit und allerorts anzutreffenden Wahlspruch, daß Freundlichkeit nun einmal Herzensbalsam ist . . .

Mal wieder ins Theater gehen

In diesen Tagen hat überall die Theatersaison 1978/79 begonnen. Theaterfreunde wenden daher ihr Augenmerk jetzt den neuen Spielplänen zu. Das lenkt die Aufmerksamkeit wieder einmal darauf, daß eine der Aufgaben unserer Kulturabteilung in der Vermittlung von Karten für die Theater in Rüsselsheim, Frankfurt, Wiesbaden und Mainz an unsere Mitarbeiter besteht. Der seit kurzem an den Anschlagtafeln hängende und monatlich herauskommende „Opel-Theaterplan“ weist darauf hin, für welche Aufführungen der genannten Theater Karten erhältlich sind.

Durch diesen seit mehr als 20 Jahren bestehenden Service wird vielen Mitarbeitern der Theaterbesuch erleichtert. Man braucht sich nicht, was in vielen Fällen mit widrigen Umständen verbunden ist, selbst zur Vorverkaufskasse zu bemühen oder sein Glück – meist vergeblich – noch an der Abendkasse unmittelbar vor Beginn der Vorstellung zu versuchen. Man

schaut sich vielmehr den aushängenden Theaterplan an, entscheidet sich für eine Aufführung und bestellt dann – entweder telefonisch oder persönlich – in der Kulturabteilung die Karten, die einige Tage vor der Vorstellung abgeholt und dabei bar bezahlt werden müssen.

Leichter kann einem die Beschaffung von Theaterkarten kaum gemacht werden, was in vielen Fällen auch dazu beigetragen hat, aus manchem Mitarbeiter einen passionierten und beständigen Theaterfreund zu machen, gleich, ob er sich mehr für Schauspiele, Opern, Operetten oder Musicals interessiert. Neue Mitarbeiter sollen durch diesen Beitrag auf die Möglichkeit der Kartenvermittlung bei uns aufmerksam gemacht werden. Auf dem Foto erkennt man die Sachbearbeiterin für den Theaterkartenverkauf, Frau M. Krafczyk, und Mitarbeiter Werner Gredy, der gerade seine bestellten Theaterkarten bezahlt.

Andere meinen

„Geplagte Wesen“

Zum Thema „Vorzimmerdamen“ fanden wir in der VW-Werkszeitung „Autogramm“ folgende Glosse:

Vorzimmerdamen sind geplagte Wesen. – Ganz gleich, ob in Werkstattbüros oder in Chefetagen. Ihre Nerven werden sattsam beansprucht und müßten eigentlich Konsistenz und Durchmesser mittlerer Drahtseile haben. Da geben sich nette und weniger nette Besucher die Klinke in die Hand. Das Telefon schrillt prinzipiell mit-

ten in einen kurz vor dem Abschluß stehenden Gedankengang hinein. Der Boß erbittet einen Super-Eil-Vorgang, der, wie so oft, in seinem eigenen Schreibtisch liegt, und, und, und!

Um das so typische Vorzimmergetriebe heil an Leib und Seele Tag für Tag zu überstehen und bei allem noch zu jeder Minute die freundliche Zeitgenossin zu bleiben, dazu bedarf es wahrlich einer besonderen Portion fraulicher Warmherzigkeit, Toleranz und Menschenfreundlichkeit. Ein inneres „Hut ab“ vor allen Damen, die das können. Und das sind viele.

Aber manchmal läuft eben auch der höflichsten einmal eine Laus über die

GENERAL MOTORS Stiftung für die Krebsforschung

Um den Kampf gegen den Krebs nachhaltig zu unterstützen, rief General Motors eine Stiftung ins Leben, der der GM-Verwaltungsrats-Vorsitzende Thomas A. Murphy präsidiert und die jedes Jahr überragende Leistungen auf dem Gebiet der Krebsbekämpfung mit Preisen fördert und honoriert.

Drei internationale Preise in Höhe von jeweils 100.000 Dollar werden verliehen. Die drei Goldmedaillen, die jährlich zusammen mit den Preisen vergeben werden, tragen die Namen von drei ehemaligen GM-Spitzenleuten, die sich bereits während ihrer Amtszeit als engagierte Philanthropen profiliert hatten, nämlich Alfred P. Sloan, Charles F. Kettering und Charles S. Mott.

Je ein Preis wird verliehen für die hervorragendste Leistung auf dem Gebiet der Krebs-Grundlagenforschung, für den wichtigsten Beitrag im Rahmen der Krebserkennung und Behandlung und für die besten Ergebnisse bei Maßnahmen zur Krebsverhütung unter Einschluß von schädigenden Umwelteinflüssen.

Zum erstenmal werden die Preise im März nächsten Jahres verliehen. Die Preisträger werden von einer unabhängigen internationalen Gruppe von 25 berühmten und anerkannten medizinischen Wissenschaftlern unter Vorsitz von Dr. Jonathan Rhoads, dem Vorsitzenden der Krebskommission des amerikanischen Präsidenten, ermittelt.

Diskussion mit meinem Sohn

Mein Herr Sohn, 22, Soziologiestudent im dritten Semester, hält mich für eine völlig verfehlte Existenz, weil ich hart arbeite und gut verdiene, eine schöne Wohnung und was auf der Bank habe, mich sauber kleide und mir täglich einen Scheitel ziehe. Immerhin läßt mein Herr Sohn sich dazu herab, einen reichlichen Monatswechsel von mir anzunehmen.

„Konsequent wäre eigentlich“, sagte ich ihm, „wenn du es ablehnstest, dich von mir unterhalten zu lassen, da du ständig in die Quelle spuckst, aus der dieses Geld fließt.“ – „Wenn ich dein Geld nicht nehmen würde“, entgegnete er, „müßte ich einige Energie aufwenden, um es durch Arbeit zu verdienen. Diese Energie würde dann logischerweise meiner politischen Arbeit verlorengehen.“ – „Mit anderen Worten“, sagte ich, „das Geld, das ich dir gebe, kommt also der Revolution zugute.“ – Mein Herr Sohn grinste mich an. „Genau!“ Dann wurde er ernst. „Wenn du es wagen solltest, zu repressiven Maßnahmen zu greifen...“ – „Nun, was wäre dann?“ unterbrach ich ihn.

In diesem Augenblick trat meine Frau ins Zimmer, blickte uns an und fragte bestürzt. „Was ist denn hier los?“ – „Nichts besonderes“, antwortete ich, „hier findet nur ein kleiner Generationenklassenkampf statt.“ Mein Herr Sohn streifte mich mit einem verächtlichen Blick. „Papa erwägt repressive Maßnahmen“, zischte er. „Natürlich sagt er nicht: ‚Und willst du nicht schön folgsam sein, dann stell ich meine Zahlung ein‘, so schlau ist er immerhin, das nicht offen auszusprechen, aber gedacht, gedacht hat er es ganz bestimmt!“

„Wie klug du bist“, sagte ich ein wenig ironisch. „Aber es wäre wirklich ernsthaft zu erwägen, ob ich weiter an dem Ast sägen soll, auf dem auch du, Genosse Sohn, einen komfortablen Platz hast.“ Meine Frau beschwichtigte mich mit einer Handbewegung. „Laß

doch, Reinhard“, sagte sie sanft. „Im Grunde bist du doch stolz auf ihn.“

Das bin ich ganz und gar nicht, wollte ich einwenden, ich habe ja Mühe, in diesem meist unrasierten jungen Mann in schmutzigen Jeans und ausgefranster Felljacke meinen Sohn überhaupt noch zu erkennen, er flößt mir mehr Angst als Lachen ein, aber ich kam nicht dazu, das auszusprechen, denn unser Herr Sohn schrie mich an: „Stolz auf mich? Wenn das wahr sein sollte, dann habe ich irgend etwas falsch gemacht.“

Er versank in tiefes Grübeln, stopfte dabei ein Sardellentoastbrötchen in sich hinein, goß sich einen Gin ein und mischte ihn mit Tonicwasser, dann meinte er herablassend: „Mit euch kann man einfach nicht diskutieren.“ – „O doch, man kann“, widersprach ich, „Aber wie soll eine Diskussion entstehen, wenn ihr die Argumente anderer stets mit einer Handbewegung abtut, sie überschreit oder Recht und Wahrheit nur auf eurer Seite glaubt und den Andersdenkenden gleich zum Feind erklärt, den es mit allen Mitteln zu verunglimpfen gilt?“ – Unser Herr Sohn grinste ironisch und zuckte nur die Achsel. „Um von was anderem zu reden – ich habe für diesen Monat noch nicht...“

Ich blätterte ihm ein paar Scheine hin. „Damit du siehst, daß Repression nicht meine Art ist“, bemerkte ich. Unser Herr Sohn zählte nach, stopfte das Geld in die Hosentasche und sagte: „Danke!“ Es klang... nein, dankbar klang es nicht, aber so ein ganz klein wenig... Nun, sagen wir anerkennend. Als er aus dem Zimmer war, sagte ich zu meiner Frau: „Da staunst du, nicht wahr? Er hat ganz deutlich ‚Danke‘ gesagt.“ Meine Frau lächelte weise, wie nur Mütter lächeln können, dann meinte sie: „Ob er schon einmal überlegt hat, daß man das Establishment nur bekämpfen kann, wenn das Establishment diesen Kampf finanziert?“ Reinhard Ackermann



Ausbildungsberufe

Der Dreher

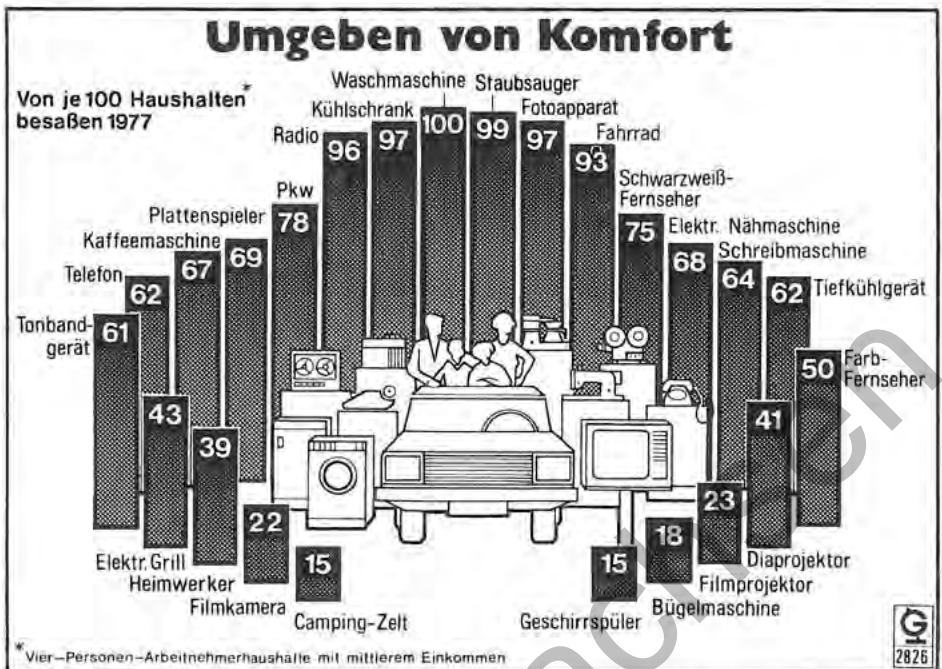
In Heft 4/5 78 veröffentlichten wir einen ausführlichen Beitrag über die Berufsausbildung bei Opel, der sich mit den grundsätzlichen Aspekten der Ausbildung in einem großen Automobilunternehmen befaßte. In einer losen Folge wollen wir jetzt über die verschiedenen technisch/gewerblichen und kaufmännischen Ausbildungsberufe bei uns berichten, beginnend mit dem Dreher, einem von 18 Ausbildungsberufen in unserem Unternehmen.

Einfacher Maschinengriff, Grundkörper eines Zahnrads, Getriebewelle. Das sind nur drei zufällig herausgegriffene Werkstücke, die ein Dreher herstellen können muß. Sein Tätigkeitsfeld reicht natürlich sehr viel weiter. Er bearbeitet alle rotations-symmetrischen Maschinen-, Werkzeug- und Apparateile aus Metall oder Kunststoff. Lang- und Plandrehen, Ein-, Ab-, Ausstechen, Formdrehen, Gewindschneiden sind für ihn bekannte Techniken. Er muß „seine“ Drehmaschine einrichten können und wissen, welche Drehmeißel für welche Arbeiten einzusetzen sind. Auch mit dem Scharfschleifen seiner Drehmeißel muß er sich auskennen. Der Dreher leistet Präzisionsarbeit und ist ein gesuchter Spezialist.

Als Vorbildung für den künftigen Dreher wird der Hauptschulabschluß oder eine vergleichbare Schulbildung verlangt. Die Ausbildungszeit beträgt drei Jahre; ausgebildet wird dieser Beruf in allen drei Werken.

Spiegelbild des Wohlstands

Wie hoch der Lebensstandard in der Bundesrepublik ist, läßt sich nicht nur an der Höhe der Einkommen ablesen. Aufschlußreich ist auch, was und wieviel sich die Bundesbürger von ihrem Geld leisten können. Nahezu jeder statistische Durchschnittshaushalt (gemeint ist eine Arbeitnehmerfamilie mit zwei Kindern und mittlerem Einkommen) besitzt heute eine Waschmaschine, einen Kühlschrank oder einen Fernseher (bunt oder schwarzweiß). Vier von fünf Familien (78 Prozent) haben ein Auto; und telefonisch erreichbar sind knapp zwei Drittel aller Haushalte. Das geht aus einer kürzlichen Untersuchung des Statistischen Bundesamtes über die Ausstattung mit langlebigen Gebrauchsgütern hervor. Ein Vergleich mit ähnlichen Erhebungen aus früheren Jahren erlaubt das Fazit: Was damals oft



noch als Luxus angesehen wurde und für manche unerschwinglich war, ist heute zum großen Teil Selbstverständlichkeit.

Und das gilt nicht nur für einige wenige, sondern für die Mehrzahl der bundesdeutschen Familien. Globus

Wir gedenken

Rüsselsheim

Stephan Kunz, Rentner
geb. 13.6.98 gest. 12.8.78

Willi Stolz, Rentner
geb. 9.4.11 gest. 17.8.78

Adam Michel, Rentner
geb. 8.7.93 gest. 21.8.78

Karl Volk, Rentner
geb. 17.1.06 gest. 21.8.78

Franz Molitor, Rentner
geb. 15.4.92 gest. 22.8.78

Josef Russ, Rentner
geb. 22.2.05 gest. 22.8.78

Wilhelm Wartmann, Rentner
geb. 3.3.07 gest. 22.8.78

Lorenz Seemann, Rentner
geb. 5.6.00 gest. 24.8.78

Peter Wucher, Rentner
geb. 24.12.91 gest. 24.8.78

Jakob Hartmann, Rentner
geb. 25.10.06 gest. 26.8.78

Wilhelm Hirsch, Rentner
geb. 12.10.96 gest. 26.8.78

Philipp Scheib, Rentner
geb. 14.11.95 gest. 26.8.78

Ernst Marquardt, Rentner
geb. 27.4.97 gest. 27.8.78

Johann Wenz, Rentner
geb. 25.5.08 gest. 28.8.78

Leonhard Trautmann, Rentner
geb. 23.3.12 gest. 31.8.78

Arthur Vogelbein, Rentner
geb. 21.11.20 gest. 31.8.78

Willi Hauff, Insp.u.Qual.Ktr.
geb. 6.5.18 gest. 1.9.78

Wilhelm Bauer, Rentner
geb. 15.12.96 gest. 2.9.78

Wilhelm Stöckl, Rentner
geb. 20.12.30 gest. 2.9.78

Johann Laun, Rentner
geb. 5.3.97 gest. 3.9.78

Johannes Schmitt, Rentner
geb. 1.11.92 gest. 4.9.78

Bruno Tacka, Rentner
geb. 20.7.15 gest. 4.9.78

Herbert Wruck, Rentner
geb. 11.12.23 gest. 4.9.78

Friedrich Jäger, Rentner
geb. 8.1.95 gest. 5.9.78

Reinhold Pietsch, Rentner
geb. 5.1.07 gest. 5.9.78

Anneliese Reith, Chassis-Teile
geb. 25.4.32 gest. 6.9.78

Erwin Balke, Rentner
geb. 6.10.15 gest. 6.9.78

Wilhelm Hahl, Rentner
geb. 3.8.14 gest. 6.9.78

Philipp Gern, Rentner
geb. 30.5.12 gest. 7.9.78

Fritz Lantelme, Rentner
geb. 1.6.08 gest. 8.9.78

Otto Faulstich, Rentner
geb. 24.2.08 gest. 10.9.78

Heinrich Kölsch, Wagenendmont.
geb. 14.4.34 gest. 10.9.78

Johann Richter, Rentner
geb. 27.1.03 gest. 10.9.78

Horst Burkert, Besch.-Eins.
geb. 15.1.30 gest. 12.9.78

Julius Klein, Rentner
geb. 17.7.96 gest. 12.9.78

Peter Kreer, Rentner
geb. 26.3.19 gest. 12.9.78

Ernst Münzberg, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 24.1.26 gest. 13.9.78

Georg Roth, Rentner
geb. 13.10.03 gest. 13.9.78

Hans Eichner, Rentner
geb. 11.1.15 gest. 14.9.78

Adolf Hemmrich, Rentner
geb. 22.8.00 gest. 14.9.78

Johann Schott, Rentner
geb. 23.6.02 gest. 14.9.78

Hans Becker, Rentner
geb. 8.12.04 gest. 15.9.78

Willy Kiefer, Rentner
geb. 16.12.08 gest. 15.9.78

Ernst Nauheimer, Rentner
geb. 21.2.09 gest. 15.9.78

K. H. Borger, Fertigungsmat.Eink.
geb. 28.7.28 gest. 16.9.78

Georg Diehl, Rentner
geb. 3.8.02 gest. 17.9.78

Heinrich Flauaus, Rentner
geb. 5.1.13 gest. 17.9.78

Heinrich Schmidt, Rentner
geb. 14.5.13 gest. 17.9.78

Elisabeth Föhlinger, Ordnungsd.
geb. 12.12.19 gest. 19.9.78

Helmut Hahn, Instandhaltung
geb. 3.8.39 gest. 19.9.78

Franz Müller, Rentner
geb. 22.9.09 gest. 20.9.78

Josef Höhn, Fahrzeugdispositon
geb. 2.10.37 gest. 23.9.78

Heinr. Lobscheidt, PEK
geb. 23.1.39 gest. 23.9.78

Bochum

Helmut Waldhelm, Werksanlagen
geb. 13.9.22 gest. 28.8.78

Gottfried Walther, Härterei
geb. 23.6.20 gest. 8.9.78

Ewald Becker, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 5.7.18 gest. 11.9.78

Christel Rzadkowsky, Ind.Engin.
geb. 22.3.44 gest. 21.9.78

Kaiserslautern

Hartwig Wirth, Inspektion
geb. 7.12.36 gest. 24.6.78

Hans Hautz, Werkzeugbau
geb. 15.7.49 gest. 18.7.78

Achim Wätzold, Produktion
geb. 6.8.34 gest. 11.9.78



WERK BOCHUM



Mensa-Restaurant: Auftritt von Petra & Peter. Vorne Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt, der aus Rüsselsheim gekommen war.

ZWEITE JUBILARFEIER DES WERKES BOCHUM Die Alltagsorgen beiseite legen...

Im September 1960 wurde mit dem Bau des Werkes begonnen. Die Einweihung war im Oktober 1962. Folgt man richtig, so könnte es im Werk Bochum eigentlich erst ab 1985 die ersten Jubilare geben. Hat sich der Computer geirrt oder hatte sich die Verwaltung verrechnet, wenn im Werk Bochum von einer Jubilarfeste die Rede ist?

Nein, im Zuge der Werksgründung gab es Versetzungen vom Stammwerk Rüsselsheim nach Bochum; außerdem gibt es Mitarbeiter, die früher im Bergbau tätig waren und den sogenannten „Bergmannsversorgungsschein“ besitzen. Ihnen muß die Bergbauzeit auf die Opel-Dienstzeit angerechnet werden.

So kommen wir im Jahre 1978 auf 32 Jubilare. Die Gratulationscour, bei der Diplom, Ehrennadel und Geschenke überreicht wurden, findet jeweils einen Tag vor dem eigentlichen Tag des Jubiläums statt, weil der Werksangehörige an seinem Jubiläumstag von der Arbeit freigestellt wird. Außer der persönlichen Ehrung gibt es dann noch die jährliche Gemeinschaftsfeste mit allen Jubilaren. Diese Feier fand jetzt am 29. September im Mensa-Restaurant der Ruhr-Universität statt, zu der die Sozialabteilung die erforderlichen Vorbereitungen getroffen hatte.

18.30 Uhr. Rund 110 Personen – die Jubilare mit 25- und 40jähriger Dienstzeit, ihre Ehepartner, die Werksleitung,

Vertreter des Betriebsrates, die beiden Bochumer Vertreter im Aufsichtsrat sowie die Vorgesetzten der Jubilare – waren der Einladung gefolgt. Aus Rüsselsheim war Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt gekommen.

Zur Begrüßung gab es ein Erfrischungsgetränk. In einem Vorraum, wo sich sonst Professoren treffen, Gäste bewirtet werden und auch schon Minister gegessen haben, fand der sogenannte „Akademische Teil“ statt. K. Langendorf, Leiter der Sozialabteilung, eröffnete die Feier mit einem kurzen Grußwort. T. R. Faber, Leiter des Werkes, sprach anschließend zu den Jubilaren. Er dankte den ehemaligen Rüsselsheimer Werksangehörigen und den Mitarbeitern, die früher im Bergbau tätig waren, für die geleistete Arbeit und führte unter anderem aus:

„Ein Werk braucht Mitarbeiter, die mit dem Betrieb verwachsen sind, aber auch



Auftakt im Vorraum der Mensa: Ehrung der Jubilare.



Die „All Stars“ in Aktion.



Die Tänzer kamen auf ihre Kosten.



Das Kalte Büfett brachte für jeden etwas.

bereit sind, Konsequenzen aus neuen Entwicklungen zu ziehen. Diese Mitarbeiter sind das Rückgrat des Unternehmens. Ohne Sie, meine lieben Jubilare, hätte Opel – und besonders das Werk Bochum – nicht zu dem werden können, was es heute ist. Es gab in der zurückliegenden Zeit nicht nur Erfolge, es mußten auch Durststrecken durchgestanden werden. Wir haben aber dank Ihrer Mithilfe und Ihrer Treue und Pflichterfüllung in guten und weniger guten Tagen stets Lösungen gefunden, die für das Unternehmen und seine Mitarbeiter von Nutzen waren.“

Der Leiter des Werkes nannte dann Daten und Erfolgszahlen aus der Bochumer Werksgeschichte, sprach von den umfangreichen Umbauten im Werk, hob die Sozialleistungen hervor, erwähnte den Neubau der Lehrwerkstatt und forderte die Jubilare auf, die allgemeinen Alltagsorgen beiseite zu legen und dem Frohsinn vollen Raum zu geben.

P. Labensberg, der danach im Namen des Betriebsrates sprach, erwähnte, daß man durch die Jubilare daran erinnert werde, kein so neuer und junger Betrieb mehr zu sein. Auf die zurückliegende Zeit bezogen sagte er, daß durch ein hartes Zusammenraufen eine feste Stammebelegschaft entstanden sei, zu der auch im besonderen die Jubilare beigetragen und dem Bochumer Werk die Prägung gegeben hätten. Wir würden jeder Konkurrenz standhalten und dem Rüsselsheimer Werk nicht nachstehen.

E. Eurich, 40 Jahre bei Opel, sprach im Namen der Jubilare. Er dankte Geschäftsleitung und Betriebsrat für die freundlichen, lobenden und auch nachdenklichen Worte. Er rief in Erinnerung, daß man in frühen Zeiten mit dem Fahrrad zum Werk gefahren sei und für ein Auto der unteren Klasse den Lohn von 3.500 Stunden auf den Tisch habe blättern müssen. Daß sich diese Situation geändert

habe, daran sei jeder auf seine Art beteiligt.

Nach den Ansprachen folgte der bunte Teil mit Kaltem Büfett, flotter Musik, verschiedenen Darbietungen und Tanz. Die „All Stars“ unter Leitung von H. Weiß, der Werksangehöriger ist, sorgten für den musikalischen Rahmen. Hannes Vogt als Conferencier war der Wegbereiter der guten Laune. Petra & Peter erfreuten mit ihrem Gesang, und Jens Hudek mit seinen Schlagern und Chansons war die Stimmungskanone des Abends.

Der geplante Schluß der Feier mußte zweimal verschoben werden; eine Bedienstete der Mensa stürmte auf die Tanzfläche und brachte die Tänzer in Schwung, ein Beweis mehr, daß die Alltagsorgen an diesem Abend vergessen wurden.

In wenigen Zeilen

Zum 1. September wurden 136 Auszubildende eingestellt. 121 wollen einen gewerblichen Beruf erlernen; 15 Mädchen erhalten eine Ausbildung als Bürogehilfin. Bei den gewerblichen Auszubildenden haben wir zum ersten Mal Mädchen dabei. Drei von ihnen wollen Dreherin, und eine will Elektrikerin werden.

Für das Winterhalbjahr 1978/79 wurden für den Ausgleichssport wieder Sportplätze angemietet. Auskünfte erteilt die Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407 (Werk Bochum).

Am 9. und 11. Oktober haben jeweils im Werk I und im Werk II Jugendversammlungen stattgefunden.



Wieder einmal ist im Werk Bochum eine Höchstprämie von DM 50.000,- erzielt worden. Der Leiter des Werkes, T. R. Faber, übergab diese und drei weitere Prämien in Höhe von DM 52.000,- vor kurzem an die vier Einsender im Beisein der zuständigen Führungskräfte.

Die Ideen der realisierten Verbesserungsvorschläge reichten von Frachtkosteneinsparungen über Elektrikänderungen bis zur besseren Verschachte-

VV-Wesen aktuell

lung von Neumaterial in unserer Preßwerkstofffertigung. Damit ist wieder einmal bewiesen, daß das Vorschlagswesen – richtig eingespannt – für unsere Mitarbeiter eine einträgliche Einrichtung sein kann; selbst kleine Veränderungen haben oftmals eine große Wirkung, man muß sie nur an der richti-

gen Stelle einreichen: **IM VORSCHLAGSWESEN.**

Unser Bild zeigt die vier erfolgreichen Einsender links und rechts neben T. R. Faber und E. Eurich, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, mit ihren Vorgesetzten. Nach der Überreichung der Prämien wurde noch zwei Stunden diskutiert. Man sprach über Bearbeitungsdauer, Reklamationen, Ablehnungen und Prämienhöhe.

Er läuft und läuft und läuft...

Diesmal haben wir G. Neuhoff im Visier. Er ist seit 1968 bei uns beschäftigt und arbeitet im Motorenbau. Auf dem elterlichen Hof in Ostpreußen groß geworden, noch kurz vor Kriegsende zur Wehrmacht eingezogen, kam er in russische Gefangenschaft. Nach der Entlassung hat er eine Zeitlang in Sachsen gelebt, dann ist er zu seinem Bruder nach Bochum gezogen. Hier konnte er im Bergbau unterkommen. Er hat es bis zum Hauer gebracht und war während seiner 20jährigen Bergbautätigkeit 17 Jahre Mitglied der Grubenwehr. Für seine Mitgliedschaft in dieser Rettungsorganisation und seine besonderen Verdienste hat ihm der Bundespräsident eine Verdienstmedaille verliehen. Dann kam die Bergbaukrise, und G. Neuhoff nahm bei Opel die Arbeit auf.

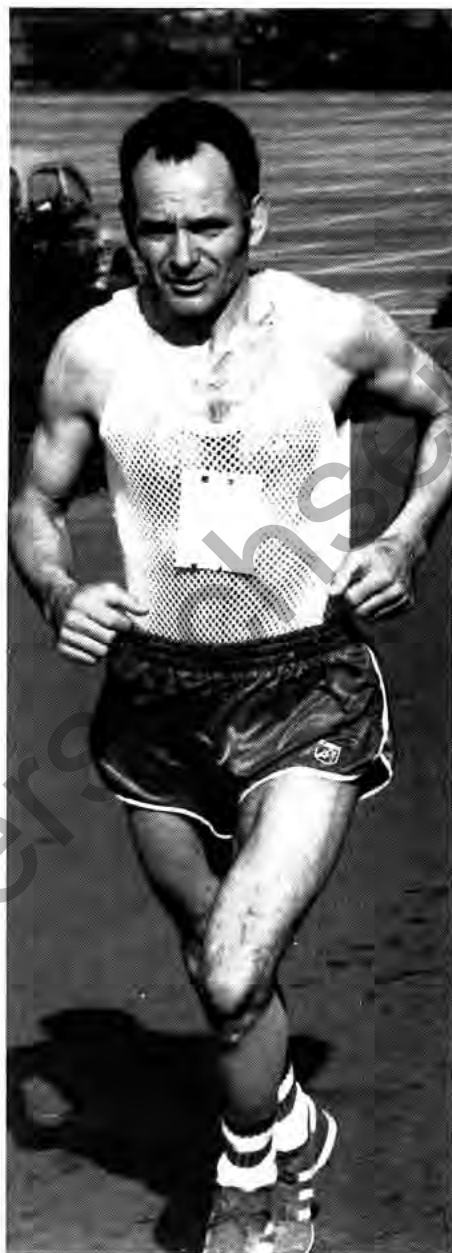
Viele Erfolge

Der Sport war seit frühester Jugend sein Hobby. Er erinnert sich, daß er bereits in seiner Heimat in Ostpreußen oft bei Sportwettkämpfen dabei war und erste Plätze belegen konnte. Er hat Fußball gespielt und geboxt. Schwimmen und Wandern gehörten ebenfalls zu seinen Freizeitbeschäftigungen. Seinen weiteren sportlichen Werdegang beschreibt unser Mitarbeiter so: „Durch 20 harte Bergbaujahre war mancher Muskel nicht mehr so richtig beweglich. Darum begann ich vor 5 Jahren mit dem Langlauf. Ich bemerkte, daß meine Muskeln durch das Laufen lockerer und elastischer wurden. So trat ich als aktives Mitglied dem 'L. G. Herne'

bei. Dort konnte ich in meiner Altersklasse bisher gute Erfolge erzielen.“

Wir fragten nach diesen Erfolgen: G. Neuhoff war 1977 und 1978 Kreismeister über 3.000 und 15.000 m, Westfalenmeister im Marathonlauf mit einer Zeit von 2,57 Stunden (5. Platz), 2. und 3. Platz bei Läufen über 10, 15 und 20 km. Einen 10-km-Waldlauf schaffte er in 9,57 Minuten (3. Platz), den 1. Platz bei einem Volkslauf in Castrop, den 2. Platz sicherte er sich mit einer Zeit von 9,21 Stunden bei einem 100-km-Lauf. Noch vor ein paar Tagen konnte unser Mitarbeiter beim 10. internationalen Volkslauf „Rund um den Gysenberg“ im 10-km-Volkslauf den 1. Sieg erringen. Er wurde auch in den verschiedenen Klassen mit dem Sportabzeichen ausgezeichnet. Seine Frau, die ebenfalls bei Opel arbeitet, hat schon allerhand von ihrem Mann gelernt. Sie konnte bei einem Volkslauf kürzlich auch den 1. Platz belegen. Eine sportliche Familie!

Wenn man so erfolgreich im Sport ist, muß man auch hart trainieren. G. Neuhoff ließ durchblicken, daß er in der Woche etwa 100 km läuft. Schlechtes Wetter sei dabei kein Hindernis. „Noch nie fühlte ich mich gesundheitlich so wohl wie jetzt. Ich habe bei Opel noch nicht einen Tag wegen Krankheit gefehlt“, sagte uns G. Neuhoff im Gespräch. Wir können ihm im Namen der Leserschaft nur weiterhin alles Gute wünschen. Ob er wohl Nachahmer finden wird?



Interparlamentarier Gäste des Werkes

Rund 40 Teilnehmer der Konferenz der Interparlamentarischen Union in Bonn besuchten vor kurzem unser Bochumer Werk. Fertigungsleiter H. G. Dörr begrüßte die Abgeordneten aus Afrika, Asien, Europa und Nordamerika, die zum größten Teil zum ersten Male ein modernes Automobilwerk besichtigten. Entsprechend groß war auch das Interesse bei den Parlamentariern, die sich eine Woche in der Bundesrepublik Deutschland aufgehalten haben. Einstimmig wurde der Besuch bei Opel als eine wertvolle Bereicherung des Programms anerkannt.

Unser Bild zeigt einen Teil der Besuchergruppe bei Ankunft im Empfangsraum D 1, wo die Interparlamentarier begrüßt und vor der Werksbesichtigung Erklärungen am Werksmodell in englischer und französischer Sprache gegeben wurden.



BOCHUMER STREIFLICHTER

25 Jahre „Neues Schauspielhaus“

Mit Eröffnung der Spielzeit 78/79 wird das Schauspielhaus an der Königsallee 25 Jahre alt. Die Senioren der Stadt werden sich noch an das alte „Stadttheater“ an gleicher Stelle erinnern, das bei dem schweren Luftangriff auf Bochum am 4.11.44 durch Spreng- und Brandbomben zerstört wurde. Ab Dezember 1945 wurde im großen Saal des damaligen „Parkhauses“ im Stadtpark wieder ein regelmäßiger Theaterbetrieb aufgenommen. Dies konnte aber nur ein Notbehelf sein.

Aus acht zur Diskussion stehenden Architekten wurde Prof. Graubner, Hannover, am 17.1.1950 vom Hauptausschuß der Auftrag zur Erstellung eines Planes zur Errichtung des Hauses an alter Stelle erteilt. Am 1.2.1951 beschloß der Hauptausschuß, den Aufbau nach den von Prof. Graubner vorgelegten Plänen durchführen zu lassen. Das Bautagebuch reicht vom 1.6.1951, Niederbringung langer Stahlbetonpfähle zur Sicherung der Gründung des Bauwerkes, über das Richtfest am 2.5.1952 bis zu den Abschlußarbeiten, Einbau einer Klimaanlage. Am 15.8.1953 verließ der letzte Bauhandwerker das Haus.

Am 23. September 1953 wurde dann die erste Spielzeit im neuen Schauspielhaus unter der Intendanz von Hans Schalla mit der Inszenierung von Shakespeares „Richard III.“ eröffnet. Die Titelrolle spielte Hans Ernst Jäger. Die damalige Kultusministerin des Landes Nordrhein-Westfalen schrieb in ihrem Grußwort zur Eröffnung des Hauses:

„Dank der Initiative einer verantwortungsbewußten, dem Kulturleben aufgeschlossenen Stadtvertretung und Stadtver-

waltung sowie mit Unterstützung einer kunstsinnigen Bürgerschaft hat das Bochumer Theater nunmehr am alten Standort wieder sein würdiges, eigenes Haus erhalten. Der Bau entspricht seiner hohen Aufgabe, kultureller Mittelpunkt zu sein und zugleich die große Theatertradition zu wahren ...“ Bochums Oberstadtdirektor schrieb: „Bochum hat gebaut. Ein schönes Werk ist entstanden. Es ist echt und wahr. Mögen, wenn sich die Pforten öffnen, Poesie, Prosa und Musik helfen, die lauschenden Menschen menschlicher werden zu lassen.“

In der erfolgreichen Anstrengung der Stadt Bochum zeigte sich der Wille, geeignete Voraussetzungen für die Kontinuität von Theaterarbeit und die herausragende Stellung des Bochumer Schauspielhauses in der Industrie- und Kulturlandschaft Ruhrgebiet zu schaffen. Über Jahrzehnte hinweg hing der Ruf des Schauspielhauses eng mit den Namen Saladin Schmitt und Hans Schalla zusammen. Peter Zadek, Schallas Nachfolger, verwirklichte seine Auffassung von „Volkstheater“ in Bochum. Sein „BO-Theater“ war aufregend und nicht nur in der Ruhr-Region, sondern auch im internationalen Rahmen erfolgreich. Es gehörte zu den meist diskutierten und zitierten Sprechtheatern. Zum 1.2.1977 gab Zadek seine Position, zuletzt Mitglied eines Dreierdirektoriums, vorzeitig auf. Er wollte ausschließlich inszenieren, mochte keine Leitungsfunktion mehr ausüben. Nach der nun beginnenden Spielzeit, für die das verbliebene Direktorium und ein künstlerisch beratender Regisseur verantwortlich zeichnen, wird ab der Spielzeit 1979/80 der Stuttgarter Schauspielregisseur Claus Peymann der neue künstlerische Leiter unseres Theaters sein.

WICHTIG

Verkehrsregelung auf den Parkplätzen

Um Unklarheiten beim Befahren der Parkplätze unseres Bochumer Werkes zu beseitigen und die Verkehrsabläufe weiter zu verbessern, geben wir folgende Regeln bekannt:

a) Die Fahrwege auf den Parkplätzen sollten nur in den durch aufgezeichnete Fahrtrichtungspfeile angegebenen Richtungen befahren werden. Daraus ergibt sich, daß die Fahrzeuge vorwärts in die Parkboxen hinein und rückwärts aus den Parkboxen heraus gefahren werden.

b) Wenn Regel a) befolgt wird und die Fahrwege in der vorgeschriebenen Richtung befahren werden, gilt an den Einmündungen der Fahrwege untereinander die Regel „rechts vor links“.

c) Die Regel „rechts vor links“ gilt nicht, wenn ein Fahrer mit seinem Fahrzeug aus einer Parkbox oder von einem Abstellplatz in einen Fahrweg einfährt; sie gilt ebenfalls nicht, wenn – verbotenerweise – quer über die Parkplatzeinteilung hinweg oder auf einem Fahrweg entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung gefahren wird.

d) Die Fahrgeschwindigkeit soll nicht in km/h generell festgelegt sein, sondern den gegebenen Verkehrsverhältnissen von den Fahrern selbst angepaßt werden. In den Spitzenzeiten des Schichtwechsels, in denen sehr viele Fußgänger zwischen den Fahrzeugen zu ihren Wagen gehen, sollte die Fahrgeschwindigkeit deshalb in diesen Bereichen nicht über Schrittgeschwindigkeit liegen.



Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN



Bild 1

DER ERNST DES LEBENS BEGINNT

Der erste Tag der Neuen

Am 1. September 1978 traten 53 Schulabgänger ihre Lehre im Werk Kaiserslautern an. Aufgrund der im Bau befindlichen Erweiterung unserer Lehrwerkstatt konnte in diesem Jahr die Einstellquote für Auszubildende um 50 Prozent erhöht werden. Wir haben die ersten Schritte der neuen „Opelaner“ in Bildern festgehalten.

Erwartungsvoll und unbefangen schritten sie durch das Portal (Bild 1). Obwohl Petrus es an diesem Tage gar nicht gut mit ihnen meinte, betraten sie strahlend die Lehrwerkstatt (Bild 2). Man war offensichtlich gespannt, was dieser Tag nun

bringen würde. Nach einer kurzen Begrüßung durch den Abteilungsleiter der Personalabteilung-Lohnempfänger, Hermann Köpfe (Bild 3), mußte jeder seinen Personalschein, auf dem die wichtigsten Daten jedes einzelnen stehen, unterschrei-

ben. Gleichzeitig erhielt jeder ein Exemplar der Arbeitsordnung ausgehändigt. Es folgte ein kurzer Rundgang durch die Lehrwerkstatt, wo man ihnen die einzelnen Stationen ihrer Ausbildungszeit zeigte. Inzwischen wurde im Speisesaal die



Bild 2

Bild 3



Bild 4



Bild 5





Bild 6

Schutzbekleidung geordnet nach den unterschiedlichen Größen bereitgelegt.

Zum ersten Mal erhielten die Jugendlichen flotte Latzhosen mit Lumberjacks als Schutzbekleidung (Bild 4). Sie ersetzen zwar keine Jeans, aber sie geben Sicherheit am Arbeitsplatz. Auf unserer Bildserie hilft Meister H. Müller mit, den passenden Anzug zu finden (Bild 5). Wie man sieht, paßt er, und der Auszubildende R. Bahr (Bild 6) nimmt ihn strahlend mit in den Umkleieraum. Im Umkleieraum wurde jedem sein bereits reservierter Spind zugeteilt, in dem nun die



Bild 7

Bild 8



Bild 9

Bild 10



persönlichen Gegenstände aufbewahrt werden (Bild 7).

An so einem Tag vergeht die Zeit wie im Fluge, und im Nu war die Mittagszeit herangerückt. Zum ersten Mal gab es kein Mittagessen bei Mutter, aber man hatte den Eindruck (Bild 8), daß das Essen unserer Werksverpflegung gut mundete. Aufgrund terminlicher Schwierigkeiten konnte die offizielle Begrüßung durch Geschäftsleitung und Betriebsrat erst am Nachmittag erfolgen. Auf unseren Bildern erkennen wir den Hauptabteilungsleiter der Personal- und Sozialabteilung, K.-E. Happel (Bild 9), der die Auszubildenden im Namen der Geschäftsleitung herzlich

willkommen hieß. Im Namen des Betriebsrates und des Ausschusses für Aus- und Weiterbildung begrüßte D. Krüger die „Neuen“ in der Lehrwerkstatt (Bild 10).

Der erste Tag im Berufsleben klang aus mit einem Informationsfilm über unser Unternehmen und einem Film über die Arbeitssicherheit. Ernst wurde es erst so richtig am nächsten Tag, denn da hieß es: Ran an die Arbeit!

Ende des Kaiserslautern-Teils



Opel-Produktschau '78



Rekord-Caravan: das Freizeitvergnügen

Kombilimousinen haben sich längst vom „Lieferwagen“-Image befreit. Die beiden wichtigsten Gründe dafür sind zum einen der Trend in der mobilen Freizeitgesellschaft, einfach „mehr mit ins Grüne“ nehmen zu können, und zum zweiten der Umstand, daß sich Automobile dieser Gattung von den Limousinen nur mehr durch die Form unterscheiden. Letztlich hängt die Kaufentscheidung oft von der Größe der zu befördernden Familie und der Menge der Zuladung ab.

Wesentliches Merkmal der Caravan-Karosserie ist die Größe des nutzbaren Stauraumes. Der Rekord-Caravan schluckt im wahrsten Sinne des Wortes eines der größten Pakete in seiner Klasse. Insgesamt verfügt das Transportabteil des Rekord-Caravan über ein Volumen bis 1638 Litern. Die Länge des großen Stauraumes beträgt 1951 mm bei umgelegter Rücksitzlehne, die Breite am Radeinbau 1139 mm, über den Radkästen sogar 1411 mm.

Die Höhe liegt bei 759 mm. Dem Schutz der Insassen vor losem Ladegut bei einem Aufprall oder bei Vollbremsungen dienen das schon bewährte, ab Werk lieferbare Sicher-

heitsnetz (das beim 50 km/h-Crashtest eine 25 kg schwere Kiste mühelos hält) und Querkraftschlösser, die ein Ausbrechen der Halterung der Rücksitzlehne auch bei einem heftigen Aufprall zuverlässig verhindern.

Lieferbar ist der Rekord-Caravan als Drei- und Fünftürer in Normalausführung oder auf Wunsch als fünftüriger Luxus-Wagen. Für die komfortable und fahrsichere Kombi-Limousine steht das gleiche Motoren-Programm wie für die übrigen Rekord-Versionen zur Verfügung; an der Spitze das Zweiliter-Einspritztriebwerk (Bosch-L-Jetronic) mit 81 kW (110 PS) und Fahrleistungen, die für sich selbst sprechen. Wie dieser Motor entsprechen auch die anderen fünf dem Triebwerksprogramm der Limousine: Serienmäßig ist der 1,9 Liter N mit 55 kW (75 PS) für Normalbenzin, auf Wunsch können ein Diesel (2,3 Liter, 48 kW/65 PS), ein 1,7 Liter N (44 kW/60 PS), ein 2,0 Liter N (66 kW/90 PS) und ein 2,0 Liter S (74 kW/100 PS) geordert werden.

Der Rekord-Caravan vereinigt den Komfort einer Limousine mit den Vorzügen einer Spitzen-Ladekapazität.