

# OPEL POST

$\frac{6}{78}$

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft



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

Leitartikel .....	2
Kurz berichtet .....	3
Verkehrszählung .....	4
Veteranen-Rallye .....	5
Personalien .....	6
Leserbriefe .....	8
Abenteuer mit RAK 2 .....	9
Altentagesstätte .....	13
Beobachtungen .....	15
BKK-Notizen .....	16
Dies + Das .....	16
Pressestimmen .....	17
Jubilare .....	21
Ruhestand .....	23
Kfz-Technik: Aquaplaning ..	24
Auto-Ratgeber .....	26
Wir gedenken .....	29
Werk Bochum .....	30
Werk Kaiserslautern .....	34
Produktschau '78 .....	36

## Titelbild

Das Bild zeigt einen Prototyp des MONZA im Turiner Windkanal während der Entwicklungsphase dieses neuen Modells. Gerade von der Coupé-Version einer Modellreihe werden neben anderen Vorzügen hohe Fahrleistungen erwartet. Dazu kann der Aerodynamiker entscheidende Beiträge liefern. Durch die während der Entwicklungszeit der neuen Modelle geleistete zweieinhalbjährige intensive Arbeit im Windkanal wurde das Styling der Wagen stark beeinflusst. Was die Presse über unsere Neuen sagt, finden unsere Leser auf den gelben Innenseiten dieses Heftes.

# Ein schlechtes Rezept

*Die Schlagwortproduzenten aus der chaotischen Ecke haben sich vor den Betriebsratswahlen wieder lautstark bemerkbar gemacht. Fast kein Tag ohne Flugblätter. Und jedes voll mit Angriffen gegen Betriebsrat, Gewerkschaft, Arbeitgeber, Regierung und Parteien. Jede der rivalisierenden Gruppen wollte dabei die andere übertreffen, griff in die Requisitenkiste der Demagogie. Neidkomplexe wurden geweckt, Gräben aufgerissen, es wurde beschuldigt, unterstellt, verallgemeinert und gedroht.*

*Daß es in den Tarifgebieten unseres Unternehmens keine Streiks gab und die kurzfristige Arbeitsniederlegung in einigen Werksbereichen während der internen Verhandlungen sich nicht zu einem betrieblichen Flächenbrand ausweiteten, an dessen Feuer sie ihr politisches Süppchen kochen wollten, hat sie tief getroffen. Schuldige für einen solchen „Verrat“ an der Arbeiterklasse sind dann schnell gefunden: Gewerkschaft und Betriebsrat. Dabei übersehen sie, daß die Belegschaft sich nicht für vordergründige Aktionen hergibt, die nichts einbringen oder laufende Verhandlungen nur negativ beeinflussen.*

*Daß unsere Vereinfacher die Worte Vernunft und Kompromißbereitschaft aus ihrem Sprachschatz gestrichen haben — wen wundert es? Anerkennung für positive Leistungen und soziale Errungenschaften, was unter anderem wieder in dem Rechenschaftsbericht zur Betriebsräteversammlung 1977 zum Ausdruck kam, gibt es nicht, darf es nicht geben, weil es nicht in das Konzept dieser Leute paßt. Daß sie alle Übel auf unserem Globus nur bei uns sehen, obwohl sie genau wissen sollten, daß es nirgendwo eine heile Welt gibt, Unzulänglichkeiten überall in der Natur der Sache, im Wesen der Dinge liegen, zeigt, wie begrenzt ihr Horizont ist.*

*Der von ihnen aufgezeigte „Weg in eine glückliche Zukunft“ würde schon bald in politischer und wirtschaftlicher Unordnung enden, so überzogen sind die Forderungen, so unrealistisch die Vorstellungen, so ohne jeden Bezug zu den tatsächlichen Gegebenheiten angesichts einer weltweiten Konkurrenz*

*und eines starken Kostendrucks auf allen Gebieten. Wer keine Verantwortung trägt, kann die Warnungen und Mahnungen neutraler Gremien oder Fachleute beziehungsweise die der Regierung leicht in den Wind schlagen und die Realitäten auf den Kopf stellen. Fordern ist immer populär.*

*Daß Maßlosigkeit ein schlechtes Rezept ist, wissen sie natürlich genau. Sie sind ja nicht dumm. Als verbohrte Weltverbesserer setzen sie aber auf chaotische Verhältnisse, weil sie hoffen, nur dann Chancen zu haben. Für ihre Ziele ist ihnen jede Parole recht. Genau besehen, wollen sie die Menschen in den Betrieben für dumm verkaufen. Die aber haben zum größten Teil erkannt, daß die von diesen Gruppen geforderte totale Konfrontation völlig unrealistisch ist, weil dann schon bald nichts mehr liefe. Zum Schaden aller.*

*Sicherlich entspricht die bei uns gelebte Praxis nicht voll der Theorie, liegt — ganz allgemein gesehen — noch manches im argen. Da sind kritische Worte am Platze, muß der Finger auf offene Wunden gelegt, müssen Änderungen angestrebt werden, aber von den berufenen und gewählten Anwälten der Arbeitnehmerschaft, die die demokratischen Spielregeln kennen und akzeptieren, wozu gehört, auch dem Andersdenkenden und ebenfalls dem Tarifpartner, also dem Arbeitgeber, ein bestimmtes Maß an Fairneß zuzugestehen.*

*„Diese Maximen wurden nach 1945 von Millionen von Menschen aufgegriffen. Sie glaubten, daß das Leben nun wieder im Zeichen des Dialogs, der gegenseitigen Anerkennung stehen sollte“, stand unlängst in einem Artikel zum gleichen Thema, in dem es dann weiter hieß: „Klangen ihnen nicht noch die Worte in den Ohren von ‚minderwertigen Rassen‘, ‚vaterlandslosen Gesellen‘ und ‚Novemberebrechern‘ der Weimarer Republik? Nun bricht der Haß von ganz woanders her herein und proklamiert wieder die absolute Verneinung des Bestehenden“.*

*In der Tat, so fing's schon einmal an. Wie es endete, wissen wir. K.H.M.*



## BEILAGE

# Neue Betriebsräte

Über die Betriebsratswahl im vergangenen Monat wird in einer Beilage im Innenteil dieser Ausgabe berichtet. Viele Leser werden sie — wie in früheren Jahren — heraus-trennen, weil die auf diesen Seiten abgebildeten Betriebsräte eine wichtige Unterlage für die tägliche Arbeit sind. (Deshalb haben diese Blätter auch keine Seitenzahlen.) Vor allem die neuen Betriebsräte kennt man meist nur vom Namen. Da ist es nützlich, die Portraitmontage gleich zur Hand zu haben, wenn man wissen will, wie dieser oder jener eigentlich aussieht. Ergänzt wird das Ganze durch einen Redaktionskommentar zur Wahl sowie eine Aufstellung über die Besetzung der Ausschüsse und Kommissionen. Auch im Bochum- und Kaiserslautern-Teil wird auf die dortigen Wahlen eingegangen. (Einzelheiten, unter anderem die Bereichseinteilung, wurden inzwischen auf Werksanschlägen und in internen Verlautbarungen bekanntgegeben.)

## Kurz berichtet

Im Gesamtunternehmen waren Ende Mai 62.096 Mitarbeiter beschäftigt.

Das 500. Baudarlehen in Rüsselsheim seit Einführung der Darlehenszahlungen im Herbst 1974 wurde Ende April ausgezahlt, das 1.000. im Gesamtunternehmen Ende Mai.

Über die erste Sitzung des neuen Aufsichtsrates am 30. Juni berichten wir in der nächsten Ausgabe.

Der in Rüsselsheim über die IG-Metall-Liste in den Betriebsrat gewählte Holger Beigel hat sein Mandat zurückgegeben. Für ihn ist Mustafa Sakar nachgerückt.

Eine Preiserhöhung für unsere Wagen um 3,5 Prozent wurde im Mai bekanntgegeben, ebenfalls die Preise für Senator und Monza. (Einzelheiten für Werksangehörige auf den Werksanschlägen.)

Eine Nachbildung des Opel-Raketenwagens von 1928, über den ab Seite 9 dieses Heftes ausführlich berichtet wird, kann zur Zeit in der „Historischen Ecke“ des Rüsselsheimer Ausstellungsraumes besichtigt werden.

Ab Mai 1978 ist für Ascona und Manta ein 2.0 I-N-Motor neu im Lieferprogramm. Er löst den bisherigen 1.9 I-S-

Motor ab. Ein Preisunterschied ergibt sich dadurch nicht.

Als erstes Unternehmen der Automobilbranche hinterlegte Opel eine Anmeldung beim Europäischen Patentamt in München, das am 1. Juni '78 seine Tätigkeit aufnahm. Wir erhielten die Anmelde-nummer 2, die eine Kfz-Bremse betrifft. (Ein Bericht im nächsten Heft.)

Für den Besuch der englischen Königin in Rheinland-Pfalz am 23. und 24. Mai stellte das Unternehmen zur Beförderung der unmittelbaren Begleitpersonen 14 Fahrzeuge zur Verfügung.

Eine Blutspende-Aktion der Blutspendezentrale Frankfurt des Deutschen Roten Kreuzes findet noch bis zum 23. Juni vor der Sanitätsstation I des Rüsselsheimer Werksärztlichen Dienstes statt. Mitarbeitern, die sich für diese Aktion zur Verfügung stellen, wurde ihr Blutspendetermin mitgeteilt.

Zusammen mit diesem Heft der OPEL POST wird die Broschüre des Bundesministers für Verkehr „Autoferien '78“ ausgegeben.

Eine Hitzeferienregelung ist Anfang Juni vereinbart worden. (Einzelheiten in Rundschreiben und auf Werksanschlägen.)

Dem Wahlauftrag zur Jugendvertreterwahl in Rüsselsheim am 6. Juni waren von den 342 Wahlberechtigten 243 gefolgt (71,09 %). Folgende 9 Kandidaten unter 16 wurden gewählt (Reihenfolge nach der Stimmzahl): Siegfried Engel, Reiner Müller, Karl-Heinz Kreuzer, Frank Scharpenberg, Ariane König, Judith Koza, Michael Grunewald, Bertold Bauer und Achim Dresler. (Ein Bild von einer der ersten Sitzungen der neuen Jugendvertretung im nächsten Heft.)

Das Konzert des Werksorchesters zur Saison-eröffnung am 19. Mai in der Rüsselsheimer Stadthalle wurde von knapp 700 Musikfreunden besucht. — Inzwischenkonzertierte das Orchester noch in den Heimatgemeinden Walldorf (2.6.) und Georgenhausen (8.6.), während es am 24.6. anlässlich des „Tages der offenen Tür“ auf dem Opel-Prüffeld in Dudenhofen sowie am 30. Juni in Wallau konzertieren wird.

Das Werksorchester sucht Mitarbeiter, die Holz- beziehungsweise Blechblasinstrumente nach Noten spielen können. Interessenten melden sich bitte bei J. Schultheis, Tel. 2783, oder A. Wagner, Tel. 2036. (Geprobt wird in der Regel mittwochs zwischen 17 und 19 Uhr.)

Weitere Kurzberichte Seite 7



## Gesamtbetriebsrat und Wirtschaftsausschuß gebildet

Rudolf Hahn wieder Vorsitzender des GBR

Ein Gesamtbetriebsrat ist nach dem Betriebsverfassungsgesetz bekanntlich dann zu bilden, wenn in den einzelnen Werken und Niederlassungen eines Unternehmens Betriebsräte bestehen, was bei uns der Fall ist. Die nach der Wahl am 9. Mai von den Betriebsräten der einzelnen Werke nominierten Mitglieder des Gesamtbetriebsrates haben in ihrer konstituierenden Sitzung am 23. Mai den geschäftsführenden Ausschuß gewählt und Rudolf Hahn in seinem Amt als Vorsitzenden bestätigt. Dem GBR gehören jetzt an:

Rudolf Hahn, Vorsitzender, Rudolf Müller, Stellvertreter, Berthold Muders, Kurt Schneider, Martin Schwarz, Liane Steinführer (alle Rüsselsheim); Heinrich Beiske, Wilhelm Gröber, Gerd Steputat (alle Bochum); Karl Guthy, Paul Schleicher (beide Kaiserslautern); Karl Heinz Behle (Berlin).

Nach der Neuwahl des Betriebsrates mußten auch die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses neu bestellt werden. Die Nominierung erfolgt während der konstituierenden Sitzung des Gesamtbetriebsrates. Dem neuen Wirtschaftsausschuß gehören an:

Rudolf Hahn, Richard Heller, Rudolf Müller (alle Rüsselsheim); Peter Labensberg, Günter Perschke (beide Bochum); Dieter Krüger (Kaiserslautern).

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



## Teile-Mannschaft wurde ausgezeichnet

Zum sechsten Mal insgesamt und seit 1973 zum fünften Mal in ununterbrochener Reihenfolge wurde die Teile- und Zubehör-Mannschaft unseres Unternehmens als Mitglied des „General Motors Overseas Operations-Hundred Plus Club“ („Hundert-Plus-Klub“) ausgezeichnet. Der Club wurde gegründet, um besondere Fähigkeiten auf den Sektoren Betriebsführung, Verkauf und Führungseigenschaften zu honorieren. Auf dem Bild Generaldirektor J. F. Waters, Jr. und Verkaufsdirektor J. M. Fleming bei der Übergabe der Auszeichnung für 1977 an den Bereichsleiter für Teile und Zubehör, E. Hinz. Die Übersetzung der Auszeichnung lautet: „Mit Würdigung und Stolz zeichnet der General Motors Übersee-Operationen-Hundert Plus Klub die Teile-Mannschaft der Adam Opel AG aus als ein aktives Mitglied in dieser ausgewählten Vereinigung und als Anerkennung für deren hervorragende Leistungen durch Überschreiten der 1977er Verkaufs-Zielvorgaben.“ — Der Teile-Mannschaft auch seitens der Redaktion herzliche Glückwünsche und auch für 1978 viel Erfolg!

## VERKEHRSZÄHLUNG

### 15 Prozent auf Schusters Rappen

Bei der letzten Opel-Berufsverkehrszählung Ende März in Rüsselsheim ergab sich, daß immerhin knapp 15 Prozent auf Schusters Rappen zur Arbeit kommen. Sie wohnen so nah am Werk, daß sie ihren Drahtesel oder motorisierten Untersatz zu Hause stehen lassen können.

Bleiben die anderen, die mit 85 Prozent die Mehrheit ausmachen. Von ihnen benutzen rund 28 Prozent öffentliche Verkehrsmittel (Busse einschließlich Opel-Busse 24 %, Bahn etwas über 4 %). Und da sind natürlich die autobauenden Rad- und Motorradfahrer, die über 10 Prozent ergeben.

Einsame Spitze sind nach wie vor die Werksangehörigen, die am Steuer des eigenen Wagens oder als Mitfahrer zur Arbeit kommen. Diese Gruppe ist inzwischen auf 47 Prozent gestiegen.

Übrigens: Genau 9.625 Pkw wurden am Tage der Zählung auf den Parkplätzen rund um's Werk registriert. Eine beachtliche Zahl, die die Notwendigkeit nach mehr Parkraum deutlich macht.

## Russische Delegation zu Besuch

Neue Zielvorstellungen für die Automobilindustrie des eigenen Landes zu entwickeln, ist der Anlaß mehrerer Besuchsreisen einer sowjetischen Wirtschaftsdelegation zu namhaften Automobilherstellern Westeuropas und der USA. Im Rahmen dieser Reisen stattete die Delegation mit dem stellvertretenden Außenhandelsminister V. N. Suskov und dem stellvertretenden Minister für die Automobilindustrie E. A. Bashindzhagian an der Spitze auch unserem Rüsselsheimer Werk einen zweitägigen Informationsbesuch Mitte Mai ab. Bei den Gesprächen mit der Unternehmensleitung standen vor allem Fragen aktueller Technologie und moderner Herstellungsverfahren im Vordergrund; Schwerpunkte bei der Besichtigung der einzelnen Werksbereiche bilde-

ten die Produktionsanlagen, das Entwicklungs- sowie das Design-Zentrum und das Prüffeld Dudenhofen. Die Gäste zeigten sich stark beeindruckt.

## PARKPLATZVERSICHERUNG

### Kündigung und neuer Vertrag

Die Colonia-Versicherung hat jetzt die Parkplatzversicherung wegen zu hoher Schadensquote gekündigt. Die Einnahmen der Versicherung betragen zum Ende des Jahres 1977 DM 368.616,-. Demgegenüber erreichten die Ausgaben zur Schadensregulierung DM 489.238,-. Die Versicherung war bei diesem Verlust nur bereit, den Vertrag zu verlängern, wenn die Prämie entsprechend erhöht wird. Nach Verhandlungen mit dem Gesamtbetriebsrat bietet sie einen neuen Vertrag mit entsprechend geänderten Prämien an. Die Versicherungssumme beträgt ab 1.7.1978 bis 30.6.1979: DM 125,- (incl. Vers.-Steuer) für das Erstfahrzeug und DM 95,- (incl. Vers.-Steuer) für das Zweitfahrzeug. Die Parkplatzversicherung deckt alle Fahrzeugschäden in geparktem Zustand ab. Versicherungsort sind öffentliche und private Parkplätze im Inland und europäischen Ausland. Versicherungsschutz besteht jedoch nicht bei Schäden, die durch eine andere Versicherung (insbesondere Kasko-, Feuer- oder Einbruchdiebstahlversicherung) gedeckt sind oder durch einen Haftpflichtanspruch geltend gemacht werden können. Rentner (ehemalige Werksangehörige) haben auch die Möglichkeit, ihr Fahrzeug zu versichern. Die Prämie beträgt DM 125,-. (Weitere Einzelheiten auf den Werksanschlägen. Anmeldeformulare beim Betriebsrat.)



„Himmeldonnerwetter, gibt's denn eben nur ein Thema?“



## Opels Geburtstags- geschenk an das Deutsche Museum

Als einen Zeugen dafür, daß im Münchener Deutschen Museum nicht nur Bewahrenswertes aus der Vergangenheit den jährlich 1,5 Millionen Besuchern gezeigt wird, sondern auch zukunftsorientierte Technik Akzente setzt, bezeichnete der Generaldirektor des Museums Theo Stillger den Opel GT/2 bei der Eröffnung der Feierlichkeiten zum 75. Jahrestag der Museumsgründung im vergangenen Monat.

Der Experimentalsportwagen, der erstmals 1975 auf der IAA in Frankfurt der Öffentlichkeit präsentiert worden war und inzwischen die Grundlage für mehrere Innovationen in Rüsselsheimer Serienmodellen bot, war das Geburtstagsgeschenk des Unternehmens an das weltgrößte technische Museum seiner Art. In seiner kraftfahrzeugtechnischen Abteilung wird er künftig zweifellos zu den Blickfängen unter einer Vielzahl attraktiver Ausstellungsstücke gehören, auch früherer aus unserem Hause.

Neben dem GT/2 überreichte Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde auch ein Exemplar des legendären Doktorwagens, Baujahr 1909, und damit aus dem elften Jahre der Rüsselsheimer Automobilgeschichte. In diesen beiden Geburtstagsgaben, GT/2 und Oldtimer, spiegeln sich denn auch die jahrzehntelange Erfahrung und das Fortschrittsstreben unseres traditionsreichen Unternehmens wider.



## Spende für die Lebenshilfe

Anlässlich eines kürzlichen Treffens der Vereinigung ehemaliger Opel-Flint-Studenten in Amsterdam überreichte GM-Gruppen-Vizepräsident A. A. Cunningham an H. G. Wuttke, Leiter Zentralwerkstätten, eine Plakette für dessen soziales Engagement im öffentlichen Leben.

Auf der Rückreise von diesem Treffen veranstaltete H. G. Wuttke unter den rund 200 Mitgliedern dieser Vereinigung, dessen Präsident er damals noch war, eine Sammlung. 886 Mark kamen dabei zusammen. Aus der Kasse der Vereinigung wurde der Betrag aufgerundet und zu einem Tausender aufgestockt. Einen Scheck in dieser Höhe konnte Mitarbeiter B. Breul, PEK, Vorsitzender des Rüsselsheimer Vereins Lebenshilfe e.V. (links) vor kurzem aus den Händen von H. G. Wuttke (rechts) in Empfang nehmen.

Die Lebenshilfe kann das Geld gut für den Bau eines Lehrschwimmbeckens gebrauchen. Bildmitte D. Pfeifer, Stabsfunktionen der Gesamtwerkleitung, jetziger Präsident der Vereinigung ehemaliger Flint-Studenten.

## Unfallhäufigkeit sinkt mit steigendem Alter

Die Gefahr, durch einen Unfall zu Schaden zu kommen, ist in jungen Jahren am größten. Das ergab eine Auswertung des Bundesverbandes der Betriebskrankenkassen (BdB) für das Jahr 1977. Dabei wurde das Unfallgeschehen – soweit es Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatte – bei rund 1,4 Millionen Mitgliedern von Betriebskrankenkassen (ohne Rentner und ohne Familienangehörige) erstmalig untersucht und nach Altersgruppen aufgeschlüsselt.

Bemerkenswert ist dabei, daß die 15- bis 20jährigen BKK-Versicherten mit 23,5 Unfällen pro 100 Mitglieder am gefährdetsten sind. Bei 35- bis 45jährigen treten – wieder je 100 Mitglieder gerechnet – nur noch 12,8 Unfälle auf. Bei den 55- bis 65jährigen ist die Unfallquote mit nur 8,6 Fällen pro 100 Mitglieder am niedrigsten.

Bei der Betrachtung der einzelnen Unfallarten zeigt sich, daß die Arbeitsunfälle und die sonstigen Unfälle (unter anderem häusliche Unfälle) zu den häufigsten Unfallarten gehören. Quer durch alle Altersgruppen entfielen im Jahre 1977 auf je 100 BKK-Mitglieder 6,1 Arbeits- und 6,1 sonstige Unfälle.

Die weiblichen BKK-Mitglieder sind am Unfallgeschehen weniger beteiligt: Bei den Männern kamen auf je 100 Mitglieder 15,7, bei den Frauen 8,7 Fälle.



## Erfolgreiche Veteranen-Rallye

Parallel zur Feier des Deutschen Museums fand eine mit dem Allgemeinen Schnauerl-Club veranstaltete Veteranen-Rallye rund um den Starnberger See statt. Über 100 Oldtimer – einige von ihnen sogar aus den USA – gingen auf die Strecke. Opel hatte drei „Werkswagen“ für den Wettbewerb gemeldet: einen Darracq von 1905, ein Doppel-Phaeton von 1908 und einen Rennwagen von 1903. Das Doppel-Phaeton belegte in seiner Klasse den zweiten Platz.

Unser Bild zeigt P. Schack, Leiter Absatzförderung, am Steuer des Doppel-Phaeton während der Rallye.

# Personalien

Mit Wirkung vom 1.5.1978 wurden innerhalb der PEK folgende Ernennungen ausgesprochen: Karl Bettmann, bisher Chefingenieur Karosserie, zum Chefingenieur Motor und Fahrgestell, Fritz Lohr, bisher Exekutivingenieur Vorausentwicklung, zum Chefingenieur Karosserie, Loren R. Papenguth, bisher stellvertretender Chefingenieur bei Cadillac, zum Chefingenieur Vorausentwicklung, Versuchsgruppe und Produktprogramme, Edwin Kiefer, bisher Exekutivingenieur Behördenverbindung und Sicherheitsversuche, zum Exekutivingenieur Vorausentwicklung, Max B. Kneusels, bisher Abteilungsleiter Elektrik und Karosserieinnenausstattung, zum Exekutivingenieur dieses Verantwortungsbereiches, Günter Zech, bisher Gruppeningenieur Sicherheitsversuche, zum Abteilungsleiter dieses Verantwortungsbereiches.



K. Bettmann F. Lohr L. R. Papenguth



E. Kiefer M. B. Kneusels G. Zech

Im Bereich der Gesamt-Produktion Rüsselsheim und der Standardabteilung sind mit Wirkung vom 1.5.1978 folgende Organisationsänderungen in Kraft getreten. Die Preßwerke mit Karosserie-Untersammenbau und Schmiede wurden in dem neuen Bereich SCHMIEDE UND



K.-H. Schäfer K. Walther



H.-W. Schollmaier W. Strinz

PRESSWERKE vereinigt. Karl-Heinz Schäfer, Produktionsleiter Schmiede und Härtereie, wurde zum Produktionsleiter Schmiede und Preßwerke ernannt. — Karl Walther, Produktionsleiter Karosserie- und Preßwerke, wurde zum Produktionsleiter Karosserie-Zusammenbau ernannt und ist für die Bereiche Karosserie-Rohbau und Lackiererei, Karosserie-Fertigmontage mit Polsterei und Wagenendmontage verantwortlich. — Der Instandhaltung Preßwerke und Karosseriebau wurde die Instandhaltung Schmiede angegliedert. Hans-Walter Schollmaier, Hauptbetriebsleiter Preßwerke und Karosserie-Untersammenbau, wurde zum Leiter des neuen Bereiches Instandhaltung Preßwerke, Karosseriebau und Schmiede ernannt. — Wolfgang Strinz, Leiter der Zeit- und Arbeitsstudien, Standardabteilung Rüsselsheim, wurde als Hauptbetriebsleiter Preßwerke und Karosserie-Untersammenbaue Nachfolger von H. W. Schollmaier.

In der Standardabteilung Rüsselsheim, die in INDUSTRIAL ENGINEERING umbenannt wurde, übernahm Klaus Wohlfühl, Abteilungsleiter Programme und Systemplanung, die Leitung der Abteilung Zeit- und Arbeitsstudien für alle produktiven Lohnbereiche und behält bis auf weiteres die Verantwortung für die Abteilung Programme und Systemplanung bei. — Die für Arbeitsstudien in den unproduktiven Lohnbereichen zuständige Gruppe wird mit der Abteilung Methoden- und Materialstudien zusammengefaßt und berichtet dem Leiter dieser Abteilung, Horst Knobling.



K. Wohlfühl H. Knobling



S. P. Traiser P. Zumbroich

Sigurd P. Traiser, Leiter Abteilung Kostenforschung, hat sich in einem weltweiten General Motors Overseas Auswahlverfahren für ein Studium am Massachusetts Institute of Technology in Boston (USA) qualifiziert. Dieses einjährige hoch angesehene Studium erfolgt im Rahmen des Sloan Programms. Frühere Teilnehmer des Programms sind Dieter Pfeifer, Leiter der Abteilung Projekt- und Budgetkoordination im Bereich der Gesamtwerksleitung, und Gunther Lunau, Werk Bochum, der dieses Studium soeben abgeschlossen hat. — Als Nachfolger von S. P. Traiser wurde Peter Zumbroich zum Leiter der Abteilung Kostenforschung ernannt.

schlossen hat. — Als Nachfolger von S. P. Traiser wurde Peter Zumbroich zum Leiter der Abteilung Kostenforschung ernannt.

Wegen erweiterter Aufgaben wurden mit Wirkung vom 1.5.1978 im Bereich Zentrale Werks- und Produktionsplanung neben Zentralplanung und Werksanlagen die TECHNISCHEN ZENTRAL-ABTEILUNGEN gebildet. Dieser neue Bereich um-



H. Vollhardt H. G. Wuttke A. Koch



F. Reinheimer F. Keller O. Reitz

faßt die Zentralwerkstätten, bestehend aus der bisherigen Produktions-Vorbereitung Werkstätten und den Werksanlagen-Werkstätten mit der Betriebsschreinerei, die Abteilung Werkzeuge und Betriebsmittel (bisher Produktions-Vorbereitung Werkzeuge und Betriebsmittel), die Abteilung Werks-Layout (bisher Werkstattplanung) mit der bisher zum Bereich Werksanlagen gehörenden Abteilung Projektplanung. Helmut Vollhardt, stellvertretender Leiter der Zentralplanung, wurde zum Leiter der Technischen Zentral-Abteilungen ernannt.

Im Zusammenhang mit dieser Neugliederung traten zum gleichen Termin folgende Organisationsänderungen in Kraft: Der Produktions-Vorbereitung Werkstätten wurden die Werksanlagen-Werkstätten mit der Betriebsschreinerei angegliedert. Hans G. Wuttke, Leiter der Produktions-Vorbereitung Werkstätten, wurde zum Leiter des nun mit „Zentralwerkstätten“ bezeichneten Bereiches ernannt. — Albrecht Koch, Leiter der Werksanlagen-Werkstätten, übernahm zusätzlich die Verantwortung für die Betriebsschreinerei. — Franz Reinheimer, Produktions-Vorbereitung Werkzeuge und Betriebsmittel, bleibt Leiter des jetzt mit „Werkzeuge und Betriebsmittel“ bezeichneten Bereiches. — Franz Keller, Leiter der Werkstattplanung — jetzt Werks-Layout — übernahm zusätzlich die Verantwortung für den Bereich Projektkoordination und Kostenschätzungen. — Oskar Reitz, Hauptbetriebsleiter Instandhaltung Preßwerke und Karosseriebau, wurde zum Hauptabteilungsleiter der Produktions-Vorbereitung Preßwerk ernannt.



## Kurz berichtet

### Fortsetzung von Seite 3

Dem neuen Wirtschaftsausschuß wurde am 30.5. auf seiner ersten Sitzung nach der Wahl auch ein Lagebericht gegeben. Danach hält für unser Unternehmen die positive Verkaufsentwicklung an. In der Periode Januar – April wurden 202.654 Fahrzeuge verkauft (Wachstumsrate gegenüber der gleichen Vorjahreszeit: 10 Prozent). Unser Marktanteil in der gleichen Periode stieg von 19,2 auf 20,5 Prozent.

Unser Rekord hat auch im April seine Zulassungsspitzenstellung verteidigt: 19.219 Einheiten. Zweiter der Ascona: 18.454 Einheiten. Der Kadett als nächster

Opel liegt mit 14.087 Einheiten an 5. Stelle.

Nachdem die Schulmannschaft der Opel-Werksberufsschule Rüsselsheim am 10. Mai die Schulkreismeisterschaft im Fußball gewonnen hatte, beteiligte sie sich am 1. Juni an den Bezirksausscheidungen in Groß-Umstadt. Der Sieger dieser Ausscheidung qualifizierte sich für die Teilnahme an den hessischen Schul-Fußballmeisterschaften. Dieses Ziel verpaßte die Mannschaft der Werksberufsschule durch eine 2 : 1 Niederlage.

Bei der Siegerehrung des 13. Wettbewerbs der Modellbauer-Gilde am 9. Juni in Hamburg erhielt der Augsburger W.D. Mell-Mellenheim den 1. Preis. (Mehr in der nächsten Ausgabe.)

## „Der Gurt – bester Schutz“

„Sicherheitsgurte können zwar bei Verkehrsunfällen Verletzungen hervorrufen. Die aber sind das kleinere Übel und stehen oft stellvertretend für den Tod.“ Zu diesem Schluß kommt der Wiener Unfallchirurg Dr. med. Robert Jelinek, dessen Forschungsergebnisse „medizin heute“, das offizielle Gesundheitsmagazin der deutschen Ärzteschaft, kürzlich veröffentlichte. Dr. Jelinek hat weltweit die Erfahrungen seiner Mediziner-Kollegen gesammelt. Deren übereinstimmende Meinung: Bester Schutz für Fahrer und Bei-

fahrer ist ein guter und richtig angelegter Sicherheitsgurt, denn durch die Fesselung an den Sitz wird die Bewegungsenergie aufgezehrt und der Aufprall des Menschen auf das Wageninnere gemildert, wenn nicht ganz verhindert. Dieser Aufprall auf Lenksäule und Armaturenbrett würde bei einer Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern einem Sturz aus 40 Meter Höhe entsprechen. Alle internationalen Vergleiche zeigten, daß es durch Sicherheitsgurte weniger Verkehrstote und weniger Verletzte gab. A+P

## Zustimmung zu Sonderschichten

Wegen der hohen Auftragsbestände für unsere Fahrzeuge und des starken Order-Eingangs für alle Modellreihen beantragte die Geschäftsleitung die Zustimmung der Betriebsräte zu Sonderschichten in den Werken Rüsselsheim und Bochum. Sie wies in diesem Zusammenhang darauf hin, daß wegen der bereits seit Monaten andauernden völligen Auslastung der vorhandenen Kapazitäten durch zusätzliche Einstellung von Mitarbeitern die derzeit notwendige Erhöhung der Produktionszahlen nicht erreicht werden kann. Das sei lediglich durch die beantragten Sonderschichten möglich.

Der Betriebsrat in Rüsselsheim hat inzwischen acht Sonderschichten zugestimmt. Die ersten wurden am 3. und 10. Juni gefahren. Weitere sind am 1. und 8. Juli, am 16. und 23. September sowie am 14. und 21. Oktober vorgezogen.

Der Zustimmung waren Verhandlungen vorausgegangen, deren Ergebnis

inzwischen allgemein bekannt ist, u.a. ein zusätzlicher Urlaubstag für 1978 und Einbeziehung verschiedener Überstunden in die Berechnung des Urlaubsgeldes für die Werksferien '78. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen.) Die Geschäftsleitung hat sich außerdem unter der Voraussetzung verpflichtet, daß kein Zusammenbruch des Automobilmarktes mit Auswirkungen auf unser Unternehmen erfolgt oder ein Zusammenbruch der Firmenproduktion eintritt (Katastrophenfälle), bis zum 31. März 1979 keine Kündigungen wegen Auftragsmangels auszusprechen und bis zum 31. Januar 1979 keine Kurzarbeit durchzuführen.

Der Bochumer Betriebsrat hatte die Sonderschichten zunächst abgelehnt. Bei einer weiteren Sitzung am 9. Juni kam es über diese Frage zu einer erneuten Abstimmung, bei der eine Mehrheit des Betriebsrates den Sonderschichten zustimmte.

## 5-MILLIONEN-INVESTITION

### Zusätzliche Ausbildungsplätze werden geschaffen

Mit einer zusätzlichen Investition von mehr als 5 Millionen DM zur Schaffung weiterer neuer Ausbildungsplätze verstärkt das Unternehmen noch einmal deutlich seine Anstrengungen, um Jugendlichen eine berufliche Ausbildung geben zu können. Bereits seit 1975 steigerten wir die Zahl der angebotenen Ausbildungsplätze von Jahr zu Jahr um rund 20 Prozent: Von 349 in 1975 auf 421 in 1976, 455 in 1977 und nun 541 im laufenden Jahr.

#### Ausweitung um 40 Prozent

Für das Rüsselsheimer Stammwerk allein konnte das jährliche Ausbildungsplatzangebot von 220 im Jahre 1975 auf 300 für 1977 angehoben werden. Damit stehen nun gegenüber dem Vorjahr noch einmal 45 zusätzliche Ausbildungsplätze zur Verfügung. Die Investition ermöglicht bis zum Jahre 1981 ein Anwachsen der Gesamtzahl an Auszubildenden von zur Zeit 1190 auf 1674. Das entspricht einer Ausweitung der Zahl der Auszubildenden um mehr als 40 Prozent.

Die Erhöhung der Ausbildungskapazitäten beschränkt sich nicht nur auf eine Ausweitung der räumlichen und maschinellen Ausstattung in den Ausbildungsstätten, sondern dokumentiert sich auch in einer Aufstockung der Zahl der Ausbilder und Lehrer.

#### Mehr als Eigenbedarf

„Mit diesen Entscheidungen“, so Vorstandsmitglied für Personal- und Sozialwesen Dr. Walter Schlotfeldt, „werden wir auch einen Beitrag zur Milderung des Problems der Jugendarbeitslosigkeit leisten. Zwar bilden wir in einzelnen Berufen mehr Jugendliche zu qualifizierten Fachkräften aus, als das Unternehmen Eigenbedarf hat, doch sind wir der festen Überzeugung, daß jemand, der bei Opel eine solide Grundausbildung durchlaufen hat, jederzeit einen Arbeitsplatz findet, falls das Unternehmen selbst keine adäquate Position anzubieten haben sollte.“

## „Lächerlich gemacht“

Zu dem Beitrag, der in der OPEL POST (März) auf der Seite 4 in der Spalte „Dies und Das“ erschienen ist, möchten wir Sie bitten, diesen Leserbrief zu veröffentlichen:

Mit Verwunderung müssen wir feststellen, daß ein so wichtiges Thema wie „Emanzipation“ von dem Verfasser dieses Artikels lächerlich gemacht wird. Es ist uns ganz neu, daß die Gleichwertigkeit der Menschen an der Muskelkraft gemessen wird.

Wenn es aber so wäre, dann müßten die Männer, die geistige Arbeit verrichten und bei denen die Muskeln nicht so ausgeprägt sind, als Frau betitelt werden. Man sollte sich einmal Gedanken darüber machen, warum Frauen und Männer dem Grundgesetz nach gleichberechtigt sind. Man kann das Wort „Gleichberechtigung“ auch durch das Wort „Chancengleichheit“ ersetzen.

Sabine Flesch und Mitarbeiterinnen,  
Werk Bochum

(Anmerkung der Redaktion: Auf den kritisierten Beitrag reagierte zahlreiche Bochumer Leserinnen äußerst empfindlich, in Rüsselsheim, Kaiserslautern oder Berlin keine. Im letzten Heft brachten wir bereits die Stellungnahme der Bochumer Mitarbeiterin Cäcilie Sieg. Aus den späteren Zuschriften zu diesem Thema haben wir Sabine Fleschs Schreiben ausgewählt, weil es am typischsten zeigt, wie leicht man mißverstanden werden kann.

Der Verfasser der Beobachtung hatte bekanntlich eine Unterhaltung zu Papier gebracht, besser ein paar Gesprächsfetzen, die er aufgeschnappt hatte. Hier sind sie noch einmal für diejenigen Leser, die sich nicht mehr daran erinnern können:

Zwei Kollegen tragen ein schweres Eisenrohr zu einem Lkw. Eine von zwei vorübergehenden Mitarbeiterinnen sagt: „Wie schwer so ein Rohr sein muß? Wenn ich das tragen sollte!“ Einer der Rohrträger hat das gehört und meint schmunzelnd: „Da sehen Sie mal, meine Damen, wie unentbehrlich starke Männer sind. Und da reden Sie immer von Emanzipation!“ (Ja, mit der Emanzipation ist das halt so eine Sache.)

Nicht der Verfasser hat also, wie man lesen kann, den beanstandeten Satz gesagt, sondern der Kollege, der das Eisenrohr trug. Der Chronist hat lediglich den humorvollen, aber nicht ernstgemeinten Klammersatz hinzugefügt, wie er ausdrücklich in der Hoffnung versichert, daß die erzürnten Leserinnen ihm nicht mehr böse sind.)

## Eingekeilt

Mitarbeiter Jürgen Rosenfeld, PEK, schildert in der folgenden Darstellung stichwortartig die Leiden eines Opelners, der um 16 Uhr Feierabend hat, aber erst gegen 17.30 vom Parkplatz wegfahren kann, weil sein Wagen eingekeilt ist:

An einem Tag wie jeder andere eile ich nach Feierabend zum Parkplatz. Ich habe eine wichtige Besorgung zu machen, die Zeit drängt. Auf dem Parkplatz sehe ich, daß mein Fahrzeug vollständig „zugeparkt“ ist. Am nächsten Portal gibt mir der dortige Werkschutzmann den wenig ermutigenden Rat: „Abwarten, bis die Normalschicht um 16.30 Uhr endet; vielleicht fährt der betreffende Kollege dann weg; oder andere Kollegen zusammenschlingeln und das Blockierfahrzeug zur Seite heben.“ Doch darauf verlasse ich mich nicht, sondern bitte das Büro des Werkschutzes telefonisch um Rat. Antwort: ich müsse mir selber helfen.

Also zum Parkplatz zurück. Hier notiere ich mir das Kennzeichen des Blockierfahrzeuges und versuche vom öffentlichen Fernsprecher des Portals, die Kfz-Zulassungsstelle anzurufen, um den Halter des Fahrzeuges zu ermitteln. Da die Zulassungsstelle bereits geschlossen ist, bemühe ich telefonisch die hilfswillige Rüsselsheimer Polizei. Über Funk muß erst eine Polizeistreife zur Zulassungsstelle beordert werden, um die gewünschte Auskunft zu ermitteln. In etwa 10 Minuten möchte ich wieder zurückrufen. Ich begebe mich wieder zum Parkplatz. Mein Fahrzeug ist noch immer blockiert, und genügend Kollegen zum Beiseiteschieben sind jetzt, um 17 Uhr, auch nicht mehr zu sehen. Also wieder zum Telefon und erneut ein Anruf bei der Polizei, die inzwischen den Fahrzeughalter ermittelt hat.

Doch im Büro der Opel-Personalkartei ist um 17.10 Uhr niemand mehr anwesend. Aber durch zwei Vorgesetzte der Personalabteilung, die länger im Hause sind, erfahre ich dann doch noch die Abteilung des Gesuchten. Er arbeitet in Spätschicht, wird telefonisch herbeigeholt – und ist sehr ungehalten über die Störung. Weder ein Wort des Bedauerns noch der Entschuldigung kommt über seine Lippen. Ob man da im Wiederholungsfalle nicht gleich den Abschleppdienst herbeiholen und solchen uneinsichtigen Verkehrssündern dann die Rechnung präsentieren soll? Als ich endlich gegen 17.30 Uhr wegfahre, frage ich mich außerdem, ob der Werkschutz die Prozedur des Suchens in solchen Fällen nicht doch besser unterstützen könnte.

## Zu viele Fremdwörter

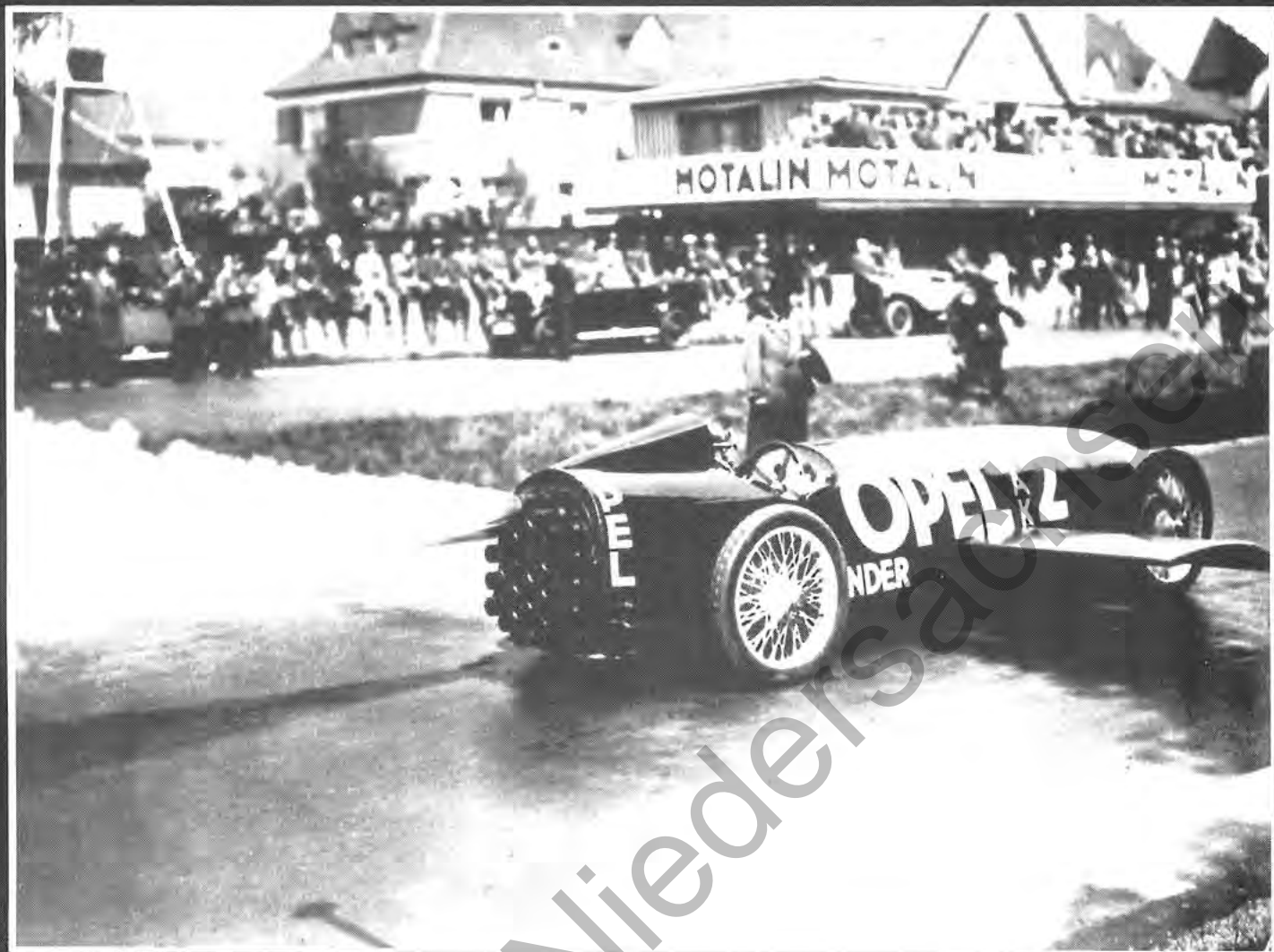
Reinhold Zeyen, Ingenieur und Übersetzer technischer Literatur bei General

Motors in Antwerpen, hat uns geschrieben und unter dem Leitspruch „Warum Fremdwörter, wenn's auch deutsche Wörter gibt?“ auf sprachliche Unsitten aufmerksam gemacht, die man durchaus vermeiden könne. „Bei der Durchsicht von Betriebsmitteilungen, offiziellen Verlautbarungen, Aktennotizen, Schriftsätzen und OPEL POST-Artikeln über einen längeren Zeitraum hinweg habe ich allzu viele Fremd- und Fachwörter gefunden, die besser, weil verständlicher, durch deutsche Wörter hätten ersetzt werden können“, schreibt er. Reinhold Zeyen hat sich als kritischer Leser viel Mühe gemacht und ersetzbare Fremdwörter, „die einer Verstümmelung der wortreichen und ausdrucksvollen deutschen Sprache gleichkommen“, in einer Liste zusammengestellt. Sie umfaßt einige Seiten und ist zu lang, um sie hier zu veröffentlichen. Wir haben sie uns aber hinter den Spiegel gesteckt, um mitunter daran erinnert zu werden.

Ein anderer Leser und häufiger „Lieferant“ von Beiträgen für die Werkzeitschrift hat sich Zeyens Sündenkatzen zu Gemüte geführt und manche sprachliche Schluderei zugegeben, die er als „eingefleischtes Opel-Deutsch“ bezeichnet. Zum Grundsätzlichen meint er jedoch: „Jeder Fach- und Arbeitsbereich hat seine eigenen fach- und fremdsprachlichen Begriffe. Die Bedeutung mancher dieser Ausdrücke ist nur den Fachleuten bekannt. Wenn sie sich in ihrer Berufssprache nur mit ihresgleichen verständigen, ist das natürlich sehr praktisch, wird doch durch den Gebrauch feststehender Fachausdrücke die Verständigung innerhalb der Bereiche erleichtert und verkürzt.“

Problematisch wird die Sache jedoch, und hier hat Zeyen recht, wenn sich Fachleute in ihrer Berufssprache an einen Personenkreis außerhalb ihres Bereiches wenden. Da bleiben bei zahlreichen Lesern oder Hörern, die nicht vom Fach sind, viele Unklarheiten und mancher Ärger zurück. Auch innerhalb unseres Unternehmens ist das so. Man spricht auch bei uns von einem Kaufmanns-, Ingenieur- und Juristendeutsch. Tatsächlich ließe sich manches Fremdwort, mancher Fachausdruck vermeiden, wenn man besser überarbeiten oder schon beim Schreiben mehr überlegen würde. Natürlich gibt es Wörter, die schon längst in unseren täglichen Sprachgebrauch aufgenommen worden oder auf Grund eines weitgefächerten internationalen Schriftverkehrs gang und gäbe, ja notwendig sind, gerade bei uns durch die enge Bindung an GM. Manche sind nun einmal treffender als entsprechende deutsche Wörter, was natürlich keine Entschuldigung für vermeidbare Übertreibungen sein soll, zumal der Schreiber dieser Zeilen zugibt, selbst im Glashauss zu sitzen.“





VOR 50 JAHREN

# Abenteuer mit RAK 2

Vom Versuch mit einem Opel-Raketenauto auf der Berliner Avus

Ein zu besonderen Anlässen im Ausstellungsraum unseres Rüsselsheimer Werkes gezeigtes Rennfahrzeug erregt stets die Aufmerksamkeit der Besucher. Es handelt sich um eine Nachbildung des Opel-Raketenwagens RAK 2, mit dem Fritz von Opel, ein Enkel des Werksgründers Adam Opel, am 23. Mai 1928 auf der Avus in Berlin zu einer aufsehenerregenden Fahrt startete. (Opel war seinerzeit noch in Familienbesitz.) Von dieser Fahrt vor 50 Jahren und ihrer technischen Vorbereitung, aber auch von den späteren Versuchen Fritz von Opels mit einem raketentriebenen Schienenfahrzeug und einem Flugzeug handelt der folgende Bericht, der ein Beweis dafür ist, daß in der Geschichte der Raketentechnik auch der Name OPEL einen Platz hat.

Doch zunächst ein kurzer historischer Rückblick: Erste Berichte von Raketen stammen aus China, wo man sie im 12. Jahrhundert als Feuerwerkskörper be-

nutzte und im 13. Jahrhundert, mit Brandsätzen ausgestattet, als militärische Kampfmittel einsetzte. Noch im gleichen Jahrhundert brachten die Araber die Ra-

kete nach Europa. Von einer mehrstufigen Rakete ist bereits in einer Handschrift aus dem Jahre 1529 zu lesen. Doch hat man damals Raketen nur als Feuerwerkskörper bei Festlichkeiten verwendet. In Rußland kannte man im 17. Jahrhundert jedoch schon Kampftraketen.

Bei der Belagerung von Boulogne 1806 und von Kopenhagen 1807 setzten die Engländer ebenfalls mit Erfolg Schiffsraketen ein. Doch verloren die Raketen in der Folgezeit zugunsten der Geschütze als Kampfmittel fast jede Bedeutung. Erst in unserem Jahrhundert brachten dann Männer wie Hermann Oberth, Eugen Sänger, Walter Dornberger und Wernher von Braun die Raketenforschung wieder stark voran. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an den Einsatz der deutschen V-Waffen am Ende des zweiten Weltkrieges. 1957 begannen dann die ersten Versuche, mit Hilfe der Raketen in den Weltraum vorzustoßen.

## Erste Kontakte . . .

Doch zurück in die zwanziger Jahre, in denen in der breiten deutschen Öffentlichkeit von Raketen noch kaum die Rede war. Zu denen, die sich aber leidenschaft-



Der Opel-Raketenwagen „RAK 2“ wird zum Start fertig gemacht.

lich für die Probleme des Raumfluges und des Raketenantriebs interessierten, gehörte der Schriftsteller Max Valier (1895–1930). Er hatte Physik und Astronomie studiert und war im ersten Weltkrieg Testpilot gewesen. Er hoffte, in Fritz von Opel einen Partner für sein seit langem geplantes Raketenforschungsprogramm zu finden. Es kam daher zu einem Briefwechsel und zu einem ersten Gespräch zwischen beiden. Günstig war dabei, daß Fritz von Opel sich sehr für die Fliegerei interessierte und seinerzeit gerade seine Pilotenausbildung begonnen hatte. Im Laufe des Gesprächs erwärmte sich Fritz von Opel mehr und mehr für den Gedanken eines Raketenautos, in dem Valier – übrigens im Gegensatz zu Professor Oberth – eine nützliche erste Stufe zu späteren Raumfahrtprojekten sah. Fritz von Opel stimmte zu, eine Serie von Versuchen mit Raketenautos zu finanzieren.



Glückwünsche für Fritz von Opel nach der erfolgreichen Fahrt. Neben ihm der Raketenpionier Max Valier.

### ... und erste Versuche

Ihm ging es dabei weniger um Grundlagenforschung für den Raketenbau. Es



Der Opel-Raketenwagen „RAK 2“ mit Fritz von Opel am Steuer während seiner Fahrt auf der Avus am 23. Mai 1928. Die elektrisch gezündeten Pulverraketen lassen einen langen Schweif weißen Qualms hinter dem Wagen herziehen. Deutlich ist der negative Anstellwinkel der kurzen Tragflächen zu sehen, die den Wagen fest auf den Boden pressen sollen.

war ihm völlig klar, daß dies eine Sache von Jahrzehnten sein würde. Valier mußte sich also nach einer Quelle umtun, aus der er geeignete Raketen beziehen konnte. Er fand sie in Friedrich Sander aus Wesermünde, einem damals angesehenen Hersteller von Feststoffraketen für die Seefahrt, die für Signalzwecke und zum Hinüberschießen von Leinen auf Schiffe benutzt wurden. Valier entwickelte eine einfache Vorrichtung, um den Schub von Raketen zu messen. Im Januar 1928 begannen erste Versuche mit den größten

Raketen aus dem Sander-Programm. Mitte Februar sandten Valier und Sander einen Bericht über ihre Versuche nach Rüsselsheim. Zwei Raketentypen standen zur Wahl. Bei der ersten handelte es sich um eine Feststoffrakete, die während einer Brenndauer von 30 Sekunden einen Schub von 20 kg entwickelte. Die andere verfügte über einen hohlen Kern, brannte nur drei Sekunden, entwickelte dabei aber einen Schub von 180 kg. Man einigte sich dahingehend, eine Kombination beider Typen zu verwenden, um damit ein Auto oder ein Flugzeug antreiben zu können.

### Die Zuschauer gingen in Deckung

In Rüsselsheim montierte man auf ein Personenwagen-Chassis ein Holzgestell, an dem die Raketen befestigt wurden. Der erste Versuch wurde am 12. März 1928 auf der Opel-Rennbahn gestartet, die in einem Gelände nahe des Schönauer Hofes südlich von Rüsselsheim lag. Bestückt war das Fahrzeug mit zwei Raketen von 80 kg und 18 kg Schub. An's Steuer setzte sich der 37jährige Opel-Ingenieur Volkhart. Ein Mechaniker zündete die Zündschnüre der Raketen, während die Zuschauer in

Deckung gingen. Die Raketen traten mit ohrenbetäubendem Zischen und gewaltiger Rauchentwicklung in Aktion, und das 600 kg schwere Fahrzeug setzte sich im „Fußgängertempo“ – nach der von Valier vorgenommenen Messung 150 Meter in 35 Sekunden – in Bewegung. Eine Stunde danach wurde das Chassis zu einem zweiten Versuch fertiggemacht. Dieses Mal wurden zwei Kurzzeit-Raketen von 80 und 180 kg Schub benutzt. Volkhart fuhr den Wagen mit Motorkraft an und zündete bei einem Fahrttempo von 30



km/h die Raketen vom Wagen aus. In weniger als zwei Sekunden stieg das Tempo auf 75 km/h. Ein erster Erfolg war zu verzeichnen.

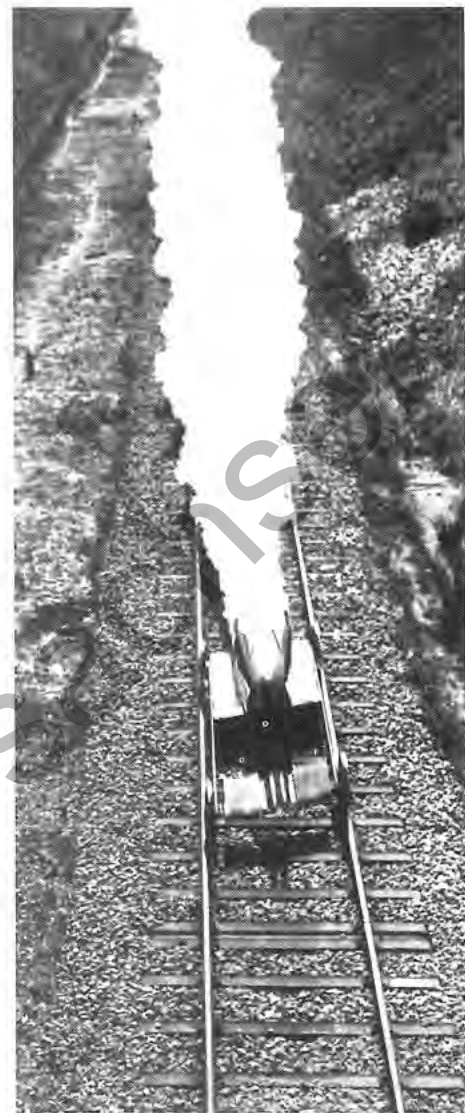
### „Stunde der Wahrheit“

In aller Stille wurde danach in Rüsselsheim das Opel-Raketenauto „RAK“ fertiggestellt. Anfang April war es soweit. Im Heck des einsitzigen Vehikels konnten 12 von Sanders großen 90 mm-Raketen untergebracht werden. Der Fahrer konnte sie nacheinander elektrisch zünden. Dafür gab es ein „Gaspedal“ mit einer Art Ratsche: Jedes Mal, wenn es niedertreten wurde, wurden neue Kontakte geschaltet, an die nach Wunsch einzelne oder verbundene Raketen angeschlossen werden konnten. Beiderseits des Chassis waren zwei kleine Flügel angebracht, die – ähnlich dem Tiefenruder eines Unterseebootes – das Auto bei hohem Tempo am „Steigen“ hindern sollten. Die „Stunde der Wahrheit“ für dieses verbesserte Raketenauto brach am 10. April an. Die Testergebnisse rechtfertigten nach Meinung Fritz von Opels eine öffentliche Vorführung am folgenden Tag, zu der die Presse geladen wurde. Erstmals wurde das Testauto mit einem Dutzend Raketen für kurze Brenndauer und große Schubleistung ausgestattet, die durch Niedertreten des Fahrpedals paarweise gezündet wurden. Mit dieser Anordnung glaubte man, die 1500 Meter lange Opel-Rennbahn einmal umfahren zu können. Der

dem Ereignis berichteten. Opel hatte in die Unternehmung 30.000 RM investiert: nach dem Aufsehen, das man mit ihr erregt hatte, war das Geld nicht schlecht angelegt!

### Alles nach Plan

Noch mehr Aufsehen erregte allerdings das nächste Auftreten eines Opel-Raketenwagens am 23. Mai 1928 auf der Berliner Avus-Rennbahn. 2.000 Journalisten und geladene Gäste hatten sich versammelt, um der Vorführung eines verbesserten Opel-Raketenwagens beizuwohnen, den dieses Mal Fritz von Opel selbst steuern wollte. Dieser RAK 2 sollte Opels Ruhm weithin künden. Es war ein völlig neu konstruiertes Auto von atemberaubender Form (Bilder). Auf dem niedrigen Chassis mit Halbelliptikfedern saß eine schlanke, torpedoförmige Karosserie. Im stumpfen Heck des nachtschwarzen Vehikels staken 24 Raketen und insgesamt 120 kg Treibstoff. Beiderseits des Rumpfes waren ebenfalls wieder kurze Flügel angebracht, deren Anstellwinkel mit einem Handhebel vom Fahrer verstellt werden konnte. Zwei Tage vor dem großen Ereignis startete Fritz von Opel zur Probefahrt. Dabei stellten sich Fehler ein, die aber erfolgreich beseitigt werden konnten, so daß die „offizielle Fahrt“ auf der Avus dann wie am Schnürchen klappte. Valier und Sander, die um die Unzuverlässigkeit der Feststoffraketen nur zu gut Bescheid wußten, staunten



Nach dem Unfall wird „RAK 3“ wieder instandgesetzt. Im hellen Mantel Fritz von Opel, mit kariertem Mütze der Raketenkonstrukteur Ing. Fr. W. Sander.

von Volkhart gesteuerte Versuchswagen erreichte ein Tempo von über 100 km/h und seine vom Fauchen der Raketen und einer dichten Qualmwolke begleitete Fahrt wirkte so sensationell, daß die Zeitungen in großen Schlagzeilen von

selbst nicht schlecht, als auf einmal alles nach Plan lief.

### „Wie ein Rausch“

Fritz von Opel bestieg mit erstaunlicher Gelassenheit den Fahrersitz, hinter dem

Raketenversuch auf Eisenbahnschienen: Dieser Opel-Sander „RAK 3“ startete auf einer 5 km langen Eisenbahnstrecke bei Hannover. Der 1. Start, der ohne Personen durch elektrische Fernzündung erfolgte, verlief programmäßig mit einer Geschwindigkeit von 281 Stundenkilometern. Bei dem 2. Start wurde ein Käfig mit einer Katze in den Wagen gesetzt, um zu erproben, wie eine Geschwindigkeit von 400 km/h, die man zu erreichen hoffte, auf ein Lebewesen einwirkt. Durch den heftigen Rückstoß bei diesem Start sprang der Wagen aus den Schienen und stürzte um.

soviel Sprengstoff untergebracht war, um ein dreistöckiges Haus dem Erdboden gleich zu machen. Offensichtlich konnte er sich gut beherrschen, denn was er nach der Fahrt dem Reporter einer Berliner Zeitung berichtete, klang ganz anders: „Ich trete auf das Zündpedal. Hinter mir heult es auf und wirft mich vorwärts. Es ist wie eine Erlösung. Ich trete nochmals, nochmals und – es packt mich wie eine Wut – zum vierten Male. Ich sehe das große Band der Bahn vor mir. Ich trete schnell noch viermal durch, fahre nun mit acht Röhren. Die Beschleunigung ist wie ein Rausch. Ich überlege nicht mehr, die

Wirklichkeit verschwindet, ich handle nur noch im Unterbewußtsein . . .“

### Ein ziemlicher „Höllennritt“

Alle 24 Spezialraketen, von denen jede einen Schub von 250 kg lieferte, zündeten fehlerlos und beschleunigten den Opel-RAK 2 über eine Distanz von zwei Kilometern auf ein Tempo von 230 km/h. Im höchsten Geschwindigkeitsbereich begann die Nase des Wagens sich gefährlich zu heben: der negative Anstellwinkel der beiden Flügel war offensichtlich zu gering. Fritz von Opel war aber zu sehr damit beschäftigt, das Auto auf seinem Kurs zu halten. Er hatte keine Hand frei, um den Hebel für die Abtriebsflächen zu verstellen. Selbst für einen erfahrenen Lenker schneller Wagen wie Fritz von Opel muß es ein ziemlicher „Höllennritt“ gewesen sein – nicht zuletzt auch deshalb, weil RAK 2 weder eine Windschutzscheibe noch irgendeine aerodynamische Windabweisung besaß. Mit diesem spektakulären Ereignis, das ein weltweites positives Echo gefunden hatte, endete die Zusammenarbeit Opel – Valier.

### Letzte Raketenabenteuer

Der RAK 2-Fahrt schlossen sich wenig später Versuche mit einem unbemannten raketengetriebenen Schienenfahrzeug an. Bei einem Start auf einer über fünf Kilometer langen Versuchsstrecke in der Nähe von Hannover erreichte das Schienenfahrzeug RAK 3 mittels elektrischer Fernzündung eine Geschwindigkeit von 281 km/h. Die erste Fahrt verlief erfolg-



Ein Segelflugzeugmodell wird für Raketenversuche vorbereitet. Am 30. September 1929 gelang als dritter Versuch der Start. Das Flugzeug hob sauber ab, und Fritz von Opel konnte in 30 m Höhe noch 5 Raketen zünden, ehe er niedergehen mußte.

reich. Danach ging Fritz von Opel daran, seinen Traum von einem Raketenflugzeug zu verwirklichen. Dieses Flugzeug war ein von Julius Hatry konstruierter Hochdecker. Das Segelflugzeug war in der damals üblichen Weise aus Holzleisten gebaut und mit Stoff bezogen. Der Rumpf bestand aus einem kurzen Cockpit, an das rückwärts die Trägervorrichtung für 16 Raketen angebaut war. Zum Start wurde das Flugzeug auf einen ebenfalls raketengetriebenen Wagen gesetzt, der auf Schienen abrollte. Diese Startvorrichtung wurde auf dem Frankfurter Flugplatz Rebstock aufgebaut. Nach einer

Reihe mißglückter Versuche gelang am 30. September 1929 nachmittags der dritte Versuch in Gegenwart von Pressevertretern. Das Flugzeug hob sauber ab, und sein Pilot konnte in ca. 30 Meter Höhe noch fünf Raketen zünden, ehe er niedergehen mußte. Unmittelbar vor der Landung wurde die leichte Maschine von einer Windböe erfaßt und zu Boden gedrückt. Dabei ging das Flugzeug so gut wie völlig in Trümmer. Fritz von Opel blieb jedoch glücklicherweise unverletzt in den Sicherheitsgurten hängen. Mit diesem Flug endeten die Raketenabenteuer des Hauses Opel.

## OPEL-AUTOMATIK aus Straßburg

Seit fast zehn Jahren, genau seit dem Herbst 1968, produziert eine Tochtergesellschaft unseres Unternehmens, die „General Motors Strasbourg SA“, vollautomatische Getriebe für die verschiedenen Modelle des Opel-Programms, aber auch für andere GM-Werke. Das Gelände dieses Automatik-Werkes liegt verkehrsgünstig im Industriegebiet des Straßburger Rheinhafens. Im Sommer 1977 lief hier das einmillionste automatische Getriebe vom Band. Unser Bild zeigt einen Teil der Endmontage. Der Mitarbeiter im Vordergrund befestigt das Wandlergehäuse mit einem Vielfachschrauber. Unter der Wandlerglocke sieht man den sogenannten Ventilkörper, die hydraulische Steuerzentrale des Getriebes. Durch seine labyrinthartigen Gänge strömt später das Drucköl, das die Schaltimpulse an das nachgeschaltete Planetengetriebe weitergibt. 796.405 Opel-Fahrzeuge sind bis Ende 1977 mit Opel-Automatik-Getrieben aus Straßburg ausgerüstet worden.





## BESUCH IN EINER ALTENTAGESSTÄTTE

# Alt an Jahren – jung im Herzen

„Ach, sache Se mol, was is eichtlich aus em Karl geworde, na, Se wisse doch, ich maan den aus em Motornbau, der damals die Sach . . .?“ Eine von vielen Fragen, die uns beim Besuch einer der Rüsselsheimer Altentagesstätten gestellt wurden. Wir wollten wieder einmal der Frage nachgehen, was aus unseren ehemaligen Arbeitskollegen geworden ist und was sie heute machen. In der Altentagesstätte am Böllenseeplatz in Rüsselsheim trafen wir auf eine recht lustige Gesellschaft: frei, offen, aufgeschlossen. Die Kommunikation zwischen uns und den ehemaligen Opelern war, so würde es Quizmeister Hans Rosenthal in seiner „Dalli-Dalli“-Sendung kommentieren, „Spitze“.

Dem Sozialamt der Stadt Rüsselsheim gebührt ein großes Lob, daß es neben mehreren anderen Altentagesstätten auch die am Böllenseeplatz so wohnlich und einladend hergerichtet hat. Hausmeister und Familienvater der großen Seniorenfamilie ist Jupp Baumann, 67 Jahre, ein echter Määnzer Bub. Er, der 20 Jahre in unserem Werk beschäftigt war, betreut hier von montags bis samstags von 9 bis 19 Uhr seine Gäste, versorgt sie mit Getränken und kleinen Speisen, organisiert alles meisterhaft und hat für jeden ein offenes Ohr. „Wir verstehen uns alle sehr gut“, meinte er bei unserem Besuch und betonte, daß sich unter den Senioren keine Querulanten befänden, denn die würde er schnell hinauskomplimentieren.

### Mit dem Werk verbunden

Unser Besuch fiel auf einen Mittwoch. An diesem Tag treffen sich auch die Frauen.

So stießen wir nicht nur auf eine Senioren-, sondern auch auf eine Seniorinnen-Gruppe, die im kleinen Saal versammelt



war. Zuerst unterhielten wir uns mit den Senioren, Männer von 66 bis 83. Betriebschlosserei, Schmiede, Preßwerk, Gelenkwellen- und andere Abteilungen waren ihre Arbeitsstätten. Die meisten sind noch eng mit dem Werk verbunden; sie denken oft zurück an die Vergangenheit, doch hauptsächlich an die guten Zeiten, die schlechten würden ohnehin sehr schnell in Vergessenheit geraten, sagten einige der Senioren.

### Eine geschätzte Runde

Ein 77-jähriger Berliner meinte, er sei ein „Ausländer“, denn er habe im Werk Brandenburg als Werkmeister von 1934 bis nach dem Krieg gearbeitet. 1922 sei er auf die Wanderschaft von Berlin nach Rüsselsheim gegangen und habe wenig später in unserem Werk angefangen. Er erinnere sich noch genau an die Jahre 1925/26, als er bei minus 26 Grad Kälte mitgeholfen habe, den Opel-Turm zu bauen. Während der Fahrt mit dem Fahrrad von Königstädten nach Rüsselsheim seien ihm damals einige Finger erfroren. Der älteste aus der Runde, der 83-jährige



Seniorengesprächsrunde: Von links die Opel-Rentner Simon, mit 83 Jahren der älteste in der Gemeinschaft, Landversicht, Meinke, Baumann und Mick.

Gemütliche Skatrunde in der Altentagesstätte am Böllenseeplatz. Von links die Senioren Querfurt, Tagesstätten-Vater Baumann, Heier, Ottum (als Kiebitz) und Kirchstein.

Rheinländer Georg Simon, hatte bereits mit 14 Jahren seine Eltern verloren und war 28 Jahre in unserem Unternehmen beschäftigt. Mit einigen Sätzen in englischer Sprache wollte er unter Beweis stellen, daß er auch heute noch jeder Situation bei Opel gewachsen wäre. Englisch erlernte er übrigens während seiner Gefangenschaft im 1. Weltkrieg. Der rüstige Rentner geht gern spazieren, liest Krimis, Heimat- und Bauernromane, hat 8 Enkelkinder und erinnert sich noch gut an die Inflationszeit nach dem 1. Weltkrieg. Im original Kölner Dialekt meinte er: „Wat war dat für en Jefühl, ene Million in de Tasche und nichts zu esse?“ Dann



**Kaffeeklatsch:** Von links die Seniorinnen Waldeck, Raab, Schmitt, Werner, Götz und Scharf.

ergreift ein anderer Senior das Wort und meinte: „Wir sind doch froh, daß wir über 25 Jahre unser Geld beim guten ‚Adam‘ verdient haben.“ Doch daran entfachte sich sofort eine Diskussion über die Preise, die in den letzten Jahrzehnten enorm gestiegen sind. Man erinnert sich, mit einem Stundenlohn, der unter einer Mark gelegen hatte, angefangen zu haben. „Ja, ja, damals!“ Die kürzliche Erhöhung der Opel-Renten wurde in diesem Zusammenhang sehr begrüßt. „Die wissen noch, was sie uns alten Opelanern schuldig sind!“

### Gern gelesene OPEL POST

Die Senioren fühlen sich nach ihren eigenen Angaben durchweg wohl. Ihre wichtigsten Informationsquellen sind weniger die Zeitungen, das Interessanteste, hörten wir, erfahren sie bei ihren Zusammenkünften in der Altentagesstätte. Auf die OPEL POST wartet man ungeduldig, sie wird gern gelesen, die Rubriken „Jubilare“ und „Wir gedenken“ werden genau studiert und entsprechend kommentiert, wenn einer der alten Bekannten gestorben ist. Als gutes Zeichen enger Verbundenheit des Werkes zu seinen ehemaligen Mitarbeitern empfinden sie, daß ihnen regelmäßig zu Weihnachten ein Päckchen geschickt wird. Sie freuen sich jedes Jahr über diese nette Aufmerksamkeit „ihrer“ Firma.

### Bei den Seniorinnen

Nach unserem Gespräch mit den Senioren besuchten wir in einem Raum nebenan

die Seniorinnen. Jeden Mittwoch kommen Ehefrauen, Witwen und alleinstehende Frauen hier zusammen, um Kontakte zu pflegen. Bei Kaffee und Kuchen und bei einer Handarbeit wird angeregt geplaudert, Kochrezepte werden ausgetauscht, man gibt Ratschläge, unterhält sich über Krankheiten, Rentenfragen, erörtert das Lehrstellenproblem der Enkelkinder ...

„Nur über Säuglingspflege, nein darüber unterhalten wir uns nicht mehr“, meinte schmunzelnd eine der Teilnehmerinnen aus der lustigen Runde. Die einen möchten gern noch mal zwanzig sein und so verliebt wie damals, die anderen meinen dagegen, „was rum ist, ist rum!“ Man ist gelassen, läßt alles auf sich zukommen.

Immerhin haben viele bereits zwei Weltkriege hinter sich gebracht und viel Lebenserfahrung gesammelt. Der Jugend gegenüber gibt man sich tolerant, weiß, daß man sich an einiges gewöhnen muß, läßt aber auch durchblicken, daß etwas mehr Disziplin bei manchen der jungen Leute nicht schaden könnte. Einige der Seniorinnen waren ebenfalls jahrelang bei uns beschäftigt und wissen über manches Erlebnis aus ihrer Opel-Zeit zu berichten.

Und während wir uns angeregt unterhielten, ließ „Jupp“, von den Damen auch liebevoll „Haremsvater“ genannt, eine große Flasche mit der Aufschrift „Spenden für die Behindertenwerkstatt in Königstädten“ am Tisch herumreichen. Da

verschwand so mancher Geldschein und manches Markstück in der Flasche.

### Vielseitige Freizeitgestaltung

Den Senioren wird im Rahmen des städtischen Altenwerks ein vielseitiges und abwechslungsreiches Veranstaltungsprogramm geboten, das von unseren Rentnern dankbar aufgenommen und regelmäßig genutzt wird. Kaffee-, Ganztags- und mehrtägige Fahrten, Erholungsaufenthalte, bildungspolitische Seminare, Karnevalssitzungen, Theateraufführungen, künstlerische Darbietungen beim Siedlerfest und der Rüsselsheimer Kerb, Schach, Skat, Seniorentanzkurse, Lichtbildervorträge, Verkehrsunterricht – kein Wunder, daß Rentner nie Zeit haben! Langeweile kennen sie nicht, berichteten sie uns weiter, denn sie haben darüber hinaus noch ihre Hobbys, wie Porträtmalen, Blumenzüchten und Gartenpflege. Einige gehen Kegeln, kommen beim Schulkameradentreffen zusammen, und manche gehören auch einem Hunde-, Gesangs- oder Anglerverein an. Und nicht zuletzt haben sie ja noch ihre gemütliche Altentagesstätte, in der viele Feste gefeiert werden.

### Den Humor behalten

Fazit: Unsere Senioren sind zwar alt an Jahren, aber jung im Herzen geblieben und haben trotz schwerer Schicksalsschläge größtenteils ihren Humor behalten. Wenn die jüngere Generation, die sich heute aktiv im Arbeitsprozeß befindet, später einmal genauso optimistisch wie unsere Senioren in die Zukunft blickt, dann braucht sie sich vor dem Ruhestand oder dem Alter nicht zu fürchten. „Zum alten Eisen gehören“, ist – wie man aus den Gesprächen heraushören konnte – ein relativer Begriff. Bei unserem Besuch in der Altentagesstätte fanden wir das wieder einmal bestätigt. M.K.

Auf dem unteren Bildausschnitt – mancher wird sie noch kennen – die ehemaligen Mitarbeiterinnen Schäfer und Wolf beim Stricken. – Auf dem linken Schnappschuß in der Kaffeeküche, der Altentagesstätte am Böllenseeplatz die Seniorinnen Raab und Seeger.





# Beobachtungen

## Einer fehlt

„Er wird uns fehlen!“ So lautete vor einiger Zeit der Titel eines Berichts im Bochum-Teil der OPEL POST. Es ging um Wilhelm Mellin, bis dahin Bote in der Bochumer Personal- und Sozialabteilung, der in den Ruhestand getreten war. Der Titel des Berichts stimmte mich nachdenklich. Zwar sagt man nicht ohne Grund, jeder Mensch sei – rein arbeitsmäßig – ersetzbar. Trotzdem stoße ich mich irgendwie an diesem Satz. Man muß das Ausscheiden eines Kollegen auch von der menschlich-kollegialen Seite sehen, wie es in dem Bericht ja auch geschehen ist. Denn da sind Mitarbeiter, an die man sich gewöhnt hat, zu denen man ein besonders gutes, unbefangenes Verhältnis gewann. Sie gehören ganz einfach zu unserer Arbeitswelt. Und dann, eines Tages, ist ein solcher Mensch nicht mehr da, weil er das Pensionsalter erreicht hat. Sicher, die Arbeit macht jetzt ein anderer, aber es dauert doch einige Zeit, bis man sich an sein Fehlen gewöhnt hat. Wir bestehen nun einmal nicht nur aus kalter Nüchternheit, sondern haben auch Empfindungen, Erinnerungen.

## Bücherplünderer

Es gibt Leser, die Bücher der Werkbücherei im wahrsten Sinne des Wortes plündern. Wie das gemeint ist? Nun, ich habe einige wertvolle Kunstbände in der Hand gehabt, aus denen Bilder herausgeschnitten waren, fein säuberlich mit einer Klinge und kaum sichtbar, doch bemerkt wurde es trotzdem bald. Andere, so hörte ich in diesem Zusammenhang, stibitzten aus Reiseführern Landkarten. Im Grunde ist das Beschädigung fremden Eigentums bzw. Diebstahl und nicht zuletzt eine grobe Unkollegialität den anderen Lesern gegenüber. Und wenn es herauskommt – der Zufall hat da oft seine Hand im Spiel – kann's für die Betroffenen böse ausgehen.

## Bänke vor die Tore

In den Abteilungen findet man überall spezielle Räume oder Ecken mit Tischen, Stühlen und Bänken zum Verweilen in den großen und kleinen Pausen. Die nicht in die Kantine gehen, essen oder trinken da, unterhalten sich oder ruhen sich aus. In den Sommermonaten zieht es jedoch viele Kollegen nach draußen vor die Werkshallen, um dort in den Pausen ein wenig Luft zu schnappen. Doch dort fehlt es an Bänken. Vielleicht wird für diesen Zweck gelegentlich einmal ein Projektantrag gestellt. Auch das wäre ein kleiner Beitrag zur Humanisierung der Arbeitswelt.

Spectator



## WAGENKAUF

### Wer die Wahl hat...

Knapp 30 Prozent der Belegschaft kaufte im vergangenen Jahr einen neuen Opel. Andere fahren ihren Kadett, Ascona, Manta, Rekord usw. länger als ein Jahr. Wie dem auch sei, vor dem Kauf wird in vielen Familien diskutiert, welches Modell es diesmal sein soll, welche Variante, welche Ausstattung, um nur einige der für den Wiederverkauf so wichtigen Punkte zu nennen. Wer, wie in unserem Falle, die Wahl hat, hat die Qual, denn die Entscheidung fällt nicht immer leicht. Hier ist es das Ehepaar Hampel, Werkdruckerei, das sich in der Pause im Rüsselsheimer Ausstellungsraum informiert und die dort ausgestellten Wagen an Hand der Prospekte begutachtet.



Bekanntlich hat unser Werk auch eine eigene Werksbahn. Das Schienennetz umfaßt 25,3 km und ähnelt mit 126 Weichen und Kreuzungen einem „Rangierbahnhof“. Sieben Dieselloks sind täglich im Einsatz. Dabei darf natürlich die Pflege nicht fehlen. Auf dem Bild heißt es: Große Wäsche für Lok 6 durch Mitarbeiter K. Rothmeier.

Einer leerte eine Schublade, in der sich allerlei Schriftkram angesammelt hatte. Beim Ausmisten stieß er auf Flugblätter, die während des zurückliegenden Tarifkonflikts an den Werkstoren verteilt worden waren. Auf vielen stand in dicken Lettern „Streik“. Jede der extremen Gruppen glaubte seinerzeit, die andere beim Anheizen überbieten zu müssen. Ein Mann, den Ostblock im Auge, wo Streiks bekanntlich verboten sind und soziale Konflikte im Keim erstickt oder nach einem Aufflackern sofort niedergewalzt werden, meinte lakonisch: „Ausgerechnet die!“ Sprach's und warf das Geschmiere in den Papierkorb. (Wo es in der Tat auch hingehört.)

Die junge Kollegin hatte eine starke Erkältung und war vom Arzt krank geschrieben worden. Doch bereits vor der Frist erschien sie wieder. Sie sei rascher gesund geworden als ursprünglich angenommen. Schließlich gebe es sehr viel Arbeit. „Da müssen die Kollegen meine nicht noch länger mitmachen.“ (Die Sache hat sich tatsächlich zugetragen. Ob sie wohl ein Einzelfall ist?)

Wo man eben hinhört, in den Pausen, auf dem Weg zur Arbeit oder wo immer Opelers ins Gespräch kommen – Thema Nr. 1 ist zur Zeit der bevorstehende Werksurlaub. Auffallend dabei: viele zieht es in die Ferne. Je weiter, desto besser und beliebter. Italien ist schon zu einem „Katzensprung“ geworden. „Ob die eigentlich ihre Heimat kennen, Taunus, Spessart, Odenwald oder Steigerwald? Es sind doch viele schöne Landschaften in der Nähe“, ereiferte sich ein Kollege. (Richtig: Viele rasen daran vorbei.)

Wir kümmern uns zu wenig um die ausländischen Kollegen, heißt es oft. Aber ein Teil von ihnen will das gar nicht, will unter sich bleiben. Wer will, daß man sich um ihn kümmert, muß von sich aus auch etwas dafür tun. Und da hapert es nicht selten. Viele der ausländischen Kollegen tun nämlich nichts für die Verbesserung ihrer Deutsch-Kenntnisse. Ein paar deutsche Brocken reichen ihnen. Für enge Kontakte ist das aber nicht genug. (Auch hier: Alles hat zwei Seiten!)

In einer Zeitungsnotiz über die letzte Betriebsversammlung hieß es, 8.000 Mitarbeiter hätten voll daran teilgenommen. Von wegen. Ab 16.30 Uhr war die Halle halbvoll. Später bröckelte es noch mehr ab. Erst nach 19 Uhr wurde es vorübergehend wieder voller. (Kommentar überflüssig.)

## Richtig

# krankenversichert in den Urlaub

Auch die Urlaubsfreude kann durch Krankheit getrübt werden. Deshalb ist bei Urlaubsreisen rechtzeitig für eine ausreichende Krankenversicherung zu sorgen. Wer im Inland (einschließlich West-Berlin) verreist, sollte die von der Kasse ausgestellten Krankenscheinhefte mit auf die Reise nehmen, denn die Kosten einer privaten ärztlichen Behandlung können aufgrund gesetzlicher Bestimmungen von der Krankenkasse nicht bezuschußt werden.

Bei Erkrankungen in der DDR muß man sich, um kostenfreie ärztliche Behandlung zu erlangen, an die zuständige Sozialversicherungsstelle wenden. Geht die Reise ins Ausland, ist zu empfehlen, sich drei bis vier Wochen vor Reiseantritt über den Krankenversicherungsschutz des jeweiligen Urlaubslandes zu informieren.

Bei Reisen in Staaten, mit denen Sozialversicherungsabkommen bestehen (Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Großbritannien und Nordirland, Irland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Portugal, Rumänien, Schweden, Spanien, Türkei), ist eine entsprechende Anspruchsbescheinigung bei der Krankenkasse anzufordern. In manchen Ländern sind die Ärzte je-

doch trotz bestehender Sozialversicherungsabkommen nicht immer bereit, deutsche Urlauber „auf Krankenschein“ zu behandeln. Der Urlauber wird dann Privatpatient.

Dem Risiko, eine größere finanzielle Belastung selbst tragen zu müssen, kann man nur durch den Abschluß relativ preiswerter Auslands-Krankheitskostenversicherungen entgehen, wie diese von Privatversicherungen angeboten werden. Die BKK ist jederzeit bereit, in dieser Angelegenheit zu beraten. Telefonische Auskünfte geben für Rüsselsheim die Abteilung Rechnungsprüfung, Tel. 4684, für Bochum die Abteilung Rechnungsprüfung, Tel. 2148, und für Kaiserslautern die Zahlstelle, Tel. 236.

Wer Mitglied eines Automobilclubs ist und mit dem eigenen Auto ins Ausland fährt, kann einen privaten Krankenversicherungsschutz zusammen mit dem Auslandsschutzbrief erwerben. Muß jedoch ausnahmsweise wegen einer Kostenerstattung ein Antrag an die Betriebskrankenkasse gestellt werden, sollten darauf stets der Name, Vorname (ausgeschrieben), die Stammmummer und die Bankverbindung angegeben werden. BKK



So breitgefächert wie das Modellprogramm unseres Unternehmens, so umfangreich ist auch die Motorenpalette. Eigene Motorenwerke gibt es in Rüsselsheim und Bochum. Die teilweise Fertigung der Motoren auf Transferstraßen entlastet die Mitarbeiter von körperlich schwerer Arbeit. Bei der sprichwörtlichen Laufruhe und langen Lebensdauer der Opel-Motoren kommt es auf einen hohen Qualitätsstandard an, der durch immer wieder zwischengeschaltete Inspektionen gewährleistet wird. An anderen Stellen des Motorenbaues kann der Mensch nicht durch Maschinen oder Automaten ersetzt werden, zum Beispiel am Montageband, wo die Aggregate zusammengebaut werden. Auf unserem Bild wird gerade die Kurbelwelle, das Rückgrat des Motors, in das Motorgehäuse eingesetzt; Schwungrad und Kupplung sind bereits angeflanscht.



# Fachjournalisten urteilen über SENATOR und MONZA



Über die neuen Modelle unseres Hauses haben wir ausführlich in der letzten Ausgabe der OPEL POST berichtet. Inzwischen liegen nach der Vorstellung in Nizza vor der internationalen Fachpresse, darunter 300 Pressevertretern allein aus dem Inland, so viele Pressestimmen vor, daß wir unseren Lesern Meinungen und Urteile einiger der vielen in Nizza anwesenden Fachjournalisten vermitteln können, aus Platzgründen selbstverständlich nur Auszüge aus den meist sehr langen Berichten, die inzwischen in die Hunderte gehen und äußerst positiv sind.

## „Hervorragendes Auto“

Unter der Überschrift „Diesen ‚Senator‘ werden viele wählen“, schrieb Peter J. Glodschey in der BILD-Zeitung: „Was ist denn das für ein Renner?“, fragte mich ein deutscher Tourist auf einem Autobahnparkplatz in Südfrankreich. Vorher hatte ich ihn im ‚525‘ abgehängt. Er ging um den schlanken, eleganten ‚Senator‘ herum, und als er am Heck den Schriftzug las, sagte er leicht überheblich: ‚Ach so, ein Opel‘. Denkste, kann ich nur sagen. Die Zeiten von Admiral und Diplomat sind vorbei. Das waren gute, aber nicht sehr gute Autos. Das neue Opel-Spitzenmodell ‚Senator‘ ist ein hervorragendes Auto, sportlich und komfortabel. Klasse! Der 3-Liter-Motor mit elektronischer Benzineinspritzung schnurrt sanft wie eine Katze – trotz 180 PS unter der Haube.

Bei der Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h wird der ‚Senator‘ kaum lauter als bei Tempo 50. Fasziniert hat mich die Ruhe und Sicherheit bei hohem Tempo. Das Spurtvermögen ist erstklassig. Aus Tempo 80 beschleunigt er in nur 6,8

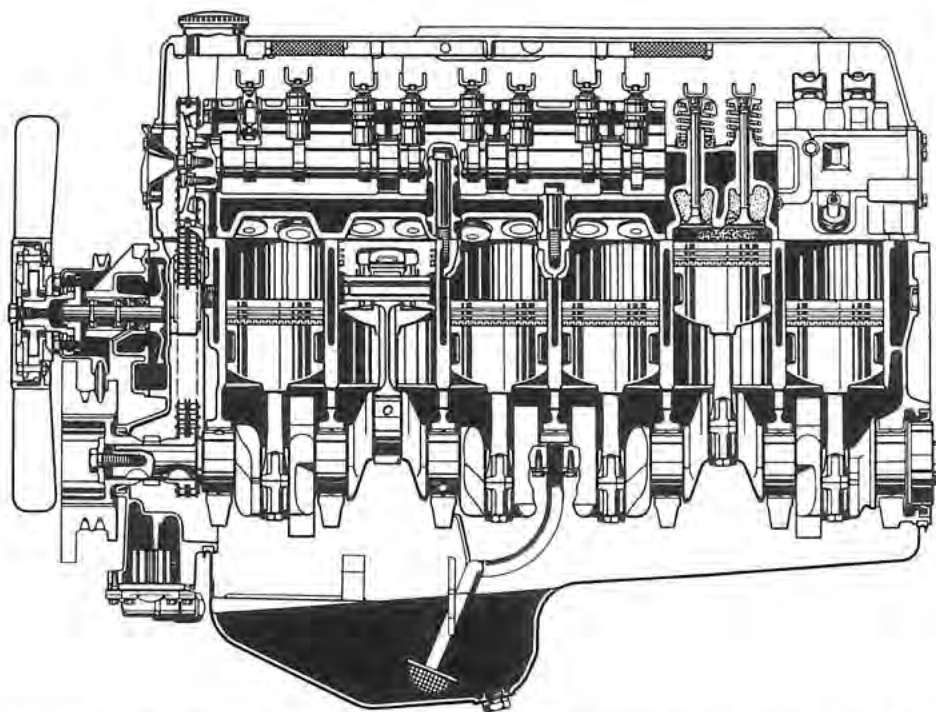
Sekunden auf Tempo 120. Der Motor legt auch noch bei 170 km/h zu. Für seine 4,80 Meter Länge ist der ‚Senator‘ enorm handlich. Wendekreis nur 10,8 Meter (kaum mehr als beim Golf). Diesmal müssen Mercedes und BMW den Konkurrenten ernst nehmen! ...“

## „Die Aufreißer“

Unter dieser Überschrift berichtet Hans Werner im „stern“: „... Die Zeiten, in denen Opel auf Popel gereimt wurde und der typische Opelfahrer ein älterer Herr mit Hosenträgern war, sind längst vorbei. Heimlich, still und leise haben die Rüsselsheimer in der Mittelklasse ein Auto nach dem anderen an die Spitze der Hitlisten gesteuert: Kadett, Ascona, Manta, Rekord. Lauter Wagen von konventioneller Technik, aber solide, zuverlässig und damit wirtschaftlich im Verkehr. Aus dem Heer zufriedener Opelfahrer sollen auch die Aufsteiger für die neuen Sechszylinder kommen. Der billigste wird ab kommenden Herbst der neue Commodore mit



Kompaktheit elegant gestaltet: Der Senator ist einerseits durch Leistung, Raumökonomie und Komfort prädestiniert für schnelle Autobahnreisen, andererseits aber wendig genug, um auch auf vergleichsweise knapp bemessenem Verkehrsraum in City und Vorort Fahrfreude zu vermitteln. Kurz: ein Automobil europäischen Zuschnitts von sachlicher Eleganz.



**3,0 Liter E-Motor:** Das neue Hochleistungs-Einspritztriebwerk verfügt über eine obenliegende Nockenwelle mit sechs Lagern, die Kurbelwelle ist siebenfach gelagert. Zu seinen technischen Feinessen zählen der neukonstruierte Zylinderkopf mit asymmetrischen Keilbrennräumen, die eine intensive Turbulenz des Gemisches und damit eine optimale Verbrennung sichern. Die Beatmung des Motors geschieht über große, durch Hydrostößel betätigte Ein- und Auslaßventile, die sich selbsttätig nachstellen. Aufbereitet wird das Gemisch durch eine Bosch-L-Jetronic, die zu den fortschrittlichsten Einspritzsystemen zählt, die es zur Zeit gibt. Schließlich sorgt eine verschleißfreie Transistorzündanlage für die exakte Einhaltung des Zündzeitpunktes auch bei höchsten Drehzahlen.

2,5-Liter-Motor sein. Er trägt die Karosserie des Rekord. Größer, stärker und trotz aerodynamischer Form wohlproportioniert sind Senator und Monza ... Bei ersten Probefahrten erweisen sich die Neulinge als angenehme Reisewagen, leicht zu bedienen, bei Bedarf rasant zu beschleunigen, fast frei von lästigem Motor- und Windlärm. Eine weiche Federung sorgt im Verein mit den vorzüglich gepolsterten und geformten Vollschamsitzen für Fahrkomfort ... Allen Klassenkonkurrenten hat der Monza seine enormen Fahrleistungen voraus ..."

#### „Autos ohne Firlefanz“

In der „Welt“ schrieb F. G. Pohle u.a.: „Wir notierten auf Probefahrten mit den neuen Modellen: Autos ohne Firlefanz. Der Monza läßt sich fahren wie ein Porsche 928! Große Harmonie zwischen Lenkung, Bremsen, Straßenlage, Übersicht, Instrumentierung. Mit automatischem Getriebe ist das gesamte Fahren runder, bequemer, angepaßter als mit der etwas hakelig wirkenden Viergang-Schaltung. Vorerst liefert Opel nur mit Dreiliter-Einspritzer und möglichst mit Automatik. Überlegenes Fahrgefühl. Automatik meldet sanfte Schaltstöße. Wendekreis deutlich unter elf Meter. Parkfreundliches Auto. Das Monza-Coupé ist ein

Vier-/Fünf-Sitzer. Einstieg nach hinten nicht unbequem. Beim Coupé kann die hintere Sitzbank umgeklappt werden, dann erhält man zur Not einen Schlafraum ... Opel wird mit Senator und Monza viel Unruhe in den Sechszylinder-Markt bringen. In nur zwölf Monaten sollen 30.000 dieser neuen Autos verkauft werden ..."

#### „Neuer Höhepunkt“

Im „Rüsselsheimer Echo“ beendete Josef Scheidemann seinen ausführlichen, sehr positiven Fahrtbericht mit folgendem Fazit: „Seinem Image für zuverlässige, schnelle und gut verarbeitete Wagen ist Opel mit Senator und Monza auch in der Spitze der Modellpalette gerecht geworden. Es ist schon einige Zeit her, als der damalige Opel-Chefkonstrukteur Hans Mersheimer verkündet hatte: ‚Wir wollen auch mal links fahren ...‘ Daran darf man sich ruhig einmal erinnern. Die seitdem eingeschlagene konsequente Modellpolitik hat mit Senator und Monza einen neuen Höhepunkt erfahren. Den Rüsselsheimer Konstrukteuren darf man herzlich dazu gratulieren.“

#### „Understatement-Autos“

Der „Frankfurter Allgemeinen“ entnehmen wir folgende Anmerkungen von

Gerold Lingnau: „Ein Nachfolger an der Spitze des Opel-Angebots mußte nicht nur, den Zeichen der Zeit folgend, kompakter und ‚europäischer‘ sein als das Zweigespann Admiral/Diplomat. Er mußte auch fertigungstechnisch so eng wie möglich mit den Großserienmodellen des Hauses verwandt sein, damit er von den Kostenvorteilen der Massenproduktion und von der Flexibilität eines vernünftigen Baukastensystems profitieren konnte. Den Rüsselsheimern ist beides gelungen, und sie haben sogar in einem klugen weiteren Schachzug ihrer neuen Spitzenlimousine ein Coupé an die Seite gestellt ... Verglichen mit ihren Vorgängern sind die beiden neuen Opel Understatement-Autos. Obwohl der Senator nur zehn Zentimeter kürzer ist als der Admiral, wirkt er weitaus handlicher und fährt sich auch so; vor allem Damen werden den Unterschied spüren und honorieren. Auf unseren Probefahrten gefielen uns die geringe Geräuschkulisse, der gute Federungskomfort, vor allem auch für die Hintensitzenden, und das ausgewogene, überaus sichere Kurvenverhalten. Das nicht zu hohe Leergewicht (1.370 bis 1.425 Kilogramm) ermöglicht oberklasserechte Fahrleistungen mit Spitzengeschwindigkeiten zwischen 185 km/h (Senator 2,8 Liter Automatik) und 215 km/h (Monza 3,0 E) und Beschleunigungszeiten von 0 auf 100 km/h zwischen 8,5 und 12,5 Sekunden ...“

#### „Ausgewogenes Konzept“

„In der automobilen Oberklasse gibt es sofort zwei neue Stars: Opel Monza und Senator“, begann Gernot Röthig einen ausführlichen Bericht in der „Auto-Zeitung“. Er zieht folgendes Resümee: „Mit der für die Rüsselsheimer Techniker und das Haus Opel typischen Philosophie wurden zwei Autos konstruiert, die keinen bahnbrechenden Avantgardismus darstellen, aber in vielen Details fortschrittliche Technik präsentieren. Sie begeistern nicht durch spezielle Vorzüge nur in irgendeinem Bereich (sieht man einmal von der Kombi-Möglichkeit des Coupés ab), sondern durch ein ausgewogenes Gesamtkonzept. Sollte die Preisgestaltung auch noch stimmen, hat Opel zwei heiße Eisen im Feuer der Kundengunst“.

#### „Gestandene Gegenstücke“

In der „TZ“ meinte Helmut Launer: „Schön sind sie beide. Glatt und faltenlos ist ihre Karosserie. Dezent ihr Make-up. Und aus einem Guß schließlich – wenn gleich naturgemäß von gegensätzlicher Natur – auch ihr Profil. Die Neuen springen freilich nicht ins Auge. Denn protzen, das tun sie nicht. Sie sind funktionell und vernünftig gezeichnet. Also eigenständige europäische Autos. Gestandene Gegenstücke zu den Modellen

Fortsetzung nach der Beilage





# Zur Betriebsratswahl 1978

Die Schlacht ist geschlagen, der Pulverdampf des Wahlkampfes verfliegen, die konstituierenden Sitzungen haben stattgefunden, die Arbeit der neuen Betriebsräte hat begonnen. Jetzt, rund vier Wochen nach der Wahl, ist nicht mehr so viel dazu zu sagen wie noch in den ersten Tagen danach. Die Chronistenpflicht gebietet aber einen kurzen Rückblick, ein paar Anmerkungen.

Die wiedergewählten Betriebsräte, meist gestandene Leute in Sachen Betriebsratsarbeit, wissen, worauf es ankommt, was unter den gegebenen Umständen sofort machbar ist oder was Zeit braucht. Erfolge fallen nicht vom Himmel; sie müssen erarbeitet werden, sind meist das Ergebnis langer Verhandlungen. Mit den manchmal geforderten „Hauruck“-Methoden geht es in der Regel nicht, Verhandlungsgeschick und Geduld, auf den richtigen Zeitpunkt zu warten sowie Kompromißbereitschaft haben sich meist als besseres Rezept erwiesen. Mancher Neuling wird das noch erkennen müssen.

In die Pflicht genommen zu sein, Gesetze und Abmachungen zu respektieren, ist nämlich etwas anderes als die Geschehnisse von außen als Zaungast zu beobachten und zu kommentieren. Außerhalb des Spielfeldes sieht manches ganz anders aus. Dazu kommt, daß Betriebsverfassungsgesetz und Betriebsordnung Markierungen und Grenzen setzen, die nicht einfach übersehen oder überschritten werden

können. Die jeweilige Marktlage der Branche und die allgemeine Konjunktursituation müssen ebenfalls beachtet werden. Weiter gilt, daß gerade in einem Unternehmen unterschiedliche Interessen zu berücksichtigen sind. Genau besehen, ist Betriebsratsarbeit eine verantwortungsvolle, häufig undankbare Aufgabe, die Einsicht in die ökonomischen Zusammenhänge verlangt. Die Zustimmung zu den Sonder-schichten liegt in dieser Richtung.

Ein Rückblick auf die Wahlen im Unternehmensbereich zeigt, daß in Kaiserslautern weitgehend alles beim alten geblieben ist. 17 der bisherigen 19 Betriebsräte amtieren dort wieder. Dagegen hat es in Bochum Verschiebungen bzw. eine Aufsplitterung gegeben, wobei die Gruppe, der man links-extremistische Neigungen nachsagt, ihr Ziel, eine Vermehrung ihrer bisherigen Sitze, nicht erreichte, ja um drei Punkte (Mandate) zurückfiel. In Rüsselsheim, wo erstmals Kandidaten dieser Couleur auftraten, errangen sie ein Mandat, hauptsächlich durch die Stimmen ausländischer Mitarbeiter. Dennoch besteht darüber kein Anlaß zur Genugtuung.

Hervorstechend in Rüsselsheim ist die klare Entscheidung für die Kandidaten der IG-Metall-Liste, die 40 von 53 der zu vergebenden Mandate erringen konnten, ein in diesem Ausmaß auch von ihnen nicht erwarteter Erfolg, zumal die Ergebnisse in anderen Fir-

men teilweise gegenteilige Trends zeigten. Die Kandidaten weiterer Listen (insgesamt waren es in Rüsselsheim acht) hatten sich gewisse Hoffnungen gemacht. Umso größer war ihre Enttäuschung. Einzelgänger, übrigens ein Novum in der Geschichte der Opel-Betriebsratswahlen, blieben ohne Chance auf der Strecke. Sicher, nachher ist man immer klüger, aber manche Vorhersage erwies sich doch als reine Spekulation. Man kann niemanden ins Herz sehen, in der Wahlkabine ist jeder allein. Und nur hier fallen die Würfel.

Die Wahlbeteiligung war niedriger als 1975: In Rüsselsheim betrug sie 78,2 Prozent (1975: 83 Prozent), in Bochum bei den Lohnempfängern 79,19 Prozent, bei den Gehaltsempfängern 80,76 Prozent (1975 bei der damals noch gemeinsamen Wahl 83 Prozent). Und in Kaiserslautern gingen 88,36 Prozent zu den Wahlurnen (1975: 89 Prozent). Insgesamt zwar immer noch eine beachtliche Wahlbeteiligung, wenn auch die Rückläufigkeit in zwei Werken nicht übersehen werden sollte. Gründe dafür gibt es sicher genug. Alles in allem: klare Verhältnisse in Kaiserslautern und in Rüsselsheim, weniger in Bochum.

Die jetzt begonnene Legislaturperiode der Betriebsräte dauert drei Jahre. Erst 1981 werden die Wahllokale wieder geöffnet. Eine lange Zeit, ein langer Weg, an dessen Rand manches neue Problem auftauchen wird. W.S.

# Der neue Betriebsrat des

## Betriebs- ausschuß



**Richard Heller**  
Betriebsratsvorsitzender



**Rudolf Müller**  
Stellvertretender  
Vorsitzender



**Richard Adam**  
Personalfragen  
Publikumsverkehr



**Rudolf Hahn**  
Lohn-, Akkord-  
und Zeitstudien



**Adolf Mildner**  
Angestelltenfragen  
Bauplanung



**Berthold Muders**  
Unfallschutz  
Arbeitssicherheit  
und Gesundheitsschutz  
am Arbeitsplatz



**Karl Noß**  
Personalfragen  
Publikumsverkehr  
Wohnungs-  
angelegenheiten



**Rolf Petry**  
Schriftführer  
Berufsverkehr



**Martin Schwarz**  
Lohn-, Akkord-  
und Zeitstudien



**Liane Steinführer**  
Soziale  
Angelegenheiten  
Frauenfragen



**Gerhard Wink**  
Personalfragen  
Publikumsverkehr

## Betriebsräte der Lohnempfänger



**Yasar N. Akkeci**



**Heinz Aufschläger**



**Horst Bach**



**Valent. Bauschbach**



**Walter Feist**



**Eugenie Fischer**



**Karlheinz Fornoff**



**Wolfram Georgi**



**Fortunato Giunta**



**Georg Graumann**



**Franz Groben**



**Norbert Herbrand**



**Wolfgang Jahn**



**Heinz Jakob**



# s Rüsselsheimer Werkes



Annelore Judisch



Gerh. Kämmerling



Wilfried Lang



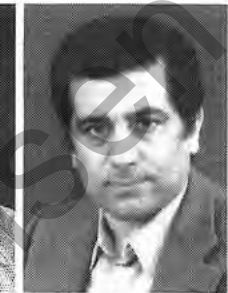
Horst Leismann



Walter Lutz



Hans Melchior



Andrea Rao



Franz Remitschka



Mustafa Sakar



Helmut Späth



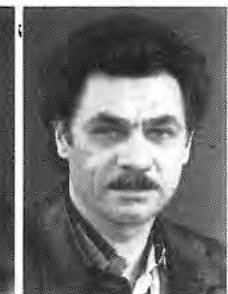
Ferdi Schenk



Friedel Schmidt



Friedel Schreiber



Peter Teska



Hüseyin Tezkac



Werner Welskop



Horst Weyer



Wilh. Weyerhäuser



Werner Wolf

## Betriebsräte der Gehaltsempfänger



Günther Erb



Manfred Henrich



Adolf Lahr



Dagmar Losert



Dietmar Mann



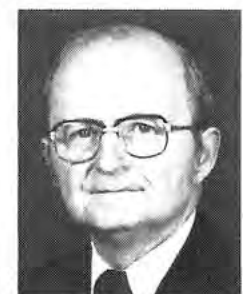
Philipp Petzold



Bruno Reimann



Kurt Schneider



Hans Smander



Stunde der Wahrheit: Die Urnen aus 49 Wahllokalen wurden nach der Wahl ins Wahlbüro gebracht, dort geleert und von den Wahlhelfern gezählt. Der Wahlausschuß kontrollierte die Auszählung.

## Die von den Betriebsräten gebildeten Ausschüsse

### Lohn-, Akkord- und Gehaltsausschuß

Richard Adam, Georg Graumann, Rudolf Hahn, Wilfried Lang, Walter Lutz, Dietmar Mann, Bruno Reimann, Martin Schwarz, Helmut Späth

### Personalplanungsausschuß für Lohn und Gehalt

Richard Adam, Adolf Milden, Karl Noß, Kurt Schneider, Hans Smander, Gerhard Wink

### Arbeitssicherheitsausschuß

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

### Berufsbildungsausschuß

Georg Graumann, Dagmar Losert, Rolf Petry, Franz Remitschka, Horst Weyer

### Bauplanungsausschuß

Georg Graumann, Gerhard Kämmerling, Adolf Milden, Berthold Muders, Rolf Petry

### Ausländerbetreuungsausschuß

Yasar Nuri Akkeci, Fortunato Giunta, Annelore

Judisch, Walter Lutz, Andrea Rao, Mustafa Sakar, Hüseyin Tezkac

### Sozialausschuß

Valentin Bauschbach, Georg Graumann, Manfred Henrich, Annelore Judisch, Gerhard Kämmerling, Friedel Schmidt, Liane Steinführer

## Arbeitnehmervertreter in den von Geschäftsleitung und Betriebsrat gemeinsam besetzten Gremien

### Wohnungsausschuß

Franz Groben, Karl Noß, Kurt Schneider

### Ausschuß für Verbesserungsvorschlagswesen

Günther Erb, Walter Feist, Horst Weyer

### Baudarlehungsausschuß

Richard Adam, Rudolf Hahn, Rudolf Müller





Gediegenheit charakterisiert das Interieur unserer neuen Spitzenmodelle durch die Verwendung ausgesuchter Materialien und die harmonische farbliche Abstimmung im Innenraum. Dem Fahrer steht ein nach den neuesten ergonomischen Erkenntnissen gestaltetes Cockpit zur Verfügung.

von BMW oder Mercedes. Zurückhaltung üben die Neuen auch im Innern. Man fühlt sich auf Antrieb wohl, wengleich viel Plastikmaterial der Behaglichkeit einen Dämpfer aufsetzt. Die üppig schwellenden Polster kontrastieren jedoch gelungen mit dem sachlichen und informativen Cockpit. Zugleich bieten beide Fahrzeuge eine vorzügliche Sitzposition, bequemen Einstieg und trotz der Abmessungen von 4,81 bzw. 4,69 Meter Länge eine tadellose Übersichtlichkeit. Dank der serienmäßigen – nicht zu leichtgängigen – Servolenkung sind die voluminösen Autos zudem mühelos dirigierbar und auch enorm wendig . . . .“

### „Test bestanden“

In der „Welt am Sonntag“ schrieb Roland Westphal unter anderem: „Das Wasser stand bis zu zehn Zentimeter hoch auf der Autobahn. Es goß in Strömen, böiger Wind trieb Wolkenfetzen in Baumwipfelhöhe von der Seite heran. Der Regen, die Wolken und die aufsprühende Gischt der

Das Instrumentarium in unseren neuen Spitzenmodellen zeichnet sich durch ein vorbildlich klares Design aus, das es dem Fahrer in allen Situationen leicht macht, die Anzeigen zu überwachen. Ein schräg nach hinten abfallendes Deckglas verhindert zuverlässig jegliche Spiegelung. Zur sicheren Beherrschung des Wagens hilft ihm außerdem die logische und konzentrierte Anordnung aller Bedienelemente. Die Schalter verfügen über beleuchtete Symbole.

fahrenden Autos tauchte die Umwelt in ein diffuses Licht. Äußere Bedingungen, die kein Vergnügen sind, aber an das Fahrverhalten eines Autos hohe Anforderungen stellen. Nach 80 Kilometern Seitenwind und Wasserfontänen stand fest: Diese Autos haben den Test bestanden . . . Die Sympathie für die neuen Großen von Opel beginnt bereits beim Anblick. Der Senator mit dem Stufenheck wirkt gleichzeitig elegant, wohlproportioniert und kompakt . . . Der Monza, in der



Motorisierung, Kraftübertragung und im Fahrwerk mit dem Senator identisch, wird durch das Fließheck nicht häßlicher. Zudem verleiht die Stromlinienform dem Monza noch bessere Fahrwerte als dem Senator . . . Womit wir beim Fahren wären und feststellen: Senator und Monza halten das, was ihre äußeren Formen versprechen. Da bleibt alles sachlich durchdacht, problemlos, ohne Schnörkel und leicht zu bedienen . . .“

### „Gelungene Synthese“

Im „Wiesbadener Kurier“ fanden wir folgende Ansicht von pb: „Wie eine erste Bekanntschaft mit Opels neuer Sechszylinder-Generation bei ausgedehnten Fahrten in Südfrankreich zeigte, präsentieren sich die Großen aus Rüsselsheim (in der Technik sind Limousine und Coupé praktisch identisch) als eine gelungene Synthese amerikanischen Komforts und europäischen Fahrverhaltens. Insbesondere die leistungsfähigste Maschine, der Drei-Liter-Motor mit elektronischer Benzineinspritzung fasziniert durch die scheinbar mühelose Art der Kraftentfaltung. Ohne jedes Aufhebens und ohne dramatische Geräusentwicklung, wirkungsvoll unterstützt durch die bei ihrer Arbeit kaum wahrnehmbare Opel Dreigang-Automatik, beschleunigt der Spitzensensor in weniger als zehn Sekunden auf 100 km/h, und auch bei Geschwindigkeiten im höheren Tachobereich (Höchstgeschwindigkeit nach Werksangaben 210 km/h) herrscht der Eindruck vor, als würde die Leistung so ganz nebenbei produziert. Entsprechend entspannt läßt sich mit dem Senator fahren, wobei ein makelloser Geradeauslauf und eine geringe Seitenwindempfindlichkeit den Eindruck der aktiven Sicherheit festigen. Nicht minder souverän

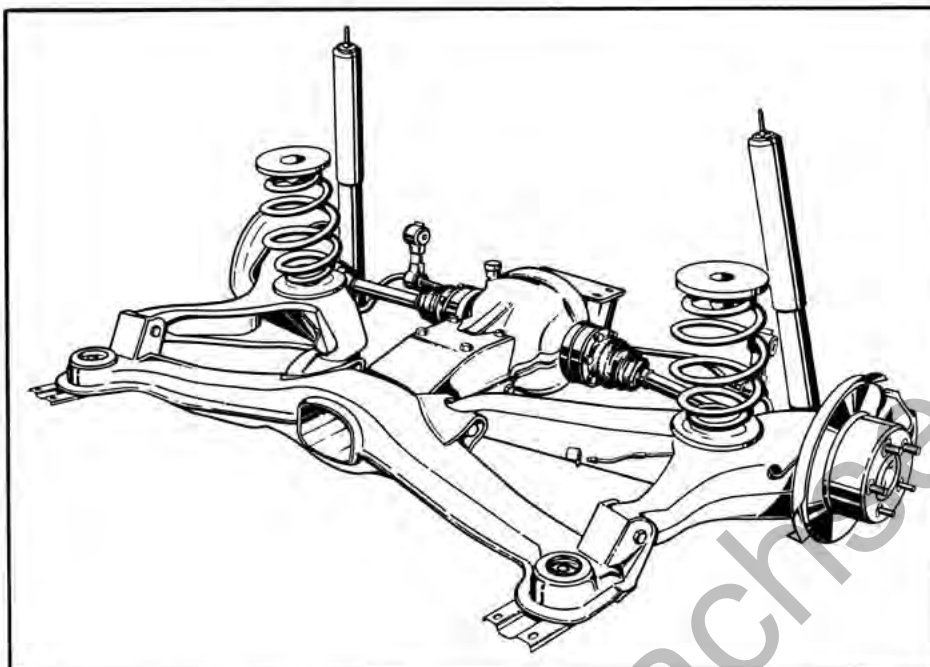
meistert Opels Großer das Fahren auf kurvigen und engen Landstraßen. Das Kurvenverhalten ist bis in den Grenzbereich neutral, und die leichtgängige Servolenkung arbeitet exakt und läßt nie den nötigen Kontakt zur Fahrbahn vermissen . . ."

### „Ausgezeichneter Wurf“

In der „AZ“ äußerte sich Nikolaus Reichert: „Nachdem Opel schon mit dem Rekord einen Volltreffer landete ist den Rüsselsheimern mit Senator und Monza auch in der Großwagenklasse ein ausgezeichnete Wurf gelungen. Erste Fahrindrücke lassen erwarten, daß den beiden neuen Spitzenmodellen wesentlich mehr Erfolg beschieden sein wird als den Vorgängern Admiral und Diplomat. Äußerst kraftvolle Sechszylinder-Motoren in Verbindung mit einem sehr gut abgestimmten Fahrwerk und einer entsprechenden Servolenkung, die auch bei hohen Geschwindigkeiten den Kontakt zur Straße nicht vermissen läßt, prägen den Charakter der Neuen. Daß beim Senator trotz aller Komfort- und Repräsentanzansprüche in dieser Wagenklasse kein ‚Straßenkreuzer-Gefühl‘ wie beim Diplomat aufkommt, läßt sich schon an der äußerlich erkennbaren Bauweise des Opel-Flaggschiffs ablesen. Noch eine ganze Portion sportlicher, straffer und dynamischer gibt sich das Monza-Coupé mit großer Heckklappe, das nicht nur in puncto Geschwindigkeit so manchen Konkurrenten stehen lassen wird . . .“

### „Exzellente Qualität“

Für die „Kölnische Rundschau“ testete Frank Peters die Neuen: „Das ist auch ein Opel? Ist der aber schick! Keine Frage, selten bin ich in den letzten Jahren so mit einem neuen Modell aufgefallen wie mit dem Senator und später mit der Coupé-Ausführung dieses Typs, dem Monza. Und wenn die Aussagen der Autofahrer auf



**Hinterradaufhängung:** Der leicht V-förmige Fahrschemel der neuen Opel-Dreieck-Schrägenlenkerachse (Zeichnung oben) ist durch großvolumige Dämpfungsblöcke mit dem Unterbau verbunden. Durch die ausgeklügelte Anordnung ihrer Drehachsen konnten Sturz- und Vorspuränderungen äußerst gering gehalten werden – wie auch das Eigenlenkverhalten im Grenzbereich, so daß selbst bei Lastwechseln in Kurven nur gutmütige Reaktionen zu erwarten sind. Weiterer Pluspunkt: Der Reifenverschleiß ist minimal. Das Hinterachsgetriebe wurde in den Fahrschemel integriert, der über drei großvolumige Gummi-Metall-Dämpfungsblöcke mit dem Unterbau verbunden ist. Die Dämpfungsblöcke wurden dabei so abgestimmt, daß sowohl eine einwandfreie Isolation der Geräusche und Schwingungen wie auch eine exakte Führung der Achse gewährleistet ist. Die vertikalen Bewegungen der Hinterräder werden durch die Stoßdämpfer und deren Anordnung wirkungsvoll gedämpft. Sie sind nahezu senkrecht plaziert – eine weitere Maßnahme zugunsten der Ausgewogenheit von Komfort und Fahrverhalten. Diese Harmonie wird vervollkommen durch einen Stabilisator, der auch zu einer guten Seitenwindstabilität beiträgt.

der Straße zu verallgemeinern sind, dann müßte die große Opel-Reihe nicht nur in der Bundesrepublik ein durchschlagender Erfolg werden, was bisher ja den Rüsselsheimern mit Admiral und Diplomat nie gelungen ist. Jetzt kommt bei Opel die Serienfertigung in Gang, schon in Kürze

werden die Händler Senator und Monza präsentieren. Die sehr lange Anlaufzeit hatte zur Folge, daß schon die ersten Wagen aus der Serie von exzellenter Qualität sind . . .“

### „Die schönsten Opel . . .“

In einem Bericht in der „Neuen Westfälischen Zeitung“ schrieb Herbert Stefula unter anderem: „Augenblicklich herrscht bei fast allen europäischen Marken der Trend vor, für alle Modelle eines Produzenten den gleichen Stil zu finden. Stern und Wabenkühler bei Mercedes, Nierenform bei BMW, weitgehende Annäherung des Äußeren bei Audi und Ford. Opel war bei Monza und Senator ganz einfach ein Weg vorgezeichnet, der gegangen werden mußte, wollte man mehr Erfolg haben als mit den dickbäuchigen Admiralen und Diplomaten und – wie wir es empfinden – sehr erfolgreich. Besonders der Monza mit seiner geduckten, ein wenig aggressiven Form, aber auch der ruhiger wirkende Senator sind sicherlich meisterlich gelungen. Und beide neuen Modelle können für sich in Anspruch nehmen: Es sind die schönsten Opel, die es je gab!“



Das rassige Erscheinungsbild des Monza könnte vergessen lassen, daß in seiner Konzeption nicht nur die Stärken eines Sportwagens stecken, sondern auch die Vorzüge einer Limousine – Komfort, viel Platz, Freizeitwert. Dazu den Sportwagen im Coupé beim Wort genommen: Für Sport- und Freizeitrequisiten stehen bis zu 765 Liter Stauvolumen zur Verfügung.



# UNSERE JUBILARE



Willi Ramge  
Chassisbau I  
9.6.1978



Johann Diehl  
Qual.Ktr.u.Insp.  
10.6.1978



Martin Messer  
PEK  
11.6.1978

25

## Rüsselsheim

1.6.1978

Heinrich Barthold  
Betriebsschlosserei  
Martin Birner  
Instandhaltung  
Philipp Börner  
Energieversorgung  
Heinz Bunk  
Gesenkbau  
Horst Cezanne  
Materialbehandlung  
Günter Danielczyk  
Standardabteilung  
Walter Deisinger  
Chassisbau I  
Heinz Dietze  
Chassisbau I  
Werner Eichler  
Werksfeuerwehr  
Robert Ertle  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Georg Fritz  
PV-Werkstätten  
Philipp Gerbig  
Modellschreinerei  
Rudolf Gress  
PV-Werkstätten  
Josef Hart  
Chassisbau I  
Adam Heilmann  
Instandhaltung  
Ludwig Heller  
Chassisbau I  
Holm Hempel  
Materialbehandlung  
Dieter Hillesheimer  
PV-Chassis  
Kurt Hoffmann  
Motorenbau  
Karl Ihmig  
Chassisbau I  
Philipp Kahlenberg  
PV-Werkstätten  
Hans-Martin Kessel  
PEK  
Josef Kindermann  
Betriebsschlosserei  
Karl-Heinz Köbel  
Preßwerk  
Heinz Kohl  
Chassisbau I  
Peter Krämer  
Chassisbau I

Walter Meffert  
Beschädigten-Eins.  
Adolf Mock  
Marketing u. Verkauf  
Hans Müller  
Chassisbau I  
Ernst Münzberg  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Willi Neumann  
Karosseriebau I  
Günther Niemann  
Karosseriebau I  
Herbert Oeth  
Chassisbau I  
Rudolf Pichl  
Fahrzeugdisposition  
Heinrich Preuß  
Ordnungsdienst  
Otto Radewald  
Sozialabteilung  
Günther Reichert  
Instandhaltung  
Friedrich Reisinger  
Karosseriebau I  
Martin Roos  
Modellschreinerei  
Friedel Ritzert  
PV-Werkstätten  
Rudolf Schmitz  
PEK  
Fritz Schneider  
Ordnungsdienst  
Philipp Schröder  
Chassisbau I  
Heinz Schüler  
Lehrenbau  
Otto Thumser  
Materialbehandlung  
Josef Vey  
PV-Werkstätten  
Adam Weidlich  
Marketing  
Ewald Welzbacher  
Chassisbau I  
Johann Werschnik  
Werksanlagen  
Bruno Wiese  
Chassisbau I  
Karl Wolff  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Ernst Zopf  
Chassisbau I

2.6.1978  
Karl-H. Breckheimer  
Chassisbau II  
Karl Kehm  
Kundendienst-Werkst.  
Walter Kunz  
Qual.Ktr.u.Insp.

Albin Mehling  
Chassisbau II  
Anton Merz  
Instandhaltung  
Wilfried Reinheimer  
Betriebsschlosserei  
Günter Roth  
Karosseriebau I  
Arno Wesp  
Ersatz.u.Zubeh.  
Albert Wolf  
Sozialabteilung

3.6.1978  
Hans-J. Barth  
PV-Werkstätten  
Hans-Wilh. Becker  
Kundendienst  
Horst Blum  
Karosseriebau I  
Otto Braun  
Kar.-Fertigmontage  
Richard Burger  
Karosseriebau II  
Heinrich Dammel  
Betriebsschlosserei  
Ottmar Duchmann  
Zentralwerkstatt  
Georg Dürr  
Styling  
Norbert Frieß  
PV-Kar.Unterzus.Bau  
Philipp Held  
Karosseriebau II  
Ludwig Herbert  
Preßwerk  
Walter Hoyer  
Mat.-u.Prod.Ktr.  
Arthur Kneisel  
Instandhaltung  
Josef Kreuzer  
PEK  
Franz Lang  
Preßwerk  
Rudolf Langer  
Karosseriebau  
Karl Leonhardt  
Karosseriebau II  
Hans Licht  
Preßwerk  
Willi Loos  
Werksfeuerwehr  
Philipp Martini  
PEK  
Ursula Mathissek  
Zentralplanung  
Josef Michels  
Chassisbau II  
Erich Mildenberger  
Karosseriebau I

Irmgard Nickel  
Beschädigten-Eins.  
Johann Rebh  
Werkschutz  
Alfons Rullkötter  
PV-Werkstätten  
Peter Schamber  
Karosseriebau II  
Heinz Schmalz  
Karosseriebau II  
Günther Schütz  
Karosseriebau I  
Heinrich Spenkuch  
Zentralwerkstatt  
Jakob Steinbach  
PV-Preßwerk  
Otto Wagner  
Prüfheld Dudenhofen  
Heinrich Weller  
Karosseriebau II  
Willi Wenzel  
Karosseriebau II  
Gerhard Wilhelm  
Styling

5.6.1978  
Albert Beitz  
Stromversorgung  
Georg Bender  
Teilelager  
Paul Bender  
Karosseriebau I  
Klaus Brand  
Finanzleitung  
Werner Breideband  
Werkschutz  
Julius Doll  
Zentralwerkstatt  
Kasper Dorp  
PV-Werkstätten  
Ernst Hoffmann  
Karosseriebau I  
Josef Hofmann  
Kundendienst  
Kurt Hohmann  
PEK  
Hans Jeck  
PEK  
Albert Klettke  
Karosseriebau I  
Friedrich K. Kühner  
Chassisbau I  
Norbert Kubenka  
Betriebsschlosserei  
August Leinweber  
Karosseriebau I  
Rudolf Losert  
Karosseriebau I  
Paul Meisenzahl  
Ordnungsdienst

Franz Michaelis  
Werkschutz  
Günter Müller  
Ersatz.u.Zubeh.  
Heinrich Press  
Werksanlagen  
Karl H. Reinheimer  
Styling  
Werner Spindler  
PV-Werkstätten  
Karl-Heinz Tron  
Lackiererei

8.6.1978  
Horst Helmut Appel  
Chassisbau II  
Jakob Arnold  
Zentralwerkstatt  
Adolf Bach  
Motorenbau  
Ludwig Claus  
Karosseriebau II  
Gerhard Deja  
Standardabteilung  
Heinrich Detig  
Chassisbau I  
Erich Eckert  
PEK  
Rudolf Fischer  
Finanzabteilung  
Kurt Germann  
PEK  
Werner Geyer  
PV-Werkstätten  
Otto Hahn  
PV-Werkzeuge  
Heinrich Haun  
Karosseriebau I  
Hans Herrmann  
Preßwerk  
Heinz G. Kahlenberg  
PV-Werkstätten  
Erwin Kirchner  
Chassisbau I  
Georg Kirschner  
Chassisbau II  
Walter Kleinhenz  
PV-Werkstätten  
Adam Knapp  
Wagenendmontage  
Karl-Heinz Konezczyk  
PV-Preßwerk  
Heinz Köth  
Chassisbau I  
Gerhard Kraft  
Wagenendmontage  
Alfred Kuschel  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Helmut Marklowski  
PV-Werkstätten

Karl Mathes  
Wagenendmontage  
Oskar Mathes  
Beschädigten-Eins.  
Paul Meister  
Chassisbau I  
Ernst Michel  
Finanzabteilung  
Hans Müller  
Chassisbau I  
Karl-Heinz Müller  
Betriebsabrechnung  
Rudi Napiralla  
PEK  
Willi Neuhaus  
Karosseriebau  
Franz Neumann  
Preßwerk  
Ludwig Ossmann  
Chassis-Teile  
Ernst Pawlik  
Teilelager  
Erich Robl  
Preßwerk  
Willi Ruppel  
Chassisbau II  
Philipp Schäfer  
Wagenendmontage  
Walter Schäfer  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Melchior Schleith  
Mat.-u.Prod.Ktr.  
Josef Schmaus  
Materialbehandlung  
Ernst Schweig  
Instandhaltung  
Josef Siemon  
Karosseriebau II  
Heinrich Spiegel  
Chassisbau I  
Friedrich Strauch  
Kundendienst  
Erhard Strauß  
Chassisbau I  
Konrad Tauss  
Instandhaltung  
Heinrich Thiessen  
Standardabteilung  
Josef Weillbacher  
Karosseriebau  
Ludwig Weyerhäuser  
PV-Werkstätten  
Josef Wolf  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Nikolaus Zimmer  
Qual.Förderg.u.Insp.  
9.6.1978  
Alex Astheimer  
Modellschreinerei  
Heinz Blum  
Karosseriebau II  
Josef Buch  
Preßwerk  
Georg Cezanne  
PEK  
Georg Crönlein  
Motorenbau

Otto Falheier  
Preßwerk  
Hans Fleps  
Ver- u. Entsorgung  
Hermann Gläser  
Preßwerk  
Franz Goth  
Chassisbau I  
Theodor Hauzel  
Wagenendmontage  
Werner Heifl  
Mat.-u.Prod.Ktr.  
Oskar Heller  
Chassisbau  
Ludwig Jochem  
Chassisbau I  
Georg Krauser  
Karosseriebau I  
Walter Obermann  
Chassisbau I  
Heinz Osswald  
Karosseriebau I  
Karl Palme  
Karosseriebau I  
Hans Ploch  
Chassisbau I  
Heini Rauch  
Karosseriebau I  
Josef Rödiger  
Betriebsabrechnung  
Hans Schneider  
Instandhaltung  
Paul Weihrauch  
PEK  
Daniel Wiesenacker  
PV-Werkstätten  
Franz Zentgraf  
Karosseriebau I

10.6.1978

Walter Baier  
Karosseriebau II  
Karl Heinz Born  
Wagenendmontage  
Heinrich Dörrschuck  
Wagenendmontage  
Karl Hauptmann  
Karosseriebau I  
Albert Jacob  
PEK  
Heinz Kahl  
Karosseriebau II  
Karl-Heinz Knodt  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Ernst Mühlbauer  
Wagenendmontage  
Karlheinz Pippig  
Lackiererei  
Hilmar Ritter  
Chassisbau I  
Karl Walter Rück  
Wagenendmontage  
Karl Sättler  
Chassisbau I  
Arnold Schaar  
Standardabteilung  
Erwin Schimbach  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Georg Schmidt  
Karosseriebau II  
Reinhard Seelig  
Chassisbau II

Oskar Seligmann  
Materialbehandlung  
Helmut Stelz  
PV-Werkstätten  
Horst Weiß  
Kar.-Fertigungsmontage  
Ludwig Wolf  
Preßwerk  
Waldemar Wornath  
PEK

11.6.1978

Bernhard Einwächter  
Kundendienst  
Rudolf Gschwind  
Transportwesen  
Eduard Klöpsch  
Materialbehandlung  
Paul Lausmann  
Chassisbau I  
Karl Niede  
PV-Werkstätten  
Walter Mück  
PV-Werkstätten  
Horst Peter  
Karosseriebau I  
Ernst Roch  
Härtere  
Ludwig Winter  
Instandhaltung

12.6.1978

Eugen Engroff  
Standardabteilung  
Alexander Immel  
Beschädigten-Eins.  
Thomas Truelsen  
Energieerzeugung

13.6.1978

Manfred Hofmann  
PV-Werkstätten

15.6.1978

Anton Allendorff  
Instandhaltung  
Heinrich Beck  
Instandhaltung  
Nikolaus Bittner  
Preßwerk  
Heinrich Brodbeck  
PV-Werkstätten  
Wladislaw Chlud  
Wagenendmontage  
Ludwig Cezanne  
Zentralplanung  
Friedrich Daum  
Chassisbau I  
Karl-Heinz Diehl  
PV-Werkzeuge  
Karl Emig  
Werkschutz  
Günter Fiebiger  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Robert Geißler  
Karosseriebau II  
Heinz Göbel  
PEK  
Ernst Götze  
Motorenbau  
Günther Grossmann  
Instandhaltung  
Richard Günther  
Mat.-u.Prod.Ktr.

15.6.1978

Hans Gutgesell  
PV-Werkstätten  
Georg Hamm  
Wagenendmontage  
Anton Harbauer  
Werkschutz  
Alfred Hasenpflug  
PV-Chassis  
Günther Hartung  
Wagenendmontage  
Hermann Hederich  
Getriebebau  
Walter Herge  
Getriebebau  
Edgar Hess  
Instandhaltung  
Hans Holzer  
PEK  
Johann Hübsch  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Joachim Jackisch  
PV-Werkstätten  
Albert Kemmer  
PV-Werkstätten  
Heinz Kirschner  
PEK  
Helmut Kliemt  
PV-Werkstätten  
Nikolaus Köhler  
Chassisbau I  
Franz Kölbig  
Werkschutz  
Wilhelm Kraft  
Chassisbau I  
Horst Kühnel  
PV-Werkstätten  
Helmut Laumann  
Instandhaltung  
Georg Lickhardt  
PV-Werkstätten  
Heribert Lorenz  
Verkaufszone Mainz  
Karl Heinz Lösch  
Karosseriebau II  
Alfred Marek  
Chassisbau I  
Klaus Messerschmidt  
Instandhaltung  
Eugen Motloch  
Chassisbau I  
Karl Pohl  
Materialbehandlung  
Werner Prozeller  
Kundendienst  
Adam Saul  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Peter Schaubruch  
Preßwerk  
Adam Johann Schmitt  
Härtere  
Gerhard Schmitt  
Transportwesen  
Johanna Schön  
Chassisbau I  
Leo Schröfel  
Instandhaltung  
Joachim Schwitalla  
PV-Werkstätten  
Heinrich Sezanne  
Chassisbau I  
Eberhard Silberhorn  
Instandhaltung

Franz Stark  
Rohrfabrikation  
Werner Steiner  
Schmiede  
Friedrich Sulzmann  
PEK

Gerhard Tischendorf  
Chassisbau II  
Elfriede Utikal  
Chassisbau I  
Hans Vogler  
Preßwerk  
Adam Weber  
Instandhaltung  
Albert Wetzel  
Instandhaltung  
Friedel Wollstadt  
Instandhaltung  
Karl Heinz Zeus  
PV-Werkstätten  
Franz Zickler  
Betriebsschlosserei  
Albert Zimmermann  
Chassisbau I

16.6.1978

Hermann Jochem  
Kaltfließpreßteile  
Wilhelm Kubin  
Chassisbau I  
Heinz Marquardt  
PV-Werkstätten  
Heinrich Pfeiffer  
Preßwerk  
Georg Schöner  
Arbeitsicherheit

17.6.1978

Harry Denker  
Chassisbau I  
Franz Gedeon  
Instandhaltung  
Erich Kunz  
PEK  
Alfred Seemann  
PV-Werkstätten  
Konrad Tauscher  
PV-Werkstätten  
Josef Vonau  
Zentralplanung  
Jakob Weigl  
PV-Werkstätten

18.6.1978

Karl-Heinz Flohr  
Getriebebau

20.6.1978

Walter Hörr  
PEK

22.6.1978

Jakob Ackermann  
Chassisbau I  
Werner Appel  
Verkaufsz. Südwest  
Josef Barta  
Zentralplanung  
Klaus Bergin  
PV-Werkstätten  
Hubert Birkenfeld  
PV-Werkstätten  
Ludwig Böttiger  
Karosseriebau I  
Herbert Daut  
PV-Werkstätten



Heinrich Dechert  
Chassisbau I  
Helmut Ehmig  
Teilelager  
Rudolf Esselborn  
Chassisbau I  
Werner Fissel  
Chassisbau II  
Karl-Heinz Förster  
Chassisbau I  
Adolf Gorff  
Instandhaltung  
Josef Heinz  
Ordnungsdienst  
Willi Helker  
Motorenbau  
Horst Hennig  
Betriebsschlosserei  
Hermann Hittinger  
Chassisbau II  
Georg Huber  
PEK  
Heinrich Jourdan  
Karosseriebau II  
Philipp Keil  
Chassisbau II  
Hermann Keller  
Chassisbau I  
Winfried Keßler  
Chassisbau II  
Anton Ketzlich  
PV-Karosserie  
Helmut Klein  
Karosseriebau II  
Karl-H. Klingenschmitt  
Teilelager

Karl-Heinz Kober  
Chassisbau II  
Ludwig Konrad  
Verpackgs.-u. Versandabt.  
Erwin Loos  
Instandhaltung  
Herbert Ludwig  
PV-Werkstätten  
Martin Lunkenheimer  
Chassisbau I  
Josef Mahlmeister  
Chassisbau I  
Hans Manns  
Karosseriebau II  
Hans Meinhardt  
Berufsausbildung  
Rainer Michel  
Kostenforschung  
Paul Plaschek  
Instandhaltung  
Ernst Pöller  
Instandhaltung  
Martin Quetsch  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Heinz Werner Rabenstein  
Instandhaltung  
Friedrich Rothschenk  
PV-Werkstätten  
Otmar Sachs  
Chassisbau II  
Rudolf Schächer  
Chassisbau I  
Wilhelm Schäfer  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Kurt Schneider  
Betriebsrat  
Emil Steiner  
PEK  
Ernst Walther  
Werksanlagen

Heinrich Weinel  
Versandabteilung  
Walter Wittek  
Energieerzeugung  
23.6.1978  
Andreas Brenneiss  
Werkschutz  
Otto Buchholz  
Werkschutz  
Oliver Tlaskal  
Personalabteilung  
24.6.1978  
Erwin Möschl  
PEK  
Rudi Schmenger  
Chassisbau II  
Emil Trollmann  
Qual.Ktr.u.Insp.  
25.6.1978  
Heinr. J. Baumgärtner  
Preßwerk  
Toni Behrendt  
Chassisbau II  
Karl Ullmann  
Transportwesen  
26.6.1978  
Iwan Baryschniuk  
Preßwerk  
Ulrich Fränkler  
Materialbehandlung  
Peter J. Hartkorn  
Transportwesen  
29.6.1978  
Heinrich Ackermann  
Wagenendmontage  
Erwin Beck  
Chassisbau II

Werner Bender  
Werksanlagen  
Werner Bohrmann  
PEK  
Heinz Bott  
Chassisbau II  
Wilhelm Chudaska  
Chassisbau I  
Erich Dennig  
Chassisbau II  
Theodor Engelhardt  
Wagenendmontage  
Wilfried Fischerkeller  
PV-Werkstätten  
Heinz Gessner  
Instandhaltung  
29.6.1978  
Dieter Grebe  
Wagenendmontage  
Karl Hoffmann  
Export-Verpackung  
Karl Jordan  
PEK  
Werner Jung  
PEK  
Otto Kleber  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Edmund Knab  
PEK  
Josef Köhler  
PV-Werkstätten  
Erich Kunkel  
PV-Werkstätten  
Karl Lipp  
PV-Werkstätten  
Ludwig Merz  
PEK  
Herbert Muschiol  
Karosseriebau I

Alfred Pfeifer  
Karosseriebau I  
Werner Rothe  
Chassisbau I  
Helmut Roy  
Rohrfabrikation  
Heinrich Rupp  
Chassisbau I  
Wilhelm Schäfer  
Beschädigten-Eins.  
Kurt Schreima  
Chassisbau I  
Gerhard Staudt  
PEK  
Rudolf Tullius  
Materialbehandlung  
Erich Weinmann  
Preßwerk  
30.6.1978  
Willi Däubener  
PV-Preßwerk  
Erwin Knies  
PEK

## Bochum

3.6.1978  
Josef Gwiazda  
Lackiererei  
5.6.1978  
Friedhelm Sewing  
Härtere  
9.6.1978  
Wilhelm Berning  
Prod.Vorb.Werk I  
24.6.1978  
Josef Hörsting  
Motorenbau

## IM RUHESTAND

### Rüsselsheim

Kurt Banger  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Heinrich Baumarth  
Standardabteilung  
Hedwig Bender  
Werksverpflegung  
Heinrich Biebel  
Ordnungsdienst  
Nikolaus Bittner  
Preßwerk  
Josef Buch  
Preßwerk  
Jakob Flackus  
PEK  
Otto Focke  
Instandhaltung  
Werner Fingerhut  
PEK  
Paul Fritz  
Modellschreinerei  
Josef Grenda  
Transportwesen  
Heinrich Haibach  
Preßwerk

Heinrich Heisel  
Karosseriebau I  
Oskar Heller  
Motorenbau  
Jakob Huberty  
Transportwesen  
Ernst Humml  
Materialbehandlung  
Käthi Jentzsch  
Kundendienstschule  
Hans Jesensky  
Betriebskrankenkasse  
Heinrich Kappel  
Teilelager  
Martha Kraushaar  
Teilelager  
Ernst Kummer  
Produktionskontr.  
Margarete Leppla  
Teilelager  
Karl Lösch  
Werkzeugbau  
Alois Manke  
MPK-Materialabteilung  
Max Mayr  
Ordnungsdienst

Heinrich Mink  
Instandhaltung  
Hermann Möller  
Preßwerk  
Eduard Mühlhing  
Instandhaltung  
Anna Pihak  
Karosseriebau II  
Peter Prätorius  
Ordnungsdienst  
Paul Pusch  
Teilelager  
Martin Quetsch  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Olga Rabenstein  
Chassisbau I  
Karl Reichenauer  
Kreditorenbuchhaltung  
Philipp Reitz  
Preßwerk  
Wolfgang Schamberger  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Karl Schäfer  
Chassisbau I  
Karl Scheuerlein  
Transportwesen  
Gerhard Schmidt  
Werkzeugbau

Valentin Schniering  
Werksanlagen  
Josef Schwiertz  
Qual.Ktr.u.Insp.  
Herbert Stahl  
PEK  
Adolf Stein  
Materialbehandlung  
Oswald Streup  
Personalabteilung  
August Weber  
Schweißmasch.u.Vorr.

### Kaiserslautern

Erna Appel  
Produktion  
Klaus Breit  
Mat.-u.Prod.Ktr.  
Willi Eckert  
Produktion  
Michael Hanus  
Produktion  
August Hirschfeld  
Produktion  
Ludwig Heymann  
Werkzeugbau

Hans Hoch  
Produktion  
Emil Robert Jung  
Transportabteilung  
Robert Jung  
Werkzeugschleiferei  
Hermann Klein  
Produktion  
Hermann Kraut  
Produktion  
Ernst Kwasniok  
Energieanlagen  
Alfred Lagies  
Transportabteilung  
Johann Sebald  
Produktion  
Hermann Schmitt  
Produktion  
Otto Schmitt  
Produktion  
Emil Schneider  
Produktion  
Wilhelm Schneider  
Produktion  
Oskar Schock  
Produktion  
Wilhelm Weber  
Produktion

# AQUAPLANING-

## oder: Wenn Reifen Wasserski fahren

Das „Wasserskifahren“ von Reifen wird erst seit wenigen Jahren diskutiert. Verursacher dieses meist unbeabsichtigten „Sports“ sind starker Regen, Pfützen oder Spurrillen auf der Fahrbahn sowie eine zu hohe Fahrgeschwindigkeit. Die Entscheidung, ob Sie – lieber Autofahrer – sicher auf Kurs bleiben oder bei Regen irgendwohin aquaplanen, liegt fast ausschließlich bei Ihnen. Vielleicht helfen Ihnen bei der nächsten Regenfahrt die Erinnerung an das in diesem Beitrag Gesagte sowie die abgebildeten Fotos, um das Gaspedal noch vorsichtiger zu dosieren.



Bild 1



Bild 2

Bild 1 zeigt die Bodenkontaktfläche eines Reifens bei geringer Geschwindigkeit. Bild 2 zeigt denselben Reifen bei einer Fahrgeschwindigkeit von 125 km/h. Beide Male beim Überfahren eines Wasserfilms von 2 mm Höhe. Der Unterschied ist beachtlich. Bei schneller Fahrt bleibt trotz der geringen Wasserhöhe nur noch ein kleiner Rest der ursprünglichen Reifenkontaktfläche übrig, der bestimmt nicht mehr ausreicht, die ein- bis eineinhalb Tonnen eines Mittelklasse-Wagens sicher zu führen. Wie kommt es dazu?

### Ähnlich wie auf Glatteis?

Beim langsamen Fahren im Regen drücken sich die Reifenprofilstollen durch das Wasser hindurch auf die Fahrbahn. Dabei wird das Wasser nach allen Seiten verdrängt, wobei die Profileinschnitte wie Kanäle wirken, die das Wasser nach hinten, nach den Seiten und auch nach vorn leiten. Fährt man schneller, so muß natur-

gemäß mehr Wasser in der gleichen Zeit verdrängt werden, so daß die Kanäle nicht mehr alle Flüssigkeit aufnehmen können. Der Reifen beginnt, das überschüssige Wasser vor sich herzuschieben. Eine Bugwelle entsteht, die sich dann bei weiter erhöhter Geschwindigkeit wie ein Keil zwischen Reifen und Fahrbahn drängt. Wird die Fahrgeschwindigkeit weiter erhöht, hebt der Wasserkeil den Reifen von der Fahrbahn ab. Aquaplaning setzt ein. Da nun keine Kräfte mehr übertragen werden können, ist ein Lenken oder Bremsen unmöglich. Der Wagen rutscht ohne Reaktion geradeaus weiter. Solange kein Hindernis im Wege steht, ist das weiter nicht schlimm. Ist jedoch eine Kurvenfahrt geplant, oder soll gebremst werden, sind die Folgen ähnlich wie auf Glatteis (Abb. 3).

### Interessante Versuche

Wie Sie gesehen haben, ist neben der Fahrgeschwindigkeit die Fähigkeit des Reifens von Bedeutung, das Wasser mittels guter Profilierung schnell abzuleiten. Deshalb ermitteln wir bei unseren Reifen-

Bild 3

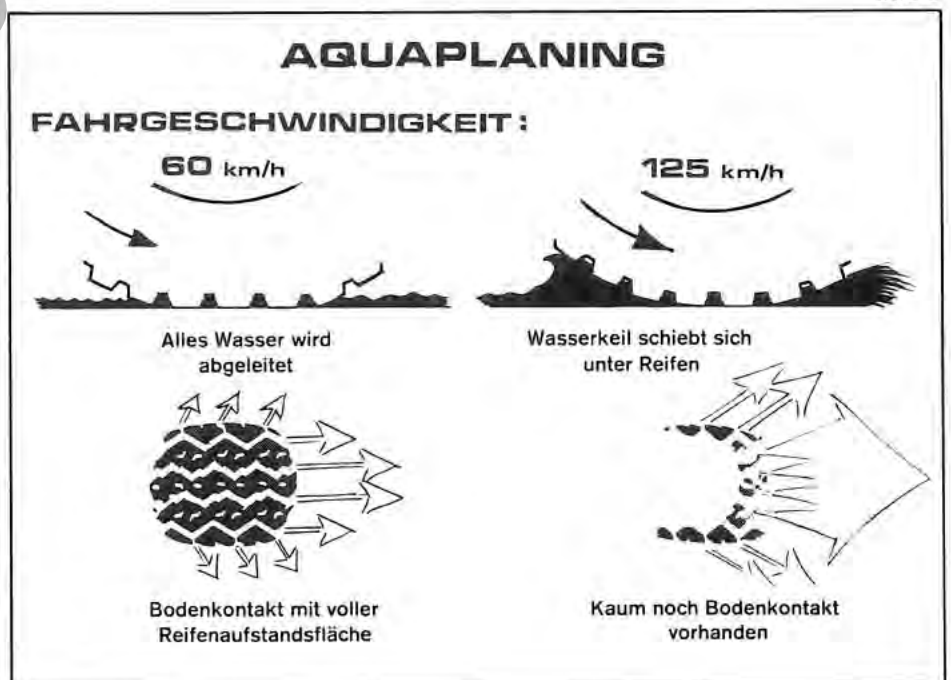






Bild 4

tests die Aquaplaningempfindlichkeit der einzelnen Fabrikate. Bei diesen Versuchen, die in Zusammenarbeit mit Reifenherstellern durchgeführt werden, fährt der Testwagen mit verschiedenen Geschwindigkeiten über eine mit Wasser bedeckte Glasplatte (Bild 4). Dabei wird die Reifenaufstandsfläche von unten fotografiert. Je größer nun auf dem Bild die verbleibende Restfläche ist, desto unempfindlicher ist der Reifen gegenüber Aquaplaning.

#### Einige Beispiele

Hier einige Beispiele: Die abgebildeten Reifenaufstandsflächen des Bilds 5 zeigen einen guten (A), einen durchschnittlichen (B) und einen bezüglich Aquaplaning schlechten Reifen (C). Reifen C hat bereits bei einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h nur noch mit einem kleinen Teil seiner ursprünglichen Aufstandsfläche Bodenkontakt, kann also nur noch geringe Kräfte auf die Fahrbahn übertragen. Die hier abgebildeten Bilder wurden aus technischen Gründen bei einer Wasserrhöhe von nur 2 mm gemacht. Steht mehr Wasser auf der Fahrbahn, so setzt Aquaplaning schon viel eher ein. So hatten bei früheren Versuchen mit 8 mm Wassertiefe – das entspricht leichten Spurrillen auf Autobahnen – alle untersuchten Reifen zwischen 75 und 90 km/h jeglichen Bodenkontakt verloren. Ein Bremsen oder Lenken wäre in diesen Fällen ohne Erfolg geblieben.

#### Auf die Profiltiefe achten

Die bisherigen Ergebnisse bezogen sich auf neuwertige Reifen mit noch voller Profiltiefe (7 – 8 mm). Sind die Reifen bereits abgefahren und nähern sich mit ihrer Profiltiefe der zulässigen Grenze von 1 mm, so ist Aquaplaning schon bei etwa 60 km/h möglich. Wie viel eher ein Reifen bereits mit 3 mm Restprofiltiefe auf-

schwimmt, zeigt der Vergleich der Reifen B und D. Sie sollten daran denken, falls Ihre Reifen nicht mehr brandneu sind.

#### Fazit

Fassen wir zusammen: Auf wassergefüllten Spurrillen (Wasserhöhe 8 mm) schwimmen neue Reifen zwischen 75 und 90 km/h auf. Sind die Reifen abgefahren, so kann Aquaplaning bereits ab 60 km/h einsetzen. Steht weniger Wasser auf der Fahrbahn, liegt die kritische Aufschwimmgeschwindigkeit höher. Nur, wer kann schon millimetergenau vom Fahrersitz aus Wassertiefen schätzen? Die Hinweisschilder an den Autobahnen „Ab 80 km/h fahren Sie Wasserski“ haben also durchaus ihre Berechtigung, und es ist sicherlich kein Fehler, bei Regen seine Fahrgeschwindigkeit darauf einzustellen.  
P.K.

Bild 5

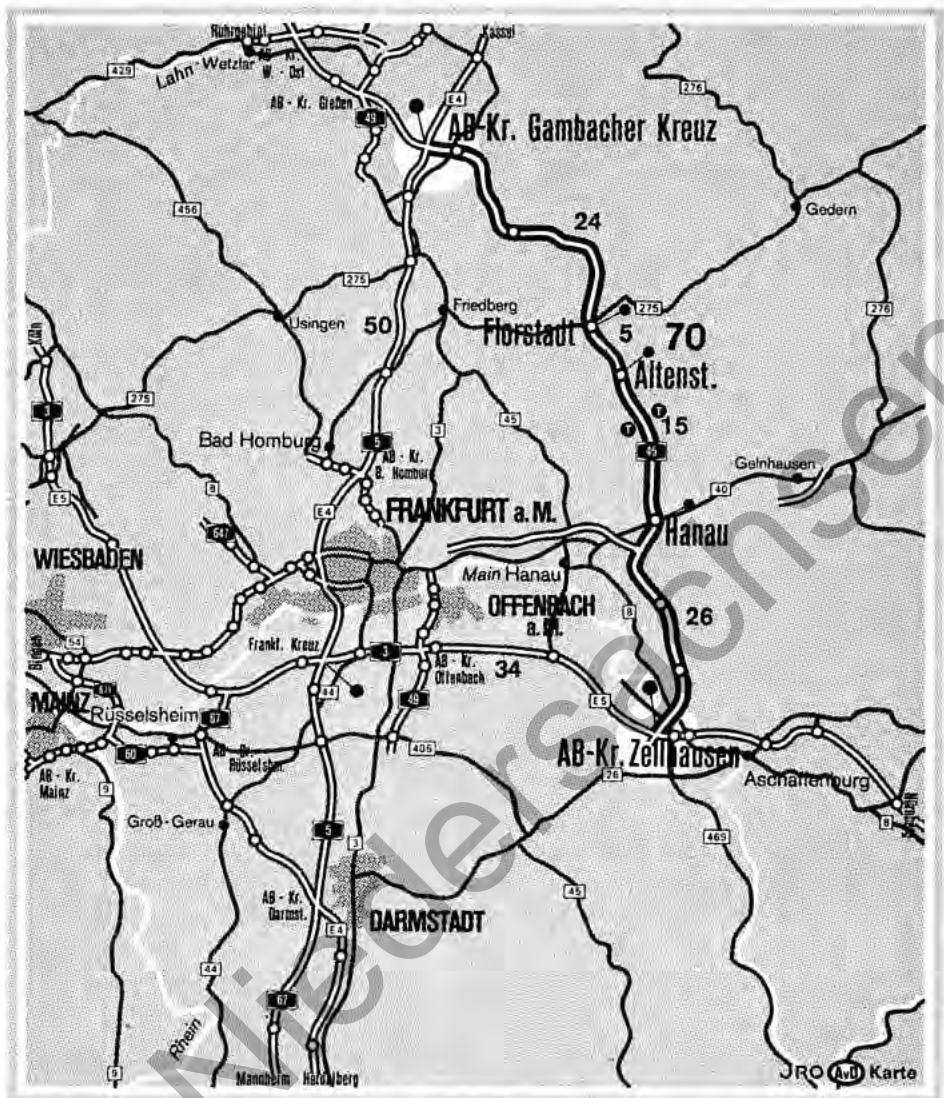
REIFENAUFSTANDSFLÄCHEN BEI 2mm WASSERHÖHE			
0	75 km/h	100 km/h	125 km/h
<p>REIFEN A</p>			
<p>REIFEN B</p>			
<p>REIFEN C</p>			
<p>REIFEN D (3mm PROFILTIEFE)</p>			



## Auto-Ratgeber

### Schadenersatz-Prozeß

Wer nach einem Verkehrsunfall in einen Schadenersatzprozeß verwickelt wird, sollte nach einem Rat des ACE (Auto-Club-Europa) in der Regel auch die Versicherung des Unfallgegners verklagen. Die Versicherung, erklärte der ACE, sollte in jedem Fall dann zusätzlich verklagt werden, wenn damit gerechnet werden muß, daß das Versicherungsverhältnis zwischen dem Schädiger und seiner Versicherung „krank“ ist. Dies könne etwa der Fall sein, wenn der Unfallgegner seine Prämie nicht bezahlt hat. Ohne Klage gegen die Versicherung bestehe auch bei gewonnenem Prozeß kaum ein Anspruch



## Neue Autobahn an Frankfurt vorbei

Rechtzeitig zum Ferienbeginn in Nordrhein-Westfalen (29. Juni); in Belgien und den Niederlanden (1. Juli) wird am 28. Juni ein neues, 59 Kilometer langes Autobahnteilstück vom Gambacher Kreuz zur Autobahn Frankfurt-Würzburg (Einmündung bei Zellhausen in der Nähe Aschaffenburgs) dem Verkehr übergeben. Damit erfährt das von vielen Ferienfahrern gefürchtete Frankfurter Kreuz eine spürbare Entlastung. Das neue Autobahnteilstück, das mit 562,5 Millionen DM veranschlagt ist, bildet die Fortsetzung der Sauerlandlinie A 45 bis an die bayerische Grenze. Die Strecke besitzt neun Auf- und Abfahrten, vier Rastplätze, davon einer mit WC sowie eine Tankanlage. Doch nicht nur dem überregionalen Verkehr kommt die Strecke zugute, auch der Hanauer Raum und der Fremdenverkehr in das Gebiet der östlichen Wetterau und des westlichen Vogelberges werden erheblichen Nutzen aus dieser neuen Verkehrsverbindung ziehen, die gerade von unseren Bochumer Urlaubern Beachtung verdient.



Vor der großen Urlaubsfahrt auch die Reifen kontrollieren. Und wenn es sein muß, lieber das Geld für ein paar Neue aufbringen, als später nach einem Unfall viel tiefer in die Taschen greifen zu müssen.

auf Erstattung der Prozeßkosten, wenn der Schädiger vermögenslos ist. Der ACE weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß Autofahrer unter Umständen auch für Prozeßkosten aufkommen müssen, die sich nach einem Unfall aus staatsanwaltlichen Ermittlungen ergeben oder dann entstehen, wenn der Geschädigte bei einem Strafverfahren als Nebenkläger auftritt. Eine Rechtsschutzversicherung sei die sicherste Gewähr dafür, Ersatz für solche Kosten zu erhalten. Wer in einen Unfall verwickelt war, muß dem ACE zufolge, auch im folgenden Fall

mit überraschenden Kosten rechnen: Hatte die Versicherung eines Autofahrers nur für einen geringen Teil (etwa 25 Prozent) des gegnerischen Schadens aufzukommen, weil die Hauptschuld beim Unfallgegner lag, dann muß der Versicherungsnehmer trotzdem eine Rückstufung im Schadensfreiheitsrabatt hinnehmen und die gesamte erhöhte Haftpflichtprämie allein bezahlen. Nach höchstrichterlicher Entscheidung kann der hauptschuldige Unfallgegner nicht verpflichtet werden, einen Anteil an der erhöhten Prämie zu übernehmen.



## Mehr Abstand in Kolonnen

Im Kolonnenverkehr zur Reisezeit gibt die alte Faustregel „halber Tacho“ keinen genügenden Sicherheitsabstand zum Vordermann. Der ADAC empfiehlt daher, einen sogenannten „Kolonnen-Zuschlag“ von etwa 25 Prozent hinzuzurechnen, wenn man sich vor unerwarteten Auffahrunfällen schützen will. Fährt die Kolonne auf der Autobahn beispielsweise 80 km/h, ist der richtige Abstand nicht 40, sondern 50 Meter (halber Tacho plus 10 Meter Kolonnenzuschlag). Die entspricht dem Abstand zwischen den einzelnen Leitpfosten. Die alte Regel mit dem halben Tacho-Abstand gilt, wie der ADAC erklärte, nur dann, wenn die Strecke ziemlich frei ist. Sobald aber mehrere Autos in einer Schlange hintereinander fahren, geht bei einem plötzlichen Bremsmanöver ein Teil des Sicherheitsabstandes dadurch verloren, daß für die hinteren die Zeit zum Reagieren und Bremsen kürzer wird. Zwar reicht der Abstand für die ersten Wagen in der Regel noch aus, aber er schrumpft von Fahrzeug zu Fahrzeug um so mehr, je länger die Kolonne wird. Dann kommt es schließlich – eventuell erst einige Kilometer weiter hinten – zu einem Auffahrunfall.

## Mit Zielfotos gegen Abstandssünder

Mit Zielfotos ermittelt die Polizei jetzt gegen Abstandssünder. Wie der ADAC festgestellt hat, ist das alte Verfahren, bei dem die auf Autobahnbrücken lauernden Polizeibeamten oft schon von weitem zu erkennen waren, passé. Die neue Methode läßt Autofahrern, die gefährlich dicht auffahren, keine Chance mehr und ist obendrein erheblich rationeller, da statt wie bisher 4 Polizeibeamten jetzt ein



Zwei Millimeter Profil auf den Reifen sind besser als zwei Kubikmeter Mist darunter. (Zeichnung: Zentralverbände des Kfz-Gewerbes, Bonn.)

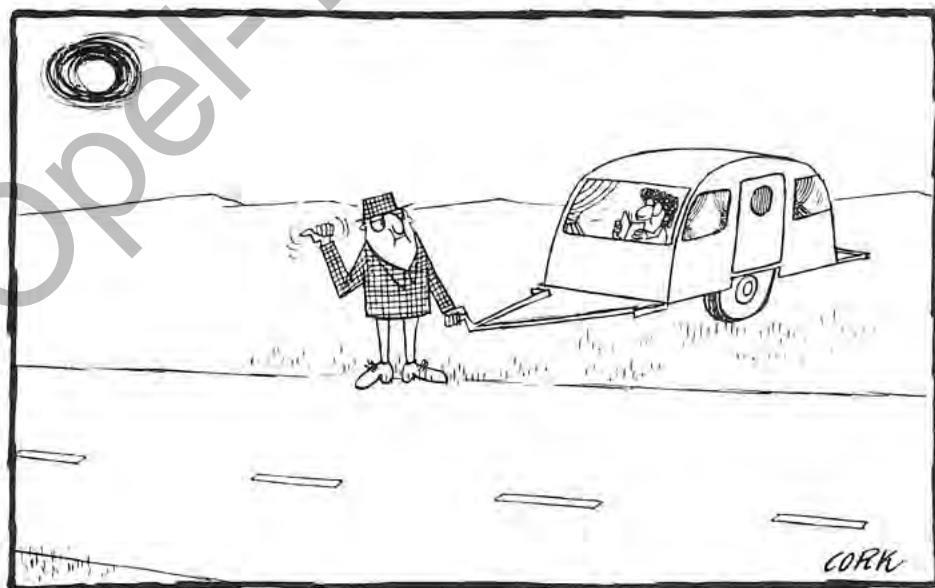
einzigster an der Kontrollstelle genügt. Mit dem Fernglas sucht er – von Autofahrern nicht zu erkennen – nach Dränglern auf der Überholspur. Hat er einen Kandidaten ausgemacht, der so dicht auffährt, daß sich 2 Schnapsschüsse lohnen, drückt er auf den Fernauslöser seiner Kamera, sobald der bedrängte Vordermann ein Hütchen am Grünstreifen passiert. Gleichzeitig mit der Belichtung beginnt eine Stoppuhr zu laufen. Nach 150 m wird dann – gewissermaßen als Zielfoto – ein 2. Schnapsschuß gemacht. Die Stoppuhr wird ins Bild eingespiegelt, so daß beide Aufnahmen selbst bei einem Prozeß als Beweismittel gelten können. Mit der Zeit und dem Weg (150 m) läßt sich ohne Mühe das Tempo der beiden Pkw errechnen; und den Abstand kann die Polizei an Hand der neben der Fahrbahn aufgemalten Markierungsstriche ermitteln. Ein Grund mehr für alle Autofahrer, auf den

Abstand zu achten. Wer bei 80 km/h den Mindestabstand um 1/3 unterschreitet, zahlt DM 100, wer bis 2/3 Distanz verschenkt DM 150. Und wer noch dichter auffährt, wird mit DM 200 zur Kasse gebeten. Dazu kommen jeweils 3 Strafpunkte in Flensburg. Zu dichtes Auffahren ist nun mal gefährlich. Ein Drittel aller Autobahnunfälle mit Pkw sind Auffahrunfälle.

## WICHTIG

## Bußgeldquittungen gut aufheben

Nicht selten beklagen sich Kraftfahrer darüber, daß ihnen trotz prompter Bezahlung eine Mahnung für angeblich nicht beglichene Verwarnungsgelder ins Haus flattert. Bei Reklamationen erhält der Betroffene die Auskunft, nicht das Amt, sondern der „Kollege Computer“ sei für die Aussendung der Mahnung verantwortlich. Der AvD rät darum allen Autofahrern, den Einzahlungsbeleg aufzubewahren. So können nachträgliche Unannehmlichkeiten vermieden werden.



*Wer am  
Leben hängt,  
hängt auch  
am Gurt!*

# „Durch Qualität konkurrenzfähig bleiben“

Vor kurzem fand im Rahmen einer kleinen Feier zum fünften Mal die Auszeichnung der „Lieferanten des Jahres“ statt. Unter den nahezu 60 Vertretern der ausgezeichneten Lieferfirmen von Fertigungsmaterial waren neun bereits von Anfang an dabei und erhielten jetzt erneut diese begehrte Auszeichnung.

Vorstandsmitglied Dr. K. Kartzke, Direktor Beschaffungswesen, sagte in seiner Ansprache unter anderem, Sinn dieser Veranstaltung sei es vom ersten Mal an gewesen, die Leistungen der Firmen, die uns tagaus in jeder Hinsicht zuverlässig mit Material und Teilen bis hin zu komplizierten technischen Aggregaten von hoher Qualität versorgten, anerkennend zu würdigen als Ansporn für sich und andere, ständig um fehlerlose Lieferungen bemüht zu sein. Ohne die Leistungen unserer Zulieferer könnten wir unsere minutiös laufende Verbundfertigung nicht in Gang halten.

### Bedeutung für die Zukunft

„Wir wollen ganz bewußt den Qualitätsbegriff durch die Auszeichnung der besten Lieferanten betonen, weil wir davon überzeugt sind, daß er von vitaler Bedeutung für die Zukunft nicht nur unseres Werkes, sondern unserer ganzen Industrie ist. Schauen wir uns doch einmal unter den Automobilherstellern der Welt um. Die Japaner haben noch vor 25 Jahren so gut wie keine Personenkraftwagen gebaut. Heute produzieren sie fast

doppelt so viel wie wir in Deutschland und sind nicht mehr allzu weit von den USA, dem ersten Land der Weltrangliste, entfernt. Die Konkurrenz wird uns zunehmend bedrängen und uns zwingen, den früheren Vorsprung zu halten oder sonst ins zweite Glied zurückzutreten.

### Am Beispiel Japans

Qualität ist aber nur einer der Faktoren, der andere Faktor ist der Preis. Gerade die Japaner zeigen uns allenthalben, wie man kostengünstiger als wir produzieren kann. Sicher ist vieles auf die gänzlich andere Mentalität der Japaner zurückzuführen. Das mag eine Erklärung des Phänomens sein, aber es bietet wenig Ansatz für eine Lösung. Europa und auch Amerika werden nur sehr beschränkt japanische Methoden übernehmen können. Also werden wir Europäer uns auf unsere großartigen technischen Leistungen der Vergangenheit besinnen und alles daran setzen müssen, daran anzuknüpfen. Wenn wir uns den erreichten Wohlstand erhalten wollen, müssen gerade wir Deutschen auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig bleiben.“



Hauptgeschäftsführer R. Bremicker (links) von der Firma Ed. Scharwächter GmbH & Co. KG konnte bereits zum vierten Male die Urkunde „Lieferant des Jahres“ für die Materialgruppe Scharniere in Empfang nehmen. Auf unserem Bild erhält er die Urkunde aus den Händen von W. Pihan (rechts) und Dr. K. Kartzke.

### Produktivität steigern

60 Prozent unserer Kosten seien Materialkosten, so Dr. Kartzke weiter. Die Lieferanten sollten sich nicht nur um technische Innovation und hohen Qualitätsstand der Erzeugnisse bemühen, sondern auch alle Maßnahmen ergreifen, um die Kosten durch systematische Kostensenkungsprogramme, wertanalytische Untersuchungen und nicht zuletzt auch durch eine Beschaffungspolitik, die die Konkurrenz des Weltmarktes ausnutzt, unter Kontrolle zu halten. „Wir sind alle dazu verurteilt, jedes Jahr unsere Produktivität zu steigern, weil der Markt es uns nicht erlaubt, Kostenerhöhungen im Preis voll weiterzugeben.“

### Urkunden überreicht

Ein Film mit dem Titel „Formen für morgen“, der im Design-Center, in der PEK und auf dem Prüffeld gedreht wurde, zeigte den Gästen anschließend den langen Weg vom Zeichenmodell bis zur Serienreife eines Automobils. Ein ausführliches Referat von E. L. Spranger, Marketing-Leitung, beschäftigte sich danach mit den Gründen für die Entwicklung der beiden neuen Opel-Spitzenmodelle. Dr. K. Kartzke, W. Pihan, Direktor Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion, sowie Th. Steuding, Leiter Fertigungsmaterialeinkauf, überreichten anschließend den Vertretern der besten Lieferfirmen die Urkunden.



Besichtigung unserer neuen Modelle SENATOR und MONZA während eines Besuches auf dem Prüffeld in Dudenhofen. Dabei war auch Gelegenheit zu Probefahrten.



## Vorstellung in Düsseldorf

Die Vorstellung von Senator und Monza ist inzwischen beendet. Den Anfang machten die Opel-Händler in Travemünde. Danach waren es die Fachjournalisten aus dem In- und Ausland, die die Neuen an der Côte d'Azur testeten. Neben anderen Vorstellungen war die Präsentation am 18. Mai im Messe- und Kongreß-Center Düsseldorf vor rund 500 Großabnehmern und Behördenvertretern ein wichtiger Abschluß. Nach der Begrüßung durch G. Nell, Großabnehmer- und Behördenverkauf, und Vorstandsmitglied J. M. Fleming, stellte der Verkaufsleiter Inland, G. Hehner, unsere Spitzenmodelle vor (Bild). Die Wagen wurden mit viel Beifall aufgenommen. Anschließend referierten H. Oberhaus, PEK, über die technische Konzeption der neuen Modelle sowie G. Hönicke, Design, über stilistische Merkmale.



## Wir gedenken

### Rüsselsheim

Wilhelm Gräf, Rentner  
geb. 22.7.07 gest. 25.3.78

Erwin Bottmann, Wagenendmont.  
geb. 6.3.29 gest. 28.3.78

Richard Göring, Rentner  
geb. 1.5.98 gest. 1.4.78

Hans Pankow, Rentner  
geb. 8.12.20 gest. 2.4.78

Wilhelm Fröhlich, Rentner  
geb. 9.12.01 gest. 3.4.78

Adam Nagel, Rentner  
geb. 10.12.19 gest. 4.4.78

Walter Bilchmann, Rentner  
geb. 22.9.03 gest. 5.4.78

Georg Friedrich, Rentner  
geb. 30.5.09 gest. 6.4.78

August Zebisch, Rentner  
geb. 6.4.03 gest. 6.4.78

Karl Fey, Verkehrsabteilung  
geb. 4.8.24 gest. 8.4.78

H. Schreibweiß, Qual.Förderg.  
geb. 22.2.20 gest. 9.4.78

Willi Burger, Rentner  
geb. 26.9.19 gest. 10.4.78

Günther Burghardt, Rentner  
geb. 25.2.11 gest. 10.4.78

Hugo Reuss, Rentner  
geb. 25.11.97 gest. 10.4.78

Adam Schütz, Rentner  
geb. 4.10.04 gest. 10.4.78

Joh. Kaltenthaler, Transportabt.  
geb. 20.5.24 gest. 11.4.78

Edmund Lindner, Rentner  
geb. 2.10.08 gest. 11.4.78

Leonhard Christen, Rentner  
geb. 23.1.13 gest. 13.4.78

Adolf Müller, Rentner  
geb. 19.9.00 gest. 14.4.78

Ali Özyer, Schmiede  
geb. 2.1.31 gest. 14.4.78

Johann Wiesinger, Rentner  
geb. 5.3.05 gest. 14.4.78

Horst Gallandy, PVWB  
geb. 13.11.42 gest. 16.4.78

Josef Sixt, Rentner  
geb. 30.3.12 gest. 16.4.78

Wilfried Dietz, Schnittbau  
geb. 4.12.57 gest. 17.4.78

Christian Hessinger, Rentner  
geb. 9.11.09 gest. 17.4.78

Ernst Maxeiner, Rentner  
geb. 4.10.05 gest. 17.4.78

Wilhelm Scholten, Rentner  
geb. 11.4.09 gest. 17.4.78

Willi Reitz, Preßwerk  
geb. 8.9.32 gest. 18.4.78

Adam Ruppert, Rentner  
geb. 5.12.06 gest. 18.4.78

Rainer Wittmer, Transportabt.  
geb. 2.2.57 gest. 19.4.78

Benno Handte, Rentner  
geb. 15.6.14 gest. 20.4.78

Siegfried Richter, PEK  
geb. 5.3.40 gest. 20.4.78

Alfons De Swert, Besch.-Eins.  
geb. 8.8.21 gest. 20.4.78

Erich Eisenhuth, Rentner  
geb. 3.7.09 gest. 21.4.78

Hermann Müller, Rentner  
geb. 14.6.11 gest. 22.4.78

Emil Pollack, Rentner  
geb. 19.12.99 gest. 22.4.78

Franz Martini, Rentner  
geb. 28.8.90 gest. 23.4.78

Dieter Schönfeld, Instandhaltg.  
geb. 19.9.48 gest. 23.4.78

Ahmet Ünver, Wagenendmont.  
geb. 1924 gest. 23.4.78

Oskar Frei, Rentner  
geb. 24.8.03 gest. 26.4.78

Karl Faccinetti, Rentner  
geb. 16.4.05 gest. 28.4.78

Johann Rendel, Rentner  
geb. 15.5.89 gest. 28.4.78

Hans Damm, Rentner  
geb. 2.7.15 gest. 30.4.78

Philipp Göbel, Rentner  
geb. 12.7.03 gest. 30.4.78

Adam Heckmann, Standardabt.  
geb. 3.1.24 gest. 30.4.78

Georg Kehl, Rentner  
geb. 5.8.13 gest. 30.4.78

Friedrich Becker, Rentner  
geb. 27.1.96 gest. 1.5.78

Michael Neczesnyj, Schmiede  
geb. 25.9.23 gest. 1.5.78

Paul Welkisch, Rentner  
geb. 17.4.13 gest. 1.5.78

Naip Jasar, Schmiede  
geb. 7.5.42 gest. 3.5.78

Erich Pfahl, Rentner  
geb. 10.2.11 gest. 4.5.78

Philipp Landvogt, Rentner  
geb. 20.7.15 gest. 5.5.78

Karl Schwarz, Rentner  
geb. 21.6.10 gest. 5.5.78

Mehmet Üretir, Achsenbau  
geb. 2.1.36 gest. 5.5.78

Philipp Schumacher, Rentner  
geb. 9.4.95 gest. 6.5.78

Leonhard Schmitt, Rentner  
geb. 19.2.00 gest. 7.5.78

Fritz Wohlers, Rentner  
geb. 25.9.02 gest. 9.5.78

Christian Feldmann, Rentner  
geb. 20.8.01 gest. 11.5.78

Adolf Dudeck, Rentner  
geb. 15.6.03 gest. 12.5.78

Georg F. Ruhland, Rentner  
geb. 30.5.08 gest. 12.5.78

Walter Sundermann, Transportabt.  
geb. 16.1.16 gest. 12.5.78

Christian H. Zimmer, Rentner  
geb. 9.4.11 gest. 12.5.78

Mustafa Özcan, Polsterei  
geb. 7.4.29 gest. 13.5.78

Philipp Rudolph, Rentner  
geb. 2.2.11 gest. 13.5.78

Michael Pfeifer, Rentner  
geb. 30.9.00 gest. 14.5.78

Christian Walther, Rentner  
geb. 16.1.01 gest. 14.5.78

Heinrich Simon, Rentner  
geb. 26.5.12 gest. 15.5.78

August Ruhland, Rentner  
geb. 11.2.06 gest. 15.5.78

Celal Akkus, Wagenendmont.  
geb. 25.12.37 gest. 16.5.78

Heinrich Scherer, Rentner  
geb. 27.7.06 gest. 17.5.78

Bruno Schöllner, Rentner  
geb. 7.4.05 gest. 18.5.78

Boris Fries, Rentner  
geb. 24.5.03 gest. 19.5.78

Hans Mergel, Rentner  
geb. 28.11.99 gest. 19.5.78

Georg Jakob, Rentner  
geb. 13.1.15 gest. 21.5.78

Conrad Orlemann, Rentner  
geb. 2.5.94 gest. 21.5.78

Paul Treber, Rentner  
geb. 2.6.13 gest. 21.5.78

Wolfgang Fey, Motorenbau  
geb. 9.2.34 gest. 22.5.78

Max Helm, Rentner  
geb. 18.10.07 gest. 23.5.78

Lorenz Hofmann, Rentner  
geb. 13.8.09 gest. 23.5.78

Hans Hottum, Postbüro  
geb. 23.11.17 gest. 23.5.78

### Bochum

Dabrosav Jovanovic, Kar.Bau  
geb. 20.11.53 gest. 9.5.78



# WERK BOCHUM

## Der neue Betriebsrat

### Besetzung der Ausschüsse

#### Personalausschuß

R. Breuer, M. Duman, K. Gulcz, P. Jaszczyk, P. Labensberg, G. Perschke, H. Reuss, G. Steputat, K. Wedde

#### Ausschuß für Betriebsplanung

H. Gantenberg, E. Seim, S. Sonak, W. Schneider, K. Wedde, J. Wernikowsky, G. Zimmermann

#### Kündigungsausschuß

J. Alvarez-Conde, R. Breuer, Ö. Cicek, H. Gantenberg, H. Reppel, W. Schaumberg, S. Sonak

#### Ausschuß für Bildungsfragen

M. Duman, W. Gröber, P. Jaszczyk, A. Krebs, K. Winkelkötter, G. Zimmermann

#### Baudarlehensausschuß

P. Labensberg, G. Perschke, W. Wedde

#### Sozialausschuß

H. Beiske, R. Breuer, V. Durgun, E. Günther, P. Labensberg, E. Piotrowski, K. Schmitz, K. Warda, K. Wedde

#### Ausschuß für Wohnungsangelegenheiten

P. Labensberg, W. Schneider, W. Wedde

#### Lohn- und Akkordausschuß

W. Gröber, H. Hahn, K. P. Hanke, A. Haj Kheder, H. Peukert, H. Richter, W. Schneider, K. H. Schütte, M. Thomas, J. Wernikowsky, G. Zimmermann

#### Ausschuß für Arbeitssicherheit

R. Aufermann, H. Beiske, C. O. Cleves, E. Günther, H. Hahn, H. Peukert, W. Schaumberg, K. H. Schütte, Y. Yüksel

#### Ausschuß für Verbesserungsvorschläge

H. Hahn, M. Thomas, K. Winkelkötter

#### Ausschuß für Ausländerbetreuung

J. Alvarez-Conde, Ö. Cicek, M. Duman, V. Durgun, A. Haj. Kheder, T. Koliofotis, Y. Yüksel

### Betriebs- ausschuß



**Günter Perschke**  
Betriebsrats-  
vorsitzender



**Gerd Steputat**  
Stellvertretender  
Betriebsrats-  
vorsitzender



**Heinrich Beiske**  
Arbeitssicherheit



**Wilhelm Gröber**  
Akkordfragen



**Peter Jaszczyk**  
Bildungsfragen



**Peter Labensberg**  
Sozialfragen



**Hans Reppel**  
Ausschußmitgl. Werk II



**Hans Reuss**  
Publikumsverkehr  
Werk I



**Siegfried Sonak**  
Kündigungsfragen



**Wolfgang Wedde**  
Personalfragen



**Günt. Zimmermann**  
Lohnfragen



## Betriebsräte der Lohnempfänger



José Alvarez-Conde



Rolf Aufermann



Ömer Cicek



Mehmet Duman



Vahap Durgun



Heinz Gantenberg



Klaus Gulcz



Edith Günther



Herbert Hahn



Abdul Haj Kheder



Karl Peter Hanke



Themis. Koliofotis



Alois Krebs



Helmut Peukert



Edwin Piotrowski



Hilmar Richter



Wolfg. Schaumberg



Klaus Schmitz



Wilhelm Schneider



Karl-Heinz Schütte



Manfred Thomas



Karl Warda



Joh. Wernikowsky



Yusuf Yüksel

## Betriebsräte der Gehaltsempfänger



Rolf Breuer



Claus-Otto Cleves



Eberhard Seim



Karl Winkelkötter

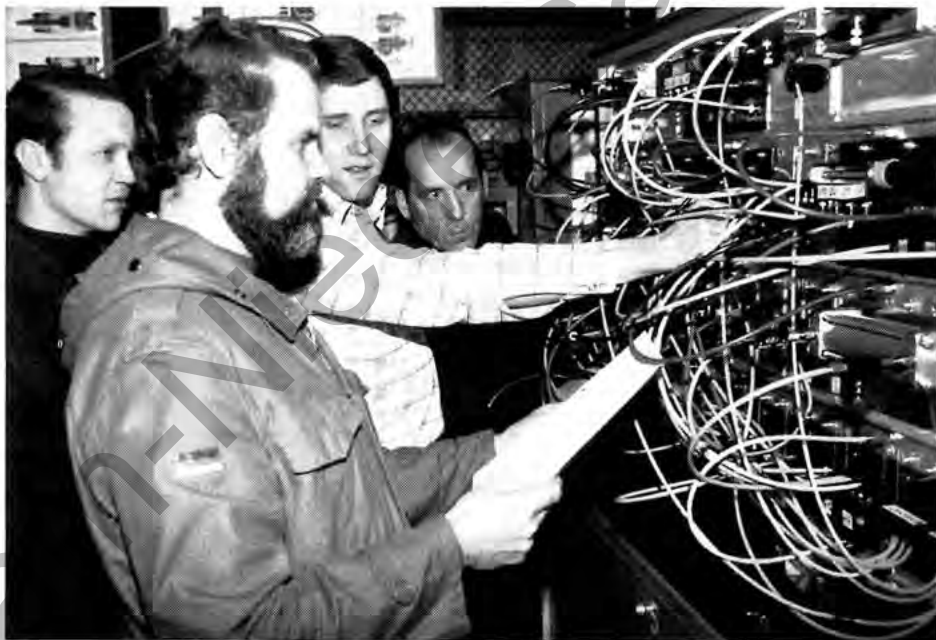


## Wohnheime

Die Verwaltung unserer acht bewirtschafteten Wohnheime und die Betreuung der rund 1.000 Bewohner sind nicht immer problemlos. Das für die Heime zuständige Jugendsozialwerk veranstaltet Kurse, Fahrten, Filmabende, Sportveranstaltungen, Hausversammlungen. Die Gesamtleitung der Wohnheime führt regelmäßige Heimleiterbesprechungen durch, bei denen die verschiedensten Probleme besprochen und Programme für die Freizeitgestaltung koordiniert werden. Von Zeit zu Zeit nehmen auch Vertreter der Firma an diesen Besprechungen teil. Unser Bild zeigt die Heimleiterrunde im Freizeitraum des Wohnheimes Hauptstr. 82, an der K. Langendorf (hinten), Leiter der Sozialabteilung des Werkes Bochum, teilgenommen hat.

## Lehrgänge

Ein zweiter Grundlehrgang „Hydraulik und Pneumatik“ ging kürzlich zu Ende. An 16 Samstagen wurden die Teilnehmer durch die Meister H. Mehler und F. Siebers der Abteilung Berufsausbildung in 112 Stunden in die Geheimnisse der Hydraulik und Pneumatik eingeweiht. Neben den praktischen Übungen (auf dem Bild eine Gruppe der Lehrgangsteilnehmer an einem der Übungsgeräte) wurde auch ein Teil des Lehrgangs auf den Schulbänken der Ausbildungswerkstatt verbracht. Die Lehrgangsteilnehmer kamen aus den verschiedensten Abteilungen, in denen sie als Facharbeiter, technische Angestellte oder Meister tätig sind. Bisher haben 61 Werksangehörige an diesen Kursen teilgenommen. Eine stattliche Zahl.



## Fotoausstellung

Im Rahmen der 47. Internationalen Automobil-Ausstellung im September vorigen Jahres in Frankfurt fand ein Fotowettbewerb statt. Es beteiligten sich daran 1.820 Amateure und Berufsfotografen aus 17 Ländern mit insgesamt 6.148 Fotografien. Eine Jury suchte die 100 besten Aufnahmen davon aus. Eine Auswahl daraus wurde kürzlich in einer Ausstellung im Empfangsraum unseres Werkes und im „Informationszentrum Ruhr“ des Bochumer Rathauses gezeigt. Das Motto lautete: „Das Auto bringt uns weiter“. Der Wettbewerb hat die bestehende enge Beziehung des Menschen zu seinem Auto und dessen vielseitige Verwendung in allen Lebensbereichen dokumentiert. Die in Bochum gezeigten Bilder fanden viele interessierte Betrachter.





## Ein neues Buch über Bochum

Die Stadt – das Amt für Verkehrs- und Wirtschaftsförderung – hat ein neues Bochum-Buch herausgegeben. Es gab und es gibt etliche Bücher über die Stadt. Das neue und mehr als 80 Seiten starke, hervorragend gestaltete und durchweg farbig bebilderte Werk des Bochumer Journalisten Alfred Wolf und des Fotografen Gerd Meyer strotzt von gesundem Selbstbewußtsein. Der Titel: Bochum – Beiträge zur Zeitgeschichte.

Opel ist etliche Male im Text erwähnt. Bilder auf der Titelseite und im Innern sprechen für sich. Bochums Steckbrief ist in Kurzform innen auf dem Schutzumschlag gedruckt: Das erste Superbenzin der Welt – Zwei Hansestädte unter einem Dach – Zentrale für den Ölimport aus der Sowjetunion – Wiege des Ruhrkohlenbergbaus – Das erfolgreichste Auto von Opel – Kap Kaminski, das Ohr zum Weltraum – Das spektakulärste deutsche Theater – Die Stadt mit den 29 Namen – Leistungszentrum der deutschen Leichtathleten – Das schönste Planetarium Europas – Junge Architekten, reif für die Titelseite – Zentrale der Bergarbeitergewerkschaft – Ruhr-Universität stößt bis zur Weltspitze vor – Wiege der deutschen Großchemie – Internationaler Treffpunkt der Puppenspieler – Erster Versuch mit Tempo 30 in einem Wohngebiet – Erfindung des Stahlformgusses – Glocken für die ganze Welt – Markt für die Happeninggrößen unserer Zeit – Größte Sammlung osteuropäischer Kunst im Westen – Das erste umweltfreundliche Stahlwerk – Giftskandal bringt Gesetze in Bewegung – Das größte Fachmuseum für Bergbau in der Welt – das alles ist Bochum.

Dieses Buch ist keine Stadtgeschichte. Es stellt eine moderne Industriegroßstadt des Ruhrgebiets in den Rahmen historischer Entwicklungen, die letztlich von ihr selber beeinflußt und mitbestimmt werden, nicht nur im technischen und wirtschaftlichen Bereich. Aus der vitalen Kraft des einstigen „Reviere“ erwächst, am Beispiel Bochum demonstriert, Einfluß auf viele Lebensbereiche, auf sozialen Fortschritt, auch auf Architektur und Kunst. Das Buch ist Zwischenbilanz in einer Zeit stetiger Veränderungen.

Wer mal einen Blick hineinwerfen will, wird es sicher am Bücherbus, der dienstags und donnerstags an unseren Portalen steht, bekommen. Kaufen kann man es im Buchhandel, bei den Verkehrsvereinen und im Informationszentrum Ruhr. Die Lektüre lohnt sich!

## Personalien



M. Weber

Am 30. April 1978 trat A. Kaiser, Leiter der Abteilung Allgemeine Verwaltung, nach über 16jähriger Werkzugehörigkeit in den Ruhestand. Mit Wirkung vom 1. Mai 1978 ergab sich folgende Organisationsänderung:

M. Weber, seither Leiter der Abteilung Arbeitsverfahren und Richtlinien, wurde zum Leiter der Abteilung Allgemeine Verwaltung ernannt. Der Bereich Arbeitsverfahren und Richtlinien, für den G. Weiss die Verantwortlichkeit übernimmt, wird der Abteilung Allgemeine Verwaltung angegliedert.

M. Weber berichtet an K. Brenscheidt, Leiter der Abteilung Finanzverwaltung. Gleichzeitig berichtet M. Weber für den Bereich Arbeitsverfahren und Richtlinien funktionell W. Ackermann, Büroorganisation und Methoden, Rüsselsheim.

## In wenigen Zeilen

Das Bundesministerium für Verkehr hat uns in diesem Jahr wieder eine Ferienbroschüre mit Reisetips, Übersichtskarten usw. zur Verfügung gestellt. Sobald das Material angeliefert worden ist, wird es wie üblich an den Portalen ausgelegt.

Ende Mai fanden jeweils im Werk I und Werk II Betriebsversammlungen der Jugendlichen statt. Neben Berichten der Jugendvertretung und Aussprache war die Jugendvertreterwahl ein besonderer Punkt auf der Tagesordnung.

Alle wohnungssuchenden Werksangehörigen, die bei der Sozialabteilung einen Wohnungsantrag gestellt haben, werden gebeten, Änderungen ihrer Familien- und Wohnungsverhältnisse umgehend zu melden (Bau D 8, Zimmer 21, Telefon: 2646).

Über die Jugendvertreterwahl, die am 1. und 2. Juni stattgefunden hat, berichten wir in unserer nächsten Ausgabe ausführlich.

Ende Mai wurde eine neue Telefon-Zentrale im Bochumer Werk II in Betrieb genommen. Alle hausberechtigten Nebstellen im Werk II und im Zentralersatzteillager erhielten eine neue Rufnummer.

## Am Rande notiert

### Betriebsratswahl

*Läuft Sport im Fernsehen, darf mich zu Hause niemand stören. Die heißen Debatten mit Frau und Kindern gehen dann nachher los. Zugegeben, ich bin ein VFL-Fan und lasse auf meinen Verein nichts kommen. Den Tabellenstand habe ich immer im Kopf. Mein Jüngster und ich, wir führen über die wichtigsten sportlichen Ereignisse Buch. „Psst, sie machen wieder ‚Annaliese‘, nicht stören“, hatte meine sechsjährige Tochter den Nachbarn gesagt, als sie kürzlich mal abends zu uns kamen. Sie meinte wohl „Analyse“. Analyse, das ist das Stichwort.*

*Wir haben in unserer Abteilung mal die Betriebsratswahl etwas analysiert. So etwas mache ich gern – ein Hobby von mir. Nehmen wir die vielen Flugblätter. Es gab große und kleine, sauber gedruckte und nur einfach vervielfältigte Schriften. Farbe und Größe können blenden. Manchmal stand wenig drin. Wer zahlt eigentlich das Papier und die Druckkosten? Mehr Sachlichkeit wäre hier und da am Platze gewesen. Wenn man liest: „Wir haben die Mauschelbrüder satt“, oder „CDA-Leute sollten sich einen Knopf an die Backe nähen“, kann von Sachlichkeit keine Rede sein. „Der Mensch ist wichtiger als die Sache“, sagt eben zur Sache mehr aus. Kommen wir zu den verschiedensten Listen. Immer wieder hörte man, daß man am liebsten eine alphabetische Liste hätte, wo jeder seine Leute ankreuzen kann. Warum wurde keine Einigung erzielt? Setzen wir bei allen Bewerbern für den Betriebsrat ehrliches Bemühen voraus, warum dann die Anfeindung? Unverständlich, warum man trotz des Urteils des Bundesgerichtshofes Gewerkschaftsmitglieder wegen einer eigenen Liste ausschließen will. Wir wollen doch alle gute Demokraten sein.*

*Und die Wahlbeteiligung? Rund 20 % haben nicht gewählt. Kein Interesse – unentschlossen? Der Mensch ohne mittragende Verantwortung zählt nicht, Kollegen! Über 500 haben ungültig gewählt. Hier könnte man auf Unzufriedenheit über das Wahlverfahren schließen. Und was könnte man zum Trend sagen? Die Linksextremisten mußten Federn lassen. Gegenüber der letzten Betriebsratswahl haben sie drei Sitze verloren. Offensichtlich hat jetzt mancher nachgedacht und der „Gewerkschaftlichen Opposition“ mit ihrer Liste für die Belegschaftsforderungen eine Abfuhr erteilt. Nur mit Phrasen, Beschuldigungen und überzogenen Forderungen ist eben keine Betriebsratspolitik zu machen. Das meint ganz unmaßgeblich Euer Hennes.*

## Ende des Bochum-Teils



# WERK KAISERSLAUTERN

## Der neue Betriebsrat

### Betriebsausschuß



Karl Guthy  
Betriebsrats-  
vorsitzender



Dieter Krüger  
Stellvertreter



Willi Balzer



Werner Heinrich



Paul Schleicher



Walter Stöbener



H.-J. Westphal

### Betriebsräte der Lohnempfänger



Rudi Budell



Leo Germann



Wilfr. Kannegieser



Rudolf Matthes



Friedolin Müller



Wilfried Müller



Norbert Raufer



Hans Rinder



Jacob Rothdiener



Heinz Schwartz



Maria Stümpert



Wolfgang Walter



Friedr. Weißmann



Hans Utzig

### Betriebsräte der Gehaltsempfänger



Ewald Breit



K.-H. Gillmann

## Vom Betriebsrat gebildete Ausschüsse

#### Ausschuß für Angestelltenangelegenheiten

Ewald Breit, Karl-Heinz Gillmann, Karl Guthy

#### Ausschuß für Küche und Kantine

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

#### Ausschuß für Lohn und Akkord

Rudi Budell, Karl-Heinz Gillmann, Werner Heinrich, Dieter  
Krüger, Maria Stümpert, Friedrich Weißmann, Hans-Jürgen  
Westphal

#### Ausschuß für Arbeitssicherheit

Karl-Heinz Gillmann, Norbert Raufer, Hans Rinder, Jacob  
Rothdiener, Heinz Schwartz, Walter Stöbener, Hans Utzig



#### Ausschuß für VV-Wesen

Willi Balzer, Rudi Budell, Wilfried Müller, Jacob Rothdiener, Hans Utzig, Wolfgang Walter

#### Ausschuß für Aus- und Weiterbildung

Willi Balzer, Dieter Krüger, Wilfried Müller, Paul Schleicher, Heinz Schwartz

#### Ausschuß für Baudarlehen

Karl Guthy, Dieter Krüger, Paul Schleicher

#### Reklamationsausschuß für VV-Wesen

Dieter Krüger, Paul Schleicher

## Die von den Betriebsräten vertretenen Bereiche

### Lohnempfänger

**Willi Balzer:** Werkzeugbau und Reparaturstationen (6120-6128), Preßwerk K 19 (1100-01)

**Rudi Budell:** Automatenabteilung (2112-13-16-17)

**Leo Germann:** Werkschutz (7304), Werkfeuerwehr (6102), Kurbelwelle (2631), Sitzfertigung (2411), Zylinderblock (2621), Kupplungsgehäuse (2631)

**Werner Heinrich:** Lenkung (2120-23-2125), Gelenkwellen (2210-14), Wasserpumpen (2126)

**Rudolf Matthes:** Härterei (2310-12), Kraftwerk (6151-57), Sicherheitslenkung (2226), Radbremszylinder (2225)

**Friedolin Müller:** Werkzeugbau und Reparaturstationen (6120-6128), Preßwerk K 19 (1100-01)

**Wilfried Müller:** Kunststoffabteilung (2510-11), Stoßdämpfer (2130-33), Kupplung-Rohrfertigung-Preßteile (2220-24)

**Norbert Raufer:** Inspektion (5201-5229), Instandhaltung (6130-32), Prozeßabteilung (6140), Küche (7441)

**Hans Rinder:** Werkschutz (7304), Werkfeuerwehr (6102), Kurbelwelle (2631), Sitzfertigung (2411), Zylinderblock (2621), Kupplungsgehäuse (2631)

**Jacob Rothdiener:** Werkzeugbau und Reparaturstationen (6120-6128), Preßwerk K 19 (1100-01)

**Paul Schleicher:** Werkzeugbau und Reparaturstationen (6120-6128), Preßwerk K 19 (1100-01)

**Heinz Schwartz:** Werkzeugausgaben-unprod. Lager (6111), Transportabteilung (5310-15), Produktionssteuerung (5301)

**Walter Stöbener:** Inspektion (5201-5229), Instandhaltung (6130-32), Prozeßabteilung (6140), Küche (7441)

**Hans Utzig:** Werkschutz (7304), Werkfeuerwehr (6102), Kurbelwelle (2631), Sitzfertigung (2411), Zylinderblock (2621), Kupplungsgehäuse (2631)

**Wolfgang Walter:** Härterei (2310-12), Kraftwerk (6151-57), Sicherheitslenkung (2226), Radbremszylinder (2225)

**Friedrich Weißmann:** Automatenabteilung (2110-11-14-15)

**Hans-Jürgen Westphal:** Lenkung (2120-23-2125), Gelenkwellen (2210-14), Wasserpumpen (2126)

### Gehaltsempfänger

**Ewald Breit:** Meister und Obermeister aller Abteilungen

**Karl-Heinz Gillmann:** Alle Angestellten (außer Meister und Obermeister)

**Dieter Krüger:** Alle Angestellten (außer Meister und Obermeister)

### Ende des Kaiserslautern-Teils

## Freundschaftsspiel gegen GM-Antwerpen

Zu einem Fußball-Freundschaftsspiel führen Ende Mai Mitarbeiter der MPK-Rüsselsheim – teils mit Frauen – nach Antwerpen. Am Nachmittag fand ein Fußballfreundschaftsspiel zwischen den Mannschaften der MPK-Bereiche von Opel Rüsselsheim und GM-Antwerpen statt. Von Beginn an entwickelte sich ein spannendes, aber faires Spiel, das mit einem gerechten 1 : 1 endete.

Am Abend traf man sich zu einem festlichen Abend im GM-Club, bei dem das Gastgeschenk, ein Kupferstich von Rüsselsheim, überreicht wurde, während die Opeler einen Pokal erhielten. Am Sonntagmorgen stand eine Stadtbesichtigung auf dem Programm, bei der unter anderem das Rubens-Haus und der sonntägliche Markt besichtigt wurden. Ein Gegenbesuch ist für den Herbst geplant.

Auf dem Bild von links (stehend) die Mitarbeiter N. Schätzlein, W. Reichert, H. Zwicker, P. Töpfer, B. Spahn, K.H.

Charissè, E. Mützel und (sitzend) W. Wann, G. Morper, G. Chudaska, P. Bock und W. Becht (alle MPK, Rüsselsheim).





# Opel-Produktschau '78



## Ascona: Familienauto mit Fahrkultur

Der Ascona, einer der Sieger im TÜV-Autoreport, zeigt eine sachlich-funktionelle Linienführung mit wohlausgewogenen Proportionen, einer tiefen Gürtellinie und großzügiger Verglasung, die zu guter Rundschau beiträgt. Die klare Zeichnung der Karosserie, die ohne Chromzierrat auskommt, ist Ergebnis langer Versuchsreihen im Windkanal. Weitere Merkmale sind die breiten Türen für bequemen Einstieg, vor allem der Fondpassagiere.

Eine freundliche Atmosphäre durch gediegenes und geschmackvolles Interieur – selbst in den Normalversionen gibt es Bodenteppiche – beherrscht den großen Innenraum mit guter Beinfreiheit auch für die Fondpassagiere. Die breiten Sitze bestehen aus Vollschaum mit ausgezeichneten Dämpfungseigenschaften, und ihre Lehnen bieten guten Halt auch in schnell gefahrenen Kurven.

Der weite Verstellbereich der Vordersitze, die in allen Versionen Automatik-Gurte serienmäßig aufweisen, läßt Fahrer jeder Größe und Statur die ihnen gemäße beste Sitzposition finden. Genau im Blickfeld haben sie dabei hinter dem griffigen Lenkrad die klar ge-

zeichneten und völlig blendfreien gut ablesbaren Instrumente.

Bei der Vorderradaufhängung sind die Stoßdämpfer in Radnähe senkrecht befestigt, was nicht nur der Bodenhaftung und dem Komfort zugute kommt, sondern auch den serienmäßigen Stabilisator von radführenden Aufgaben befreit. Lange Federwege und entsprechend abgestimmte Stoßdämpfer sorgen für hohen Fahrkomfort. Computerberechnete Knautschzonen vorne und hinten – in zahlreichen Crashtests überprüft – schützen die Insassen in der festen Fahrgastzelle.

Den Ascona gibt es als zwei- und viertürige Limousine in Normal- oder L-Ausführung sowie als besonders luxuriöse „Berlina“. Alle Versionen können zusätzlich mit zwei SR-Paketen ausgerüstet werden. Reichhaltig ist das Triebwerksangebot mit den millionenfach bewährten Vierzylindermotoren von – je nach Wunsch – 1,2 bis 2,0 Litern Hubraum und 44 kW (55 PS) bis 74 kW (100 PS). Ab 1,6 Litern Hubraum steht auf Wunsch die Opel-Automatik für noch mehr Bedienungskomfort zur Verfügung.