

OPEL POST

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

$\frac{8/9}{78}$



1898–1978: 80 Jahre Opel-Automobile



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. Diaken — 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.



Neu auf den Markt gekommen ist in diesen Tagen der **COMMODORE**. Einzelheiten über dieses neue Modell, das am 30. und 31. August der Händlerschaft und Anfang September der Presse vorgestellt wurde, ab Seite 17 dieser Ausgabe. Auch über den neuen **MANTA CC** wird auf den Innenseiten dieses Heftes berichtet.

Neuer Parkplatz

Ein neuer Parkplatz südlich der B 43 für rund 1.000 Fahrzeuge ist kürzlich fertiggestellt und nach den Werksferien zur Benutzung freigegeben worden, wovon allerdings noch wenig Gebrauch gemacht wird. Das dürfte sich ändern, wenn die geplante Fußgängerbrücke über die B 43 gebaut sein wird. Der neue Parkplatz bietet sich vor allem den Mitarbeitern der PEK, des Design und der Datenverarbeitung an, die von dort (nach Fertigstellung der Brücke) einen sehr kurzen Weg zu ihren Arbeitsplätzen haben.

Kurz berichtet

Der Präsident des Senats der Freien Hansestadt Bremen, Bürgermeister Hans Koschnick, besuchte am 5. September unser Rüsselsheimer Werk und führte Gespräche mit Geschäftsleitung und Betriebsrat.

Auf der Leipziger Herbstmesse (3.-10. September) war das Werk wieder mit seinem Produktionsprogramm und Spezialfahrzeugen auf Rekord und Bedford Blitz-Basis vertreten.

Am 1. September haben 345 junge Leute die Ausbildung in unserem Rüsselsheimer Werk begonnen.

Wegen des verlängerten Urlaubs ausländischer Mitarbeiter konnte in Rüsselsheim in den ersten zwei Wochen nach den Werksferien nur in einer Schicht gearbeitet werden.

Die Lehrgänge zur Weiterbildung im Wintersemester '78/79 beginnen am 18. September 1978 und enden am 17. Februar 1979. Verschiedene Kurse in „Tech-

nisches Rechnen/Mathematik“, „Technisches Zeichnen“, „Naturwissenschaft und Technik“, „Informatik“, „Kaufmännisches Grundwissen“ sowie englische Sprachkurse stehen auf dem Programm. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen; Auskünfte erteilt die Abteilung PE-Administration, Telefon: 2157.)

Die Betriebsräteversammlung '78, die vom 16. bis 18. Oktober in Witten an der Ruhr stattfindet, ist bei uns die 10. Zusammenkunft dieser Art nach Einführung des Betriebsverfassungsgesetzes.

Die nächste Aufsichtsratssitzung findet am 26. September statt.

Das Urlaubsständchen des Werksorchesters am Portal 45 und am Hauptportal am letzten Tag vor den Werksferien wurde wieder mit großer Begeisterung aufgenommen, ebenfalls das Konzert auf dem Domplatz in Mainz am 16. August, bei dem 2.000 Zuhörer gezählt wurden.

Wohnheim angemietet

Weil die Kapazität der Rüsselsheimer Wohnheime am Grundweg, in der Alzeier und in der Mainzer Straße völlig ausgeschöpft ist, wurde kürzlich ein leerstehendes Wohnheim mit rund 180 Plätzen in Kelsterbach angemietet, das von den Glanzstoffwerken nicht mehr genutzt wird. In das Kelsterbacher Wohnheim sind inzwischen türkische Mitarbeiter eingezogen. Die Anmietung war notwendig geworden, weil durch die Neueinstellungen der letzten Zeit die Zahl der ausländischen Arbeitnehmer allein im Rüsselsheimer Werk inzwischen die Rekordmarke von rund 11.692 erreicht hat. Im Gesamtunternehmen wurden im August 14.553 ausländische Mitarbeiter gezählt: Türken 7.042, Italiener 3.240, Spanier 1.511 und Griechen 1.419.

AUS DEM INHALT

Kurz berichtet	2
„AvD-Opel-Pokal“	4
Leserbriefe	5
Personalien	6
Das Unfallgeschehen '77	6
Hobby: Schiffmodellbau	7
Porträts der Geschäftsleitung	9
Die Telefonzentrale	10
Beobachtungen	12
Neue BKK-Satzungen	13
Jubilare — Ruhestand	14
Dies + Das	15
VV-Beispiel	16
Neuer Commodore	17
Vorschau Vortragsreihe	21
Neue Arbeitsmethoden	22
PEK-Sicherheitsversuche	25
Wir gedenken	29
Werk Bochum	30
Werk Kaiserslautern	34

TITELBILD

1898 — 1978: achtzig Jahre Opel-Automobile, das heißt achtzig Jahre Tradition und Fortschritt. Auf der gelben Beilage im Innenteil dieser Ausgabe ein großer Bericht über den Beginn im Jahre 1898 und die weitere Entwicklung. (Für neue Leser ist es wichtig zu wissen, daß die Werksgründung bereits 1862 durch Adam Opel erfolgte, der zunächst Nähmaschinen und später noch Fahrräder baute und den Beginn des Automobilbaues selbst nicht mehr erlebte.) Auf der Titelseite der Opel Patent Motorwagen 4 PS „System Lutzmann“ von 1898 und der Senator, Jahrgang 1978.



Der Opel City-Salon in Berlin

Vor einiger Zeit eröffnete unsere Zweigniederlassung Berlin ihren neuen City Salon im Herzen Berlins, direkt neben Europas größtem Kaufhaus, dem Ka De We. In vier separaten Ausstellungsräumen mit über 1.200 m² sowie einem großen

Innenhof wird dem Besucher mit mehr als 60 Fahrzeugen das gesamte Fahrzeugprogramm präsentiert. Einer der vier Salons dient ausschließlich der Präsentation der Senator und Monza Modelle sowie des Commodore.

Jubiläumsgeschenk für den ADAC

Aus Anlaß des 75jährigen Bestehens des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) fand kürzlich in München ein Festakt statt, an dem unter anderem Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft teilnahmen. Unter den Gästen war auch Vorstandsmitglied E. Rohde, Direktor für Öffentlichkeitsarbeit, der als Jubiläumsgeschenk des Werkes den im Verhältnis 1:10 von Auszubildenden der Lehrwerkstatt gefertigten Opel Grand Prix-Rennwagen des Jahres 1913/14 mitgebracht hatte. Unser Bild zeigt die Überreichung des Modells an den Präsidenten des ADAC, Franz Stadler (links).



NEU

ASCONA mit Dieselmotor

Anfang September hat das Werk bekanntgegeben, daß jetzt ein Zweiliter Dieselmotor für alle Ascona-Versionen auf den Markt kommt. Der Ascona 2,0 D wird in erster Linie auf jenen Exportmärkten angeboten, die für die Anschaffung und die Unterhaltung eines Diesel-Automobils günstigere Voraus-



Der ASCONA Diesel und der neue Diesel-Motor dieses Wagens.

setzungen bieten als die Bundesrepublik. Dennoch wird er auch auf dem heimischen Markt Anhänger finden, die neben den schon bekannten guten Eigenschaften der Ascona-Reihe auch die Robustheit eines Zweiliter-Diesels mit 58 PS schätzen. Mit dem neuen Commodore und dem Manta CC (siehe an anderer Stelle dieses Heftes), die vom 12. Oktober an bei den Vertragshändlern zum Verkauf stehen, und mit dem bereits vorgestellten Rekord 2,3 Liter Diesel sowie dem vorwiegend für den Export vorgesehenen Ascona 2 Liter Diesel hat das Unternehmen jetzt sein Modellprogramm erweitert, das damit kaum perfekter abgestuft sein könnte.



VORSCHLAGSWESEN

Wieder zwei Volltreffer

Gleich zwei Mitarbeiter aus dem Versuchsbau der PEK erhielten kürzlich für ihre guten Verbesserungsvorschläge die Höchstprämie von DM 50.000,-. Franz Engel hat seit 1971 27 Verbesserungsvorschläge eingereicht und konnte jetzt mit dem 27. Vorschlag die Höchstprämie erreichen. Bei Alfons Lergenmüller waren es über 100 Vorschläge, von denen 4 angenommen wurden, darunter nun ebenfalls

einer, der die Höchstprämie erzielte. Unser Bild während der Scheckübergabe zeigt von links die Vorstandsmitglieder Dr. W. Schlotfeldt und H. Zincke, den VV-Ausschußvorsitzenden H. Meuselbach, den Generaldirektor J. F. Waters gerade die Vorschläge erläutert, Betriebsleiter L. Mölbert, Einsender A. Lergenmüller, Meister H. Kleinböhl und Einsender F. Engel. Herzlichen Glückwunsch!



Fußball-Weltmeisterschaft '78

Neue Werbeaktion

Die Fußball-Weltmeisterschaft 1978 war der sportliche Höhepunkt dieses Jahres, der auch bei vielen Mitarbeitern lange Zeit für Gesprächsstoff sorgte. Als Erinnerung an dieses Ereignis erhält jeder Einsender eines Vorschlages, auch wenn dieser nicht angenommen wird, eine interessante Broschüre über die Tage in Argentinien mit zum Teil mehrfarbigen Bildern. Die Werbeaktion gilt übrigens für das gesamte Unternehmen. Da die Auflage der Broschüre begrenzt ist, erscheint es ratsam, seine Idee möglichst bald zu Papier zu bringen.

Neue Motor-Versionen und verbesserte Ausstattung

Aktuellen Käuferwünschen entsprechen die zahlreichen Detailverbesserungen, mit denen die Grundversionen der City-, Kadett-, Ascona-, Manta- und Rekord-Reihen zum Verkaufsstart nach den Betriebsferien rollten. Für Senator und Monza wird der schon im Frühjahr angekündigte 3,0 Liter Vergaser-Motor mit 110 kW (150 PS) jetzt angeboten. Außerdem wuchsen beim Rekord-Diesel Hubraum und Leistung.

Generell erhalten die Grundmodelle von Kadett (einschließlich City) bis Rekord jetzt eine elektrische Scheibenwaschanlage. Bei den Grundversionen von City J, City und Kadett wurde die bislang den Luxus- und Berlina-Modellen vorbehalten Frontpartie mit seitlich neben den Scheinwerfern angeordneten Blinkern und verstärkten Stoßfängern übernommen. Fast alle genannten Modelle erhalten wertvollere Bezugstoffe. Die Verbesserungen bedingen geringfügige Preisänderungen.

Die unverbindlichen Preisempfehlungen inkl. Mehrwertsteuer für Senator und Monza mit 3,0 Liter Vergaser-Motor lauten DM 24.185,- bzw. DM 26.130,-. Mit diesem Motor erreicht der Senator eine

Spitze von 193 km/h, der Monza 198 km/h. Den Sprint von Null auf 100 km/h bewältigt die Limousine in 10 Sekunden, das Coupé braucht noch einmal eine halbe Sekunde weniger. Für wirtschaftlichen Betrieb sprechen dabei DIN-Verbrauchswerte von 11,6 bzw. 11,1 Litern Super-Benzin. Für beide Modelle wird jetzt auch ein beheizbarer Beifahrersitz als Sonderzubehör angeboten.

Der Hubraum des besonders in Italien und Frankreich sehr erfolgreichen Rekord-Diesel wurde von 2,1 auf 2,3 Liter vergrößert und damit die Leistung von 44 kW (60 PS) auf 48 kW (65 PS) erhöht. Für diese stärkere Diesel-Version beträgt die unverbindliche Preisempfehlung inkl. Mehrwertsteuer jetzt DM 17.543,- für die zweitürige Limousine. Zu diesen Änderungen und Verbesserungen kommen noch einige neue Karosseriefarben.

„AvD-Opel-Pokal“ auf dem Hockenheimring

Bei glühender Hitze sahen am 31. Juli auf dem Hockenheimring nach dem Rennen der Formel I-Klasse rund 80.000 motorsportbegeisterte Besucher ein packendes Rennen um den „AvD-Opel-Pokal“. Bereits im Training war der 21jährige Holländer Jan Lammers auf seinem Kadett GT/E dem gesamten Starterfeld von 40 Kadetten auf und davon gefahren. Seine schnellen Rundenzeiten sicherten ihm dann die erste Startreihe im Motodrom. Nach dem Start setzte er sich an die Spitze des Feldes und gab diese Position bis zum Überqueren der Ziellinie am Ende der zehnten Runde nicht mehr ab. Der Vorjahressieger Rolf Rypka blieb ihm zwar ständig dicht auf den Fersen, doch war das holländische Nachwuchstalent zu keiner Zeit gefährdet. Mit 2:39.1 fuhr Jan Lammers auch die schnellste Runde in Hockenheim und erzielte mit seinem Kadett GT/E einen Schnitt von 153.594 km/h. Auf dem Bild der strahlende Sieger.



WIEDER ABSTEMPELN

„Schade, daß es soweit kommen mußte...“

Das sagte ein älterer Kollege, als er nach den Werksferien den Anschlag las, in Rüsselsheim und Bochum sei der seit dem 1. April 1975 laufende Großversuch gescheitert, auf das Abstempeln der Zeitkarten bei Schichtende zu verzichten. Ähnlich äußerten sich andere Mitarbeiter. Sie beklagten zu Recht, daß die vernünftige Mehrheit für das undisziplinierte Verhalten einer – wenn auch zunehmend gewachsenen – Minderheit bestraft wird. Jetzt fragt sich mancher: „Warum haben wir diesem Treiben zugesehen und geschwiegen, als immer mehr Kollegen die Bänder und Maschinen vorzeitig verließen, so daß es dadurch zuletzt zu nicht unerheblichen Schwierigkeiten im Produktionsablauf kam? „Richtig, man hätte diese Unsitte nicht einfach übersehen, sondern die betreffenden Kollegen selbst zur Ordnung rufen sollen, statt sich auf andere, z.B. die Vorgesetzten allein zu verlassen. Nachher, wenn das Kind im Brunnen liegt, ist man immer klüger“, so ein anderer.

Anders in Kaiserslautern

Und noch eine Frage steht im Raum: Warum verlief der Versuch im Werk Kaiserslautern so erfolgreich? Arbeiten dort Mitarbeiter mit mehr Pflichtgefühl? Es scheint so! Oder hat jemand eine andere Erklärung dafür? Eigenartig, wenn einer selbst betroffen ist, beispielsweise die Handwerker im Haus hat, dann achtet er auf saubere und pünktliche Arbeit bis zuletzt. Was würde er sagen, wenn Schreiner und Schlosser schon 10 oder gar 15 Minuten vor der vereinbarten Zeit ihre Sachen zusammenpackten und weggingen? Er würde das schnell abstellen. Schließlich kostet es ja sein Geld. Aber im Betrieb ...?

Noch eine Chance

Durch das Verhalten der Uneinsichtigen soll – nachdem die technischen Vorbereitungen abgeschlossen sind – vom 2. Januar 1979 an in Rüsselsheim und Bochum nach der Schicht wieder abgestempelt werden. Dagegen kann

man sich in Kaiserslautern weiter ohne Abstempeln auf den Heimweg machen, es sei denn, daß auch dort zahlreiche Mitarbeiter eines Tages meinen, sie brauchten nicht zu warten, bis die Schicht zu Ende ist. In Rüsselsheim und Bochum besteht jedoch noch eine letzte Chance: Sollte sich entgegen der bisherigen negativen Erfahrungen in den nächsten Monaten eine eindeutig und nachhaltig positive Entwicklung ergeben, will die Geschäftsleitung ihre Entscheidung noch einmal überprüfen.

So hängt also alles von der Vernunft und Einsicht derer ab, die sich bisher so unvernünftig und unkollegial gezeigt und „die ganze Innung blamiert haben“, wie ein von seinen Kollegen enttäuschter Mitarbeiter sagte. Warten wir ab, ob es der bisher „schweigenden Mehrheit“ nicht doch noch gelingt, auf diese Kollegen positiv einzuwirken. Wieder abstempeln – dies wäre ein Rückschritt und Armutszeugnis zugleich. W.S.

Leserbriefe

Sirenengeheul

Bei meinen Rundgängen durch das Werk habe ich wiederholt in unmittelbarer Nähe der Sirenenanlagen gestanden, die die Pausen und den Beginn der Arbeitszeit anzeigen. Der Lärm, den diese Einrichtungen erzeugen, ist besonders für die unmittelbar Betroffenen unzumutbar. Da viele Kollegen während der Mittagspause einige Minuten schlafen, trifft es sie wie ein Schock, wenn die Sirenen heulen. Es sei hier nur am Rande erwähnt, daß diese Geräusche bei älteren Mitarbeitern – bewußt oder unbewußt – Erinnerungen an die Kriegszeit und die Bombennächte erwecken.

Professor von Halle-Tischendorf, ein anerkannter Wissenschaftler für Lärmbekämpfung, hat mir einmal bestätigt, daß ein Lärmschock größere Gesundheitsrisiken verursacht als ein verhältnismäßig hoher Dauerschallpegel. Dies trifft ganz besonders dann zu, wenn der Schock den Menschen im Schlaf oder im Stadium der Entspannung trifft.

Deshalb würde ich den Verantwortlichen vorschlagen, zum Beispiel im K 88 einen

Großversuch zu starten und die zentrale Sirenenanlage durch ein System ersetzen, das die genannten negativen Aspekte nicht aufweist. Mehrere dezentrale Einrichtungen, beispielsweise als Gong mit einer geringeren Lautstärke ausgestattet, würde sicher von den Mitarbeitern als ein Beitrag zu einer humanen Arbeitsplatzgestaltung gewertet.

W. Georgi
Bereichsbetriebsrat K 88

Parkplatzprobleme

... schreiben Sie in der Rubrik 'Dies + Das' im letzten Heft, die vereinzelt erhobene Forderung, die Parkplatznot unter anderem durch den Bau von Parkhäusern rings um das Werk zu beseitigen, sei unüberlegt. Das wird auch begründet, nicht aber gesagt, welche andere Lösung sich anbietet. Denn die 1000 neuen Parkplätze, ziemlich weit weg von den Arbeitsstätten, müssen sich erst einmal bewähren. Auch bei voller Belegung lösen sie nicht das Problem des langen Anmarschweges ins Werk.

Große Parkdecks in nächster Nähe könnten zusätzlich Entlastungen schaffen. Vielleicht könnten auch Plaketten für bestimmte Parkbereiche ausgegeben werden, wobei die jeweilige Entfernung des

Parkenden vom Parkplatz zum Arbeitsplatz berücksichtigt werden müßte. Noch besser und einfacher wäre das Problem des langen Anmarsches zu lösen, wenn von den Parkplätzen zu bestimmten Anlaufpunkten im Werk und zurück Pendelbusse fahren würden ...

Es muß nicht jeder Rüsselsheimer unbedingt mit dem Wagen zur Arbeit kommen. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind nicht ausgelastet und bieten im allgemeinen genügend Platz ...“

Volker Fritz, K 40

Unfreiwilliges Mitrauchen

Der Einsender dieses Artikels in Heft 7/78, Seite 13 dürfte kaum mit Schweißarbeiten zu tun haben, sonst könnte ein harmloser Zigarettenrauch keine solche Dramatisierung auslösen. (Ich selbst bin übrigens absoluter Nichtraucher.) Es dürften täglich einige tausend Werksangehörige sein, die durch Schweißarbeiten gleich welcher Art von Dunst und Rauch umgeben sind. Selbst die gutgemeinten und auch aufwendigsten Absaugungen stellen hier keine Patentlösung dar. Empfehlenswert wäre eine Erklärung der Ärzteschaft, inwieweit sich die Schweißdünste auf den menschlichen Organismus

auswirken, so zum Beispiel auf Herz, Lunge und Magen. Wer die „Dunstglocke“ zum Beispiel im K 40 verkraftet, der erträgt auch Zigarettenrauch und gegebenenfalls den Weihrauch in der Kirche, denn hier handelt es sich um Wohlgeruch und dort um Gestank – im Sinne des Wortes.

Philipp Korn
Kar.-Unterszusammenbau
und Rohrfabrikation

Personalien



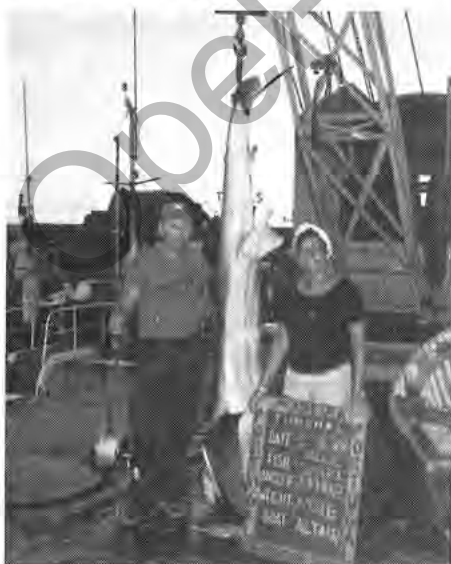
G. Lunau R. F. McGill

Im Bereich Industrial Engineering (früher Standardabteilung) wurde Gunther Lunau zum Abteilungsleiter Programme und Systemplanung ernannt.

R. F. McGill, bisher Marketing Direktor bei GMOO, wurde Nachfolger von G. W. Wolf als Verkaufsleiter, Export – Europa, und berichtet an den Verkaufsleiter.

Seltenes Anglerglück

Mitarbeiter Josef Franz aus der Abteilung Instandhaltung Karosseriebau verbrachte seinen diesjährigen Urlaub auf der Insel Madeira. Als begeisterter Sportfischer nahm er dort die Gelegenheit zum Hochseefischen wahr und startete mit der Hochseeyacht „Altair“ in den Atlantik. Dabei fing er einen Blauhai von 3 m Länge und 100 kg Gewicht, der nach längerem Kampf besiegt wurde. Als Erinnerung zieren Schwanzflosse und Gebiß des Haies die Sammlung von Josef Franz. Unser Bild zeigt ihn und seine Frau neben dem seltenen Fang.



Neue „Finish-Halle“ in Betrieb

Nach den Werksferien wurde der Umzug in die neue „Finish-Halle“ südlich des K 40 vollzogen, die dort innerhalb relativ kurzer Bauzeit errichtet worden ist. Dieser moderne Bau wurde eigens für die Senator/Monza-Modelle erstellt, um den hohen Qualitätsanforderungen gerade in dieser exklusiven Fahrzeugklasse Rechnung zu tragen. An Hand von Checklisten wird hier jedes Fahrzeug nochmals einer letzten, äußerst gründlichen Kontrolle unterzogen, bevor es das Werk verläßt.

ARBEITSSICHERHEIT

Das Unfallgeschehen im Jahre 1977

Die Zahl der meldepflichtigen Unfälle schwankte 1977 gegenüber dem Vorjahr nur gering. Das geht aus dem kürzlich veröffentlichten Jahresunfallverhütungsbericht der Abteilung Arbeitssicherheit (früher Unfallverhütung) des Rüsselsheimer Werkes für 1977 hervor. Die Zahl der Betriebsunfälle lag nur wenig unter der von 1976. Von 2.222 meldepflichtigen Unfällen entfielen auf die Lohnbelegschaft 1.807 Betriebsunfälle und 353 Wegeunfälle, auf die Gehaltsbelegschaft 41 Betriebsunfälle und 21 Wegeunfälle. Bezogen auf 1.000 Werksangehörige lag man mit 60 Unfällen leicht unter der Vorjahreszahl. Im Vergleich hierzu war der Gesamtdurchschnitt der Unfälle aller bei der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft versicherten Firmen mit 119 Unfällen je 1.000 Beschäftigte fast doppelt so hoch wie bei uns.

Unfallsschwere nahm ab

Die Unfallhäufigkeit nahm 1977 gegenüber dem Vorjahr um 4 Prozent, die Unfallsschwere sogar um 15 Prozent ab. Ein tödlicher Betriebsunfall war 1977 zu beklagen. 590 Maschinenunfälle ereigneten sich, 462 Transportunfälle und 755 sonstige Unfälle. Stärker als im Vorjahr waren die jüngeren Jahrgänge an Unfällen beteiligt. 111,4 Unfälle je 1.000 Mann waren es

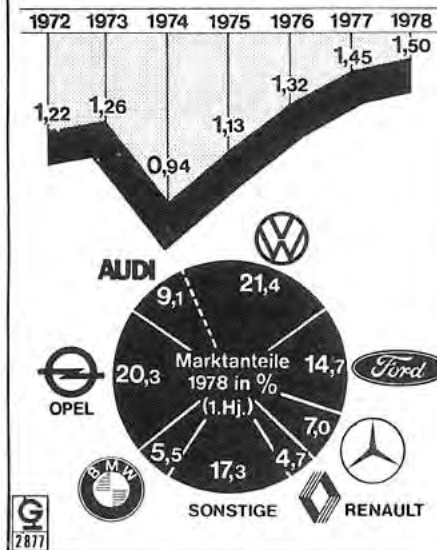
bei den 14- bis 20jährigen, 13,1 bei den 61- bis 65jährigen. Sehr deutlich nahmen auch die Unfälle mit der zunehmenden Dauer der Werkszugehörigkeit ab. Die Unfälle der ausländischen Mitarbeiter betruhen gegenüber 1976 immer noch das Anderthalbfache der Unfälle deutscher Mitarbeiter. Im Durchschnitt ereigneten sich je 1.000 Mann 60,6 Unfälle in der Frühschicht, 28,9 in der Normal- schicht, 82,2 in der Spätschicht und 94,2 in der Nachtschicht.

Mehr Wegeunfälle

Die Zahl der Wegeunfälle – 374 – stieg 1977 an. 3 Wegeunfälle verliefen tödlich. 72,4 Wegeunfälle je 1.000 Mann entfielen auf die Motorrad- und Mopedfahrer, 13,2 auf die Fahrradfahrer, 7,4 auf die Pkw-Fahrer, 3,7 auf die Eisenbahnbenutzer, 3,5 auf die Fußgänger und 1,0 auf die Busbenutzer. Die Zahlen, Daten und Fakten des Unfalljahresberichtes 1977 der Abteilung Arbeitssicherheit wollen mit- helfen, Schwerpunkte des Unfallge- schehens aufzuzeigen, um weitere An- sätze für eine noch größere Arbeits- sicherheit zu finden. Daß die Zahl der Betriebsunfälle im Jahresergebnis '77 leicht unter der des Vorjahres lag, kann als Erfolg der Anstrengungen aller Bereiche gebucht werden.

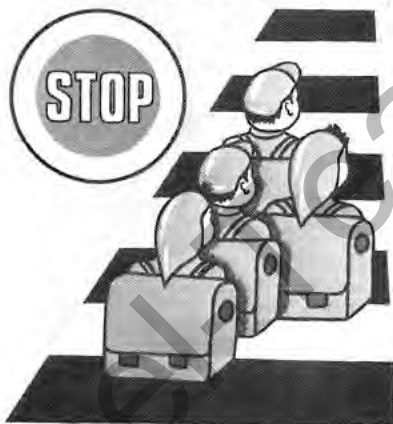
Neues Auto-Hoch 1978

Pkw-Neuzulassungen jeweils 1. Halbjahr in Millionen



Autos bleiben Bestseller. Im ersten Halbjahr 1978 wurden 1,5 Millionen neue Pkw in der Bundesrepublik verkauft und für den Verkehr zugelassen. Das waren 50.000 oder 3,6 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Wenn diese Entwicklung anhält, dürfte es 1978 einen neuen Auto-Rekord geben. Der Juli bestätigte diese Erwartung: 216.166 Neuwagen wurden verkauft, 17.496 oder 8,8 % mehr als im Juli '77, davon 43.652 (Juli 1977: 40.323) Opel Wagen.

SCHULANFÄNGER



VERKEHRSANFÄNGER

Das Plakat ist Druckwerkstoff auf der Basis von Alu-Druckwerkstoff

Dieses Plakat in auffallend grellen Farben hängt seit dem kürzlichen Schulanfang in der Nähe aller Grundschulen des Bundesgebietes und Westberlins und mahnt die Kraftfahrer zur Vorsicht gegenüber den Schulanfängern. Das in unserem Haus entworfene und in einer Auflage von 60.000 in der Werkdruckerei hergestellte Plakat ist Teil einer gemeinsamen Verkehrssicherheitsaktion der Deutschen Verkehrswacht und unserer Abteilung Öffentlichkeitsarbeit.



HOBBYSERIE

Große Liebe zu kleinen Schiffen

Georg Dürr, seit mehr als 25 Jahren im Werk, arbeitet als Technischer Angestellter im Design, der Abteilung bei Opel, die sich mit Ideen und Entwürfen zukünftiger Modelle beschäftigt. In der Freizeit fasziniert ihn allerdings weniger das Auto; Georg Dürr ist dann mit Leib und Seele Schiffsmodellbauer.

Vierjährige Bauzeit

Seine Liebe zu den Modellschiffen begann schon in der Kindheit. Im Laufe der Jahre hat er mehr als zehn Schiffe gebaut, darunter historische Modelle und Kriegsschiffe. Von Modell zu Modell wurde die Arbeit schwieriger und langwieriger. Aber was ein richtiger Schiffsmodellbauer ist, der scheut weder Zeit noch Mühe. Für die abgebildete Yacht „Piranha“ benötigte Georg Dürr mehr als vier Jahre und nicht unerhebliche finanzielle Mittel.

Das nach einem amerikanischen Vorbild gebaute Modell im Maßstab 1:9 hat einen 4 PS-Motor mit elektrischem Anlaßer und Fernsteuerung. Es ist 1,65 m lang, 50 cm breit, über 1 m hoch und erreicht eine Geschwindigkeit von 35 km/h.

Die Herstellung eines solchen Modells stellt hohe Anforderungen an einen Hobby-Bastler. Die Baupläne muß er maßstabsgetreu anfertigen, und für die mühevollen Kleinarbeit eines Modells sind umfassende Materialkenntnisse nötig. Mit dem üblichen Handwerkszeug ist es auch nicht getan; dazu braucht man kostspieliges Präzisionswerkzeug. Mit diesem Modell will Georg Dürr im nächsten Jahr an Wettbewerben für Modellschiffe teilnehmen. Um sich darauf vorzubereiten, besucht er spezielle Nautik-Kurse.

Modellausstellung in Ginsheim

Mitarbeiter Dürr ist Mitglied im Schiffsmodellbauer-Club seiner Heimatgemeinde Ginsheim. Dieser Club hat auch eine eigene Jugendabteilung, in der dem Nachwuchs die Feinheiten des Modellbaus vermittelt werden. Wer sich für die vielgestaltigen Möglichkeiten des Schiffsmodellbaues interessiert, kann die in wenigen Tagen vom 30. September bis 1. Oktober 1978 im Bürgerhaus in Ginsheim stattfindende Modellboot-Ausstellung besuchen, an der sich Modellbauer aus der ganzen Bundesrepublik mit über 3.000 Modellen beteiligen.

OPEL-FILME FÜR DIE VORFÜHRUNG ZU HAUSE

Opel Post
819 1978

Neuer Service der Werkbücherei für interessierte Mitarbeiter

Jetzt werden in der Werkbücherei nicht nur Bücher, sondern auch Filme angeboten, die der Bereich Öffentlichkeitsarbeit unseres Unternehmens produziert hat. Diese Filme, die einen Blick in die verschiedensten Arbeitsgebiete unserer Firma gestatten, aber auch mit der Bedeutung der Fahrzeugsicherheit, dem Automobil-Design und zahlreichen Fahr- und Labortests bekanntmachen, wurden bisher nur Besuchern vorgeführt oder den Landesfilmdiensten bzw. Kreis- und Stadtbildstellen zur Verleihung überlassen. Nun können diese Filme also auch von unseren Mitarbeitern in der Werkbücherei entliehen und zu Hause der Familie, Freunden und Bekannten vorgeführt werden, sofern man einen Projektor besitzt und für solche Filmthemen Interesse hat. Auch zur Vorführung in einem größeren Kreis, zum Beispiel bei einem Vereinsabend, eignen sich diese Filme vorzüglich. Hier

nun eine kurze Beschreibung der in den Werkbüchereien zur Zeit vorhandenen Filme:

Hirne, Hände und Computer – Opel der Zukunft verpflichtet

Farbfilm, Laufzeit 18 Minuten, 16 mm Lichtton. Die vielfältige Welt eines Großunternehmens: vorgestellt werden die Menschen und ihre Aufgaben in den verschiedenen Bereichen unserer Firma, der Produktionsablauf und die Sozialleistungen sowie die Bedeutung von Forschung und Entwicklung.

Formen für morgen – Design im Automobilbau

Farbfilm, Laufzeit 16 Minuten, 16 mm Lichtton. Die interessante Arbeit unseres Design-Zentrums steht im Mittelpunkt dieses Streifens, der den langen Weg von der Idee zum fertigen Auto beschreibt.

Sicherheit ab Werk

Farbfilm, Laufzeit 22 Minuten, 16 mm Lichtton. Die Opel-Sicherheitsforschung und Sicherheitsentwicklung, ihre Bedeutung für die Fahrzeugentwicklung und der Ablauf der Versuchsreihen.

Dem Zufall keine Chance

Autos im Test. Farbfilm, Laufzeit 21 Minuten, Super 8 Magnetton. Autos auf Teststrecken; auf dem Prüffeld Dudenhofen und unter extremen Bedingungen in der klirrenden Kälte Lapplands und in den glühenden Wüsten Arizonas.

Die Filme können von allen interessierten Mitarbeitern kostenlos zu den üblichen Bedingungen in der Werkbücherei I und in der Werkbücherei II entliehen werden. Auskünfte erteilen die Werkbücherei I, Tel. 4814 sowie die Werkbücherei II, Tel. 4947.



Wegweiser für Neueinzustellende

Im Rahmen einer noch nicht ganz abgeschlossenen Aktion „Auswahl, Einstellung und Eingliederung neuer Mitarbeiter im produktiven Bereich“ wurde ein Wegweiser-System für den Personal- und Sozialbereich erarbeitet. Die Symbole auf den inzwischen installierten Hinweisschildern sollen Bewerbern eine Orientierungshilfe sein. Jeder Bewerber erhält künftig ein Wegweiser-Blatt, in dem die einzelnen Symbole erklärt sind. Wie eine Art Kompaß soll es ihm zeigen, welche Abteilung

er während der Bewerbungs-Formalitäten als nächste aufsuchen muß. Darüber hinaus wird dem Bewerber eine Unterlagenmappe zur Aufbewahrung aller Papiere und Broschüren, die er im Laufe des Tages erhält, ausgehändigt. Eine Tonbildschau informiert zusätzlich über Arbeitsbedingungen, Arbeitsplätze und über den Ablauf der Vorstellung. Ziel dieser Maßnahme – zusammen mit der verbesserten Betreuung von Bewerbern in der Produktion – ist eine fließendere Abwick-

lung des Einstellungs- und Eingliederungsablaufes für Bewerber bzw. künftige Mitarbeiter.

Auszeichnung für rasche Hilfe

Für ihr besonnenes Handeln bei einer Gefahrensituation im Preßwerk erhielten kürzlich die Mitarbeiter Günter Quidzinski und Josef Wendt (zweiter und dritter von links) durch Dipl.-Ing. Specht (links) von der Süddeutschen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft eine Anerkennungs-urkunde und eine Geldprämie. Rechts Betriebsrat B. Muders. Von Seiten des Werkes erhielt jeder noch eine Armbanduhr.



UNSERE GESCHÄFTSLEITUNG

Der Vorstand



J. F. Waters, Jr.,
Generaldirektor



F. Beickler
Gesamtwerksleitung



J. M. Fleming
Gesamtverkauf



Dr. K. Kartzke
Beschaffungswesen



J. E. Rhame
Finanzwesen



E. Rohde
Öffentlichkeitsarbeit



Dr. W. Schlotfeldt
Personal- und Sozialwesen



F. Schwenger
Comptroller



H. W. Zincke
Produktentw.u.Konstr.
Pkw-Europa

An den Generaldirektor berichten außerdem



H. G. Haga
Design



W. Pihan
Qualitätsf.u.Inspektion



Dr. T. J. Raveson
Assist.d.Generaldirektors



T. P. Schreitmueller
Programmplanung



A. A. Speidel
Management Inform.-Syst.

Für eine schnelle Kommunikation



Die Telefon-Vermittlung des Werkes Rüsselsheim mit den Mitarbeiterinnen (von links) Helma Schleidt, Regina Waitkus, Käthe Kramer und Gertraud Erndtmann. (Die fünfte Mitarbeiterin, Jutta Seidler, hatte zum Zeitpunkt der Aufnahme Spätdienst.)

„Ohne Telefon liefe schon bald nichts mehr, dann könnten wir einpacken“, meinte jüngst ein vielbeschäftigter Mann bei uns, auf dessen Schreibtisch drei Apparate die Wichtigkeit seiner Tätigkeit dokumentieren. Er hat recht. Andererseits sollte mancher von der „Telefonitis“ geplagte Zeitgenosse sich zu Gemüte führen, was in der Glosse „Auch Telefonieren will gelernt sein“ auf Seite 23 des letzten Heftes über richtiges Telefonieren gesagt wurde. Manches Gespräch verlief dann kürzer, wäre billiger und blockierte nicht „stundenlang“ die Leitung. Andere wollen nämlich auch einmal, von den Teilnehmern außen gar nicht erst zu sprechen, die häufig die Geduld verlieren, wenn ein Anschluß ständig besetzt ist, der Teilnehmer bei uns aber schnell erreicht werden muß. Doch darum geht es nicht in dem folgenden Bericht, diesmal soll vielmehr dargestellt werden, wie das Telefon- und Fernschreibnetz bei uns aufgebaut ist und wie es nach der Erweiterung und Umstellung 1977 funktioniert.

sprache nach den USA, die nicht über unsere Direktleitung gehen, laufen über die GM-eigenen Standleitungen nach Übersee und müssen über unsere Vermittlung via Antwerpen angemeldet werden. Von dort gibt es zwei Leitungen nach den

Im August vorigen Jahres wurde im Werk Rüsselsheim bekanntlich eine neue, moderne Telefon-Anlage in Betrieb genommen, da das bis zu diesem Zeitpunkt verwendete System veraltet war und immer störanfälliger wurde. (Es kam damals zu erheblichen Engpässen im Telefonverkehr.) Erweiterungen wären zu kostspielig geworden. Durch die Umstellung konnte die Kapazität von 2.100 auf 2.700 Werksanschlüsse erhöht werden. Mehr als 600 Apparate erhielten eine neue, vierstellige Nummer, das heißt, vor alle damals noch dreistelligen Ziffern kam als erste Zahl eine 4. Die Amtsleitungen wurden von 130 auf 180 erhöht, davon 25 Ortsleitungen allein im Rüsselsheimer Netz. Der Fernsprecherverkehr zwischen den Werken wird jetzt über 17 Standleitungen – 14 nach Bochum 3, nach Kaiserslautern –

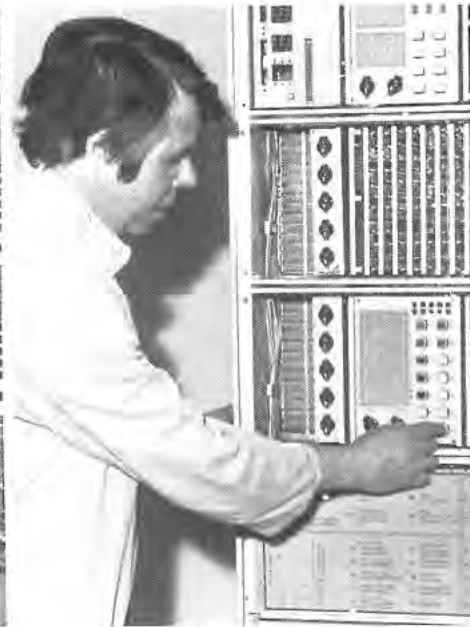
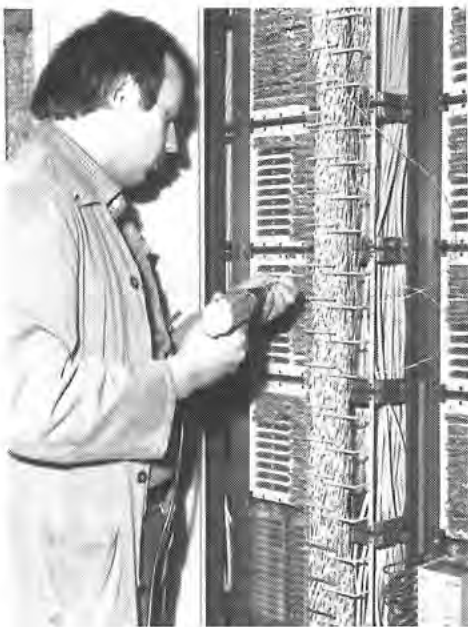
abgewickelt. Dazu kommen noch 3 Standleitungen nach Antwerpen und eine Direktleitung nach Detroit in den USA.

Vollelektronische Steuerung

Die Steuerung der neuen Telefon-Anlage, die zum Verantwortungsbereich der Werksanlagen-Werkstätten gehört, erfolgt vollelektronisch. Sie wurde in einer Bauzeit von rund neun Monaten errichtet. Die neue Technik ist raumsparend und erlaubt ohne wesentliche bauliche Veränderungen eine Erweiterung auf 7.000 Teilnehmer. In der Telefon-Vermittlung, die von 8 bis 19 Uhr besetzt ist, sind fünf Mitarbeiterinnen tätig. Gespräche, bei denen der Teilnehmer die Durchwahlnummer des gewünschten Partners bei Opel nicht kennt oder nicht benutzt, laufen über die Vermittlung. Fernge-



Mitarbeiter Josef Nagl beim Prüfen der Rechnungen, die anschließend zur Abwicklung an die Finanzabteilung weitergeleitet werden.



Über 4 Millionen DM im Jahr

Über 4 Millionen DM im Jahr kostet das Telefonieren einschließlich der Grundgebühren und der Mietleitungen allein im Rüsselsheimer Werk. Die aufgliederten Rechnungen für jeden Anschluß werden regelmäßig zur Prüfung an die einzelnen Abteilungen geleitet. Um ihnen die Kontrolle über die geführten Telefongespräche zu erleichtern, werden seit Inbetriebnahme der neuen Telefon-Anlage neben der bisher üblichen Gebührenerfassung auch die Gespräche auf den Standleitungen nach Bochum und Kaiserslautern sowie im Ortsnetz Rüsselsheim über die Datenverarbeitung erfaßt. „Durch ‚richtiges‘ Telefonieren könnten die Kosten wesentlich gesenkt werden“, meint H. Schulmeyer. „Richtig, das heißt wenn möglich kurze, vor allem aber gut vorbereitete Gespräche; also nicht erst in den Akten suchen, wenn der Teilnehmer bereits am Apparat ist.“

Telex ist billiger

Ein weiteres schnelles Kommunikationsmittel ist das Fernschreiben, das dem teureren Ferngespräch nach Möglichkeit vorgezogen werden sollte. Ein Drei-Minuten-Fernschreiben ist im Durchschnitt um 50 Prozent billiger als ein Drei-Minuten-Ferngespräch. Der Vorteil eines Fernschreibens liegt unter anderem auch darin, daß der Inhalt schriftlich vorliegt. Ein Telex ist aber kein Brief; der Inhalt sollte deshalb präzise sein und auf unnötig lange Darstellungen verzichten. In der Telex-Zentrale arbeiten 8 Mitarbeiter; dazu kommen 2 Mitarbeiter in den Telex-Außenstellen im Export und im K 65. Rund 700 Fernschreiben gehen jeden Tag bei uns ein, 600 werden nach draußen geleitet; etwa jeweils die Hälfte davon über das GM-eigene Netz. 5 ein- und 5 ausgehende Fernschreib-Apparate und eine wechselseitige Anlage sind an das



Mitarbeiter Jürgen Gottwald bei Verdrahtungsarbeiten am Hauptverteiler in der Telefonzentrale (oben links). – Prüfarbeiten an der Datenregistrieranlage mit Meister Reinhold Wenchel (oben rechts). – Die Auszubildende Christine Engelhard (vorn) und Mitarbeiterin Angelica Huarte beim Absetzen von deutschen und fremdsprachlichen Fernschreiben über das öffentliche Telex-Netz in der Fernschreibzentrale.



Die Leiterin der Fernschreibzentrale, Paula Rösner, beim Sortieren der über das GM-eigene Telex-Netz eingegangenen Fernschreiben für die einzelnen Abteilungen im Unternehmen.

USA; Antwerpen ist also eine Art „Knotenpunkt“ für die Telefonkontakte nach Übersee. Wartezeiten von 1 bis 3 Stunden sind für solche Gespräche keine Seltenheit.

Horst Schulmeyer, Leiter unserer Kommunikationsabteilung der Allgemeinen Verwaltung, zu der die Telefonvermittlung, die Fernschreibzentrale sowie die Postabteilung gehören, sagte in einem Gespräch zum Problem der Durchwahlnummern: „Telefonieren kostet Zeit, und Zeit kostet Geld. Damit die Kosten auch für unsere auswärtigen Teilnehmer in

Grenzen gehalten werden, ist es auf jeden Fall empfehlenswert, daß alle Anrufer – sofern sie unsere Durchwahlnummer kennen – von außen direkt die gewünschte Abteilung anwählen. ertönt das Besetztzeichen, weiß der Teilnehmer sofort, daß er im Augenblick nicht ‚durchkommt‘. Es hat in solchen Fällen keinen Zweck, die Nummer der Vermittlung zu wählen, um über sie den Teilnehmer zu erreichen. Die Mitarbeiterinnen hier können die Gespräche nicht einfach trennen, zumal sie nicht wissen, wie wichtig ein gerade geführtes Gespräch ist. Der Teilnehmer muß es vielmehr noch einmal versuchen.“

Beobachtungen

Vom Duzen

Wer viel im Betrieb herumkommt, dem fällt auf, daß sich heute weit mehr Menschen duzen als früher. Insbesondere gilt das für die jüngere Generation. Das ist eine gute Sache, sofern man durch das vertraute Du zu erkennen gibt, daß man sich innerlich näher gerückt ist. Es ist gewissermaßen ein Zeichen für eine gute Kameradschaft. Doch es gibt eine weitere Art von Du, die in gönnerhafter Herablassung gebraucht wird und oft unechte Kollegialität ausdrückt. In diesem Du schwingt mitunter sogar mangelnde Achtung gegenüber dem Angesprochenen mit: „He, du da, Kumpel, mach mal voran!“

So oder ähnlich hört man es oft im Betrieb. Leider auch von manchen Vorgesetzten, die damit Kumpanei und Abstand zugleich schaffen wollen, doch mit dieser problematischen Vertraulichkeit weder das eine noch das andere bewirken. Richtige Menschenführung ist das nicht.

Mit einer ähnlichen Art von Du werden auch die ausländischen Mitarbeiter grundsätzlich fast von jedermann bedacht. Ob mehr abwertend als kollegial, sei dahingestellt. Man sieht, das Duzen ist so eine Sache, von der nicht immer der richtige Gebrauch gemacht wird.

Ein neuer Mitarbeiter

In einer Abteilung war vor einiger Zeit ein neuer Mann eingetreten, der von außerhalb kam, also keine Opel-Erfahrung hatte. Wie ich hörte, war die Mehrheit der Kollegen ihm gegenüber freundlich und informationsbereit. Er kannte sie ja zunächst nur nach Namen und Aussehen, wußte nichts vom Betriebsklima, den Umgangsformen und Spannungen in der Abteilung, von den Besonderheiten der Vorgesetzten und was der Dinge mehr sind, mit denen ein Neuer erst Bekanntschaft machen muß, bevor er voll „integriert“ ist, wie es heute so schön heißt.

Mag er noch so viele berufliche und menschliche Erfahrungen mitbringen, seine neue Arbeitswelt ist ihm größtenteils noch ein unbekanntes Land. Eigenes Bemühen um Eingewöhnung reicht in der Regel nicht aus, die Kollegen müssen mithelfen. Später, als der Neue sich gut eingelebt hatte, fragte ihn ein Kollege, wie er sich denn anfangs in dem Kreis gefühlt habe. „Etwas beklemmend und nicht so selbstsicher wie ich nach außen tat“, meinte er, „aber ich hatte ja auch hilfsbereite Menschen um mich.“ Man sieht, wie dankbar ein Neuer es aufnimmt, wenn man ihn nicht links liegen läßt. Zur Nachahmung empfohlen.

Spectator



Die Mitarbeiter Johann Engel (vorn) und Wilhelm Speith setzen auf dem linken Bild Fernschreiben, die über das GM-eigene Netz gekommen sind, um und senden sie über interne Standleitungen an die entsprechenden Fachabteilungen im Werk weiter. — Rechts Horst Schulmeyer, Leiter der AVA-Kommunikationsabteilung, an einem der Fernschreiber im sogenannten Dialog-Verkehr. Meistens sind hierbei eilige Rückfragen zu beantworten.

öffentliche Netz angeschlossen. Die eingehenden Geräte laufen rund um die Uhr. An Feiertagen kommt morgens und mittags ein Mitarbeiter, um den eingegan-

nen Telexverkehr entgegenzunehmen und bei sehr eiligen Fernschreiben von Übersee eine schnellstmögliche Weiterleitung zu veranlassen.

Grillparty im Wohnheim

Nicht nur die Fähigkeit, am Bau von Autos mitzuarbeiten, stellten vor einiger Zeit zahlreiche türkische Mitarbeiter in den Opel-Wohnheimen in Rüsselsheim unter Beweis; sie erwiesen sich auch als exzellente Hobby-Köche. Unter den Klängen türkischer Folklore bereiteten sie heimatische Grillspezialitäten zu. Über 250 Gäste, die sich durch die Musik und den Duft der Speisen angelockt bei schönem Sonnenschein in einer der Grünanlagen der Wohnheime niederließen, trugen ihren Teil zu diesem ge-

lungenen Nachmittag bei. Aus der ursprünglich vorgesehenen Grillparty wurde schon bald ein kleines Volksfest, dem auch spanische, tunesische und deutsche Heimbewohner nicht fernbleiben wollten.

Herr Atasever, einer der Heimleiter der vom Jugendsozialwerk e.V. geleiteten Opel-Wohnheime, war sehr zufrieden über das gelungene Fest, das wieder einmal bewies, wie leicht es im Grunde sein kann, Völkerverständigung in der Praxis zu verwirklichen. B.



WICHTIG FÜR ALLE VERSICHERTEN

Durch das am 1. Juli letzten Jahres in Kraft getretene Krankenversicherungs-Kostendämpfungsgesetz (KVKG) ist eine Neufassung der Satzung erforderlich geworden. Gleichzeitig mußte eine Überarbeitung der Kurrichtlinien vorgenommen werden. Zur Vermeidung von besonderen Härten für die Versicherten hat der Gesetzgeber auch erstmals die Möglichkeit geschaffen, durch Vorstandsrichtlinien Regelungen zu treffen, nach denen in besonders begründeten Fällen die von den Versicherten zu zahlenden Restkosten für Zahnersatz und die von den Versicherten zu tragenden Fahrkosten ganz oder teilweise übernommen werden können.

Rückwirkend ab 1.5.1978

Die neue Satzung und die Richtlinien wurden in der gemeinsamen Sitzung des Vorstandes und der Vertreterversammlung am 13. März 1978 eingehend beraten und in den Sitzungen am 19. Mai einstimmig beschlossen. Nachdem das Bundesversicherungsamt in Berlin am 8. Juni 1978 die Satzung genehmigt hat, treten die neuen Bestimmungen rückwirkend am 1. Mai 1978 in Kraft. Zur Information unserer Versicherten geben wir nachstehend einen Überblick über die wichtigsten Änderungen:

1. Kuren

Eine Kostenübernahme oder Kostenbeteiligung kann nicht vor Ablauf von zwei Jahren nach Durchführung der letzten Kur (unter Anrechnung der durch LVA, BfA oder andere öffentlich-rechtliche Träger durchgeführten Kuren) erfolgen. Eine vertrauensärztliche Befürwortung ist grundsätzlich erforderlich. Bei stationären Vorbeugungskuren werden die Kosten für Unterkunft und Verpflegung für Arbeitnehmer voll übernommen; für alle übrigen Versicherten nur noch 80 v.H. dieser Kosten. Der kalendertägliche Zuschuß bei offenen Badekuren und Mütterkuren wird von DM 10,- auf DM 13,- erhöht.

2. Zahnersatz und Zahnkronen

Aufgrund der neuen gesetzlichen Bestimmungen werden zu den Kosten für Zahnersatz und Zahnkronen Zuschüsse

in Höhe von 80 v.H. der vertraglich vereinbarten Gebührensätze übernommen. Der Vorstand hat jedoch beschlossen, daß in besonderen Härtefällen die von den Versicherten zu zahlenden Restkosten ganz oder teilweise übernommen werden.

a) Volle Übernahme der Kosten

Wenn die monatlichen Bruttoeinnahmen des Versicherten (einschließlich der Einnahmen des Ehegatten) DM 650,- (1978) nicht übersteigen, übernimmt die Kasse die gesamten Kosten. Die Einkommensgrenze erhöht sich für den Ehegatten und jeden mitversicherten Familienangehörigen um DM 195,- (1978).

Neue Satzung

b) Teilweise Übernahme

Wenn die zumutbare Eigenbelastung des Versicherten überschritten wird, übernimmt die Kasse den übersteigenden Betrag. Versicherte, deren monatliches Bruttoeinkommen über der jeweils geltenden Beitragsbemessungsgrenze in der Krankenversicherung (1978 = DM 2.775,-) liegt, haben keinen Anspruch nach dieser Härtefallregelung. Die Beurteilung, ob ein besonderer Härtefall vorliegt, wird nur auf Antrag des Versicherten vorgenommen.

3. Kieferorthopädi. Behandlung

Bei vorzeitigem Abbruch der Behandlung hat der Versicherte einen Betrag von 20 v.H. der Kosten an die Kasse zu zahlen.

4. Schutzimpfungen

Der Zuschuß zu den Kosten für Gripeschutzimpfungen wird von DM 8,- auf DM 10,- erhöht. - Zukünftig wird auch ein Zuschuß zu den Kosten für öffentlich empfohlene Schutzimpfungen bis zum Betrag von DM 10,- pro Impfung gewährt; ausgenommen sind jedoch die im Zusammenhang mit Urlaubsreisen vorgenommenen Impfungen.

5. Orthopädische Schuhe

Bei der Verordnung von orthopädischem Schuhwerk muß der Versicherte einen Eigenanteil in Höhe von DM 60,- für ein Paar Konfektionsschuhe und DM 22,50 für ein Paar Konfektionshaus- oder -turnschuhe selbst tragen.

6. Fahrkosten

Fahrkosten werden aufgrund neuer gesetzlicher Vorschriften nur noch erstattet, wenn sie je einfache Fahrt DM 3,50 übersteigen; es sei denn, daß die Fahrt durch die Betriebskrankenkasse veranlaßt wurde oder zur vertrauensärztlichen Untersuchung erforderlich war. Vorstand und Vertreterversammlung haben jedoch beschlossen, daß in besonderen Härtefällen auch Fahrkosten bis zu DM 3,50 je einfache Fahrt übernommen werden, wenn die monatlichen Bruttoeinnahmen des Versicherten (einschließlich der Einnahmen des Ehegatten) DM 650,- (1978) nicht übersteigen. Diese Einkommensgrenze erhöht sich für den Ehegatten und jeden mitversicherten Familienangehörigen um DM 195,- (1978), wenn die Fahrkosten für eine Person innerhalb eines Monats DM 39,- (1978) übersteigen.

Nur auf Antrag

Versicherte, deren monatliches Bruttoeinkommen über der jeweils geltenden Beitragsbemessungsgrenze in der Krankenversicherung (1978 = DM 2.775,-) liegt, haben keinen Anspruch nach dieser Härtefallregelung. Die Beurteilung, ob ein besonderer Härtefall vorliegt, wird nur auf Antrag des Versicherten vorgenommen. Es wird gebeten, die hier gegebenen Hinweise lediglich als Information anzusehen. Maßgebend sind in jedem Fall Satzung und Richtlinien, die noch eine Vielzahl von zusätzlichen Bestimmungen enthalten, deren Erläuterung den Rahmen dieser Veröffentlichung aber weit überschreiten würde. Mit der Krankenscheinausgabe für das Jahr 1979 wird allen Versicherten ein Leistungsauszug zugestellt, aus dem dann weitere Einzelheiten ersichtlich sind. Selbstverständlich steht die BKK zur Beantwortung spezieller Fragen jederzeit gerne zur Verfügung.

BKK

UNSERE JUBILARE

Rüsselsheim



Erwin Bossert
Fertigungsmat. Disp.
1.8.1978



Tony Kern
Kostenabrechnung
21.8.1978



Philipp Roth
Zentralwerkstätten
22.8.1978



Karl Poth
Werkzeugschleiferei
31.8.1978



Friedrich Feller
PEK-Fahr-u. Triebw.
15.9.1978



Albert Michel
Instandhaltung
16.9.1978



Willi Fabich
Zentralwerkstätten
21.9.1978



Josef Schmidt
Karosseriebau II
24.9.1978



Hans Schneider
Zentralwerkstätten
30.9.1978



Heinz Schmidt
Härterei
7.9.1978

Bochum

Rüsselsheim

5.8.1978

Heribert Horl
Instandhaltung
Kurt Reinhold
Wagenendmontage

6.8.1978

Herbert Kölsch
Zentralwerkstätten

8.8.1978

Gustav Schmitz
PV Preßwerk

10.8.1978

Ludwig Bletz
Instandhaltung
Rudolf Fornoff
Berufsausbildung

Robert Hahn
AMK-Systeme u. Inf.

Heinrich Imschweiler
Industrial Engineering

Gerhard Jäkel
Zentralwerkstätten

Horst Werner Janus
Mat.-u. Prod. Ktr.

Heinz Kohn
Chassisbau I

Karl Kraft
PEK-Fahrzeuginsp.

Horst Lehrbach
Kostenforschung

Eise Nikolai
Chassisbau II

Erwin Paulusch
Zentralwerkstätten

Erhard Rückert
PEK-Dauerversuche

Bruno Sagafe
Arbeitssicherheit

Heinz Schäfer
Chassisbau II

Georg Schneider
PEK-Versuchsbau

Fritz Sickinger
Zentralwerkstätten

Horst Wohlgemuth
Service Training Center

13.8.1978

Georg Schaller
Chassisbau I

17.8.1978

Peter Reithofer
PEK-Einsatzplanung
Wilhelm Schompert
Projektabrechnung

19.8.1978

Karl Müller
Instandhaltung

20.8.1978

Erich Geier
Zentralwerkstätten

24.8.1978

Herbert Gergen
Werkschutz

25.8.1978

Gilbert Lehmann
Zentralwerkstätten

28.8.1978

Paul Görig
Chassisbau II

Hans Wanka
PEK-Werkstoffentw.

31.8.1978

Anna Maria Mathes
Chassisbau I

1.9.1978

Dieter Emmel
PEK-Motorenkonstr.

Alwin Fischer
Zentralwerkstätten

2.9.1978

Hartmann Boltz
Design

Hans Geier
PEK-Versuchsbau

Werner Herth
PEK-Fahr-u. Triebwerksk.

Karl Jahnel
MPK-Materialbehandlg.

Ewald Müller
Chassisbau I

Philipp Sichel
Instandhaltung

Hans Schmitt
Betriebsschlosserei

Peter Schroth
Instandhaltung

3.9.1978

Rudolf Grübler
Instandhaltung

4.9.1978

Karl Kreuzer
Betriebsschlosserei

Philipp Lohr
Chassisbau I

Kurt Manigel
Prod. Schmiede

Georg Rausch
Schmiede
Hans Zimmer
DV-Systementwicklg.

7.9.1978

Erwin Baum
Preßwerk

Hans Bender
PEK-Versuchsbau

Johann Biesen
Ordnungsdienst

Rudolf Breitwieser
PVK-Unterszusammenbau

Lorenz Ems
Qual. Ktr. u. Insp.

Hans Gaab
Instandhaltung

Wilhelm Kindinger
Transportwesen

Walter Kleinböhl
PEK-Versuchsbau

Karl Kneib
Schmiede

Michael Krauß
Chassisbau I

Alois Matschak
Preßwerk

Hans Raab
Zentralwerkstätten

Werner Reinhardt
Qual. Ktr. u. Insp.

Arthur Sattler
Schmiede

Reinhold Schneider
Schmiede

Horst Schöne
Preßwerk

7.9.1978

Anton Schöne
Instandhaltung

Ernst Tischer
Zentralwerkstätten

Will Trautmann
Energieversorgung

Johann Tuttk
Schmiede

Kurt Walther
Seminardienste

Artur Zerban
Zentralwerkstätten

8.9.1978

Werner Blüthmann
Preßwerk

Paul Brust
Instandhaltung

Werner Haupt
Werkfeuerwehr

Hans Illig
Qual. Ktr. u. Insp.

Fritz Kümmerling
Qual. Ktr. u. Insp.

Manfred Liebs
Chassisbau I

Franz Pleier
Qual. Ktr. u. Insp.

Franz Plocher
Chassisbau

Ewald Popp
Chassisbau I

Josef Richter
Zentralwerkstätten

Philipp Schütz
Chassisbau I

Ludwig Zehe
Preßwerk

9.9.1978

Peter Auth
Zentralwerkstätten

Willi Bender
Preßwerk

Ottokar Bolz
Instandhaltung

Hans O. Dörrhöfer
Zentralwerkstätten

Eugen W. Holz
Werkzeugabteilung

Edwin Kammauf
Transportwesen

Franz Schäfer
MPK-Transportabteilung

Philipp Schäfer
Lohnbuchhaltung

Richard Schmidt
Zentralwerkstätten

10.9.1978

Anton Daubach
Fahrzeugdisposition

Friedrich L. Deboben
Chassisbau II

Jakob Demmerle
Chassisbau II

Lothar Fautz
PVK-Unterszusammenbau

Herbert Fischer
Werkschutz

Erich Götz
Motorenbau

Willy Hölzel
Instandhaltung

Heinrich Haase
Chassisbau II

Ernst Klappich
Chassisbau I

Günther Kögel
Karosseriebau II

Albert Sliwa
PV-Chassisbau

Horst Werr
Gesenkbau

11.9.1978

Manfred Fabisch
PEK-Versuchsbau

Jans Jarosch
Werbung

Paul Ludovici
Chassisbau I

Paul Sommer
Prod. Schmiede

14.9.1978

Hans Badzura
Chassisbau I

Karl Heinz Baumert
Zentralwerkstätten

Friedel Büttner
Beschädigten-Eins.

Heinz Forkert
Betriebsmitteleinkauf

Paul Forster
Instandhaltung

Ferdinand Gerhardt
Chassisbau II

Erwin Hanker
Chassisbau II

Rudolf Janoschka
Instandhaltung

Werner Krämer
Chassisbau II

Walter Küstner
Motorenbau

Karl Lentz
Export

Hasso Marks
Werkzeugabteilung

Franz Martini
Chassisbau I

Wilhelm Michel
Instandhaltung

Wilhelm Palzer
Transportwesen

Albert Pfaff
PV Preßwerk

August Plösser
Chassisbau II

Werner Popp
Zentralwerkstätten

Werner Raquet
Chassisbau II

Martin Schaub
Schmiede

Ernst W. Schmank
Zentralwerkstätten

Heinz Schneider
Industrial Engineering

Rudolf Schneider
Instandhaltung

Max Schön
Instandhaltung

Willi Schüler
Chassisbau I

Eugen Schultheis
Chassisbau II

Helmut Schwarz
Betriebsschlosserei

Heinrich Sonneborn
Export-Verpackg.

Karl Wegert
Chassisbau II

15.9.1978

Horst Fischer
DV-Systementwicklg.

Paul Niedermann
Chassisbau II

17.9.1978

Heinrich Haber
Produktkosten

Heinrich Kern
Werkzeugabteilung

Johann Rauh
Chassisbau II

Hermann Rausch
Kar.-Fertigmontage

Hans Reith
Prod.Dieselmontage

Albert Wagner
Management-Planung

21.9.1978

Kurt Beckmann
Zentralwerkstätten

Gerhard Berthold
Chassisbau II

Emil Braner
PEK-Werkstoffentw.

Gustav Frank
Werksanlagen

Heinrich Geibel
Transportwesen

Helmut Gerhardt
Chassisbau I

Otto Maul
Chassisbau II

Kurt Meyer
Schmiede

Willi Schaffner
Schmiede

22.9.1978

Willi Roth
Qual.Ktr.u.Insp.

23.9.1978

Heinz Numrich
Chassisbau I

25.9.1978

Josef Hummel
Qual.Ktr.u.Insp.

Friedel Schenk
Gesenkbau

28.9.1978

Leonore Mali
MPK-Produktionssteuerg.

29.9.1978

Max B. Kneusels
PEK-Fahrzeugelektrik

30.9.1978

Albert Blöcker
Qual.Ktr.u.Insp.

Bochum

2.8.1978

Friedel Flottmann
Prod.Vorb.Werk II

5.8.1978

Lothar Scholz
Mat.u.Prod.Ktr.

6.8.1978

Wilfried Waltz
Fertigmontage

14.8.1978

Clemens Heine
Prod.Vorb.Werk II

16.8.1978

Werner Kuntze
Mat.u.Prod.Ktr.

14.9.1978

Günter Reinemer
Preßwerk

16.9.1978

Franz Fritschen
Härtere

Berlin

16.8.1978

Helmut Pluntke
Teile und Zubehör

IM RUHESTAND

Josef Absolon
Qual.Ktr.u.Insp.

Alfred Albert
Werkschutz

Aenne Banger
Händlergeschäftsführg.

Gustav Bauer
Karosseriebau II

Ernst Demmerle
PV Preßwerk

Ernst Falk
Ordnungsdienst

Herbert Fischer
Werkschutz

Walter Gall
Instandhaltung

Anneliese Geier
Presseabteilung

Paul Haprich
Modellschreinerei

Viktor Hartwig
Instandhaltung

Lorenz Hirt
Produktionskontrolle

Gerda Huber
Betriebsmitteleinkauf

Hans Jarosch
Absatzförderung

Bernhard Karnen
PEK-Fahr-u.Triebwerksk.

August Karst
Beschaffungsverwaltg.

Sigmund Kijek
Beschädigteneinsatz

Philipp Klappich
Ordnungsdienst

Hans Koch
Lohnbuchhaltung

Anton Kolb
Preßwerk

Walter Krause
Motorenbau

Gerhard Lachmann
Qual.Ktr.u.Insp.

Karl Leonhardt
Karosseriebau II

Georg Löwenhaupt
Karosseriebau II

Ludwig Markl
Energieversorgung

Anton Mathy
Zentr.Masch.-Abt.

Heinrich Mayer
Preßwerk

Roman Mielczarek
Werkschutz

Luise Mohr
Preßwerk

Jakob Morgenstern
PEK

Klara Petigk
Karosseriebau II

Josef Raczek
Instandhaltung

Franz Roth
WA-Werkstätten

Philipp Roth
Werkzeugbau

Johann Saul
Transportwesen

Adolf Schäfer
Werkz.u.Betriebsm.

Karl Schalle
Karosseriebau II

Ludwig Schmidt
Ordnungsdienst

Horst Schreiber
Karosseriebau I

Ernst Schupp
Werkz.u.Betriebsm.

Peter Seeger
Getriebebau

Emil Semantke
Getriebebau

Karl Stemmer
WA-Werkstätten

Fridolin Thum
Schweißmasch.u.Vorr.

Herbert Wittkowski
Transportwesen

Elise Wenner
Ordnungsdienst

Frieda Wengel
Ordnungsdienst

Karl Wesp
Instandhaltung

Überall im Werk gibt es Telefonkabinen. Sie sind bekanntlich für diejenigen gedacht, die privat mal irgendwohin anrufen müssen. Wer das Werk betritt, gibt sein Privatleben ja nicht an den Portalen ab. Du wolltest ja noch ... ja, es ist brandeilig, dort anzurufen, also schnell zum nächsten öffentlichen Anschluß, wenn es die Arbeit erlaubt. Oder zu Hause ist jemand krank. Man hat keine Ruhe, man will wissen, wie es geht. Es gibt vielerlei Gründe, sich dieser Telefonkabinen zu bedienen. Nur: bei manchen wollen die Gespräche kein Ende nehmen. („Fasse dich kurz!“ Das gilt auch für solche Gespräche.)

Das Telefon klingelt. „Ist dort die Redaktion? ... Bei uns in der Abteilung hat ein Meisenpärchen gebrütet, und die Jungen sind jetzt ausgeschlüpft. Kommen Sie doch gleich einmal mit einem Fotografen vorbei!“ So geht es oft. Meisen, Amseln, Buchfinken, viele Vogelarten nisten irgendwo bei uns und sollen auf den Film gebannt, ins Werkheft gebracht werden. Dazu kommen Kaninchen, die mitunter auf einer der Rasenflächen posierlich herumtollen oder Tauben, die sich irgendwo in einem Gestänge verfangen haben und von der Werkfeuerwehr befreit werden müssen. Auf einem 2,5 Millionen Quadratmeter großen Werksareal ist in dieser Beziehung immer etwas los. So gesehen, sollte es verständlich sein, daß die Redaktion sich zwar über das Interesse und die Tierliebe der Leser freut, aber solche „Ereignisse“ aus Platzgründen nur selten ins Blatt bringen kann. Das gilt auch für Abteilungsausflüge usw. (Mehr Seiten müßte das Heft haben!)

Viele haben's auch in diesem Jahr im Urlaub wieder erlebt: plötzlich, oft mehr als tausend Kilometer von der Heimat entfernt, kommt einem ein Wagen entgegen, der aufblinkt. Mit besserem Blick hat der Fahrer eines GG-Wagens unser GG-Schild als erster entdeckt und vermittelt auf diese Weise heimatliche Grüße. Dankend betätigt man ebenfalls die Licht-hupe, wohl wissend, daß das zwar nicht erlaubt ist, aber bei einem GG-Treffen so fern der Heimat, wer will's einem da verübeln? (Höchstens ein strenger Hüter des Gesetzes.)

In verschiedenen Unternehmen hat man einen Abkürzungsnamen für die Auszubildenden gefunden: Azubis. Ob das jedem gefällt? Sicher nicht. Die etwas geschraubte Bezeichnung Auszubildende ist schon alles andere als glücklich, aber erst Azubis? (Da war's mit dem guten alten Lehrling doch einfacher!)

Da sitzt oder steht man täglich während der Arbeit an einer Maschine, am Band oder sonstwo. Man kommt auch häufig in seiner näheren Arbeitsumgebung herum. Überall, auch auf dem Weg zur Abteilung, gibt es etwas, das geändert, verbessert werden könnte. Nur sehen, merken muß man es. Betriebsblind darf man nicht sein. Wer es ist, sieht Verbesserungsmöglichkeiten natürlich nicht.

Doch mit dem Sehen allein ist es auch nicht getan, man muß seine Beobachtung auch weitergeben, am besten in Form eines Verbesserungsvorschlages.

Jahr für Jahr sammeln sich auf diese im Grunde einfache Art und Weise im Vorschlagswesen Ideen, die dem Werk große Einsparungen, den Einsendern jedoch entsprechende Gewinne in Form von Prämien bringen.

Nehmen wir beispielsweise den Fall des Mitarbeiters Wilhelm Adelberger von der Ausschußverwertung der Inspektion (Bild). Er beobachtete, daß einzelne von einer Fremdfirma in Kisten angelieferte Zierrahmen für die Seitenfenster unserer Kombiwagen

Hätten Sie's gemerkt?

Nur eine Halteleiste



häufig beschädigt waren. Die Teile wurden in Transportgestellen geliefert, die nicht genügend Halt boten. So sprangen beim Transport immer wieder Zierrahmen aus der Halterung und wurden beschädigt. Mitarbeiter Adelberger dachte darüber nach, wie diese Beschädigungen vermieden werden könnten und kam bald zu einer Lösung.

Sein Vorschlag: Die Gestelle etwas erhöhen, zusätzliche Halteleisten aufsetzen (eine hält er auf dem Bild in der Hand) und die verzahnten Rahmenleisten tiefer legen. Ein Vorschlag, der für die Abteilung, die die Gestelle bei uns herstellt, keine Schwierigkeiten macht. Also wurde der Vorschlag angenommen, mit dem Erfolg, daß die Beschädigungen aufhörten. Dem Einsender brachte seine Idee eine Prämie von DM 6.050,—.

Bleibt zum Schluß nur noch die Frage an unsere Leser: Hätten Sie's gemerkt? Und wenn: hätten Sie sich Gedanken darüber gemacht und diese in Form eines Verbesserungsvorschlags weitergegeben?

Wi.

Nächste Jubilarfeier am 14. Oktober in der Wiesbadener Rhein-Main-Halle

Die nächste Jubilarfeier wird am Samstag, dem 14. Oktober 1978, in der Rhein-Main-Halle in Wiesbaden stattfinden. Wer die langen Spalten der Jubilarseiten in den letzten Heften der OPEL POST ge-

sehen hat, wird verstehen, daß diesmal selbst die Rüsselsheimer Walter-Köbel-Halle zu klein ist und deshalb in einen noch größeren Raum ausgewichen werden muß, um die vielen Jubilare, ihre Ehegatten sowie die Gäste aufzunehmen.

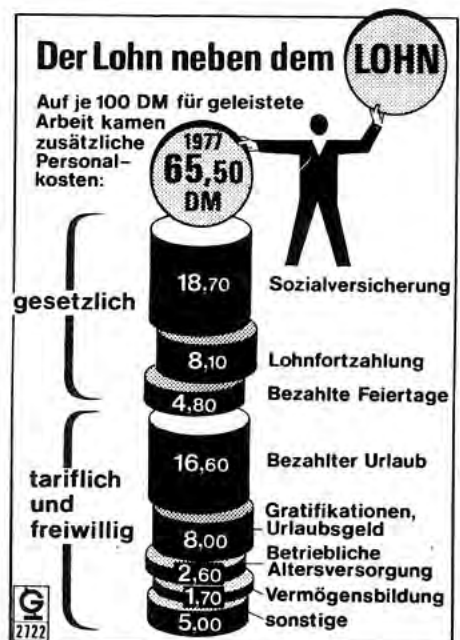
In der Rhein-Main-Halle, in der viele Fernsehsendungen aufgezeichnet und in großen Veranstaltungen international bekannte Stars auftreten, werden am 14. Oktober alle Jubilare geehrt, deren Jubiläum in den Zeitraum vom 16. April bis einschließlich 30. September 1978 gefallen ist oder noch fällt.

Dem akademischen Teil, bei dem das große Werksorchester den musikalischen Rahmen zieht, und dem späteren gemeinsamen Abendessen schließt sich ein großer bunter Abend an. Wegbereiter der guten Laune ist diesmal Ansager Günter Wagner aus Wiesbaden, während neben anderen Künstlern der beliebte Sänger und Entertainer Bruce Low (Bild) als Stargast auftreten wird. Beginn um 17.30 Uhr, Ende um 21 Uhr.



Der Lohn neben dem LOHN

Auf je 100 DM für geleistete Arbeit kamen zusätzliche Personal-kosten:



Der Lohn für den Arbeitnehmer ist nicht gleichzusetzen mit den Lohnkosten für den Betrieb. Es kommt noch mehr hinzu: unsichtbarer Lohn, wie das Schaubild zeigt 1977 auf je DM 100,— Bruttoentgelt in der Industrie durchschnittlich DM 65,50 Lohnnebenkosten. (Bei Opel laut dem Geschäftsbericht für 1977 sogar etwa DM 80,—.)



DER NEUE COMMODORE:

Luxus · Leistung · Wirtschaftlichkeit

Sechszylindermaschinen galten über Jahre hinweg beinahe als alleinige Voraussetzung für automobiles Prestige; entsprechende Triebwerke waren daher in der Regel nur sehr teuren Wagen vorbehalten. Wenn seit einigen Jahren Automobile mit dieser Motorisierung nicht mehr zu den Ausnahmefällen auf der Straße zählen, so läßt sich dies in erster Linie auf zwei Entwicklungen zurückführen: Zum einen ermöglichte die Zunahme der Kaufkraft einer breiteren Käuferschaft, den Sprung vom Vierzylinder zu vollziehen. Zum anderen aber gelang es den Herstellern, Sechszylinder durch konsequente Nutzung des Baukastenprinzips rationeller zu fertigen und damit erschwinglicher zu machen. Zu den Wegbereitern dieses Trends gehörte schon Ende der sechziger Jahre der erste Commodore.

ab, der bisher zwischen diesen beiden Limousinen noch offen war. Die markante Keilform mit der langen flachen Motorhaube, der schräg gestellten Frontscheibe und dem erhöhten Heckabschluß ermöglichte gegenüber dem Vorgängermodell eine beachtliche Senkung des Gesamtluftwiderstandes: Trotz einer geringfügig größeren Stirnfläche sank er um nicht weniger als zehn Prozent. Dieser Wert ist dabei nicht nur unter rein technischen Gesichtspunkten beeindruckend, die

Unser jetzt vorgestellter neuer Sechszylinder der gehobenen Mittelklasse setzt diesen Weg fort. In ihm vereinigen sich die kultivierte Leistungsentfaltung eines Triebwerks von hohem Reifegrad, in seiner Klasse gute Fahrleistungen, reichlich Komfort und ein Fahrverhalten, das keinen Vergleich zu scheuen braucht. Was den Commodore aus dem Kreis vergleichbarer Limousinen hervorhebt, ist seine vernünftig dimensionierte und im Windkanal entwickelte Karosserie, die auch Anforderungen genügt, die Verkehrsichte und Treibstoffversorgung heute und erst recht in den achtziger Jahren stellen.

Entwicklung im Windkanal

Die Karosserie ist das Bekenntnis unserer Designer zur Funktionalität. In seiner Formgebung zeigt der neue Commodore die Verwandtschaft mit dem Vierzylinder-Modell Rekord und dem exklusiven Senator. Gleichzeitig deckt er den Bereich



Höchstgeschwindigkeit stieg bei nominell gleicher Motorleistung um fünf auf 180 km/h —, sondern auch unter ökonomischen. So gelang es insbesondere im Bereich höherer Geschwindigkeiten, in dem der Luftwiderstand den Treibstoffkonsum entscheidend beeinflusst, die Verbrauchswerte spürbar zu senken. Doch die Karosserie verfügt über weitere Pluspunkte, die erst durch die Entwicklungsarbeit im Windkanal möglich wurden. So liegt der aerodynamische Auftrieb an der Vorderachse um etwa 40 Prozent niedriger. Das bedeutet noch mehr Bodenhaftung bei höherer Geschwindigkeit als bei dem schon als sehr fahrsicher bekannten Vorgänger. Gleichzeitig wurde die Seitenwindempfindlichkeit erheblich verringert.

Verkehrsgerechte Konzeption

So überzeugend wie die Windschlüpfigkeit der Karosserie ist auch ihre Raumökonomie. Angesichts der immer noch wachsenden Motorisierung wurde das Innenraumangebot bei nach wie vor kompakten äußeren Abmessungen erheblich verbessert. Der Commodore stellt eine verkehrsgerechte Konzeption dar. Gut in das durch Funktionalität geprägte Bild passen auch die Details der Karosserie, wie groß dimensionierte Halogenscheinwerfer und Heckleuchten, Blinker, die auch von der Seite her gut zu erkennen sind, und die Möglichkeit, die auf Wunsch lieferbare Nebelschlußleuchte in die Heckleuchtengruppe zu integrieren. Den Schutz der Karosserie übernehmen PVC-belegte, kräftige Stoßfänger, die weit um die Flanken herumgezogen sind. Das Beschädigungsrisiko auf Parkplätzen halten zudem serienmäßige breite PVC-Schutzleisten gering.

Geräumiger Innenraum

Im Innenraum herrscht eine gediegene Atmosphäre. Dieser günstige Eindruck gründet sich vor allem auf zwei Ursachen: Zum einen können Fahrer und Passagiere auf ihren Plätzen uneingeengt reisen, und zum zweiten trägt das in harmonisch abgestimmten Farben gehaltene Interieur zum Wohlbefinden bei. Große Fensterflächen sorgen zudem für viel Helligkeit. Der Fahrer findet einen nach ergonomischen und anatomischen Gesichtspunkten gestalteten „Arbeitsplatz“ vor. Sitzposition, Sichtverhältnisse und die in ihren idealen Bezugspunkten vom Computer berechnete Anordnung von Lenkrad, Bedienungshebeln und Pedalen tragen zum Fahrvergnügen bei, das der neue Commodore vermittelt. Dazu kommen logisch gruppierte Instrumente unter einem schrägen Deckglas, das Spiegelungen absolut ausschließt. Die Sitze bestehen aus hochelastischem Vollschaum, der sich durch Komfort und durch hohe Widerstandsfähigkeit gegen Verschleiß insbesondere gegen das sogenannte Durchsitzen, auszeichnet. Sitzgestaltung



und Druckverteilungskurven entsprechen dem aktuellen anatomischen Wissensstand. Dem Komfortanspruch des Commodore angemessen sind auch Heizung und Belüftung. Den Komfort rundet schließlich der niedrige Geräuschpegel ab. Weit außen liegende Türdichtungen halten nicht nur Schmutzablagerungen von den Einstiegsöffnungen fern, sondern auch Fahrgeräusche. Vor allem aber geht die behaglich-ruhige Atmosphäre auf das Konto der Bodengruppe mit entkoppelter und isolierter Wanne sowie auf weitere hochwirksame Maßnahmen zur Geräuschisolation. Schließlich trägt der geschmeidige Sechszylinder zur Laufruhe bei.

Laufruhiger, kultivierter Motor

Beim neuen Commodore wurde zwar im Prinzip das Triebwerk vom Vorgänger übernommen, das jedoch in den vergangenen Monaten vollständig überarbeitet wurde. Der bewährte Sechszylinder mit 2,5 Litern Hubraum zeigt vor allem eine merklich gesteigerte Drehfreudigkeit. Bezüglich der nominellen Leistung blieb es wie bisher bei 85 kW/115 PS, dies jedoch durchweg aus wirtschaftlichen Beweggründen: Eine Leistungssteigerung hätte für den Verbraucher eine vermeidbare Mehrbelastung bei der Haftpflichtversicherung (Gruppe 116 PS — 150 PS) zur Folge gehabt. Neu am Motor: Die Verdichtung stieg von 8,9:1 auf 9,2:1, der Fallstrom-Register-Vergaser erfuhr eine Überarbeitung mit völlig neuer Abstimmung — die zweite Registerstufe setzt trotz sparsamer Einstellung beim Beschleunigen äußerst weich ein — und die Zündung präsentiert sich ebenfalls mit neuer Feinabstimmung. Dies bedeutet im Fahrbetrieb über die verbesserte Drehfreudigkeit hinaus direkteres und feiner dosierbares Ansprechen des Motors auf

Gaspedalbewegungen in jeder Drehzahlstufe. Außerdem trug diese Überarbeitung des Triebwerks neben den guten aerodynamischen Werten zu der Verringerung des Treibstoffverbrauches vorwiegend im oberen Geschwindigkeitsbereich bei. Das Triebwerk bringt den nur 1200 kg beziehungsweise 1220 kg wiegenden Commodore in 11,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei respektablem 180 km/h. Ein DIN-Verbrauch von 10,9 Litern Superbenzin erbringt den Beweis der hohen Wirtschaftlichkeit, die in Verbindung mit dem 65 Liter fassenden Tank auch einem großen Aktionsradius zugutekommt.

Gesteigerter Fahrkomfort

Über die grundsätzliche Beurteilung der Hinterachskonzeption heckgetriebener Automobile gibt es Diskussionen. Möglicherweise zu Recht bei einigen Vertretern dieser Spezies, kaum aber bei unseren Modellen der jüngeren Generation. Dem Rekord beispielsweise wurde attestiert, eines der fahrsichersten Autos auf unseren Straßen zu sein. So fiel in unserem Werk, wo man mit einer Schräglenkerkonzeption für die exklusiven Modelle Senator und Monza auf Anhieb höchstes internationales Niveau erreichte — beim Commodore wieder die Entscheidung für die wirtschaftlichere ungeteilte, an fünf Lenkern exakt und vergleichsweise aufwendig geführte Hinterachse. Vorne übernimmt eine Konstruktion nach dem McPherson-Prinzip die Aufgaben der Radführung. Ergebnis: Zu vorbildlicher Fahrsicherheit gesellt sich ein gegenüber dem Vorgänger merklich gesteigerter Fahrkomfort. Kennzeichen der wartungsfreien Vorderachse ist die aus dem

Weiter nach der gelben Beilage



Marksteine wie Millionenjubiläen gehören heute in der Automobilindustrie – zieht man die großen Häuser als Beispiel heran – schon beinahe zum Alltagsgeschehen; so auch in unserem Unternehmen, wo eine neue Million etwa im Jahresrhythmus vollendet wird. Die Nummer 16 steht noch in diesem Jahr ins Haus, exakt 80 Jahre nach dem Ereignis, das damals wie ein Lauffeuer durch Rüsselsheim ging: „Der Opel baut Automobile!“ Ein Maschinenfabrikant, der als Produzent von Nähmaschinen und Fahrrädern Weltrang besaß, betrat damit nicht nur technisches Neuland, sondern begründete auch eines der heute mit Abstand ältesten deutschen

Häuser der Kraftfahrzeugindustrie und eine Automarke, die in ihrer nun acht Jahrzehnte langen Geschichte zu den Wegbereitern moderner Techniken in Konstruktion und Fertigung, aber auch zu den Wegbereitern der Motorisierung breitester Schichten gezählt werden kann.

1898: „System Lutzmann“

1898 freilich war es dazu noch ein weiter Weg, die „Benzinkutsche“ war nur für eine kleine Minderheit erschwinglich, die Konkurrenz unter ihren Herstellern groß. Es gab sie plötzlich allerorten, doch nur wer Solides in Konzeption und Fertigung anbot, überlebte. Opels erster Schritt war

eine von dem sächsischen Hofwagenbauer Friedrich Lutzmann übernommene Konstruktion, der zweite die Lizenznahme von Darracq im Jahre 1902. Den eigentlichen Durchbruch leitete jedoch die erste eigene Konstruktion – der „Tonneau“ – ein, und man erstritt schon bald viel sportlichen Lorbeer. Das war in der Frühzeit des Automobils der vom Publikum am meisten anerkannte Qualitätsbeweis (damals noch zu Recht). Und „Bester deutscher Tourenwagen“ beim „Kaiser-Preis-Rennen“ zu werden, das war schon was. Der große Opel-Rennfahrer Carl Jörns schaffte es 1907. Zu seinen Konkurrenten zählten im übrigen auch

Nach dem „Lutzmann“ wurde als zweites Opel-Modell im Jahre 1902 eine französische Lizenz-Konstruktion auf den Markt gebracht: der Darracq. Unser Bild nach der Sternfahrt einer Darracq-Familie in den Taunus entstand im Jahre 1904.





Der eigentliche Durchbruch gelang mit der ersten eigenen Konstruktion, dem „Tonneau“ mit 10/12 PS, Zweizylinder-Motor, 3 Vorwärtsgängen und Rückwärtsgang, 40–45 km/h, Preis 6.000,- Mark.

oft fünf junge Männer, die denselben Namen trugen wie ihre Autos: die Söhne unseres Firmengründers Adam Opel.

Erstes Serienauto: der „Laubfrosch“
Dynamik zeigten die Opel-Söhne freilich nicht nur im Rennen, sondern auch im vom Vater ererbten Betrieb. 1909 brachten sie ein Auto heraus, das bald nur noch der „Doktorwagen“ genannt wurde. Denn dank seiner Zuverlässigkeit, die sich schnell herumgesprochen hatte, genöß er besonders bei den Landärzten hohes Ansehen, die durch unbefestigte, steinige Wege von ihren Patienten getrennt waren.

Der Typ 4/12, ebenfalls aus der Geschichte des Automobils nicht mehr wegzudenken, läutete dann 1924 – das Werk hatte sich mühsam aus den Kriegswirren erholt – eine neue Epoche in der Fahrzeugherstellung ein. Der wegen seiner



Popularität und seiner serienmäßig grasgrünen Lackierung bald mit dem liebevollen Kosenamen „Laubfrosch“ bedachte Zweisitzer war Deutschlands erstes in Serie gebautes Auto und sein Erfolg so enorm, daß dank der ständig steigenden Stückzahl der Preis sogar mehrmals gesenkt werden konnte.

1928: breite Produktpalette

Unser Werk war in jenen Jahren schon längst flott in die Reihe der großen Hersteller gefahren. Die breite Produktpalette reichte 1928 vom 1,1 Liter 4/20 PS bis zum luxuriösen und starken Regent mit acht Zylindern und 110 PS aus einem Hubraum von sechs Litern. Einen schon vor dem 2. Weltkrieg klangvollen Namen gibt es dabei heute noch – den Kadett. Er wurde von 1936 bis 1939 in 107.000 Exemplaren gebaut und gehört damit zu den am meisten verbreiteten Autos. Sein Urenkel von heute steht ihm auch darin in nichts nach. Dieser Vorfahr des aktuellen Erfolgsmodells verfügte im übrigen über eine revolutionäre Konzeption, die erst viel später allgemein üblich wurde: die selbsttragende Ganzstahlkarosserie. Das Unternehmen hatte

Kaiserpreis-Rennen im Taunus am 14. Juni 1907. Der damalige Opel-Rennfahrer Carlo Jörns mit seinem Beifahrer Breckheimer gewann den Kaiserpreis für den besten deutschen Tourenwagen. Ein großartiger Erfolg für das Haus Opel.

sie 1935 mit dem Olympia eingeführt. Dieses Automobil, bei dem die ansonsten eher schwierige Namensfindung angesichts der ein Jahr später stattfindenden Olympischen Spiele in Berlin und Garmisch-Partenkirchen relativ leicht fiel, war übrigens das erste Großserienfahrzeug Europas, bei dem dieses Prinzip angewandt wurde. Erst mit ihm war es möglich, Sicherheitskarosserien mit Knautschzonen und stabiler Fahrgastzelle zu entwerfen.

1940: die erste Produktionsmillion

Freilich trug man in Rüsselsheim nicht nur zum technischen Fortschritt bei, sondern auch zur weiteren Verbreitung des Automobils; individuelle Mobilität sollte nicht allein begüterten Schichten vorbehalten bleiben. Dieses seit jeher erklärte Unternehmensziel verkörperte neben dem Olympia und dem Kadett auch der P 4, 1938 für exakt 1.450,- Reichsmark der preisgünstigste deutsche Pkw und dabei ein durchaus vollwertiges Automobil. Opel steuerte so – als damals größter europäischer Hersteller – auf die erste



Die „Prinz-Heinrich-Fahrt“ im Jahre 1909 ging von Berlin nach München. Eine Woche brauchten die Wagen für die weite Strecke über Breslau, Budapest und Wien. Am Steuer einer der Söhne unseres Firmengründers, Wilhelm von Opel, der bei dieser Fahrt den Sieg errang und am Ziel entsprechend gefeiert wurde.

Produktionsmillion zu. Die Zeit, in die das erste siebenstellige Jubiläum fiel, ließ allerdings wenig Spielraum für Feierlichkeiten; man schrieb 1940, das zweite Kriegsjahr.

Zügiger Wiederaufbau

Das Rüsselsheimer Werk wurde in den folgenden Jahren nahezu völlig zerstört, große Teile der Produktionsanlagen demontiert. Doch der Wiederaufbau gelang zügig, vorangetrieben durch die Zähigkeit der Stamm-Mannschaft und die wirtschaftliche Basis der General Motors Mutter. Die Opel-Brüder waren 1929 die Bindung mit dem heute weltgrößten Konzern eingegangen, um so in der heraufziehenden Weltwirtschaftskrise das Unternehmen erfolgreich vor dem Schicksal vieler anderer Firmen zu bewahren, die in jenen Jahren aufgeben mußten. — Schon kurz nach Ende des Zweiten Weltkrieges ging es weiter, zunächst mit Teilen, die bei Aufräumarbeiten zum Vorschein kamen, und aus denen Lastwagen wurden. Überhaupt vollzog sich der Serienstart im Jahre 1946 zunächst mit Lkw, erst Ende 1947 folgten mit der Vorkriegskonstruktion Olympia auch wieder die ersten Personenwagen. Von da an ging es steil aufwärts.

Siegeszug des Rekord

Der Kapitän — ebenfalls zunächst noch im Vorkriegsgewand — erweiterte wenig später die Palette. 1953 kam der Rekord; das Auto war geboren, das europaweit in der Mittelklasse, später in der gehobenen Mittelklasse, einen Siegeszug ohne gleichen antrat. An diesen Erfolg knüpfte auch der Kadett an, dessen Name erstmals 1962 wieder in einem Opel-Prospekt stand, gebaut in dem neuen Zweigwerk in Bochum. 1967 folgte der Commodore; Ascona und Manta verbreiterten schließlich 1970 nochmals das erfolgreiche Programm, ehe im Sommer 1978 die Krönung durch Senator und Monza stattfand. — Das Gespür des Unternehmens für den Markt bewies sich mit all diesen Modellen gerade in den letzten Jahrzehnten. Hatte es 42 Jahre bis zur Vollendung der ersten Million im Jahre 1940 gedauert, war schon 1956 die zweite — trotz Kriegspause — komplett, die fünfte folgte bereits 1964 und Nummer zehn 1971. Dieses Jahr steht — wie schon erwähnt — die 16. Million an.

Nicht nur Automobile

Was sonst noch geschah? 1911 schien das Unternehmen schon verloren, als es ein Großbrand bis auf die Grundmauern zerstört hatte. Aber die Gebrüder Opel und die Rüsselsheimer „Opeler“ waren zäh genug, auch diese schwere Zeit zu überwinden. 1928 erregte Fritz von Opel weltweites Aufsehen mit seinen Versuchen auf der Berliner Avus, als er Fahrten mit einem raketenbetriebenen



Zwei schwere Katastrophen erschütterten das Unternehmen in seiner inzwischen 116jährigen Geschichte: Bei dem Großbrand von 1911 wurde fast das gesamte Werk vernichtet (Bild oben), während in den Bombennächten des zweiten Weltkrieges weite Teile der Produktionsanlagen zerstört wurden. (Bei den Illustrationen zu diesem Bericht konnten wir aus Platzgründen nur auf einige historische Motive zurückgreifen. Achtzig Jahre Opel-Automobilgeschichte in Wort und Bild, das hätte den Umfang eines ganzen Heftes bedeutet.)

Wagen unternahm und damit Pionierarbeit für diese noch junge Art des Antriebs leistete. (Der gleiche Fritz von Opel gewann 1921 auch — damals freilich mit Hubkolbenmotor — das Eröffnungsrennen auf dem berühmten Kurs um den Berliner Funkturm.) Opel baute im übrigen in der langen Geschichte seit 1898 nicht nur Pkw, sondern erfolgreich Lastwagen, zeitweilig auch Motorräder und Flugmotoren. Ein großes Lastwagenwerk in Brandenburg mußte nach 1945 abgeschrieben werden, weil es im anderen Teil Deutschlands lag. Auch auf dem Kundendienst-Sektor erwarb sich das Unternehmen schon frühzeitig einen guten Ruf. Das Werk führte in den Zwanzigern den systematischen Kundendienst mit Scheck-

heft für Wartung und Pflege ein, der sich heute — bei inzwischen allen Marken — in nur leicht modifizierter Form noch immer bewährt.

Heute über 63.000 Mitarbeiter

Das Unternehmen 1978 — das sind zur Zeit 63.316 Menschen in den Werken Rüsselsheim (40.532), Bochum (18.984), Kaiserslautern (3.610) und Berlin (190). Der Umsatz des Hauses im Jahre 1977 betrug 9,2 Milliarden Mark, gebaut wurden annähernd 1.000.000 Automobile, von denen die Hälfte in Exportländern ihre Käufer fanden. Eine stolze Bilanz, die sich heute nach 80 Jahren Automobilbau des inzwischen 116 Jahre alten Unternehmens darstellt.



DIE RÜSTIGEN MAL WIEDER IN AKTION

Opel-Veteranen auf dem Nürburgring

Es mußte schon ein besonderer Anlaß sein, wenn ein achtzigjähriger Automobil-Veteran die gewohnte wohltemperierte Museumsluft mit der Benzinduft-Atmosphäre am Nürburgring vertauscht, doch der war zweifellos gegeben: Der rüstige Oldtimer nämlich war genauso alt wie die nun acht Jahrzehnte währende Geschichte unseres Unternehmens als Automobilhersteller, und dieser Lutzmann von 1898 mit seinem Stammplatz im Münchener Deutschen Museum ist der älteste noch existierende Vertreter des allerersten Rüsselsheimer Jahrgangs. Er repräsentierte am 12. und 13. August, als der Eifelkurs ganz im Zeichen historischer Fahrzeuge stand, mit rund 150 Tonneaus, Phaetons und vielen anderen Opel-Veteranen den Werdegang einer der traditionsreichsten und erfolgreichsten deutschen Marken.

Das Defilee der achtzigjährigen Geschichte zählte zu den Höhepunkten des „VI. internationalen Rennens für historische Renn- und Sportwagen sowie Motorräder“ des AvD auf dem Nürburgring. An beiden Tagen fanden um die Mittagszeit große Korsos auf dem Start- und Zielkurs statt. Die Teilnehmer kamen aus dem gesamten Bundesgebiet und dem benachbarten Ausland; sie sind nahezu ausnahmslos private Liebhaber von Opel-Veteranen, zusammengeschlossen in der

„Alt-Opel-Interessengemeinschaft“ in Hannover. Die „Jung-Veteranen“ aus den fünfziger und sechziger Jahren sowie Typen aus dem gegenwärtigen Produktionsprogramm stellte größtenteils das Unternehmen zur Verfügung.

Anreize zur Teilnahme gab es für die Liebhaber alter Karossen und vernickelten Messings in Fülle. So wurden das „älteste Fahrzeug“, der „älteste Teilnehmer“ und die „längste Anreise“ prämiert. Außerdem bekamen die Sieger in einem Quiz mit Fragen aus der Automobilgeschichte wertvolle Sachpreise.





Fortsetzung COMMODORE

Computer stammende Geometrie, der die Parameter Gewicht und Leistung des Commodore besonders berücksichtigte. Die Stoßdämpferpatrone arbeitet nach dem Zweirohrprinzip. Eine Teflonbeschichtung an Kolben und Kolbenstangenführung setzt die innere Reibung auf einen Minimalwert herab, Federung und Dämpfung sprechen so überaus sensibel an. Auch kurzweilige Straßenunebenheiten werden damit gut absorbiert. Zur Steigerung des Komforts tragen außerdem großvolumige Dämpfungselemente bei, zur Erhöhung der Fahrsicherheit die serienmäßige Ausstattung mit einem Stabilisator. Zwei hydraulische Dämpfer der Motoraufhängung sorgen – wie bei Senator und Monza – für ein optimales Schwingungsverhalten des Vorderwagens. Ihre schräge Anordnung unterdrückt sowohl vertikale als auch horizontale Schwingungen.

Hoher Versuchsaufwand

Die Fünflenker-Hinterachse wurde mit hohem Versuchsaufwand zu einem Bauteil weiterentwickelt, das einer wirtschaftlichen Limousine der Sechszylinderklasse gebührenden Komfort verleiht – und vor allen Dingen eine Fahrsicherheit, die den durchzugskräftigen 115 Pferdestärken in allen Fahrzuständen gewachsen ist. Zu den weiteren Vorzügen dieser spur- und sturzkonstanten Konstruktion gehören neben dem guten Fahrverhalten die lange Reifenlebensdauer und die geringen Wartungserfordernisse. Weitere Merkmale der präzise auf die vorderen McPherson-Federbeine abgestimmten Achse sind progressive Schraubenfedern aus doppelkonischem Spezialstahl, großkalibrige, senkrecht stehende Dämpferpatronen, vorgespannte Gummielemente zur Erhöhung der Quersteifigkeit und ein verstärkter Querstabilisator. Die Zweikreis-Bremsanlage mit großdimensioniertem Bremskraftverstärker und -verteiler weist Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten auf. Die nach dem Kugelumlaufrinzip präzise arbeitende Lenkung zeich-

net sich durch Leichtgängigkeit und guten Straßenkontakt aus. Störende Fahrbahneinflüsse werden vom Lenkrad weitgehend ferngehalten, zudem ist die aufzuwendende Lenkkraft angesichts einer Übersetzung von 22,4:1 durchaus akzeptabel. Auf Wunsch kann auch eine Servolenkung (Übersetzung 16:1) ab Werk geliefert werden.

Sicherheit und Qualität

Wie es unserer Tradition entspricht, räumten Ingenieure und Designer auch beim neuen Commodore der aktiven und passiven Sicherheit einen hohen Rang ein. Präzise berechnete Strukturen und Materialstärke der Bleche und Träger sorgen bei einem Aufprall für eine kontrolliert ablaufende Verformung. Starke Säulen, Querträger und Holme sorgen für hohe Widerstandsfähigkeit der Passagierzelle. Neu ist auch das Lenkrad mit Sicherheits-Prallkorb, das bei einem Aufprall nicht nur gute Verformungseigenschaften aufweist, sondern durch die völlige Umschäumung auch scharfe Kanten – wie durch Bruchstellen an Kunststoffmaterial mög-

lich – von vornherein ausschließt. Dem Verschleiß, als den nach einem Unfall bedeutendsten Gegner für die Lebensdauer eines Automobils, setzte das Unternehmen erneut starke Barrieren entgegen. So ist die Anfälligkeit für Rost oder mechanische Mängel durch viele Vorkehrungsmaßnahmen wieder als durchaus gering einzustufen. Der auch in dieser Disziplin erreichte hohe Standard wird nicht zuletzt durch die TÜV-Reports belegt. Hervorragend ist auch die Kundendienst- und Reparaturfreundlichkeit. Abschnittsreparaturen bei Blechschäden sind selbstverständlich möglich, und eine Vielzahl von Prägekanten erlaubt eine rationelle Lackierung. Damit konnte auch der Commodore in eine günstige Typklasse bei der Kaskoversicherung eingestuft werden. Mehr noch als das Vorgängermodell stellt der neue Commodore einen Automobil-Typus dar, wie ihn sich Fahrer von heute wünschen, die sowohl auf Luxus und Leistung als auch auf Wirtschaftlichkeit in Anschaffung und Unterhaltung achten. Dies muß nicht ein Kompromiß, es kann wie beim Commodore eine geglückte Synthese sein. (Die unverbindliche Preisempfehlung ab Werk beträgt DM 16.765,- für die zweitürige Limousine.)





MANTA MIT HECKKLAPPE

Erweiterung der erfolgreichen Coupé-Reihe

Die Nummer eins unter den populären und familientauglichen deutschen Sportcoupés, unser Manta, dürfte seine führende Stellung in der Zulassungs-Hitparade jetzt mit einiger Sicherheit noch stärker ausbauen können: Die Manta-Baureihe wurde in diesen Tagen um eine Karosserie-Variante mit Heckklappe und variablem Innenraum erweitert. Dieser Manta CC (Combi-Coupé) ist vorzugsweise für all jene konzipiert, deren Hobbies oder spezifische berufliche Tätigkeit ein besonders großes Transportvolumen erfordern.

In der Technik ist der Neue mit seinen seit 1975 produzierten Brüdern identisch. Eine Sonderstellung gibt ihm die sich weit öffnende Heckklappe, die einen Stauraum von 765 Litern (670 Liter nach VDA-Meßmethode) bietet, wenn die Lehne der Rücksitze umgeklappt wird. Doch selbst wenn der Fond zur Passagier-Beförderung benötigt wird, schließt das keineswegs den Transport umfangreichen Gepäcks aus: Es stehen dann immer noch 385 Liter (330 Liter) Stauraum zur Verfügung.

Den Praxis-Nutzen des Gepäckraums erhöhen dabei so funktionelle Lösungen wie die Verriegelung der Rücksitzlehne. Zum Umklappen genügt es, entweder den linken oder rechten Sperrriegel zu öffnen; das bedeutet einfache Einhandbedienung. Das Reserverad ist so untergebracht, daß die Glattheit des mit Teppich ausgekleideten Stauraums nicht beeinträchtigt wird — es ist unter dessen Boden untergebracht. Schutz des Gepäckraum-Inhalts vor neugierigen Blicken bietet eine mit Teppich bezogene Ab-

deckung; sie schwingt beim Öffnen der durch Gasdruckfedern unterstützten Heckklappe mit nach oben.

Gute Straßenlage

Den Manta CC kennzeichnet — wie seine Pendanten mit Stufenheck — eine gute Straßenlage, die selbst ungeübte Fahrer in überraschenden Situationen kaum vor Probleme stellt. Durch das Fahrverhalten und die Spurtkraft seiner Motoren verfügt er über beste Voraussetzungen auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit. Aber auch was die passive Sicherheit anbelangt, haben unsere Techniker dem Manta Combi-Coupé beste Eigenschaften mitgegeben: Knautschzonen an Bug und Heck gewährleisten ein hohes Maß an Sicherheit für die Insassen in der durch einen breiten Überrollbügel geschützten festen Fahrgastzelle.

Drei Versionen

Lieferbar ist der Manta CC in drei Ausstattungs-Versionen — Standard, Luxus und Berlinetta. Insgesamt stehen fünf Triebwerke mit Hubräumen von 1,6 bis 2,0 Litern und einer Leistungsskala zur Verfügung, die von 44 bis 81 kW (60 — 110 PS) reicht. Selbst der 60-PS-Manta CC schafft eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, mit Zweiliter-Einspritzer liegt der Spitzenwert sogar bei 187 km/h. Ebenso respektabel liest sich der Wert für den Spurt von Null auf 100 km/h: Lediglich 10,5 Sekunden vergehen bei der stärksten Motorisierung für die Bewältigung dieser Sprint-Disziplin. (Die unverbindliche Preisempfehlung ab Werk für den Manta CC mit 1,6 Liter N-Motor lautet DM 13.460,—.)



VORSCHAU

Opel-Vortragsreihe wieder mit Reinhold Messner

Dienstag, 10. Oktober 1978

Hans Patzelt:

„Zauber der Karibik“

Farbbildbericht des bekannten Fotoreporters über die schönsten Inseln der Karibischen See mit ihren bezaubernden Landschaften sowie Tips für Fotografen.

Dienstag, 17. Oktober 1978

Reinhold Messner:

„Expedition zum Endpunkt“

Farbbildbericht des weltbekannten Alpinisten über das spektakuläre Abenteuer im Frühjahr: den Gipfelform ohne künstlichen Sauerstoff auf den höchsten Gipfel unserer Erde, den Mount Everest.

Dienstag, 24. Oktober 1978

Michael Welder:

„Erlebnisse in der Sowjetunion“

Nach dem ersten Teil, der in den Süden der Sowjetunion führte, jetzt eine interessante Reise in den Norden, hauptsächlich ins Baltikum.

Dienstag, 31. Oktober 1978

Volker Klöpsch:

„Chinesisches Tagebuch“ (I)

Der Farbbildbericht über die Volksrepublik China schildert die Erlebnisse während eines zweijährigen, kürzlich beendeten Aufenthalts als Austauschstudent. Im 1. Teil besuchen wir die Hauptstadt Peking, machen Reisen nach Nordchina und andere Gebiete. Die Menschen und ihr Alltag werden im Mittelpunkt des aktuellen, höchst interessanten Berichtes stehen.

Seit 1956 gibt es die Opel-Vortragsreihe, und heute, nach über zwei Jahrzehnten, hat sie noch nichts von ihrer Beliebtheit eingebüßt. (Im Winterhalbjahr 1977/78 betrug die Durchschnittsbesucherzahl pro Abend 620.) Das liegt einmal an einem sehr aufgeschlossenen Publikum, zum anderen an der Auswahl der meist zugkräftigen Themen und Referenten. Auch im ersten Teil der Vortragsreihe des Winterhalbjahres 1978/79 ist das wieder so. Ein



Blick auf das folgende Angebot zeigt, daß damit nicht zuviel gesagt wird. Auch diesmal ist es wieder eine bunte Vortragspalette, die ein breitgestreutes Publikum anziehen wird. Star der Reihe ist erneut Reinhold Messner, der seine vielen Freunde am 17. Oktober mit auf den höchsten Berg unserer Erde in den Grenzbereich der Todeszone mitnehmen wird. Doch lesen Sie selbst, was in den kommenden Wochen geboten wird.

Dienstag, 7. November 1978

Dr. Georg Wolff:

„Rund um den goldenen Paß“

Farbbildbericht des beliebten Referenten mit Bildern von neuen Foto-Exkursionen in einen der schönsten Teile der Alpen sowie Tips für Foto- und Schmalfilmfreunde. (Dieser Vortrag mußte bekanntlich vom Frühjahr auf den Herbst verlegt werden. Die damals ausgegebenen Karten haben keine Gültigkeit mehr.)

Dienstag, 14. November 1978

Helfried Weyer:

„Isländische Impressionen“

Leicavision über einen abenteuerlichen Aufenthalt auf der Insel am „Rande der Welt“ mit seiner Urlandschaft, seinen Menschen, Tieren und Vulkanen.

Dienstag, 21. November 1978

Wolfgang Freißen:

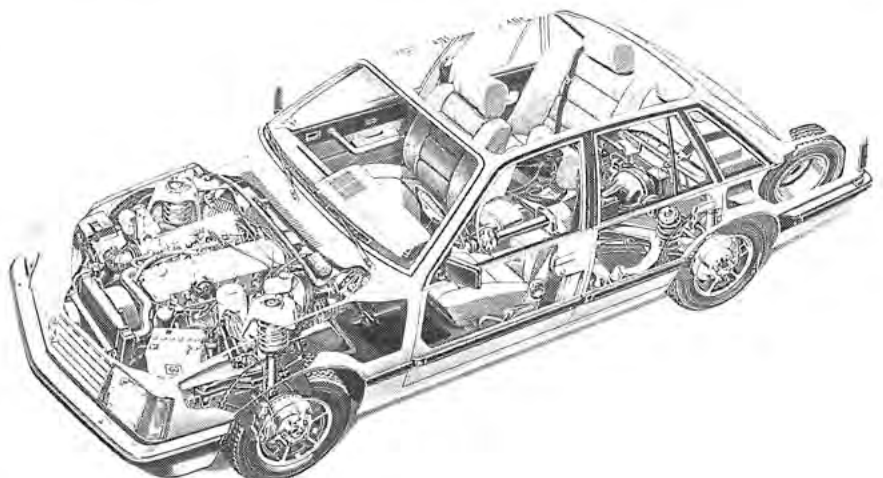
„Kalifornien – nah besehen“

Farbbildbericht des beliebten Referenten über diesen interessanten Staat der USA sowie die angrenzenden Staaten Utah, Arizona und Nevada

Sämtliche Vorträge um 20 Uhr in der Rüsselsheimer Stadthalle. Nur der Vortrag von Reinhold Messner am 17. Oktober wegen der großen Nachfrage und des größeren Platzangebots in der Stadthalle Flörsheim. – Eintritt frei. – Einzelheiten auf den Werksanschlägen. – Die Vorträge und Termine des zweiten Teils werden später bekanntgegeben. (Änderungen vorbehalten!)

Funktionale Form

Da Sicherheit, Leistung und Wirtschaftlichkeit, aber auch der Komfort eines Automobils entscheidend von seiner Formgebung beeinflusst werden, haben vor allem diese Faktoren die Linienführung des Senator beeinflusst. Seine sachliche Form ist das Ergebnis konsequent funktionaler Gestaltung. Um den Luftwiderstand und damit den Kraftstoffverbrauch so gering wie möglich zu halten, die Fahrleistung zu steigern, den Auftrieb an Vorder- und Hinterachse zu senken, die Fahrtwindgeräusche auf ein Minimum zu reduzieren, folgt die Linienführung den Gesetzen der Aerodynamik.



Belastungen des Menschen abbauen

Im ersten Beitrag zu diesem Thema im letzten Heft der Werkzeitschrift brachten wir Beispiele aus dem Preßwerk. Diesmal sind wir in anderen Werksbereichen, wo mit Einführung der neuen Rekord-Modelle im vergangenen Jahr ebenfalls wesentliche Arbeiterleichterungen eingeführt werden konnten.

SITZFERTIGUNG

Mit dem konstruktiv geänderten Vollschaum-Hintersitz hat sich an den Ar-

beitsplätzen in diesem Bereich viel geändert. Bis zum Anlauf der neuen Rekord-Modelle wurden alle Hintersitzpolster der Rekord-Reihe mit einem Federkern und auf einem mit 20 hängenden Polstervorrichtungen bestückten Rundband gefertigt (Abbildungen 1 und 2). Als erstes konnte durch die neue Schaumsitzkonstruktion die Fertigung der Sitzfedern entfallen. Diese Fertigung (Abbildungen 3 und 4) war äußerst lärmintensiv und durch technische Mittel nur schwer zu verbessern. Mit der jetzigen Lösung war sie aber überflüssig geworden.

Abbildungen 1 und 2

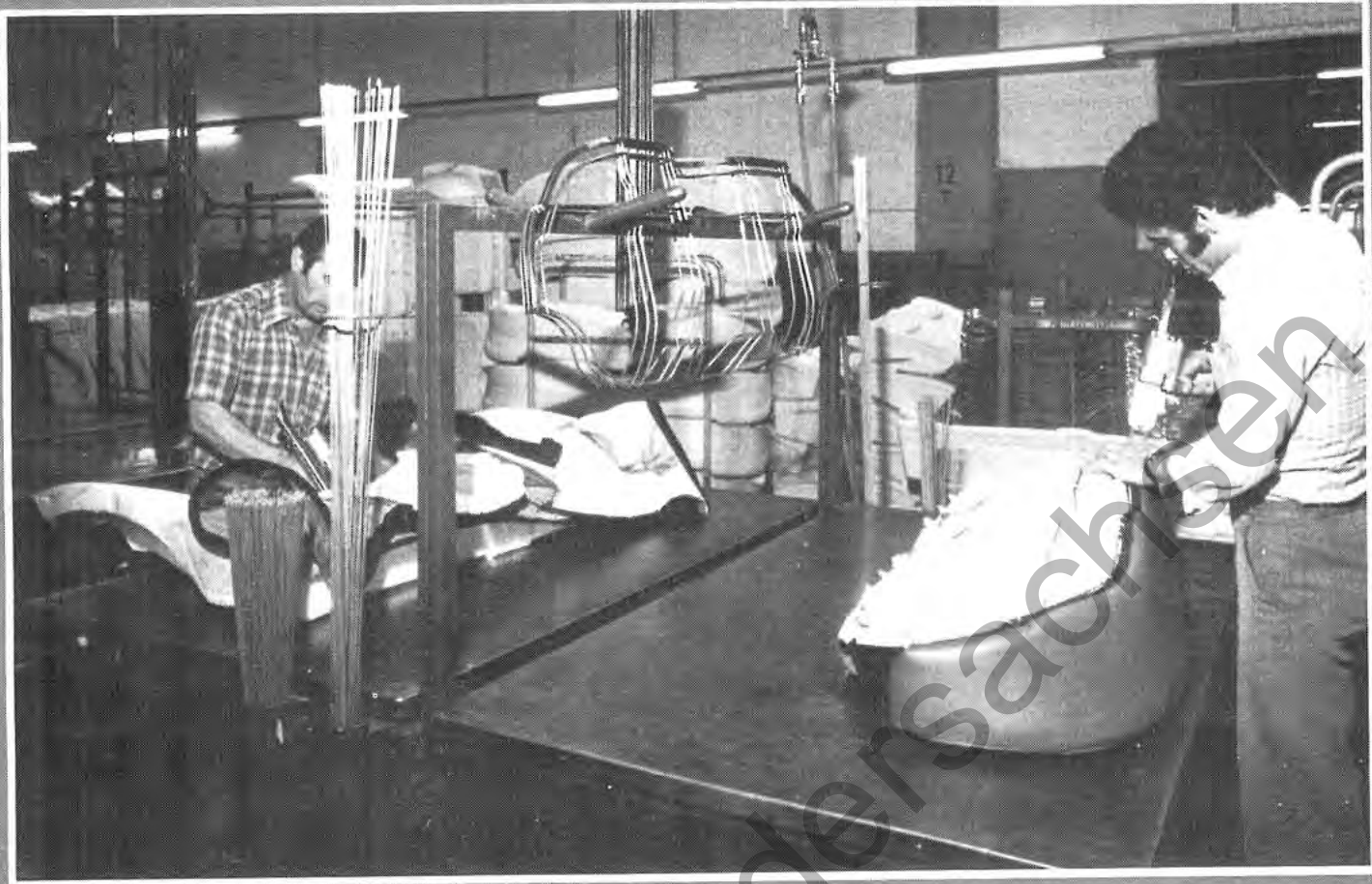


Abbildungen 3 und 4



Die Rundband-Montageeinrichtung erforderte zwangsläufig, daß jedem hier Arbeitenden nur relativ kurze, in der Taktzeit des Bandes liegende Operationen zugeteilt werden konnten. Mit der Einführung der neuen Sitze konnten Einzelarbeitsplätze erstellt werden, bei denen weitgehend der Wunsch nach geringerer körperlicher Belastung, gegenseitiger Kommunikationsmöglichkeit, Aufgabenerweiterung und Aufgabenerweiterung berücksichtigt werden konnte.

Die Arbeitsplätze bestehen nun aus sich paarweise gegenüberstehenden Spezialarbeits-tischen mit in Reichweite angebrach-



Abbildungen 5 und 6

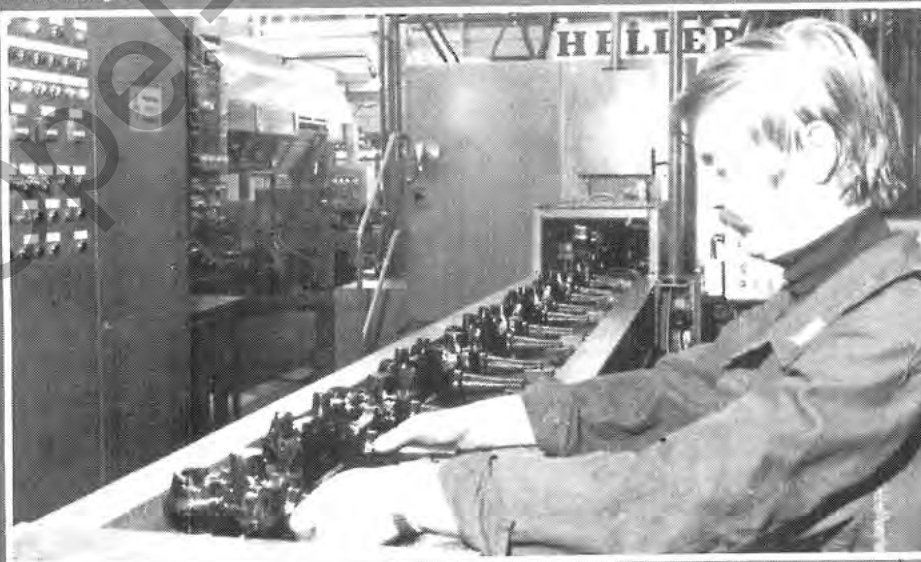
ten Ablagen für Einzelteile und Werkzeuge (Abbildungen 5 und 6). So ist es heute möglich, daß jeder an dem Zusammenbau des Hintersitzes Beschäftigte alle anfallenden Operationen selbständig ausführt. Außerdem kann ein entsprechender Puffer geschaffen werden. Durch die Anordnung der neuen Arbeitsplätze ist die Möglichkeit gegeben, zur Gruppenarbeit überzugehen.

VORDERACHSFERTIGUNG

Mit der Einführung einer neuartigen Vorderachskonstruktion für die neuen



Abbildung 7



Rekord-Modelle war die Notwendigkeit einer Umgestaltung der Achsschenkel­fertigung verbunden. Daraus ergab sich unter anderem die Möglichkeit, bei einer sehr kostenintensiven Fertigung Wirtschaftlichkeits- und Arbeiterleichterungs­gesichtspunkte weitestgehend zu berücksichtigen. Bei der ausgelaufenen Achsschenkel­fertigung mußte der Transport zwischen den Maschinen und deren Be- und Entladen bei entsprechender körperlicher Belastung sehr weitgehend manuell erfolgen. Nun aber beginnt die Fertigung mit dem manuellen Laden des Schmiederohlings auf ein Taktband zur Abläng- und Zentriermaschine (Abbildung 7). Eine automatische Übergabeeinrichtung legt die abgelängten und zentrierten Werkstücke auf ein Palettentransportband

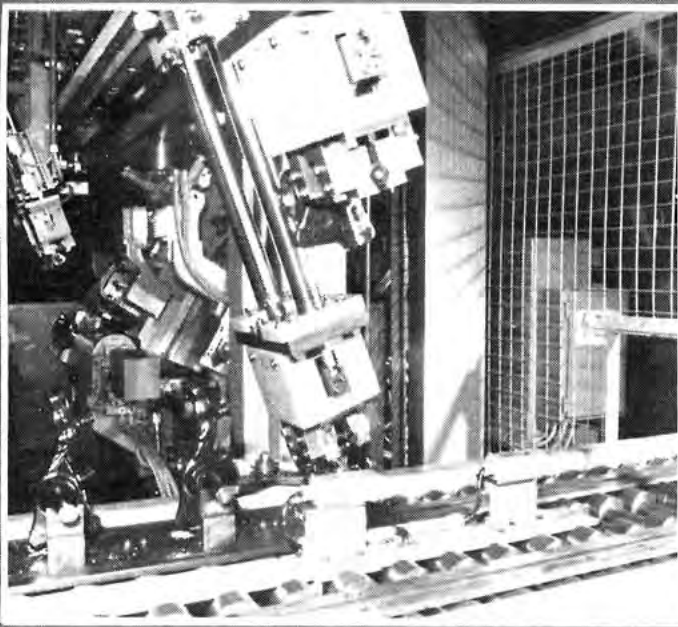


Abbildung 8

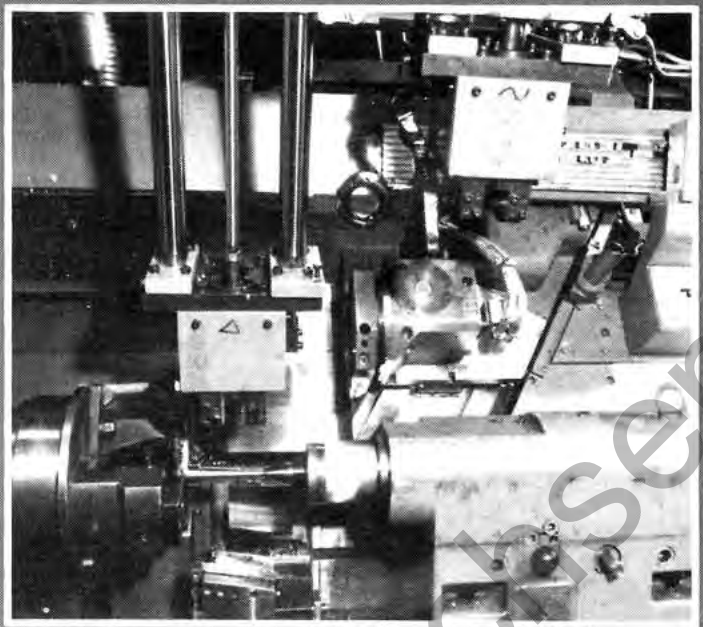


Abbildung 9

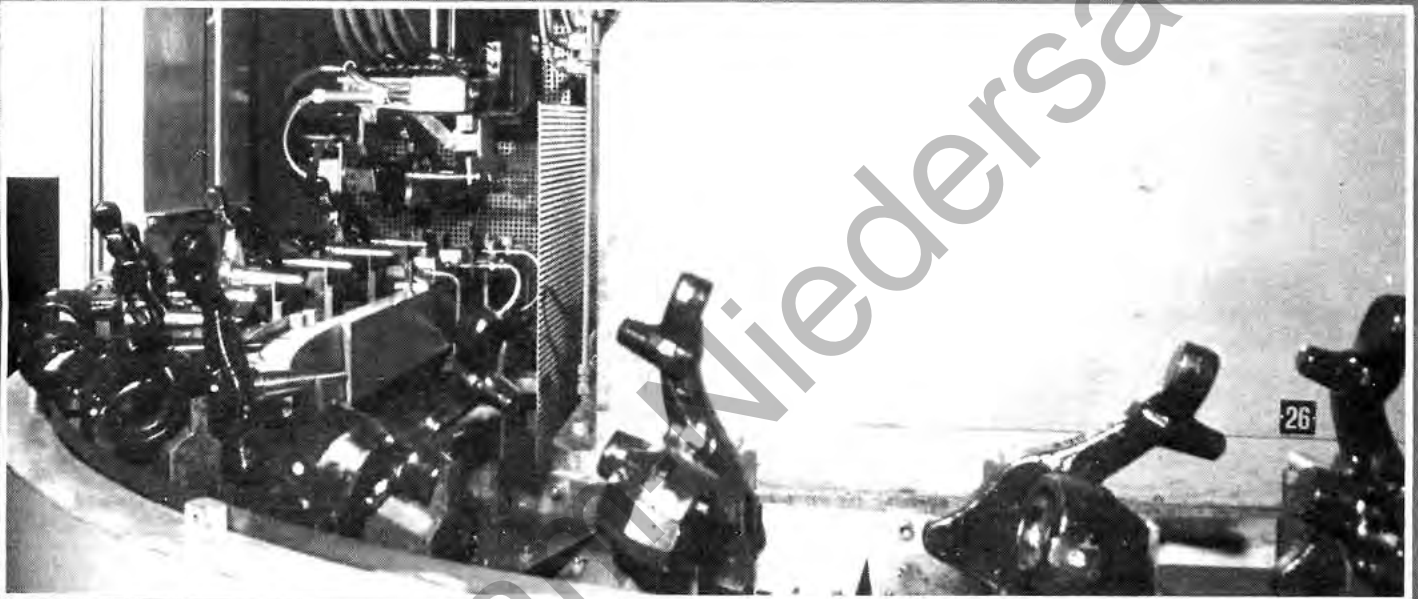
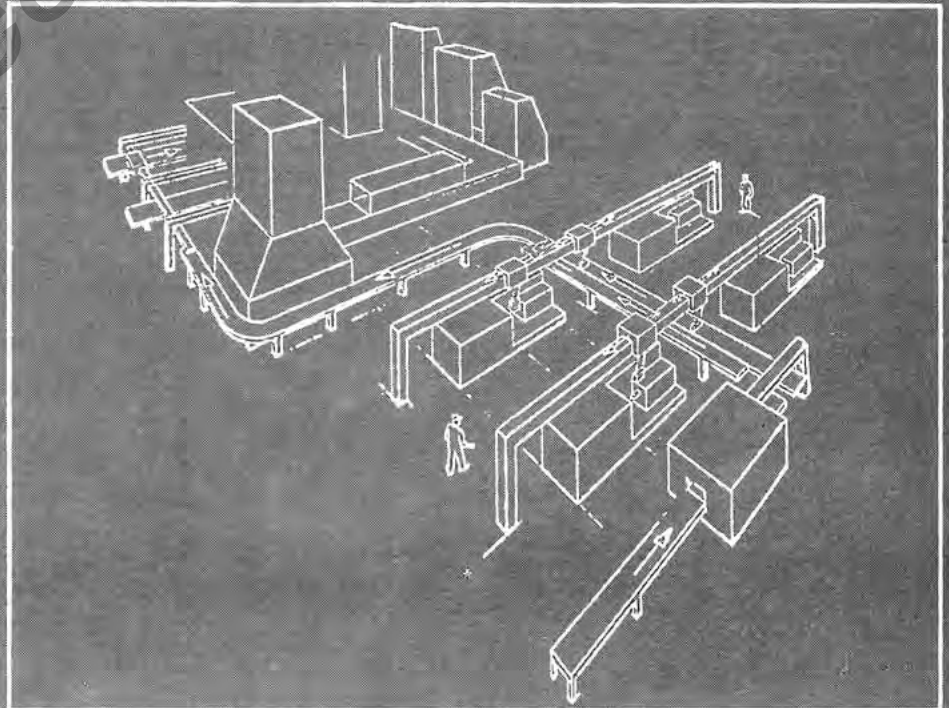


Abbildung 10

Abbildung 11

ab, von welchem sie durch Ladeportaleinrichtungen den vier Kopierdrehmaschinen zugeführt werden (Abbildung 8). Die Be- und Entladung der Maschinen erfolgt ebenfalls automatisch (Abbildung 9).

Nach der Rückführung der Werkstücke auf das Palettentransportband erfolgt dann eine automatische Sortierung von rechten und linken Achsschenkeln, um eine paarweise Fertigbearbeitung auf der Transferstraße zu gewährleisten. Die Beladung der Transferstraße erfolgt automatisch (Abbildung 10). Das Gesamtkonzept der Anlage ist auf der Prinzipskizze (Abbildung 11) dargestellt. Die Belastung des Bedienungspersonals wird durch die Verkettung erheblich vermindert. Die Tätigkeit der Mitarbeiter konnte hier in eine taktunabhängige Überwachung der Einrichtungen, Werkzeugwechsel und stichprobenartige Überprüfung der Werkstücke hinsichtlich Maßhaltigkeit und Oberflächenqualität umgewandelt werden. (Schluß in der nächsten Ausgabe.)



Die Hochgeschwindigkeitsfotografie: Schneller als das menschliche Auge

Täglich werden wir von Ereignissen überrascht, die wir nur bruchstück- oder schemenhaft wahrnehmen, weil sie für unser Auge zu schnell ablaufen. Dadurch geht uns oft wertvolle oder sogar lebensnotwendige Information verloren. Das gilt besonders für viele Bereiche der modernen Technik, in denen die meßtechnische Erfassung von Bewegungsabläufen oft erst durch zusätzliche optische Information vervollständigt werden muß. Wo das menschliche Auge überfordert ist, hilft die Fotografie, bei besonders schnellen Vorgängen die Hochgeschwindigkeitsfotografie.

Die Aufnahmegeschwindigkeit bei herkömmlichen Filmen liegt gewöhnlich zwischen 18 und 24 Bildern pro Sekunde (im folgenden kurz mit B/S bezeichnet) und kann in besonderen Fällen bis max. 100 B/S gesteigert werden. Die Hochgeschwindigkeitsfotografie arbeitet mit Bildgeschwindigkeiten zwischen 100 und 40.000 B/S. Für besondere Aufgaben der physikalischen Grundlagenforschung werden spezielle Plattenkameras verwendet

mit Aufnahmegeschwindigkeiten bis zu mehreren Millionen B/S.

Zeitraffung – Zeitdehnung

Erfolgen Filmwiedergabe und Aufnahme mit gleicher Bildgeschwindigkeit, so stimmen zeitlicher Filmablauf und Wirklichkeit überein; ist die Filmwiedergabe schneller, spricht man von Zeitraffung, ist sie langsamer von Zeitdehnung (Zeitlupe). Zeitlupenaufnahmen mit 2- bis 4facher

Zeitdehnung sind uns allen von Sportaufzeichnungen im Fernsehen bekannt. Mit der Hochgeschwindigkeitsfotografie kann man das tatsächliche Geschehen um das 1000- bis 2000fache verlängern.

Zwei Kamerasysteme

Man unterscheidet dabei zwei Kamerasysteme: Kameras, die während der Belichtung den Film anhalten (intermittierender Filmtransport) und Kameras, bei denen der Film während der Belichtung gleichmäßig durchläuft (kontinuierlicher Filmtransport). Die Abbildung 2 zeigt eine Kamera, die nach dem intermittie-

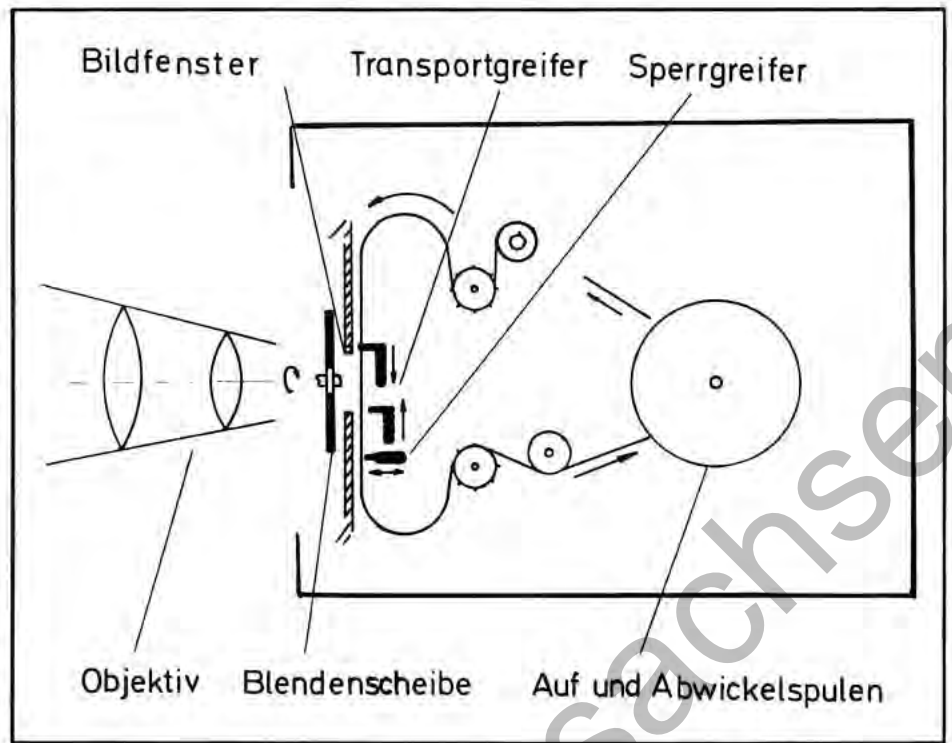
Abbildung 1: Hochgeschwindigkeitskameras nach dem Einsatz im Sicherheits-Testzentrum. Die Mitarbeiter G. Krams (am Fahrzeug) und P. Schneider beim Auswechseln der aufgenommenen Filme.





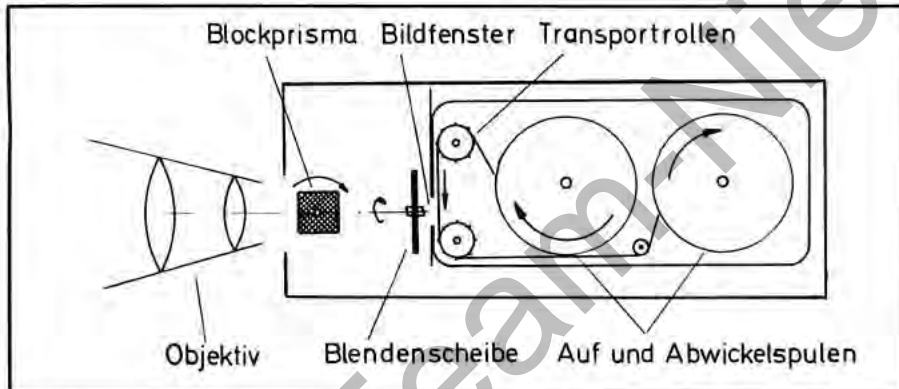
Abbildungen 2/2a: Schematische Darstellung einer Kamera mit intermittierendem Filmtransport. — Hochgeschwindigkeitskamera (Gehäuse geöffnet) für stationären Einsatz (16 bis 500 B/S).

renden System arbeitet. Die Bildgeschwindigkeit ist stufenlos von 16 bis 500 B/S einstellbar. Statt einer Schlitzblende, wie bei normalen Kameras, hat sie eine rotierende Scheibenblende mit zwei gegenüberliegenden Dunkelsektoren. Während eine Dunkelseite sich vor dem Bildfenster befindet, transportiert ein Greiferpaar den Film um jeweils ein Bild weiter, das dann mit einem Sperrgreiferpaar so lange festgehalten wird, bis der Hellsektor der Blendscheibe durchgelaufen und



mung der Belichtungszeit. Die Filmgeschwindigkeit ist in Stufen durch Getriebeübersetzungen und stufenlos durch Spannungsänderungen von 50 bis 1000 B/S einstellbar. Die Kamera ist so stabil

det werden. Die extrem kurze Belichtungszeit stellt hohe Anforderungen an die Ausleuchtung der zu filmenden Objekte. So ergibt sich z.B. bei einer Aufnahme mit 5000 B/S und einem Belich-



das Bild belichtet ist. Bei maximal eingestellter Bildgeschwindigkeit wiederholt sich dieser Vorgang 500mal in der Sekunde. Durch die ruckartigen Bewegungen werden so hohe Beanspruchungen an Film und Kamera gestellt, daß es technisch zur Zeit nicht möglich ist, Kameras mit höherer Bildgeschwindigkeit herzustellen.

Beim Aufpralltest

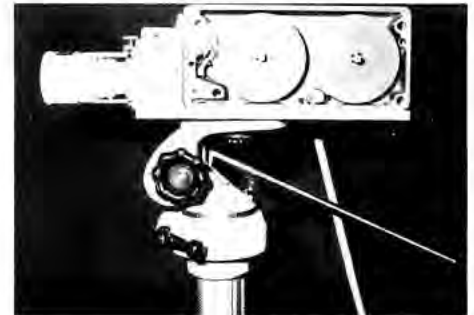
Die Abbildung 3 zeigt eine Kamera mit kontinuierlichem Filmtransport. Der Film läuft in einem von der Kamera trennbaren Magazin, angetrieben über Transportrollen, am Bildfenster vorbei. Mit gleicher Geschwindigkeit rotiert ein Blockprisma, welches das einfallende Licht synchron auf den vorbeilaufenden Film lenkt. Zwischen Bildfenster und Blockprisma rotiert eine Scheibenblende mit jeweils zwei Hell- und Dunkelsektoren zur Bestim-

konstruiert, daß sie beim Aufpralltest mitfahren kann. Ähnlich arbeitet die in Abbildung 4 dargestellte Kamera. Der Filmtransport erfolgt hier über eine große Transportrolle, die direkt mit dem Antriebsmotor gekoppelt ist. Die Kamera hat ein Blockprisma, bei dem die Ecken mit Dunkelsektoren abgedeckt sind; dadurch kann die Drehscheibenblende entfallen. Durch diese vereinfachte Bauweise sind Filmgeschwindigkeiten bis 10.000 B/S mit vierseitigem und 20.000 B/S mit achtseitigem Prisma möglich.

Anforderung an das Filmmaterial

Hochgeschwindigkeitskameras stellen extreme Anforderungen an das Filmmaterial. Die Filme sind deshalb beidseitig perforiert, aus besonderem Trägermaterial und oberflächengewachst. Bei Bildgeschwindigkeiten über 5000 B/S müssen sogar ausgewuchtete Filmspulen verwen-

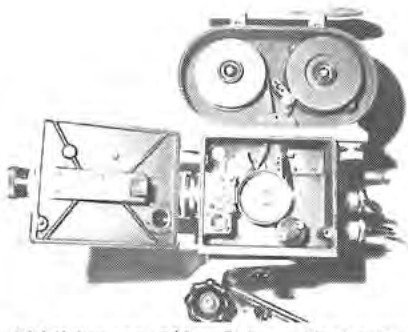
Abbildungen 3/3a: Schematische Darstellung einer Kamera mit kontinuierlichem Filmtransport. — Stoßfeste Hochgeschwindigkeitskamera für 50 bis 1000 B/S.



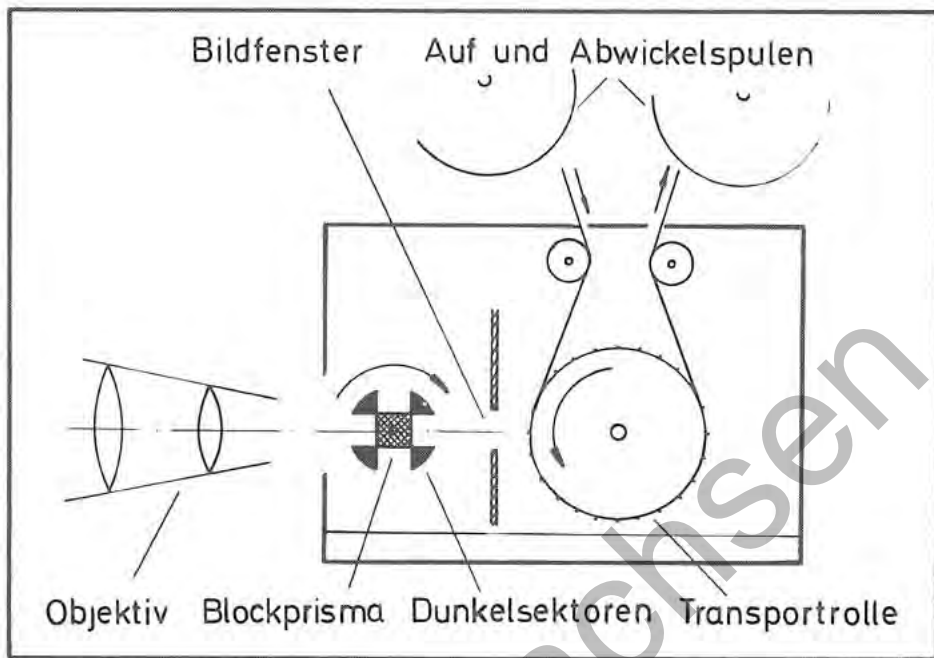
tungsfaktor (Verhältnis Belichtungs- und Dunkelphase) von 1 : 4 eine Belichtungszeit von 1/20.000 Sek. Da es meist sehr schwierig ist, die notwendige Beleuchtungsstärke zur Verfügung zu stellen, müssen Hochgeschwindigkeitsfilme sehr lichtempfindlich sein und einen großen Belichtungsspielraum haben.

Anwendungsgebiete

Hauptanwender bei Opel ist das Sicherheits-Testzentrum, in dem gegenwärtig 12 Hochgeschwindigkeitskameras im Einsatz sind (Stückkosten 20.000 bis 30.000 DM je nach Zubehör). Ob bei Crashtests (Abbildung 1) oder anderen dynamischen Untersuchungen an Innenraumteilen, immer sind Hochgeschwindigkeitsfilme nö-



Abbildungen 4/4a: Schematische Darstellung einer vereinfachten Kamera mit kontinuierlichem Filmtransport. – Hochgeschwindigkeitskamera für stationären Einsatz (Gehäuse geöffnet) und Aufnahme-geschwindigkeiten von 500 bis 10.000 B/S.



tig, um die extrem schnellen Bewegungsabläufe für die Augen von Testingenieur und Konstrukteur sichtbar zu machen. Bei einem Frontalaufprall gegen die Mauer wird das Versuchsfahrzeug mit 50 km/h in etwa 1/10 Sek. zum Stillstand gebracht. Hierbei sind Filmaufnahme-geschwindigkeiten von 400 bis 1500 B/S je nach Kamera und Testanforderung notwendig, um das Ereignis für eine Auswertung ausreichend zu dehnen.

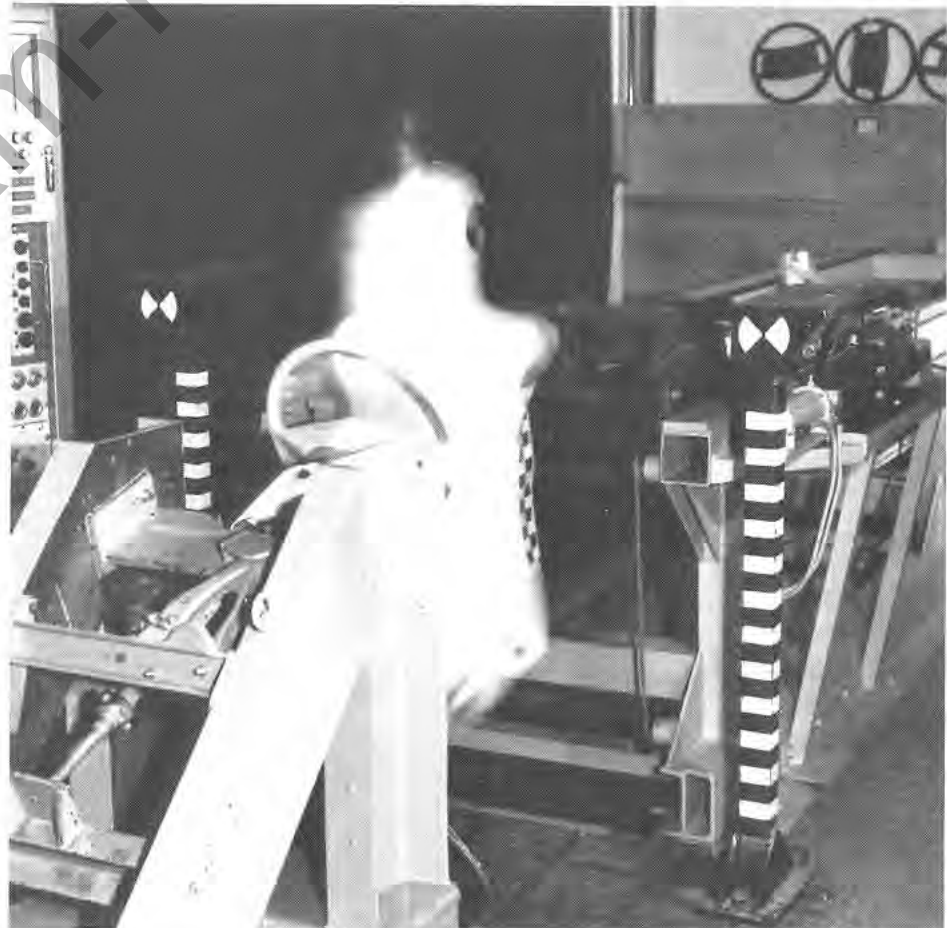
Auch bei gelegentlichen Einsätzen in anderen Arbeitsgebieten (PEK und Produktion) haben sich Hochgeschwindigkeitsfilme als wertvolle Hilfe bei der Fehlersuche erwiesen, gleichgültig ob es sich dabei um das Schwingungsverhalten von Fahrzeugteilen oder um Störungen im Produktionsablauf (Nähfehler bei Sitz-

bezügen, ungewöhnliche Verschleißerscheinungen bei der Reifenmontage usw.) handelte. Der Einsatzbereich von Hochgeschwindigkeitskameras ist äußerst umfangreich und die vorhandenen Möglichkeiten sind sicher noch nicht erschöpft.

G. Z.

Schnappschuß aus der PEK

Sicherheitsversuche: Beim Frontalaufprall hat das Lenkrad einen wesentlichen Einfluß auf das Verletzungsrisiko des Fahrers, ob gegurtet oder nicht. Deshalb muß ein sicheres Lenkrad so ausgebildet sein, daß es die Brust des nicht angeschnallten Fahrers mit guter Anpassung an den Brustkorb weich abfängt und dabei die kinetische Energie durch gezielte Verformung von Lenkrad und Maschengitter umwandelt, ohne schwerwiegende Verletzungen des Insassen zu verursachen. Weiter ist wichtig, daß es bei einem schweren Unfall den Kopf des angeschnallten Fahrers weich auffängt, das heißt, einen möglichen Kopfaufprall gezielt mit ertragbarer Verzögerung ablaufen läßt. Im Sicherheitszentrum P 4 der PEK werden Lenksysteme auf ihr Unfallverhalten untersucht. Auf dem Lenkschlitten (Bild) wird ein Oberkörper torso (35 kg) mit etwa 25 km/h gegen ein im starren Bock prod. montiertes Lenksystem geschossen. Mit einem drei-axialen Meßwertaufnehmer werden dabei die Reaktionskräfte zwischen Lenkrad und Lenksäule ermittelt. Die Krafthöhe und deren zeitlicher Verlauf geben dem Entwicklungsingenieur wertvolle Hinweise über Energieaufnahmefähigkeit und Verformungsverhalten von Lenksystem und Lenkrad.



KONTAKTSTUDIUM

Neue Kurse und Vorträge zur Weiterbildung

Die schnelle Weiterentwicklung der Naturwissenschaften und deren Anwendungsgebiete macht eine berufliche Weiterbildung der auf diesen Gebieten Tätigen mehr und mehr notwendig. Aus diesem Grunde wird im Kontaktstudium an der Fachhochschule in Rüsselsheim wieder ein Kurs- und Vortragsprogramm angeboten, das sich vorwiegend an Techniker, Ingenieure und Lehrkräfte wendet. Die Anmeldung zu den Kursen erfolgt in der Geschäftsstelle der Volkshochschule in Rüsselsheim, Rathaus, Pavillon Mainstraße, Tel. 06142-600339. Sämtliche Kurse und Vorträge des „Kontaktstudiums“ finden in der Fachhochschule in Rüsselsheim, Am Brückweg 26, Tel. 64094, statt. Beginn der Kurse im Wintersemester 1978/79

am 2. Oktober 1978. Nachstehende eine Übersicht über das Veranstaltungsprogramm:

KURSE

Grundlagen der Physik in experimenteller Demonstration;

Höhere Mathematik – Grundkurs;

Höhere Mathematik – Aufbaukurs;

Ingenieur-Statistik;

Wertanalyse in Konstruktion und Fertigung;

Mikroprozessoren in technischen Anwendungen;

Praktikum Mikroprozessoren;

Elektrotechnisches Praktikum;

Oszillographenmeßtechnik;

Sicherheit und Schutz elektrischer Einrichtungen in Industrie und Haushalt;

Entwurf digitaler Schaltungen;

Technische Akustik – Lärmschutz;

Feuchtigkeits- und Wärmeschutz im Hausbau;

Umweltschutz durch Abwasserreinigung und geordnete Abfallbeseitigung;

Psychologie der Persönlichkeit;

Einführung in das Medium Fotografie mit Übung im fotografischen Gestalten.

EINZELVORTRAG

Die Philosophie gutmütiger Fahrwerke.

VORTRAGSREIHE

„Einführung in das Gebiet der Thermoplastischen Kunststoffe“

Übersichtsreferat:

a) Kennen und Erkennen von Kunststoffen (Experimentalvortrag);

b) Polyolefine: Hostalen und Hostalen PP; Polystyrol und Polyvinylchlorid (PVC);

Technische Kunststoffe Hoechst: Verarbeitung und Anwendungen.



Opel-Sportbus für Rüsselsheimer Sportler

Den Rüsselsheimer Spitzen-Mannschaften, die in der Bundesliga um Siege und Punkte kämpfen (Judokas, Volleyball-Spielerinnen, Hockey-Sportler) und daher weite Anfahrten zu den Wettkampfstätten in Kauf nehmen müssen – dazu zählen auch die Ruderer der Opel-Stadt – hat das Werk vor kurzem einen Opel-Sportbus zur Verfügung gestellt. Der Bedford-Blitz-Kombi wird in Zukunft wechselweise von den Vereinen in Anspruch genommen. Werkstattmäßig betreut wird das ganz in weiß lackierte und mit Emblemen der einzelnen Sportdisziplinen versehene Fahrzeug im Werk. Unser Foto hält den Moment der Übergabe fest. Von links: Werner Böhme, Vereinsvorsitzender des Rüsselsheimer Ruder-Klubs, dem auch die Hockey-Abteilung angegliedert ist,

Norbert Weil, Vorsitzender des Judo-Clubs, W. Majer, Öffentlichkeitsarbeit, und Karl Balß, Beschaffungswesen, Vorsitzender der Turngemeinde Rüsselsheim 1862, zu deren Sparten auch Volleyball gehört.



Neu im Betriebsrat

Betriebsrat Heinz Jakob hat am 15. August 1978 sein Mandat niedergelegt. Als Ersatzmann von der Liste 7 ist Helmut F r i e ß (Bild) nachgerückt.

ZITATE

„Das Fürchten lehren...“

„... Bleibt als Fazit festzustellen, daß Opel mit dem SENATOR ein ernstzunehmendes, auf Anhieb überzeugendes Fahrzeug geschaffen hat, das die etablierte Konkurrenz das Fürchten lehren könnte. Und man hat in Rüsselsheim gerade auf den Gebieten Erstaunliches geleistet, auf denen die Konkurrenz schon langjährige Erfahrung besaß. Das unterstreicht einmal mehr die Ernsthaftigkeit, mit der Opel als Dritter im Bunde in die Geschäftsetage der Automobil-Oberklasse vordringen will.“

Werner Müller
in einem Vergleichstest
der „Auto-Zeitung“

„Bester unter Besten“

„... Unabhängig von diesen Imponderabilien, die letztlich über Leben und Tod eines Modells entscheiden können, bleibt im Rahmen einer solchen aktuellen Automobileinschätzung, wie sie hier versucht wird, festzustellen, daß der SENATOR unbestritten eine neue Alternative in der europäischen Oberklasse darstellt. Mit ihm präsentiert sich ein Fahrzeug, das nicht nur technisch und ästhetisch auf der Höhe seiner Zeit ist, sondern in einigen Disziplinen sogar Bester unter den Besten.“

Peter Klinkenberg
in der „Frankfurter Rundschau“

Abschiedsfeier für die Auszubildenden

„Ich glaube, daß wir jetzt die richtige Form für zukünftige Abschlüßveranstaltungen gefunden haben“, meinte Peter Jahn, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, am Ende eines kürzlich stattgefundenen überaus gelungenen Abschiedstages für die Auszubildenden des Rüsselsheimer Werkes, die in diesem Jahr ihre Prüfung erfolgreich absolviert hatten. Der Abschlußtag begann erstmals wieder mit einer Freisprechungsfeier, an der Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt die Festansprache vor den 160 Absolventen und den zahlreich geladenen Vertretern aus kaufmännischen und technischen Ab-

teilungen hielt. In seiner Rede hob er hervor, daß sich trotz erhöhter Einstellungsquoten an Auszubildenden die Zahl derer, die das Ausbildungsziel nicht erreichten, weiter verringert habe, worin sich nicht zuletzt eine größere Lernbereitschaft der Auszubildenden widerspiegeln.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen hatten die jungen Mitarbeiter dann Gelegenheit, an einer Fahrt zum Prüffeld Dudenhofen teilzunehmen. Aus nächster Nähe konnten sie dort Crash- und Reifenaufschlitztests miterleben. Der Dudenhofen-Ausflug endete schließlich in der Stadt-

halle Rüsselsheim, wo die Prüfungsabsolventen gemeinsam mit ihren ehemaligen Auszubildenden, Meistern, Lehrern und den neuen Vorgesetzten einen geselligen Abschlußabend feierten, bei dem die Kapelle „Die Apollos“ zum Tanz aufspielte. Stürmischen Beifall ernteten zwei „Opel-Stifte“ mit einer humoristischen Gesangseinlage, in der sie ihre ehemaligen Auszubildenden „durch den Kakao“ zogen. Höhepunkt war eine groß angelegte Tombola, bei der es neben Cassettenrecordern, wertvollen Buchpreisen auch eine Reiseschreibmaschine und ein tragbares Fernsehgerät zu gewinnen gab. „Ganz schön duftete.“ Ein besseres Urteil als diese Meinung eines Teilnehmers hätten die Veranstalter nicht erhalten können.

Wir gedenken

Rüsselsheim

D. M. Hadi Lgasi, Ersatzf.-Fabr.
geb. 1926 gest. 11.6.78

Kurt Lange, Rentner
geb. 8.11.13 gest. 13.6.78

Heinrich Urban, Rentner
geb. 8.5.99 gest. 16.6.78

G. Hartwich, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 30.5.41 gest. 17.6.78

Gustav Henkel, Rentner
geb. 30.5.04 gest. 17.6.78

Johann May, Rentner
geb. 28.6.07 gest. 17.6.78

Georg Treusch, Rentner
geb. 15.2.08 gest. 18.6.78

Rudolf Bauer, Rentner
geb. 19.1.05 gest. 21.6.78

Wilhelm Bender, Rentner
geb. 19.5.05 gest. 21.6.78

Georg Ihrig, Rentner
geb. 4.5.00 gest. 21.6.78

Franz Bergmann, Rentner
geb. 29.11.02 gest. 22.6.78

Hans Georg Pose, Rentner
geb. 25.7.13 gest. 22.6.78

Philipp Seybel, Rentner
geb. 29.8.07 gest. 22.6.78

Heinrich Lang, PV Preßwerk
geb. 28.3.21 gest. 23.6.78

Martin Nicolay, Rentner
geb. 15.10.13 gest. 23.6.78

Philipp Boldt, Rentner
geb. 9.12.06 gest. 24.6.78

Wilhelm Kaul, Rentner
geb. 6.11.06 gest. 24.6.78

Otto Siehslack, Energieerzeugung
geb. 19.8.20 gest. 24.6.78

Franz Dilly, Rentner
geb. 16.7.98 gest. 27.6.78

Herbert Schäl, Rentner
geb. 26.12.14 gest. 27.6.78

Johannes Lapp, Rentner
geb. 6.9.00 gest. 30.6.78

Adam Nostadt, Rentner
geb. 29.3.03 gest. 30.6.78

Heinr. Ruckelshausen, Ordnungsd.
geb. 19.3.16 gest. 30.6.78

Konrad Schätz, Rentner
geb. 25.2.12 gest. 30.6.78

Daniel Gaubatz, Rentner
geb. 16.7.95 gest. 1.7.78

Ignatz Keßler, Beschäd.-Eins.
geb. 7.11.31 gest. 3.7.78

Johann Möller, Rentner
geb. 31.10.02 gest. 3.7.78

Peter Rausch, Rentner
geb. 30.6.02 gest. 3.7.78

Karl Weitzel, Rentner
geb. 13.6.05 gest. 5.7.78

Lisette Zerbe, Rentnerin
geb. 12.6.05 gest. 5.7.78

Wilhelm Schneider, Rentner
geb. 15.12.04 gest. 8.7.78

Georg Tremper, Rentner
geb. 10.5.97 gest. 9.7.78

Sebastian Degünther, Rentner
geb. 28.2.08 gest. 12.7.78

Wilhelm Rauch, Rentner
geb. 13.8.08 gest. 13.7.78

Herm. Weimer, Kar.-Fertigmont.
geb. 8.1.32 gest. 14.7.78

Heinrich Müller, Rentner
geb. 26.11.04 gest. 16.7.78

Emilie Kaufmann, Rentnerin
geb. 7.6.07 gest. 17.7.78

Georg Kaltenbach, Rentner
geb. 8.9.12 gest. 18.7.78

Nikolaus May, Rentner
geb. 12.2.01 gest. 18.7.78

Karl Schäfer, Rentner
geb. 11.3.11 gest. 18.7.78

Eberh. Schubert, Wagenendmont.
geb. 9.7.26 gest. 18.7.78

Fritz Engroff, Rentner
geb. 8.2.08 gest. 19.7.78

Georg Schalle, Rentner
geb. 10.12.04 gest. 19.7.78

Rudolf Zulauf, Rentner
geb. 27.2.01 gest. 19.7.78

Corrado Saoncella, Getriebebau
geb. 19.5.23 gest. 20.7.78

R. Hazenberg, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 30.4.40 gest. 22.7.78

Alfred Lenz, Rentner
geb. 2.2.02 gest. 22.7.78

Albert Kay, Rentner
geb. 21.5.14 gest. 23.7.78

Johann Sandel, Rentner
geb. 29.9.01 gest. 23.7.78

Hedwig Ditt, Rentnerin
geb. 27.5.11 gest. 24.7.78

Philipp Klein, Rentner
geb. 21.7.19 gest. 24.7.78

Willi Metz, Rentner
geb. 25.5.01 gest. 24.7.78

Hasan Ümit, Kar.-Gerippebau
geb. 2.1.31 gest. 25.7.78

Rudolf Wirges, Modellschreinerei
geb. 25.7.30 gest. 28.7.78

Karl Möller, Rentner
geb. 21.11.89 gest. 29.7.78

Georg Kohlmann, Rentner
geb. 8.11.94 gest. 30.7.78

Johannes Schneider, Rentner
geb. 23.3.96 gest. 30.7.78

Adam Beck, Rentner
geb. 13.11.10 gest. 2.8.78

Franz Löbig, Rentner
geb. 24.6.98 gest. 2.8.78

Gustav Schneider, Rentner
geb. 5.4.09 gest. 2.8.78

Anna Atzinger, Rentnerin
geb. 11.1.24 gest. 3.8.78

Georg Pfeifer, Rentner
geb. 18.5.05 gest. 3.8.78

Peter Caspari, Rentner
geb. 5.5.12 gest. 4.8.78

Karl Dickmann, Rentner
geb. 30.8.14 gest. 5.8.78

Ernst Huster, Rentner
geb. 7.4.17 gest. 5.8.78

Karl Greim, Materialabt.
geb. 4.10.19 gest. 7.8.78

Eugen Wörsdörfer, Rentner
geb. 9.6.14 gest. 7.8.78

Hermann Raupach, Rentner
geb. 12.11.20 gest. 8.8.78

Georg Schleidt, Rentner
geb. 28.5.05 gest. 8.8.78

Heinrich Wolf, Rentner
geb. 16.8.03 gest. 8.8.78

Johann Kessel, Rentner
geb. 8.10.97 gest. 10.8.78

Georg Kuß, Rentner
geb. 23.9.12 gest. 10.8.78

Peter Nauheimer, Rentner
geb. 5.6.90 gest. 11.8.78

Richard Steidl, Rentner
geb. 28.3.09 gest. 14.8.78

Heinz Thomas, Fertigbearbeitung
geb. 4.10.19 gest. 14.8.78

Italo Mammarella, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 15.2.41 gest. 13.8.78

Heinz Hübner, Ersatzf.-Fabr.
geb. 7.2.25 gest. 15.8.78

Georg Josten, Rentner
geb. 18.6.10 gest. 16.8.78

Lothar Moitzat, Instandhaltung
geb. 22.7.42 gest. 16.8.78

Hans Truxa, Werkschutz
geb. 25.5.57 gest. 16.8.78

Ludwig Willnow, Rentner
geb. 27.7.02 gest. 18.8.78

Ludwig Benz, Rentner
geb. 3.1.00 gest. 19.8.78

Wilhelm Schick, Rentner
geb. 20.11.08 gest. 20.8.78

Bochum

Mohamed Jollouli, Karosseriebau
geb. 16.11.51 gest. 15.6.78

Jürgen Schweng, Chassis I
geb. 17.12.57 gest. 20.6.78

Hans Graf, Mat.-u.Prod.Ktr.
geb. 8.5.25 gest. 22.6.78

Arnold Rikowski, Qual.Ktr.u.Insp.
geb. 7.5.42 gest. 3.7.78

Max Lewandrowski, PV Werk II
geb. 7.3.34 gest. 11.7.78

Walter Krater, Mat.-u.Prod.Ktr.
geb. 16.7.24 gest. 12.8.78

Kaiserslautern

Hartwig Wirth, Inspektion
geb. 7.12.36 gest. 24.6.78

Hans Hautz, Werksanlagen
geb. 15.7.49 gest. 18.7.78



WERK BOCHUM

Dem Tüchtigen gehört die Welt ...

Abschlußprüfung Sommer 1978: 56 Auszubildende unseres Bochumer Werkes mußten unter Beweis stellen, ob die eigenen und die Bemühungen der Lehrer und Ausbilder erfolgreich waren. 44 junge Männer waren in den Berufen Werkzeugmacher, Maschinenschlosser, Betriebschlosser, Dreher, Revolverdreher, Universalfräser, Elektroanlagen-Installateur ausgebildet worden, dazu 12 junge Damen als Bürogehilfinnen.

Gute Ergebnisse

Bei den gewerblichen Auszubildenden wurden im wahrsten Sinne des Wortes gute Ergebnisse erzielt. 16 Prüflinge konnten die Prüfung ein halbes Jahr früher ablegen. In der Sparte „Fertigkeiten“ erreichten 7 Auszubildende sehr gut, 16 gut, 18 befriedigend und 3 ausreichend. Bei den „Kenntnissen“ sah es so aus: 10 Prüflinge erreichten gut, 24 befriedigend, 9 ausreichend, einer mangelhaft. 11 Auszubildende machen noch weiter und erhielten Ausbildungsverträge als Energieanlagen-Elektroniker. Bei den weiblichen Auszubildenden gab es bei den „Fertigkeiten“ 5mal gut, einmal befriedigend, einmal ausreichend und 5mal mangelhaft; bei den „Kenntnissen“ 3mal gut, 7mal befriedigend und 2mal ausreichend. Ein gewerblicher Auszubildender und 5 Bürogehilfinnen erfüllten die Anforderungen der Prüfung – leider – nicht.

Lossprechungsfeier

Es ist alte Handwerkssitte, daß man die „Lehrlinge“, heute sagt man ja Auszubildende, nach bestandener Prüfung von den Pflichten der Ausbildung losspricht. Das hat die Abteilung Berufsausbildung am 21. August getan. Die „Glücklichen“ waren in den Speisesaal D 1 geladen worden, unter ihnen Ausbilder, Vertreter der Personalabteilung, Betriebs- und Abteilungsleiter der Abteilungen, in denen die jungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jetzt eingesetzt sind, dazu natürlich der Betriebsrat sowie die Jugendvertretung.

Betrieb als Lebensraum

H. Plattfaut, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, begrüßte die Anwesenden und betonte, wie wichtig eine gute Berufsausbildung sei und wie man sie nutzen müsse. Man dürfe den Betrieb nicht nur als Produktionsstätte sehen, sondern auch als Lebensraum. Durch das Verhalten und

den Willen zur Mitverantwortung werde das Betriebsklima bestimmt und letztlich dadurch der Erfolg des Unternehmens. Er rief die Jugendlichen zur Mobilität und Weiterbildung auf, gab die Prüfungsergebnisse bekannt, dankte allen, die sich um die Ausbildung bemüht haben und schloß mit dem persönlichen Glückwunsch zur bestandenen Prüfung.

Glückwünsche der Werksleitung

Dr. B. Prein, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, überbrachte danach die Glückwünsche der Werksleitung. Er stellte fest, daß nunmehr 1.113 Auszubildende im Werk Bochum ihre Ausbildung mit der Abschlußprüfung beendet haben. Von diesen seien noch 560 bei uns tätig. Hinzu kämen 73, die bei der Bundeswehr oder zum Studium beurlaubt seien. 17 hätten es bereits zum Ingenieur gebracht. Dr. Prein erwähnte noch, daß in diesem Jahr 136 Jugendliche eine Ausbildung bei uns begonnen haben, das seien 16 mehr als im

letzten Jahr. Die Zahl soll noch im Laufe der Jahre auf 145 gewerbliche und 15 kaufmännische Auszubildende gesteigert werden. Er hob hervor, daß erstmalig 4 Mädchen den Beruf des Elektrikers bzw. Drehers erlernen wollen.

Dank an die Ausbilder

Im Verlauf seiner Ausführungen ging Dr. Prein auch auf die Probleme der Übernahme ins Arbeitsverhältnis nach bestandener Prüfung ein und kam auf die kurz vor der Fertigstellung stehende neue Lehrwerkstatt zu sprechen, mit der nun auch die Erwachsenenbildung erweitert und verbessert werden könne. Zum Schluß dankte er den Ausbildern und wünschte Erfolg und Zufriedenheit im beruflichen Leben. P. Jaszczyk, Betriebsrat, und H. Möhnke, Jugendvertretung, sprachen abschließend, dankten ebenfalls den Ausbildern und gratulierten den jungen Kolleginnen und Kollegen. Weitere Programmpunkte waren die Aushändigung der Prüfungsdokumente. Danach gab es einen Imbiß.



Die „Azubis“ werden aus dem Ausbildungsvertrag entlassen.



Plauderei beim Imbiß. Man spricht über Vergangenheit und Zukunft.

Personalien

Am 1. August 1978 traten im Werk Bochum folgende Organisationsänderungen in Kraft:

A. Sattler wurde zum Leiter der Hauptabteilung Produktionsvorbereitung Werk I ernannt und berichtet dem Leiter der Fertigung und technischen Bereiche, H. G. Dörr.

S. Näser ist zum Leiter der Planung und Verwaltung Produktionsvorbereitung Werk I ernannt worden und berichtet dem Leiter der Produktionsvorbereitung Werk I, A. Sattler.

G. Parthesius wurde zum Betriebsleiter Preßwerk und W. Krogull zum Schichtbetriebsleiter Preßwerk ernannt. Beide Herren berichten dem Hauptabteilungsleiter Preßwerk, H. Dörr. — G. Labudde ist zum Schichtbetriebsleiter Karosseriewerk ernannt worden und berichtet dem kommissarischen Hauptabteilungsleiter Karosseriewerk, W. Hauffe.

D. Nowak und E. Weber wurden zu Nachtbetriebsleitern ernannt. Beide berichten dem Leiter der Fertigung und technische Bereiche, H. G. Dörr. Sie werden abwechselnd die Gesamtaufsicht während der Nachtschicht in den Bochumer Werken übernehmen.



A. Sattler



S. Näser

G. Parthesius

W. Krogull



G. Labudde

D. Nowak

E. Weber

In wenigen Zeilen

Wie bereits angekündigt, findet vom 18. bis 20.9.1978 im Werk I und vom 25. bis 26.9.1978 im Werk II wieder eine Blutspendeaktion statt. Sie wird vom DRK-Blutspendedienst durchgeführt. Um einen reibungslosen Ablauf der Aktion zu



Internationale Spitzensportler zu Gast

Nationalmannschaftsfahrer aus der UdSSR, Polen und Bulgarien, die in Bochum an einem Straßenrennen des RV Sturmvogel um den „17. internationalen Schultheiss-Preis“ teilgenommen hatten, waren während ihres Aufenthaltes in der Stadt Gäste unseres Werkes. Die Gruppe von 30 Personen — einschließlich Dolmetscher und Begleiter — wurde von H. Schwenderling, Produktionsleiter Werk I,

am Werksmodell im Empfangsraum D 1 begrüßt. Bei der anschließenden Werksbesichtigung zeigten sich die Sportler sehr interessiert und stellten dem Werksführer viele Fragen. Zum Dank für die erwiesene Gastfreundschaft überreichten sie Wimpel und Anstecknadeln ihrer Heimatvereine. Unser Bild zeigt die Gäste während des Einführungsgespräches am Werksmodell im Empfangsraum D 1.

gewährleisten, werden die Meldekarten mit einem entsprechenden Termin (Tag und Uhrzeit) über die Vorgesetzten an die Spender zurückgegeben. Bitte die angegebenen Zeiten einhalten.

Am 22. und 23. August fanden im Werk I und II Schwerbehinderten-Versammlungen statt. Auf der Tagesordnung standen u.a. Bericht des Schwerbehinderten-Vertrauensmannes, Neues aus dem Behindertenrecht und Bericht der Hauptfürsorgestelle Münster.

Die Wahl des Vertrauensmannes der Schwerbehinderten findet am 26. September 1978 statt. Sie wird als Briefwahl durchgeführt. Alle Wahlberechtigten erhalten die Wahlunterlagen durch die Post zugestellt.

Die nächsten Betriebsversammlungen sind am 5. Oktober im Werk I und am 6. Oktober 1978 im Werk II.

Die Spielzeit '78/79 der Schauspielhäuser beginnt Mitte September. Die Theaterpläne werden dann an den Anschlagtafeln im Werk ausgehängt und an den Portalen zum Mitnehmen ausgelegt. Theaterkarten für die Schauspielhäuser in Bochum, Dortmund, Gelsenkirchen und Essen werden wie immer durch die Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407 vermittelt.



Informations-Stand

Während des Bochumer Ausländer-Festivals „Kernade international“ vor einigen Wochen hatte der Internationale Bund für Sozialarbeit — Jugendsozialwerk e.V. — der unsere acht Wohnheime betreut, einen Informations-Stand errichtet. Hier wurde über Sinn, Zweck und Aktivitäten des Jugendsozialwerkes berichtet. Auf einer Tafel des Standes waren unsere Opel-Wohnheime abgebildet; ein Handzettel informierte über weitere Einzelheiten.



Die Zeche Dannenbaum in der Blütezeit etwa um 1940.



Abbrucharbeiten der Kokerei 1960.

Neue Bauten auf historischem Grund

Zur Zeit wird an etlichen Stellen im Werk I in Bochum-Laer und im Werk II in Bochum-Langendreer gebaut. Es handelt sich um Neu- oder Erweiterungsbauten. Als man nun kürzlich mit den Ausschachtungsarbeiten an der Westseite des Baus D 3 in Bochum-Laer begann, stieß man plötzlich auf alte Mauerreste.

Bei der Errichtung des Werkes im Jahre 1960 auf dem ehemaligen Gelände der Zeche Dannenbaum hat es bekanntlich umfangreiche Erdbewegungsarbeiten gegeben. Die alten Gebäude der Zeche und der Kokerei wurden damals abgebrochen und das Gelände eingeebnet. Insgesamt waren es 2,2 Millionen Kubikmeter Erde,

die bewegt worden sind. Als im Oktober 1962 die Autoproduktion in Bochum begann, war vom Bergbau, der über Jahrhunderte das Bild Bochums geprägt hatte, nichts mehr zu sehen. In Bochum-Laer ist nur noch das ehemalige Verwaltungsgebäude der Zeche Dannenbaum – heute Bau D 8, Sitz der Personal- und Sozialabteilung – erhalten.

Bei den freigelegten Gebäuderesten muß es sich um Bauten der Kokerei Dannenbaum handeln. Die Anfänge der Zeche Dannenbaum gehen bis in das Jahr 1737 zurück. Es ist anzunehmen, daß der Bergbau im sogenannten „Felde Dannenbaum“, wenn auch primitivster Art, bedeu-

tend älter ist. 1863 wurden die ersten Koksöfen errichtet. 1867 war die Kokerei in der Lage, 35 t Koks je Tag herzustellen, womit die ganze Feinkohle verwertet wurde. 1910 erreichte die Zeche ihre höchste Förderung. Die Jahresmenge betrug damals 727.211 t. In besten Zeiten zählte die Schachthanlage über 3.000 Mann Belegschaft. 1958 wurde die gesamte Kohleförderung auf der Nachbaranlage „Prinz Regent“ zu Tage gehoben. 1959 legte man die Zeche Dannenbaum still.

Bereits 1960 nahm Opel Besitz vom gesamten Gelände. Unsere Bilder lassen die Vergangenheit wieder etwas lebendig werden und zeigen den „historischen Grund“, auf dem die neuen Bauten errichtet werden.



Freigelegte Fundamente der Kokerei.



Der Bagger frißt sich in den historischen Grund. Im Hintergrund der Bau D 1.

Tierpark Bochum wird ausgebaut

Der Bochumer Tierpark wird sich nach dem Endausbau so darbieten, daß er sich, was die Qualität anbetrifft, mit Großzoos vergleichen kann. Bei der Anordnung der Tiergruppen wird ein sinnvoller Zusammenhang hergestellt, so daß dem Besucher nichts entgeht. Mehr als die Hälfte der Fläche nimmt die Vogelwelt ein.

Der Weg ab Eingang führt vorbei an Flamingos, Sittichen, Exoten, Edelreiher und Ibis, Fischreiher, Eulen, Limikolen, Enten, Gänsen und Fasanen. Im Zentrum dieses ersten Teils liegt eine Flughalle für exotische Vögel. Hier sind außerdem die Affen und die Bären angesiedelt. Den Abschluß bilden ein Aquarium und später auch ein Terrarium.

Jenseits der Fußgängerunterführung findet man die Katzen, Wölfe, Kleinraubwild, Seehunde und Pinguine, Stelzvögel, Schreitvögel, Waldvögel und Greifvögel. Für die letztgenannten beiden Vogelgruppen wird je ein Fluggehege gebaut. Es wird für die Greifvögel etwa 10 Meter hoch sein.

Hinzu kommt der Pferdestall mit Hof und im Mittelpunkt ein Kinderzoo. Hinter Holzpfählen können Kinder mit Haustieren spielen, mit Ziegen, Lämmchen, Schweinen, Kälbchen, nebenan auch mit Meerschweinchen. Für die Tiere wird eine Ruhezone eingerichtet, damit sie sich von den Kindern auch einmal zurückziehen können. Am äußersten Ende des Tierparks findet man abgesperrt von Publikumsverkehr Gehege für die Zucht und eine Quarantänestation.

Insgesamt 80 Vitrinen, Gehege, Käfige oder andere Lebensbereiche werden dem

Besucher dargeboten. Hinzu kommen 12 Wasserbecken, die größten für die Seehunde und Pinguine, für Enten und Gänse, für Flamingos, Stelzvögel und für die Bären. Bis 1985 sollen alle Pläne verwirklicht werden. Nach der Streichelwiese kommt voraussichtlich das Schreitvogelgehege an die Reihe, ebenso ein neues Gehege für die Limikolen, zu deutsch Schnepfenvögel.

Fluggehege und die Unterkunft für die Wölfe sind jeweils ein ganzes Jahresprogramm. Das Terrarium wird wahrscheinlich zuletzt gebaut. Bei den Katzen geht es nur noch um Ergänzungen. Die Waschbären will der Tierpark abgeben, weil sie sich als Nachttiere dem Besucher ohnehin kaum zeigen.

Die Neuordnung ist naturgemäß auch mit neuer Wegeführung verbunden. Daß alles in Etappen und kleinen Schritten vor sich geht, hat auch einen Vorteil. Der Tierpark wird sich in keiner Phase in eine Baustelle verwandeln, die den Besucher abhält.

Insgesamt 235 Tierarten besitzt gegenwärtig der Tierpark, darunter allein 138 Vogelarten, wobei der Akzent bei europäischen Vögeln liegt. Die Gesamtzahl der Tiere hat die Tausendergrenze gerade überschritten.

Der Tierpark ist täglich geöffnet, Einlaß bis eine Stunde vor Einbruch der Dunkelheit – in den Sommermonaten bis 19 Uhr. Auf dem 2 ha großen Areal des Tierparks sind zur Zeit 1000 Tiere untergebracht. Auf dem Bild die Bären-Familie.



Am Rande notiert

...Schon „Schrott“?

„Opa, hier nicht, hier sitzen wir“, so wurde ich vor kurzem im Speisesaal angepöffen. Wir, das waren ein paar Stifte – Auszubildende sagt man ja heute – die nicht gerade schüchtern am Tisch saßen und das Essen einnahmen. Ich habe zunächst nichts gesagt und am Nebentisch Platz genommen. Nachher habe ich mich im Spiegel beguckt. Noch keine 50 Jahre, keine Glatze, wohl ein paar graue Härchen, gut rasiert, keine Falten im Gesicht, einigermaßen aufrechter Gang, abgeschlossen und kein Freund von Traurigkeit. Und ausgerechnet ich soll schon zum alten Eisen gehören? Ja, „Opa“, haben sie gesagt, diese jungen Dinger. Wir sprachen in der Abteilung über diesen Vorfall. Die einhellige Meinung: Mit 30 Jahren bist du für die heutige Jugend schon Schrott, zählst du zu den Alten

Ich habe zu meinen Enkelkindern ein gutes Verhältnis. Sie kommen oft mit Fragen und Problemen zu mir. Ich laß' mir dann Zeit. Wir haben schon Stunden diskutiert. Ihnen habe ich die Geschichte aus dem Speisesaal erzählt. „Opa, mach Dir nichts draus, das war bestimmt nicht so ernst gemeint. Wir Jugendlichen haben es nicht immer einfach. Ihr Großen behandelt uns oft wie kleine Kinder, und dann reagieren wir halt so“, hat mich mein Enkel Ralf belehrt. Verdammte, ich konnte ihm nicht ganz unrecht geben, habe das allerdings nicht offen zugegeben.

Vielleicht hätte ich mit dem jungen Mädchen im Speisesaal sofort reden sollen. Das scheint mir überhaupt das Problem zu sein. Die Jungen und die Alten sollten vielmehr miteinander reden. Vielleicht fallen dann die Vorurteile. Eines solltet Ihr jungen Menschen uns lassen: Wir haben im Laufe unseres Lebens manches erlebt und mitgemacht. Das sind eben unsere Erfahrungen, die wir Euch hier und da als Hilfe anbieten können. Ihr seid nicht schlecht beraten, wenn Ihr uns mal anhört. Nehmt unseren Rat als Entscheidungshilfe.

Und unserer Generation möchte ich eigentlich raten, daß man auch mal den Hinweis und die Kritik eines jugendlichen Menschen ernst nehmen sollte. Nur so kommen wir zu einem besseren Verhältnis. Brücken zueinander bauen, nicht abbrechen. Das Miteinander pflegen, aufeinander hören, einfach Mitmensch sein, Kollege. Sagt einfach Hennes zu mir, nicht Opa! Das meint ganz unmaßgeblich

Euer Hennes

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

Hauptschulpraktikanten in der Lehrwerkstatt

Auch in diesem Jahr kamen wieder Hauptschüler in unsere Lehrwerkstatt, um in unserem Werk Kaiserslautern ein Betriebspraktikum zu absolvieren. Im Rah-

sicherheit nicht, sie erhielten aber Gelegenheit, sich durch eigene Anschauung auch über diesen Arbeitsbereich zu informieren. Einen Einblick in die Arbeitswelt



men des Faches Arbeitslehre wurden die Schüler durch Betriebserkundungen und Betriebspraktika in die Wirtschafts- und Arbeitswelt eingeführt. In Gesprächen mit den Lehrern der beteiligten Schüler wurden die jeweiligen Erwartungen von Schule und Betrieb an derartigen Praktika ausgetauscht, und neben praktischen Arbeiten im Schlosser- und Elektrobereich wurde den Praktikanten auch eine Orientierungshilfe für ihre spätere Berufswahl gegeben.

An Werkzeugmaschinen arbeiteten die Praktikanten aus Gründen der Arbeits-

unseres großen Industriebetriebes erhielten sie dann während einer Betriebsbesichtigung.

Werksangehörigen, die einen Praktikantenplatz für ihre Kinder suchen, empfehlen wir, sich frühzeitig an die betreffende Schulleitung zu wenden, da wir nicht einzelnen Schülern, sondern nur kleineren Gruppen einer Schule Praktikantenplätze zur Verfügung stellen können. Auskünfte erteilt die Abteilung Berufsausbildung (Werk Kaiserslautern), Tel. 246. Das Bild zeigt die Gruppe mit Meister Koster in der Lehrwerkstatt.

Die neuen Jugendvertreter

Aufgrund des Betriebsverfassungsgesetzes wird regelmäßig die Jugendvertretung neu gewählt. In unserem Werk Kaiserslautern war die letzte Wahl 1976. Kürzlich war für unsere Jugendlichen wieder Wahlzeit.

Wahlberechtigt waren 80 Jugendliche, und 79 hatten ihre Stimme abgegeben. Sie waren alle gültig. Die Wahlbeteiligung lag bei 98,75 Prozent. Die meisten Stimmen konnten die folgenden Jugendlichen für sich verbuchen:

Lothar Sorger, 72 Stimmen, Jürgen Lambrecht, 57 Stimmen, Rolf Nutzenberger, 56 Stimmen, Jürgen Henninger, 29 Stimmen und Manfred Haßler, 26 Stimmen.

In ihrer konstituierenden Sitzung wurden L. Sorger zum Vorsitzenden, J. Lambrecht zum stellvertretenden Vorsitzenden und gleichzeitig zum stellvertretenden Gesamtjugendvertreter, R. Nutzenberger und M. Haßler als Gesamtjugendvertreter gewählt. Beide vertreten die

Kaiserslauterer Jugendlichen bei den in Rüsselsheim stattfindenden Sitzungen.

Den Jugendvertretern obliegt in ihrer Amtszeit in Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat die Aufgabe, die Interessen der Jugendlichen bis zum vollendeten 18. Lebensjahr zu vertreten. (Da sich bei Redaktionsschluß einige der neuen Jugendvertreter noch in Urlaub befanden, können wir ein Bild erst in der nächsten Ausgabe der OPEL POST bringen.)

Personalien



Dr. E. Biermann

Nachdem Werksarzt Dr. F. Helbing nach Bochum versetzt wurde, hat ab 1. Juli 1978 Dr. E. Biermann die Leitung des Werksärztlichen Dienstes im Werk Kaiserslautern übernommen. Er berichtet an K.-E. Happel, Leiter der Personal- und Sozialabteilung.

Mal was anderes

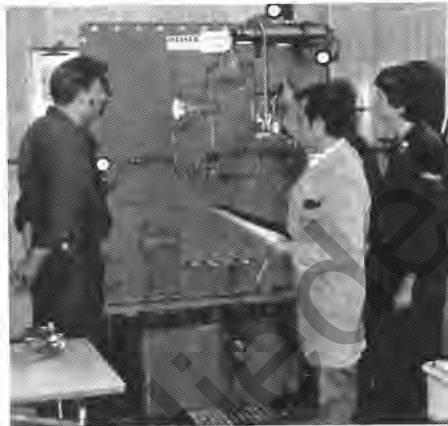
Ein neuer Weg bezüglich der Aushändigung der Lehrverträge wurde vor einiger Zeit in unserer Lehrwerkstatt praktiziert. Man lud die angehenden „Opelner“ mit ihren Eltern in die Lehrwerkstatt ein. Nach einer kurzen Ansprache des Abteilungsleiters und des Obermeisters der Lehrwerkstatt wurden die Lehrverträge übergeben. Anschließend war für die neuen Auszubildenden und ihre Eltern Gelegenheit, sich ihren zukünftigen Arbeitsplatz anzusehen. Für Fragen und Antworten standen die Meister bereit. Es war für alle ein ereignisreicher Tag. Unser Bild zeigt die „Neuen“ mit Eltern im Gespräch mit dem Leiter der Lehrwerkstatt, F. Tregel.





Internes Hydraulik-Seminar

Vor einiger Zeit wurde für Mitarbeiter aus dem Instandhaltungsbereich in unserer Berufsausbildung ein Seminar „Grundlagen der Ölhydraulik“ durchgeführt. Nach einer Einführung in die physikalischen Grundlagen und die Arbeitsweise hydraulischer Bauelemente wurde besonderes Gewicht auf die Steuerungstechnik und das Lesen hydraulischer Schaltpläne gelegt. Praktische Installationen am Hydraulik-Aggregat ergänzten und vertieften die erworbenen Fertigkeiten und Kenntnisse. Unsere Bilder zeigen die Mitarbeiter bei der Einführung in die Grundlagen im Lehrsaal sowie an einem Lehraggregat.



Mal wieder ins Theater gehen

Am 23. September öffnet das Pfalztheater nach kleinen Umbauarbeiten für die Spielsaison 1978/79 wieder seine Pforten. Eröffnet wird die Spielzeit im großen Haus mit der Mozart-Oper „Don Giovanni“ und im „KIK“, der kleinen Bühne in der Kreissparkasse, wird die Uraufführung des Schauspiels „Mensch Meier“ von F.X. Kroetz den Anfang machen. Für die Freunde des Musicals, das in den letzten Jahren immer mit neuen Höhepunkten sein Publikum begeisterte, ist am 24. September die Premiere des berühmten Cole Porter-Stücks „Kiss me Kate“. Zu diesem weltberühmten Musical ist noch zu bemerken, daß für die Aufführung die Sängerin Ireen Sheer und ihr Mann Gavin de Porter engagiert werden konnten. Die Mitarbeiter, die den letzten „Bunten Abend“ im Dezember besuchten, werden die Sängerin noch in guter Erinnerung haben.

Weitere Höhepunkte in dem diesjährigen Programm werden auch bekannte Stücke, wie „La Traviata“, „Don Pasquale“, „Glückliche Reise“, „Minna von Barnhelm“, „Wie es Euch gefällt“, „Wer hat

Angst vor Virginia Woolf“, um nur einige von vielen zu nennen, sein. Aber auch einige Gastspiele mit bekannten Bühnenstars stehen auf dem Programm. Es lohnt sich also, mal wieder ins Theater zu gehen!

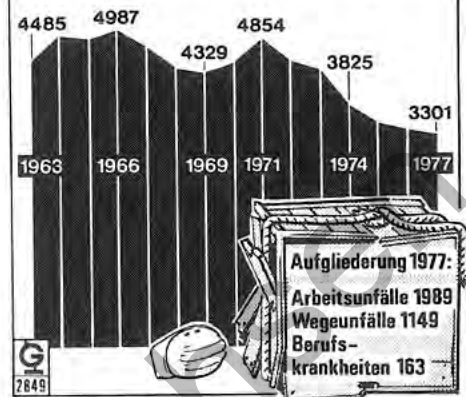
Mitarbeiter, die dies tun wollen, können auch in diesem Jahr ihre Karten beim Betriebsrat bestellen. Nach wie vor gilt auch heuer die Regelung, wenn mehr als 10 Bestellungen pro Vorstellung eingehen, gibt es einen Nachlaß. Die Karten müssen mindestens 14 Tage vorher bestellt werden. Es sollte auch nicht vergessen werden, die bestellten Karten zum vereinbarten Termin abzuholen.

Um sich rechtzeitig über den Theaterplan informieren zu können, kann im Büro des Betriebsrates die monatliche Zeitschrift des Pfalztheaters abgeholt werden. Auskunft über Theaterplan und Kartenvorverkauf wird auch telefonisch unter der Nr. 221 (Kaiserslautern) erteilt.

Ende des Kaiserslautern-Teils

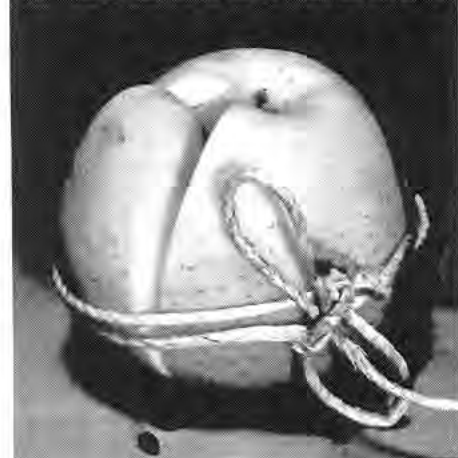
Weniger Unfallopfer im Beruf

Tödliche Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten (gewerbliche Wirtschaft)



Seit nun schon sechs Jahren sinkt die Zahl der tödlich verlaufenen Arbeitsunfälle Jahr für Jahr. Im gewerblichen Bereich starben 1977 3.301 Menschen als Folge ihrer beruflichen Tätigkeit. Das waren 85 weniger als 1976. Ein niedrigerer Stand ist noch nie in der Bundesrepublik zu verzeichnen gewesen. Dabei ist zu bedenken, daß es sich um die Opfer am Arbeitsplatz im weitesten Sinne handelt; die Gesamtzahl enthält auch die Verunglückten auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sowie die an den Folgen einer Berufskrankheit Verstorbenen. Gerade die Gefährdung auf dem Arbeitsweg hat aber mit wachsender Verkehrsdichte eher zugenommen. Um so erstaunlicher ist die dennoch erreichte Verringerung des Unfallrisikos im Beruf, die besonders bei einem längerfristigen Vergleich, etwa mit dem unfallträchtigen Jahr 1966, deutlich wird. Gegenüber damals sank die Todesziffer um ein Drittel – ein großer Erfolg der Unfallverhütung, der sich sehen lassen kann! (Siehe auch Seite 6).

Flickwerk!



Bessere Lösungen gibt es überall.
Reichen Sie Vorschläge ein.



Opel-Produktschau '78



Rekord: Zeitgerechte Mittelklasse

Der Rekord setzt mit seinen angesichts der heutigen Verkehrsdichte bewußt kompakt gehaltenen Außenabmessungen, dem großen Innenraum und seiner hohen Wirtschaftlichkeit den traditionellen Erfolg in der gehobenen Mittelklasse fort. Wie die keilförmige, funktionell-elegante Karosserie schon auf den ersten Blick vermuten läßt, trug der Feinschliff im Windkanal wesentlich zur Formgebung bei. Das Ergebnis ist vor allem ein günstiger Treibstoffverbrauch.

Innen bietet der Rekord großzügig Platz. Der Fahrer auf seinem ganz nach anatomischen und ergonomischen Gesichtspunkten gestalteten „Arbeitsplatz“ findet unabhängig von der Körpergröße die ideale Sitzposition in einem Cockpit mit spiegelungsfreien, großen Instrumenten und logisch angeordneten Bedienungseinrichtungen. — Die Vorderachse basiert auf dem McPherson-Prinzip. Eine Teflon-Beschichtung an Federbein-Kolben und -Kolbenstangenführung läßt Dämpfung und Federung sehr sensibel ansprechen. Eine Maßnahme, die nicht nur der Fahrsicherheit, sondern auch dem Komfort zugute kommt.

Durch den ganze 10,8 m messenden Wendekreis ist der Rekord mit seiner leichtgängigen Kugelumlauflenkung auch im dichten Stadtverkehr leicht und zielgenau zu dirigieren.

Das breite Motoren-Programm umfaßt Triebwerke von 44 bis 81 kW (60 bis 110 PS). Sechszylinder-Fahrwerte verleiht dem Rekord ein neuer 81 kW (110 PS) starker 2,0 Liter E-Motor (Einspritzaggregat mit Bosch-L-Jetronic); er sprintet damit von 0 auf 100 km/h in 12 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 179 km/h. Zwei weitere Zweiliter leisten 74 kW (100 PS) bzw. 66 kW (90 PS). Serienmäßig ist der 1,9 Liter N mit 55 kW (75 PS). Besondere Ansprüche an die Wirtschaftlichkeit erfüllen der 1,7 Liter-N-Motor (44 kW/60 PS) sowie der gleich starke und seit Jahren bewährte 2,1 Liter-Diesel.

Geliefert wird der Rekord als Limousine mit zwei oder vier Türen in Normal-, Luxus- und der gediegenen luxuriösen Berlina-Version. Ein sportliches S-Paket steht außerdem auf Wunsch zur Verfügung. Doch bereits in der Normal-Version hält das verbraucherorientierte Konzept des Rekord jedem Vergleich stand: Serienmäßig sind verstellbare Kopfstützen, eine Verbundglas-Frontscheibe ohne Mehrpreis auf Wunsch und eine beheizbare Heckscheibe. So ist unser Rekord für jeden noch mehr das „Automobil nach Maß“, vor allem für den besonders anspruchsvollen komfortbewußten Käufer, der sich alle Annehmlichkeiten des mobilsten Verkehrsmittels gönnen will.