

OPEL POST

Zeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft

10
79



Zeitschrift 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: Gisela Kröhner, Willi Seibert — Redaktion Bochum: Horst v. Dieken — Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam — Nachdruck nur mit Quellenangabe — Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder — Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht — Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen — Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen — Fernsprecher: 06142-664879 (Fernschreiber: 41 239) — Hausapp.: 4879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

AUS DEM INHALT

Personalien	4
Opel in Leipzig	5
Tag der offenen Tür	6
Das sichere Auto	8
Kadett Caravan	9
Kfz-Technik	10
Schichtwechsel	12
IAA-Streiflichter	13
Bei uns zu Haus	17
Show '79	18
VV: Eine gute Idee	19
Jubilare — Ruhestand	20
Wir gedenken	21
Werk Bochum	22
Werk Kaiserslautern	26
Serie Arbeitssicherheit	28

Titelbild

Auch in diesem Jahr war die Internationale Automobilausstellung in Frankfurt wieder das Mekka der Autofans. Mehr als eine Million Menschen wurden an den 11 Ausstellungstagen in den Hallen gezählt, Anlaß für verschiedene Zeitungen, von einer „Demonstration“, einer „Volksabstimmung“ für das Auto zu sprechen. Der Leitartikel auf dieser Seite geht darauf ein, aber auch auf aktuelle Probleme rund um das Auto, während die gelben Innenseiten einen großen Bildbericht über die IAA enthalten.

IAA-NACHLESE

Demonstration für das Auto

Zu keiner Messe strömen so viele Menschen wie zur Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt. Zur IAA kamen wieder über eine Million, genau 1.071.000 Besucher. Eine Rekordzahl. (1.034.000 waren es im Jahre 1977, 792.000 zwei Jahre vorher und 734.000 im Jahre 1973.) Dieses ständig steigende Interesse und ungebrochene Vertrauen ins Automobil sollten diejenigen sich ins Stammbuch schreiben lassen, die seit einiger Zeit wieder zum „Halali“ auf das Automobil blasen, aus welchen Motiven auch immer. Auch diese IAA war wieder eine Demonstration für das Auto — allen Unkenrufen zum Trotz. Nur realitätsferne Ignoranten können den Platz übersehen, den das Auto unter den materiellen Gütern dieser Erde einnimmt. In den Wunschvorstellungen der meisten Menschen steht es nach wie vor weit vorn, vielfach an erster Stelle.

Alternativen nicht in Sicht

In der Bundesrepublik gab es 1952 weniger als eine Million Kraftfahrzeuge, heute sind es 23 Millionen, 25mal so viele. Und auch in Zukunft wird das Automobil — trotz konjunktureller Schwankungen — so lange seine Bedeutung für unseren Wohlstand behalten, wie die Menschen den Wunsch haben, mit ihm ein Stück Freiheit über Zeit und Raum zu gewinnen. Und das wird noch lange der Fall sein — zumal Alternativen nicht in Sicht sind. So gesehen kann man jene maßlosen Kritiker nicht ernst nehmen, die uns — überspitzt gesagt — wieder ins Zeitalter der Postkutsche zurückversetzen wollen. Demokratische Freiheit, Selbstbestimmung, das heißt auch, zu fahren, womit man will, wohin man will. Bus und Bahn sind nicht einmal in Ansätzen ein Ersatz. Man stelle sich die Millionen Autofahrer plötzlich in öffentlichen Verkehrsmitteln vor. Das totale Chaos wäre die Folge. (Siehe das Schaubild Seite 3.)

Auch um Arbeitsplätze

Doch es geht nicht nur um Freizügigkeit, Mobilität, Individualität, es geht auch um Arbeitsplätze, technischen Fortschritt, ökonomische Fragen. Alles, was den Qualitätsvorsprung der deutschen Automobilindustrie, insbesondere auf den Exportmärkten, zu-

nichte machte, ginge zu Lasten der Volkswirtschaft, zu Lasten der 3,7 Millionen Arbeitsplätze, die in der Bundesrepublik vom Auto abhängen. Dazu würde auch ein Tempolimit auf den Autobahnen gehören, das auf die deutsche Automobilindustrie nicht ohne nachteilige Folgen bliebe. Unsere Wagen sind im In- und Ausland wegen ihres überlegenen technischen Standards begehrt. Sie entsprechen in ihrer technischen Auslegung den starken Beanspruchungen, denen das Automobil auf den Bundesautobahnen ausgesetzt werden kann. Dieser technische Vorsprung würde bei der Einführung eines Tempolimits bald aufgegeben werden müssen — mit allen Folgen für den Absatz unserer Automobile im eigenen Land und im Export.

Noch viele Probleme

Natürlich ist die stürmische Motorisierung nicht nur von eitel Sonnenschein begleitet gewesen, in ihrem Gefolge gab und gibt es viele Probleme: Fragen der Sicherheit, Belastungen der Umwelt, Gedränge auf den Straßen und Verkehrsballungen in den Städten, zumindest zeitweise; und nicht zu vergessen die relativ hohe Zahl von Verkehrstopfern. Dazu kommt neuerdings das Energieproblem, das es mehr denn je notwendig macht, daß der mündige Bürger sich auch als energiebewußter Fahrzeuglenker erweist. Das alles sind Realitäten, die kein vernünftiger Mensch leugnen wird. Mit Anti-Auto-Parolen sind diese Probleme allerdings nicht zu lösen, sie stellen vielmehr eine Herausforderung an alle Beteiligten für die Zukunft dar.

Gebot der Stunde

Für die Eingliederung des Autos in unsere Gesellschaft ist schon viel getan worden, doch es bedarf weiterer großer Anstrengungen von Industrie, Wissenschaft und staatlichen Stellen, um die aufgezeigten Fragen gemeinsam zu lösen, wobei es ohne Kompromisse nicht gehen wird. Aber auch die Autofahrer müssen — wie gesagt — ihre Fahrgewohnheiten den geänderten Erfordernissen anpassen — um den Befürwortern von Verboten und Reglementierungen jedes Argument zu nehmen. Der Slogan „Mach mit, spar Sprit“ ist keine leere Floskel, sondern ein gut gemeinter Rat.



Er hat, was andere gerne hätten: Der neue KADETT, Mittelpunkt des Opel Pkw-Standes auf der IAA (Seite 13) und Anlaß für Schlagzeilen in der Fachpresse (Seite 4).

Betriebsrenten erhöht

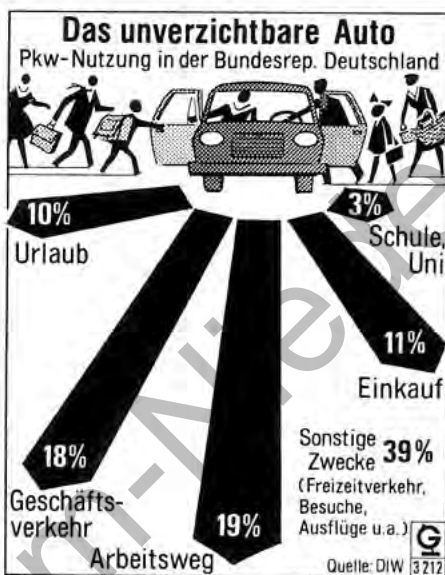
Die Betriebsrenten von 5.800 Opel-Pensionären und 4.300 Hinterbliebenen von ehemaligen Opel-Mitarbeitern werden mit Wirkung vom 1. Januar 1979 erhöht. An der Erhöhung nehmen alle Opel-Renten teil, deren Beginn vor 1972 liegt bzw. in die Jahre 1974 oder 1975 fällt. Die im Jahre 1973 zuerkannten Renten stehen aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen in diesem Jahr nicht zur Überprüfung und Erhöhung an.

Die erhöhten Renten werden erstmals im Oktober gezahlt. Gleichzeitig werden die Nachzahlungsbeträge für die Zeit vom Januar bis September einschließlich angewiesen. Die Rentenanpassung wurde durchgeführt, um den Opel-Pensionären und deren Hinterbliebenen einen gewissen Ausgleich für den Anstieg der Lebenshaltungskosten zu gewähren.

Sportwettkampf der Opel-Städte

Sportler aus Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, der drei „Opel-Städte“ also, standen sich am vorletzten Wochenende in einem Städte-Vergleichskampf gegenüber, deren Schauplatz die Rüsselsheimer Walter Köbel-Halle, das Stadion und das Hallenbad waren. Die Wettkämpfe fanden in den Sportarten Fußball, Leichtathletik, Handball, Schwimmen und Turnen statt.

Für jede dieser Disziplinen hatte die Firma Siegerpokale gestiftet, sie hatte die 300 Sportler auch zu einem Essen und zu einer Schiffsfahrt auf dem Rhein eingeladen und ihnen zum Abschied kleine Präsente überreichen lassen. Bochum wurde Sieger (14 Punkte), Rüsselsheim zweiter (9) und Kaiserslautern dritter (7).



Das öffentliche Verkehrswesen müßte zusammenbrechen, wenn auch nur ein Teil der Autobenutzer unvermittelt auf Bahn und Bus umstiege. Denn vier Fünftel des Personenverkehrs finden heute im Pkw statt und nur noch ein Fünftel in öffentlichen Verkehrsmitteln. (Zu unserem Leitartikel auf Seite 2.)

Kurz berichtet

Das Unternehmen beschäftigte Ende September 67.558 Mitarbeiter in seinen drei Werken und der Niederlassung Berlin. (Ende August: 67.073)

Bei einem Empfang der Stadt Kaiserslautern am 8. Oktober begrüßte Oberbürgermeister Th. Vondano die Teilnehmer der Opel-Betriebsräteversammlung '79. (Mehr über die Konferenz im nächsten Heft.)

Die dritte Betriebsversammlung '79 in Rüsselsheim war am 11., die Jugendversammlung am 4. Oktober.

Über 200 Mitarbeiter aus Rüsselsheim haben sich freiwillig für einen vorübergehenden Arbeitseinsatz im Werk Bochum gemeldet.

Das erste Opel-Methanol-Versuchsfahrzeug ist am 27. September vom Rüsselsheimer Endmontageband gelaufen. (Siehe auch den Beitrag auf Seite 10.)

Zur Jubilarfeier am 6. Oktober in der Rheingold-Halle hatte der Oberbürgermeister von Mainz, Jockel Fuchs, den „Goldenen Jubilaren“ Hans Hufnagel und Heinrich Mößinger als Geschenk für sie und ihre Ehefrauen eine Wochenendreise nach Berlin mitgebracht. (Ausführlicher Bericht über die Feier mit fast 1400 Teilnehmern und Roberto Blanco als Stargast des bunten Teils im nächsten Heft.)

Friderichs neu im GM-Beraterstab

Dr. Hans Friderichs, Sprecher des Vorstandes der Dresdner Bank und früherer Bundeswirtschaftsminister, wurde jetzt in den General Motors-Beraterstab für Europa berufen.

Der europäische Beraterstab von General Motors mit Sitz in London wurde 1974 ins Leben gerufen. Für GM bildet er ein Gesprächsforum, in dem wirtschaftliche, politische und soziale Themen in Verbindung mit der Automobilindustrie diskutiert werden, um die Führungsspitze von GM bei langfristigen Planungen zu beraten.

Dem Beraterstab gehören mit Dr. Hans Friderichs nun 14 Mitglieder an, darunter acht prominente europäische Industrie- und Wirtschaftsführer und sechs Führungskräfte von General Motors.



NEUER KADETT Presseschlagzeilen

„Der deutsche Ableger des größten Autokonzerns macht also künftig nicht nur Dampf, sondern auch Musik in der unteren Mittelklasse...“ – „Doch Respekt vor den Rüsselsheimer Technikern, die mit Senator und Monza in der Oberklasse BMW schon davongefahren sind und den Vergleich mit Mercedes nicht scheuen – und nun in der Unterklasse auf Antrieb dem Kadett das klassenbeste Fahrwerk verpaßten...“ – „Aber der erste Opel mit Frontantrieb ist wesentlich solider und durchdachter gebaut als der Alfasud...“ – „Der neue Opel Kadett ist ein fast perfektes Auto...“ – „Der neue Kadett braucht sich vor der Konkurrenz nicht zu verstecken...“ – „Der neue Opel Kadett ist ein fortschrittliches Auto...“ – „In Rüsselsheim ist die Revolution ausgebrochen...“ – „Der Kadett ist ohne Zweifel die wichtigste Neuheit der Internationalen Automobilausstellung...“ – „Es hat bei Opel ganz sicher schon Modelle mit sehr viel mehr Chic gegeben als der neue Kadett, aber wohl kaum eine vernünftiger Lösung für einen Personenwagen der unteren Mittelklasse...“ – „Supermoderne Alternative zum Golf...“ – „Der fertige Kadett stellt, stärker als bisher, das typische Familien- und Freizeitauto dar...“ – „Mit flotter Familienkutsche fährt Rüsselsheim in die 80er Jahre...“ – „Der neue Kadett ist geradezu ein Musterbeispiel dafür, wie man mit vier Metern Außenlänge ein voll familientaugliches Auto auf die Räder stellen kann...“ – „Großer Wurf mit kleinem Auto...“ – „Wer schon bisher Kadett gefahren hat, wird an dem neuen sicher seine Freude haben – ein modernes und sicheres Auto...“ – „Der neue Kadett – ein Opel wie noch nie...“ – „Und darum wählte die WELT in der Klasse bis 15.000 DM den Opel Kadett zum WELT-Besten der IAA...“

Personalien



R. Weinhold K.H. Britting

Zum Nachfolger von H.P. Karbach (siehe letztes Heft) wurde R. Weinhold zum Hauptabteilungsleiter Qualitätskontrolle und Inspektion K 40 ernannt. Seine bisherige Position als Abteilungsleiter Inspektion Chassis I und Härterei hat K.H. Britting übernommen.

MOTOR HOLDING

Finanzierungshilfe

Eine neue wichtige und zusätzliche Dienstleistung bietet das Unternehmen jetzt seinen Vertragshändlern in der Bundesrepublik und in West-Berlin sowie interessierten qualifizierten Bewerbern, die Opel-Händler werden wollen, an. Dazu wurde in Rüsselsheim die Abteilung Motor Holding geschaffen, deren Aufgabe es ist, finanziell zur Sicherung und Stärkung der Händlerorganisation des Unternehmens beizutragen. Das Dienstleistungsangebot der Motor Holding soll später auch auf das europäische Ausland ausgedehnt werden, zunächst auf Großbritannien. Das Programm der Motor Holding bietet geeigneten Bewerbern über einen attraktiven Finanzierungsplan die Möglichkeit, durch Betriebsübernahme selbständiger Opel-Vertragshändler zu werden. Außerdem gibt es Hilfestellung bei der Lösung spezifischer Probleme wie zum Beispiel bei der Bereitstellung eines Teils des Finanzierungsbedarfs bei Erweiterungsinvestitionen.

SENATOR UND MONZA

Jetzt auch mit Fünfganggetriebe

Der Senator, seit Monaten stolzer Zweiter in dem heißumkämpften Markt deutscher Limousinen gehobener Provenienz, kann in beiden Dreiliterversionen seit kurzem auf Wunsch auch mit Fünfgang-Getriebe bestellt werden. Das gleiche Getriebe steht dann natürlich auch für den Monza – nach wie vor einziges Coupé der Spitzenklasse mit variablem Innenraum – zur Verfügung. Die zusätzliche Übersetzungsstufe kommt freilich nicht nur besonders schaltfreudigen Piloten entge-

gen, sondern wurde konsequent als Spargang ausgelegt. In Verbindung mit dem neuen exakt und leicht schaltbaren Fünfgang-Getriebe verringern sich die schon an und für sich günstigen Verbrauchswerte für konstante Fahrt auf die für ein Modell der Oberklasse beispielhaften Werte von 8,2 bzw. 10,5 Litern.

Jubilarfeier

Die Mainzer Rheingoldhalle war am 6. Oktober erneut Schauplatz einer Opel-Jubilarfeier, der zweiten in diesem Jahr. Jubilare, Ehegatten, Vorgesetzte, Vertreter des Vorstandes und des Betriebsrates sowie Ehrengäste, rund 1.400 Personen, füllten das weite Hallenrund wieder bis auf den letzten Platz. Über den Ablauf der Feier und das, was von den drei Rednern im Namen der Geschäftsleitung, des Betriebsrates und der Jubilare gesagt wurde, bringt die OPEL POST einen Bericht im nächsten Heft.

Betriebsräte- Versammlung 1979

Betriebsräte aus Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Berlin sowie – als Gäste – Vertreter der Geschäftsleitung nahmen an der Betriebsräte-Versammlung 1979 teil, die am 8., 9. und 10. Oktober in Gelterswoog bei Kaiserslautern stattfand. In Berichten, Referaten und Diskussionen wurden aktuelle betriebliche, aber auch übergeordnete Probleme und Fragen angeschnitten. In der nächsten Ausgabe der Werkzeitschrift wird näher darauf eingegangen, ausführlich in einem später erscheinenden Sonderdruck.

BAUDARLEHEN

Auch für 1980 wieder 10 Millionen

Auch für das Budgetjahr 1980 werden wieder 10 Millionen DM für das Mitarbeiter-Baudarlehenprogramm bereitgestellt. Wie in den vergangenen Jahren können interessierte Werksangehörige auch jetzt wieder Anträge auf Gewährung von Baudarlehen zur Errichtung von Eigenheimen oder zum Kauf von Eigentumswohnungen stellen.

Für das am 1. September begonnene neue Budgetjahr entfallen auf das Werk Rüsselsheim 6.100.000 DM, auf Bochum 3.000.000 DM und auf Kaiserslautern 840.000 DM. Der Rest verteilt sich auf die Filiale Berlin und GM Berlin GmbH. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen.)



OPEL wieder auf der Leipziger Messe

Traditionsgemäß war unser Unternehmen auch diesmal wieder auf der Leipziger Herbstmesse vertreten. Es war das siebte Mal. Auf dem Bild unser Stand im Freigelände, auf dem Ascona-, Manta-, Rekord-, Commodore-, Senator-, Monza- sowie Bedford Modelle ausgestellt waren. Die Aufnahme entstand in den frühen Morgenstunden. Wenig später wären die Wa-

gen wegen des großen Besucherandranges nicht mehr aufs Bild gekommen. Rege Nachfrage herrschte nach Prospekten und technischen Unterlagen, und auch in diesem Jahr wurden wieder zahlreiche Gespräche mit Vertretern der verschiedenen Staatshandelsfirmen geführt. Unser Unternehmen wertet seinen Messestand in Leipzig als „Zeichen der Präsenz“.

DRUCKPROBE

Neuer Kessel im M 3

Wie im Heft 4 der Werkzeitschrift bereits berichtet, wurde im Frühjahr dieses Jahres mit der Errichtung eines neuen Kessels im Kraftwerk M 3 begonnen. Vor kurzem fand die amtliche Druckprobe im Beisein eines Vertreters des TÜH Darmstadt, der



VGB (Technische Vereinigung der Großkraftbetreiber), unserer Kraftwerksleitung und des Herstellers statt.

Danach wurde umgehend mit den Installationsarbeiten begonnen, denn die Zeit drängt. Mitte November soll der neue Kessel, der übrigens mit Kohlenstaub, Heizöl und Erdgas befeuert werden kann, seinen Betrieb aufnehmen.

Auf dem Bild von links H. Roemer, Abteilungsleiter, Energieplanung; B. Thiesborn VGB; R. Gaide, Betriebsleiter, Energieerzeugung; G. Hieke, TÜH Darmstadt.



BERUFSAUSBILDUNG

Was soll mein Kind werden?

Seit einiger Zeit hängt im Werk Rüsselsheim ein Anschlag über die Einstellung von Auszubildenden zum 1. September 1980. Er wendet sich indirekt an die Eltern junger Menschen, hauptsächlich an ihre im Werk beschäftigten Väter, die jetzt mit der Frage konfrontiert sind: Was soll mein Kind werden?

Wichtige Entscheidung

Mit der Berufswahl wird in der Regel eine wichtige Entscheidung im Leben eines jungen Menschen getroffen. Der abgeschlossene Beruf bietet eine gute wirtschaftliche und soziale Grundlage. Über den Beruf, den der Sohn oder die Tochter ergreifen soll, wird daher in vielen Familien diskutiert, oft schon lange bevor eine Entscheidung gefordert ist. Wenn diese Zeilen erscheinen, ist dazu noch ein knapper Monat Zeit. Hier nun ein paar Einzelheiten.

15 Ausbildungsberufe

Bei Opel in Rüsselsheim werden ab September 1980 für Jungen und Mädchen folgende Ausbildungsberufe geboten. Elektroanlageninstallateur, Bohrwerkdreher, Dreher, Fahrzeugpolsterer, Galvaniseur, Universalfräser, Universalschleifer, Maschinenschlosser, Kraftfahrzeugschlosser, Modelltischler, Werkzeugmacher, Technischer Zeichner, Bürogehilfin, DV-Kaufmann und Industriekaufmann.

Bewerbungsunterlagen

Die Bewerber, die in der Regel im Kalenderjahr 1979 nicht älter als 19 Jahre sein sollen, können ihre Bewerbungen für eine berufliche Ausbildung bis spätestens 11. November 1979 (Poststempel) bei der Abteilung Berufsausbildung einreichen. Für die Bewerbung sind erforderlich: Bewerbungsschreiben mit Angabe des gewünschten Berufes, handgeschriebener Lebenslauf, Abschrift oder Kopie des letzten Schulzeugnisses sowie ein Paßbild. Und damit es einfacher gehen kann: entsprechend gestaltete Bewerbungsbogen können von der Abteilung Berufsausbildung angefordert werden. (Weitere Einzelheiten auf den Werksanschlägen.)

TAG DER OFFENEN TÜR

Doch wie's da drinnen aussieht... geht jeden was an...

Mehr als
100.000 Besucher in
Rüsselsheim, Bochum
und Kaiserslautern

Der Wettergott half mit: Bei strahlendem Sonnenschein und spätsommerlichen Temperaturen hatten unsere Werke in Rüsselsheim und Bochum am 29., in Kaiserslautern am 30. September zum „Tag der offenen Tür“ eingeladen. Und sehr viele kamen, um sich „den Opel“ einmal von innen anzusehen. In Rüsselsheim machten sich 48.000 auf den Weg, in Bochum 30.000 und in Kaiserslautern 22.600, insgesamt mehr als 100.000 (1977: 75.000) Gäste. Bei einem Rundgang durch die Produktionsstätten wollten sie erleben, wie Autos gebaut, Teile gefertigt werden und was sich hinter den Kulissen eines großen Autowerkes sonst noch tut. Bei vielen ging es nicht zuletzt auch darum, zu sehen, wie der Arbeitsplatz des Mannes oder Vaters aussieht, was er macht. „Mal sehen, wo der Papa schafft“. Der Besuch der Hunderttausend zeugte von einer Verbundenheit mit dem Unternehmen, die gelegentlich geäußerte Ansichten über eine Entfremdung der Menschen von ihrer Arbeitswelt widerlegte.



Mit Kind und Kegel „zum Opel“.



Der lange Marsch durch die Produktionshallen des Rüsselsheimer Werkes.

Viel Arbeit gab es für die Männer vom Rüsselsheimer Werkschutz. Schon am frühen Morgen kamen die Besucher mit Bus und Pkw angereist, darunter Schulklassen aus ganz Hessen und sonstige Gruppen von weither. Andere kamen mit der Bahn oder auf Schusters Rappen, weil ihnen das Verkehrsgedränge in und um Rüsselsheim zu groß war. Wer an diesem Tag im Kraftfeld von Rüsselsheim Zeit und Interesse hatte, reihte sich in den großen Besucherstrom ein, in der Mehr-

zahl Opeler mit Kind und Kegel, aber auch zahlreiche ausländische Mitarbeiter, die damit bekundeten, daß sie dazu gehören.

Alle Parkplätze waren bald belegt, und an den Portalen nahm das Gedränge zeitweilig beängstigende Formen an. Aber die Organisation, die in den Händen von H. G. Buschmann, Händlerorganisation, lag, klappte reibungslos. Die Besucherschlangen wurden sicher durch die Produktions-

hallen gelotet, viele von einem Familienmitglied sachkundig geführt; immer wieder konnte man die vielfältigsten Erläuterungen hören. Frauen und Kinder, Freunde und Bekannte wurden auf interessante Einzelheiten hingewiesen.

Imponierend für die einen die gigantischen Pressen, besonderer Anziehungspunkt für andere die Arbeit in der Rohmontage, doch Höhepunkt für alle waren die „Hochzeit“ am Endmontageband und die Arbeitsabläufe dort. Das Gedränge und Geschiebe der Menschen erinnerte teilweise an die Wochenenden auf der kurz zuvor stattgefundenen IAA – kaum daß man im Gewühl der Tausende die Autos sehen konnte.

Nach dem anstrengenden Marsch durch die Produktionshallen gab es erst einmal eine Stärkung. Die Werksverpflegung hat-



te alle Hände voll zu tun. Über 12.000 Liter Erbsensuppe, das entspricht dem Inhalt von 3 Kesselwagen der Bundesbahn, wurden an die Besucher ausgegeben. Und diese Suppe, nach Hausfrauenart zubereitet, schmeckte vorzüglich, so daß mancher versuchte, einen Nachschlag zu ergattern.

Dann ging's aufs Freigelände, wo die Werkfeuerwehr mit Mannschaft und Gerät die Vielfalt ihrer Einsatzmöglichkeiten demonstrierte. Zur Unterhaltung spielte an diesem Punkt des Besucherweges die Trachten-Stadtkapelle aus Heusenstamm. Nach einer Verschnaufpause konnte man dann in einer Halle interessante Opel-Filme ansehen oder am Band der Finish-Halle erleben, wie die Großen von Opel ihren letzten Schliff erhalten.

Endstation war die große Halle am Portal 45, dem früheren Verladebahnhof. Hier gab es Präsente, erhielt man Informationen, spielte das Werksorchester, war die Opel-Modellpalette zu bewundern. Wer wollte, konnte auch hier die Stände des Designs



Auf dem Rundgang getroffen. LINKS: Betriebsratsvorsitzender R. Heller (Mitte), sein Stellvertreter R. Müller und Betriebsrat G. Wink. — RECHTS: Vorstandsmitglied E. Rohde mit H. G. Buschmann, Händlerorganisation, dem Gesamtkoordinator des Tages der offenen Tür in den drei Werken und Hauptverantwortlichen in Rüsselsheim.



Verschnauf- und Vesperpause nach dem langen Rundgang durch die Produktion.



und der PEK, der Arbeitssicherheit, des Verbesserungsvorschlagswesens, der Berufsausbildung, von Teile und Zubehör, sowie noch einige andere besuchen und wichtige Details aus diesen Bereichen erfahren.

Die gute Organisation fand allgemein große Anerkennung. Alles lief reibungslos und ohne Panne ab. Jeder Werksbereich hatte Anteil am guten Gelingen dieses Tages, der mit dazu beitrug, den Ruf unseres Hauses in der Öffentlichkeit weiter zu festigen. G.K.

BILDER RECHTS: Speisung der 48.000. — Darunter einer der Stände, an denen Präsente und Informationsmaterial ausgegeben wurde.



DAS SICHERE AUTO

Was ein Mensch aushalten kann

Oberst John P. Stapp (Bild) ließ sich 1946 auf dem damaligen Muroc Air Field in Californien, USA, mit einem Raketen-schlitten auf eine Geschwindigkeit von 248 km/h beschleunigen und in 0,228 Sekunden auf 55 km/h abbremsen. Diese Verzögerung entspricht 450 m/s^2 (45 g). Mit anderen Worten: Stapps Körper zerrte mit dem 45fachen seines Gewichts an den Gurten. Damit lag erstmals ein Anhaltspunkt für die mechanische Belastbarkeit des menschlichen Organismus vor.

Weltweite Impulse

Die Versuche von Stapp dienten zunächst der Entwicklung von Schleudersitzen für Kampfflugzeuge. Er erkannte jedoch, daß seine Forschungen auch der Automobilentwicklung neue Möglichkeiten boten. Im Mai 1955 demonstrierte er erstmals in den USA die Wirksamkeit von Sicherheitsgurten für Automobile. Danach fanden jährlich „Stapp-Konferenzen“ statt,

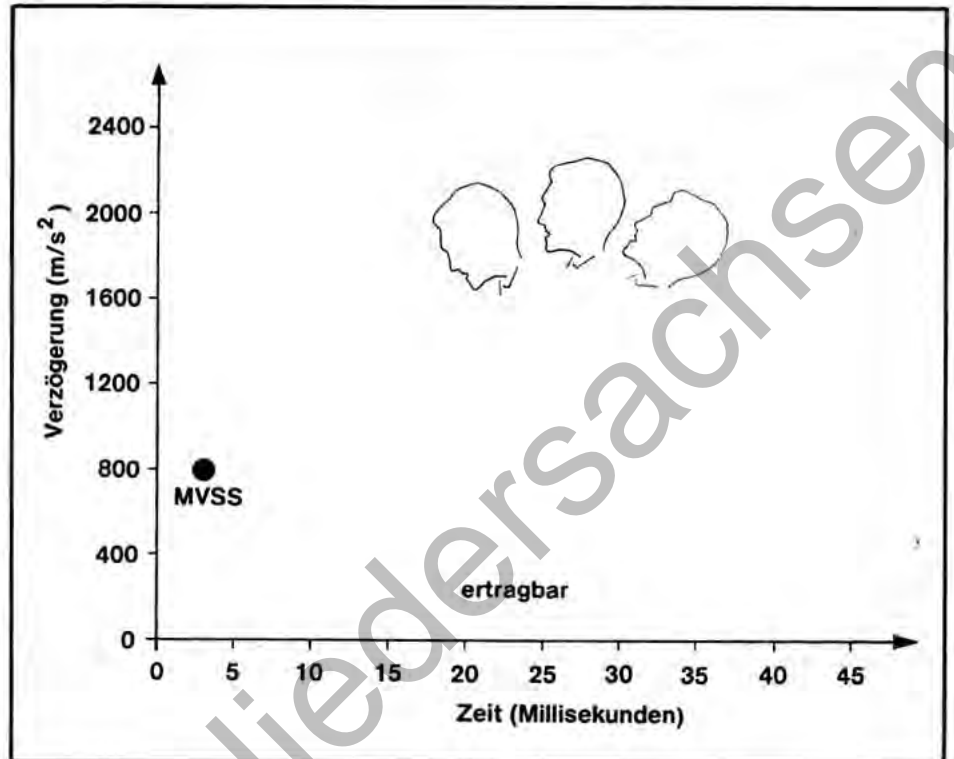


Reproduktion einer Aufnahme von Oberst John P. Stapp (linkes Bild).

die der Sicherheitsforschung weltweit Impulse gaben.

Ohne Gesundheitsschäden

Eine der Grundlagen der modernen Sicherheitsentwicklung ist die Biomechanik, die Lehre von der mechanischen Beschaffenheit des Menschen. Während



viele Teilbereiche dieses Wissensgebietes bereits weitgehend erforscht sind, begann die Medizin erst spät, mechanische Belastbarkeitsgrenzen des Menschen zu untersuchen. Daher ist in dieser Hinsicht auch heute noch vieles ungeklärt. US-Luftwaffenoberst John P. Stapp ließ als erster Versuche mit kurzzeitig hohen Verzögerungen über sich ergehen. Ein raketengetriebener Schlitten diente als Testfahrzeug, ein Wasserbad als extrem rasch wirkendes Bremsmedium. Oberst Stapp überstand seine Selbstversuche ohne Gesundheitsschäden, obwohl die dabei aufgetretenen Belastungen nach dem jetzigen Stand der Forschung als durchaus gefährlich einzustufen sind.

Viele Fragen

Versuche mit Freiwilligen können naturgemäß nur im unkritischen Bereich durchgeführt werden und liefern daher keine Aufschlüsse über Belastungsgrenzen. Es liegt in der Natur des menschlichen Körpers, daß sich mit jedem Versuch, eine seiner Eigenschaften zu erforschen, mehr Fragen als zuvor auftun. Die bisher gewonnenen medizinisch-wissenschaftlichen Erkenntnisse über die biomechanischen Grenzwerte des Menschen bilden jedoch schon eine Grundlage für die Entwicklung der passiven Automobilsicherheit und finden zunehmend Eingang in gesetzliche Vorschriften.

Die Patrick-Kurve: Die Fläche unter der Kurve gilt als der „ertragbare“ Bereich. Links im Diagramm der aus vielen gesetzlichen Vorschriften bekannte MVSS-Punkt: 800 m/s^2 , also achtzigfache Erdbeschleunigung während einer Zeit von drei Millisekunden. MVSS ist die Abkürzung von Motor Vehicle Safety Standards (amerikanische Kraftfahrzeug-Sicherheitsnormen).

Kurzzeitig ohne Schaden

Wie die Grafik zeigt, übersteht das Gehirn kurzzeitig hohe Verzögerungen ohne bleibenden Schaden. Das läßt sich so erklären: Nicht der Stoß selbst erzeugt die Gehirnverletzung, sondern die Bewegung des Gehirns innerhalb des Schädels. Ist die Beschleunigung oder Verzögerung vorüber, bevor Gehirnlappen überdehnt, gequetscht oder gar abgeschert werden können, sind schwere Schäden nicht zu befürchten. Hält die Belastung des Kopfes länger an, kommt es zu nicht mehr ausheilbaren Verletzungen. Professor L. M. Patrick von der Wayne State University, USA, hat aus seinen Forschungsarbeiten eine Grenzlinie für ausheilbare Gehirnverletzungen abgeleitet. Die nach ihm benannte Kurve (Grafik) gilt unter der Voraussetzung, daß der Kopf von vorn nach hinten oder umgekehrt verzögert wird.

KADETT CARAVAN

Der Größte in seiner Klasse

Bei der Vorstellung des neuen Kadett in der letzten Ausgabe konnte der Kadett Caravan aus Platzgründen nur abgebildet werden. Nachstehend Einzelheiten über diese vielfältig einsetzbare neue Kombi-Limousine.

Als die ersten Kombi-Limousinen auf den Straßen rollen, mußten sie sich nicht selten noch die Bezeichnung „Lieferwagen“ gefallen lassen – ein Image, das viele Käufer zunächst von der Wahl eines Automobils abschreckte, mit dem sie sich neue Dimensionen der Freizeitgestaltung hätten erschließen können. Unser Unternehmen hat in der Vergangenheit entscheidend dazu beigetragen, mit eleganten und komfortablen Caravans dieses Image zu verbessern. Der Kadett Caravan des Jahrgangs 1979 ist ein erneuter Beweis dafür.

Zahlreiche Vorzüge

In ihm finden sich neben den schon von der Limousine her bekannten Vorzügen wie Robustheit und Fahrsicherheit alle für den Erfolg eines modernen Kombi erforderlichen Eigenschaften: Ein hervorragendes Raumangebot, hohe Wirtschaftlichkeit und viel Komfort im gediegen ausgestatteten Innenraum. Damit wird der neue Kadett Caravan vermehrt für Freizeit- und Urlaubseinsatz attraktiv, ohne von den klassischen Kombi-Eigenschaften, die ihn nach wie vor auch für die gewerbliche Nutzung prädestinieren, verloren zu haben. Hatte schon der Vorgänger im Ruf eines Automobils mit

hohem Fassungsvermögen gestanden, übertrifft ihn jetzt der Neue um eine gesamte Klasse.

Ein Drittel mehr Stauraum

1.425 Liter schluckt das Transportabteil bei maximaler Ausnutzung des Stauraums. Das sind 304 Liter bzw. gut 27 Prozent mehr als beim Vorgänger. Ein nahezu gleiches Verhältnis ergibt sich beim Vergleich des Stauraums bis zur Oberkante der Vordersitzlehne, wo der Neue mit 785 Litern gegenüber 620 Litern eindeutig die Nase vorn hat. Wenn die Rücksitzlehne in vertikaler Stellung verbleibt, stehen bis zu ihrer Oberkante immer noch 440 Liter Stauvolumen zur Verfügung – gerade für Familien mit Kindern und für den Urlaub ein überaus interessantes Angebot. (Alle Werte nach VDA-Meßanweisung.)

Erheblicher Zuwachs

Mit diesen inneren Gardemaßen bei konsequenter äußerer Kompaktheit würde der Kadett Caravan auch noch eine gute Figur machen, wenn er der nächsthöheren Fahrzeugklasse angehörte. Erzielt wurde der erhebliche Zuwachs des Volumens unter anderem durch die bis zum Heck geradegezogene Dachlinie und die ganz außen senkrecht angeordneten Heckleuchten – wichtig für den großen Ausschnitt der weit nach oben öffnenden Hecktür. Bei umgelegter Rücksitzlehne beträgt die Länge des Laderaumes jetzt 1.630 mm. Seine Breite liegt bei 1.145 mm, die Höhe bei 773 mm.

Damit Kadett-Caravan-Fahrer auch bei gewichtigem Ladegut nicht passen müssen, wurde die maximale Zuladung gegenüber dem dreitürigen Vorgängermodell um 50 kg erhöht. Es sind jetzt bis zu 500 kg Nutzlast erlaubt (480 kg beim Fünftürer). Wenn das Befördern großer Lasten zum Alltagseinsatz zählt, empfiehlt sich ein Extra, das es ab Werk und damit besonders preisgünstig gibt: Die manuelle Wagenstandhöhenregulierung verhindert ein Einsinken des Wagenhecks bei hoher Belastung. Das bedeutet unverändert guten Fahrkomfort und bei Nachtfahrten das sichere Gefühl, den Gegenverkehr nicht zu blenden.

Erweiterter Insassenschutz

Querkraftschlösser, die sich schon im 1977 vorgestellten Rekord Caravan bewährt haben, gibt es jetzt auch in der Kombi-Limousine der Kadett-Reihe zur Verriegelung der hinteren Rückenlehne. Diese Schlösser sind so angelegt, daß bei einem Frontalaufprall auch gewichtiges Ladegut aufgefangen wird und die Lehne nicht in die Horizontale drücken kann. Erweiterten Schutz bietet das Opel-Sicherheitsnetz. Es kann mit wenigen Handgriffen und ohne Werkzeug hinter den Vorder- oder Rücksitzlehnen angebracht werden. In harten Crash-Tests stellte es seine wichtige Schutzfunktion unter Beweis.

Drei Triebwerke

Zur Motorisierung stehen drei Triebwerke zur Verfügung. Der bewährte 1,2 Liter N-Motor, der neu entwickelte 1,3 Liter N-Motor und als Spitzenaggregat der ebenfalls völlig neue 1,3 Liter S. Mit ihm erreicht die Kombi-Limousine eine Spitze von 158 km/h, für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h vergehen lediglich 14,5 Sekunden. Ebenso wie der 1,3 Liter S-Motor gehört das 1,3 N-Triebwerk zu den modernsten heute gefertigten Vierzylindern. Die Leistung in dieser Normalbenzin-Variante beträgt 44 kW (60 PS). Damit lassen sich eine Spitze von 147 km/h und eine Beschleunigungszeit von 16,5 Sekunden realisieren. Der 1,2 Liter N-Motor bringt es auf 39 kW (53 PS), die eine Spitze von 140 km/h und eine Beschleunigungszeit auf 100 km/h in 19,5 Sekunden ermöglichen.

Wirtschaftliche Motoren

Für die Wirtschaftlichkeit aller Motoren sprechen die Verbrauchswerte nach der neuen Norm ermittelt einem definierten Stadtzyklus, bei konstant 90km/h und konstant 120 km/h. Sie lauten für den 1,2 Liter 10,0, 6,9 bzw. 9,7 Liter Normalbenzin, für den 1,3 Liter N-Motor 9,8, 6,6 bzw. 9,2 Liter Normalbenzin und für den 1,3 Liter S-Motor 9,4, 6,1 bzw. 8,3 Liter Superbenzin. Mit dem Kadett Caravan des Jahres 1979 dürfte unsere traditionell starke Position auf dem Sektor der Kombi-Limousinen eher noch wachsen.



Großversuch mit Methanol-Mischkraftstoff

In vielen Ländern der Erde wird die Frage nach alternativen Energiequellen intensiv studiert, wobei für den Einsatz im Straßenverkehr immer wieder die Alkoholkraftstoffe, also Methanol und Äthanol beziehungsweise diese in Mischung mit Benzin als optimal für den mittelfristigen Einsatz beurteilt werden. Dieses Optimum ergibt sich aus dem Kompromiß der Faktoren Verträglichkeit in der Erzeugungs-, Verteilungs- und Verbrauchskette, Aggregatzustand flüssig mit hoher Energiedichte, Herstellbarkeit aus verschiedenen Rohstoffen, zum Beispiel Gas, Kohle, Müll, Biomasse, günstiger energetischer Gesamtwirkungsgrad vom Rohstoff bis zur Antriebsarbeit, umweltfreundlichere Verbrennung im Motor und gleiche Gefahrenklasse wie Benzin. Um diese neuartigen Kraftstoffe im Fahrzeug auch „verdauen“ zu können, wenn sie auf dem Markt erscheinen, beteiligt sich unser Unternehmen – mit finanzieller Unterstützung durch das Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) – an einem Großversuch mit M 15 (15 Vol. % Methanol; Abbildung 1). In der OPEL POST Nr. 5/79 wurde in dieser Serie bereits auf die Änderungen der Kraftstoffzusammensetzung und die Problematik am Fahrzeug eingegangen. In dem folgenden Beitrag wird der Programmablauf des Großversuches erläutert.

Seit Februar 1979 plant und koordiniert die PEK alle notwendigen Arbeiten innerhalb des Hauses Opel, um das gesetzte Ziel, nämlich 200 Fahrzeuge des Typs Rekord, die mit dem M 15 fahren können, ab Oktober 1979 in den Verkehr zu bringen. In intensivem Kontakt mit der Mineralölindustrie, dem BMFT und neutralen Programmsteuerstellen wurden außerdem die wesentlichen technischen und organisatorischen Einigungen erzielt, so daß die Arbeiten zügig vorangehen konnten.

Vorarbeiten abgeschlossen

Inzwischen wurden die Abstimmungsarbeiten an den Motoren abgeschlossen und die Materialspezifikationen in allen kraftstoffbeaufschlagten Teilen neu bestimmt (Abbildung 2). In diesen Wochen werden die M 15-Fahrzeuge in der Produktion aufgebaut. In den 200 Fahrzeugen werden dann viele Sonderteile eingebaut sein, die dem neuesten technischen Stand auf dem Gebiet der Alkoholkraftstoffe entsprechen – unter Berücksichtigung eines geringstmöglichen zusätzlichen Kostenaufwandes. Die Abbildung 2 zeigt beispielhaft, was am Rekord 2.0 E für den M 15-Betrieb geändert wird.

Einsatz der Fahrzeuge

Die meisten Fahrzeuge werden an Großabnehmer in Berlin und der Bundesrepublik verkauft und im Durchschnitt 2 1/2 Jahre lang mit hoher Kilometerleistung betrieben. Die mit der Teilnahme verbundenen Aufwendungen, Verpflichtungen und Berichterstattungen werden durch ein gestaffeltes pauschales Honorar-

system vergütet. Die wichtigste Verpflichtung ist die, daß nur an den M 15-Zapfsäulen – wovon sich 11 in Berlin und ca. 19 schwerpunktmäßig in der Bundesrepublik befinden – getankt werden darf. Ein detaillierter Tankstellenplan mit Öffnungszeiten und Adressen wird jedem Teilnehmer ausgehändigt (Abbildung 3). Die Fahrzeuge werden während des Betriebes sorgfältig gewartet und überprüft. Jeder Ausfall sowie Besonderheiten im Betrieb werden der Projektleitung gemeldet und dort beurteilt. Stichprobenartige Überprüfungen werden ein Gesamtbild über Abgasemissionsverhalten und Kraftstoffverbrauch bei Betrieb mit M 15 im Vergleich zu Superkraftstoff liefern.

Des weiteren wurde die Studiengesellschaft für Nahverkehr in Berlin in Zusammenarbeit mit dem Institut für Fahrzeugtechnik der TU Berlin beauftragt, alle Fragebögen der Fahrer sowie der Werkstätten, alle Kilometerleistungen, Ver-

bräuche und so weiter laufend zu erfassen und mittels Computer auszuwerten, um der enormen Datenflut Herr zu werden. Eine Erleichterung werden die vollelektronischen M 15-Zapfsäulen bringen, die durch eine nur im Besitz des Fahrzeugbetreibers befindliche Magnetkarte aktiviert werden. Der Kilometerstand des Fahrzeugs wird eingetastet und zusammen mit der getankten Menge auf Band gespeichert.

Wichtige Datensammlung

Der gesamte Großversuch soll Aufschluß über eine Anzahl wichtiger Daten geben sowie eventuell noch bisher unbekannte Probleme, die mit der Einführung von M 15 verbunden sind, aufdecken helfen. So werden folgende Daten stichprobenartig ermittelt: Kraftstoffverbrauch (ECE-Test, 90 km/h, 120 km/h, auf dem Prüfstand; Abgasemissionen; Fahrverhalten (Beurteilung in der PEK-Rüsselsheim); Kraftstoffverbräuche während des Betriebes bei den Kunden werden zu 100 Prozent erfaßt; Ölverbräuche; Fahrbeurteilung durch Kunden unter allen Witterungsbedingungen; besonderer M 15-Check bei Inspektionen. Um diese Daten zu erfassen und auszuwerten, werden Fragebögen an die Fahrzeugbetreiber und Werkstätten gegeben, die in regelmäßigen Abständen oder bei besonderen Vorkommnissen ausgefüllt und an die zentrale Auswertestelle in Berlin sowie an die Projektleitung geschickt werden. Die Datensichtung, -auswertung und -verdichtung erfolgt zentral in Berlin.

Abschluß Mitte 1982

In der Mitte des Jahres 1982 werden die 200 eingesetzten Fahrzeuge entweder aus dem Verkehr gezogen oder auf den Produktionsstand zurückgerüstet, soweit dies technisch notwendig erscheint. Ein Teil der Fahrzeuge wird zerlegt, und alle

Abbildung 1



kraftstoffbeaufschlagten Teile werden einer eingehenden Nachprüfung unterzogen. Erst dann kann eine ausführliche Gesamtbeurteilung der M 15-Technologie von der Raffinerie bis zum Fahrzeug erfolgen.

Zusammenfassung

Opel beteiligt sich an diesem Großversuch mit Methanolmischkraftstoff, um die verschiedenen Bemühungen nach Alternativ-Energiequellen tatkräftig zu unterstützen. Kostenschnittpunkt für die Methanolherstellung, zum Beispiel aus Braunkohle im Vergleich zu Benzin, wird in naher Zukunft erreicht, so daß ein größeres Angebot von Methanol als Zumischkomponente erwartet werden kann. Zu diesem Zeitpunkt muß die Technik jedoch bereits erprobt sein, um schnell eingeführt werden zu können. Die Mehrkosten am Fahrzeug bewegen sich in akzeptablem Rahmen. H.M.

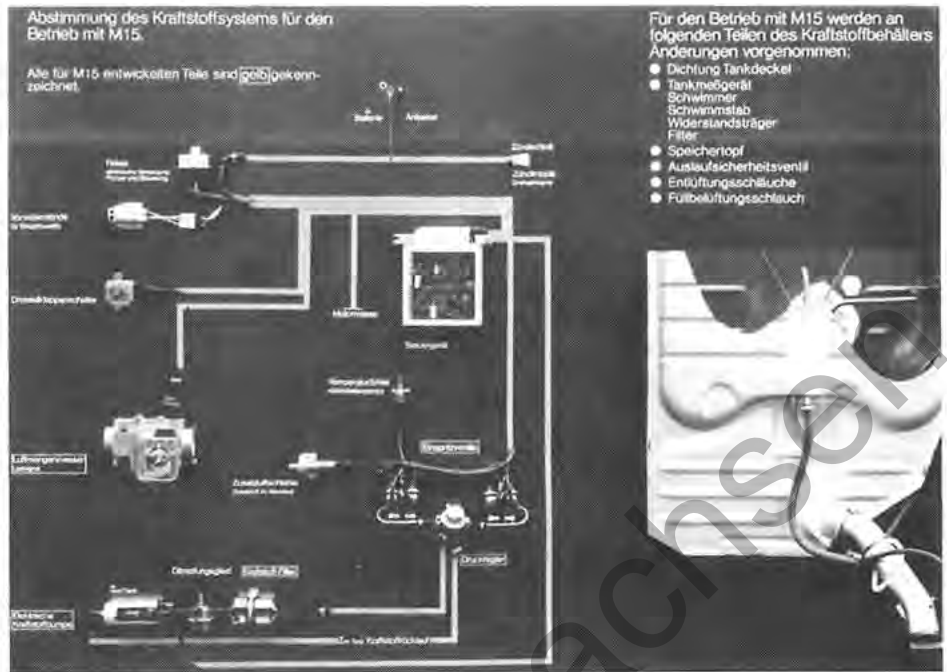
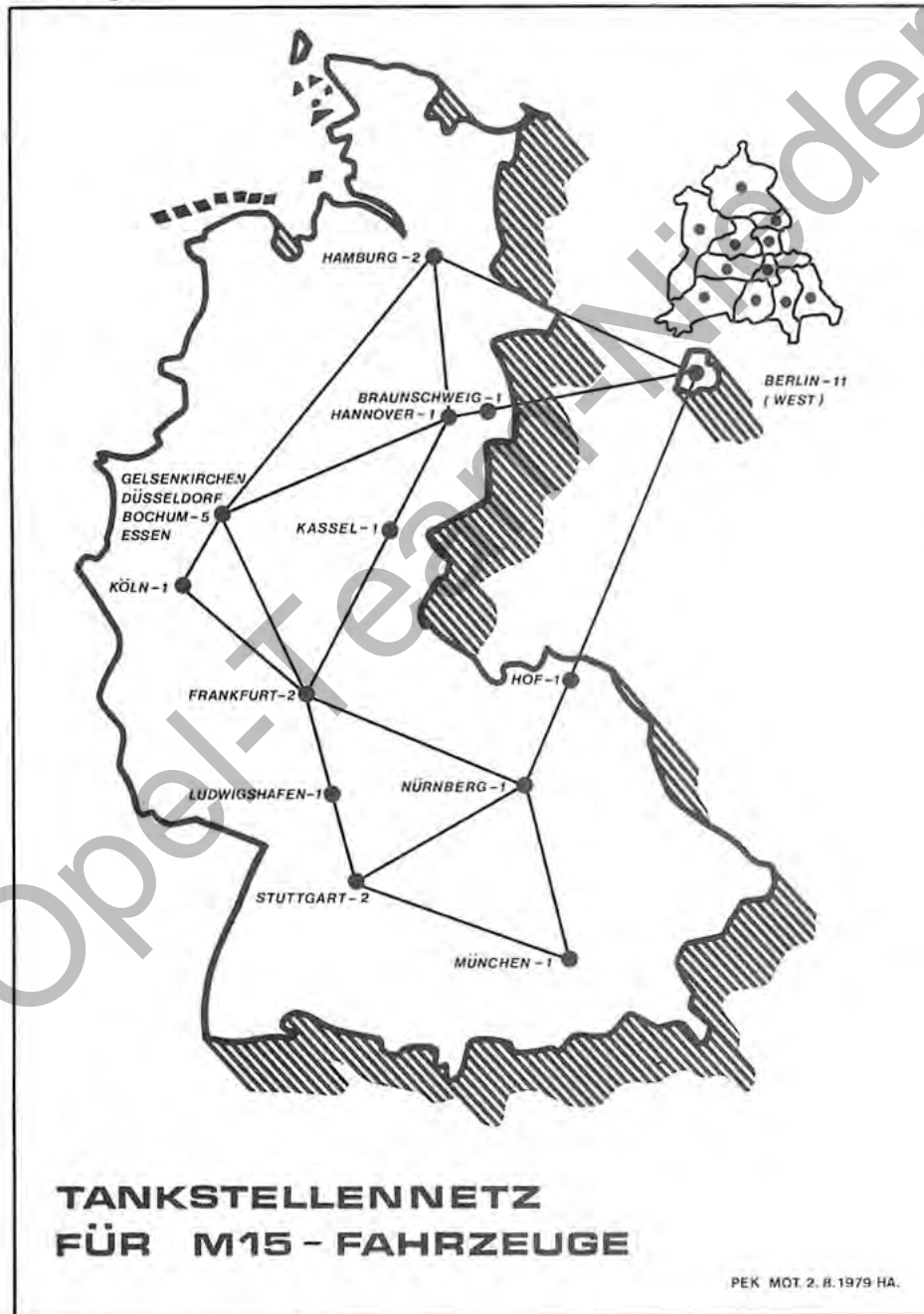


Abbildung 2

Abbildung 3



Unfallschutz bei Fahrgemeinschaft

Immer mehr Arbeitnehmer schließen sich aus den verschiedensten Gründen zu Fahrgemeinschaften zusammen. Dabei müssen oft auch Umwege gefahren werden. Da die gesetzliche Unfallversicherung ihren Schutz bei Wegen zur und von der Arbeitsstätte, aber auf den kürzesten Weg beschränkt, zog der Gesetzgeber schon 1973 bei der seinerzeitigen Ölkrise aus seinem Aufruf zur Bildung von Fahrgemeinschaften die versicherungsrechtliche Konsequenz: „Seit 1.1. 1974 ist auf den Arbeitswegen die Versicherung nicht ausgeschlossen, wenn der Versicherte von dem unmittelbaren Weg zwischen der Wohnung und dem Ort der Tätigkeit abweicht, weil er mit anderen berufstätigen oder versicherten Personen gemeinsam ein Fahrzeug für den Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit benutzt“.

Diese Bestimmung verlangt aber dennoch, daß alle sonstigen Voraussetzungen für die Anerkennung eines Wegeunfalles gegeben sein müssen – wie insbesondere der innere Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit. Fahrgemeinschaften stehen demnach auch auf Um- oder Abwegen unter Unfallversicherungsschutz.

Bei den Mitfahrenden muß es sich um berufstätige oder versicherte Personen handeln. Sie brauchen nicht in demselben Betrieb beschäftigt zu sein. Die Mitnahme der Ehefrau oder von Schulkindern steht insoweit ebenfalls unter Unfallversicherungsschutz. Ob die Fahrgemeinschaft regelmäßig oder gelegentlich gebildet wird, ist ohne Belang; ebenso die Frage, ob ein Benzinkostenausgleich erfolgt. BGI

SCHICHTWECHSEL

Jetzt in den Feierabend



Es ist 14.15 Uhr: In den Werkhallen ertönen die Sirenen. Ende der Frühschicht. „Der Riemen ist runter geworfen“, wie es in der Betriebssprache heißt. Während ihn die Spätschicht wieder aufgenommen hat, beginnt das große Strömen der Frühschichtler aus den Werkstoren, ähnlich dem Bild im Zentrum einer Großstadt während der Hauptgeschäftszeit. Es ist ein großer Menschenstrom, der da nach acht Stunden harter Arbeit durch die Werkstore in alle Himmelsrichtungen hinausdrängt. Im Werk Rüsselsheim sind es 21 Portale, die natür-

lich unterschiedlich frequentiert werden. Die einen streben zum Rüsselsheimer Stadtbahnhof oder zum Opel-Bahnhof, andere zu den Fahrradabstellplätzen rund um das Werk. Andere wiederum eilen zum Omnibus-Bahnhof und zu den Pkw-Parkplätzen. Im Augenblick werden auf ihnen über 9.000 Wagen geparkt, in naher Zukunft wird der Parkraum erweitert. Aber man sieht auch viele, die sich, in Rüsselsheim wohnend, zu Fuß auf den Heimweg machen. In der Hauptsache sind es die ausländischen Mitarbeiter auf dem Weg zu den Wohnheimen. Mit einem Satz: Ein „Verkehrsumschlag“ von Tausenden von Menschen.



Im Südbereich ist der Ampelbezirk zwischen PEK und altem Prüffeld ein besonders frequentierter Verkehrsknotenpunkt (Bild unten). Hier, an der B 43, gabelt sich der dichte Verkehr in die verschiedenen Richtungen. Aber auch auf den Straßen Rüsselsheims und der näheren Umgebung steht für eine Weile alles im Zeichen des Schichtwechsels. Doch der Verkehrsstoß verebbt verhältnismäßig schnell. Bald liegt wieder Ruhe über den Parkplätzen und dem Gelände rings um das Werk.

Die Mitarbeiter sind jetzt auf dem Weg in ihre Wohnorte, die vereinzelt bis zu 60 Kilometer von Rüsselsheim entfernt liegen. Da haben es die Rüsselsheimer besser: sie sind schneller zu Hause.



IAA-Streiflichter

Mit dem traditionellen Hupkonzert am Abend des 23. September ging die 48. Internationale Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt zu Ende. 1.363 Aussteller aus 39 Ländern (davon 752 allein aus der Bundesrepublik) hatten unter dem Motto „Mit dem Automobil“ eine Produktschau präsentiert, die keine Wünsche offen ließ. Zu sehen waren an diesen 11 Tagen Personenkraftwagen, Nutzfahrzeuge und Zubehör. Im Mittelpunkt des Publikumsinteresses standen – wie schon früher – die Exponate in Halle 5, in der auch der 2.000 m² große Opel-Stand zu finden war.

Auch viele tausend Opeler, die die Autoschau in Frankfurt besuchten, werden bestätigen, daß unser Stand in Gestaltung und Funktionalität wieder eine Sonderstellung einnahm. Da auf der Ausstellung sich alles um das Auto drehte, war es nur logisch, daß sich der neue Kadett auf einem runden Podest drehte, während das ihn bestaunende Publikum auf einer Riesenscheibe mit-

gedreht wurde. Der von unserem Design gestaltete Opel Stand, auf dem natürlich die gesamte Modellpalette gezeigt wurde, war eine „runde Sache“. Dazu kam noch in Halle 4 der Opel Nutzfahrzeugstand, der ebenfalls von vielen Interessenten aus dem In- und Ausland besucht wurde.

Die Ausstellungsbesucher, buchstäblich „Wanderer zwischen den Autowelten“, hatten es nicht leicht, die vielen Eindrücke zu bewältigen, die in dem riesigen Ausstellungsareal auf sie einströmten. Ob die IAA, wie eine Zeitung schrieb, für alle Besucher ein „Paradies“, eine „Insel der Glückseligkeit“ war, das man auf Grund mancher Hiobsbotschaften und einer teilweise wieder aufgeflackerten Anti-Autostimmung schon verloren wähnte, sei offengelassen. Jedermann spürte aber, wie ernst der Konjunkturmotor Auto von den Verantwortlichen in Staat und Wirtschaft genommen wird. Viele Politiker haben am Eröffnungstag die Bedeutung des Autos betont bezie-

hungsweise ihm ihre Referenz erwiesen. Verständlich, denn 3,7 Millionen Arbeitsplätze in der Bundesrepublik Deutschland hängen vom Automobilbau ab. Das ist jeder siebte Arbeitsplatz.

Zum Schluß noch der Hinweis, daß zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, hauptsächlich der Verkaufs- und Marketingbereiche, aber auch der Presseabteilung, der Öffentlichkeitsarbeit und des Kundendienstes sowie einige Hostessen (insgesamt 133 Personen) im wechselnden Einsatz dafür sorgten, daß an diesen 11 Tagen keine Frage unbeantwortet, keine Kontaktmöglichkeit ungenutzt blieb. Nicht zu zählen die Prospekte und andere Mitbringsel, die auf dem Stand verteilt wurden, und nicht zu vergessen die laufende Wartung der Fahrzeuge durch die Mitarbeiter der Kundendienstwerkstatt. Alle haben für ihren nicht leichten Einsatz im meist wogenden Meer der Menschenmassen Dank und Anerkennung verdient. —a—



„Demonstration für das Auto“: Der Opel-Stand in Halle 5 des Messegeländes an einem ganz „normalen“ Wochentag.

Aus dem Prominentenalbum



Auf dem Bild oben Walther Leisler-Kiep, Finanzminister von Niedersachsen; darunter der frühere Bundeswirtschaftsminister und jetzige Sprecher der Dresdner Bank, Dr. Hans Friderichs, der im September in den GM-Beraterstab für Europa berufen wurde.



Glücklich, wer im Gedränge der Tausende einen Logenplatz ergatterte .



Am Eröffnungstag auf dem Opel-Stand: Bundesverkehrsminister Kurt Gescheidle, der Hessische Ministerpräsident Holger Börner, der Bayerische Ministerpräsident Franz-Josef Strauß und der Präsident der Automobilindustrie e.V., Horst Backsmann (oberes Bild rechts). Auf den Bildern erkennt man außerdem Generaldirektor James F. Waters Jr., Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde und den Rüsselsheimer Betriebsratsvorsitzenden Richard Heller.



Bevor die Besucher kamen: die Opel-Stände in Halle 5 und 4.



Alt und jung: Stelldichein auf dem Opel-Stand.



IMPRESSIONEN

24 Stunden vor der großen Schau

Der Countdown für das große Ereignis läuft. Noch 24 Stunden bis zur offiziellen Eröffnung der internationalen Autoschau. Fieberhafte Vorbereitungen, Hektik auf allen Ständen des Frankfurter Messegebiets. Lastwagen mit Stellwänden, Podesten, Dekorationsteilen, Blumen-Kübeln fahren an die Eingänge. Schnell ausladen, der Hintermann wartet schon.

In den Hallen kurven in halbrecherischer Fahrt Gabelstapler, bepackt mit Kisten und Kästen. Überall werden Kabel verlegt, Verpackungsmaterialien eingesammelt; es wird gesägt, gehämmert, geschraubt, montiert. Ein großes Durcheinander. Fernsehleute bringen ihre Kameras in Stellung, leuchten die Stände aus. Ab morgen wird life gesendet. Und natürlich das Personal, das die Ausstellungsstücke auf Hochglanz bringt. Denn die sind inzwischen in die Hallen auf die Stände gerollt worden, teilweise noch unter riesigen grauen Planen verborgen. Kein Stäubchen darf morgen zu sehen, kein Chromteil matt sein.

Daneben mit konzentrierten Mienen die Mitarbeiter von Technik und Kundendienst, die noch einmal die technischen Details überprüfen; auf langen Checklisten wird alles abgehakt, denn nichts darf beschädigt sein, kein Zubehör fehlen. Drumherum hübsche Mannequins beziehungsweise Stand-Hostessen, die ihre Rollen einstudieren; am Rande eine junge Dame, die noch einmal ihren Informationstext probt, den sie am nächsten Tag auswendig können muß . . .

Heute noch ein Durcheinander, aber morgen wird alles anders sein, niemand wird noch etwas von Hektik, Aufregung und Sorge, daß auch ja alles klappt, spüren. Doch noch ist es nicht soweit – erst in 24 Stunden, wenn sich die Tore öffnen und die Besuchermassen in die Hallen strömen. G. K.



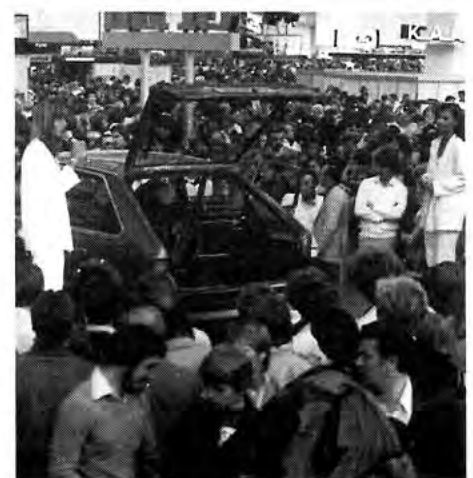
Ein Fernsenteam des ZDF während einer Live-Sendung auf dem Opel-Stand.



Jede Menge Informationsmaterial wurde auf der Ausstellung verteilt. — Auf dem Bild darunter Hostessen bei der Demonstration des neuen Kadett.



Rund 6.000 Pressevertreter aus dem In- und Ausland besuchten die Ausstellung. In der Presseloge unseres Standes: Opel Pressechef H.P. Clauss (links) und sein Stellvertreter, K.H. Ihrig (zweiter von rechts), bei einer Fachsimpelei mit Journalisten. — Auf dem Bild darunter der Empfangsraum des Standes mit dem Leiter der Absatzförderung, E.L. Spranger, der auch die Gesamtleitung des Standes hatte.



BEI UNS ZU HAUS

Diesmal BISCHOFSSHEIM

Der Bahnhof Bischofsheim wurde als Kreuzungspunkt bald nach 1900 einer der wichtigsten Umspahn- und Verschiebebahnhöfe Deutschlands. Schon kurz vor der Jahrhundertwende griff die Ortsbebauung aus. Auch Bischofsheims wirtschaftlich-soziale Struktur änderte sich durch das Fortschreiten von Handel und

Westlich von Rüsselsheim, ein „Katzensprung“ entfernt, liegt die Gemeinde Bischofsheim. Von seinen rund 12.500 Einwohnern arbeiten fast 1.700 bei Opel. Wie viele Orte in der näheren Umgebung ist auch Bischofsheim eine Gründung der germanischen Franken. Zwar ist eine fränkische Martinskirche im achten nachchristlichen Jahrhundert nachgewiesen, doch wird der Ort erstmals in einer Urkunde des Mainzer Codex aus dem 11. Jahrhundert erwähnt.

Um 1200 war die Gemeinde Teil der Mainzer Mark. Danach aber bleibt das Geschick des Ortes bis 1331 im Halbdunkel. Von diesem Jahr teilen sich zwei Adelsgeschlechter die Herrschaft über Bischofsheim. Erst 1579, als der Ort an den Landgrafen Georg I. von Hessen fällt, wird dieser Zustand beendet.



Der Torbogen am St. Viktorhof. Es sind die Überreste des Mainzer Stiftes St. Viktor, das seit dem 13. Jahrhundert hier begütert war. 1740 entstand als erstes Steinhaus der Gemeinde der Zehnthof, der 1972 abgerissen wurde.



Die evangelische Kirche

Das starke Anwachsen der meist dörflichen Bevölkerung seit der Mitte des 16. Jahrhunderts wird durch die Wirren und Drangsale des 30jährigen Krieges (1618 bis 1648) unterbrochen: Nach einem zeitgenössischen Bericht hatte Bischofsheim 1641 nur noch 63 Einwohner. Die Hungersnot ging um, die Bewohner litten unter Raub und Brandschatzung ständig wechselnder Truppen, ja der Ort soll der Geschichtsschreibung nach zeitweilig von allen Bewohnern verlassen gewesen sein.

Von 1672 bis 1678 war Bischofsheim erneut schweren Plünderungen durch die Truppen des französischen Generals

Turenne ausgesetzt. Verschont blieb der Ort auch nicht von vielen Kriegereignissen des 18. Jahrhunderts. 1832 wurde Bischofsheim im Zuge einer Verwaltungsreform dem Kreis Groß-Gerau angegliedert, am Neujahrstag 1930 Mainz zugeschlagen und ein rechtsrheinischer Stadtteil der Domstadt. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges erhielt Bischofsheim seine Selbständigkeit im Rahmen des Kreises Groß-Gerau zurück.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts lebte die Gemeinde fast ausschließlich von der Landwirtschaft. Die beginnende Industrialisierung fiel zeitlich mit dem Eisenbahnbau zusammen, der für Bischofsheim große Bedeutung erlangte.

Gewerbe. 1910 zählte die Gemeinde 4.456 Einwohner.

Vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges überschritt die Ortsbebauung die Grenze an der Bahnlinie. Intensiver wurde die Bautätigkeit nach dem Kriege mit der Hans-Böckler-Siedlung fortgesetzt, in der heute jeder zehnte Bischofsheimer Einwohner lebt. In jüngster Zeit entstand auch eine Reihe kommunaler Neubauten. Am Rande der Gemarkung mit unmittelbarem Anschluß an den Süd-Main-Schnellweg dehnt sich heute zwar ein Industriegebiet, doch Großindustrie fehlt. Nicht zuletzt ist Bischofsheim eine Arbeiterwohngemeinde mit starkem Pendlerverkehr nach Rüsselsheim zu Opel.



Ein neues Wohn- und Geschäftszentrum in Bischofsheim



Ein neuer Parkplatz für werkseigene Fahrzeuge entstand kürzlich im Werk Rüsselsheim im Bereich des ehemaligen Musikpavillons, der vor einiger Zeit der Spitzhacke zum Opfer gefallen ist. Wie unsere Aufnahme zeigt, wurde bei der Anlage dieses Parkplatzes zur Auflockerung auch an Grünstreifen gedacht und dort vorhandene Bäume wurden in die Gesamtanlage einbezogen.

SHOW '79

25 Jahre Opel-Reihenveranstaltungen

Schon im Dezember 1954 wußte man, daß mit Musik alles besser geht. Damals wartete das Werksorchester in der Stadthalle Rüsselsheim mit einer „Musikparade am laufenden Band“ auf. Die damals „noch“ vier Konzertabende mit solistischen Einlagen waren ganz der leichten Muse gewidmet und wurden von der Belegschaft mit großer Begeisterung aufgenommen. Inzwischen hat sich manches geändert, vor allem die Art der Darbietungen und ihre Zahl. Im Jubiläumsjahr 1979 sind es 22 Veranstaltungen in den drei Opel-Städten. Wenn sich am 22. November – übrigens zum zehnten Male im Stadttheater Rüsselsheim – der Vorhang hebt und die Jubiläumsveranstaltungen beginnen, geben sich bekannte Mitwirkende aus vier Ländern ein Stelldichein.

Stargast Bruce Low (Bild), der bereits im Oktober 1978 anlässlich der Jubilarfeier



in der Wiesbadener Rhein-Main-Halle begeisterten Beifall erhielt, wird mit seinem Baß-Bariton und seinen Erfolgshits auch diesmal wieder viel Freude bereiten. Für eine Darbietung besonderer Art wird das „Duo Brillant“ aus der DDR mit einem tänzerischen Hebeakt sorgen. „The Ward Brothers“, lustige Musik-Entertainer aus Schottland, das erfolgreiche Gesangsduo „Ann & Andy“ sowie die „Gebroeders Brouwer“, ein Trompetenduo aus Holland, sind weitere Höhepunkte der „Show '79“. Durch das internationale Programm, bei dem Artisten und Akrobaten fehlen und bei dem diesmal Musik, Gesang, Tanz und Humor Trumpf sind, führt der bekannte und beliebte Ansager Günter Wagner aus Wiesbaden. Und für einen bunten Melodienstrauß sowie die musikalische Begleitung der Solisten wird wie immer das Werksorchester unter Andreas Wagner in großer und kleiner Besetzung sorgen. Alles in allem, ein Programm, das für jeden Geschmack etwas bietet.

22 Mal wird die Jubiläums-Show über die Bühne gehen: vom 22. November bis 7. Dezember (außer 25. und 30.11. sowie 2.12.) im Stadttheater Rüsselsheim; am 30. November in der Walter-Köbel-Halle im Anschluß an die Nachmittagsveranstaltung des Rüsselsheimer Altenwerkes (16 Veranstaltungen); am 2. Dezember in der Kaiserslauterner Barbarossahalle (2 Veranstaltungen) und am 8. und 9. Dezember in der Ruhrlandhalle Bochum (4 Veranstaltungen). Einzelheiten im November auf den Anschlagtafeln der Opel-Werke.

EINE VON UNS

Musik im Blut

Wer in den letzten Monaten Konzerte des Werksorchesters besucht hat, dem wird unter den Orchestermitgliedern eine blonde junge Dame aufgefallen sein: die Flötistin Christine Lohrum. In der 30jährigen Geschichte des Werksorchesters ist sie das erste weibliche Wesen in diesem Klangkörper.

Die gebürtige Rüsselsheimerin hat kürzlich ihre Abschlußprüfung als Industriekaufmann bestanden und ist jetzt im Betriebsmitteleinkauf tätig. Mit der Musik ist Christine Lohrum schon seit langem verbunden. Nachdem sie bereits als Achtjährige mit dem Klavierspiel begonnen hatte, wurde sie später in die Geheimnisse des Querflötenspiels eingewiesen. Eine Zeit der Bewährung für sie war die Mitgliedschaft im Schüler-Orchester des Kant-Gymnasiums, dem sie bis zum Abitur angehörte. Seit einem knappen Jahr spielt sie nun im Werksorchester.

„Es macht mir sehr viel Spaß“, sagt sie mit Überzeugung, wundert sich allerdings, daß sie bisher die einzige Musikerin ist. „Unter den sicher Tausenden weiblicher Mitarbeiter müßten doch eigentlich mehr Frauen sein, die ein Instrument beherrschen.“ In der Tat: Warum soll dieses Feld allein den Männern vorbehalten sein?



Als Schülerin lag das Schwergewicht ihres Repertoires auf der klassischen Musik, heute spielt sie lieber Unterhaltungsmusik. Über die Musik hat Christine Lohrum auch ihren Mann kennengelernt. In der freien Zeit, die ihr noch bleibt, singt sie in einem Rüsselsheimer Jugendchor, dem auch ihr Mann angehört. Dieser Chor besteht aus Mitgliedern des ehemaligen Schulchors, mit dem Christine Lohrum schon einige Reisen unternommen hat, unter anderem in Rüsselsheims Schwesterstadt Evreux in Frankreich. Ein musikalisches Ehepaar, das nach dem Motto handelt: Mit Musik geht alles besser.



EINE GUTE IDEE

Überflüssige Arbeit wurde eingespart

Es gibt in unserer Produktion Blechabfälle, die wieder gesammelt und weiterverarbeitet werden. So auch bei der Herstellung der Kotflügel für Manta und Ascona. Von dem Ausgangsblech, Platine genannt, bleibt immer ein Stück des Radbogens übrig, aus dem kleinere Teile, wie Einsatzstücke Seitenwand und Halter am Kühler gefertigt werden können.

Vor der Weiterverarbeitung wurde der Abfall jedesmal vom Preßwerk K 40 zum K 67 transportiert und dort zurechtgeschnitten. Die neuen Teile wurden nach einem weiteren Transport im K 40 gefertigt. Da durch die Kotflügelherstellung mehr Abfall entsteht als für die Herstellung der Kleinteile benötigt wird, wurde der Rest des zurechtgeschnittenen Abfalls danach endgültig verschrottet.

Mitarbeiter Hans Schanz, Preßwerk (Bild), war dieses Verfahren zu umständlich. Es mußte auch einfacher gehen. In dem von ihm eingereichten Verbesserungsvorschlag schlug er vor, durch eine Änderung des Abfallschachtes in der Pressenstraße und das Aufstellen einer sogenannten Schlepp-Pressen neben dem Abfallschacht die Kleinteile direkt aus dem Kotflügelabfall herzustellen. Bei genügender Produktion könne der restliche Abfall direkt verschrottet werden. So würden Transportwege und überflüssige Schneidoperationen eingespart.

Versuche und eine Kostenschätzung ergaben, daß die vorgeschlagene Methode die wirtschaftlichere ist. Die gute Idee brachte Einsender Hans Schanz eine Prämie von 13.970 DM.

AUSBILDUNGSBERUF Industriekaufmann

Dem Industriekaufmann steht ein weites Feld von Einsatzmöglichkeiten offen. Es reicht vom Ein- und Verkauf, dem Finanzwesen bis hin zum Personal- und Sozialbereich. Die Ausbildung ist auf diese Vielfalt abgestimmt. In vierteljährlichen Abschnitten lernt der angehende Industriekaufmann die Hauptbereiche des Unternehmens kennen: durch praktische Unterweisung am Arbeitsplatz, Ausbildungsgespräche und Besichtigungen.

Die praktische Ausbildung wird durch den theoretischen Unterricht in der Werkberufsschule ergänzt. Er vermittelt unter anderem Kenntnisse in den Fächern Industriebetriebslehre, Wirtschaftslehre, Sozialkunde, Rechnungswesen, Organisation und Datenverarbeitung. Geistige Beweglichkeit, Fähigkeit zu rechnerischem Denken, Belastbarkeit und Konzentrationsvermögen sind Voraussetzungen für diesen Ausbildungsgang.

Bei Bewerbern für diesen Ausbildungsberuf ist die Mittlere Reife oder ein vergleichbarer Schulabschluß Voraussetzung. Die Ausbildung dauert drei Jahre; ausgebildet wird im Werk Rüsselsheim.



VERKAUFSSTÄNDE

Heimisches für Gastarbeiter

Temperamentvolle, gesterreiche Gespräche zwischen Käufern und Händlern: Man könnte fast an Szenen in südlichen Ländern erinnert werden. Aber was man da beobachtet, ereignet sich rund um die Wohnheime am Grundweg und an der Alzeyer Straße. Dort gibt es mobile Verkaufsstände, die unseren ausländischen Mitarbeitern neben Artikeln des täglichen Gebrauchs vor allem Lebensmittel, Obst und Gemüse aus den Heimatländern anbieten. Schon das wirkt anziehend auf die Käufer. Man schätzt, was man von zu Hause kennt und gewohnt ist. Und wenn es dann noch in den Wohnheimküchen

nach heimischen Rezepten zubereitet wird, wenn Knoblauchdüfte durch die Gänge ziehen, dann ist das ein Stück Heimat in Rüsselsheim. Übrigens: Heimatlische Produkte gibt es nicht nur an den Ständen, auch in den Geschäften der Rüsselsheimer Innenstadt und in den Supermärkten sind sie teilweise zu haben.

Wenn, wie in Rüsselsheim, von mehr als 63.000 Einwohnern 13.000 Ausländer sind, wird kein Geschäftsmann eine Chance ungenutzt lassen, sein Warenangebot diesem großen Kundenkreis entsprechend zu sortieren.



SCHWERBEHINDERTE Wiedereinstellung nach Umschulung

Nach einer kürzlich abgeschlossenen Betriebsvereinbarung zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat wird das Unternehmen Schwerbehinderte, die an Bildungs- und Umschulungsmaßnahmen teilgenommen haben, wiedereinstellen, sofern sich zum Zeitpunkt der Bewerbung um Wiedereinstellung die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht verschlechtert haben. Der Wiedereinstellungsanspruch umfaßt grundsätzlich eine Tätigkeit im neuen umgeschulten Beruf oder eine gleichwertige Arbeitsstelle. Bisher wurde der Arbeitsvertrag beim Ausscheiden infolge Umschulung ohne diese Zusage gelöst.

Vollgültige Leistung

Diese Beschäftigungsgarantie sei Gold wert, sagte dazu der Schwerbehinderten-Vertrauensmann des Werkes Rüsselsheim, Bruno Fiedler. Die Zahl der Schwerbehinderten habe sich in den letzten Jahren bei Opel in starkem Maße erhöht. Allein in den letzten zweieinhalb Jahren seien 896 neue Schwerbehinderte hinzugekommen, von denen nur 47 nicht bei Opel gearbeitet hätten. Am 31. Juli dieses Jahres seien im Rüsselsheimer Werk 1.831 Schwerbehinderte beschäftigt gewesen.

Wenn Schwerbehinderte den für sie richtigen Arbeitsplatz erhielten, erklärte Bruno Fiedler weiter, könnten sie erwiesenermaßen eine vollgültige Leistung erbringen. Er wies noch darauf hin, daß Bandscheibenschäden, aber auch Herzinfarkte zugenommen hätten.

Ausschuß gebildet

Um die Voraussetzungen für die Durchführung der neuen Betriebsvereinbarung zu schaffen, wurde ein Ausschuß gebildet, dem Vertreter der Personalabteilung, des Betriebsrates, der Genesendenabteilung, des Werksärztlichen Dienstes, der Abteilung Arbeitssicherheit, der Schwerbehinderten-Vertrauensmann sowie ein Mitarbeiter der Abteilung Industrial Engineering und der betreffenden Hauptabteilung angehören. Der Ausschuß soll geeignete Arbeitsplätze für die geschützten Personen in allen Abteilungen im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten festlegen, aber auch Vorschläge zur Ausgestaltung von Arbeitsplätzen vorlegen und nach Wegen suchen, Vorrichtungen und Geräte im Interesse der Schwerbehinderten zweckdienlich einzusetzen.

UNSERE JUBILARE

40



Heinz Ihrig
Verkauf Kdd.
7.9.1979



Heinrich Petri
Instandhaltung
10.9.1979



Reinhold Steiner
Preßwerk
2.10.1979



Gustav Bender
Qual.Förderg.u.Insp.
3.10.1979



Gretel Hein
PEK Verwaltung
6.10.1979



Werner Seidel
Sozialabteilung
18.10.1979



Wilhelm Schad
Werkschutz
28.10.1979

25

Rüsselsheim

1.10.1979

Liselotte Ahl
MIS-EDICS-Projekt
Irmgard Heller
Verkauf Händlerorg.

3.10.1979

Gertrude Hoffmann
Werksverpflegung

5.10.1979

Theodor Krämer
Wagenversand

15.10.1979

Heinz Rupp
Transportwesen

16.10.1979

Robert Huy
Schneittbau

17.10.1979

Anton Runkel
Maschinenabteilung

21.10.1979

Gisbert Weber
Wagenversand

25.10.1979

Heinrich Ernst
Wäscherei
Kurt Fischer
Materialbehandlung

Bochum

24.10.1979

Karl-Heinz Hoppe
Qual.Ktr.u.Insp.

Berlin

1.3.1979

Heinrich Schuhmann
Werkstatt

22.4.1979

Heinz-Jürgen Bauman
Werkstatt

1.6.1979

Anneliese Dietz
Administration

10.9.1979

Kurt Berkhauser
Werkstatt

IM RUHESTAND

Rüsselsheim

Georg Berghammer
Chassisbau I

Susanne Emerenziani
Betriebskrankenkasse

Bruno Escher
Chassisbau I

Heinrich Fischer
Qual.Ktr.u.Insp.

Herta Gaska
Teilelager

Gustav Hofmann
Wagenendmontage

Erika Imhof
Teilelager

Paul Karl
Kar.-Fertigmontage

Heinz Klose
Lohnbuchhaltung

Josef Kunzmann
Instandhaltung

Wilhelm Landgraf
Karosseriebau I

Hans Langenegger
Beschädigten-Eins.

Erich Mewes
Proj.,Abrechng.

Adam Schleidt
Qual.Ktr.u.Insp.

Emil Schneider
Qual.Ktr.u.Insp.

Wilhelm Schwarz
Instandhaltung

Jakob Steffan
Kar.-Rohmontage

Josef Swoboda
Schneittbau

Karl Thumser
Beschädigten-Eins.

Erwin Utz
Qual.Ktr.u.Insp.

Helmut Weigt
Chassisbau I

Johanna Weimer
Chassisbau I

Ida Zimmermann
Ordnungsdienst

Bochum

Heinrich Bellof
Motorenbau

Friedrich Böhnert
Werksanlagen

Heinz Brandt
Lackiererei

Lothar Breetsch
Prod.,Vorb.Chassis

Herbert Dahncke
Karosseriewerk

Ludwig Diehl
Prod.Vorb.Chassis

Elisabeth Fieck
Kar.-Fertigmontage

Martin Fuchs
Chassis I

Günter Holderberg
Motorenbau

Josef Jakubowski
MPK-Materialabtlg

Rudolf Jendryn
Werkzeugabteilung

Erich Kaczorowski
Werksanlagen

Paul Kipert
Werkzeugbau

Günter Klagges
Qual.Ktr.u.Insp.

Friedrich Kossak
Polsterei

Fortsetzung Ruhestand

Bochum	Johann Meissner Motorenbau	Paul Riedel Karosseriebau	Walter Stockfisch Polsterei
Wilhelm Krawietz Werksanlagen	Renate Moselewski Preßwerk	Irene Rössner Polsterei	Rudolf Szwalek Polsterei
Gustav Kummerfeld MPK Materialabtlg.	Otto Müller Prod. Vorb.Chassis	Eugeniusz Sawicki Export-Verpackg.	Werner Tomke MPK-Materialabtlg.
Karl Küsener MPK-Materialabtlg.	Hedwig Pfeffer Werksverpflegung	Heinrich Schierl Werksanlagen	Ella Walendzik Chassis I
Paul Kuznik Energieanlagen	Rudolf Prietzsch Qual.,Ktr.u.Insp.	Karl Sommer Karosseriewerk	
Hans Löschner Teile u.Zubehör	Erwin Reck MPK-Materialabtlg.	Paul Spiegel Werkschutz	

WIR GEDENKEN

Rüsselsheim

Musa Demirci, Kar.Bau I
geb.8.8.29 gest.21.7.79

C. Sevinis, Kar.Ftg.Mont.
geb.1.2.53 gest.6.8.79

C. Karabulut, Motorteile
geb.8.12.38 gest.16.8.79

G. Backes, Werkzeugbau
geb.12.3.57 gest.18.8.79

A. Hahn, Motorenb.M-55
geb.22.5.32 gest.20.8.79

A. Özcicek, Besch. Eins.
geb. 1925 gest.26.8.79

U. Siebert, Fahrz.Disp.
geb.23.7.31 gest.30.8.79

Gustav Schmitz, PV-Preßw.
geb.2.11.37 gest.1.9.79

Leo Fischer, Kar.Rohmont.
geb.23.10.19 gest.4.9.79

A. A. Tahiri, Schmiede
geb. 1940 gest.6.9.79

M. Hanif, Kar.Lackiererei
geb.5.7.56 gest.6.9.79

A. Fuchs, Wagenendmont.
geb.16.10.20 gest.9.9.79

Klaus Stebe, Motorenbau
geb.11.3.58 gest.12.9.79

G. Kopischke, Zentralw.
geb.3.1.24 gest.15.9.79

Karl Nuffer, Besch. Eins.
geb.1.2.20 gest.17.9.79

Bochum

K. H. Möller, Prod. Vorb.
geb.15.5.30 gest.24.8.79

G. Emmermacher, Chassis I
geb.12.6.24 gest.27.8.79

W. Bulang, Lackiererei
geb.25.3.53 gest.30.8.79

U. Deskowski, Werkzeugbau
geb.27.9.38 gest.31.8.79

A. Diergardt, Kar.Ftg.Mont.
geb.7.11.59 gest.31.8.79

F. J. Schalk, MPK-Transport
geb.7.6.41 gest.9.9.79

K. H. Kämper, MPK-Transp.
geb.18.7.28 gest.16.9.79

Rentner

Karl Roos
geb.25.3.10 gest.14.8.79

Philipp Borger
geb.9.8.06 gest.11.8.79

Joseph Schmitt
geb.7.3.04 gest.15.8.79

Kurt Biedinger
geb.16.11.16 gest.15.8.79

Walter Moser
geb.18.1.10 gest.19.8.79

Wilhelm Müller
geb.1.8.08 gest.21.8.79

Wilhelm Ploszonka
geb.8.1.31 gest.21.8.79

Leonhard Kümmel
geb.28.9.98 gest.21.8.79

Rudolf Strübe
geb.25.10.22 gest.22.8.79

Philipp Bausch
geb.25.2.14 gest.22.8.79

Else Wiegand
geb.10.11.92 gest.22.8.79

Johann Saxer
geb.14.7.01 gest.25.8.79

Philipp Christ
geb.11.2.03 gest.26.8.79

Johann Zimmer
geb.9.6.00 gest.28.8.79

Ernst Jung
geb.24.10.10 gest.28.8.79

Peter Weil
geb.16.9.08 gest.28.8.79

Albert Breser
geb.8.9.04 gest.29.8.79

Nikolaus Wetzell
geb.15.6.02 gest.30.8.79

Ludwig Herberth
geb.24.4.11 gest.30.8.79

Otto Banger
geb.28.7.09 gest.30.8.79

Karl Weis
geb.6.2.01 gest.31.8.79

Ludwig Martin
geb.21.2.97 gest.31.8.79

Philipp Schmitt
geb.9.9.04 gest.31.8.79

Valentin Adrian
geb.17.6.20 gest.31.8.79

Otto Fluck
geb.22.12.20 gest.1.9.79

Herbert Macion
geb.29.9.12 gest.3.9.79

Jakob Müssig
geb.12.1.15 gest.3.9.79

Wilhelm Roth
geb.24.4.92 gest.4.9.79

Paul Schulz
geb.9.4.34 gest.4.9.79

Otto Lieschied
geb.10.10.01 gest.5.9.79

Herbert Bader
geb.19.2.20 gest.6.9.79

Martin Müller
geb.6.11.06 gest.7.9.79

Fritz Zorbach
geb.5.5.09 gest.7.9.79

Gerhard Lahm
geb.2.4.04 gest.7.9.79

Gerhard Keiner
geb.10.10.20 gest.8.9.79

Ludwig Kirchner
geb.22.4.13 gest.9.9.79

Otto Wickert
geb.7.8.14 gest.10.9.79

Alfons Gellrich
geb.10.9.07 gest.12.9.79

Florian Prommer-Portl
geb.17.5.10 gest.12.9.79

Jakob Deisel
geb.31.3.02 gest.13.9.79

Hermann Lutherdt
geb.22.12.01 gest.14.9.79

Josef Keller
geb.7.1.05 gest.14.9.79

Dies + Das

In der Redaktion der Werkzeitschrift gab's eine personelle Änderung. Christel Kühn, seit 13 Jahren bei der OPEL POST, verließ sie, um an einem längeren Lehrgang teilzunehmen, an dessen Ende eine neue Aufgabe stehen wird. Wenn eine so lang eingearbeitete und erprobte Kraft eine kleine Arbeitsgruppe verläßt, entsteht eine Lücke, die so rasch nicht zu schließen ist. Die ganze Ordnung scheint dann zunächst auf unsicheren Füßen zu stehen. Doch es muß weitergehen, wenn die Nachfolgerin, Gisela Kröhner, am Anfang auch Schwierigkeiten haben wird, Klippen zu umgehen, Probleme zu erkennen, die es bei diesem Job in Hülle und Fülle gibt. Der ehemaligen Mitarbeiterin aber viel Glück auf ihrem neuen Berufsweg.

Diskussion in der Mittagspause. Es geht ums liebe Geld, die gestiegenen Lebenshaltungskosten, Nachschlagforderungen, kurz das, was eben alle bewegt. Zwei sind besonders klug, sie sehen das Geld und seine Kaufkraft unabhängig von den Herstellungskosten und den Verkaufszahlen der Güter, von Wechselkursen und anderen weltweiten Einflüssen. „Die Unternehmen haben es in jeder Menge, wollen es aber nur nicht herausrücken“, so der eine. „Man muß nur genügend Geld drucken, dann ist auch genügend da“, so der andere. Sollte das das Ei des Kolumbus sein?

Zwei Kollegen kommen nach Arbeitschluß immer den gleichen Weg daher. Der Beobachter trifft sie täglich fast regelmäßig an der gleichen Stelle, zwei ältere Männer, offenbar in stets gutem Einvernehmen und meist in anregendem Gespräch. Begegnet ihnen der Beobachter einmal nicht auf der betreffenden Wegstrecke, dann fällt ihm das auf, so sehr gehören die beiden schon zu seinem eigenen Nachhauseweg. Als einmal tagelang nur der eine daher kam, fragte sich der Beobachter: nanu, ist der zweite Mann krank? Aber dann kamen sie doch wieder miteinander. Die Welt war wieder in Ordnung.

„An alle Werksangehörigen!“ lautet mitunter die Titelzeile von Werksanschlügen. Daß man sich mit einem Anschlag an alle wendet, brauchte eigentlich nicht besonders betont zu werden. Wichtiger wäre es, bereits im Titel erkennbar zu machen, um was es bei dem Anschlag geht. Man wüßte dann schon auf den ersten Blick, welche Wichtigkeit eine Bekanntmachung für einen hat und ob es sich lohnt, sie näher unter die Lupe zu nehmen.



WERK BOCHUM



Sie strömten und strömten . . .



Am Eingang gab's die Gutscheine.



Zur Begrüßung flotte Weisen.

Das ganze Ruhrgebiet im Werk zu Gast

1966, 1972, 1975 und 1977 fanden in unserem Werk „Tage der offenen Tür“ statt. Jetzt, am 29. September 1979, wurde diese Tradition fortgesetzt. Opel Bochum öffnete die Tore – und fast 30.000 Besucher kamen, darunter 6.570 Jugendliche. Das Interesse an unserem Werk und an unseren Produkten ist nach wie vor groß.

Beim Rundgang durch Preßwerk, Rohbau, Fertig- und Endmontage konnte man ganz aus der Nähe die Entstehung des Ascona und des neuen Kadett verfolgen. Von 8.00 bis 12.30 Uhr wälzte sich der Strom der Menschen durch die Hallen und Werkstraßen. Ausstellungs- und In-

formationsstände über Berufsausbildung, Design, Kundendienst, Produktentwicklung und Konstruktion, Sportförderung, Teile und Zubehör, Vorschlagswesen gaben ein anschauliches Bild von den verschiedenen Bereichen und Aktivitäten unseres Unternehmens. Ebenso konnten Feuerwehr und eine Werkslok besichtigt werden. Hauptanziehungspunkt waren die neuen Kadett-Modelle. Aber auch Ascona, Manta, Rekord, Commodore, Senator, Monza und Bedford-Blitz konnten besichtigt werden.

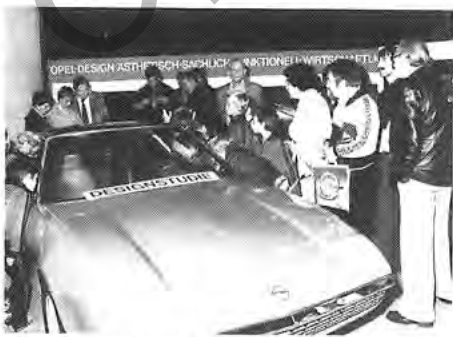
Der Besuch wurde belohnt: Für die Jüngsten gab es unter anderem T-Shirts und Drachen; die Erwachsenen nahmen

mit der Eintrittskarte an einer Verlosung teil, bei der es sogar Armbanduhren zu gewinnen gab. Zur Stärkung gab es Würstchen und Getränke, und eine Bergmannskapelle sorgte für die musikalische Unterhaltung.

Prominente Gäste waren Oberbürgermeister H. Eikelbeck, Oberstadtdirektor H. Jahofer, der Rektor der Universität, Professor Meyer-Dohm, und Polizeipräsident D. Berndt. Sah man sich die Kennzeichen der parkenden Fahrzeuge und Busse an, so kann man sagen, daß das ganze Ruhrgebiet zu Gast war. Es wird sicher nicht der letzte „Tag der offenen Tür“ gewesen sein.



Überall interessierte Besucher



Viel bewundert: Die Designstudie.



Viel gab's im Werk zu sehen.



Der neue Kadett wird begutachtet.



Charmant präsentiert: Der Kadett.

Personalien



S. Meiß

Mit Wirkung vom 1. August 1979 trat im Beschaffungswesen Bochum folgende Organisationsänderung in Kraft: S. Meiß wurde zum Einkaufsbereichsleiter BME befördert und ist verantwortlich für Stahl, Normalien, Elektromaterial und Werkzeuge. Er berichtet dem Leiter des Beschaffungswesens, E. Wegge.



G. Hiller



K. O. Enderle

Mit Wirkung vom 1. September 1979 übernahm G. Hiller, Schichtbetriebsleiter Achsen und Automatenteile, die Leitung der neu eingerichteten Gensendenabteilung im Werk Bochum. Er berichtet dem Produktionsleiter Werk I, H. Schwenderling. Als Nachfolger von G. Hiller wurde K. O. Enderle, Gruppenführer Planung Werksanlagen Werk II und ZEL, zum Schichtbetriebsleiter Achsen und Automatenteile ernannt. Er berichtet K. Reinheimer, Hauptbetriebsleiter Achsen und Automatenteile.



Auf dem gesamten Werksgelände herrschte Volksfeststimmung.



Würstchen zur Stärkung.



Auch der Musik schmeckt's.



G. Löbel



W. Mook

Ebenfalls ab 1. September wurde die CKD-Verpackungsabteilung aus der Hauptbetriebsleitung Presswerk herausgelöst und in den Bereich der Material- und Produktionskontrolle eingegliedert. G. Löbel, bisher Abteilungsleiter Export-Verpackung, übernahm die Abteilung Verpackung und Versand. Er berichtet dem Leiter der MPK, A. Weiser.

Zum gleichen Termin trat folgende Organisationsänderung in Kraft: W. Mook, Betriebsleiter Zsb. Seitenwand Kadett, Kraftstoffbehälter und Oberflächenveredelung, übernahm — nachdem die CKD-Verpackungsabteilung in die Material- und Produktionskontrolle eingegliedert wurde — zusätzlich die komplette Auspuffrohrfertigung im Bau D-3/West. Er berichtet weiterhin an H. Dörr, Hauptbetriebsleiter Presswerk.



Der Werks- und Produktionsleiter mit den Spitzen der Stadt.



Der Bücherbus ist da

Mit ihren zwei Bücherbussen hält die Stadtbücherei Bochum donnerstags vor Tor I in Bochum-Laer und dienstags vor Tor 10 in Bochum-Langendreer jeweils von 13.30 bis 15.00 Uhr. Dort können alle Bochumer Werksangehörigen aus einem Angebot von ca. 5.000 Büchern und Zeitschriften, die der Bus mit sich führt, wählen oder sich beraten lassen. Dieser Bestand (Romane, Kriminal- und Zukunftsliteratur, Sachbücher zu wichtigen und aktuellen Fragen, Reise- und Hobby-Ratgeber, Fachbücher zur Fortbildung sowie Kinder- und Jugendliteratur) wird ständig aus dem ca. 29.000 Bände umfassenden Magazin der Fahrbücherei ergänzt und ausgetauscht. Bücher, die sich nicht in diesem Bestand befinden, werden entweder aus dem rund 443.000 Bände umfassenden Gesamtbestand der Stadtbücherei Bochum oder über Fernleihe besorgt. Die Stadtbücherei erweitert laufend auch ihren Bestand an Büchern in türkischer, griechischer, spanischer, italienischer, portugiesischer, serbokroatischer, englischer und französischer Sprache, so daß auch alle ausländischen Mitarbeiter schnell und kostenlos Bücher in ihrer Muttersprache ausleihen können.

Kollegen mit Herz

In einem Werk mit fast 20.000 Mitarbeitern ereignet sich manches. Vieles geht im Lärm und Trubel des Betriebsalltags unter. Hier eine kleine Notiz, die zeigt, daß Menschlichkeit, Mitgefühl und Hilfsbereitschaft keine Fremdworte sind. Karosserie-Fertigmontage, Abteilung 3575: Ein Kollege war gestorben. Es wurde vorgeschlagen, Geld für einen Kranz zu sammeln. 50 Leute der Abteilung spendeten spontan insgesamt 300 DM. Der Kranz wurde gekauft. Es blieb ein Rest von rund 200 DM. In der Nachbarabteilung hatte man kurz darauf auch einen Todesfall. Ohne große Diskussion entschloß man sich, den noch vorhandenen Betrag der Frau des Verstorbenen und ihren drei kleinen Kindern zu übergeben. Das ist inzwischen geschehen.

BOCHUMER STREIFLICHTER

Freizeitzentrum Kemnader See

Mit einem Volksfest wurde am 1. September der Aufstau des neuen Sees im Ruhr-tal gefeiert. Der Rundwanderweg konnte erstmals benutzt werden. Der Kemnader See hat eine Länge von 3 km, eine mittlere Breite von 430 m, eine Mindesttiefe von 2 m und einen Stauinhalt von 3 Millionen m³. Er ist in der Größenordnung vergleichbar mit dem Harkort-See und dem Hengstey-See.

Das Freizeitzentrum Kemnade soll eine Tageserholungsanlage werden, die der Ruhrgebietsbevölkerung Erholung und Freizeitgestaltung auf sportlicher Grundlage bietet; dabei steht der Kemnader See – als Kernpunkt der Anlage – mit seinen Wassersportmöglichkeiten und Rundwanderwegen im Vordergrund des allgemeinen Interesses. Mit dem Bau des Sees wurde im Sommer 1976 begonnen. Der Ausbau und Aufstau konnte im Spätsommer 1979 abgeschlossen werden. Nach einem halbjährigen „Probestau“ kann im Laufe des Jahres 1980 voraussichtlich die Nutzung der Wasserfläche freigegeben werden.

Um der Bevölkerung möglichst vielfältige Wassersportmöglichkeiten zu eröffnen, sollen Segeln, Surfen, Ruder- und Kanusport und der Angelsport auf dem Kemnader See zugelassen werden. Alle Wassersportarten und -anlagen sollen durch eine öffentliche Wassersportschule und einen leistungsfähigen Bootsverleih möglichst breiten Schichten der Bevölkerung offen stehen. Über die Wassersport-

schule werden Kurse für die Wassersportarten angeboten und über den Bootsverleih Segelboote, Ruder-, Paddel- und Tretboote an jedermann vermietet. Der Rundwanderweg um den Kemnader See ist seit kurzer Zeit für die Öffentlichkeit freigegeben. Der Radweg rund um den See wird im Laufe des Jahres 1980 fertiggestellt sein.

Die Segler werden mit ihren Einrichtungen um das Hafengebäckchen im Schwerpunkt Heveney untergebracht. Der nordöstliche Teil des Hafengebäckchens soll als Schul- und Übungsgewässer reserviert bleiben. Die „aktiven“ Segler werden Wasserliegeplätze im westlichen Teil des Hafengebäckchens erhalten, ebenfalls die Boote der öffentlichen Wassersportschule, des Bootsverleihs, des Vereinssports und der Hochschul-Sportausbildung der Universitäten Bochum und Dortmund. Private Boote können nicht zugelassen werden.

Die Surfer haben ihren Schwerpunkt in Oveney. Dort gibt es Lagermöglichkeiten für Surfbretter sowie Umkleieräume mit Duschen. Die Ruderer und Kanuten werden im Schwerpunkt Oveney ebenfalls ein Boots- und Regattahaus erhalten. Außerdem sind hier der Zielturm und die als Erdtribüne gestaltete Zuschauertribüne für die Regattastrecke vorgesehen. An die Angler ist übrigens auch gedacht. Sie sollen ein Anglerheim und Anglerstege erhalten. So wird sicher in Zukunft mancher unserer Mitarbeiter seine Freizeit am Kemnader See verbringen.





EINER VON UNS

Ein „Ziehvater“ von 13 Welpen

H. Henke, Systemprogrammierer in der Abteilung Datenverarbeitung, seit 1968 bei Opel Bochum, ist Besitzer einer Irish Setter-Hündin. Als er vor etwa drei Jahren das Tier kaufte, sollte es ein reiner Familienhund werden. Name der Jagdhündin: Andra vom Krähnocken. Um sich etwas mit Jagdhunden vertraut zu machen, schloß sich unser Mitarbeiter der Gruppe der Bochumer Jäger an und führte „Andra“ auch zu Prüfungen. Hier wurde sie überraschend Sieger. Aus dem Familienhund wurde ein Hobbyhund. Frau und Tochter machten mit. Ohne Jäger zu sein, war es schwierig, das geeignete Gelände zum Üben mit dem nötigen Wild zu bekommen. Trotzdem hat es „Andra“ inzwischen bis zur Meisterprüfung der Vorstehhunde gebracht.

Nach dem Umzug in ein Eigenheim vor einigen Monaten gründete Familie Henke einen Zwinger mit dem Namen „Westfields“. Man nahm sich vor, Hunde sowohl für den Jäger als auch für den Liebhaber zu züchten. Vor ein paar

Wochen gab es Junge. Man hatte zwar mit einigen Welpen gerechnet, daß aber der Familienzuwachs plötzlich 13 betrug, war eine große Überraschung. Die Hundemutter sorgte gut für ihre Kleinen. Familie Henke hatte Spaß, aber auch Arbeit. Die Hündin entwickelte während der Stillzeit einen Riesenappetit. Sie fraß 5 Pfund Fleisch am Tag.

Seit der zweiten Woche bekamen die Welpen täglich 1 kg Gehacktes. Der Verein stellte für alle 13 Welpen die erforderlichen Papiere aus. Damit sind es Rassehunde geworden. Für Vater, Mutter und Tochter Henke ist nun immer etwas zu tun: Für Verpflegung sorgen, einen Laufstall bauen, usw. usw. Aber man will sich von 12 Jungen trennen. Ein Rassehund soll zunächst als Familienhund im Haus bleiben. Interessenten für die kleinen Welpen haben sich schon gemeldet. „Über den Verkauf machen wir uns eigentlich keine Sorgen“, sagt Ziehvater Henke.

Man rechnet damit, daß einige Hunde in Jägerhände kommen werden, und man würde sich freuen, wenn einige Tiere in der Nähe der Wohnung in Dortmund-Westerfilde blieben, so daß man Kontakt halten könnte. Den neuen Besitzern will man auch Hilfestellung bei der Ausbildung der jungen Hunde geben. Henkes wünschen wir weiterhin viel Freude mit ihrem gemeinsamen Hobby.

Unsere Bilder zeigen H. Henke mit seinem Hundenachwuchs (oben) und ein „Gruppenfoto“ von den unruhigen Geistern, die man nicht alle vor die Kamera bekommen konnte.



Am Rande notiert

Seit einigen Wochen läuft unser neuer Kadett vom Band. „Der Jüngste von Opel“ hat eingeschlagen. In Frankfurt auf der IAA war ein ständiges Gedränge rund um den Neuen aus Bochum. Ich bin der Meinung, daß jedes Unternehmen eine Mannschaft braucht, auf die es sich verlassen kann: Mitarbeiter mit Erfahrung, Können und Einsatzbereitschaft. Wir bei Opel müssen diese Mannschaft doch wohl haben, denn wie könnte sonst so ein gutes Auto überhaupt entwickelt und produziert werden?

Ich bin stolz auf meine Firma. Immer, wenn ich einen Opel auf der Straße sehe, vor allen Dingen unseren neuen Kadett, freue ich mich. Das Geschäft läuft, wie man so schön sagt. — Andererseits gibt es verschiedene Gruppen bei uns im Werk, die in Flugblättern immer wieder ein häßliches Bild unseres Unternehmens zeichnen. Ich habe nichts gegen Kritik. In einem großen Betrieb ist nicht immer alles Sonnenschein. Das gibt es nirgendwo. Auch nicht in Systemen, die uns die Flugblattschreiber als Paradies vorgaukeln. Natürlich, Kritik braucht man, um zu wissen, wo der Schuh drückt; sie soll dem Ganzen dienen, aber nicht zersetzend sein.

Machen Sie
sich selbst
ein bißchen
reicher durch
einen guten Vorschlag!



Ich kann in diesem Zusammenhang nur unterstreichen, was kürzlich auf einer Jubilarfeier gesagt worden ist: Im harten internationalen Wettbewerb müsse man der Konkurrenz immer eine Nase voraus sein, und das könne man nur mit Einsatz und harter Arbeit erreichen. Ich wüßte auch nicht, wie das anders gehen soll.

Aber solche Gedanken findet man nicht in den Flugblättern. Ich möchte mich daher hier zum Sprecher der Mehrheit machen, die täglich treu ihrer Arbeit nachgeht, ihre Fähigkeiten einsetzt und dafür sorgt, daß der Laden läuft. Wir alle — auch die Schreier — haben nur durch eine solche Haltung Arbeit und Brot.

Das meint ganz unmaßgeblich

Euer Hennes.

Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

TAG DER OFFENEN TÜR

Die Erwartungen weit übertroffen

Zum vierten Mal seit Bestehen des Werkes Kaiserslautern öffneten sich am 30. September die Tore für jedermann zum „Tag der offenen Tür“. Vor zwei Jahren waren es rund 16.000. Doch diesmal kamen über 6.000 mehr, genau 22.632. Eine in dieser Höhe nicht erwartete Zahl, die alle Vorausschätzungen übertraf. Bereits um 13.00 Uhr war abzusehen, daß es

hier ein Bild von den vielen Um- und Neubauten machen, die ihnen bisher nur durch die OPEL-POST bekannt waren.

Unsere Kaiserslauterer Werksangehörigen wiederum zeigten Freunden, Bekannten und natürlich den Familienmitgliedern, wo sie ihren Arbeitsplatz haben und was sie dort machen. In Werkshallen und auf



Jeder Besucher erhielt eine Verzehrkarte, die Kinder dazu noch einen Gutschein für kleine Geschenke.



Werkstraßen bewegte sich ein riesiger Menschenstrom. Im Preßwerk war wie beim letzten Tag der offenen Tür beliebtester Anziehungspunkt die Pressenstraßen. Erstaunlich, wie viele Besucher sich gerade für diese Einrichtungen interessierten und dicke Trauben um die stählernen Giganten bildeten.

Gut besucht, vor allem von der Jugend, war der Stand der Abteilung Sportförderung, und auch die Stände der PEK und des Designs waren Anziehungspunkte für unsere Gäste. Großer Andrang herrschte

Sonntag, 30. September 1979: Eine nicht abreißende Menschenschlange vor dem Werksportal unseres Werkes Kaiserslautern.

dieses Mal einen Besucherrekord geben würde.

Der Strom der Menschen wollte kein Ende nehmen, und die Parkplätze am Werk und im benachbarten Industriegebiet sowie alle um den Werksparkplatz liegenden Grünanlagen, Wege und Straßen waren bald belegt. Die Bilder dieser Seiten vermitteln einen Eindruck vom Gedränge der Neugierigen.

Am Portal wurden die Besucher vom Westfälischen Blasorchester Otterbach mit schmissigen Rhythmen begrüßt. Am frühen Nachmittag empfing Werksleiter H. P. Klein den Oberbürgermeister unserer Stadt, Theo Vondano, sowie den Bürgermeister B. Barthel und den Beigeordneten Dr. G. Gilcher. Die Ehrengäste zeigten sich stark beeindruckt, und auch diesmal nahmen zahlreiche Rüsselsheimer Opel-Mitarbeiter die Gelegenheit wahr, unser Werk zu besuchen. Sie konnten sich



Ankunft der Ehrengäste. Rechts Werksleiter H. P. Klein. Daneben Bürgermeister B. Barthel, Oberbürgermeister Th. Vondano und Beigeordneter Dr. G. Gilcher.



Bis zum Mittag waren alle Parkmöglichkeiten rings um das Werk ausgeschöpft.



Selbst die Kleinsten wollten dabei sein.

am Stand von Teile und Zubehör wegen des Preisausschreibens, das es hier zu lösen galt.

In der Ausstellungshalle, wo unserer Pkw-Palette zu sehen war, nahm der Besucherstrom ebenfalls kein Ende. Hier unterhielten die „Black Devils“ mit flotter Musik. Jeder wollte „den Jüngsten“



Mit Musik vom Westfälizer Bläserorchester wurden die Gäste am Eingang empfangen.



Richtig Gas geben — spart Benzin.

von Opel, unseren neuen Kadett, sehen und von innen und außen begutachten. Hier ging es zeitweise zu wie auf der IAA in Frankfurt. Anklang fanden auch die Vorführungen unserer Werkfeuerwehr und die Ausstellung der Arbeitssicherheit. Die Kleinsten kamen ebenfalls wieder auf ihre



Produktschau und Informationsstände.



Viel bewundert und stets umlagert: Der neue KADETT.

Kosten, für sie gab es kleine Geschenke. Großes Gedränge gab es natürlich bei der Werksverpflegung. Jeder Besucher erhielt einen Imbiß und ein Getränk. Wegen des strahlenden Wetters hatte man Tische und Bänke im Freien aufgestellt. Hier war die Stimmung wie auf einem Volksfest. Bis zum Schluß hatte diese Abteilung im wahrsten Sinne des Wortes alle Hände voll zu tun.

Der Tag der offenen Tür am 30. September zeigte erneut, daß unser Werk für die Menschen in Kaiserlautern und seiner näheren und weiteren Umgebung eine große Anziehungskraft hat. H. A.

Wer so mit Schmuck
„aufgerüstet“ an
Maschinen mit rotie-
renden Werkzeugen und
Werkstücken arbeitet...



der wird eines Tages
auf die Möglichkeit
zum Vorzeigen der
teueren Stücke
verzichten müssen!

Kluge Leute erhalten
sich daher beides:
Hände und Schmuck –
indem sie vor der
Arbeit „abrüsten“!

