

# OPEL POST



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

Lieferanten des Jahres '79	3
Spatenstich in Saragossa	4
Beobachtungen	5
Personalien	6
VV-Schwerpunktaktion	7
Parkplatzversicherung	8
Ausbildungsberufe	9
Jubilare	10
Werkfeuerwehr	13
Kfz-Technik	16
Am Lenkrad	18
Tag der Erfinder	19
Jubilare	20
Ruhestand	21
Freizeit und Hobby	22
Energiesparidee	24
Wir gedenken	25
Werk Bochum	26
Werk Kaiserslautern	30
Arbeitsplatzporträt	32

## TITELBILD

Die Aufnahme der Titelseite paßt so recht in die frühlingshafte Stimmung unserer Tage. Die Urlaubsfahrt des Fotografen in südliche Gefilde führte ihn im vergangenen Jahr auch nach Schenna oberhalb von Meran in Südtirol, wo das Bild entstand.

## NEUE TECHNOLOGIEN

# Keine Fahrt ins Blaue

*Mit der sich wandelnden Technik haben sich im Laufe der Geschichte die Arbeitsplätze und damit auch immer wieder die Arbeitsbedingungen geändert. Hätte der Mensch von neuen technischen Möglichkeiten keinen Gebrauch gemacht, lebten wir heute noch unter den Bedingungen der Steinzeit. Allerdings hat der technische Fortschritt immer auch seinen Preis gefordert, unter anderem in Form des Verschwindens einzelner Berufe und der Veränderung verschiedener Berufsbilder. Das geschah und geschieht in der Regel nicht ohne soziale Spannungen. Jahrhundertlang vollzogen sich diese technischen und damit auch sozialen Veränderungen in einem verhältnismäßig gemächlichen Tempo.*

*Erst seit ungefähr 150 Jahren hat sich das Entwicklungstempo der Technik rasant beschleunigt, am stärksten und folgenreichsten wohl in den letzten Jahrzehnten. In vielen Branchen werden die Menschen mit neuen Formen ihrer beruflichen Tätigkeit konfrontiert, und viele fürchten infolge neuer Technologien um ihre Arbeitsplätze, oder daß sie den neuen beruflichen Anforderungen nicht mehr gewachsen sind. Sie fragen sich, ob sie erworbene berufliche Kenntnisse und Fähigkeiten in Zukunft überhaupt noch voll verwerten können. Solche Fragen und Befürchtungen sind verständlich. Die technologische Entwicklung jedoch ist nicht aufzuhalten. Sie wird ihre volle Kraft und Stärke erst noch erreichen und das gesamte Wirtschaftsleben in allen Ländern erfassen. Allerdings wird es in einigen Branchen langsamer vorangehen als in anderen. Verhältnismäßig rasch durchsetzen werden sich wohl flexible, hochautomatisierte Fertigungssysteme in vielen industriellen Produktionsbereichen.*

*Entziehen kann man sich diesen voraussehbaren Wandlungen schon aus Gründen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit nicht. Elektronische Arbeitsverfahren haben andererseits den Vorteil, daß sie Menschen vor schädlichen Umwelteinflüssen (Lärm, Erschütterungen, Hitze usw.) bewahren; was zuvor eine gesundheitsschädigende, stark strapazierende Beschäftigung war, wird dann vielfach von hochentwickelten Automaten übernommen. Doch der Preis für die verbesserten Arbeitsbedingungen ist wohl eine Verringerung von Arbeitsplätzen in diesem oder jenem Bereich. Man wird daher verstärkt zum Mittel der innerbetrieblichen Umsetzung greifen müssen. Auf der anderen Seite wird sich die Zahl der qualifizierten Arbeitsplätze vermehren. Fachwissen zu erwerben, ist gerade angesichts dieser Entwicklung für junge Menschen eine unbedingte Notwendigkeit. Aber auch der berufsbegleitenden Weiterbildung kommt zunehmende Bedeutung zu. (Man denke dabei an unsere Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung.) Mit den Auswirkungen zukünftiger Technologien werden sich Wirtschaft, Staat, Gewerkschaften und Wissenschaftler in großem Umfang befassen müssen. Eine Fahrt ins Blaue darf und wird es nicht sein.*

*Einsicht in wirtschaftlich-technische Zusammenhänge und soziales Engagement müssen sich dabei miteinander verbinden. Die Probleme der Zukunft sind von zu großer Bedeutung für alle, als daß man ihre Lösung in grundsätzlicher Gegnerschaft statt in Zusammenarbeit sehen könnte. Geblieben nämlich ist die Chance, an unserem Wohlstand, der ja mit Hilfe der Technik überhaupt erst möglich wurde, mehr Menschen in der Welt teilhaben zu lassen.*

S.

## LIEFERANTEN DES JAHRES

# Wachsender Konkurrenzdruck

Ende März fand im Rahmen einer kleinen Feierstunde zum siebten Male die Auszeichnung der „Lieferanten des Jahres“ statt. Auf der schon zur Tradition gewordenen Feier wurden diesmal 65 Repräsentanten von Lieferfirmen für Fertigungsmaterial ausgezeichnet. Sieben Firmen sind seit Bestehen des Wettbewerbes dabei, 12 Firmen konnten zum erstenmal die Auszeichnung entgegennehmen. Die Kriterien, die zur Auswahl dieser Firmen führten, sind vor allem qualitativ stets einwandfreie Produkte, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit in der Anlieferung, Anpassung an den schwankenden Bedarf und nicht zuletzt aktive Mitarbeit bei der Suche nach konstruktiven Verbesserungen bei gleichzeitiger Kostensenkung.

### FAKTOR KOSTENSENKUNG

Das Vorstandsmitglied Dr. Klaus Kartzke ging in seiner Begrüßungsansprache auch auf die gegenwärtige Lage der Automobilindustrie und die aus dieser Situation resultierende besondere Bedeutung der Kostensenkung bei der Fertigung ein; er bezeichnete sie als einen der wichtigsten Faktoren, um auf dem immer enger werdenden Markt konkurrenzfähig zu bleiben. Trotz ausgereifter technischer Konzeption und anerkanntem gutem Styling der europäischen Automobile sei ein wachsender Konkurrenzdruck, besonders von seiten der japanischen

Vorstandsmitglied Dr. K. Kartzke überreicht auf dem Bild unten einem Repräsentanten der ausgezeichneten Lieferanten die Siegerurkunde. Daneben Karl Friedrich Schieferstein, Direktor Qualitätsförderung, Qualitätskontrolle und Inspektion, sowie Karl Balss, Leiter des Fertigungsmaterialeinkaufs.



Automobilhersteller, zu verzeichnen.

Ihr Marktanteil habe sich von 3,7 Prozent 1978 auf 5,6 Prozent 1979 erhöht. Auch die kürzlich in Brüssel stattgefundene Automobilausstellung habe die Fortschritte gezeigt, die die Japaner mit ihren Produkten gemacht hätten. Auch in den USA ginge die Entwicklung zu kleineren Fahrzeugen, und in diesem Zusammenhang stelle sich für unser Unternehmen das Problem des Wettbewerbs und der Gesamtkosten je Fahrzeug. Zum Schluß seiner Ansprache ging Dr. Kartzke noch kurz auf die zukünftige technische Entwicklung ein, insbesondere auf dem Gebiet der Elektronik als einem



unverzichtbaren Hilfsmittel zum Beispiel auf dem Sektor der Kraftstoffesparung.

### WICHTIGE ROLLE

Karl Balß, Leiter des Fertigungsmaterialeinkaufs, referierte über „Grundsätze der Beschaffungspolitik bei General Motors“. Der Schwerpunkt seines Referats lag auf dem aktuellen Anlaß bei den Besonderheiten der Einkaufsabwicklung für das neue GM-Werk in Spanien, ein Komplex, der nach seinen Worten auch für die anwesenden Lieferanten in Zukunft von großer Bedeutung sein wird. — Nach der Vorführung des Opel-Films „Stapellauf“ gab Karl Brumm, Leiter der Versuchsgruppe der PEK, in einem informativen Dia-Vortrag einen Überblick über „Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Kraftfahrzeugen“ mit Schwerpunkt auf der Kraftstoffesparnis, die bei der Kaufentscheidung zunehmend eine wichtige Rolle spielt. — Höhepunkt und Abschluß der Feier war die Überreichung der Urkunden an die Repräsentanten der Siegerfirmen.



## KADETT

### 1. Preis für Sicherheit

Und wieder eine Auszeichnung für unseren Kadett! Der Verband der französischen Motorjournalisten (Association Française de la Presse de l'Automobile AFPA) verlieh unserem Kadett Berlina 1300 jetzt den Preis für das sicherste Auto des Jahres 1980. Der Kadett erhielt die besten Werte in Bezug auf Sicherheit vor allen französischen und ausländischen Automobilen; er lag in der Wertung vor dem Lancia 1500 und dem Peugeot 505 STI. Unser Bild zeigt Richard F. McGill, Verkaufsleiter Export Europa (rechts), bei der Überreichung der Auszeichnung durch Vertreter der AFPA. (Über die Auszeichnung des Kadett als „Auto der Vernunft '80“ berichten wir auf Seite 5.) Inzwischen hat auch eine Jury aus 25 dänischen Journalisten dem Kadett den nationalen Titel „Auto des Jahres 1980“ verliehen.

## Kadett-Vorstellung in Südafrika

Nun hat auch Südafrika seinen Kadett: Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde war kürzlich an das Kap der Guten Hoffnung geflogen, um unseren Jüngsten der dortigen Tages- und Fachpresse vorzustellen. Bei dieser Präsentation, die auch eine Testfahrt von 180 km Länge einschloß, erhielt der Wagen von den Testern großes Lob. Der Kadett wird im übrigen in Südafrika selbst produziert; nur einige Teile kommen aus Deutschland.



## Spatenstich in Saragossa

Im März fand auf dem Gelände des geplanten spanischen GM-Werkes in Saragossa der erste Spatenstich und gleichzeitig die Pflanzung eines Baumes statt. An der Feier nahmen zahlreiche Gäste und Repräsentanten der spanischen Behörden teil. Auf dem Bild oben während

der Baumpflanzung Generaldirektor James F. Waters, Jr. (vorn) und T. R. Faber, Generaldirektor von GM-Spanien. Auf dem Bild rechts E. M. Estes, Präsident der General Motors Corporation, während seiner Begrüßungsansprache vor den zahlreichen Teilnehmern.

## VORTRAGSREIHE

### Besucherandrang

Im Zeichen des eigentlich schon seit Jahren ununterbrochen andauernden Besucherandrangs stand auch das Winterhalbjahr 79/80 der Opel-Vortragsreihe. 8.720 Besucher wurden in 11 Vorträgen bei einer durchschnittlichen Besucherzahl von 793 je Abend gezählt. (78/79: durchschnittlich 772 Besucher.) Dieses anhaltend große Interesse läßt auch für die Zukunft eine günstige Entwicklung dieser so beliebten Veranstaltungsreihe der Kulturabteilung erwarten.

Ein Grund für diesen Erfolg liegt unbestreitbar in der glücklichen Auswahl von Themen und Referenten, in der gelungenen Mischung von Natur- und Reiseerlebnissen. Ein weiterer Punkt, und sicher nicht der unwesentlichste, ist schließlich die Aufgeschlossenheit und das ständige Interesse des Publikums. Außerdem tut sich ein neuer, nicht gering zu schätzender Aspekt auf: die Frage, ob zum Beispiel nicht nur Albert Wilmes, Chef unseres VV-Büros, sondern neben ihm auch andere Werksangehörige als Referenten auftreten werden. Notwendig ist dabei die Fähigkeit, vor Hunderten von Menschen frei, lebendig und anschaulich zu berichten und überdurchschnittlich gute Dias zeigen zu können. (Interessenten kommen am besten einmal in die Kulturabteilung.) Und hier noch ein kurzer Rückblick:

Zu Beginn im Oktober ließen sich die Besucher von Peter Habeler, der die „Berge im Blut“ hat und vor einiger Zeit zusammen mit Reinhold Messner im Himalaya einen hart erkämpften großen Sieg erringen konnte, die dramatischen und weniger dramatischen Erlebnisse seines Bergsteigerlebens schildern.

Ins ehemals deutsche „Ostproußen“ führte Michael Welder, in die „Volksrepublik China“ Volker Klöpsch, und der bekannte Fotograf und humorige Plauderer Dr. Georg Wolff erfreute Augen und Gemüt mit seinen meisterlichen „Herbstimpressionen“.

Seine Erlebnisse von einer 7.000 Meilen-Seefahrt „Im Sperrholzboot über den Atlantik“ schilderte Fritz Kortler, während die „Wüste Sinai“ von Helfried Weyer mittels einer Leicavision in ihrer landschaftlichen Vielfalt vor Augen geführt wurde.

„Grüne Insel Irland“ hieß der Farb- bildbericht von Wolfgang Freißen und „Mit der Kamera durch das Berner Oberland“ der von Hermann Krüschel. Eindrücke von den „Völkern am Himalaya“ vermittelte als ein aus dem Hause kommender Referent Albert Wilmes, während das „Naturerlebnis Dachstein“ Reinhard Lamm den Besuchern nahe brachte, die zu guter Letzt von Hans Patzelt am 25. März auf eine Safari in Ostafrika mitgenommen wurden. Wie man sieht, interessante Ausflüge in viele Teile der Welt.

W. S.

## Filme für Fahrschulen

In Zusammenarbeit mit Fahrlehrern und anderen Verkehrsexperten hat die Firma ein aus sechs Themenkreisen bestehendes Filmpaket entwickelt, das von Fahrschulen über Opel-Vertragshändler bezogen werden kann. Ziel der Filme ist es, den theoretischen Unterricht durch typische Beispiele aus der Verkehrspraxis anzureichern. Man lege größten Wert darauf, das Verhalten von Automobilen in bestimmten Fahrsituationen zu zeigen und die jeweiligen Einflußmöglichkeiten des Fahrers darzustellen. Der Aufbau dieser Filme ist so gestaltet, daß nach den gezeigten Negativbeispielen eine Pause mit Diskussion eingelegt werden kann. Im Anschluß daran zeigt die Leinwand das jeweils richtige Verhalten mit gesprochenem Kommentar — die Schüler kontrollieren damit, ob sie die vorherigen Gefahrensituationen bereits richtig erkennen.

## Nach Bochum?

Wegen der guten Nachfrage nach den neuen Kadett-Modellen besteht im Werk Bochum ein erhöhter Bedarf an zusätzlichem Personal. Dagegen ist im Werk Rüsselsheim durch die unbefriedigende Verkaufssituation ein beträchtlicher Personalüberhang vorhanden. Im Interesse der Sicherheit der Arbeitsplätze wurde in Absprache mit dem Betriebsrat vereinbart, ca. 300 produktive Lohnempfänger auf freiwilliger Basis für dauernd in das Werk Bochum zu versetzen. Es wird garantiert, daß die versetzten Mitarbeiter auf jeden Fall den Geldwert ihrer bisherigen Lohnstufe im Werk Rüsselsheim einschließlich Akkordzulage erhalten. (Weitere Einzelheiten wegen Beförderung, Unterbringung, Abgeltung usw. auf den Werksanschlägen.)

## Jugendvertreterwahl

Nach dem Betriebsverfassungsgesetz ist in Rüsselsheim eine aus 9 Mitgliedern bestehende Jugendvertretung zu wählen. Wahlberechtigt sind alle Arbeitnehmer des Betriebes (einschließlich Auszubildende), die das 24. Lebensjahr am Wahltag, dem 6. Mai 1980, noch nicht vollendet haben. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen.)

## KADETT 1.3

### „Auto der Vernunft“

Mehr als 20.000 Leser der Auto-Fachzeitschrift „mot“ haben dem Kadett die Auszeichnung „Auto der Vernunft 1980“ in der Gruppe B (10.000 bis 15.000 DM) zuerkannt. Damit wird die fortschrittliche Opel-Technologie erneut bestätigt: 1978 „Das Goldene Lenkrad“ für den Senator CD, 1979 „Auto der Vernunft“ für den Senator 3.0 E, 1979 „Das Goldene Lenkrad“ für den Kadett 1.3 S und 1980 „Auto der Vernunft“ für den Kadett 1.3. Der Kadett ist in seiner Gruppe mit fast 1.000 Punkten vor dem Audi 80 gewählt worden. An dritter Stelle folgt der VW Golf Diesel, danach der VW Jetta, an fünfter Stelle der Golf mit Benzinmotor. Der Manta 2.0 S erreichte den 8., der Ascona 1.9 N den 10. Platz. Fazit: 2 Opel unter den 10 Besten der Gruppe B!

## Methanol-Großversuch

An dem bundesweiten Großversuch mit methanolhaltigem Super-Benzin beteiligt sich — wie wir schon berichteten — auch unser Unternehmen mit 200 Fahrzeugen des Typs Rekord. Während die erste Hälfte der Testwagen mit Vergasermotoren (2,0 S/74 kW) ausgerüstet ist, verfügt das zweite Hundert über Triebwerke mit Kraftstoff-Einspritzung (2,0 E/81kW).

Rund sechzig Bauteile dieser Fahrzeuge müssen pro Wagen für den Betrieb mit methanolhaltigem Kraftstoff geändert oder zusätzlich eingebaut werden. Die Reihe der betroffenen Teile reicht dabei vom Vergaser bis zur Kraftstoffleitung und zum Kraftstoffmeßgerät. Auch alle Verklebungen und Dichtungen, die mit M 15 in Berührung kommen, müssen methanolisiert sein. Dasselbe gilt bei den Motoren mit Kraftstoffeinspritzung für Bauteile wie den Druckregler, den Kraftstoff-Feinfilter, die Kraftstoffpumpe und die Einspritzventile. Auch der Zündverteiler bleibt nicht verschont, weil wegen der Methanolbeimischung im Super-Benzin die Frühzündung im oberen Drehzahlbereich etwas zurückgenommen werden muß.

# Beobachtungen

## Doppelbödig

„In der Fertigmontage wird mit Höchstleistung gearbeitet!“ heißt es anklagend in einer sogenannten Betriebsgruppen-Zeitung, die sich ideologisch nach den Verhältnissen im anderen Teil Deutschlands ausgerichtet. Nun, Leistungsbereitschaft gilt in jedem gesund geführten Betrieb in aller Welt etwas. Oder gibt es irgendwo eine verantwortungsvolle Unternehmensleitung, der es gleichgültig ist, ob die Beschäftigten viel oder wenig leisten? Drüben etwa? Nein, denn wer das „Neue Deutschland“ liest, Zentralorgan der dortigen Staatspartei, findet da immer wieder stolze Berichte von vielen Über-Leistungen, die oft „freiwillig“ erbracht werden.

Zu „freiwilligem“ Einsatz fordert dort auch die „Mach mit“-Bewegung auf, die vorzugsweise Bürger an Stellen einsetzt, wo der Staat aus dem schon chronischen Personal- und Geldmangel nicht kann oder will: Bei der Instandsetzung oder Verschönerung öffentlicher Einrichtungen beispielweise. Selbstverständlich werden derartige Arbeitseinsätze in der Freizeit abgeleistet. Wie eine solche Aufforderung bei uns wohl ankäme? Mit welcher Entrüstung die Schreiber der Flugschriften das wohl kommentieren würden.

Als „Überreaktion“ bezeichnen sie es auch, wenn in unserem Werk Leute wegen angeblich minimaler Diebstähle entlassen werden. Nun, ob kleiner oder großer Wert, Diebstahl bleibt Diebstahl. Drüben ist das nicht anders. Und der zur Zeit verhältnismäßig niedrige Krankenstand im Werk macht einen anderen Schreiber mißtrauisch. Er meint, dahinter stecke die Angst, den Job zu verlieren. Dabei weiß jeder, daß der wirklich Kranke immer ausreichend legitimiert ist, was die Dauer seiner Arbeitsunfähigkeit betrifft; er hat durchaus das Recht und die Möglichkeit bis zu seiner Genesung der Arbeit fern zu bleiben! Aber kann man einen Krankenstand von 16 und mehr Prozent als normal ansehen? „Blaumachen“ kann man sich am wenigsten im

anderen Teil Deutschlands erlauben. Wer da gegen die „sozialistische Arbeitsmoral“ verstößt, spürt die Folgen auf dem Fuß.

Einige Beispiele von vielen für die Doppelbödigkeit, mit der von bestimmten Leuten argumentiert wird. Daß die Menschen bei uns das erkennen, wird spätestens am Abend jeder Wahl deutlich.

Spectator



## Energiesparen

Es geht um den Artikel in der „Opel Post“ 3/1980 „Energiespar-idee — einfach eine kleinere Pumpe“. Auch ich bin für das Energiesparen. Jedoch bin ich der Meinung, es sollte geprüft werden, wo es angebracht ist. Es geht hierbei um den in dem Artikel erwähnten Bau K 70. Hier ist ein Büro zu ebener Erde. Dieser Raum ist sehr hoch, so daß die Wärme in die Höhe steigt.

Mit Heizkörpern, die im Zuge dieser Energieeinsparung nur zur Hälfte und dazu noch lauwarm sind, gibt es nicht einmal eine überschlagene Wärme. Bei einer sitzenden Tätigkeit am Schreibtisch ist die körperliche Bewegung nicht so groß, daß man sich dabei warm arbeiten könnte. Hier stellt sich die Frage, was sparer ist, lauwarme Heizkörper oder das Fehlen kranker Mitarbeiter? Denn es läßt sich nicht vermeiden, daß sich Erkältungskrankheiten verschiedener Art dabei einstellen. Sicher ist auch die Firma um das Wohl ihrer Mitarbeiter bemüht. Übrigens: So lange dieses Büro besteht, wird jedes Jahr aufs Neue beim Kraftwerk angerufen, daß die Heizungen ungenügend wärmen. Davon konnten sich auch schon Mitarbeiter des Kraftwerkes überzeugen.

Birgit K a r c z

Versand Abwicklung Material, K 70

# Personalien

Hans G. W u t t k e, Leiter Zentralwerkstätten, ist zum Projektleiter Manufacturing Saragossa ernannt worden. Dadurch sind im Bereich Zentralwerkstätten unter anderem folgende Organisationsänderungen in Kraft getreten: Joachim K u n z, bisher Betriebsleiter Werkzeugbau, wurde zum Hauptabteilungsleiter Zentralwerkstätten I ernannt. Nachfolger von J. Kunz wurde Friedrich



H. G. Wuttke J. Kunz F. Christ

C h r i s t. Albrecht K o c h, bisher Betriebsleiter Werksanlagen-Werkstätten, wurde zum Hauptabteilungsleiter Zentralwerkstätten II ernannt. Friedrich B e i n wurde zum Abteilungsleiter Verwaltung Technische Zentral-Abteilungen ernannt.

Franz Keller, Leiter Werks-Layout, ist in den Ruhestand getreten. Dadurch sind unter anderem folgende Organisationsänderungen in Kraft getreten: Klaus Jürgen S c h w a r z, Abteilungsleiter Projektkoordinierung und Kostenschätzungen, wurde zum Leiter Werks-Layout er-



A. Koch F. Bein K. J. Schwarz



P. Schuch B. Becker H. Jünger

nannt. Peter S c h u c h wurde zu seinem Nachfolger befördert.

Im Zuge einer Organisationsänderung im Finanzbereich ist Bertold B e c k e r zum Leiter der Abteilung Projekterstellung und Auswärts-/Hausvergleiche ernannt worden.

Hasso J ü n g e r wurde zum Betriebsleiter Instandhaltung Chassis I ernannt. (Weitere personelle Veränderungen der letzten Zeit im nächsten Heft.)

## Kurz berichtet

Das Unternehmen beschäftigte Anfang April 66.475 Mitarbeiter, davon 41.924 in Rüsselsheim, 19.852 in Bochum, 4.505 in Kaiserslautern und 194 in der Zweigniederlassung Berlin. (Durch einen Übertragungsfehler wurden im letzten Heft für

Kaiserslautern zu viele Mitarbeiter genannt, wodurch auch die Gesamtbelegschaftszahl zu hoch war.)

Der Zweimillionste Ascona rollte Mitte April vom Band. Zum gleichen Zeitraum feierte auch der neue Kadett ein erstes Jubiläum: Von ihm wurden seit dem vergangenen Sommer schon eine Viertelmillion Einheiten hergestellt.

Wegen Umbauarbeiten im K 49 findet die nächste Rüsselsheimer Betriebsversammlung am 24. April im alten Opel-Bahnhof (am Portal 45) statt.

Auf der Jugendversammlung am 10. April in der Sporthalle gaben die Rüsselsheimer Jugendvertretung und die Gesamtjugendvertretung Berichte, denen sich eine Aussprache anschloß.

Mit Wirkung vom 31. März 1980 hat das Unternehmen die Preise für seine Personenwagen um durchschnittlich 4,2 Prozent erhöht.

Ein Fernsighteam des NDR machte im März Aufnahmen im Rüsselsheimer Werk für eine Sendung zum Thema „Mitbestimmung“.

Die letzte Kurzarbeit war in der 16. Woche, und auch in der 18. Woche ist weitere Kurzarbeit vorgesehen. Ebenfalls ist für den Monat Mai Kurzarbeit beantragt worden.

Der Beauftragte der Bundesregierung für Fragen der ausländischen Arbeitnehmer in der Bundesrepublik, der frühere nordrhein-westfälische Ministerpräsident Heinz Kühn, kommt am 23. April nach Rüsselsheim und wird auch unserem Werk einen Besuch abstatten.

Hessische CDU-Politiker, unter ihnen das Mitglied des Bundestages, Otto Zink, besuchen am 30. April unser Rüsselsheimer Werk und führen Gespräche mit Vertretern der Geschäftsleitung und des Betriebsrates.

Die nächste Jubilarfeier ist am Samstag, 27. September 1980, in der Mainzer Rheingoldhalle. Zu dieser Feier werden die Jubilare mit ihren Ehepartnern eingeladen, die in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September 1980 ihr Jubiläum feierten beziehungsweise feiern.

Die Jubilarfeiern im Jahre 1981 sind am 11. April und am 17. Oktober ebenfalls in der Mainzer Rheingoldhalle.



Jede Menge Pakete trafen Anfang April in Rüsselsheim kurz vor Einsendeschluß des diesjährigen „Modellautowettbewerbes der Modellbauergilde für Jugendliche der Jahrgänge 1963 bis 1967“ ein. Im Ausstellungsraum konnten sie besichtigt werden. Am 18. April hat die Jury getagt. Die Siegerehrung ist Mitte Juni.

desrepublik abgesetzten Einheiten hatte der Kombi (1.330) und der Kastenwagen (1.270) die Nase vorn.

## KURZARBEIT

### Rente dadurch nicht vermindert

Kurzarbeit wirkt sich nicht negativ auf die spätere Rente aus. Arbeitnehmer, die infolge Kürzung der betrieblichen Arbeitszeit vermindertes Arbeitsentgelt beziehen, erhalten nach dem Arbeitsförderungs-gesetz Kurzarbeitergeld.

Diese Arbeitnehmer brauchen grundsätzlich keine Minderung ihrer Rentenansprüche zu befürchten. Während des Bezuges von Kurzarbeitergeld werden die Beiträge zur Rentenversicherung nach dem regelmäßigen Arbeitsentgelt bemessen, das der Arbeitnehmer ohne den Arbeitsausfall erzielt hätte.

Den Beitrag zur Rentenversicherung, soweit er das wegen Kurzarbeit ausfallende Arbeitsentgelt betrifft, trägt der Arbeitgeber allein. BfA



Foto aus einer Ausstellung, die jetzt bei Leitz in Wetzlar zu sehen ist und vom 12. Mai bis zum 13. Juni im Ausstellungsraum des Rüsselsheimer Werks gezeigt wird. Es sind 40 eindrucksvolle Farbaufnahmen, die der Leiter unserer Fotoabteilung, Rudolf Fuchs, während einer Reise durch Nepal gemacht hat. (Einzelheiten auf den Ankündigungsplakaten.)



Der Schnappschuß entstand kurz nach Ostern und zeigt die Aufstockungsarbeiten am F-Bau jenseits der Bahn. Nach der Fertigstellung werden hier weitere Bereiche des Verkaufs- und Kundendienstes ihr endgültiges Domizil finden.

## UV-SCHWERPUNKTAKTION

### Sicheres Handwerkszeug



In diesem vorbildlich aufgeräumten Werkzeugschrank (Bild) ist kein Platz für sicherheitswidriges Werkzeug! Es würde in dieser Ordnung und Übersicht sofort auffallen und bekäme nicht die geringste Chance, eine Verletzung zu verursachen! Hier braucht man nicht lange nach den richtigen und zur sicheren Ausführung der verschiedensten Arbeiten geeigneten Werkzeugen zu suchen. Die Versuchung, aus Bequemlichkeit irgendein ungeeignetes Werkzeug zu entnehmen und sich einem erhöhten Unfallrisiko auszusetzen, ist ausgeschlossen. Diese verhältnismäßig kleine Mühe, Handwerkszeuge in einem sicheren Zustand zu halten und im Werkzeugschrank für Ordnung zu sorgen, zahlt sich immer aus. Dies ist Ziel der VV-Schwerpunktaktion im April. Näheres darüber bei den Vorgesetzten. H.A.

## Motor-Caravans

Hochbetrieb herrscht derzeit wieder bei den Aufbau-Herstellern, die noch rechtzeitig zur großen Reise-welle die Orders für Motor-Caravans erfüllen müssen. Steigender Beliebtheit erfreut sich dabei weiterhin unser Bedford Blitz, der schon

1979 einen Marktanteil von knapp einem Viertel in der populären Gewichtsklasse bis 2,8 Tonnen auf sich vereinigen konnte. Die Spurtkraft der Transporter-Reihe und das pkw-ähnliche Fahrverhalten findet darüber hinaus natürlich auch bei Anschaffungen für den gewerblichen Einsatz Widerhall. Von gut 3.700 im letzten Jahr in der Bun-

## PARKPLATZVERSICHERUNG

# Vertrag gegen Schrammen und Beulen

Am 30. Juni 1980 läuft der Parkplatzversicherungsvertrag für das Jahr 79/80 aus. Nach intensiven Gesprächen mit den Versicherungsvertretern ist die Gesellschaft bereit, zu den gleichen Bedingungen wie der zum 30. Juni 1980 auslaufende Versicherungsvertrag, diesen um ein weiteres Jahr, das heißt vom 1. Juli 1980 bis zum 30. Juni 1981 zu verlängern. Austritte aus der Parkplatzversicherung müssen unter Angabe von Namen, Abteilungs- und Stamm-Nummer bis zum 15. Mai 1980 schriftlich an den Gesamtbetriebsrat oder die örtlichen Betriebsräte gemeldet werden. Auf vielfachen Wunsch möchten wir hier nochmals auf einige Versicherungsbedingungen aufmerksam machen:

Versicherungsschutz besteht nur für das eigene Fahrzeug, in Ausnahmefällen auch dann, wenn es auf den Namen der Ehefrau zugelassen ist. — Das Fahrzeug ist auf allen öffentlichen und privaten Parkplätzen in der Bundesrepublik und im europäischen Ausland versichert. (Dies gilt auf für

Campingplätze, Straßenparker, Parkplätze an Einkaufsmärkten usw.) — Der Versicherungsschutz bezieht sich auf den Zeitraum während dessen das Fahrzeug vom Versicherten (Werksangehörigen) selbst am Versicherungs-ort geparkt und von ihm selbst wieder in Betrieb genommen wird. — Das neue Versicherungsjahr läuft vom 1. 7. 1980 bis 30. 6. 1981. — Die gesamten Versicherungsbedingungen können bei den Betriebsräten angefordert werden.

In den ersten 8 Monaten des Versicherungsjahres 79/80 (vom 1. Juli 1979 bis zum 29. Februar 1980) wurden bereits 1.316 Schäden mit einer Schadenssumme von DM 572 089,49 reguliert. Bis zum Vertragsende (30. 6. 1980) dürfte sich die von der Versicherung zu zahlende Schadenssumme auf rund DM 880.000,— belaufen, eine Versicherung also, die unsere Werksangehörigen vor größeren finanziellen Belastungen schützt. Eintritte können jederzeit erfolgen. GBR.

## Dies + Das

Es gibt einen Parteinamen weniger auf der bunten Palette des politischen Sektierertums. Die maoistische „Kommunistische Partei Deutschlands“ (KPD) hat sich im März selbst aufgelöst. Mangels Masse, mangels Interesse. Zuletzt war sie nur noch ein Häuflein Versprengter. An den Werkstoren in Rüsselsheim und Bochum spielten diese Leute vor noch nicht zu langer Zeit eine „große Rolle“, sofern man ihrem lautstarken Getöse Glauben schenkte. Als „Arbeitnehmervertreter“ gaben sie sich in ihren Pamphleten aus. Gewerkschafter und Betriebsräte wurden bösartig diskriminiert, als „Arbeiterverräter“ bezeichnet. Nun, „Ehre ihrem Andenken“ kann man bei dieser Spezies von Chaoten wohl nicht sagen.

Ostern ist vorüber, der Frühling hat sich jetzt so richtig breit gemacht. Überall grünt und blüht es, auch innerhalb des Werksgeländes, wo für Bäume, Sträucher, Rasenflächen und Blumenbeete noch ein paar Fleckchen übriggeblieben sind. Das Auge freut sich über die bunten Tupfer, die das Grau der Fabriklandschaft etwas auflockern. Die Menschen sind lufthungrig. In den Pausen merkt man es, wenn viele nach draußen strömen. In den Vor- und Schrebergärten ist jetzt auch wieder allerhand zu tun. Doch Vorsicht: die „Eisheiligen“ und die „Kalte Sophie“ stehen noch aus.

In der Werkbücherei geht manchmal der Bücherklau um. Besonders kleine Bände, die man so mir nichts dir nichts unter die Jacke stecken kann, verschwinden klammheimlich. (Akten, Taschen, Beutel und ähnliches müssen in einem extra dafür vorgesehenen Schrank aufbewahrt werden.) Solche Diebereien sind, wie man hört, in allen Büchereien „üblich“. Der Wert der gestohlenen Bücher steht dabei in keinem Verhältnis zu dem Preis, den man möglicherweise zahlen muß, wenn man erwischt wird. Da kann sich in unserem Falle einer schneller vor dem Werkstor wiederfinden als ihm lieb ist. Es lohnt sich also nicht, sich aus „falscher Sparsamkeit“ in Gefahr zu begeben.



## Aus dem PEK-Archiv

Als der neue Kadett noch ein „Erlkönig“ war: damals noch vertrauliches Filmmaterial, heute selbstverständlich zur Veröffentlichung frei-

gegeben. Das Bild aus dem PEK-Archiv zeigt Reifenversuche auf einer Teststrecke in Südfrankreich. Links Versuchsleiter Peter Krehan, Fahrwerksentwicklung, mit den PEK-Mitarbeitern Martin Wachter und Norbert Grünmayer.





Der „Manta GT-J“, attraktiver Einstieg in die Manta-Klasse, ist im März vorgestellt und dabei wirkungsvoll unterstützt worden mit Anzeigen und Prospekten (Bildausschnitt).

## AUSBILDUNGSBERUFE

### Der Galvaniseur

Werkstücke verchromen, vernickeln oder mit einer Kupferschicht überziehen. Das ist Galvaniseurarbeit. Die Berufsbezeichnung geht auf den italienischen Arzt und Naturforscher Luigi Galvani zurück. Galvaniseure müssen nicht nur gute Handwerker, sondern auch gute Theoretiker sein, die genau über Werkstoffe und die bei ihrer Arbeit ablaufenden elektrochemischen Vorgänge Bescheid wissen.

Nur dann beherrschen sie die Elektrolytbäder, den Strom und den schützenden, schmückenden Überzug auf Metallen, Kunststoffen, Holz oder Leder. Die praktische Ausbildung zum Galvaniseur vollzieht sich überwiegend im Labor des Bereiches Oberflächenveredlung.

Als Vorbildung wird für den künftigen Galvaniseur der Hauptschulabschluß oder eine vergleichbare Schulbildung verlangt. Die Ausbildung dauert drei Jahre; ausgebildet wird im Werk Rüsselsheim. (Aufnahme nur alle zwei Jahre, in geraden Jahreszahlen.)



# „Kurzarbeit eine bittere Entscheidung“

Alles was bei Opel Rang und Namen hat, war im März zur ersten Jubilarfeier in diesem Jahr in die Mainzer Rheingoldhalle gekommen, um an der Ehrung von Mitarbeitern teilzunehmen, die dem Unternehmen 25, 40 und in einem Falle sogar 50 Jahre angehören: Vorstandsmitglieder, Vorgesetzte aller Ebenen, der Betriebsratvorsitzende, sein Stellvertreter und zahlreiche Betriebsräte sowie als Ehrengäste der Oberbürgermeister von Rüsselsheim, Dr. Karl-Heinz Storsberg, und – in Vertretung von Oberbürgermeister Jockel Fuchs – der Mainzer Bürgermeister Karl Delorme. Dieser hatte für den inzwischen in den Ruhestand getretenen Jubilar mit 50jähriger Werkszugehörigkeit, Theo Roth, der bis zu seinem Ausscheiden im PEK-Versuchsbau beschäftigt war, als Geschenk der Stadt Mainz eine Reise mit Ehefrau nach Berlin mitgebracht. An der Feier nahmen selbstverständlich auch die Ehepartner der Jubilare teil.

Dem akademischen Teil (Ansprachen siehe unten), der musikalisch vom großen Werksorchester unter Andreas Wagner umrahmt wurde, und dem gemeinsamen Abendessen, bei dem die Streichergruppe des Werksorchesters unter Jakob Schultheis musizierte, folgte der bunte Teil mit flotter Musik, Tanz und Auftritten der bekannten Schlagerstars Tonia und Rex Gildo, begleitet von der Big Band des Werksorchesters und dem Show- und Tanzorchester „Valendras“. Jubilare, Ehefrauen und Gäste waren aufgeschlossen wie selten zuvor, so daß sich die Stimmung von Stunde zu Stunde steigerte. Am Ende der Veranstaltung lautete das allgemeine Urteil: „Es war unvergeßlich schön!“ Der Ernst der Stunde und die damit zusammenhängenden Probleme

klangen in den Ansprachen des akademischen Teils an, als neben dem Dank an die Jubilare aktuelle Fragen aus unterschiedlicher Sicht interpretiert wurden.

## VERNÜNFTIGE KOMPROMISSE

Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt begrüßte die Jubilare sehr herzlich im Namen der Geschäftsleitung. Auch die Ehefrauen und Ehemänner der Jubilare schloß er in seinen Dank ein. Gerade die Ehefrau nehme großen Anteil am Erfolg und Mißerfolg des Ehemannes in seinem beruflichen Leben, sie gebe ihm Rückhalt und Kraft. Jedes Unternehmen – so Dr. Schlotfeldt weiter – brauche eine Mannschaft, auf die es sich verlassen könne. Opel sei stolz darauf, eine so große Stammbesellschaft zu haben. Das sei ein

Beweis dafür, daß es vielen Menschen bei Opel gefalle. Trotzdem: „Unser Unternehmen ist keine heile Welt“. Es gebe auch Meinungsverschiedenheiten darüber, wie die Probleme gelöst werden sollten. Aber man müsse durch Zusammenarbeit Meinungsverschiedenheiten überwinden und vernünftige Kompromisse schließen können. Dr. Schlotfeldt ging auch auf die Zeitverhältnisse ein, die herrschten, als die Jubilare vor 50, 40 und 25 Jahren zu Opel kamen.

## ERTRAGSKRAFT ERHALTEN

Im Interesse aller Mitarbeiter sei es erforderlich, die Ertragskraft des Unternehmens zu erhalten, betonte der Sprecher, als er auf aktuelle Fragen und Probleme einging und u.a. fortfuhr: „Die Absatzlage im Inland und auf den Exportmärkten ist durch eine konjunkturelle Abschwungsphase gekennzeichnet. Sie ist stärker ausgeschlagen, als wir noch vor einem Jahr annehmen konnten. Aber anders als 1973/74 scheint sich das nur auf die größeren Modellreihen auszuwirken. Unser neuer Kadett dagegen erzielt Absatzrekorde im In- und Ausland. Wir können die Nachfrage nach ihm nicht voll befriedigen. Andererseits müssen wir durch Kurzarbeit die Produktion der anderen Modell-Reihen der gesunkenen Nachfrage anpassen. Kurzarbeit einzulegen, ist eine bittere Entscheidung. Durch

Erste Jubilarfeier 1980 in der Mainzer Rheingoldhalle: Das Bild zeigt die Festversammlung während des akademischen Teils.





Willkommenstrunk im Foyer.

die Zuschußzahlungen zum Kurzarbeitergeld versuchen wir aber, die finanziellen Einbußen der von der Kurzarbeit Betroffenen auf ein Minimum zu reduzieren.

Entgegen vielfach gehörten Behauptungen bringt Kurzarbeit dem Unternehmen kei-



Pausengespräch: Der Oberbürgermeister von Rüsselsheim, Dr. K. H. Storsberg (links), mit Gesamtwerksleiter und Vorstandsmitglied C. J. Vaughan.

nen Gewinn. Im Gegenteil, sie verschlechtert die Kostensituation, die ohnehin schon unter dem Absatzrückgang leidet. In dieser Situation können wir nicht die Mittel erwirtschaften, die wir unbedingt für Investitionen in der Zukunft



Jubilarsprecher Jochen Kunz.



Erinnerungsfoto mit dem „goldenen“ Jubilar Theo Roth. Von links Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, Frau Roth, der Mainzer Bürgermeister Karl Delorme, der für die Roths als Geschenk der Stadt eine Reise nach Berlin mitgebracht hatte, Jubilar Theo Roth, Betriebsrat Rudi Müller und Betriebsratsvorsitzender Richard Heller.



Tanz nach den Klängen der Big Band des Werksorchesters und des Show-Orchesters „Valendras“. Auf der Tanzfläche herrschte stets ein großes Gedränge.

brauchen, um unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Deshalb ist Sparsamkeit im wahrsten Sinne des Wortes das Gebot der Stunde. Wir müssen jeden Pfennig mehrmals umdrehen, bevor wir ihn ausgeben...“ Er betonte aber, daß er dennoch zuversichtlich sei und wir die Probleme gemeinsam meistern würden. Den Jubilaren wünschte er abschließend für die Zukunft Gesundheit, Glück und Zufriedenheit.

### KRITISCHE PRÜFUNG

Betriebsratsvorsitzender Richard Heller betonte, wenn man den Jubilaren für 25-jährige, 40-jährige und sogar 50-jährige Verbundenheit danke, könne man dies nur, wenn man sich in die Rolle dieser Menschen, oder einfacher in ihr Schicksal hineinzusetzen versuche. Und diese Schicksale seien sehr unterschiedlich gewesen. Die Jubilare hätten bewiesen, daß

sie schöpferisch denken und handeln könnten. „Nur schöpferisches Denken und Handeln“, so Richard Heller, „sowie der Mut zur kritischen Überprüfung von Auflagen und Vorgaben verhindern, daß wir uns nicht in der Rolle des Zaublerlehrlinges wiederfinden, der bekanntlich nicht mehr der Geister Herr wurde, die er selber rief.“

### MEHR FREIRÄUME

Eine der wichtigsten Voraussetzungen menschlichen Handelns sei die Bereitschaft, in ein offenes, vorurteilsfreies Gespräch einzutreten. Gerade die Situation in der Automobilindustrie erfordere diese Bereitschaft. „Hat der Mensch Diener der Technik zu sein oder hat die Technik dem Menschen bei der Arbeit zu dienen?“ fragte der Betriebsratsvorsitzende weiter. Wir wüßten, daß wir ohne die technische Perfektion unseren heutigen Lebensstan-



Zwangloses Zusammensein vor der Feier im Foyer der Rheingoldhalle: Jubilare, Ehepartner, Vorgesetzte und Gäste.

dard niemals erreicht hätten; wir wüßten aber auch, daß, wenn man diese Perfektion unkontrolliert einsetze, sie sich sehr leicht verselbständigen und zum sozialen Rückschritt führen könne. Die Technik müsse auch zur Schaffung von mehr menschlichen Freiräumen während der Arbeit eingeführt werden. Die Jahre der stürmischen Aufwärtsentwicklung in der Automobilindustrie seien zu Ende. Die Zeitabstände der Markteinbrüche würden kürzer, die Anfälligkeiten größer. Richard Heller: „Sehr oft haben wir bewiesen, daß wir sehr hart um die Verteilung der erwirtschafteten Werte zu streiten bereit sind. Wir haben aber mit unseren Forderungen die Substanz dieses Unternehmens und somit unsere Arbeitsplätze nie in Frage gestellt. Diese gleiche GrundsatzEinstellung fordern wir nun vom Aktionär. Wir erwarten, daß die Zeichen der Zeit richtig gedeutet werden und es somit ein Ende haben muß mit den ständigen Produktionsverlagerungen, die unsere Arbeitsplätze hier zusätzlich gefährden. Entscheidungen, die nur nach Steuer- und Investitionsgesichtspunkten gefällt werden, sind Entscheidungen, die sich gegen die arbeitenden Menschen richten.“ – Zum Schluß dankte Richard Heller im Namen des Betriebsrates für die vielen Jahren guter Zusammenarbeit.

#### DANK DER JUBILARE

Sprecher der Jubilare war diesmal Jochen Kunz, Betriebsleiter im Werkzeugbau und bekannter Redner bei den Mainzer Karnevalsveranstaltungen. Doch, so betonte

er, er hoffe, daß man ihn nicht aus diesem Grund zum Jubilarsprecher erkoren habe, denn hier gehe es um keine Büttenrede;



Höhepunkt des bunten Teils waren die mit viel Beifall bedachten Auftritte der Schlagerstars Tonia und Rex Gildo, die nicht ohne Zugaben von der Bühne kamen.

die Ehrung der Jubilare sei eine ernste Sache. „Man ist stolz auf uns, die wir 25, 40 oder gar 50 Jahre dem Unternehmen angehören. Und wir freuen uns natürlich, daß man uns soviel Ehre zuteil werden läßt.“ Jochen Kunz sagte im Namen aller Jubilare Dank für die Einladung. Dann aber schloß er, was im Grunde alle im Saal von ihm erwartet hatten, mit einem Gedicht aus seiner Feder, mit dem er zum gemütlichen Teil des Abends überleitete.

Hier der letzte Vers:

#### SPÄTE ERKENNTNIS

*Drum Mensch bedenke, wie lang du lebst, / und wenn du noch so wuhlt und strebst, / am End, mein Freund, da kommste doch, / wenn du stirbst mit nichts ins Loch. / Du kannst dann in dein Grab, dein kühle, / kein Skat, kein 17/4 mehr spiele, / und nachher, wenn's vielleicht zu spät, / wenn nichts mehr klappt und nichts mehr geht, / wenn dein Lebenslicht erlosche, / da denkste: hätt ich doch genosse. / Hätt ich dies und das gemacht, / hätt mit mancher Maid gelacht, / hätt geküßt, geliebt – ach leider / und so weiter und so weiter. / Spät erst kommste zur Erkenntnis, / wenn's mit dir schon bald am End ist. / Drum laßt uns heut noch einen gönnen, / laßt uns noch einmal fröhlich sein, / ob wir es morgen auch noch können, weiß der Teufel, drum hinein!“*

# „Einsatz für Löschzug 1“

Wie die Polizei, hat auch die Feuerwehr in Stadt und Land eine Sicherheitsaufgabe zu erfüllen, denn daß Brandgefahren überall lauern, bedarf keiner näheren Erläuterung. Daher ist die Feuerwehr eine sofort einsatzbereite „Truppe“ mit entsprechenden Fahrzeugen und Geräten. Aber nicht nur bei Brandausbrüchen tritt sie in Aktion, sondern auch in anderen Katastrophenfällen, etwa bei Hochwasser und Sturm; sie leistet also bei vielen Gelegenheiten Hilfe, so daß sie fast in die Rolle eines „Mädchens für alles“ hineingewachsen ist. Allerdings steht die Brandbekämpfung im Mittelpunkt ihrer Aufgaben.

## ENTSTEHUNGSBRÄNDE

Daß ein Industriebetrieb von der Größe des unseren seine eigene Feuerwehr gewissermaßen „unmittelbar vor Ort“ haben muß, leuchtet ein, sind doch gerade in einem so weiten Werksareal mit Tausenden von Menschen und einer Vielzahl von Gebäuden Brandausbrüche aus mancherlei Ursachen trotz zahlreicher Brandverhütungsvorschriften

nie ganz auszuschließen. Von Großbränden in Industriebetrieben hören und lesen wir ständig. Beispiele bis in die jüngste Zeit, zuletzt Ende Februar, als im Werk Rüsselsheim in einer Lagerhalle für Verpackungsmaterial ein größerer Brand ausbrach, beweisen, welche Folgen ein Industriebrand haben kann, wobei Menschenleben, aber auch Arbeitsplätze gefährdet sind, wenn die Produktionseinrichtungen zerstört werden. Zum Glück ist unser Werk von Katastrophen solchen Ausmaßes bisher verschont geblieben. Doch auch bei uns hätte es schon oft heißen können: „Großbrand bei Opel!“ Fast täglich werden Entstehungsbrände gemeldet, einmal in diesem, einmal in jenem Werksbereich. Daß sie sich nicht ausbreiten, ist das Verdienst unserer Werkfeuerwehr, die bei jedem Feueralarm sofort ausrückt.

## GROSSE TRADITION

Die Feuerwehr des Rüsselsheimer Werkes kann auf eine weit in die Vergangenheit reichende Tradition zurückblicken; die Anfänge, so



Die große Drehleiter DL 30 (30 m Steighöhe) im Einsatz.

„Einsatz für Löschzug 1“: Herstellen der Löschwasserversorgung mit einem Tanklöschfahrzeug TLF 16.



heißt es, lägen im Jahre 1877. Von einer „neugegründeten Fabriksfeuerwehr“ bei Opel ist allerdings erst später in einem Bericht der „Main-Spitze“ vom 13. Februar 1890 die Rede. Erhielt die Entwicklung der Werksfeuerwehr durch den großen Werksbrand von 1911, der weite Teile der Fabrik vernichtete, auch neue Anstöße, so erfolgte doch die Gründung der Opel-Berufsfeuerwehr erst 1919. Um die Jahreswende 1929/30 bestand sie aus einem Brandmeister, zwei Oberfeuerwehrlenten, einem Gefreiten und 18 Feuerwehrlenten. Eine schwere Zeit für die Opel-Werksfeuerwehr war der zweite Weltkrieg mit seinen Bombennächten und Zerstörungen.

### RUND UM DIE UHR

Heute hat die Opel-Werksfeuerwehr in Rüsselsheim eine Personalstärke von 56 Mann. Sie ist organisatorisch der Instandhaltung Werksanlagen unterstellt. Ihr Leiter, Erwin Burgardt, sagte über den Dienstbetrieb: „Der Dienstbetrieb läuft in zwei Schichten im 24-Stunden-Turnus, ohne Rücksicht auf Sonn- und Feiertage. Die 24stündige Anwesenheit gliedert sich in 8 Stunden Arbeits-

zeit, 8 Stunden Arbeitsbereitschaft und 8 Stunden Bereitschaftsdienst. Die Grundausbildung im Brandschutzwesen erfolgt in eigener Regie. Fachbezogene Lehrgänge werden von der Hessischen Landes-Feuerwehrschnule in Kassel abgehalten, staatlich anerkannte Meisterlehrgänge bei der Berufsfeuerwehr absolviert.“

### VIELE AUFGABEN

Zu den vielseitigen Aufgaben der Werkfeuerwehr gehören der abwehrende Brandschutz, der vorbeugende Brandschutz, die technische Hilfeleistung, der Krankentransport, der Rettungsdienst und, wenn auch nur bedingt, der Umweltschutz. Für den abwehrenden Brandschutz stehen mehrere Lösch- und Sonderfahrzeuge zur Verfügung, für den Krankentransport und Rettungsdienst einige Krankentransportwagen einschließlich der notwendigen Rettungs- und Wiederbelebungsgeräte. Auch für die technische Hilfeleistung findet man Geräte und entsprechende Fahrzeuge. Die Feuerwehr ist auch gerüstet, wenn wassergefährdende Flüssigkeiten (Öle oder Laugen) auslaufen, also im Falle einer Umweltgefähr-

gen ständig freigehalten. Sämtliche Meldungen einschließlich der über Funk geführten Gespräche und Anweisungen werden registriert sowie über Notruf eingehende Meldungen aufgezeichnet. Sei es ein Brand, ein Unfall oder eine Explosion, bei jeder über den Notruf gegebenen Alarmmeldung ist vom Anrufer der Ort beziehungsweise der Sachverhalt möglichst genau anzugeben, so die Bezeichnung des Baues und des Stockwerks, das Brandobjekt oder

**Beim Anlegen eines Atemschutzgerätes DA 58/1600. Links die Feuerwehrmänner Willibald Wachter und Jakob Hardt (mit Atemschutz).**



die Art des Unfalls, also eine kurze Situationsbeschreibung. (Siehe dazu unseren Bericht „Hilfe, bei uns brennt's“, in der OPEL POST 11/12 '79.)

### VIELSEITIGE KENNTNISSE

Innerhalb weniger Augenblicke ist die Feuerwehr bei Alarm einsatzbereit. In der Regel dauert es nur Minuten bis sie an Ort und Stelle ist. Jetzt kommt es auf Erfahrungen und Kenntnisse an. Ein Feuerwehrmann, einer der universalsten Techniker unserer Zeit, muß wissen, wie man mit hochaggressiven Säuren und brennenden Chemikalien umzugehen hat; er muß sich ebenso in einer Azetylenfabrik, in einem Gaswerk, in einer Gummifabrik oder auch — in unserem Falle — in allen Bereichen der Automobilfabrikation auskennen. Er arbeitet mit Taschenrechner, Wasserförderungstabelle und einer ganzen Reihe von Spezialgeräten und Speziallöschmitteln; er weiß auch längst im Gegensatz zu früheren Zeiten, daß man nicht aufs Geratewohl Wasser ins Feuer spritzen darf.

### WICHTIGE VORBEUGUNG

Ein nicht zu unterschätzendes Arbeitsgebiet der Werksfeuerwehr ist der vorbeugende Brandschutz. Er



**Brandbekämpfung mit dem Feuerlöscher unter schwerem Atemschutz. Von links die Feuerwehrmänner Eduard Zimmer und Jakob Hardt.**

dung. Doch was geschieht im Ernstfall? Darüber erfahren wir folgendes:

### IM ERNSTFALL

Läuft in der Meldezentrale über das Telefon oder über die Feuermeldeanlage eine Feuer- oder eine andere Schadensmeldung ein, wird sofort Wachalarm ausgelöst. Gleichzeitig erfolgt eine Durchsage über die Haussprechanlage. Der mit einem Tonband gekoppelte Notrufapparat 2222 wird für solche Alarmmeldun-



**Beim Anlegen einer Hitzeschutz-ausrüstung von links W. Wachter, Horst Jung (mit Ausrüstung) und E. Zimmer.**

umfaßt die Überwachung der stationären Brandschutzeinrichtungen wie Sprinkler- und Kohlendioxid-Löschanlagen, Feuermeldeanlagen, Feuerlöscher und anderes mehr. Darüber hinaus werden behördlich angeordnete Brandschauen zur Kontrolle der Einhaltung einschlägiger gesetzlicher Vorschriften ausgeführt. Der Sicherheitsaufsicht bei Schweiß- beziehungsweise Brennarbeiten wird ebenfalls großes Augenmerk zugewendet. Ein weiteres wichtiges Arbeitsgebiet ist die Unterweisung der Werksangehörigen an Feuerlöschern und an Löschanlagen, auf deren richtigen Gebrauch es im Ernstfall ankommt, ebenso wie Ordnung und Sauberkeit wichtige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Brandbekämpfung sind.

#### AUCH AUSSERHALB

Doch die Werkfeuerwehr wird nicht nur innerhalb des Werksgeländes



Einsatz eines Wasserwerfers (Monitor).

beteiligten Institutionen Hand in Hand arbeiten. Das alles zeigt, daß die Werkfeuerwehr, ebenso wie die Wehren der Städte und Gemeinden, viele Aufgaben zu erfüllen hat. Entsprechend vielseitig sind die Anforderungen, die an die Leitung und die Männer der Werkfeuerwehr gestellt werden.

#### GROSSE EINSATZFREUDE

Gefordert werden große Einsatzfreude unter allgemein harten Bedingungen, Entschlossenheit und Fachwissen angesichts drohender Gefahren sowie körperliche Widerstandsfähigkeit, alles wichtige Voraussetzungen, die der Außenstehende bei oberflächlicher Beobachtung kaum in seine Überlegungen einbezieht, wenn bei Alarm die Feuerwehrfahrzeuge durch die Werkstraßen fahren.



Brandbekämpfung mit Löschschaum. Von links K. Knögel, Z. Zimmer und J. Hardt.

eingesetzt, sondern in besonderen Fällen auch außerhalb, allerdings gemäß gesetzlichen Vorschriften und internen Dienstabweisungen. Die Werkfeuerwehr muß ebenfalls gute Verbindungen zu den Behörden, besonders zur Polizei, unterhalten, aber auch zum Technischen Hilfswerk (THW) und dem Roten Kreuz (DRK). Man denke nur an den Katastrophenschutz, bei dem es von größter Bedeutung ist, daß alle

Lagebesprechung nach Beendigung des Einsatzes. Von links Georg Walther, stellvertretender Zugführer, Erwin Burghardt, Leiter der Werkfeuerwehr Rüsselsheim, und Kurt Knögel, Zugführer.



# Das neue F 10 Frontantriebsgetriebe

Für den neuen Kadett mit Frontantrieb und Quermotor mußte bekanntlich ein völlig neues Getriebe konzipiert, konstruiert und zur Serienreife entwickelt werden. Unter Einsatz der seitherigen Erfahrungen und Erkenntnisse entstand, unterstützt durch umfangreiche Computerprogramme und modernste Prüfstände, ein für Opel zukunftsweisendes Getriebe. Das gilt sowohl für das Konzept als auch für den Einsatz neuer Werkstoffe. Neue, hochwertige Produktionsanlagen und Fertigungsprozesse im Werk Bochum garantieren die Umsetzung der Konstruktionsidee in ein den heutigen und den zukünftigen Qualitätsnormen gerecht werdendes Produkt.

Die wichtigsten Konstruktionsziele waren: Hohe Zuverlässigkeit, geringes Gewicht, niedriger Kraftstoffverbrauch, geräusch- und vibrationsfreier Lauf, gute Serviceability und unkomplizierte Bedie-

nung. Durch die Gestaltung des Gehäuses konnten bereits drei der vorgegebenen Ziele realisiert werden: Die Wahl des Werkstoffes, Alu-Druckguß, und die Form, die durch gezielt platzierte Rippen zu-



Bild 1: F 10 Getriebe Außenansicht (teilweise aufgeschnitten).

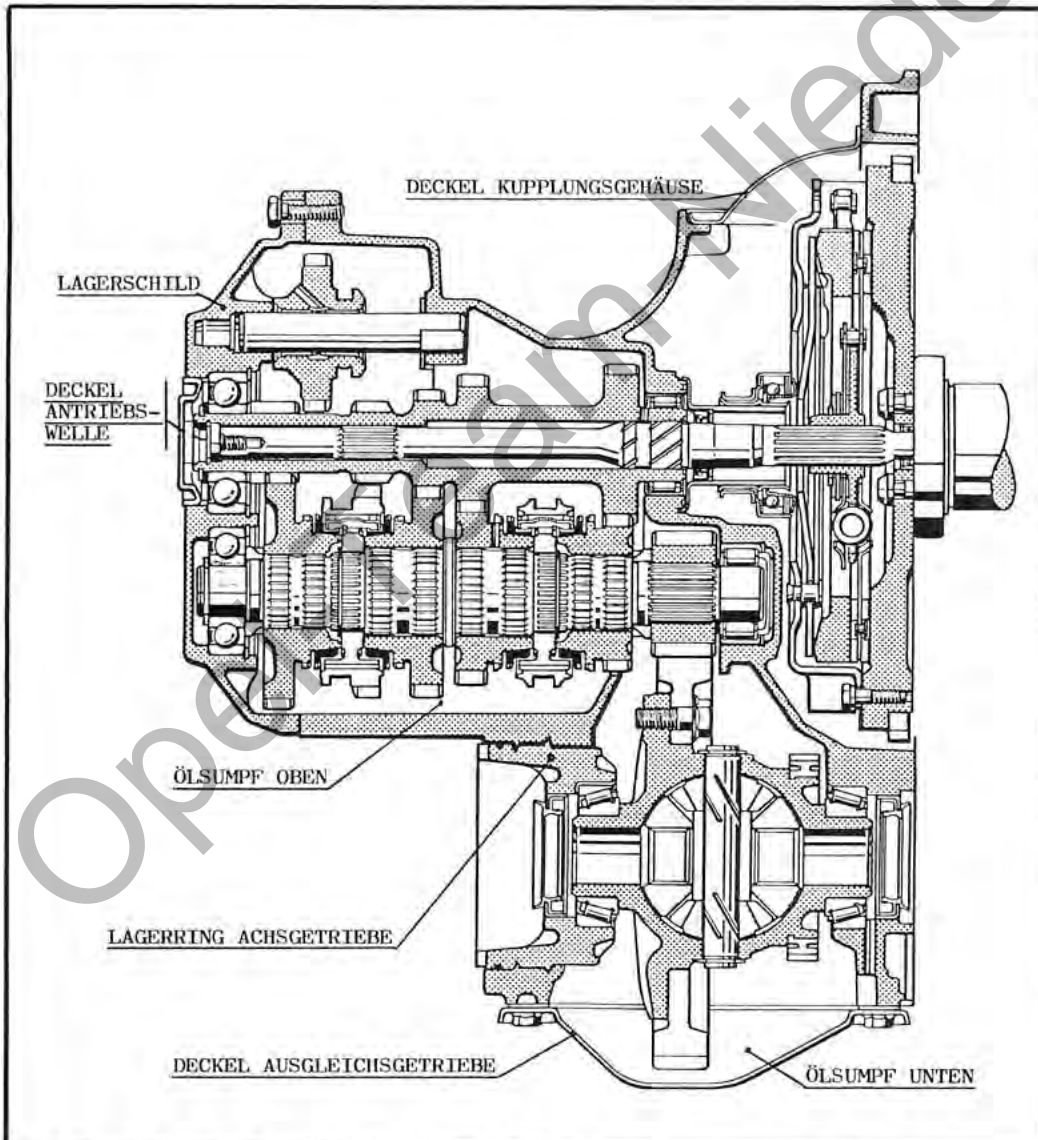


Bild 2: F 10 Getriebe Schnittbild Kupplung, Getriebe und Achsgetriebe mit Differential.

sätzlich versteift ist, garantieren geringes Gewicht und hohe Biegesteifigkeit, die einen vibrationsfreien Betrieb sichern. Außerdem ist das Gehäuse nach allen montage- und reparaturtechnischen Gesichtspunkten konstruiert.

## EPOCHALE NEUERUNG

Es enthält das vollsynchronisierte Vierganggetriebe, den Achsantrieb mit Ausgleichsgetriebe und die Kupplung. Die Deckel sind so platziert, daß sowohl der Zahnradsatz, die Schaltelemente, das Achsgetriebe, als auch die gesamte Kupplung bei eingebautem Getriebe ausgewechselt werden können.

Selbst das Motorschwungrad und der Dichtring an der Kurbelwelle können ausgetauscht werden, ohne die Verbindung zwischen Motor und Getriebe zu lösen. Diese reparaturfreundliche Anordnung ist nicht nur für Opel, sondern für den gesamten Pkw-Bau eine epochale Neuerung. Bild 3 zeigt die Zugänglichkeit und Ausbaumöglichkeit der Kupplung, des Schwungrades und des Wellendichtringes der Kurbelwelle bei gezogener Antriebswelle. Diese Anordnung halbiert zum Beispiel die Montagezeit für das Aus-



wechsellern der Kupplungsscheibe im Vergleich zu anderen Fahrzeugen. Auf Bild 4 ist das ausgebaute Lagerschild mit dem Zahnradsatz und der internen Schaltung dargestellt. Mit den Bildern 3 und 4 wird verdeutlicht, daß das Auswechsellern typischer Verschleißteile wie Kupplungsscheibe und Synchronringe kaum aufwendiger ist als das Auswechsellern eines Reifens.

#### OPTIMALE ANPASSUNG

Das Schaltgetriebe hat vier schrägverzahnte Vorwärts- und einen geradzahnten Rückwärtsgang. Die Abstimmung der Gangübersetzungen in Verbindung mit der Achsantriebsübersetzung ermöglicht eine optimale Anpassung des Getriebes an die verfügbaren Motoren, so daß ein einwandfreier Betrieb auch unter extremen Einsatzbedingungen, zum Beispiel

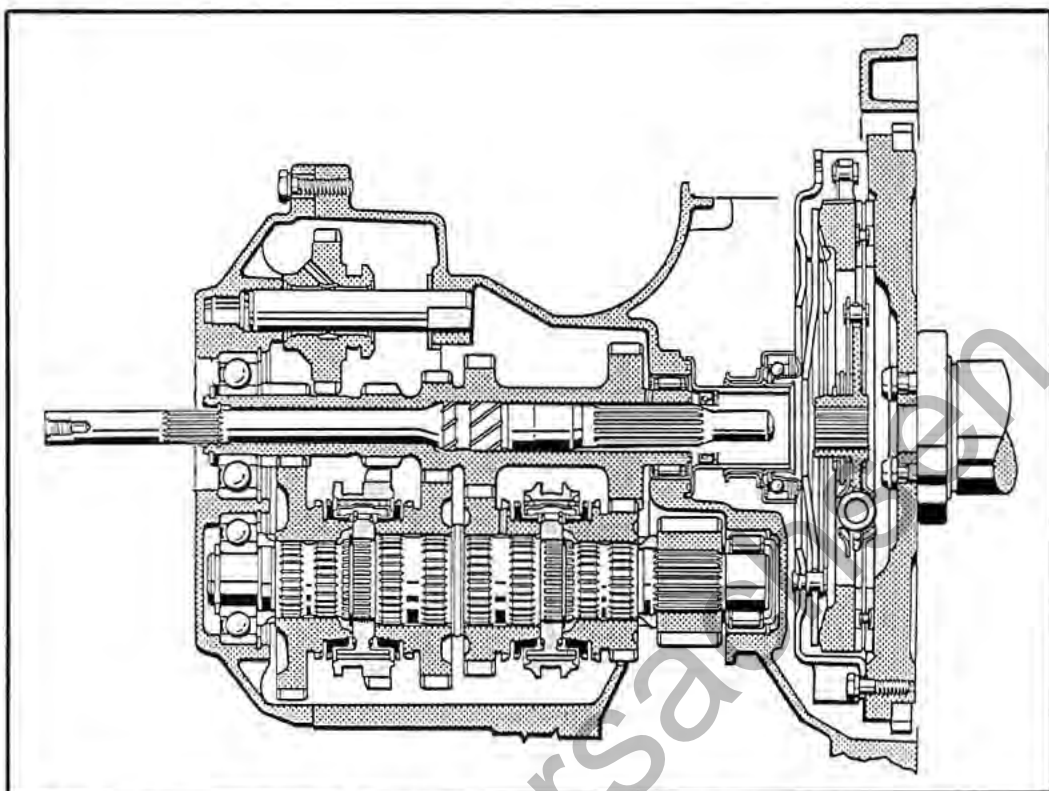


Bild 3: Getriebe mit gezogener Antriebswelle — ohne Deckel-Kupplungsgehäuse.

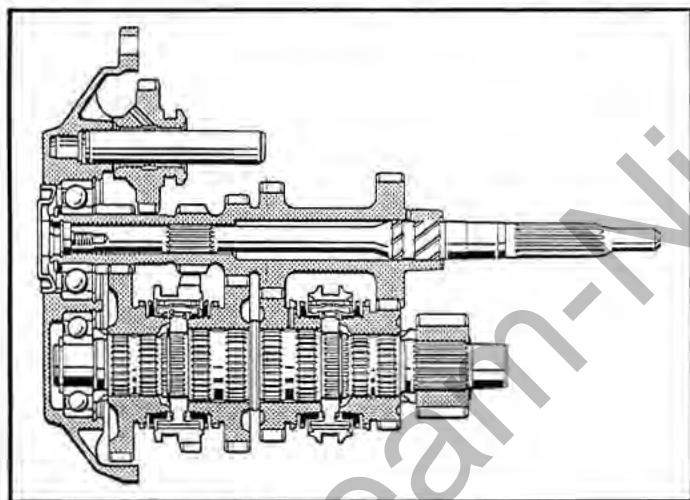


Bild 4: Zusammenbau Lagerschild.

Anhängerbetrieb im Hochgebirge, sowie im Normalbetrieb bei besten Fahrleistungen und niedrigem Treibstoffverbrauch gewährleistet ist. Die Antriebswelle überträgt das Motormoment auf den als eine Hohlwelle ausgebildeten Zahnradsatz. Die Gangräder laufen ohne zusätzliche Lager direkt auf der mit Ölnuten versehenen und gehärteten Hauptwelle, eine Konstruktion, die sich im Rekord und dem seitherigen Kadettgetriebe millionenfach bewährt. Für den geräuschfreien Gangwechsel sorgt die vom Rekordgetriebe übernommene Synchronisierung. Das Getriebe und der Achsantrieb werden durch das Spritzöl aus

dem gemeinsamen, in zwei Etagen angeordneten Ölsumpf geschmiert. Diese Anordnung des Ölsumpfes gestattet die Reduzierung des Getriebeölvolumens und somit der Plauschverluste. Dadurch wird der Wirkungsgrad je nach Gang zwischen 1 bis 6 Prozent, im Vergleich zum Vorgängermodell, verbessert. Die Wirkungsgradverbesserung, die geringere Ölmenge und die bei allen Opelgetrieben übliche Dauerfüllung, das heißt kein Ölwechsel, sind ein Beitrag zur Mineralöleinsparung. Die Ölstandkontrolle erfolgt durch eine, mit einer Schraube verschlossenen Öffnung im Bereich des unteren Ölsumpfes.

#### AUSTAUSCHBAR

Dank des Quereinbaues entfällt, da Kurbelwelle, Getriebewellen und Achswellen parallel liegen, der aufwendige Hypoidantrieb. Ein breites, schrägverzahntes Ritzel auf der Hauptwelle treibt das große Stirnrad mit dem Ausgleichsgetriebe an. Es stehen drei verschiedene Übersetzungen zur Verfügung, die je für eine bestimmte Motorvariante ausgelegt sind. Die Achsübersetzungen sind als Satz, natürlich auch bei eingebautem Getriebe, austauschbar. Das Ausgleichsgehäuse läuft in zwei Schrägrollenlagern, die mit dem Lagerring dem Ausgleichsgetriebe vorgespannt werden. Das Ausgleichsgetriebe selbst entspricht im Aufbau dem in den Hinterachsen von konventionellen Fahrzeugen verwendeten. Die Schaltung erfolgt nach dem von allen Opel Fahrzeugen bekannten Schaltbild. Auch beim Basismodell des neuen Kadett ist jetzt der Rückwärtsgang durch die bewährte Zugknopf Sperre gegen irrtümliche Betätigung gesichert. Der Schalthebel ist in einem glasfaserverstärkten Polyamidgehäuse gelagert.

#### LANGLEBIGKEIT

Die direkte Verbindung zum Getriebe durch zwei gerade

mit einem Gelenk verbundenen Stangen und der Verzicht auf komplizierte Umlenkmechanismen sorgt für Exaktheit, Leichtgängigkeit und Unempfindlichkeit der Schaltung. Der Anschluß an die externen Schaltungselemente des Getriebes sowie die Einstellung erfolgt mittels einer Klemmschraube. Ein Gummigelenk gleicht die Relativbewegungen zwischen Getriebe und Karosserie aus und verhindert die Übertragung von Geräuschen und Vibrationen. Der Eingang der Schaltung liegt in einem steinschlag- und spritzwasserfreien Bereich des Getriebes. Das Gelenk, die hintere Stange und den Schalthebel schützen Gummibälge und ein Rohr, das auch die Lagerung der Schaltstange enthält. Diese Konstruktion stellt die hervorragende Schaltqualität über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges sicher.

Getriebe, Achsantrieb und Schaltung stellten in Tausenden von Prüfstandstunden und Fahrkilometern auf dem Prüffeld in Dudenhofen und im Straßenversuch ihre Tauglichkeit und Langlebigkeit unter Beweis. Dadurch ist garantiert, daß der Kunde nicht nur ein modernes, sondern auch ein zuverlässiges Aggregat erwirbt. D.G.



ZUM THEMA

## KRAFTSTOFF- VERBRAUCH

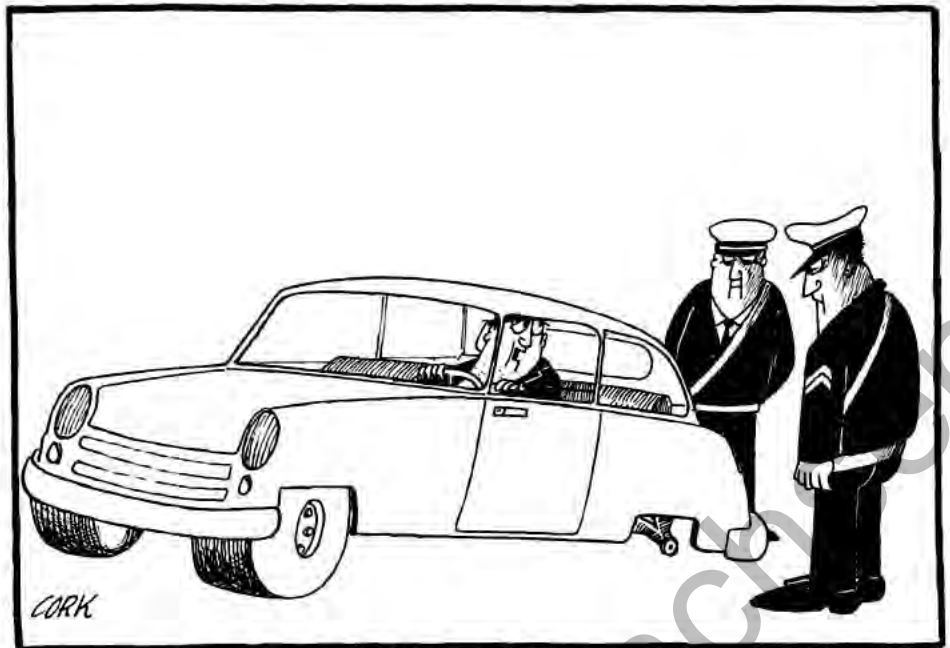
Was die Stunde auf dem Benzinsektor geschlagen hat, bedarf keiner langatmigen Erörterung mehr. Die entscheidene Frage für jeden Autofahrer lautet: Wie vermindere ich meinen Benzinverbrauch? Die Antwort: Bestimmend sind die jeweilige Verkehrssituation, der technische Zustand des Wagens und die Fahrweise, also das jeweilige individuelle Fahrverhalten.

### EINSTELLUNG

Im einzelnen: Auf Landstraßen und Autobahnen ist der Verbrauch meist erheblich differenzierter als im Stadtverkehr oder im Gebirge. Einfluß hat auch das Wetter: bei sehr hohen oder sehr niedrigen Temperaturen ist der Verbrauch negativ. Nicht zu vergessen der Motor, hauptsächlich die Einstellung des Vergasers und der Zündanlage. Einen besonderen Vorteil bietet der E-Motor: bei der Einspritzanlage entfallen bis auf die LeerlaufEinstellung alle Einstellarbeiten, da die jeweils benötigte Kraftstoffmenge über die wartungsfreie Elektronik berechnet wird.

### DER FAHRER

Wo aber Wartung nötig ist, kostet ihre Vernachlässigung Kraftstoff. Beispielsweise verschlingt ein verschmutzter Luftfilter auf die Dauer mehr Leistung und Kraftstoff, als häufigerer Filterwechsel kosten würde. Doch in erster Linie kommt es beim Kraftstoffverbrauch auf die Fahrer an. Da meinen viele irriterweise, man müsse den Motor an kalten Tagen warmlaufen lassen. Auch daß dauerndes Fahren mit viel Gas, also im Bereich der Höchstdrehzahlen, den Verbrauch zwangsläufig stark steigert, scheint



„Macht doch gar nichts, ist doch Frontantrieb...“

sich bei manchen noch nicht herumgesprachen zu haben. Dabei kann man durch ein leichtes Anheben des Gasfußes bei nur unwesentlich geringeren Fahrleistungen einen erheblich niedrigeren Verbrauch erreichen. Auch vor Bahnschranken oder in Staus kann durch Abstellen des Motors Treibstoff gespart werden. Drei Minuten Leerlauf kosten soviel Kraftstoff wie ein Kilometer freie Fahrt.

### WAGENGEWICHT

Außerdem läßt sich der Kraftstoffverbrauch durch das Wagengewicht verringern. Opel-Ingenieure haben das durch die Verwendung leichter Materialien wie Kunststoff oder Aluminium erreicht. Und daß die aerodynamische Formgebung eines Automobils durch weniger Luftwiderstand zu weniger Verbrauch führt, dafür ist der neue Kadett mit seinem Luftwiderstandswert ( $c_w$ -Wert) von 0,39 für eine Limousine in dieser Klasse ein erstaunliches Beispiel. In annähernd gute Bereiche dringen auch Rekord, Commodore, Senator und Monza vor.

### OPTIMALE VERDICHTUNG

Mit ihrer vorgeschriebenen mageren Vergasereinstellung bieten die Opel-Motoren die Voraussetzung für ruhigen Lauf, niedrigen Verbrauch und korrekte Emissionswerte. Optimal ist ihre Verdichtung für den jeweiligen Kraftstoff, gleich ob Super-, Normalbenzin oder Dieselöl. Für optimale Ventilsteuerung durch ständig korrekte Einstellung sorgen der hydraulische Ventilspielausgleich beziehungsweise der

hydraulische Ventilstößel bei den 1.3 I-OHC- und allen Motoren ab 2.0 l. Darüber hinaus ist die Zündanlage energiesparend abgestimmt. So sorgen dickere Mittelelektroden in den Zündkerzen für verbesserte Zündwilligkeit.

### IRRIGE MEINUNG

Doch erwähnen wir auch das: Irrig ist die Meinung, daß hubraumstarke oder S-Motoren unwirtschaftlich sind. Richtig ist zwar, daß Normalbenzin weniger kostet, doch zeigen höherverdichtete Motoren bei gleichem Hubraum durchweg die besseren Verbrauchswerte, weil sie die im Kraftstoff enthaltene Energie besser ausnutzen und damit mit der gleichen Menge Kraftstoff wirtschaftlicher umgehen. Hubraumstarke Motoren lassen sich durch ihr größeres Drehmoment oft in einem wirtschaftlich günstigeren Drehzahlbereich fahren als hubraumschwächere Motoren, die, um gleiche Fahrwerte zu erzielen, in wesentlich höheren Drehzahlbereichen gefahren werden müssen.

### SPARSAME OPEL-MOTOREN

Noch bessere Werte erreichen Einspritzmotoren, denn die Elektronik teilt dem Motor in jeder Fahrsituation nur die Benzinmenge zu, die er tatsächlich braucht. Und was die Automatik-Getriebe betrifft: sie sind keine Benzinfräser für den, der die wirtschaftliche OPEL-AUTOMATIK kennt. Alles das sind Beweise dafür, wie sparsam Opel-Motoren im Vergleich mit ihrer Leistung mit dem teuren „Saft“ umgehen.

## Sicherheitsabstand

Auf Autobahnen und Schnellstraßen muß der Sicherheitsabstand deutlich jene Strecken übersteigen, die das jeweilige Kraftfahrzeug in einer Sekunde zurücklegt. Als Faustregel gilt dabei die Strecke, die zum Beispiel ein Auto in 1,5 Sekunden durchfährt. Allgemein heißt das, daß beispielsweise bei der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h der Sicherheitsabstand knapp 55 Meter beträgt. Die Faustregel „1,5 Sekunden Fahrstrecke gleich Sicherheitsabstand“ kann jedoch in Ausnahmefällen etwa dann durchbrochen werden, wenn ein Autofahrer durch Ausscheren oder scharfes Bremsen seines Vordermannes in einen erheblich knapperen Abstand gerät. Zum echten Abstandsünder wird man daher in der Regel erst dann, wenn der zu geringe Abstand 200 bis 300 Meter beibehalten wird (OLG Frankfurt, Beschluß vom 24.6.1976, abgedruckt in Verkehrsrechts-Sammlung, Band 32, Seite 143).

## Rauchen am Steuer

Daß das Rauchen im Auto wegen der dort herrschenden räumlichen Enge nicht nur gesundheitsschädlich ist, sondern darüber hinaus auch recht kostspielig werden kann, hat der Automobilclub von Deutschland (AvD) festgestellt. Der AvD wies dabei auf ein Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe hin, das es als grobe Fahrlässigkeit ansieht, wenn sich ein Kraftfahrer während der Fahrt nach einer herabgefallenen brennenden Zigarette bückt und dabei die Gewalt über sein Fahrzeug verliert.

In dem Verfahren (Aktenzeichen 14 U 39/77) hatte der Autofahrer, dessen Wagen von der Fahrbahn abgekommen und bei dem dadurch verursachten Unfall schwer beschädigt worden war, seine Kaskoversicherung auf Übernahme des Schadens verklagt. Das Gericht bestätigte jedoch den Standpunkt der Versicherungsgesellschaft, die sich durch das Verhalten ihres Kunden von der Verpflichtung zur Leistung befreit sah. Grob fahrlässig, so das Oberlandesgericht Karlsruhe, sei nicht das Rauchen während der Fahrt, aber das mit dem Bücken nach der heruntergefallenen Zigarette verbundene Lösen der Hand vom Steuer und das gleichzeitige Abwenden des Blicks von der Straße.

## TAG DER OPEL-ERFINDER

# „Motoren des Fortschritts“

„Für uns bei Opel wird die Erhaltung und Sicherung unserer wirtschaftlichen Existenz in steigendem Maße abhängig von unseren technischen Beiträgen sein, das heißt vor allem von verbesserten Produktionsmethoden und neuen Produkten.“ Eine wichtige Aussage von PEK-Direktor und Vorstandsmitglied Helmut W. Zincke auf der dritten Tagung der Opel-Sektion der „Science and Technology Society“ (STS) im März im Mainzer Hilton Hotel. (Da H. W. Zincke an diesem Tage verhindert war, wurde seine Rede verlesen.)

In diese 1977 von A. A. Cunningham für die General Motors-Überseorganisation gegründete Gesellschaft wird aufgenommen, wer sich als Angehöriger eines GM-Unternehmens zu dessen Nutzen durch besondere erfinderische Leistungen auf technischem Gebiet ausgezeichnet und mit seinen Ideen Schutzrechte eingebracht hat. Von den weltweit 183 Mitgliedern sind 133 Opel-Mitarbeiter, darunter ein Ehrenmitglied. Eine für uns stolze Zahl.

Der Leiter der Patentabteilung und Spiritus Rector dieses „Tages der Opel-Erfinder“, J. Baumgarten, sagte in seiner Rede, Erfindungen brauchten wir mehr denn je. Um der Arbeitslosigkeit zu begegnen und um konkurrenzfähig zu bleiben, müßten wir uns stets Neues einfallen lassen, neue Technologie, neue Produkte zu schaffen. Eine Erfindung entstehe in der Person des Erfinders und könne von ihm erst auf eine Gesellschaft, einen Arbeitgeber, im gegebenen Falle die Adam Opel AG, übergehen. Dies regle das deutsche Arbeitnehmererfindergesetz. 30 Opel-Erfinder wurden an diesem Tag neue Mitglieder der STS, und 19, die bereits in den vergangenen beiden Jahren Mitglieder geworden waren, haben 1979 erneut Schutzrechte eingebracht. Man sieht, wir haben auch besonders findige Köpfe.

In der verlesenen Ansprache von PEK-Direktor H. W. Zincke wurde auch hervorgehoben, daß

heute alle wirtschaftlichen Entscheidungen in immer kürzer werdenden Zeiträumen zu treffen seien. Das erklärte schlagartig die Hektik unserer Tage, die Informationsflut, den Druck auf alle, auf Wirtschaft und Politik mit allen damit im Zusammenhang stehenden Risiken. Es schein so, als ob mit der Beschleunigung technischer Erkenntnisse ein Nicht-mehr-Begreifen einhergehe. So sei es auch zu erklären, weshalb so viele hochkomplizierte technische Schöpfungen und Vorgänge, wie zum Beispiel Kernenergie, Mikroprozessoren, Datenverarbeitung — völlig zu Unrecht! — Reizworte unserer Zeit geworden seien.

Neuartig sei auch, daß technische Erkenntnisse nicht mehr nur kleine, isolierte Regionen beeinflussten, sondern sofort nach Bekanntwerden ihrer Wirkungen über die ganze Welt austrahlten. Die zuweilen verbreitete Meinung der Technik-Gegner, auf Wachstum gänzlich verzichten zu können, sei ein Spiegelbild unserer Zeit. In einer stagnierenden Wirtschaft gebe es jedoch keinen Sozialproduktzuwachs und damit keine verbesserten Lebensbedingungen. Die technische Erfindertätigkeit bleibe daher ein wesentlicher Bestandteil unseres Daseins und werde unsere staatliche Ordnung und unser sozialetisches Verhalten beeinflussen.

Auch nach Generaldirektor J. F. Waters, Jr., hängt unser wirtschaftlicher Erfolg entscheidend vom raschen Einsatz technischen Wissens ab. Der Generaldirektor betonte in seiner Ansprache an diesem Abend weiter, je intensiver die Zusammenarbeit innerhalb der großen Gemeinschaft der General Motors Corporation sei, desto besser sei man in der Lage, technische Probleme zu lösen und im harten Konkurrenzkampf weltweit zu bestehen. Ideenreiche Mitarbeiter seien Motoren des Fortschritts. Danach überreichte der Generaldirektor den neuen Mitgliedern die für die Science and Technology Society geschaffenen Plaketten.

# UNSERE JUBILARE



Philipp Barthel  
Lehrenbau  
1.4.1980



Erich Breitwieser  
MPK u. Zubehör  
1.4.1980



Karl Dill  
TZA Masch. Abt.  
1.4.1980



Heinrich Dorn  
TZA Instandh.  
1.4.1980



Willi Krämer  
WA Einricht.  
1.4.1980



Hel. Krummeck  
Prod.Instandh.  
1.4.1980



Friedrich Lohr  
PEK Leitung  
1.4.1980



Arthur Malkmus  
Zentrale M.Abtlg.  
1.4.1980



Helmut Mayer  
Verk.T.u.Zubeh.  
1.4.1980



Karl Nold  
Lohnbuchhaltung  
1.4.1980



Willi Saul  
TZA Masch.Abtlg.  
1.4.1980



Jakob Schilling  
Verk.Fahrzeugd.  
1.4.1980



Heinrich Weber  
TZA Werkzeugf.  
1.4.1980



Hans Weigand  
BSW Betriebsm.  
1.4.1980



K.-H. Zimmermann  
Zentrale M.Abtlg.  
1.4.1980



Otto Zink  
Verk. T. u. Zubeh.  
1.4.1980



Heinrich Deußer  
PEK Versuchsbau  
2.4.1980



Ludwig Hepp  
Werksanlagen  
2.4.1980



Heinrich Schildgen  
TZA Schweißm.  
2.4.1980



Philipp Schneider  
Prod. Getriebebau  
2.4.1980

## Rüsselsheim

1.4.1980

Kurt Ackermann  
Industr. Engineering

Karl-Heinz Arras  
PEK Versuchsbau

Willi Becker  
Werkzeugbau

Wolfgang Bierach  
ZPPV-Preßwerk

Erwin Bingel  
ZPPV-Preßwerk

Alfred Bolbach  
Industr. Engineering

Horst Blobner  
Lehrenbau

Günter Darnieder  
TZA Werkstätten

Philipp Diehl  
Zentrale Masch. Abtlg.

Bernd Dörper  
Verk. Kdd. Technik

Gerd Eberts  
ZPPV-Preßwerk

Erwin Emmer  
ZPPV-Chassisbau

Klaus Erdmann  
TZA Masch. Instandh.

Dieter Förster  
Berufsausbildung

Josef Frosch  
Werkzeugbau

Reinhard Gabel  
PEK Verb. zur Prod.

Wilhelm Gassauer  
Industr. Engineering

Arthur Gesswein  
Qual. Sicherung

Franz Goedecker  
PEK Werkst. Entw.

Bernhard Groß  
Werkzeugbau

Herbert Hansel  
Prod. Instandh.

Waldemar Haun  
Prod. Instandh.

Alfons Helmer  
TZA Masch. Instandh.

Gerhard Hoffmann  
Zentrale Masch. Abtlg.

Willi Hoffmann  
PEK Fahr- u. Triebw.

Erwin Jockel  
Industr. Engineering

Jan Joisten  
PEK Werkst. Entw.

Werner Kleinstück  
PEK Motorenentw.

Horst-Günter Klos  
Prod. Wagen-Endmont.

Hans-Günther Knodel  
MPK-Prod. Steuerung

Horst Köhler  
Schnittbau

Horst Langguth  
TZA Masch. Abtlg.

Werner Leisegang  
PEK Kar. Innenausst.

Rudolf Lorenz  
TZA Masch. Instandh.

Hans-Dieter Mayer  
PV-Chassisbau

Klaus Mersheimer  
Verk. Kundenbetr.

Klaus Müller  
PV-Preßwerk

Philipp Müller  
Berufsausbildung

Wilhelm Noll  
Lehrenbau

Karl-Heinz Östreicher  
Werkzeugbau

## 25

Leo Rauth  
Inspektion Chassis I

Wilhelm Reinheimer  
TZA Werkslayout

Fritz Renkel  
WA Instandhaltung

Siegfried Rühl  
Industrial Engineering

Günter Schad  
Lehrenbau

Klaus Schardt  
PEK Produktprogr.

Inge Schlüsener  
Finanzleitung

Peter Schöneich  
Chassis Bau I

Horst Schönicg  
PEK Rohkarosserie

Otto Schönweitz  
ZP Entw. Fertg. Syst.

Heinz Schweinsberg  
MPK Prod. Steuerung

Kurt Schwob  
MIS DV-Rechenzentr.

Gerhard Steiner  
WA Verwaltung

Eberhard Storch  
PEK Innenr. Verkleid.

Günther Stütz  
Zentralplanung

Rainer Sturm  
PEK Türen u. Beschl.

Günter Thur  
Prod. Instandh.

Roland Unger  
Werkzeugbau

Heinz Weber  
PEK Werkst. Entw.

Manfred Wepler  
PEK Eins. Planung

Günter Widera  
Werkzeugbau

Dieter Winter  
Industr. Engineering

Alois Zirm  
PEK Türen u. Beschl.

Horst-Ernst Kinder  
Auto- u. Geschäftsw.

Horst Stillger  
BSW Verkehr Teilevers.

Max Bärtges  
Kar. Bau II

Philipp Müller  
Lohnbuchhaltung

Johann Mandrisch  
Materialabt.

Eckbert Günther  
Modellschreinerei

Hans Wagner  
Schmiede

## Bochum

1.4.1980

Ursula Gude  
Lohnabrechnung

8.4.1980

Peter Dilly  
Prod. Vorb. Werk I

19.4.1980

Gerhard Obenhaus  
Lenkung

25.4.1980

Josef Schneider  
Export-Verpackg.

## Zweigniederlassung Berlin

1.4.1980

Horst Noffz



Karl-Josef Fuchs  
Gesenkbau  
1.4.1980



Ludwig Gern  
TZA Werkzeugb.  
1.4.1980



Philipp Geyer  
PEK Versuchs b.  
1.4.1980



Rudolf Hartmann  
PEK Versuchs b.  
1.4.1980



Georg Heilmann  
Qualitätskont.  
1.4.1980



Willi Hofmann  
Produktkosten  
1.4.1980



Gerhard Huf  
PEK Versuchs b.  
1.4.1980



Willi Kaffenberger  
Gesenkbau  
1.4.1980



Hans Schneider  
Instandhaltung  
1.4.1980



Otto Schneider  
Schweißm.u. Vorr.  
1.4.1980



Alfred Schöffel  
Schweißmasch.  
1.4.1980



K.-H. Schöllner  
PEK Versuchs b.  
1.4.1980



Fr. Schulmeyer  
Werksanlagen  
1.4.1980



Franz Tremper  
Gesenkbau  
1.4.1980



Edgar Wagner  
Prod. Karosserie  
1.4.1980



Fritz Walther  
Preßwerk  
1.4.1980



Josef Auth  
Preßwerk  
4.4.1980



Walt, Rothenstein  
Kar. Bau Polsterei  
10.4.1980



Engelbert Schulz  
Lehrenbau  
12.4.1980



Georg Hofmann  
HBL Kar. Bau I  
13.4.1980



Philipp Hartmann  
Werkschutz  
25.4.1980



Karl Merkel  
Instandhaltung  
28.4.1980



Heinrich Fischer  
1.4.1980  
Bochum



Wilhelm Darm  
30.4.1980  
Zweignieder-  
lassung Berlin

## IM RUHESTAND

### Rüsselsheim

Josef Auth  
Preßwerk

Johann Beckmann  
Instandh. Chassis II

Jakob Bender  
Chassisbau II

Heinrich Bersch  
Chassisbau I

Wilhelm Danz  
Chassis Getriebebau

Siegmond Drummer  
Besch. Einsatz

Kunigunde Fenchel  
PA Lohn

Alfred Fuchs  
Chassisbau II

Elli Gasser  
Motor u. Getriebe

Alfred Grischek  
Werkzeugbau

Engelbert Hederer  
Chassisbau II

Robert Hirschwitz  
Preßwerk

Frieda Hummel  
Chassisbau II

Hans Jochem  
Verkaufs-Systeme

Herbert Just  
Modellschreinerei

Philipp Kasselmann  
Materialbehandlg.

Franz Keller  
Werkslayout Ltg.

Jakob Kleefeld  
Werkschutz

Elisabeth Kneip  
Werksverpflegung

Walter Kraft  
Werkschutz

Heinrich Krieger  
PV-Werkzeuge

Maria Krutina  
Verkaufsz. Südwest

Else Kuschke  
Chassisbau II

Franz Leicher  
Wagenverladung u. Vers.

Heinrich Lorenz  
Besch. Einsatz

Anna Maria Mathes  
Chassisbau I

Johann Obmann  
Verk. Inland

Anna Pritzl  
Werksverpflegung

Georg Rauschkolb  
Rohrfabrikation

Josef Rinke  
PEK Motorenentw.

Georg Roth  
Inspektion

Robert Sauvageot  
Chassisbau I

Fritz Schnabel  
PV Preßwerk

Johann Siebert  
Härtereie

Paul Siewert  
Besch. Einsatz

Margarete Vogler  
Karosserie Bau I

Josef Zobel  
Werkzeugabtlg.

### Bochum

Johann Albus  
Getriebebau

Otto Biedermann  
MPK Materialabtlg.

Wilhelm Braune  
Prod. Vorb. Werk I

Wilhelm Fladrich  
Lohnabrechnung

Josef Fornefeld  
Kreditorenbuchhaltung

Georg Franke  
MPK-Materialabtlg.

Hildegard Gorthat  
Unterzus. Bauten

Karl Graf  
Werksanlagen Werk II

Hans Kluck  
Kar. Fertigmontage

Max Korbel  
Werksanlagen

Wilhelm Kurtz  
Lohnabrechnung

Adolf Meyer  
Qual. Kontr. u. Insp.

Heinrich Müller  
Preßwerk

Heinz Nobel  
Werkzeugabtlg.

Werner Reinsch  
Finanzabtlg.

Erwin Scholz  
Werksanlagen

Gustav Schubert  
Werksanlagen

Mathilde Schürmeyer  
Werksverpflegung

Horst Sedlak  
Wagenendmontage

Heinz Trabant  
Werksanlagen

Walter Weicherding  
MPK

Hans Wiegand  
Motorenbau

Günter Wieland  
Werkschutz

Friedrich Wiemann  
Unterzus. Bauten

Oskar Winkler  
Werksanlagen

Karl Winter  
Betriebskrankenk.

### Kaiserslautern

Stanislaus Adamski  
Preßwerk

Ernst Böhmer  
Werkzeugabtlg.

Pirmin Brödel  
Produktion

Franz Budja  
Produktion

Adam Buhl  
Produktion

Ludwig Kramer  
Werkzeugbau

Albert Meiers  
Produktion

Otto Schwerdtböfer  
Instandhaltung

# Freizeit und Hobby

## Hoch über den Wolken

Das ist der Ort, an dem sich der Werksangehörige Volker Wammes, ein begeisterter Sportflieger, am liebsten aufhält. Seit rund einem Jahr arbeitet er als Hydrauliker in

der Hydraulik-Abteilung des K 40 im Werk Rüsselsheim. Volker Wammes kam durch die Bundeswehr zur Fliegerei. Im Rahmen eines Bundeswehr-Programms wurde er ei-



nige Zeit als Elektroniker und Hydrauliker in den USA bei der NASA ausgebildet, und was lag da näher als die Fliegerei? 1964 kehrte er nach Deutschland zurück und erwarb sich zunächst einmal die nötigen Grundkenntnisse – dazu gehören Wetterkunde, Navigation und Englisch – sowie die Segelflugscheine A, B und C.

Aber nach einiger Zeit genügte es ihm nicht mehr, „nur“ durch die Lüfte zu segeln, Volker Wammes schulte auf Motorsegler um. Und im Jahr 1978 hatte er es dann endlich geschafft, er bestand die Prüfung für den Motorflugschein. Jetzt fliegt er auf einer Cessna 172 F, (Bild), ein einmotoriges Flugzeug mit vier Sitzplätzen, das auf



einem Flugplatz nahe Worms stationiert ist.

Mitarbeiter Wammes ist Mitglied des Luftsportvereins Worms und betrachtet die Fliegerei als sein Hobby; nur von Fall zu Fall nimmt er Aufträge für Rundflüge oder Flüge für Luftbildaufnahmen an. Die Bilder zeigen unseren begeisterten Sportflieger vor einer Cessna 172 F (Bild 2) nach einer Zwischenlandung auf dem Flugplatz Egelsbach.

## BÜCHER

### Mal wieder schmökern

Wußten Sie eigentlich, daß in den zwei Buchausgaben der Rüsselsheimer Werkbücherei zur Zeit fast 40.000 Bände stehen, davon mehr als 60 Prozent Sach- und Fachbücher? Knapp 8.000 Mitarbeiter sind eingetragene Leser. Von den neu angeschafften Büchern der letzten Zeit stellen wir im folgenden drei vor.

„Porträt einer Heimat“ nennt Herbert Hupka, der Herausgeber, seine Sammlung von Beiträgen über Schlesiens Vergangenheit und Gegenwart. 35 Autoren schlesischer Herkunft haben ihr Geburtsland und ihre Heimatstädte be-

schrieben. Ergänzt wird der Band durch zahlreiche Fotografien und reizvolle alte Städteansichten. Eine Erinnerung an die alte Heimat – aber auch eine Einladung das Land kennenzulernen.

Elisabeth Plessen erzählt in ihrem neuen Roman die Lebensgeschichte von Hans Kohlhaas. Im Gegensatz zur frei dargestellten Novelle von Kleist, der dem Titelheld den Namen „Michael Kohlhaas“ gab, schildert sie die historischen Ereignisse um den Kaufmann Kohlhaas, der 1532 wegen zweier Pferde mit der Obrigkeit in Streit



geriet. Aus verletztem Rechtsgefühl wurde er zum Räuber und Mörder und schließlich 1540 in Berlin gerädert. Ein Roman vor dem Hintergrund der politischen und sozialen Unruhen nach dem blutigen Ende der Bauernkriege.

Und als dritter Band noch das große farbenprächtige Bildwerk über die Vereinigten Staaten. Es zeigt die Vielfalt der amerikanischen Landschaft von den Wäldern und Gebirgen im Nordwesten bis zu den Sümpfen von Florida. Die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen des Landes unterschiedlicher Herkunft und Rasse hat der Autor in ungewöhnlichen Bildern festgehalten. Ein informativer Textteil ergänzt die eindrucksvollen Fotografien.

B. A.

### Kinder und Vierbeiner

10.000 Kinder werden jährlich von Haustieren verletzt. An der Spitze der Verursacher dieser Kinderunfälle steht der vertrauteste Hausgenosse, der Hund. Erstaunt sind über diese Tatsachen nur Laien. Züchter und Verhaltensforscher wissen genau, warum der harmlose Terrier oder der sonst so folgsame Schäferhund plötzlich bissig werden, berichtete das Gesundheitsmagazin „medizin heute“.

Häufigste Ursache für Unfälle mit Hunden ist die Übertretung des „Reviere“. Kinder überspringen den Zaun eines Grundstückes, nähern sich dem Zwinger oder laufen auf einen Hund an der Kette zu. Sie stören Tiere beim Fressen, mischen sich ein, wenn Hunde miteinander raufen oder versuchen, sich in Anwesenheit der Mutter den Welpen zu nähern. In solchen Fällen können selbst sonst friedliche Tiere gefährlich werden.

Sollen Familien mit Kindern keine Tiere halten? Natürlich! Aber schon dem Kleinkind sollte beigebracht werden, wie es mit dem vierbeinigen Gefährten umzugehen hat. Ideal wäre es, wenn



Hund und Kind miteinander aufwachsen. Denn dann wäre der Hund an das Verhalten des Kindes gewöhnt und würde viel nachsichtiger mit ihm umgehen. Andererseits muß das Kind von klein auf lernen, daß Bello erstens kein

Spielzeug und daß er zweitens kein menschlicher Artgenosse ist. Daher können von ihm nicht wie vom Fernsehhund Lassie Einfühlsamkeit, unendliche Geduld und sogar selbständige Entscheidungen erwartet werden.

## MUSEUM WURDE AUSGEZEICHNET

# Zeitalter der Industrialisierung wirkungsvoll dargestellt

Anfang dieses Jahres wurde der Museumspreis des Euro-parates an das Museum der Stadt Rüsselsheim verliehen, dessen Leiter Peter Schirmbeck ist. Dieser Auszeichnung eines verhältnismäßig kleinen Museums folgt natürlich die Frage nach der in Rüsselsheim vollbrachten Leistung. Die Antwort enthält der Brief der Jury, in dem es unter anderem heißt:

„Der Preis des Euro-parates für ein Museum, das einen besonders beachtlichen Beitrag zur Entwicklung und Bereicherung eines europäischen Bewußtseins geleistet hat, geht diesmal an das städtische Museum Rüsselsheim, von dem das Komitee glaubt, daß es gegenwärtig eines der bedeutendsten und einflußreichsten Museen Europas ist. In seiner Grundauffassung, seinem Aufbau, seinem erzieherischen Beitrag und seinem Sinn für soziale und moralische Verantwortung liefert Rüsselsheim einen neuen und wertvollen Beitrag des Geschichtsverständnisses einer industrialisierten Gemeinschaft“.

Wie sehr dieses Urteil zutrifft, erkennt der aufmerksame Museumsbesucher, insbesondere, wenn er, wie die meisten männlichen Einwohner Rüs-

Beim Rundgang durch das Museum stößt man immer wieder auf Dokumente der Vergangenheit. Unsere Aufnahme zeigt den Dreher-Saal des Unternehmens aus dem Jahre 1911/12. Vor dem Wandbild stehen zwei Original-Drehbänke aus jenen Tagen.

selsheims, bei Opel gearbeitet hat oder noch arbeitet. Die Sammlungen des Museums bauen auf Beständen des ehemaligen Rüsselsheimer Heimatmuseums auf, die vom 1905 gegründeten Heimatverein zusammengetragen wurden, inzwischen natürlich durch intensive Aufspürarbeit ganz erheblich ergänzt worden sind.

1976 wurde der Neubau des Museums innerhalb der Anlage der ehemaligen Rüsselsheimer Festung eröffnet. Es gliedert sich in die beiden Abteilungen „Rüsselsheim vom Mittelalter bis zum Beginn der Industrialisierung“ und „Rüsselsheim im Zeitalter der Industrialisierung (1830–1945)“. Weitgehend gelöst ist die Aufgabe, histori-

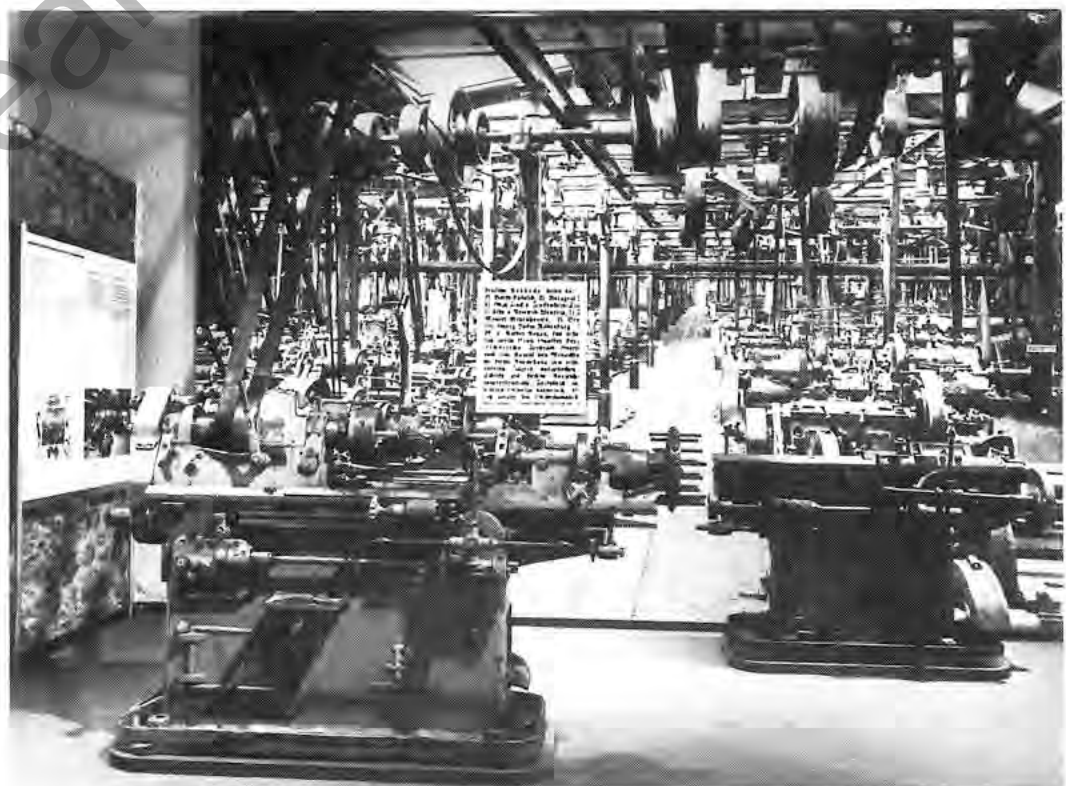
sche Zeugnisse verschiedenster Art nicht nur zu sammeln und zu erforschen, sondern sie auch den heutigen Menschen so darzustellen, daß sie die geschichtliche Kontinuität allen menschlichen Lebens erfahren.

Bei einem Gang durch das Museum erkennt man, daß vorindustrielle Technik und Handwerk in sinnvollem Bezug und Kontrast zu Arbeitsverhältnissen im Zeitalter der Industrialisierung stehen, was den Vergleich und das Verständnis für die Lebens- und Arbeitsbedingungen über verschiedene Epochen hinweg erleichtert. Nirgends begegnet man etwa nur der Geschichte der Technik, immer sind auch sozialgeschichtliche Aspekte beigegeben. Das Museum gibt jedenfalls eine kleine Vorstellung von den Lebens- und Arbeitsbedingungen der einstigen Rüsselsheimer Bauern, dem Zyklus der bäuerlichen Arbeit. Aufschlußreich sind in diesem Zusammenhang die eindrucksvollen Rekonstruktionen einer Schmiede- und Wagner-Werkstatt aus der Zeit, bevor die Industrialisierung diese bäuerlich-kleinhandwerkliche Gemeinschaftswelt fast völlig zum Erliegen brachte.

Es folgt die stürmische Industrialisierung in Rüsselsheim,

die ganz im Zeichen der Entwicklung unseres Unternehmens steht. Bilder und Dokumente zeugen von den Veränderungen der wirtschaftlich-sozialen Struktur, aber auch von den neuen sozialen Problemen, die sich aus dieser Periode wirtschaftlicher Entwicklung ergaben. Bilder und andere Zeugnisse geben eine Vorstellung von den Anfängen unseres Unternehmens:

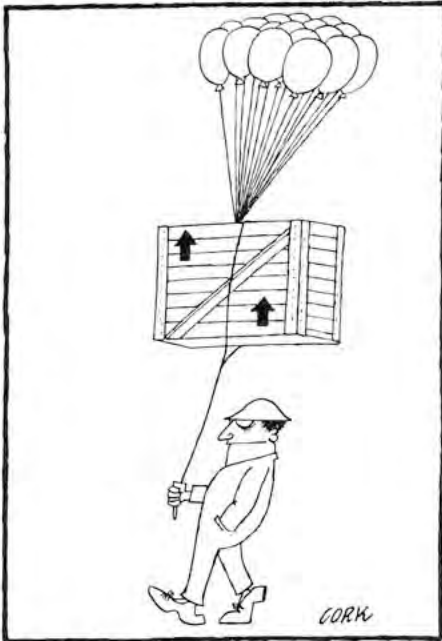
Adam Opels erste selbstgefertigte Nähmaschine von 1862, eine fußbetriebene Drehbank aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts, eine Dampfmaschine von 1886, verschiedene Opel-Fahrräder, zwei Revolver-Drehbänke der Jahre 1908 und 1917, Auto-Veteranen, aber auch die schriftlichen Zeugnisse sozialpolitischer Forderungen und Auseinandersetzungen. Deutlich sichtbar werden die Veränderungen der Arbeits-, Lebens- und Wohnverhältnisse sowie des Stadtbildes. Ins Auge springen auch die Wandlungen der Produktionsformen bei Opel im Laufe der Jahrzehnte. Der Museumsbesucher wird mit einer historischen Wirklichkeit konfrontiert, wie sie die älteren, alteingewessenen Rüsselsheimer zum Teil noch selbst erlebt haben.



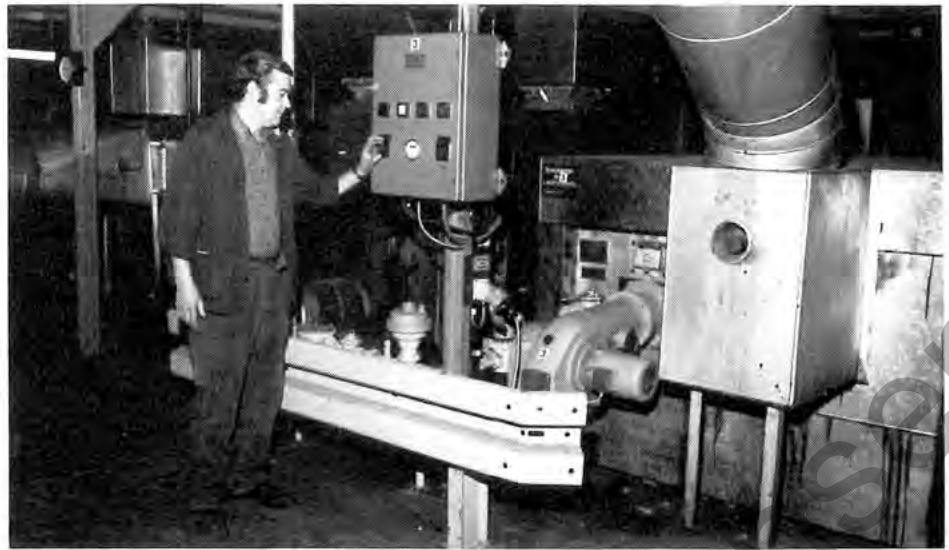
## ENERGIESPARIDEE

# Auch ohne Brenner Trockeneffekt

Energieeinsparungen — unter diesem Lösungswort steht bekanntlich unsere diesjährige VV-Serie. Alle Mitarbeiter sind aufgerufen, nach Möglichkeit einen Beitrag auf diesem so notwendigen Gebiet zu leisten. Es erstreckt sich bis in alle „Ecken und Winkel“ des weiten Werksbereiches, denn überall hat



Auch eine Energiesparidee.



man in irgendeiner Form mit Energie zu tun.

Es geht also nicht nur um so bekannte Dinge wie Einsparung von Licht, Raumheizungsenergie oder die Vermeidung von Wärmeverlusten, sondern auch um spezifischere „Entdeckungen“. Dabei kann manchem potentiellen Einsender eines Verbesserungsvorschlages unter Umständen der Zufall zu einer guten Idee verhelfen, beispielsweise durch den Defekt an einem Brenner, wie es die Mitarbeiter G. Gottwald und W. Henneberg erfahren haben.

Bei ihrer gemeinsamen Idee handelt es sich um folgendes: Im Bau K 82 werden KDD-Blechteile zum Schutz

der Oberfläche tauchlackiert. Nach dem Tauchlackieren laufen die Teile durch einen Trockenofen mit drei Brennkammern. Bei einem Defekt an einem der Brenner stellte G. Gottwald und W. Henneberg fest, daß ohne diesen Brenner der gleiche Trockeneffekt erzielt wird, wie längerfristige Messungen bestätigten. Der Vorschlag, der ihnen eine ansehnliche Prämie brachte, führte nicht nur zu einer Heizgas-einsparung, sondern auch zu einer Verringerung der Wartungs- und Reparaturarbeiten.

Auf dem Bild W. Henneberg am stillgelegten Brenner. (G. Gottwald war am Tage der Aufnahme abwesend.)

## Preisvergleich brachte die Höchstprämie

Mitarbeiter Edgar Weisenbach, Teile-Zubehör Abteilung, entdeckte zufällig an einer Tankstelle, daß ein Lieferant von Zubehörartikeln unterschiedliche Preise uns und anderen Abnehmern berechnete. Er schlug vor, die Preisgestaltung des Zulieferers zu untersuchen, was dazu führte, daß die verschiedenen Preise untereinander angeglichen werden mußten.

Das bedeutet für unser Unternehmen eine beachtliche Einsparung. Für seine Aufmerksamkeit beziehungsweise für seinen Vorschlag, den Dingen auf den Grund zu gehen, erhielt er kürzlich die Höchstprämie von 50.000 DM

Auf dem Bild unterhalten sich nach der Prämienüberreichung der Generaldirektor (links) mit dem Einsender (zweiter von links), M. Klumpp,

Leitung Teile-Zubehör Marketing (rechts), und A. Wilmes, Leiter des

VV-Büros, über den Vorschlag und seine Auswirkungen.





# Wir gedenken

## Rüsselsheim

Otto Alznauer, Insp.Chassis I  
geb.4.1.32 gest.25.2.80

Günther Scheliga, Chassis I  
geb.28.2.40 gest.27.2.80

Karl Ruppert, Wagenendmont.  
geb.12.2.31 gest.28.2.80

Ph. Zimmermann, Motorteile  
geb.9.3.20 gest.28.2.80

K.-H. Krüger, Inst.Chassis II  
geb.2.2.22 gest.29.2.80

Regina Waitkus, Telefonzentr.  
geb.1.8.35 gest.1.3.80

A. Beckhaus, Werksverpflegung  
geb.11.6.24 gest.6.3.80

Jakob Leiser, Kar.-Rohmont.  
geb.31.8.27 gest.12.3.80

Jakob Weber, Kar.-Ftg.Mont.II  
geb.27.2.29 gest.17.3.80

Günter Tron, PV-Werkzeuge  
geb.20.1.32 gest.21.3.80

## Bochum

Günter Makrutzki, Preßwerk  
geb.18.6.37 gest.29.12.79

Gerhard Maas, Wagenendmont.  
geb.11.1.30 gest.26.2.80

Kurt Hanke, Teile u.Zubehör  
geb.21.2.28 gest.29.2.80

H. Nicolai, MPK-Transp.Abtt.  
geb.15.9.25 gest.2.3.80

R. Marquardt, Verkehrsabt.  
geb.25.11.43 gest.3.3.80

## Rentner

Thomas Dammel  
geb.13.2.10 gest.3.2.80

Richard Maag  
geb.21.8.10 gest.16.2.80

Daniel Jourdan  
geb.8.9.09 gest.23.2.80

Wilhelm Holthaus  
geb.10.6.04 gest.24.2.80

Jakob Penk  
geb.25.5.92 gest.28.2.80

Heinrich Schulmeyer  
geb.3.4.97 gest.28.2.80

Margarete Schulz  
geb.25.10.17 gest.29.2.80

Heinrich Mahlerwein  
geb.10.8.02 gest.1.3.80

Leo Schäfer  
geb.11.7.21 gest.1.3.80

Georg Mohr  
geb.7.1.99 gest.4.3.80

Anton Allendorf  
geb.14.2.02 gest.6.3.80

Otto Ihringer  
geb.15.12.08 gest.7.3.80

Karl Wilhelm  
geb.6.7.99 gest.7.3.80

Alois Hohmann  
geb.10.4.09 gest.8.3.80

Wilhelm Jourdan  
geb.23.12.02 gest.8.3.80

Karl Stehr  
geb.28.12.12 gest.10.3.80

Karl Rahn  
geb.26.11.05 gest.13.3.80

Wilhelm Zahn  
geb.23.5.09 gest.13.3.80

Josef Breunig  
geb.4.6.05 gest.14.3.80

Karl Burkhardt  
geb.24.4.06 gest.14.3.80

Johann Tremel  
geb.25.7.09 gest.14.3.80

Karl Breidenbach  
geb.4.10.05 gest.15.3.80

Helmut Weiss  
geb.26.10.14 gest.16.3.80

Georg Hörr  
geb.14.3.02 gest.16.3.80

Hans Berens  
geb.12.10.21 gest.17.3.80

Fritz Faßbinder  
geb.28.11.08 gest.17.3.80

Gerhard Kirsch  
geb.23.2.07 gest.17.3.80

Christian Schmitt  
geb.16.9.97 gest.18.3.80

Karl Hoffmann  
geb.28.7.02 gest.19.3.80

Philipp Singhoff  
geb.11.10.14 gest.19.3.80

Jakob Opper  
geb.22.7.15 gest.22.3.80

Maria Zahn  
geb.7.4.01 gest.25.3.80

August Rudhart  
geb.13.3.07 gest.26.3.80

Adam Stieglitz  
geb.21.2.02 gest.27.3.80

Andreas Vötter  
geb.29.1.97 gest.28.3.80

Paula Rebholz  
geb.13.11.15 gest.29.3.80

Johann Hutter  
geb.23.7.08 gest.1.4.80

Franz Schmitt  
geb.22.9.04 gest.1.4.80

Reinhard Tschirschwitz  
geb.7.7.12 gest.2.4.80

Franz Diehl  
geb.17.10.12 gest.3.4.80

Adam Keller  
geb.25.12.06 gest.3.4.80

## DAS SICHERE AUTO Meßpuppen als geduldige Helfer

Wichtige Werkzeuge zur Entwicklung der passiven Fahrzeugsicherheit sind Meßpuppen. Sie entsprechen in Größe, Gewicht, Massenverteilung und Bewegungsmöglichkeiten dem Menschen. Die Meßpuppen selbst können keine Verletzungen anzeigen. Es sind reine Geräteträger. In kritischen Bereichen, besonders in Kopf, Brust, Becken und Oberschenkeln, befinden sich Meßwertaufnehmer, die Informationen über Beschleunigungen und Verzögerungen liefern, die während des Versuchs aufgetreten sind. Auch Bewegungen einzelner Körperteile werden registriert. Die so gewonnenen Daten erlauben dann Rückschlüsse auf mögliche Verletzungen von Fahrzeuginsassen bei vergleichbaren Straßenverkehrsunfällen und ermöglichen eine Bewertung des Insassenschutzes.

Von den zahlreichen Meßpuppen-Größen wird der „50-Prozent-Mann“ als Durchschnittsperson am häufigsten verwendet. Diese Puppe hat eine Größe von 175 cm und 75 kg Masse. „50-Prozent-Mann“

heißt, daß nur die Hälfte aller Männer größer und schwerer ist.

Das breite Spektrum der Bevölkerung liegt zwischen den Extremwerten des „95-Prozent-Mannes“ (98 kg, 185 cm) und der „5-Prozent-Frau“ (47 kg, 150 cm). Eine Meßpuppe mit Instrumentierung kostet heute zwischen 30 000 und 50 000 DM. Wartung und Pflege erfordern während der Lebensdauer

von fünf bis acht Jahren mindestens noch einmal den gleichen Betrag. An der mathematischen Simulation des menschlichen Körpers sowie ganzer Unfallabläufe wird gearbeitet. Berechnungen sollen helfen, die verschiedenen Belastungszustände zu analysieren, denen ein Mensch beim Unfall ausgesetzt ist. Man erhofft sich davon eine beschleunigte Entwicklung von verletzungsverhütenden Maßnahmen.





# WERK BOCHUM



VV-„CHEFDENKER“

**10 Zentimeter = 50.000 DM**

Mitarbeiter G. Ahlf, Budgetsachbearbeiter in der Abteilung Material- und Produktionskontrolle, hatte wieder einmal seinen großen Tag. Sein Verbesserungsvorschlag — die Verbreiterung von 2 Transportfahrzeugen, die im Pendelverkehr zwischen Werk I und Werk II eingesetzt sind, von nur 10 cm — hat eine größere Auslastung der Fahrzeuge möglich gemacht und dadurch die Häufigkeit der Fahrten reduziert. Das brachte einerseits eine Kosteneinsparung und andererseits eine Entlastung der Straße. Für diese gute Idee bekam er kürzlich 50.000 DM.

W. Pihan, Leiter der Bochumer Werke, überreichte ihm diese Prämie in

Anwesenheit von Reportern der Bochumer Tageszeitungen, Zeitungen aus dem Ruhrgebiet und einiger Illustrierten. Insgesamt 129.000 DM Prämien hat G. Ahlf für seine Vorschläge inzwischen einstreichen können, und er hofft für weitere von ihm eingereichte Verbesserungsvorschläge in naher Zukunft auf weitere Volltreffer. Dieses „Zubrot“ verwendet er in erster Linie für den Rallye-Sport.

In einer Pressekonferenz wurde eifrig über das Vorschlagswesen mit den Presseleuten diskutiert; über das Ergebnis konnte man in den Tageszeitungen des Ruhrgebietes lesen.

## PROTEST DER TÜRKEN

### „7 Wochen, 7 Wochen...“

In den letzten Wochen ist es unter den türkischen Mitarbeitern unseres Bochumer Werkes zu Diskussionen und Protesten gekommen. Sie verlangen eine Verlängerung des schon auf 6 Wochen ausgedehnten Sommerurlaubs. Wie kam es zu dieser Situation?

Über die dreiwöchigen Werksferien hinaus gewähren wir unseren türkischen Mitarbeitern, obwohl sie zu denselben Arbeitsbedingungen eingestellt worden sind wie alle anderen Mitarbeiter, generell wegen der weiten Entfernung zu ihrer Heimat einen weiteren Urlaub (Tarifurlaub und unbezahlten Sonderurlaub) von drei Wochen. Diese Urlaubsver-

längerung geht über die sonst in der deutschen Wirtschaft übliche Praxis weit hinaus. Das sogenannte Zuckerfest (Seker Bayrami), das nach Ablauf des Fastenmonats Ramadan — der zwei Wochen nach Ende der Werksferien endet — vom 12. bis 14. August gefeiert wird, können die Anhänger des islamischen Glaubens somit noch in ihrer Heimat feiern. Für die Rückreise nach Deutschland bleiben drei volle Tage vom 15. bis 17. August.

Einerseits haben wir volles Verständnis für die religiösen Belange aller unserer Mitarbeiter — auch unserer türkischen Mitarbeiter; andererseits führt bereits die erweiterte sechswöchige Urlaubsregelung für alle anderen Mitar-

beiter, die nach Ablauf der dreiwöchigen Werksferien die Arbeit wieder aufnehmen müssen, zu erheblichen Mehrbelastungen durch vorübergehende Umsetzungen und durch den Einsatz von Aushilfskräften (Studenten und Schüler). Einer weiteren Verlängerung des Urlaubs konnte daher nicht zugestimmt werden.

Bedauerlicherweise haben sich einige Unruhestifter, für die Religion sonst nicht viel bedeutet — die sie in ihren politischen Programmen sogar bekämpfen — in diese Diskussion eingemischt. In Zeitungen und im Fernsehen wurde über den Vorgang berichtet. Dabei wurde auch angedeutet, daß der Bundesbeauftragte für Ausländerfragen, Heinz Kühn, eingeschaltet werden soll, dessen besonderes Anliegen die Eingliederung der ausländischen Arbeitnehmer in die Gesellschaft der Bundesrepublik Deutschland ist.



## WEITERBILDUNG

### Fachmesse besucht

Die Abteilung Berufsausbildung führt zur Zeit in der Ausbildungsstätte im Werk II einen Aufbaulehrgang in Hydraulik, Pneumatik und Steuerungstechnik durch.

Der Lehrgang hat im September vorigen Jahres begonnen und wird im Mai dieses Jahres beendet sein. Insgesamt sind 112 Stunden zu absolvieren. Der Unterricht findet jeweils im Wechsel für Schicht A und B samstags von 7.00 bis 13.00 Uhr statt. Der Lehrgang wird durch das Arbeitsamt gefördert. 34 Werksangehörige, die bereits den Grund-

lehrgang besucht haben, nehmen daran teil. Lehrgangleiter sind die Meister H. Mehler und F. Sieberg von der Abteilung Berufsausbildung.

Kürzlich haben die Teilnehmer mit den verantwortlichen Meistern statt des Unterrichts die Fachmesse für Metallverarbeitungsmaschinen „FAMETA“ in Essen besucht. Die Fachmesse präsentierte unter anderem Steuerungen von Werkzeugmaschinen und den Einsatz von luftgetriebenen Werkzeugen, wie sie im Lehrgang behandelt und in unserer Produktion eingesetzt werden.

Unser Bild zeigt die Lehrgangsteilnehmer und die Meister vor dem Ausstellungsgelände in Essen.

## Kurzmitteilungen

Der Bochumer Betriebsrat hat gemäß § 63 Abs. 2 des Betriebsverfassungsgesetzes in seiner Sitzung am 5. 3. 1980 den Wahlvorstand für die Durchführung der Jugendvertreterwahl 1980 bestellt. Ihm gehören an: R. Reiss, Abteilung Prod.-Vorbereitung Karosserie, als Vorsitzender, D. Mertins, Karosseriewerk, R. Einkenkel, Abteilung Werksanlagen. Dem Wahlvorstand obliegt die Leitung der Wahl.

Insgesamt 43 Auszubildende haben an zwei Jugendwerkwochen, die vom 10. bis 14.3. und vom 8. bis 11.4. im Haus Bockholt in Allagen stattgefunden haben, teilgenommen. Das Haus gehört zur „Kommande“, dem Sozialinstitut der

Erzdiözese Paderborn, in deren Händen auch die Tagungsleitung lag.

Während der Semesterferien an den Universitäten haben 93 Studenten in unserem Werk gearbeitet. Sie waren in den verschiedensten Abteilungen eingesetzt.

Im Stadtbezirk Bochum-Ost, in dem auch unsere Werke liegen, wird vom 27. 5. bis 1. 6. wieder eine Bürgerwoche durchgeführt. Im Rahmen der Woche wird es möglich sein, daß angemeldete Einzelpersonen, besonders aber Gruppen, im Werk II den Chassisbau, den Motorenbau und die Ausbildungsstätte besichtigen können. Außerdem wird in einem Fußballturnier um den Opel-Wanderpokal gekämpft.

## Am Rande notiert

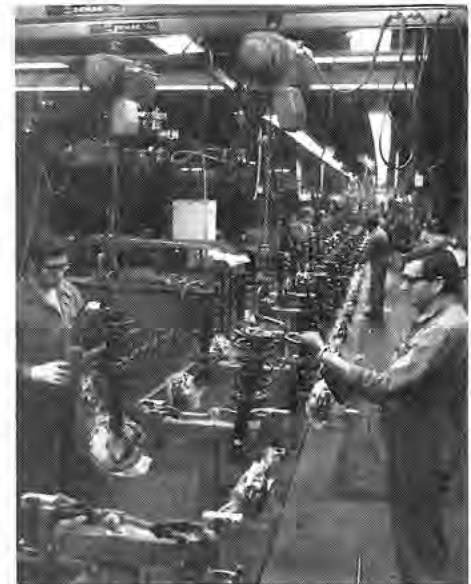
*Kollegen! Jeder von uns hat eine schwache Seite. Meine ist grün. Aber ich bin kein „Grüner“, das möchte ich hier kurz feststellen. Ich habe nur einen kleinen Schrebergarten und Sorge dafür, daß alles darin grünt und blüht. In dieser „prächtigen“ Umgebung fühle ich mich wohl. Hier finde ich Entspannung.*

*In der letzten Zeit ist viel über „Grün“ geschrieben und gesprochen worden. Ich möchte mich hier zum Kämpfer für das Grün in unserem Werk machen. Wir alle kennen den gepflegten Rasen vor dem Verwaltungsgebäude D 1. Durch die Neubauten gehen die Gleise der Werksbahn quer über die Wiese. Das muß sicher so sein. Warum hier aber ein Trampelpfad entstanden ist und der Rasen im Bereich der Gleisanlagen total beschädigt wurde, verstehe ich nicht.*

*Ich schlage vor, hier ein Schild mit der Aufschrift „Eselspfad“ anzubringen. Denn nur Esel können so wild und ohne Überlegung durch die Landschaft laufen. Wir sollten das Grün im Werk erhalten! Wollen mal sehen, wer weiterhin den Eselpfad geht und sich mit diesen Tieren auf eine Stufe stellt. Das meint – ganz unmaßgeblich*

– Euer Hennes.

## Schnappschuß aus dem Betrieb



Unsere Kamera nahm diesmal die Mitarbeiter M. von Rekowski und F. Francesco bei der Montage der Federbeine für unseren neuen Kadett mit Frontantrieb auf.

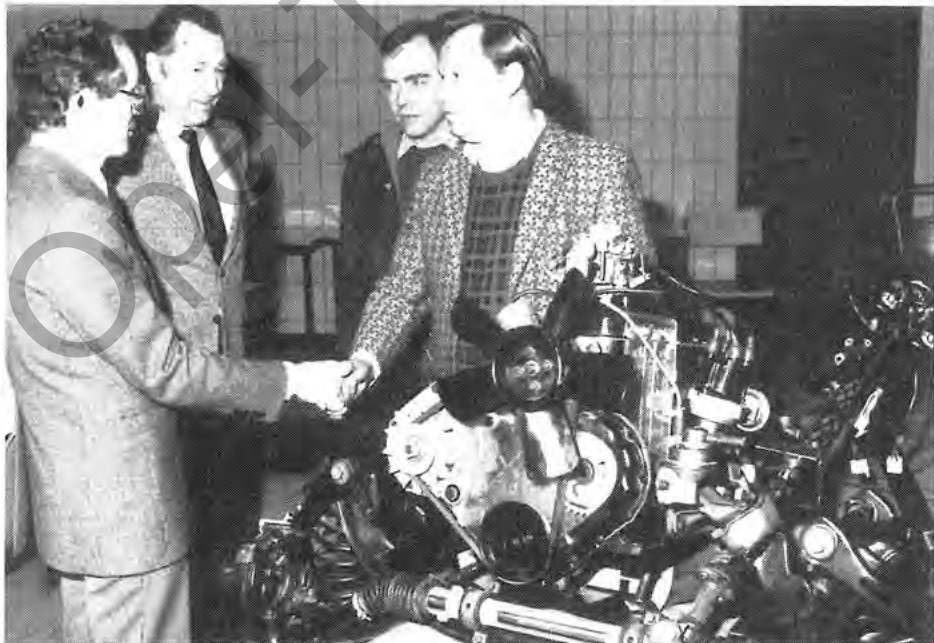


## Eignungstest

Alle Bewerber, die sich um einen Ausbildungsplatz zum 1. August 1980 bemüht hatten, sind von der Abteilung Berufsausbildung zu einem Eignungstest eingeladen worden. Der Test fand an zwei Samstagen im Monat März in Speise- und Unterrichtsräumen des Werkes II statt. 394 Bewerber haben den Test für die gewerblichen Berufe abgelegt, 71 ließen sich für den Beruf der Bürogehilfin testen. Insgesamt werden am 1. 8. 1980 143 Jugendliche ihre Ausbildung bei uns in Bochum beginnen. Unser Bild zeigt den Aufenthaltsraum in der Ausbildungsstätte Werk II, in dem die 71 Mädchen ihren Test ablegten.

## Händlertagung

Zu einer Besprechung über aktuelle Fragen und zum gegenseitigen Meinungsaustausch trafen sich vor einiger Zeit zehn namhafte Opel-Vertragshändler aus dem gesamten Bundesgebiet mit Vertretern der Verkaufsleitung Deutschland in unserem Bochumer Werk. Der Leiter der Werke Bochum, Walter Pihan, und seine engsten Mitarbeiter führten die Gäste durch die Werkshallen, zeigten ihnen die eindrucksvollen Einrichtungen und Produktionsprogramme und gaben den Gästen einen Einblick in die komplizierten Steuerungsanlagen eines modernen Produktionsbetriebes.



## Motor übergeben

An zwei Vertreter des Christlichen Jugenddorfwerkes wurden durch den Leiter der Bochumer Personal- und Sozialabteilung, Dr. B. Prein, sowie H. Plattfaut, Leiter der Abteilung Berufsausbildung, ein Kadett-Motor übergeben. Der Motor soll im Unterricht der Kfz-Mechaniker des Jugendhofes Niederrhein in Moers Verwendung finden. 260 lernbehinderte Jugendliche im Alter von 16 bis 19 Jahren werden in dieser Einrichtung in 11 verschiedenen Berufen ausgebildet. Die Vertreter des Jugenddorfwerkes bedankten sich mit zwei großen Blumenschalen, die aus der Gartenbauabteilung ihres Hauses stammten.

EINIGE VON UNS

## Sie treten kräftig in die Pedale

Unsere Mitarbeiter P. Reising, K. Schulte, Th. Töpfer, W. Schulte und A. Michels (auf unserem Bild von links nach rechts) kennen keine Langeweile. Sie alle haben sich dem Radsport verschrieben. Bis auf Th. Töpfer, der noch Auszubildender ist, sind alle in der Abteilung Produktionsvorbereitung Werk I tätig. Ihr Verein ist der Radsportverein „Flottweg“ in Bochum-Langendreer. Er hat etwa 100 Mitglieder.

Wie sieht nun die „Freizeit“ unserer Radsportler aus? Täglich wird trainiert. Bei Spätschicht morgens, bei Frühschicht nachmittags und abends. Täglich legen die „Flottweg“-Männer 100 bis 150 km mit ihren Fahrrädern zurück. Dazu benötigen sie etwa vier Stunden. Gefahren wird bei jedem Wetter. Die Rennräder — man glaubt es kaum — kann man mit dem kleinen Finger hochheben. Sie wiegen ganze 8 Kilogramm. Allerdings kostet so ein Rennrad auch etwa 2.500 DM. Die Pflege, Wartung und Reparatur des Rades gehört auch zur Freizeitbeschäftigung.

Der Verein führt im Ortsteil drei größere Veranstaltungen im Jahr durch: Ein Abendrennen, einen internationalen Renntag und eine Radtouristik. Bei diesen Veranstaltungen muß jedes Vereinsmitglied mit anpacken. Wenn man nun nicht

gerade trainiert, bei einer Veranstaltung fährt, im Ortsverein hilft, sein Rad repariert, geht man auch zu auswärtigen Veranstaltungen. Dem Verein liegen Einladungen zu Rennen in Dänemark, England und Luxemburg vor.

Wenn man so hart im Sport „arbeitet“, bleiben die Erfolge nicht aus. So ist Th. Töpfer in der Klasse Jugend B mehrere Male Stadtmeister geworden. W. Schulte ist einer der besten Fahrer des Vereins. Er hat 1979 mehrere Siege errungen und hat sich für 1980 viel vorgenommen. A. Michels ist der 2. Vorsitzende, K. Schulte hütet die Finanzen des Vereins „Flottweg“, er ist Kassierer. P. Reising bekleidet im Verein den Fachwart für Radtouristik. Er bereitet Fahrten vor, die über eine Strecke von 110 km gehen, bei denen man aber nicht nur strampelt, sondern auch die Landschaft, die man durchfährt, erleben soll.

Im Jahr legen unsere Radsportler eine Strecke von mehr als 20.000 km zurück. Das ist genau so viel oder auch noch mehr als der Durchschnittsfahrer mit seinem Wagen zurücklegt.

Alle Achtung, ihr fünf Radsportler! Weiterhin viel Freude und Erfolg!



## Sportplätze

Für den Ausgleichssport (Fußballspiele u.a.) stehen im Sommerhalbjahr 1980 folgende Plätze zur Verfügung:

### Platz Urbanusstraße

montags 15.00 – 17.00 Uhr  
mittwochs 15.00 – 16.30 Uhr

### Platz Brelohstraße

mittwochs 15.00 – 17.00 Uhr  
freitags 15.00 – 17.00 Uhr

### Platz Everstalstraße

dienstags 15.00 – 16.30 Uhr  
donnerstags 15.00 – 16.30 Uhr  
freitags 15.00 – 16.30 Uhr

### Platz Heinrich-Gustav-Straße

montags 17.00 – 19.00 Uhr

Einteilung der Zeiten und weitere Auskünfte: SOZIALE BETREUUNG, Werk Bochum, Telefon 2407.

## In wenigen Zeilen

Die Sparkasse Bochum führt in ihren Räumen von Zeit zu Zeit kleinere Ausstellungen durch. Partner sind Kunden und Nichtkunden, die sich als Hobbykünstler betätigen. Werksangehörige, die Bilder, Graphiken oder Bastelarbeiten einem breiteren Publikum vorstellen möchten, wenden sich an die Sparkasse, Zweigstelle Laer, Alte Wiltener Straße 11, Ruf 550107.

Die Referenten der Gemeinsamen Sozialarbeit der Konfessionen (GSA) haben vor kurzem unser Werk besichtigt.

Im Wohnheim Rüsselsheimer Weg existiert der Fußballclub „Los Rebeldes“. Mitglieder sind überwiegend spanische Mitarbeiter unseres Werkes. Demnächst soll ein Wohltätigkeitsturnier stattfinden, dessen Erlös der „Lebenshilfe für das geistig und körperlich behinderte Kind in Bochum“ zur Verfügung gestellt werden soll. Die DAG-Betriebsgruppe schenkte dem Club kürzlich eine Fußballkluft.

Eine Delegation italienischer Gewerkschafter aus der Region Piemont/Turin, die Gäste des DGB-Landesbezirkes NRW waren, haben kürzlich unser Werk besichtigt.

Ende des Bochum-Teils



# WERK KAISERSLAUTERN

## Neue Dimensionen im Vorschlagswesen

Instandhaltung K-1 und K-20 neuer Sieger im Abteilungswettbewerb

Ende Februar fand erneut in der Kindsbacher Mehrzweckhalle die Jahresveranstaltung des Vorschlagswesens Kaiserslautern statt. Insgesamt waren 400 Mitarbeiter der Einladung gefolgt, die von Werksleiter H. P. Klein herzlich begrüßt wurden. In seiner Ansprache ging H. P. Klein zunächst auf die vorgesehenen Erweiterungen im Werk Kaiserslautern ein und gab einen kurzen Überblick hinsichtlich der augenblicklichen Lage in unserem Unternehmen.

### AUF FRUCHTBAREN BODEN

Auf das Vorschlagswesen eingehend sagte der Werksleiter, daß das Jahr 1979 mit zu den erfolgreichsten Jahren seit Einführung im Jahre 1967 zu zählen sei. Insgesamt wurden 6.004 Vorschläge eingereicht und 5.048 Vorschläge abgeschlossen. Für die 1.330 Annahmen wurde eine Prämiensumme in Höhe von DM 344.893,- ausbezahlt. (1978 waren es DM 256.888,- für 1.508 Annahmen.) Unser Aufruf zu Beginn des Jahres, nicht nur Papier zu erzeugen, fiel auf fruchtbaren Boden, denn die Durchschnittsprämie konnte von DM 165,- im Jahre 1978 auf DM 259,- 1979 pro angenommenen Vorschlag gesteigert werden. H. P. Klein führte weiter aus: „Gerade die Neuanläufe in unserem Werk bieten die beste Möglichkeit, durch Verbesserungsvorschläge mitzuhelfen, die Anlaufkosten auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Der wichtigste Vorgang im Unternehmen ist die Zusammenarbeit. Aus diesem Geist heraus wurde der Abteilungswettbewerb geboren; er sollte nicht als Instrument zur Selbstdarstellung benutzt werden.“

**OBEN:** Werksleiter H. P. Klein bei der Begrüßungsansprache.

**MITTE:** Erinnerungsfoto mit den VV-Siegerabteilungen.

**UNTEN:** Die „Hobby-Singers“ während ihres Auftritts.



Nach dem beifallumrauschten Auftreten der Hobby-Singers fand die Übergabe der neugestalteten Ehrenpreise durch den Werksleiter statt. Sieger im Abteilungswettbewerb 1979 wurde der Bereich Instandhaltung K-1 und K-20 unter der Leitung von Betriebsleiter E. Nagel. Gerade die Mitarbeiter um Obermeister W. Hentschel, H. Steinhäuser, H. Treusch und R. Frohnhöfer haben gezeigt, daß sie den Abteilungswettbewerb richtig verstanden haben. Durch echte Anstrengung, Ernst zur Sache und individuelle Förderung, haben sie das ihnen zur Verfügung stehende Ideenpotential genützt und sind mit großem Vorsprung als Erster durch's Ziel gegangen. Herzliche Glückwünsche an E. Nagel und seine Mannschaft!

### GEWALTIGER ENDSPURT

Aus der Rangreihe für das dritte Quartal 1979 konnte man entnehmen, daß zu diesem Zeitpunkt kein Produktionsbereich zur Spitzengruppe gehörte. Um so höher ist die Leistung des Bereiches Zylinderblock-Kurbelwelle und Alu-Teile einzustufen. Nach einem gewaltigen Endspurt konnte dieser Bereich vom 8. Rang noch auf den 2. Platz vorstoßen. Auch hier herzliche Gratulation an Betriebsleiter J. Liné und seine Mitarbeiter. Auf den 3. Rang kam die Qualitätskontrolle und Inspektion unter der Leitung von H. Ehrhardt. Diese Hauptabteilung gehört schon seit Jahren mit zur VV-Spitzengruppe. Unsere Glückwünsche verbinden wir mit der Aufforderung, den beschrittenen Weg konsequent weiterzugehen.

### STEIL UND BESCHWERLICH

Mit zu den Hauptaufgaben für 1980 gehört es, die „Neuen“ in unserem Werk für das Vorschlagswesen zu gewinnen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die echte Mitarbeit aller Vorgesetzten erforderlich, und als wichtiges Feld für die Beteiligung am Vorschlagswesen bietet sich der Energiesektor an. Ferner gilt es, die Bearbeitungsmethoden in den einzelnen Prüfbereichen zu verbessern. Insgesamt 6.000 offene Verbesserungsvorschläge stellen eine Herausforderung an unser Organisationstalent und an unser Verantwortungsbewußtsein dar. Die Verbesserung des Arbeitsgeistes und der Zielstrebigkeit, die sich auch im Vorschlagswesen einstellt, wenn das Management überzeugt ist und mitwirkt, läßt sich auch anhand von Beispielen und Zahlen eindeutig dokumentieren. Der Weg zum echten

und ehrlichen Vorschlagswesen ist steil und beschwerlich. Um so schneller geht's bergab, wenn das Verbesserungsvorschlagswesen in ein toleriertes Sozialprogramm mit einem fragwürdigen Wert absinkt.

### TÄGLICHES ENGAGEMENT

Es ist natürlich nicht leicht, wenn man an einem Tag den Standpunkt des Unternehmens und am nächsten Tag den des Mitarbeiters zu vertreten hat, aber es ist gegenüber dem Unternehmen unverantwortlich, die Bearbeitung von guten Vorschlägen über Jahre hinauszuzögern beziehungsweise mit nichtssagenden Stellungnahmen an andere Prüfbereiche weiterzuleiten. Gewiß kann bei 6.000

Vorschlägen nicht jede Anregung wie ein Untersuchungsauftrag bearbeitet werden; hier gilt es von seiten der Fachbereiche die Spreu vom Weizen zu trennen. Motivieren heißt unter anderem begründen und zu etwas hinführen. Wir sollten gegenüber unseren Einsendern nicht nur von Einsparungen reden, sondern ihnen auch zeigen, daß wir ihre Ideen wollen und benötigen. Im Vorschlagswesen liegt etwas von der Strategie der menschlichen Kooperation. Leitende Kräfte müssen sich, wenn sie ihre Aufgabe erfüllen wollen, täglich für die Ziele ihres Unternehmens neu engagieren. Das Vorschlagswesen bietet ein solches Engagement für jedermann.



## Besucher aus dem Fernen Osten

Vor einiger Zeit besuchten uns zehn koreanische Ingenieure der Firma Seahan Motors Co., Korea, die sich anlässlich eines Trainingsprogramms von GM-Korea auf einem Europa-Amerika-Trip befanden, um sich an Ort und Stelle über die Organisation und Produktion bei General Motors und Opel zu informieren. In unse-

rem Werk Kaiserslautern galt ihr besonderes Interesse dem Aufbau der Kadett-Hinterachse, der Kurbelwellen- und der Zylinderkopf-Fertigung sowie sämtlicher hier hergestellten Kadett-Teilen. Unser Bild zeigt einen Teil der Besucher im Büro der Planung und Instandhaltung.



## Lehrwerkstatt

Das Bild oben zeigt die Lehrwerkstatt in Kaiserslautern mit dem angebauten Hallenteil im Vordergrund. Auf dem linken Bild erkennt man Meister Werner Lutzke mit dem Auszubildenden Thomas Urschel während der Unterweisung an einer Kunststoff-Biegearbeit. Zur Zeit werden in unserem Werk Kaiserslautern 131 junge Leute ausgebildet.



# MOMENTAUFNAHME



Das Arbeitsplatzporträt dieser Ausgabe wurde in der Werkstatt der PEK gemacht und zeigt Mitarbeiter Hans Vogel beim Rundlaufvermessen von Versuchsreifen.