OPEL POST

Zeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft 8/9•80

OPEL POST

32. Jahrgang

Zeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft. Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim — Verantwortlich: Karl-Heinz Mai — Redaktion: Gisela Kröhner — 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 — Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. — Fernsprecher: 06142-66879 (Fernschreiber: 41 239) — hausapp.: 4879 oder 3387 — Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

AUS DEM INHALT

Neuerungen 3
Personalien 4
Beobachtungen 5
Kurz berichtet 6
Kundendienstschule 7
Beliebte Kombis 8
Dies + Das 8
Betriebsausschuß 9
Geschäftsbericht '79 10
Vortragsreihe 12
Energiesparidee 13
Ausbildungsberufe 13
Zentralwerkstätten I 14
Andere meinen 17
Kfz-Technik 18
Kundendienst-Serie 22
Unsere Jubilare 24
Wir gedenken 25
Werk Bochum 26
Werk Kaiserslautern 30
Opel-Zahlenspiegel 32

TITELBILD

„Dieses Motiv kenne ich doch", wird mancher Leser beim Betrachten der Titelseite sagen. Ja, aber wo? Nun, es ist die Silhouette von Rothenburg ob der Tauber. Dieses romantische Städtchen mit seinem unzerstört gebliebenen Stadtkern, der von einer mehr als 3.000 Meter langen Stadtmauer umschlossen ist, zählt heute zu den international bestbekannten und meistbesuchten Orten Deutschlands.

ZUR AKTUELLEN DISKUSSION

Auch in Zukunft noch Autos?

Im Wirtschaftsgeschehen gibt es für jede Branche immer wieder ein Auf und Ab: man nennt dies Konjunkturschwankung. Die Automobilindustrie, auch Opel, hatte seit dem Tief 1974 ab 1975 eine stürmische Aufwärtsentwicklung, die Mitte 1979 ihren Höhepunkt erreichte. Danach ist bis jetzt die Nachfrage wesentlich ruhiger geworden, da mehr, dort weniger. Diese Entwicklung wird noch eine Zeit anhalten.

LANGFRISTIGER TREND

Von solchen meist vorübergehenden Konjunkturschwankungen ist der langfristige Trend eines Marktes zu unterscheiden. Auf lange Frist erwartet die Automobilindustrie noch eine Marktausweitung, wenn auch sicher nicht mehr im gleichen Ausmaß wie in der Vergangenheit. Bei einem Bestand von rund 22 Millionen Automobilen in der Bundesrepublik und der durchschnittlich zehnjährigen Lebensdauer eines Fahrzeuges beträgt der Ersatzbedarf mehr als zwei Millionen Autos pro Jahr. Zu diesem Ersatzbedarf kommen noch die Fahrzeugkäufe von Leuten, die bisher noch kein Auto besaßen. Zwar geht die Bevölkerungszahl in der Bundesrepublik zurück. Aber der Teil der Bevölkerung, der Auto fahren will und kann, wird in den nächsten Jahren steigen. Diese Prognose wird gestützt duch die gerade jetzt veröffentlichte Studie, die das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin, im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte. Danach wird sich das Verkehrsaufkommen in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000 gegenüber 1976 um zehn Prozent steigern. Die weiter steigende Bedeutung des Individualverkehrs zeigt sich auch daran, daß im Jahr 2000 — laut Studie — auf ihn 85 % aller Beförderungsfälle entfallen werden.

Genügend Leute, die Auto fahren können und wollen, das ist die eine Voraussetzung für das Automobilgeschäft, die zweite, ob das Einkommen hoch genug ist, um sich ein Auto leisten zu können. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung läßt trotz der gegenwärtigen Konjunkturschwäche für die Zukunft durchaus eine optimistische Erwartung in dieser Richtung zu. Der dritte Faktor ist die ausreichende Verfügbarkeit von Kraftstoffen. Schätzungen besagen, daß in 30, 40 oder 50 Jahren die Erdölvorräte weitgehend aufgebraucht sein werden, wenn der Verbrauch weiter im seitherigen Maß ansteigt; das wird er aber, schon im Hinblick auf die Rohölpreise, auf keinen Fall. Es wird Rohöl in mannigfacher Form gespart, es werden zunehmend Alternativenergien genutzt, es wird wieder mehr Kohle, insbesondere in den Kraftwerken und in der Industrie, verbrannt, und es sind eine Reihe von Maßnahmen ergriffen worden, die sich in absehbarer Zeit auswirken werden, um mit dem Energieproblem fertig zu werden. Das bedeutet, daß der Zeitraum der Verfügbarkeit des Erdöls sich verlängern wird. Das ist besonders wichtig für die zwei Bereiche, in denen auf Erdöl noch am wenigsten verzichtet werden kann: Chemie und Verkehr.

DER KOSTENFAKTOR

Im Hinblick auf die japanische Konkurrenz, aber auch aus anderen naheliegenden Gründen kommt dem Kostenfaktor eine immer größere Bedeutung zu. Kostengünstig zu produzieren bedeutet in der Automobilindustrie auch, daß von einem Produkt möglichst viel an einer Stelle hergestellt wird, damit die Kostenvorteile einer Serien- oder Massenproduktion ausgenutzt werden können. Deshalb liest man immer wieder, daß die Produktion eines Herstellers da oder dort zusammengefaßt wird. Für Opel spielt sich dies alles inner-

Bitte lesen Sie weiter auf Seite 6

Redaktioneller Hinweis

Interessierte Leser finden auf Seite 30 dieser Ausgabe ein OPEL POST-Gespräch mit Werksleiter H.P. Klein und dem Betriebsratsvorsitzenden des Werkes Kaiserslautern, K. Guthy, über aktuelle Fragen im Zusammenhang mit dem Ausbau unseres Werkes in der Pfalz und die Diskussion über die dortigen Investitionen.

NEU: OVERDRIVE

Der Spargang am Lenkrad

Nichts beeinflußt den Treibstoffverbrauch eines Automobils so stark wie der Gasfuß seines Fahrers. Diese größte „Energiequelle" freilich kann um so besser ausgeschöpft werden, je günstiger die technischen Voraussetzungen sind – so zum Beispiel durch mäßige Drehzahlen, wie sie ein Overdrive als fünfte Fahrstufe auch im oberen Geschwindigkeitsbereich erlaubt. Die Zweiliter-Versionen des Opel Rekord und der Commodore können jetzt auf Wunsch damit ab Werk ausgerüstet werden.

Nach dem Zuschalten im vierten Gang senkt das Overdrive die Drehzahl beispielsweise bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit (130 km/h) um annähernd 1000 Touren. Das bedeutet beim Rekord 2,0 S mit 74 kW eine Verringerung des Kraftstoffverbrauches von 10,4 auf 9,3 Liter pro 100 Kilometer. Beim Commodore (85 kW) liest sich die Bilanz ebenso freundlich: 11,1 statt 12,2 Liter bei Tempo 130. Darüber hinaus bietet das Overdrive auch auf dem Komfortsektor nennenswerte Vorzüge:

Durch das verringerte Drehzahlniveau geht es auch bei zügigem Fahren im Innenraum überaus leise zu. Außerdem gestaltet sich das (elektrisch-hydraulische) Einschalten per Lenksäulenhebel noch einfacher als bei einem herkömmlichen Fünfganggetriebe. Letztlich ist das von Opel verwendete Overdrive seit Jahren erprobt und dazu gänzlich wartungsfrei. Der empfohlene Mehrpreis beträgt DM 520,–.

(Technische Einzelheiten in der Serie „Kfz-Technik" des nächsten Heftes.)

WEITERE ÄNDERUNGEN

Weitere Änderungen im Programm: Ab Ende August wird auch der fünftürige Rekord Caravan in der bisher den Limousinen vorbehaltenen, besonders luxuriösen Berlina-Version angeboten, zumal sich gerade bei Käufern von Kombi-Limousinen ein deutlicher Trend zu steigenden Ansprüchen auf dem Komfort-Sektor fortsetzt. Beim Commodore gibt es auf Wunsch außerdem eine Reserveradhülle aus Kunststoff, die wiederum serienmäßig unserem Spitzenmodell Senator beigefügt wurde. Außerdem können Senator- wie auch Monza-Kunden einem Hang zur Exklusivität noch mehr Spielraum verleihen, nämlich bei der Wahl der ab sofort auf Wunsch angebotenen Lederpolsterung.

Neuer Generaldirektor

Robert C. Stempel löst James F. Waters, Jr. ab

Seit 1. September 1980 ist Robert C. Stempel Generaldirektor und Vorsitzender des Vorstands unseres Unternehmens. Er löst James F. Waters, Jr. ab, der von der General Motors Corporation mit Wirkung vom 1. September 1980 zum Group Vice President mit Verantwortung für den weltweiten Automobilbereich des Gesamtunternehmens außerhalb der USA, Kanadas und Mexikos berufen wurde. Er trat damit die Nachfolge von Alexander A. Cunningham an, der neue Aufgaben innerhalb der Führungsspitze von General Motors übernommen hat.

R. C. Stempel, GM-Vizepräsident seit November 1978, wurde am 15. Juli 1933 in Trenton, New Jersey, geboren und besuchte das Worcester Polytechnic Institute in Massachusetts. Dort erhielt er im Jahre 1955 seinen Abschluß als Maschinenbau-Ingenieur. Er vervollständigte seine Studien in Business Administration mit einem Master Diplom an der Michigan State University im Jahre 1970 und promovierte im Jahre 1977 als Ingenieur am Worcester Polytechnic Institute. Robert C. Stempel begann seine Karriere bei der Oldsmobile Division von General Motors im Januar 1958. Zunächst arbeitete er in der Fahrwerksentwicklung als Konstrukteur und ab 1964 als Antriebsstrang-Ingenieur. Im Jahre 1969 wurde er zum Motor-Ingenieur und 1972 zum stellvertretenden Chefingenieur desselben Unternehmens berufen. Von 1973 bis 1974 war er Assistent des GM-Präsidenten.

Im September 1974 erfolgte seine Berufung zum Chefingenieur für Motoren und Komponenten bei Chevrolet. Ab 1. Oktober 1975 leitete Robert C. Stempel dort als Direktor die Konstruktionsabteilung. Diese Position hatte er bis zu seiner Berufung zum Vizepräsidenten der Corporation inne. Vor seiner Ernennung bei Opel war er Generaldirektor von Pontiac. – Robert C. Stempel ist Mitglied der Society of Automotive Engineers und der amerikanischen Society of Mechanical Engineers.

Personalien

Im Bereich von C. J. Vaughan, Exekutiv-Direktor PKW-Fertigung und Zusammenbau in Europa, ist am 1. September die neue Führungsposition „Fahrzeugfertigung und Zusammenbau-Werke" geschaf-

T. R. Faber H. Gensert

fen und Theodor R. Faber, bisher Generaldirektor GM España, übertragen worden. An ihn berichten W. Pihan, Leiter der Bochumer Werke, H. Berger, Leiter der Rüsselsheimer Produktion und C. Nerod, der neue Generaldirektor von GM España. — Hans Gensert, Leiter Zusammenbau- und Teilefertigungs-Werke, hat am 1.9. zusätzlich die Verantwortung für GM Austria übernommen, dessen Generaldirektor, G. Y. Genn, an ihn berichtet.

G. M. Brown K. Bettmann H. Oberhaus

Im Rahmen der Organisationsänderungen in der PEK (wir berichteten

E. Kiefer W. F. Kohl

bereits darüber) wurde Gordon M. Brown zum neuen Direktor für Design, Karl Bettmann, bisher Chefingenieur Motor und Fahrgestell, zum Chefingenieur Karosserie, Herbert Oberhaus, bisher Exekutivingenieur Chassis, als Nachfolger von K. Bettmann zum Chefingenieur Motor und Fahrgestell, Edwin Kiefer, bisher Exekutivingenieur Vorausentwicklung und Fahrzeugauslegung, als Nachfolger von H. Oberhaus zum Exekutivingenieur Chassis, und Willem F. Kohl, bisher Chefingenieur bei GM Südafrika, als Nachfolger von W. A. Woodcock zum Exekutivingenieur Produktprogramme ernannt.

Siegfried Näser, bisher Leiter Planung und Verwaltung Produktionsvorbereitung Bochum, Werk I, ist zum Werksleiter General Motors GmbH Berlin ernannt worden. Der seitherige Werksleiter, Friedrich G. Münker, hat neue Aufgaben innerhalb der GM Austria Werke übernommen.

S. Näser F. G. Münker

Wolfgang Strinz, Hauptbetriebsleiter Preßwerke und Karosserie-Unterzusammenbaue, übernahm neue Aufgaben im Rahmen des Europäischen Expansionsprogram-

W. Strinz G. F. Hofmann H. Knobling

mes. Georg F. Hofmann, Hauptbetriebsleiter Karosseriebau I, wurde sein Nachfolger. Horst Knobling, Abteilungsleiter Methoden- und Materialstudien, ist zum Hauptbetriebsleiter des Bereiches Karosseriebau I ernannt worden.

R.J.Sullivan R.J.Gottsacker

Richard J. Sullivan wurde zum Direktor, Management Informations-Systeme-Opel, und Ronald J. Gottsacker zum Leiter — Europäische Projekte und Verwaltungsaufgaben, Opel MIS, ernannt.

Im Zuge der Organisationsänderung der Teile und Zubehör Organisation wurden Erwin Hinz, bisher Leiter, T & Z Opel, zum Gesamtleiter,

E. Hinz S. F. Braug

Bedarfsplanung und Materialfluß — T & Z Europa, Swen F. Braug, Jr., bisher Direktor Europäische Teile & Zubehör Marketing Gruppe, zum Direktor, Verkauf und Marketing T & Z Europa, und Ary Binnendijk, bisher T & Z Projekte und Planung — Opel, zum Leiter Stabsfunktionen — T & Z

Das 500 Millionen Ding: die Großbaustelle neue Lackiererei, aufgenommen im August, Teil des großen Investitionsprogrammes, für das allein in diesem Jahr über 1,5 Milliarden ausgegeben werden.

A.Binnendijk H.A.Smit

Europa, ernannt. – Herman A. Smit, seither Manager, Service Operations, wurde zum Kundendienstleiter – Export, ernannt. (Weitere personelle Änderungen der letzten Zeit im nächsten Heft.)

•

Durch das Expansions- und Erweiterungsprogramm sowie die jüngsten Organisationsänderungen hat die Zahl der Personalmeldungen inzwischen einen Umfang angenommen, daß in der Rubrik „Personalien" aus Raumgründen leider eine Begrenzung vorgenommen werden muß. Die Auswahlkriterien werden von Veränderungen und Ernennungen bestimmt, die von allgemeinem Interesse beziehungsweise übergreifender Wirkung im Gesamtunternehmen sind, was kein Werturteil ist und die Bedeutung nicht aufgeführter Positionen keinesfalls schmälert. *Redaktion*

ZUM THEMA

Methanol-Großversuch

Mit 200 Rekord-Fahrzeugen ist unser Unternehmen bekanntlich an dem Methanol-Großversuch beteiligt, der durch das Bundesministerium für Forschung und Technologie gefördert wird. (Wir berichteten bereits darüber.) Methanol ist eine mögliche alternative Energie für den Betrieb von Automobilmotoren. Im Rahmen der Opel-Schriftenreihe, die vom Bereich Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben wird, ist kürzlich ein Heft veröffentlicht worden, das auf 20 Seiten den Großversuch schildert und die Problematik rund um Methanol anspricht. Autor ist Dipl. Ing. Harro Mündler, der in unserem Motorenversuch für das Methanolprojekt verantwortlich ist.

Nach einem kurzen historischen Abriß über frühere Versuche, Alkoholkraftstoffe für den Straßenverkehr einzuführen, geht der Verfasser auf die Energiebilanz der Bundesrepublik ein. Er beschreibt anschließend, was Methanol ist und welche Eigenschaften der Benzin/Methanol-Mischkraftstoff M 15 hat, was Methanol kostet, wann es voraussichtlich auf den Kraftstoffmarkt kommen wird und welche Vorkehrungen dafür an Opel Fahrzeugen getroffen werden. Schließlich schildert der Autor die Organisation des Methanol- Großversuches und nennt erste Ergebnisse in bezug auf den Kraftstoff- und Ölverbrauch, die Abgasemissionen und das Fahrverhalten der mit M 15 betriebenen Opel Fahrzeuge.

Interessierte Mitarbeiter können Exemplare des Heftes im Werk Rüsselsheim in der Werkbücherei oder im Bereich Öffentlichkeitsarbeit (Büro Dr. Gerlach), in Bochum bei Frau U. Knaup, Öffentlichkeitsarbeit, und in Kaiserslautern bei der Personalabteilung erhalten, allerdings nur solange der Vorrat reicht.

Jubilarfeier

Die nächste Jubilarfeier für die Werke Rüsselsheim und Kaiserslautern (Bochum hat eine eigene Feier), die zweite in diesem Jahr, ist am 27. September in der Mainzer Rheingoldhalle. An diesem Tag werden alle Jubilare geehrt, deren Jubiläum in die Zeit vom 1. März bis zum 30. September 1980 fällt. Akademischer Teil, gemeinsames Essen und bunter Teil mit Tanz sind die wichtigsten Programmpunkte dieses Abends.

Als Stargäste wurden die bekannten Interpreten Gene Williams und Lena Valaitis mit ihrer Band verpflichtet (Bilder). Mit Jubilaren, Ehepartnern, Vertretern der Geschäftsleitung und des Betriebsrates sowie Vorgesetzten und Gästen werden es nahezu 1.400 Personen sein, die an der Feier teilnehmen, die um 18 Uhr beginnt (Saalöffnung 17.30 Uhr) und um 22 Uhr zu Ende geht.

Beobachtungen

Unser Unternehmen stand bekanntlich längere Zeit im Schußfeld der Kritik. Spektakuläre Schlagzeilen – landauf, landab – beherrschten den Blätterwald, vielfach gespeist aus internen Quellen, die in dieser Form besser nicht gesprudelt hätten. Viele Mitarbeiter, hauptsächlich aber viele Kunden wurden dadurch verunsichert. Die Händler können ein Lied davon singen und über die Folgen berichten. Unsere Branche ist nun einmal sehr diffizil und reagiert auf lautstark in der Öffentlichkeit ausgetragene Konflikte entsprechend feinfühlig.

Doch es gab auch andere Stimmen, vor allem in Organen, die über ein gutes Archiv verfügen. Sie stellten frühere Äußerungen über Sonderschichten, Neueinstellungen und Investitionen jüngsten Erklärungen gegenüber, was bei manchem Leser die alte Weisheit in Erinnerung gerufen haben dürfte, daß der Mensch im Grunde doch ein vergeßliches Wesen und im nachhinein immer klüger als vorher ist.

Auch wurde gefragt, ob man jedes Detail, oft erst im Zustand der Planung und noch nicht spruchreif oder längst beschlossen und nicht mehr revidierbar, unbedingt an die große Glocke hängen muß, statt andere Wege der Klärung und der Diskussion zu suchen, dabei vergessend, daß ein zu weites Vorprellen (selbst bei noch so guten Absichten) oft mehr schadet als nützt?

In diesem Klima erfreulich der Mut und die Offenheit eines Mitarbeiters, eines Gabelstaplerfahrers der Transportabteilung, der dem Reporter einer großen Sonntagszeitung gegenüber betonte: „Gerade in der Krise lassen wir auf die Firma nichts kommen! Jetzt heißt es zupacken, die Ärmel hochkrempeln und zusammenstehen. Es ist nicht die erste Krise, die wir gemeinsam überstehen . . ."

Dem ist nichts hinzuzufügen.

Spectator

Kurz berichtet

In einer Pressekonferenz am 10. September hat der Vorstand den Geschäftsbericht für 1979 der Öffentlichkeit übergeben und über ihn sowie über aktuelle Fragen und Probleme mit rund 70 Wirtschaftsjournalisten diskutiert.

Auszüge aus dem Geschäftsbericht ab Seite 10 und weitere Einzelheiten in dem Sonderdruck, der mit diesem Heft der OPEL POST ausgegeben wird, sowie in dem Opel-Zahlenspiegel auf Seite 32.

Der Aufsichtsrat des Unternehmens tagte am 28. August in Rüsselsheim.

Wegen der weiterhin schwachen Nachfrage nach Autos der gehobenen Klassen wird im September im Werk Rüsselsheim ausschließlich in Frühschicht gearbeitet. Betriebsrat und Geschäftsleitung haben sich außerdem darauf geeinigt, die am 31. August ausgelaufene Regelung über Ausgleichszahlungen zum Kurzarbeitergeld unverändert beizubehalten.

Die überbetriebliche Ausbildungsstätte, ein bundesweites Modell, an der unser Unternehmen mit beteiligt ist, hat am 1. September ihren Lehrbetrieb in Rüsselsheim aufgenommen.

Die Lehrgänge des Wintersemesters 1980/81 zur beruflichen Weiterbildung in Rüsselsheim beginnen am 15. September und enden am 14. Februar 1981. (Einzelheiten wurden gesondert bekanntgegeben.)

Neu im Vorstand

In seiner Sitzung am 28. August berief der Aufsichtsrat Robert C. Stempel zum neuen Vorsitzenden des Vorstands unseres Unternehmens (siehe Seite 3). Gleichzeitig wurde in dieser Aufsichtsratssitzung der kürzlich im Rahmen der Organisationsänderungen zum Direktor Produktentwicklung und Konstruktion Personenwagen Europa berufene Friedrich W. Lohr (siehe letztes Heft) zum stellvertretenden Vorstandsmitglied des Unternehmens ernannt.

Auch in Zukunft noch Autos?

Fortsetzung von Seite 2

halb des GM-Konzerns ab. Für die PKW Produktion von General Motors in Europa ist Opel der eindeutige Kristallisationspunkt geworden. Opel liefert einerseits weltweit und wird andererseits auch in Zukunft Komponenten von draußen beziehen müssen, damit die Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte erhalten bleibt.

GM–WERK IN SPANIEN

Genauso wichtig ist es, neue Märkte zu erschließen, um diese erweiterten Kapazitäten ausnutzen zu können. Ein Beispiel dafür ist Spanien. Dieses Land hat ähnlich wie Italien die typischen Merkmale eines Kleinwagenmarktes, auf dem Opel bisher noch nicht vertreten ist. Nur dann, wenn man in Spanien selbst herstellt, kann man auch Fahrzeuge dort verkaufen. Deshalb ja in Spanien das neue GM-Werk, das ganz wesentlich von Opel beeinflußt wird. Damit wird für uns ein neuer Markt erschlossen, aber nicht nur für dieses Produkt, sondern gleichzeitig für die Fahrzeuge aus Bochum und Rüsselsheim. Natürlich wird der neue Wagen auch in Deutschland angeboten, aber es ist nur ein Teilmarkt, den wir erschließen müssen. Der Kadett-Absatz wird davon nur unwesentlich beeinflußt. Außerdem wird Opel auch auf den anderen traditionellen Märkten mit diesem neuen Fahrzeug aktiv, vor allem in südeuropäischen Ländern.

BRANCHE MIT ZUKUNFT

Doch zurück zur Titelfrage: Wird es in ferner Zukunft noch Autos geben? Nun, nichts spricht dagegen, sondern alles dafür, daß die Motorisierung weitergehen wird. Es werden keine Riesenschritte mehr sein, es wird sicher immer wieder ein Auf und Ab geben, dem wir uns bestmöglich anpassen müssen, wozu die Bereitschaft aller gehört, solche Situationen meistern zu helfen. Auf der ganzen Welt werden eben Jahr für Jahr rund 35 Millionen Kraftfahrzeuge gebaut und gekauft. In zehn, fünfzehn Jahren werden es vielleicht 50 Millionen sein. Opel ist fest entschlossen, an diesem Wachstum teilzuhaben. Deswegen ja auch die kräftigen Investitionen, deswegen ja auch die neuen Werke in Europa. Es gibt also – auf lange Sicht – keinen Grund zum Pessimismus, zur Resignation. Unsere Zielsetzung ist realistisch, aufgebaut auf einer nüchternen Einschätzung der Zukunft. G.

KADETT

Ausstattungs-Erweiterung

Die kürzlich bekanntgegebene erweiterte Ausstattung des Kadett enthält unter anderem beim Grundmodell serienmäßige Kopfstützen vorn, Bremskraftverstärker und Rückfahrscheinwerfer, beim L-Modell Halogen-Hauptscheinwerfer und einen abschließbaren Tankdeckel, dazu beim Berlina-Modell eine Wisch-Waschanlage für die Heckscheibe. Bei allen Modellen kann wahlweise (ohne Mehrpreis) eine Frontscheibe aus Verbundglas bestellt werden. Außerdem wurde dem Spartrend entsprechend die Achsübersetzung aller Kadett-Modelle verlängert. Dazu kommt eine verbesserte Auspuffanlage, die dazu beiträgt, daß alle Kadett-Modelle – auch innen – merklich leiser geworden sind.

BERUFSAUSBILDUNG

Einstellungen zum 1. September 1981

Bewerber, die im Kalenderjahr 1980 in der Regel nicht älter als 19 Jahre sein sollen, können ihre Bewerbungen für eine berufliche Ausbildung im Werk Rüsselsheim ab

Ausbildungsberuf: Datenverarbeitungskaufmann.

sofort, jedoch unbedingt bis spätestens 5. Oktober 1980 (Poststempel), bei der Abteilung Berufsausbildung einreichen. Mädchen können sich für alle aufgeführten Ausbildungsberufe bewerben.

Für die Bewerbung sind folgende Unterlagen erforderlich: Ausgefüllter Bewerbungsbogen (in der Abteilung Berufsausbildung und im Ausstellungsraum/Hauptportal erhältlich), handgeschriebener Lebenslauf, Abschrift oder Kopie des letzten Schulzeugnisses und ein Paßbild.

Die Einstellung erfolgt in den Ausbildungsberufen: Elektroanlageninstallateur, Ausbildungszeit 2 Jahre mit der Möglichkeit einer weiteren 1 1/2 jährigen aufbauenden Ausbildung zum Elektroanlagenelektroniker; Bohrwerkdreher (3 Jahre); Dreher (3 Jahre); Fahrzeugpolsterer (3 Jahre); Universalfräser (3 Jahre); Universalschleifer (3 Jahre); Maschinenschlosser (3 1/2 Jahre); Kraftfahrzeugschlosser (3 1/2 Jahre); Modelltischler (3 1/2 Jahre); Werkzeugmacher (3 1/2 Jahre); Technischer Zeichner (3 1/2 Jahre); Bürogehilfin – Kenntnisse in Kurzschrift und Maschinenschreiben sind von Vorteil – (2 Jahre). Die Mindestvoraussetzung für diese Berufe ist der Hauptschulabschluß. Außerdem erfolgen Einstellungen in den Ausbildungsberufen DV-Kaufmann und Industriekaufmann, die Ausbildungszeit beträgt jeweils 3 Jahre und Mindestvoraussetzung ist die Mittlere Reife.

Für alle Eltern ist die Wahl des richtigen Berufes ihrer Kinder eine wichtige Entscheidung. Dabei möchte die Berufsausbildung ihnen helfen. Interessenten können sich rechtzeitig über Berufsinhalte und Ausbildungsmöglichkeiten bei der gewerblich-technischen Ausbildung, Tel. 4862, und bei der kaufmännischen Berufsausbildung, Tel. 2091, beraten lassen.

Weiterbildung in der Kundendienstschule

Kürzlich konnte der 200.000. Lehrgangsteilnehmer, Manfred Anheier aus Koblenz, im Rüsselsheimer Service Training Center begrüßt werden. Seit Bestehen der Opel-Kundendienstschule im Jahre 1931 – eine der ältesten Kundendienstschulen überhaupt – haben hier 200.000 Mitarbeiter aus Vertragswerkstätten ständig ihr Wissen erweitert und ihre automobiltech-

nischen Kenntnisse auf den neuesten Stand gebracht, um die Kunden entsprechend dem letzten Stand der technischen Entwicklung bedienen zu können.

Für die Fort- und Weiterbildung der Seminar- und Lehrgangsteilnehmer ist gut gesorgt; zur Zeit werden von 14 Trainern 32 technische und organisatorische Fachthemen gelehrt sowie 7 Seminare für Kundendienstleiter und Kundendienstberater angeboten. Übrigens, im nächsten Jahr steht wieder eine Feier ins Haus, die Opel-Kundendienstschule kann dann ihr 50jähriges Jubiläum feiern.

Auf unserem Bild überreicht Kundendienstleiter H. L. Ohl dem Lehrgangsteilnehmer Manfred Anheier im Rahmen einer kleinen Ehrung ein Präsent.

ZITAT

Abfindung reizt

Ein Wirtschafts-Kommentar im „Darmstädter (Rüsselsheimer) -Echo" befaßte sich unlängst mit Aspekten im Zusammenhang mit den Abfindungsaktionen bei uns und bei Ford.

Stutzig müßte jeder werden, der jetzt erfährt, daß viel mehr Opel- und Fordarbeiter ihrem Werk den Rücken kehren wollen, als eigentlich vorgesehen waren: Da kämpfen die Vertreter der Arbeitnehmer tapfer um jeden Arbeitsplatz, und jetzt stellt sich heraus, daß viele diese Arbeitsplätze gar nicht mehr wollen – sie gehen gerne. Offenbar ist das Vertrauen in die eigene abgesicherte Existenz größer als die Angst, kurze Zeit arbeitslos zu sein – und auch größer, als es jene wahrhaben wollen, die beklagen, das soziale Netz sei hierzulande immer noch zu weitmaschig geknüpft.

Die 90 bis 135 Millionen Mark Abfindungssummen machen deutlich, daß durch Privatinitiative dieses Netz noch tragfähiger werden kann. So verlockend tragfähig, daß es manchen reizt, sich bequem hineinfallen zu lassen.

Jedenfalls dürfte das für jene Arbeitnehmer gelten, die jetzt vor den Abfindungs-Kassen bei Opel in Rüsselsheim Schlange stehen, sich aber weigern, etwa in das Werk Bochum zu gehen, wo sie dringend gebraucht werden. Der Vorwurf von „heuern und feuern" ist also fehl am Platz. Auch beim Verteilen der Schuld in der Frage des Personalabbaus ist Zurückhaltung angebracht. Waren es nicht die Betriebsräte und die IG Metall, die in der Hochkonjunktur gegen Sonderschichten und Überstunden zu Felde zogen, um die Unternehmen zu Neueinstellungen zu zwingen? Bekanntlich dauert die Entwicklung eines neuen Autotyps vier bis fünf Jahre. Auf plötzlich veränderte Verbraucherwünsche zu reagieren, ist also in dieser Branche nicht von heute auf morgen möglich. Schwankungen im Personalstand sind die natürliche Folge solcher Umstellungen.

VORSCHLAGSWESEN

Sind ausgeschiedene Mitarbeiter überhaupt noch prämienberechtigt?

Viele Mitarbeiter sind in der letzten Zeit ausgeschieden oder werden vorzeitig in den Ruhestand treten. Aus diesem Kreis taucht jetzt die Frage auf, was aus Verbesserungsvorschlägen wird, die sie vor ihrem Ausscheiden eingereicht haben. Manche glauben, ihre Ansprüche würden nach ihrem Ausscheiden ihre Gültigkeit verlieren. Diese Sorgen sind unbegründet!

Für Verbesserungsvorschläge, die zum Einsatz kommen, werden Prämien gezahlt, auch wenn die Einsender inzwischen ausgeschieden sind; dabei spielt es keine Rolle, ob in den vorzeitigen Ruhestand oder, um eine neue Arbeit bei einer anderen Firma aufzunehmen. Wichtig ist nur, daß die Heimatadresse dem Unternehmen bekannt ist, damit die Prämie zugeschickt werden kann.

Lediglich eine Einschränkung gibt es für ausgeschiedene Werksangehörige: Sie können Verbesserungsvorschläge nach Ablauf der Prioritätszeit nicht erneuern.

Wi.

ZWEI MILLIONEN

Opel-Kombis sind am beliebtesten

Die Produktion von Opel-Kombi-Limousinen erreichte im Juli die Jubiläums-Marke von zwei Millionen Einheiten seit 1953, als man in Rüsselsheim den „Caravan" auf der Basis des Olympia-Rekord herausbrachte und damit als erster deutscher Hersteller nach dem Krieg einen universell für Freizeit und Beruf einsetzbaren Wagentyp präsentierte.

Opel blieb auch weiterhin auf diesem Automobilsektor führend und beliebt – Rekord und Kadett Caravan waren beispielsweise 1979 mit zusammen gut 40.000 Zulassungen die vom bundesdeutschen Käufer eindeutig bevorzugten Automobile ihrer Kategorie, und auch 1980 spielen sie wieder in ihren jeweiligen Klassen die Primus-Rolle: Vom Kadett wurden im ersten Halbjahr ca. 14.000 Einheiten neu zugelassen, vom Rekord gut 11.000.

Dies & Das

Die ersten Urlaubserinnerungen sind verklungen. Jetzt, wo die Filme entwickelt sind, beginnt die zweite Erzählwelle: „Hier, das ist unser Campingplatz, von dem ich neulich erzählt habe; Wasser, Strand und viel Sonne, eine tolle Sache!" Apropos Urlaubswetter: Früher, als die Werksferien im Gesamtunternehmen noch zur gleichen Zeit stattfanden, konnte der Wettergott keine Ausnahme machen; alle waren von seiner Gunst (oder seinen Launen) in gleichem Maße betroffen. In diesem Jahr waren die Bochumer ganz besonders vom Pech verfolgt, Regen und Kälte, es sei denn, man hatte ein besonders weit entferntes Ziel angesteuert. Die Pechsträhne der Kaiserslauterner war nicht ganz so lang, während die Rüsselsheimer in diesem Jahr vom Glück verfolgt waren.

•

Das Werk platzt aus allen Nähten. Wer durch die Rüsselsheimer Werkstraßen fährt, erkennt das an allen Ecken und Enden: Neubauten, Umbauten, Erweiterungen, Aufstockungen. Verstärkt wird der Eindruck im Bereich der neuen Lackiererei. „Da bleibt einem fast die Luft weg", meinte einer beim Anblick dieser Riesenbaustelle. (Siehe das Foto auf Seite 4.)

•

Die Kundendienst-Serie „Probleme, Fragen, Antworten" hat ein lebhaftes Echo unter den Lesern ausgelöst, das Gespräch mit dem Kundendienstleiter eines Händlerbetriebes keinen ungeteilten Beifall gefunden. Zwischen Theorie und Praxis bestünden halt doch viele Unterschiede. Das war zu erwarten. Doch auf alle Fälle ist es besser, die anstehenden Probleme sachlich zu diskutieren, als im Stillen über Pannen zu grollen.

•

Kein schöner Anblick bietet sich mitunter auf den Werksparkplätzen. Zigarettenkippen aus ausgeleerten Aschenbechern, weggeworfenes Bonbon- und Kaugummipapier, Papiertaschentücher und ähnliches mehr werden vom Wind über die Plätze geweht. Eine dieser „Ladungen" stammte aus einem Wagen, der mit „grünen" Parolen beklebt war. – Kaum zu glauben.

SITZUNGEN MIT DEM BETRIEBSAUSSCHUSS

Wichtige Nahtstelle des Kontakts . . .

Nach Wirtschaftsausschuß, Gesamtbetriebsrat und Jugendvertretung stellen wir diesmal eine weitere wichtige Institution des Betriebsverfassungsgesetzes vor, den Betriebsausschuß, wobei es in diesem Bericht weniger um seine vielseitigen Aufgaben geht, über die schon früher ausführlich gesprochen wurde, sondern um die ständigen Sitzungen des Betriebsausschusses mit Vertretern der Geschäftsleitung. Da diese Sitzungen in den drei Werken in der Regel mittwochs stattfinden, heißen sie im Betriebsmund „Mittwochsgespräche".

AUFNAHME

„Mittwochsgespräch" in Rüsselsheim, wichtige Nahtstelle des Kontakts: Vertreter des Betriebsausschusses und der Geschäftsleitung verhandeln dabei über aktuelle Probleme. Von rechts Betriebsratsvorsitzender R. Heller, sein Stellvertreter, R. Müller, die Betriebsausschußmitglieder A. Milden, M. Schwarz, R. Adam und R. Petry sowie von der Geschäftsleitung G. Noß (links), Leiter Personalabteilung, Dr. H. D. Scholl, Leiter Sozialabteilung, und (etwas verdeckt) E. Harnack, Leiter der Abteilung Arbeitsrecht und Arbeitsbeziehungen. (Andere Vertreter beider Gremien, die sonst ebenfalls an den Sitzungen teilnehmen, waren am Tag der Aufnahme nicht im Hause.)

LANGE TRADITION

In Rüsselsheim haben sie eine lange Tradition, denn seit mehr als 30 Jahren, beginnend also in einer Zeit, als noch niemand an das Betriebsverfassungsgesetz in der jetzigen weitgestreckten Form dachte, treffen sich im Rüsselsheimer Werk an jedem Mittwochvormittag Vertreter des Betriebsausschusses und der Geschäftsleitung. Diese Sitzungen haben sich im Laufe der Zeit zu einer wichtigen Nahtstelle des Kontakts entwickelt. Aber auch in Bochum und Kaiserslautern verhandeln regelmäßig Vertreter der Geschäftsleitung und des Betriebsrates, um anstehende Fragen zu erörtern oder zu klären.

VIELE PROBLEME

Wer die Protokolle dieser Sitzungen durchsieht, erkennt, wie vielschichtig die Probleme sind, die in einem Großbetrieb anstehen und besprochen beziehungsweise einer Regelung zugeführt werden müssen. Und es sind nicht nur die großen Anliegen, die die gesamte Belegschaft bewegen, beispielsweise Eingruppierungen, Versetzungen, Arbeitszeit, Urlaub u.s.w., die hier zur Sprache kommen; genauso ernst werden die Probleme einzelner Mitarbeiter oder kleinerer Gruppen genommen. Da geht es um Lichtverhältnisse in bestimmten Abteilungen oder um Belüftungs- und Absauganlagen, die da oder dort zu installieren sind. Auch das Thema Lärmschutz ist ein häufiger Verhandlungspunkt, genauso wie Waschraum- und Toilettenfragen, Parkplatzprobleme oder die Einrichtung von neuen Fahrradständern. Über Arbeitsstudien wird heute, die Installierung von Raucherräumen oder die Arbeitsbedingungen in einzelnen Bereichen morgen verhandelt — um nur einige Punkte aus dem umfangreichen wöchentlichen Gesprächskatalog zu nennen.

ENGE ZUSAMMENARBEIT

Aber auch die Geschäftsleitung hat dem Betriebsrat manches zu sagen, was sie aus ihrer Sicht für notwendig hält oder wie diese oder jene Frage nach ihrer Meinung gelöst werden kann. Dabei gilt, daß nicht alles von heute auf morgen geht; manches braucht Zeit, bis es zu einer endgültigen Klärung kommen kann. Aber gesprochen, verhandelt muß darüber werden, wie gesagt, wöchentlich bei den Mittwochsgesprächen, deren Grundlage einmal die vom Gesetzgeber, aber auch durch betriebliche Notwendigkeiten gebotene enge, vertrauensvolle Zusammenarbeit ist — trotz mancher in der Natur der Sache liegender Meinungsverschiedenheiten. Dr.

Das Geschäftsjahr 1979

Das Gesetz verpflichtet Aktiengesellschaften, also auch unser Unternehmen, über jedes Geschäftsjahr einen Bericht zu veröffentlichen. Der des Jahres 1979 wurde jetzt in einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit bekanntgegeben. Auf diesen Seiten eine Kurzfassung, auf Seite 32 ein Zahlenspiegel. Darüber hinaus wird mit diesem Heft ein kommentierender Sonderdruck ausgegeben. Der ausführliche Geschäftsbericht steht selbstverständlich jedem Werksangehörigen offen. Interessierte Mitarbeiter können ihn beim Betriebsrat einsehen.

Der konjunkturelle Aufschwung, der in der Bundesrepublik Deutschland bereits im 2. Quartal 1978 begann, setzte sich im Jahr 1979 fort. Während sich der Auftragseingang und die Produktion von Investitionsgütern auch in der zweiten Jahreshälfte auf hohem Niveau bewegten, war ein fühlbarer Rückgang im privaten Verbrauch festzustellen. Gleichzeitig änderte sich die Verbrauchsstruktur beträchtlich, da größere Teile der Einkommen für Heizöl und Kraftstoffe aufzuwenden waren, bedingt durch die OPEC Preispolitik und als Folge der beträchtlich verminderten Förderung von Rohöl im Iran. Diese Feststellung trifft besonders für privat genutzte Personenwagen zu, weniger jedoch für Personenwagen, die vorwiegend in geschäftlichem Interesse eingesetzt werden.

SCHWÄCHEZEICHEN

Zu Beginn des Jahres 1979 bewegte sich der deutsche PKW Markt auf hohem Niveau und die Bestände an unerledigten Aufträgen waren hoch.

Im Frühsommer zeigten sich jedoch gewisse Schwächeanzeichen. Erwartungen, daß die Internationale Automobilausstellung in Frankfurt die Nachfrage im Herbst stimulieren würde, erfüllten sich nicht im erhofften Ausmaß. Obwohl die PKW-Neuzulassungen in der Bundesrepublik nur von 2,66 Millionen im Jahr 1978 auf 2,62 Millionen für das ganze Jahr 1979 fielen, war im zweiten Halbjahr ein beträchtlicher Rückschlag festzustellen. Trotz des ungünstigeren wirtschaftlichen Umfeldes für die Automobilindustrie in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres kann das Jahr '79 insgesamt für Opel als zufriedenstellend bezeichnet werden.

HÖCHSTSTAND

Die Produktion erreichte den Höchstwert von 968.466 Einheiten, damit erzielte Opel wie im Vorjahr einen Anteil von 22,8 Prozent an der Produktion der deutschen Automobilindustrie. Darüber hinaus wurden 97.226 Fahrzeugteilesätze ohne Motoren für den Export hergestellt. Die Gesamtzahl der produzierten kompletten Fahrzeuge und Fahrzeugteilesätze lag damit im vierten aufeinanderfolgenden Jahr über einer Million. Seit Opel mit der Automobilfertigung im Jahre 1898 begann, wurden mehr als 17 Millionen Fahrzeuge produziert. Im Jahre 1979 war der Kadett das erfolgreichste Opel Modell, gefolgt von Rekord und Ascona.

ZWEITER PLATZ

Opel behauptete auch weiterhin den zweiten Platz am PKW Markt in Deutschland. Es wurden im vergangenen Jahr 470.912 Opel Personen- und Lieferwagen und 3.826 Bedford Blitz Nutzfahrzeuge neu zugelassen; im Jahr zuvor waren es 515.078 beziehungsweise 4.313 Einheiten. Die Opel Marktanteile betrugen 18 Prozent für PKW und 2,2 Prozent für LKW. Mit 491.679 Fahrzeugen erreichten die Exportlieferungen im Berichtsjahr einen neuen Höchstwert. Die Steigerung gegenüber dem vorangegangenen Jahr beträgt 12,2 Prozent. Der Exportanteil am Neuwagenabsatz stieg von 45,2 Prozent im Jahre 1978 auf 51,6 Prozent im Geschäftsjahr. Damit wurde ein Teil des rückläufigen Inlandsgeschäfts ausgeglichen. Opel Fahrzeuge wurden nach 66 Ländern exportiert, jedoch blieben über 97 Prozent der Gesamtexporte in Westeuropa. Das wichtigste Exportland für Opel Personen- und Lieferwagen waren die Niederlande, gefolgt von Italien, Belgien und Frankreich.

AUSWIRKUNGEN

Die Kraftstoffpreise waren in Europa schon vor vielen Jahren höher als in anderen Teilen der Erde. Nachdem die Ölpreise am Weltmarkt so stark gestiegen sind, stellten Interessenten häufig ihre Kaufentscheidungen zurück. Andere wählten wieder ein Fahrzeug der gleichen Größenklasse und unterbrachen damit einen langjährigen Trend zum Aufsteigen. Da Opel traditionell mit der Rekord Baureihe den größten Marktanteil in der oberen Mittelklasse hält, war die Auswirkung dieses Käuferverhaltens für das Unternehmen besonders spürbar; die Führungsrolle jedoch blieb unangetastet. Die nachlassende Nachfrage führte sowohl im November und Dezember 1979 als auch während des ersten Halbjahres des Jahres 1980 in verschiedenen Werksbereichen zu Kurzarbeit. Nach Verhandlungen mit dem Betriebsrat entschloß sich das Unternehmen, den von der Kurzarbeit betroffenen Arbeitnehmern als Ausgleich der Einkommensminderung zusätzlich zum Kurzarbeitergeld, das aufgrund des Arbeitsförderungsgesetzes gezahlt wird, einen Zuschuß zu zahlen.

RÜCKLÄUFIGER ABSATZ

Während der ersten Monate des laufenden Jahres zeigte der Absatz unserer Fahrzeuge den gleichen Trend wie in der zweiten Hälfte des Vorjahres und folgte damit der Entwicklung des inländischen Automobilmarktes. Während die Nachfrage nach Kadett Fahrzeugen unverändert hoch ist und unsere Produktionsmöglichkeiten erheblich übersteigt, verläuft der Absatz der größeren Fahrzeuge deutlich rückläufig. Die anhaltende Marktschwäche und der steigende Wettbe-

werbsdruck auf wichtigen Absatzmärkten lassen im Jahr 1980 für Beschäftigung und die Rentabilität des Unternehmens nur eine ungünstige Prognose zu.

KUNDENDIENST

Ein Kundendienstnetz von rund 6.500 Opel/GM Vertragshändlern und Anerkannten Opel Diensten in Europa — davon befinden sich 2.112 in der Bundesrepublik Deutschland und West-Berlin — bietet hochwertigen Kundendienst für Opel Fahrer. Seit vielen Jahren bemüht sich das Unternehmen mit Erfolg, durch Spezialprogramme die Qualität des Kundendienstes, das handwerkliche Können und das Fachwissen des Kundendienst-Personals auf hohem Niveau zu halten. Diese Zielsetzung wird sowohl durch langfristig ausgelegte Kundendienst-Marketing Programme als auch durch intensive Schulung unterstützt. Fast 20.000 Mitarbeiter unserer Vertragshändler und Anerkannten Opel Dienste beteiligten sich im Jahr 1979 an einem europäischen Wettbewerb, mit dem Ziel, ihren Kenntnisstand zu überprüfen und zu verbessern.

MATERIALVERSORGUNG

Während die Versorgung mit Material und Dienstleistungen während des Geschäftsjahres keine größeren Probleme mit sich brachte, muß die Entwicklung der Preise mit beträchtlicher Sorge betrachtet werden. Dies gilt speziell für Erdöl und Erdölderivate wie zum Beispiel Kunststoffe, die einen starken Preisanstieg verzeichneten. Unsere Zulieferer spielten wieder einmal eine wichtige Rolle bei dem reibungslosen Produktionsanlauf eines neuen Modells, dem frontgetriebenen Kadett. Es ist besonders anzuerkennen, daß unsere Anforderungen mit beachtlicher Flexibilität erfüllt wurden. Das Beschaffungsvolumen betrug 6.324,6 Millionen DM, eine Steigerung von 6,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Materialbezüge erreichten 1.958.500 Tonnen (1978 = 1.965.500 Tonnen).

INVESTITIONEN

Das laufende Investitionsprogramm, ursprünglich auf fünf Milliarden DM beziffert, wurde im Geschäftsjahr um eine Milliarde erhöht. Die Investitionen im Geschäftsjahr beliefen sich auf 1.016 Millionen DM. Hiervon wurde ein beträchtlicher Teil für Werkzeuge und Ausrüstungen für die Herstellung der neu eingeführten Kadett Modelle, für die Erweiterung des Werkes Kaiserslautern und den Neubau der Lackieranlage in Rüsselsheim aufgewendet. Neben diesen großen Projekten gab es zahlreiche kleinere Investitionsprogramme, die bessere Arbeitsbedingungen für Mitarbeiter, Umweltschutzmaßnahmen und Materialrückgewinnung und Kostenersparnisse beinhalten. Mit den Bauarbeiten für die neue Lackiererei wurde 1979 planmäßig begonnen. Zu den Zielsetzungen für diesen Neubau gehören eine Steigerung der Kapazität, eine verbesserte Qualität der Oberflächenbeschichtung durch Anwendung neuer Technologien sowie wesentlich verbesserte Arbeitsbedingungen für die in diesen Bereichen Beschäftigten. Zehn zusätzliche Groß-Pressenstraßen wurden in Kaiserslautern installiert, die außer einer Kapazitätserweiterung den Vorteil schnellerer und sicherer Werkzeugwechsel haben und die Teile automatisch weitergeben. Auch hier wird der technische Fortschritt mit verbesserten Arbeitsbedingungen für unsere Mitarbeiter einhergehen.

Im Durchschnitt des Jahres 1979 wurden im Gesamtunternehmen 66.418 Mitarbeiter beschäftigt. Auch um sie, ihr Einkommen und die für sie erbrachten sozialen Leistungen geht es in der Kurzfassung des Geschäftsberichtes für 1979 auf diesen Seiten. Einzelheiten im vollständigen Geschäftsbericht, der in diesen Tagen veröffentlicht wurde und der selbstverständlich jedem Mitarbeiter offensteht. (Die Aufnahme entstand am Endmontageband des Werkes Bochum.)

BESCHÄFTIGUNG

Die Zahl der Mitarbeiter erreichte am Jahresende 1979 einen neuen Höchststand mit 67.360 Personen, davon 42.518 in Rüsselsheim, 20.119 in Bochum, 4.531 in Kaiserslautern und 192 in der Zweigniederlassung Berlin. Im Durchschnitt des Jahres 1979 wurden 66.418 Mitarbeiter beschäftigt, 3.441 mehr als im Jahr zuvor. Der Anstieg der Mitarbeiterzahl wurde unter anderem durch die Beteiligung des Unternehmens an weltweiten General Motors Projekten ausgelöst. — Obwohl seit dem Frühjahr 1979 keine zusätzlichen Lohnempfänger in Rüsselsheim eingestellt wurden und in der zweiten Jahreshälfte der Ersatz von ausscheidenden Arbeitskräften unterblieb, war der natürliche Abgang nicht ausreichend, um das Beschäftigungsniveau den im zweiten Halbjahr verringerten Produktionsanforderungen anzupassen.

KURZARBEIT

Deshalb war das Unternehmen gezwungen, für November und Dezember je eine Woche Kurzarbeit zu beantragen sowie für weitere Wochen im ersten Halbjahr 1980. Im Gegensatz hierzu wurden zusätzliche Arbeitskräfte im Zusammenhang mit dem Produktionsanlauf

des neuen Kadett für das Werk Bochum benötigt. Erstmals waren dort mehr als 20.000 Mitarbeiter beschäftigt. Die gestiegene Mitarbeiterzahl im Werk Kaiserslautern ist eine Folge der dortigen Expansionsprogramme. 16.120 ausländische Mitarbeiter waren Ende 1979 bei Opel beschäftigt, davon 12.530 in Rüsselsheim. Sie kommen aus über 50 verschiedenen Nationen, wobei am stärksten die Türkei, Italien, Spanien, Griechenland und Marokko vertreten sind.

EINKOMMEN– SOZIALES

Der durchschnittliche Stundenverdienst eines Lohnempfängers stieg von 15,11 DM im Jahr 1978 auf 15,77 DM im Jahr 1979. Der durchschnittliche Monatsverdienst erhöhte sich von 2.776,73 auf 2.883,54 DM. Die Angaben für 1979 schließen sowohl das aus den Fonds der Arbeitslosenversicherung gezahlte Kurzarbeitergeld als auch den vom Unternehmen gewährten Zuschuß ein. Die gesetzlichen und freiwilligen Sozialleistungen des Unternehmens stiegen von 1.380,3 Millionen DM im Jahr 1978 auf 1.464,6 Millionen DM im Jahr 1979 und erreichten damit einen neuen Höchststand. Der Wert für das Jahr 1979 entspricht 87,6 Prozent der Lohn- und Gehaltssumme und stellt damit ein wesentliches Kostenelement dar. Die freiwilligen Sozialleistungen und andere freiwillige Aufwendungen zugunsten der Mitarbeiter betrugen 346,9 Millionen DM. Für die gesetzliche Sozialversicherung wurden 370,9 Millionen DM aufgewendet und für bezahlten Urlaub, gesetzliche Feiertage sowie für andere gesetzliche oder tarifliche Leistungen 746,8 Millionen DM. Auch 1979 wurde der Belegschaft eine Weihnachtsgratifikation gewährt, die wesentlich über den Rahmen des Tarifvertrages hinausging und über der Vorjahreszahlung lag. Es wurden insgesamt 176,5 Millionen DM gezahlt, 94,1 Millionen DM mehr als im Tarifvertrag vorgesehen.

Allen unseren Mitarbeitern möchten wir Dank und Anerkennung für ihren Einsatz und ihre Leistungen während des Geschäftsjahres aussprechen. Unser Dank gilt ebenso den Vertretern der Belegschaft in den Betriebsräten, dem Gesamtbetriebsrat und dem Aufsichtsrat.

OPEL-VORTRAGSREIHE

Vom Nanga Parbat bis zur Loire

Am 30. September 1980 beginnt der erste Teil der Opel-Vortragsreihe für das Winterhalbjahr 1980/81. Wegen des zu erwartenden großen Interesses für den Vortrag des beliebten Referenten Helfried Weyer mit seiner neuen Leicavision wird dieser Abend in die Flörsheimer Stadthalle gelegt, wo ein größeres Platzangebot besteht.

Dienstag, 30. September 1980

Helfried Weyer

„Schicksalsberg Nanga Parbat"

Helfried Weyer, mit seiner LEICA vertrauter als mit Bergseil und Eisaxt, hat den Gipfel des Nanga Parbat nicht bestiegen; den Berg aber in vielen Einstellungen auf den Film gebannt. In seinem neuen, spannenden Vortrag wird er uns von der Geschichte dieses Schicksalsberges berichten, natürlich im Rahmen einer Leicavision.

•

Dienstag, 7. Oktober 1980

Hans Patzelt

„Tropeninsel Ceylon"

Farbbildbericht des bekannten und beliebten Meisterfotografen aus München über die Tropeninsel Ceylon, die man heute Sri Lanka nennt. In der Touristik gewinnt sie zunehmend an Bedeutung. Die schönsten kulturellen und landschaftlichen Punkte werden durch hervorragende Dias vermittelt.

•

Dienstag, 14. Oktober 1980

Jörg Trobitzsch

„Finnische Impressionen"

Der Referent, schon mehrmals Gast unserer Vortragsreihe, ist mit einer Finnin verheiratet und besuchte Finnland viele Male. In einer Leicavision vermittelt er ein realistisches Bild über das heutige Finnland, seine Menschen und seine Landschaft.

Dienstag, 21. Oktober 1980

Volker Klöpsch

„Von Äthiopien nach Ägypten"

Volker Klöpsch, vielen noch gut in Erinnerung mit seinen beiden Vorträgen über die Volksrepublik China, kommt in diesem Herbst mit einem interessanten Farbbildvortrag zu uns, in dessen Mittelpunkt Äthiopien und Ägypten sowie eine Fahrt entlang des Nils stehen werden. Der Referent erlebte dabei manches Abenteuer.

•

Dienstag, 11. November 1980

Dr. Georg Wolff

„Tiere vor der Kamera"

Farbbildbericht des beliebtesten Referenten, der mit seinen ausgezeichneten Aufnahmen und seinen vielfältigen Begegnungen mit Tieren im Zoo, zu Hause, im Garten und in freier Wildbahn seine Vortragsfreunde wieder begeistern wird.

•

Dienstag, 18. November 1980

Egon Diekmann

„Reise durch Frankreich"

Der neue Referent nimmt uns in seinem Farbbildbericht mit auf eine romantische Reise durch Frankreich. Kernstück des Berichts wird das Tal der Loire mit seiner weltbekannten und faszinierenden Schloßlandschaft sein.

•

Sämtliche Vorträge um 20 Uhr in der Rüsselsheimer Stadthalle. (Nur der Vortrag von Helfried Weyer findet – wie oben gesagt – in der Stadthalle Flörsheim statt.) Eintritt frei. – Änderungen vorbehalten. – Einzelheiten auf den Werksanschlägen.

LOHNKOSTEN

BRD weit vorn

Das Feld der Hochlohnländer mit umgerechnet über 20 DM Lohnkosten je Arbeitsstunde liegt dicht beieinander. Es wird angeführt von Belgien und Schweden; die Bundesrepublik hält fast gleichauf mit den Niederlanden einen Mittelplatz, und als Letzter folgt die Schweiz. Dann kommt eine ganze Weile nichts. Im Mittelfeld liegen die USA an der Spitze, und Österreich ist das Schlußlicht. Ausgesprochene Niedriglohnländer sind England und Japan. Dort sind die Lohnkosten in der Industrie nur gut halb so hoch wie in den Hochlohnländern.

Arbeitskosten 1979

Lohnkosten je Arbeitsstunde einschl. Nebenkosten in DM
(umgerechnet nach Devisenkursen)

Belgien	21,50
Schweden	21,40
Niederlande	21,20
BR Deutschland	21,10
Schweiz	20,60
USA	17,00
Italien	15,30
Frankreich	15,10
Österreich	14,10
Japan	11,80
England	10,20

3554

Rubrik „Ruhestand" fällt weg

Die Rubrik „Im Ruhestand" erscheint ab dieser Ausgabe nicht mehr. Die Redaktion hat diesen Entschluß nicht leichten Herzens gefaßt, zumal die Spalte jahrelang ein wichtiger Bestandteil der Personalnachrichten war. Inzwischen ist die Zahl der ausscheidenden Mitarbeiter aber immer größer geworden und hat durch das vorzeitige Pensionierungsprogramm jetzt Ausmaße erreicht, für die der entsprechende Raum im Heft einfach nicht mehr vorhanden ist, zumal aus Ersparnisgründen inzwischen mehr Doppelhefte erscheinen. Unsere Leser werden um Verständnis gebeten.

Die Redaktion

ENERGIESPARIDEE

Direkt in den Regenwasserkanal

Die Eingänge von Verbesserungsvorschlägen, die Energieeinsparungen zum Ziel haben, gehen weiter. Wovon heute in der Öffentlichkeit fortwährend die Rede ist, darauf richtet sich auch das Augenmerk mancher Mitarbeiter.

Nehmen wir Willy Schulmeyer (Bild). Er ist als Rohrschlosser in der Instandhaltung Chassis II mit der Überwachung und Reparatur von Versorgungsanlagen betraut. In diesem Bereich befinden sich die Motorenprüfstände des M 55. Das dort anfallende Grundwasser wurde bisher durch eine Entwässerungsanlage gesammelt und mit dem Schmutzwasser zur Trennanlage geleitet.

Mitarbeiter Schulmeyer fiel auf, daß das saubere Grundwasser in der Trennanlage zusammen mit dem Schmutzwasser in einem aufwendigen Verfahren von Öl, Fett und Schmutzteilen befreit und als Abwasser in den Main geleitet wurde. Sein Verbesserungsvorschlag: Man solle das Grundwasser direkt in den Regenwasserkanal leiten. Das war möglich. Der erfolgreiche Verbesserungsvorschlag brachte Willy Schulmeyer eine beachtliche Prämie.

Unser Bild zeigt ihn vor dem Sammelbehälter, in dem das Grundwasser zusammenläuft und in den Stahlbehälter im Hintergrund gepumpt wird, der an den Regenwasserkanal angeschlossen ist.

AUSBILDUNGSBERUFE

Der Betriebsschlosser

Die Serie über Ausbildungsberufe in unserem Unternehmen setzen wir diesmal mit dem Betriebsschlosser fort. Als Vorbildung für diesen gewerblichen Beruf ist der Hauptschulabschluß oder eine vergleichbare Schulbildung erforderlich. Die Ausbildungszeit dauert drei Jahre, ausgebildet wird im Werk Bochum.

Der Betriebsschlosser sorgt dafür, daß Betriebseinrichtungen einwandfrei funktionieren. Dazu gehören die Wartung von Maschinen und technischen Anlagen, das Aufspüren von Störungen und deren Beseitigung. Was er zu tun hat, reicht von einfachen Bauschlosserarbeiten bis zum Anfertigen oder Umbauen automatisch gesteuerter Produktionsanlagen, vom Installieren komplizierter Maschinenteile bis zum Herstellen und Verlegen von Rohrleitungen.

Der Betriebsschlosser muß mit den verschiedensten Werkstoffen arbeiten können. Sicherer Umgang mit zahlreichen Werkzeugen und Maschinen zeichnen ihn genauso aus wie das Beherrschen der wichtigsten Schweißverfahren. Als vielseitiger Fachmann kommt der Betriebsschlosser in alle Bereiche eines Großbetriebes. Eine gute Portion technischen Verständnisses und handwerkliche Geschicklichkeit sind Voraussetzungen für diesen interessanten Beruf.

Von der Blechtafel zum Karosserieteil

Dem Besucher einer großen Automobilfabrik muß es fast wie ein Wunder erscheinen, daß ein so überaus komplizierter Organismus reibungslos funktioniert, im großen Strom der Fertigung Teile und vorgefertigte Aggregate rechtzeitig am richtigen Ort eintreffen, bis am Ende das komplette Auto mit eigener Kraft aus der Halle rollt. Mit einem Satz: Ohne Koordination keine Funktion. Was der Besucher, der an Bändern vorbei oder durch Maschinenstraßen geführt wird, jedoch nicht sieht, sind Tätigkeiten, die Jahre vor der öffentlichen Vorstellung eines neuen Wagens vorausgingen. Am Anfang ist die Idee. Doch bis Ideen Wirklichkeit werden, nach Styling und PEK, geschieht vieles, von dem der Laie sich oft keine Vorstellung macht, beispielsweise in den Zentralwerkstätten I. Denn bevor ein Aggregat, beispielsweise ein Karosserie-Unterboden, durch die Pressenstraße und später durch die Schweiß-Pressenstraße läuft, müssen die Werkzeuge, Einrichtungen und Kontrollmittel für dieses Teil hergestellt, montiert und produktionsreif eingearbeitet werden. Einige der Aufgaben der Zentralwerkstätten I sollen in diesem Beitrag dargestellt werden. Zum Bereich Zentralwerkstätten I gehören die Abteilungen Schweißmaschinen- und Vorrichtungsbau, Werkzeugbau, Zentrale Maschinen-Abteilung und der Schnittbau. Um ihn geht es in diesem Artikel, dem weitere folgen.

Die Bezeichnung „Schnittbau" ist für diese Abteilung eigentlich unzutreffend; sie soll auch in der nächsten Zeit in „Preßwerkzeugbau" geändert werden, denn es werden hier nicht nur Schnittwerkzeuge, sondern alle Einrichtungen, die für die produktive Herstellung und den mechanischen Ablauf, wie Laden, Ablegen, Heben, Entladen, Wenden und Transportieren der Blechteile an beziehungsweise innerhalb von Pressen benötigt werden, gebaut. Um jedoch diese Einrichtungen für die Produktion erstellen zu können, müssen der Abteilung Schnittbau zunächst einmal Bauunterlagen zur Verfügung stehen, die unter anderem von folgenden Abteilungen vorbereitet oder erarbeitet werden. So kommt zum Beispiel der Auftrag mit kalkulierter Bauzeit und Erstellungsplan von der Produktionsvorbereitung Preßwerk Planung (PVP), die Produktionsteilzeichnung von der Produktentwicklung und Konstruktion, die Werkzeugzeichnung von der PVP-Konstruktion, während Hilfsformen aus Kunststoff von der PVP-Modellschreinerei bereitgestellt werden.

GENAUIGKEIT

Mit Hilfe dieser Unterlagen werden die benötigten Werkzeuge, es handelt sich in diesem Falle ausschließlich um Werkzeuge für die spanlose Umformung, in den verschiedenen Bereichen des Schnittbaues hergestellt und dann auf den Pressen produktionsreif eingearbeitet. Diese Arbeitsvorgänge verlangen eine hohe Qualifikation, jahrelange Erfahrung und eine große Präzision in

Eintuchieren (einschleifen) der Werkzeugunterteilaufnahme eines keilwirkenden Abkantwerkzeuges für ein Dach nach einer Plastikform. Auf dem Bild Mitarbeiter Horst Zerbe.

Mitarbeiter Karl Heppert, PVP-Werkzeugkonstruktion, an der Werkzeugzeichnung für ein Dachwerkzeug, wie sie dem Schnittbau als Bauunterlage zur Verfügung gestellt wird.

der Arbeitsausführung; so muß grundsätzlich eine Toleranz von +- 0,5 mm und teilweise sogar von +- 0,1 mm am Endprodukt, dem Karosserie- oder Chassisblechteil, ge-

Eintuchieren (einschleifen) einer Ziehmatrize für ein Radgehäuse mit dem bereits fertiggestellten Ziehstempel. Mitarbeiter Heinz Decker wurde bei dieser Arbeit aufgenommen.

währleistet sein; die Voraussetzungen dafür müssen bereits hier beim Bau der Werkzeuge geschaffen werden. Derart technisch anspruchsvolle Arbeiten erfordern großes Können und spezielle Fertigkeiten; in diesem Bereich sind daher überwiegend erfahrene Werkzeugmacher und Maschinenbauer tätig.

WERKZEUGARTEN

Welche Werkzeuge werden nun in dieser Abteilung hergestellt, und welche Unterscheidungskriterien sind dabei zu beachten? Wie schon erwähnt, handelt es sich bei den Werkzeugen, die im Schnittbau gefertigt werden, um Werkzeuge, die später in Pressen oder Pressenstraßen ihre Funktion erfüllen und mit deren Hilfe Karosserie- und Chassisblechteile für die Fahrzeugfertigung geformt werden. Man unterscheidet die Werkzeuge nach drei Gruppen: Größe, Operation und Funktion. – Die Größe des Werkzeuges richtet sich nach der Größe des herzustellenden Teiles. Großwerkzeuge finden Verwendung für Dächer, Unterbauten, Seitenteile u.s.w.; mittelgroße Werkzeuge werden für Türen, Heckraumdeckel, Rückwände benötigt, und zu den

Fachdiskussion am Ziehteil Dach. Im Gespräch Obermeister Franz Pluschke (links) mit Betriebsleiter Leopold Lachnik. Im Hintergrund Mitarbeiter Günter Ciupek, der Luftlöcher in einen Stempel Dachwerkzeug bohrt.

Kleinwerkzeugen zählen zum Beispiel Teile für Verstärkungen, Halter, Bügel und Rohre. Die Klassifikation nach der Operation richtet sich nach der Arbeitsart beziehungsweise Formgebung.

Die Basis zur Herstellung eines Blechteiles stellt das Zieh- oder Prägewerkzeug dar. Ziehteile werden in sogenannten doppelwirkenden Pressen aus Blechtafeln (Platinen) gefertigt. Das Ziehwerkzeug besteht aus den drei Hauptteilen Stempel, Blechhalter und Matrize. Der Blechhalter setzt sich in der Presse als Rahmen auf die in der Matrize liegende Platine auf und spannt das Blech fest, dann vollzieht der Stempel die eigentliche formgebende Arbeit in der Matrize. Die Herstellung eines einwandfreien Ziehteiles, das sowohl in der Oberflächengüte als auch in der Passungsqualität den Planungs- und Stylingsanforderungen entspricht und keine Rißbildung aufweist, ge-

An einem Dachwerkzeug (Tuchierpresse) werden Tuchierarbeiten (Einschleifarbeiten) vorgenommen. Von links Mitarbeiter Klaus Kuntze und Gerhard Lummitsch.

hört mit zu den interessantesten Aufgaben dieser Abteilung. Teilweise kann ein solches Ziehteil (zum Beispiel eine Seitenwand) erst nach einer Vielzahl von Experimenten und Maßnahmen am Ziehwerkzeug in den gewünschten Qualitätsstand gebracht werden. – Nach diesem Ziehvorgang wird das Karosserieteil mit weiteren anderen Werkzeugen nachgeformt, so durch Beschneid-, Abkant-, Loch-, Nachschlag- oder Bördelwerkzeuge, ehe es in den Karosserie-Zusammenbau gehen kann.

VERBUNDWERKZEUGE

Im funktionellen Unterschied zu den Einzelwerkzeugen, wo die Produktionsteile aus einzelnen Blechtafeln geformt, auf mehreren hintereinander stehenden Pressen die Operationsfolge durchlaufen, arbeiten sogenannte Stufen- oder Folgewerkzeuge für Kleinteile. Diese Teile werden vielfach aus Blechstreifen hergestellt, die man, von einem Ring automatisch abgewickelt, direkt in das Werkzeug einführt. Über einzelne Teilschritte (Vorschübe) wird das zu produzierende Teil entweder mittels mechanischer Greiferschienen oder durch den Blechstreifen selbst von Operation zu Operation transportiert. Am Schluß fällt dann das auf einer Presse gefertigte Teil in einen Lagerbehälter. Außerdem stellt der Schnittbau auch Werkzeuge für die Zinkdruckgußfertigung (Vergaserteile) her.

Mitarbeiter Walter Dintelmann bei Montagearbeiten am Stufenwerkzeug.

Ein Folgewerkzeug mit dem entsprechenden Blechstreifen-Schema im Vordergrund. Die Mitarbeiter Bernd Kässheimer (links) bei der Teile-Kontrolle und Heinz Zinnel beim Festschrauben der Abstreiferplatte.

SORGFÄLTIGE VORARBEIT

Dieser Bericht kann natürlich nur einen kleinen Einblick in die Arbeit des Schnittbaues geben. Vieles müßte weit ausführlicher dargestellt werden, um es auch dem letzten Laien anschaulich zu machen. Aber auch diese knappe Schilderung gibt bereits einen Eindruck von der Wichtigkeit und Bedeutung dieses Bereiches. Ohne die sorgfältige Vorarbeit, die hier geleistet wird, wäre ein sinnvoller und wirtschaftlicher Produktionsablauf gar nicht denkbar. Außerdem trägt der Schnittbau wesentlich dazu bei, daß der hohe Qualitätsstand unserer Produkte gesteigert wird. L. L.

Montagearbeiten an einer vollautomatischen Platinenstapel- und beladeeinrichtung für die Dach- und Unterbaufertigung. Auf dem Bild Mitarbeiter Alois Knecht (unten).

ANDERE MEINEN

Zum Thema „Identifikation"

Ein geheimnisvolles Wort macht die Runde bei Managern, Soziologen und Psychologen: Von Identifikation ist da die Rede, und meist fügen die, die darüber diskutieren, gleich hinzu, wie wenig Identifikation doch die Mitarbeiter heute aufbrächten, wie wenig sie sich mit ihrer Arbeit und dem Unternehmen, das ihnen diese Arbeit verschafft, identifizierten. Und während die einen, die im Unternehmen sitzen, den Grund für den beklagenswerten Mangel bei ihren Mitarbeitern vermuten, kontern die anderen von außerhalb, daß es ja in unserer heutigen Wirtschaft wenig gäbe, womit sich ein Mitarbeiter gerne identifizieren wollte.

Recht haben, so meine ich, beide Gruppen nicht. Ganz sicher ist die industrielle Welt, in der es die „Kruppianer", die „vom Daimler" oder auch die „Henkelaner" gab, nicht mehr so heil. Und ganz sicher ist auch dies eine Folge des Generationenwandels. Aber was meinen die Kritiker eigentlich, wenn sie Identifikation verlangen? Welche Art der Identifikation ließ denn vor Jahrzehnten die Mitarbeiter stolz ihr Werk betreten und wieder verlassen, und – dies vor allem – was heißt Identifikation im Jahre 1980?

Ist denn die Vermutung so falsch, daß in den glorreichen Zeiten, von denen vor allem die Älteren schwärmen, die Anhänglichkeit und Verbundenheit der Mitarbeiter mit ihrem Unternehmen aus einer eher patriarchalisch bestimmten Arbeitswelt rührte, daß unterschwellig das Gefühl der Abhängigkeit das Maß an Anhänglichkeit wesentlich bestimmt hat?

Und sicher gehört ein Quentchen Kritiklosigkeit und fehlende Distanz zur Voraussetzung, um aus einem Hüttenarbeiter ein „Mitglied der großen XY-Werksfamilie" zu machen – auch wenn er in einer Werkswohnung lebt. In Erziehung und Ausbildung haben wir den Weg zur reibungslosen Anpassung und Kritiklosigkeit gegenüber Institutionen längst verlassen. Niemand also sollte sich wundern, wenn die mündigen Mitarbeiter, zu kritischer Distanz erzogen, sich schwertun mit dem, was ja immer noch ziemlich undefiniert mit Identifikation umschrieben wird. Auch das Beispiel Japan, wo es fast als Todsünde gilt, seinen Arbeitsplatz zu wechseln, wo die Mitarbeiter den ihnen zustehenden Urlaub selten nehmen und ihr Unternehmen als Familie erleben, wirkt auf uns eher abschreckend.

Andererseits: Den größten Teil unseres Lebens verbringen wir am Arbeitsplatz. Schon aus dem Zeitaufwand dafür ergeben sich bestimmte Bindungen, die auch emotional und nicht nur rational sind – selbstverständlich findet hier etwas statt, das durchaus mit Identifikation umschrieben werden kann. Und selbstverständlich gibt es so etwas wie Stolz auf die Position und die Erfolge eines Unternehmens. Völlige Unzufriedenheit mit der eigenen Arbeit und völlig fehlende emotionale Bindung an den Arbeitsplatz würde es selbst dem dickfelligsten Mitarbeiter unmöglich machen, längere Zeit in einem Unternehmen zu arbeiten.

Die Diskussion um Identifikation mit einem Unternehmen scheint mir da, wo sie besonders heftig geführt wird, etwas theoretisch. Kritische Distanz, wohlwollende Kritik, eine differenzierte Haltung zu Unternehmen und Management dagegen sind nach meiner Meinung ein durchaus angemessenes Verhalten für mündige, erwachsene Arbeitnehmer . . .

AUS: „HENKEL–BLICK"
Werkzeitung der Firma
Henkel, Düsseldorf

ERSTE HILFE

Kurse im Werk Rüsselsheim

Seit einiger Zeit herrscht reger Betrieb in den Ausbildungsräumen der Sanitätsstation I des Werksärztlichen Dienstes des Rüsselsheimer Werkes. Viele Mitarbeiter nahmen bis jetzt an der Ersthelferausbildung teil, die vom Deutschen Roten Kreuz im Auftrag der Berufsgenossenschaften abgehalten wurden und die auch nach den Werksferien weitergehen.

Mitarbeiter aus allen Betriebsabteilungen wurden und werden in acht Doppelstunden in Erster Hilfe unterwiesen. Neben den notwendigen theoretischen und praktischen Grundkenntnissen lernen die Teilnehmer – pro Gruppe etwa 25 Mitarbeiter – unter anderem die richtige Lagerung von Verletzten oder die Anwendung von Wiederbelebungsmaßnahmen bei Unglücksfällen. Ein umfangreiches Programm also, das die Kursteilnehmer zu absolvieren haben und das auch zur Auffrischung bereits vorhandener Kenntnisse dient.

Auf dem Bild, das während einer der Unterrichtsstunden aufgenommen wurde, unterweist Heidi Eigenbrodt, Ausbilderin des DRK, gerade eine Gruppe von Auszubildenden in der richtigen Anwendung der Atemkontrolle, die vor der Lagerung eines Verletzten in die vorgeschriebene Seitenlage vorgenommen werden muß. (Liegend Ralf Walter, als Helfer Jürgen Hardt.)

GLEICHLAUFGELENKE und ihre Bedeutung für den Frontantrieb

Steigende Benzinpreise haben beim Erwerb eines Automobiles zu einer Änderung im Käuferverhalten geführt. Preiswerte wirtschaftliche Kleinwagen mit reichlichem Gepäckraum sind heute gefragt. Diese Änderung im Käuferverhalten hat innerhalb der Automobilindustrie vorwiegend für Kleinwagen zur Abkehr vom konventionellen Antrieb (Heckantrieb) geführt. Die bisher gültige Regel, gelenkte Achsen nicht antreiben, wurde aufgegeben. Der Frontantrieb erhielt eine nie gekannte Popularität. Im folgenden wird aufgezeigt, wie unser Unternehmen den Antrieb einer gelenkten Achse am Opel Kadett löste.

Die vom Motor abgegebene Leistung wird über Kupplung, Getriebe und Differential auf die Räder gebracht. Die Verbindung „Differential-Räder" bilden die Achswellen, deren Funktion damit festgelegt ist. Bedingt durch das Ein- und Ausfedern der Räder bewegen sich die Radmitten relativ zum Differential. Aus diesem Grund kann diese Verbindung nicht starr sein. Es sind vielmehr zwei Gelenke und eine Zwischenwelle nötig, wobei ein Gelenk die Abstandsänderung „Differential-Räder" ausgleichen muß. Beim Kadett treten am getriebeseitigen Gelenkwinkel bis maximal 20° auf. Am radseitigen Gelenk sind es bedingt durch den Radeinschlag bei Kurvenfahrt sogar bis maximal 45°
In den ersten frontgetriebenen Fahrzeugen französischer Automobilhersteller kamen noch Kardan- und Doppelkardangelenke zum Einsatz.

Jeder kennt die Probleme, die die Besitzer dieser Fahrzeuge in den 50er und 60er Jahren mit den Achswellen beziehungsweise mit den Gelenken hatten. Kardangelenke haben nämlich einen entscheidenden Nachteil. Es sind keine Gleichlaufgelenke, das heißt sie übertragen Drehmoment und Drehzahl im abgewinkelten Zustand nicht gleichförmig. Drehmoment und Drehzahl unterliegen vielmehr Schwankungen, welche bei größeren Gelenkwinkeln zu starken Geräuschen führen und damit den Fahrkomfort erheblich beeinträchtigen. Die Drehzahlschwankungen sind in der folgenden Tabelle aufgezeigt:

Gelenkwinkel	Eingangsdrehzahl	Ausgangsdrehzahl Minimum	Ausgangsdrehzahl Maximum
5°	1000 U/min.	996 U/min.	1004 U/min.
10°	1000 U/min.	985 U/min.	1015 U/min.
15°	1000 U/min.	965 U/min.	1035 U/min.
20°	1000 U/min.	940 U/min.	1064 U/min.
25°	1000 U/min.	906 U/min.	1103 U/min.
30°	1000 U/min.	866 U/min.	1155 U/min.

In der Tabelle links unten beträgt die Eingangsdrehzahl jeweils 1000 U/min. Bei einem Gelenkwinkel von 5° schwankt die Drehzahl der angetriebenen Welle während einer Umdrehung zwischen 996 U/min. und 1004 U/min. Wie die Tabelle zeigt, werden diese Drehzahlschwankungen mit zunehmendem Gelenkwinkel immer größer. Diese ständigen Beschleunigungen und Verzögerungen der angetriebenen Welle führen zu starken Geräuschen und reduzieren die Lebensdauer der betreffenden Teile erheblich. Im Automobilbau sollten daher Kardangelenke nur bis zu einem Gelenkwinkel von 5° verwendet werden. Auf Grund der beschriebenen Nachteile wurden beim Opel Kadett natürlich keine Kardangelenke eingesetzt. Hier kamen Gleichlaufgelenke (Homokinetische Gelenke) zum Einsatz, die im folgenden beschrieben werden.

GLEICHLAUFGELENKE

Für Gelenkwinkel über 5° kommen homokinetische – oder Gleichlaufgelenke zum Einsatz. Sie übertragen Drehmoment und Drehzahl ohne Schwankungen von der Eingangswelle zur Ausgangswelle. Es stellt sich die Frage, wann arbeiten Gelenke als Gleichlaufgelenke? Die Antwort ist sehr einfach, wenn man an die Funktion des Spiegels denkt. Bild und Spiegelbild sind auf die Spiegelebene bezogen symmetrisch, das heißt Bewegungen laufen für Bild und Spiegelbild gleich ab. Um Gleichlauf zwischen Ein- und Ausgangswelle zu erreichen, müssen die das Drehmoment übertragenden Teile stets in dieser Spiegelebene liegen, so daß Ein- und Ausgangswelle jeweils Spiegelbilder sind. Bild 3 zeigt schematisch zwei Beispiele. Danach ergibt sich eine unbegrenzte Zahl von möglichen Gleichlaufgelenken, wobei natürlich Einfachheit, Herstellung, Montierbarkeit u.s.w. noch zu berücksichtigen sind. Die beiden beim Kadett eingesetzten Gelenke sind das Rzeppa-Gelenk und das Cross Groove-Gelenk. Ihre Funktion beruht auf der spiegelbildlichen Anordnung von Ein- und Ausgangswelle.

RZEPPA–GELENK

Das Rzeppa-Gelenk ist nach seinem Erfinder benannt. Es erlaubt Betriebswinkel bis ca. 45° und wird deshalb als Außengelenk (radseitiges Gelenk) verwandt. Das Gelenk besteht im wesentlichen aus Gehäuse mit Antriebszapfen, Käfig, Nabe und 6 Kugeln. Die 6 Kugeln übertragen das Drehmoment vom Gehäuse auf die Nabe. Die Kugelbahnen von Gehäuse und Nabe sind spiegelbildlich zueinander angeordnet. Um dies besser erkennen zu können, sind im Bild 5 strichlierte Hilfslinien eingezeichnet worden. Unter Einsatz eines Spiegels ist dies noch leichter zu sehen. Durch die Anordnung der Kugelbahnen von Gehäuse und Nabe werden die Kugeln in der homokinetischen Ebene (Spiegelebene) fixiert. Der Käfig hat hierbei die Aufgabe, die Kugeln in einer Ebene zu halten. Er weist außen und innen Kugelflächen auf und ist in den jeweiligen Kugelflächen des Gehäuses und der Nabe geführt.

CROSS GROOVE–GELENK

Das Cross Groove-Gelenk erlaubt Betriebswinkel bis ca. 20°. Da es in sich verschiebbar ist, eignet es sich bestens als Innengelenk bei Achswellen, um die bereits erwähnte

Abstandsänderung zwischen Differential und Rad beim Ein- und Ausfedern auszugleichen. Auch dieses Gelenk besteht aus Gehäuse mit Antriebszapfen, Käfig, Nabe und 6 Kugeln. Gehäuse und Nabe weisen je 3 geschliffene Kugelbahnpaare auf, die im Steigungswinkel jeweils entgegengesetzt sind. Bei diesem Gelenk läßt sich die spiegelbildliche Anordnung sehr leicht erkennen. Die Kugeln sind dadurch fixiert, daß die Kugelbahnen des Gehäuses und der Nabe jeweils umgekehrte Steigungswinkel haben. Die Kugeln befinden sich also stets im Kreuzungspunkt dieser beiden Kugelbahnen. Dieses Konstruktionsprinzip hat dem Gelenk auch die englische Bezeichnung „Cross Groove" gegeben. Mit dem Einbau von Gleichlaufgelenken an Stelle der Kreuzgelenke sind natürlich nicht alle Probleme des Antriebs einer gelenkten Achse beseitigt.

Bilder 1 und 2: Antriebsaggregat und Vorderradaufhängung.

Auch bei Gleichlaufgelenken können Ungleichförmigkeiten auftreten, die zu Geräuschen führen, wenn die Gelenke nicht genau genug gefertigt werden. Hier seien nur einige Fertigungsfehler aufgezählt.

EXAKTE FERTIGUNG

Teilungsfehler der 6 Kugelbahnen führen zu ungleichen Traganteilen der Kugeln. Dieser Fertigungsfehler verursacht Drehmomentsschwankungen. Der Teilungsfehler ist daher in sehr engen Grenzen zu halten. – Die Kugelbahnen des Gehäuses und der Nabe müssen auf die jeweilige Spiegelebene bezogen symmetrisch sein. Jede Abweichung führt ebenfalls zu Drehmoment- und Drehzahlschwankungen. – Die Kugeln selbst sollten auf den Laufbahnen des Naben- und Gehäuseteils abrollen. Nur so ist gewährleistet, daß sich die Kugeln immer in der Symmetrieebene befinden. Diese Aufzählung ließe sich noch fort-

Bild 3: Einfluß des Beugungswinkels auf den Ungleichförmigkeitsgrad des Kreuzgelenkes.

setzen. Es ist aber schon klar zu ersehen, daß bei Gleichlaufgelenken unbedingt auf eine exakte Fertigung zu achten ist. Dies ist durch Einsatz modernster Fertigungseinrichtungen im Werk Kaiserslautern sichergestellt.

GRÖSSTE SORGFALT

Zu Beginn wurde erwähnt, daß Kreuzgelenke nur bis zu einem Gelenkwinkel von 5° eingesetzt werden sollten. Gleichlaufgelenke erlauben zwar größere Gelenkwinkel, im Dauerbetrieb sollten aber 6° nicht überschritten werden. Beim Kadett hat man sich an dieser Grenze orientiert. Sie wird im Dauerbetrieb nicht erreicht. Größere Gelenkwinkel im Dauerbetrieb würden die Lebensdauer erheblich verringern. Dies ist dadurch begründet, daß mit zunehmendem Gelenkwinkel auch die Verlustleistung ansteigt, das heißt die Gelenke erwärmen sich stärker. Deshalb bedarf die Schmierung der Gelenke größter Sorgfalt.

Bild 4: Das Gleichlaufgelenk im Symmetriespiegel.

Bei unserem Kadett sind die Gelenke mit Fett gefüllt und wartungsfrei. Da Fett aber ab einer bestimmten Temperatur seine Schmiereigenschaften verliert, dürfen die Gelenktemperaturen im Dauerbetrieb 80°C nicht überschreiten, was im Kadett auch unter schärfsten Fahrbedingungen gegeben ist. Die im Gelenk entstehende Wärme wird an die Außenluft abgegeben.

Eine zusätzliche Kühlung ist nicht erforderlich. Ist ein Gleichlaufgelenk mit Drehmoment beaufschlagt, so will es in die gestreckte Lage (Gelenkwinkel 0°) zurückgehen.

Dies verstärkt sich mit zunehmendem Drehmoment, beim Anfahren im 1. Gang ist dies am stärksten. Dieser Umstand hat keine negativen Folgen, wenn am linken und rechten Rad die Gelenkwinkel gleich sind. Dies konnte beim Kadett leider nicht verwirklicht werden, da die beiden Achswellen unterschiedlich lang sind. Dadurch ergeben sich zwangsläufig unterschiedliche Gelenkwinkel und damit unterschiedliche Rückstellmomente an den Gelenken. Man würde dies beim Anfahren im 1. Gang unter maximalem Motordrehmoment an der Reaktion des Lenkrades spüren. Bei der Konstruktion des Fahrwerks des Kadett wurde jedoch alles getan, um diese Einflüsse auf das Fahr- und Lenkverhalten des Fahrzeugs auszuschalten.

In diesem Bericht sollte aufgezeigt werden, was der Konstrukteur beim Frontantrieb, das heißt beim Antrieb einer gelenkten Achse, alles beachten muß. Die durchgeführten Versuche während der Entwicklungsphase sowie die inzwischen gewonnene Erfahrung aus dem Feld bestätigen, daß hier ein Aggregat von höchster Zuverlässigkeit geschaffen wurde. A. T.

Bild 5: Rzeppa Gelenk

Bild 6: Cross Groove-Gelenk mit Anordnung der Kugellaufbahnen.

WIR und das OPEL-INSPEKTIONSPROGRAMM

PROBLEME • FRAGEN • ANTWORTEN

In den letzten Ausgaben der OPEL POST wurde im Rahmen dieser Serie über die Handhabung der Kaufanträge und aller damit in Zusammenhang stehenden Formalitäten gesprochen, außerdem über Probleme berichtet, die sich aus dem Verhältnis der Werksangehörigen zum Händlerbetrieb ergeben können, bei dem ein Jahreswagen bestellt, ausgeliefert und danach in der Regel auch gewartet wird. Folgerichtig wird sich der Beitrag in diesem Heft mit der Wartung unserer Fahrzeuge beschäftigen. Ein kurzer Rückblick in die Vorgeschichte und Erläuterungen zum derzeit gültigen Opel-Inspektionssystem sollen die Zusammenhänge näherbringen.

Viele werden es vergessen haben, daß OPEL der erste Automobilhersteller der Welt war, der bereits Anfang der 30er Jahre seinen Fahrzeugen ein Kundendienst-Scheckheft mit auf den Weg gab, das ein fest umrissenes Wartungsprogramm mit vom Werk vorgeschriebenen Intervallen enthielt.

TRADITION VERPFLICHTET

Diese Tradition verpflichtet. Das Unternehmen hat stets einen dem Stand der Technik und den Erfordernissen der Zeit angepaßten Kundendienst betrieben. Das wird auch weiter so sein. Wenn wir die Entwicklung einmal kurz zurückverfolgen, so kann man feststellen, daß sich vor allem die Wartungsintervalle in den vergangenen Jahren immer weiter ausgedehnt haben. Von Abschmierdiensten, die in den 50er Jahren noch alle 1.500 Kilometer erfolgen mußten, über die vielen Mitarbeitern sicher noch bekannten 5.000 km-Inspektions-Intervalle – die heute nur noch teilweise beim Diesel-Motor praktiziert werden – sind wir jetzt bei 10.000 Kilometer beziehungsweise Sechs-Monats-Intervallen angelangt.

WICHTIGE MERKMALE

Die wichtigsten Merkmale des heute gültigen Opel-Inspektionssystems sind die Zeit-Intervalle, die nur für ausgesprochene Vielfahrer durch eine Kilometerbegrenzung eingeschränkt werden, sowie im fortlaufenden Wechsel die Aufteilung des Wartungsprogrammes in die große Inspektion und den kleinen Test. Die große Inspektion enthält bekanntlich das komplette Wartungsprogramm; sie ist – sofern nicht aufgrund hoher Kilometerleistung öfter notwendig – einmal im Jahr durchzuführen und heißt deshalb „Jahresinspektion". Zwischen den einzelnen Jahresinspektionen erfolgt jeweils ein kleiner Test. Dieser ist vornehmlich auf sicherheitsbetonte Wartungspunkte beschränkt und trägt deshalb die Bezeichnung „Sicherheitstest".

MAXIMAL 10.000 KM

Das Zeitintervall von einer Jahresinspektion zum darauffolgenden Sicherheitstest, von diesem wiederum zur darauffolgenden Jahresinspektion u.s.w. beträgt jeweils sechs Monate. Das gilt nicht für ausgesprochene Vielfahrer. Für sie ist die zulässige Kilometerleistung zwischen den einzelnen Inspektionen beziehungsweise Tests auf maximal 10.000 Kilometer begrenzt. Zusammengefaßt heißt dies, daß der Zeitpunkt der Fälligkeit eines Wartungsdienstes sich in erster Linie nach der vom Händler in dem umrahmten Feld auf der Kundendienstscheck-Vorderseite eingetragenen Monats- und Jahresangabe richtet. Eine Wartung ist jedoch schon früher fällig, wenn 10.000 Kilometer vor Ablauf der sechs Monate erreicht werden. Pro Jahr erfolgen somit mindestens ein Sicherheitstest und eine Jahresinspektion.

WARUM ZEIT–INTERVALLE?

Ein wesentlicher Grund für die Einführung dieses Opel-Inspektionssystems war die Erfahrung, daß die durchschnittliche jährliche Kilometerleistung ständig zurückgegangen ist und nicht alle Fahrzeuge gleich viel gefahren werden. Durch die Zeit-Intervalle lassen sich Schäden an nur wenig bewegten Fahrzeugen verhindern oder kleinere Mängel rechtzeitig beheben. Selbst bei stillgelegten Wagen sind zum Beispiel Öle und Schmierstoffe nicht vor dem allmählichen Abbau ihrer Eigenschaften geschützt und können deshalb nach einiger Zeit die an sie gestellten Anforderungen nicht mehr erfüllen. Es wäre deshalb nicht zu verantworten, eine Wartung rein nach Kilometer-Intervallen vorzusehen. Die Prüf- und

Einstellarbeiten würden dann an vielen Fahrzeugen unter Umständen ein ganzes Jahr und womöglich länger nicht durchgeführt werden. Ein weiterer wichtiger Vorteil ergibt sich dadurch, daß mindestens zwei Kontrollen im Jahr der erhöhten Betriebs- und Verkehrssicherheit und nicht zuletzt der Werterhaltung des Fahrzeuges dienen.

GERINGERE KOSTEN

Durch das neue System konnte der Arbeitsumfang um ca. 25 Prozent reduziert werden, was eine geringere Kostenbelastung für den Fahrzeugbesitzer bedeutet. Daß dies möglich war, ist unter anderem auch auf die in den letzten Jahren ständig verbesserten Fertigungstechniken sowie die noch strengeren Qualitätskontrollen und weitere Produktverbesserungen zurückzuführen. Außer dem Kostenvorteil hat der Fahrzeugbesitzer heute durch die Sechs-Monats-Intervalle die Möglichkeit, besser zu übersehen, wann die nächste Inspektion fällig ist. So kann er seinen Termin schon langfristig einplanen. Der moderne Fertigungsstandard unserer Motoren und das werkseitig eingefüllte hochwertige Motorenöl sorgen für eine einwandfreie Motorschmierung über die Laufzeit von 6 Monaten beziehungsweise für eine Laufleistung von 10.000 Kilometer, das heißt bis zum fälligen Sicherheitstest. Selbstverständlich entbindet das nicht von den regelmäßigen Kontrollen des Motorölstandes.

Fassen wir zusammen: Sechs Monate nach Erstzulassung beziehungsweise für Vielfahrer bei Kilometerstand 10.000 signalisiert das Datum im Scheckheftfenster den fälligen Sicherheitstest. Neben den rein sicherheitsbetonten Punkten dieses kleinen Wartungsdienstes, zum Beispiel Bremsflüssigkeitsstand, Belagstärke der Scheibenbremsen, Reifenzustand, Reifenluftdruck sowie Öl- und Flüssigkeitsstände prüfen, enthält der Sicherheitstest noch den Motoröl- und Filterwechsel, die Motorleerlauf- und Abgaskontrolle sowie die Ventilspieleinstellung für einige Modelle. Nach weiteren sechs Monaten oder wenn 20.000 Kilometer vor Ablauf der zwölf Monate gefahren wurden, rückt der Termin in greifbare Nähe, zu dem das Fahrzeug zur Jahresinspektion in die Werkstatt muß. Bei dieser großen Inspektion werden vom Motorraum über Karosserie und Innenraum bis zu Fahrwerk und Unterbau einschließlich Probefahrt mit Bremsprüfung alle wichtigen Teile geprüft, eingestellt und korrigiert.

NICHTS UNVERSUCHT

Abschließend ist zum Opel-Inspektionsprogramm zu bemerken, daß das Werk in Hinblick auf die Intervalle und den Umfang der Wartung nichts unversucht gelassen hat und auch künftig bemüht sein wird, allen Belangen gerecht zu werden. Dieses System bietet eine preiswerte Betreuung und dient der Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie der Werterhaltung unserer Fahrzeuge. Schließlich will man seinen Jahreswagen an den nachfolgenden Besitzer mit gutem Gewissen übergeben. B. D.

UNSERE JUBILARE

40

Erich Bäuscher
Kar.Bau Fertigmont.
8.8.1980

Johann A. Wilhelm
Zentr.Masch.Abtlg
11.8.1980

Herbert Miguletz
Verk.Zone Mainz
20.8.1980

Friedrich M.Lang
Chassisbau II
28.8.1980

Johann Schleinkofer
Chassisbau II
28.8.1980

Heinz Bohlig
Werkzeugbau
4.9.1980

Bruno Albrecht
Instandh.Chassis II
10.9.1980

Peter Wendel
PVK-Zus.Bau Konstr.
15.9.1980

Robert Heil
Kar.Bau Fertigmont.
18.9.1980

Eugen Schenkel
Chassis Bau I
21.9.1980

Ludwig Lösch
Kar. Bau I
25.9.1980

Herbert Seroka
18.8.1980
Bochum

Rüsselsheim

1.8.1980
Adalbert Zimmermann
PEK-Dauerversuche

14.8.1980
Gisbert Poulissen
Kar. Bau II

15.8.1980
Gerhard Kalbskopf
Prod.Vorb.Schmiede

16.8.1980
Karl-Heinz Postupa
Transportabtlg

24.8.1980
Klaus Plenge
Ind.Engineering

29.8.1980
Ernst Meinl
Schw.Masch.u.Vorr.
Karl-Heinz Schmidt
Schw.Masch.u.Vorr.

30.8.1980
Manfred Mansfeld
Schw.Masch.u.Vorr.

1.9.1980
Anneliese Alt
Werksverpflegung
Katharina Oder
Inspektion

5.9.1980
Hermann Emich
Zentr.Masch.Abtlg
Helmut Fleischer
Zentralwerkst.
Günther Hammer
Schw.Masch.u.Vorr.
Manfred Hütter
PVK-Zus.Bau
Peter Jahn
Koord.Berufsausb.
Ernst Kallies
Schw.Masch.u.Vorr.
Heinz Krause
Schw.Masch.u.Vorr.
Werner Reher
Qualitätskontr.
Werner Schmidt
Schw.Masch.u.Vorr.

10.9.1980
Rudolf Schmidt
PEK Vorausentw.

12.9.1980
Norbert Hellbauer
Qualitätskontr.
Heinz Kapp
Arbeitsvorb.Insth.
Alfred Kiessling
Berufsausbildung
Karl Kolb
Verk.Z.Leonberg
Reinhold Müller
Schw.Masch.u.Vorr.
Wilfried Reitz
Werkzeugbau
Josef Schönwälder
Schw.Masch.u.Vorr.
Willi Sohn
Zentr.Masch.Abtlg
Werner Tiegel
Schw.Masch.u.Vorr.

14.9.1980
Walter Römer
PEK Stücklisten
Adolf Trabold
PA Lohnempfänger
Ehrenfried Vogel
Kar.Fertigmont.

15.9.1980
Josef Langer
Schw.Masch.u.Vorr.
Willibald Müller
Teilelager
Wilfried Simon
Werkschutz
Vinzenz Wildner
Kar.Polsterei

19.9.1980
Friedel Berkes
Kar.Rohmontage

25

Karlheinz Böhringer
Wagenendmontage
Wolfgang Claus
PEK Stücklisten
Eduard Csech
Schw.Masch.u.Vorr.
Walter Gille
Materialabtlg
Alois Greif
Kar.Rohmontage
Adam Jerch
Schw.Masch.u.Vorr.
Alfred Kozak
Schw.Masch.u.Vorr.
Heinz Ksionzek
Kar.Gerippebau
Leo A. Majewska
Werkschutz
Franz A. Markard
Geschäftsw.Park
Walter Müller
Kar.Rohmontage
Karl Oechler
Prod.Lackiererei
Josef Roth
Transportabtlg
Heinz Schaffner
Motorenbau
Dieter Schwitalla
Schw.Masch.u.Vorr.
Arthur Schönberger
Qualitätskontr.
Hans Veith
Kar.Rohmontage
Heinfried Wagner
Kar.Rohmontage
Georg Weilbächer
Oberfl.Veredlung
Valentin Weindorf
Inspektion

20.9.1980
Adam Bingenheimer
Inspektion
Willi Bläser
Kar.Gerippebau
Helmut Dammel
Kar.Rohmontage
Valentin Frondorf
Motorenbau
Karl Glock
Kar.Lackiererei
Heinz Hack
Ind.Engineering
Hermann Häcker
Werkzeugbau
Albert Hickmann
Arbeitssicherheit
Gerhard Hummel
Kar.Gerippebau
Karl Kerner
Schw.Masch.u.Vorr.
Karl-Heinz Schuck
PEK Stücklisten
Ludwig Schupp
Schw.Masch.u.Vorr.
Heinrich Väth
Vers.Bau Karosserie

21.9.1980
Helmut Deller
Vers.Bau Karosserie

22.9.1980
Manfred Purper
Schw.Masch.u.Vorr.

23.9.1980
Heinz Wolf
PV Prozeßabtlg

25.9.1980
Hermann Grüninger
Instandh.Chassis I

26.9.1980
Georg Ackermann
Wagenendmontage
Josef Blickhan
PV Werkzeuge
Frdr.J.Brüggemann
Teilelager
Leonhard Bubach
Prod.Vorb.Chassis
Werner Bunk
Werksanlagen
Wilfried Cezanne
Instandh.Preßwerk
Theo Dickhaud
Allgem.Büroorgan.
Reinhold Diehl
Materialabtlg
Georg Dilfer
Achsenbau
Wolfgang Hartung
Styling
Heinrich Heck
PEK Innenr.Verkl.
Josef Hermann
Ind.Engineering
Gerhard John
Schw.Masch.u.Vorr.
V. Jugenheimer
Vers.Bau Kontrolle
Manfred Karwath
Besch.Einsatz
Hans Klink
Kar.Polsterei
Otto Leymann
Werkzeugbau
Karl-H. Lohmann
Instandh.Preßwerk
Wolfgang Maurer
Preßwerk
Helmut Mohr
Vers.Bau Karosserie
Ferdinand Munsch
Mat.-u.Prod.Kontr.
Josef Riebel
Kar.Fertigmont.
Otto Schäfer
Modellschreinerei
S. Scharfschwerdt
Chassis Bau I
Edgar Schleith
Schw.Masch.u.Vorr.
Horst Schuch
Export-Verpackung
Adalbert Schwarz
Instandh.Preßwerk
Erich Strobl
Versuchsabtlg
Heinz Tichy
Chassisbau I
August A.Vieth
Schnittbau
Hermann Welsch
Wagenendmontage

27.9.1980
Albert Franz
Preßwerk
Günther Homberg
Kar.Bau Lackiererei
Heini Keller
Schw.Masch.u.Vorr.
Alfred Neumann
Vers.Bau Karosserie
Fritz Schank
Kar.Rohmontage
Rudolf Scheer
Chassisbau I

28.9.1980
Nikolaus Bartl
Kar.Bau Lackiererei
Georg Becker
Besch.Einsatz
Rudolf Häuser
Materialabtlg
Mathilde Ternes
Kar.Polsterei
Walter Zorn
Transportabtlg

29.9.1980
Wilhelm Fluhrer
Instandh.Chassis I

Bochum

25.8.1980
Günther Schulz
Getriebebau

Berlin

17.8.1980
Walter Rodenhagen

Wir gedenken

Rüsselsheim

Edmund Stark, Chassis-Teile
geb.15.6.31 gest.18.6.80

Walter Gebhard, Prod.Entw.
geb.16.3.38 gest.21.6.80

Wilhelm Gross, Schmiede
geb.8.1.21 gest.23.6.80

Hans Herrlich, Chassis Teile
geb.1.5.26 gest.2.7.80

Jakob Sause, Schw.Masch.
geb.29.12.29 gest.4.7.80

Rudolf Weinert, Prüff.D'hofen
geb.26.12.34 gest.7.7.80

Clemens Modrzyk, Kar.Bau
geb.30.4.54 gest.12.7.80

Miron Nikiforos, Schmiede
geb.1939 gest.25.7.80

Wilfried Keil, Prod.Entw.
geb.7.11.37 gest.15.7.80

Alex Herrmann, Zentr.Pl.
geb.29.8.20 gest.26.7.80

Albert Neumeier, Preßwerk
geb.28.4.33 gest.28.7.80

Salah b.B.Mansouri, Mat.Abt.
geb.9.2.45 gest.9.8.80

Bochum

Otto Silberkuhl, MPK
geb.20.3.41 gest.13.6.80

S. Arto Vatanen, Wagenendm.
geb.4.11.56 gest.21.6.80

Peter Schröder, Wagenendm.
geb.3.10.40 gest.29.6.80

Herbert Schallert, Unterzusb.
geb.25.2.21 gest.1.7.80

Renate Pflug, Berufsausb.
geb.28.1.54 gest.3.7.80

W. v.Heymann, Werksanl.
geb.22.8.41 gest.10.7.80

Walter Syga, Werkz.u.Pr.Rep.
geb.1.4.27 gest.12.7.80

Bernhard Reiss, Werksanl.
geb.22.8.28 gest.21.7.80

Hans Mai, MPK Kdd.Werkst.
geb.11.5.34 gest.22.7.80

Rentner

Harro Krafft
geb.15.8.11 gest.17.5.80

August Frank
geb.24.12.09 gest.22.5.80

Gertrud Beer
geb.27.11.13 gest.1.6.80

Friedrich Lucas
geb.5.6.05 gest.1.6.80

Max Lehrke
geb.23.6.04 gest.3.6.80

Johann Rebel
geb.30.6.05 gest.3.6.80

Aenne Banger
geb.19.8.18 gest.7.6.80

Georg Schüßler
geb.6.4.11 gest.7.6.80

Friedrich Betz
geb.23.12.02 gest.8.6.80

Margerit Birnmeyer
geb.1.2.07 gest.9.6.80

Wilhelm Dietze
geb.2.12.09 gest.10.6.80

Karl Gottron
geb.3.8.05 gest.12.6.80

Anna Plhak
geb.19.6.18 gest.14.6.80

Wilhelm Hasenzahl
geb.27.5.11 gest.21.6.80

Friedel Herth
geb.26.5.26 gest.21.6.80

Sebastian Schaubruch
geb.24.7.08 gest.21.6.80

Karl Dietzsch
geb.28.10.19 gest.22.6.80

Gottfried Schad
geb.1.11.98 gest.22.6.80

Hans Demmerle
geb.11.4.06 gest.23.6.80

Friedrich Dingeldein
geb.29.11.02 gest.23.6.80

Karl Gerhardt
geb.16.12.02 gest.25.6.80

Friedrich A. Görisch
geb.12.5.28 gest.25.6.80

Franz Hardy
geb.18.11.01 gest.24.6.80

Ernst Orwatsch
geb.12.2.02 gest.26.6.80

Friedrich Strobel
geb.11.5.16 gest.26.6.80

Wilhelm Wesp
geb.9.9.02 gest.26.6.80

Ludwig Hess
geb.5.6.86 gest.28.6.80

Paul Lutz
geb.11.5.06 gest.28.6.80

Georg Rossmann
geb.27.7.08 gest.28.6.80

Hermann Weiland
geb.8.2.02 gest.28.6.80

Georg Stephan
geb.17.1.04 gest.29.6.80

Josef Meinlschmidt
geb.24.3.22 gest.1.7.80

Philipp Alles
geb.17.2.10 gest.2.7.80

Paul Dresler
geb.29.10.03 gest.2.7.80

Heiz Loge
geb.28.7.09 gest.3.7.80

Karl Roth
geb.22.3.12 gest.3.7.80

Hermann Becker
geb.23.9.07 gest.5.7.80

Philipp Jung
geb.3.3.08 gest.5.7.80

August Domke
geb.25.3.210 gest.6.7.80

Albert Bärsch
geb.25.12.09 gest.7.7.80

Jakob Knippenberg
geb.10.7.12 gest.7.7.80

Josef Vesely
geb.15.3.90 gest.7.7.80

Minna Wedel
geb.1.8.02 gest.7.7.80

Wilhelm Ernst
geb.22.7.09 gest.8.7.80

Karl Hofmann
geb.8.1.01 gest.8.7.80

Franz Melcher
geb.25.6.91 gest.8.7.80

Ludwig Benz
geb.19.1.07 gest.9.7.80

Alfred Gehler
geb.7.10.06 gest.10.7.80

Daniel Kromm
geb.31.5.04 gest.10.7.80

Ludwig Kabey
geb.26.9.17 gest.11.7.80

Rudolf Biebighäuser
geb.4.6.05 gest.14.7.80

Karl Hörning
geb.10.5.06 gest.15.7.80

Adam Kirchhöfer
geb.15.3.02 gest.16.7.80

Franz Bieger
geb.6.1.06 gest.16.7.80

Johann Hitzel
geb.24.10.00 gest.17.7.80

Mathias Köbel
geb.25.12.02 gest.24.7.80

Franz Kern
geb.12.5.04 gest.25.7.80

Karl Zang
geb.11.7.09 gest.26.7.80

Karl Zimmermann
geb.21.5.12 gest.27.7.80

Elisabeth Buyer
geb.11.3.08 gest.28.7.80

Georg Steffan
geb.16.8.32 gest.28.7.80

Hanna Lapp
geb.24.12.09 gest.29.7.80

Franz Köhler
geb.29.11.11 gest.30.7.80

Heinz Wolf
geb.26.5.00 gest.30.7.80

Kurt Barthel
geb.2.1.20 gest.2.8.80

Waltraud Skistims
geb.14.11.22 gest.2.8.80

Frieda Koser
geb.14.1.19 gest.3.8.80

Philipp Schmahl
geb.9.10.96 gest.3.8.80

Jakob M.Kissel
geb.8.6.96 gest.4.8.80

Arno Göhde
geb.3.6.00 gest.5.8.80

Jakob Kraft
geb. 12.12.1879 gest.9.8.80

Notfallmappe

Im Falle eines Falles ist es vielfach so, daß die Familie völlig überrascht und hilflos vor zahlreichen Problemen steht, beispielsweise nicht an die Konten des Verstorbenen kann,

nicht weiß, welche Versicherungen bestehen, welche Verbindlichkeiten und welche Vermögenswerte vorhanden sind, was damit geschehen soll, wer benachrichtigt werden muß – und vieles andere mehr.

Hier hilft eine sogenannte Notfall- und Nachlaßmappe, die Hinweise und Anweisungen enthält, was die Familie im Not- oder Todesfall zu tun hat. Eine solche Mappe, die uns zur Begutachtung vorlag (Bild), ist in zahlreiche Haupt- und Unterabteilungen gegliedert, enthält Tips und Hinweise, Formulare wie Testamentstexte, Briefe zur Meldung an diverse staatliche und private Versicherungen zur Wahrung der Fristen und Ansprüche, Anweisungen hinsichtlich Geld- und Immobilienvermögen, Kapitalanlagen und Schulden mit Berücksichtigung der Besonderheiten, die es jeweils gibt.

Die entscheidenden Vorteile solcher Mappen: man vergißt nichts und diejenigen, für die sie im Notfall bestimmt sind, finden sich dank der übersichtlichen Gliederung sofort zurecht; alle wesentlichen Unterlagen sind in ihr geordnet abgeheftet. Einzelheiten: Neuer Handels-Verlag, Hauptstr. 12, 8939 Bad Wörishofen.

WERK BOCHUM

AUSZUBILDENDE

Die ersten Schritte und der erfolgreiche Abschluß

Die Abteilung Berufsausbildung des Werkes Bochum kann für die Chronik des Werkes zwei Ereignisse melden: Am 1. August nahmen 128 gewerbliche Auszubildende und 15 Bürogehilfinnen die Arbeit auf. Am 15. August wurden 51 junge Mitarbeiter aus dem Ausbildungsverhältnis entlassen.

Die „Ersten Schritte" im Berufsleben – wir haben einige Stationen im Bild festgehalten – verliefen so: Begrüßung im Ausbildungsraum der Ausbildungswerkstatt, Einteilung in Berufsgruppen, Vorstellung der Meister, Anprobe beziehungsweise Ausgabe des Arbeitsanzuges, Zuweisung der Spinde, Empfang einer Schutzbrille, Rundgang durch das Gebäude der Abteilung Berufsausbildung, Zuweisung des Arbeitsplatzes, Empfang des Werkzeuges. Bei den Bürogehilfinnen verlief es etwas ruhiger, sie durften sich nach Begrüßung und kurzen Erklärungen gleich an den Schreibtisch setzen und in die Tasten der Schreibmaschine greifen. Für die gewerblichen Auszubildenden begann die Arbeit am Schraubstock.

Das wird nun der Rhythmus der nächsten Jahre sein: Ausbildung in der Werkstatt – später auch im Betrieb – Werksunterricht, Sport, Berufsschulunterricht. Wer sich anstrengt, kann es zu etwas bringen. Diese Erfahrung haben die Jungfacharbeiter und Bürogehilfinnen gemacht, die ihre Prüfung bestanden hatten und im Rahmen einer kleinen Feierstunde im Aufenthaltsraum der Ausbildungsstätte von den Pflichten als Auszubildende losgesprochen wurden. Nach dem offiziellen Teil mit Ansprachen und Aushändigung der Prüfungsdokumente folgte der aufgelockerte Teil mit gemeinsamem Essen.

U. Kabelitz und M. Ruff haben die Prüfung mit „Sehr gut" geschafft. Ihnen wurde vom Leiter des Werkes ein Buchgeschenk überreicht (Bild unten).

„Alles Gute, Günter..."

Der Vorsitzende des Betriebsrates Günter Perschke, wurde am 28. Juli 50 Jahre alt. Aus diesem Anlaß fand etwas später, am 18. August, im Sitzungszimmer des Betriebsrates im Bau D 8 eine Gratulationscour statt. Eigentlich nicht im Sinne von G. Perschke, aber er hat sich dann doch dem Willen seiner Freunde gebeugt.

Zu den zahlreichen Gratulanten zählten Abordnungen der verschiedensten Abteilungen des Werkes (unser Bild oben), Betriebsratskollegen aller Opelwerke und benachbarter Firmen, Vertreter der Gewerkschaften, Behörden, Parteien, Kirchen und Institutionen. Für die Stadt überbrachte Bürgermeister H. Kuhnert die Glückwünsche. Werksleiter W. Pihan gratulierte für das Werk Bochum, Vorstandsmitglied Dr. W. Schlotfeldt sprach im Namen der Geschäftsleitung herzliche Glückwünsche aus (unser Bild unten). Prominentester Gratulant war der Landesminister für Arbeit, Gesundheit und Soziales, Professor Dr. F. Farthmann. G. Perschke ist seit 1958 Betriebsratsvorsitzender. Ein „Kumpel" aus dem Betrieb sagte während der Feier schlicht und einfach: „Alles Gute, Günter!" Diesen Wünschen schließt sich die Redaktion an.

Ständchen

Im August war die niederösterreichische Trachtengruppe aus Sieding im Werk Bochum zu Gast. In der auffälligen Tracht von der Belegschaft beim Betriebsrundgang freudig begrüßt, spielte die Gruppe in der großen Pause vor dem D 1 noch zu einem Ständchen auf (Bild unten).

Fußballturnier

Vor einigen Wochen hat zwischen den Abteilungen Industrial Engineering der Werke Antwerpen, Rüsselsheim und Bochum ein Fußballturnier stattgefunden. Die Mitarbeiter der Abteilung Industrial Engineering unseres Werkes hatten dazu eingeladen. In ihren Händen lagen auch die Vorbereitungen und die Durchführung der Veranstaltung.

Es hat alles geklappt, das Wetter war gut, die Gäste sind auch neben den sportlichen Veranstaltungen auf ihre Kosten gekommen. Erster Sieger des Turniers wurde die Mannschaft aus Rüsselsheim, den zweiten Platz konnte Antwerpen belegen. Die Siege waren aber nicht entscheidend, wichtiger war das Kennenlernen untereinander. Die nach den Spielen im Parkhaus Hohenstein stattgefundene Feier hat dazu beigetragen. Es fand ein gemeinsames Abendessen statt, die Sieger wurden mit Urkunden ausgezeichnet und es konnte getanzt werden. Bei einer Tombola gab es viele Preise zu gewinnen.

Im nächsten Jahr richtet Industrial Engineering GM Antwerpen II das Fußballturnier aus. Der Kreis der Teilnehmer soll durch die Werke Kaiserslautern und Straßburg erweitert werden. Das Gruppenfoto entstand nach einem der Spiele (oben).

Die Mädchen-Riege.

Hochsprung: beste Leistung 1,80 m.

Beim Weitsprung.

Auszubildende und Meister am Start

Sportfest 1980 in Bochum ging gut über die Runden

An einem Sommertag um 7.30 Uhr. Auf dem Sportplatz „Am Hessenteich" in Bochum-Langendreer wird es lebendig. Riegeneinteilung, Durchsagen, Lockerungsübungen, Kampfrichter nehmen die Plätze ein – das Sportfest der Abteilung Berufsausbildung beginnt.

Mit dem Dreikampf geht es los: Laufen, Kugelstoßen, Weitsprung. Es folgen die Einzelwettbewerbe: 400 m, 1000 m, 1500 m Lauf und Hochsprung, und noch im Laufe des Vormittags beginnen die Fußballspiele. Neun Mannschaften kämpfen um den Wanderpokal. Ins Endspiel kommen die Mannschaften „MS II" und „EAL I". Nach hartem Kampf wird die Mannschaft „MS II" – Gruppe Meister Eilebrecht – Sieger.

Mittagspause. Die Abteilung Werksverpflegung ist mit kräftiger Erbsensuppe und Tee angerückt. Nachmittags folgt die Attraktion des Tages: Jugendvertretung und Betriebsrat spielen gegen die Ausbilder Fußball. Der Aufmarsch in Verkleidung bringt Stimmung ins Mini-Stadion. Beifall wechselt mit Pfiffen. Die Ausbilder siegen mit 3 : 2. Als Schiedsricher stellt sich H. Fornefeld von der Abteilung Arbeitssicherheit zur Verfügung.

Nachmittags ist Siegerehrung, krönender Abschluß des Festes. Es werden 72 Siegerurkunden, 4 Ehrenurkunden, 15 Bücher und 24 in der Ausbildungswerkstatt angefertigte Pokale überreicht. Die besten Leistungen im Dreikampf erreichten Sabine Miesch mit 2.066 Punkten und A. Sychold mit 3.014 Punkten. Bei den Ausbildern, die um das Mehrkampfabzeichen des DLV gekämpft haben, gibt es 1 x Gold, 2 x Silber und 4 x Bronze.

16.15 Uhr. Der Kampftag ist zu Ende. Der Krankenwagen der Feuerwehr brauchte nicht eingesetzt zu werden, alles ist gut verlaufen.

Besichtigung der Preise.

Interessierte Zuschauer auf der Tribüne während des Fußballspiels.

Die Attraktion: Fußballspiel Jugendvertreter/Betriebsrat gegen Ausbilder. Die Ausbilder siegten mit 3 : 2.

„Heiße Öfen" vor unserem Werkstor

Bei idealem Wetter veranstaltete der MSC Ruhr-Blitz e.V. auf dem Parkplatz vor dem Bau D 1 in Bochum-Laer den 11. ADAC RUHR-SLALOM um den „GROSSEN PREIS DER ADAM OPEL AG". Zahlreiche Zuschauer waren begeistert von dem unerwartet großen Starterfeld: 86 Fahrer hatten sich eingeschrieben und wollten die Punkte für die ADAC-Mobil-Trophy und Gaumeisterschaft erringen.

Der 1.210 Meter lange, sehr schnelle und übersichtliche Parcours wurde von dem ehemaligen deutschen Vize-Slalommeister Peter Look hervorragend abgesteckt. Für viele überraschend, zumal auch 4 Renault Alpine Gruppe 3 gemeldet waren, wurde Nicolaus Überfeld vom Team BAZ-Racing aus Hamm auf einem Opel Kadett zweifacher Sieger als bester Opel-Fahrer und in der Klasse 13, Gruppe 2 (1.600 - 2.000 ccm), Gesamtsieger, womit er den „Großen Preis der Adam Opel AG" gewann.

Die Sportkommissare waren der Meinung, daß die vorbildlich organisierte Veranstaltung und dieser Parcours in Zukunft auch als Deutscher Meisterschaftslauf gewertet werden sollte.

Das Foto unten zeigt N. Überfeld mit Sohn als Sieger mit den Pokalen neben dem erfolgreichen Kadett. Daneben J. Stiller, Verkaufskoordinator Bochum, der dem Sieger gerade den Lorbeerkranz umgehängt hat.

Personalien

H. Mehler

D. Nowak

H. Offele, Abteilung Berufsausbildung, ist nach 19jähriger Tätigkeit in den vorzeitigen Ruhestand getreten. Als sein Nachfolger wurde H. Mehler zum Leiter der Lehrwerkstatt ernannt. Er berichtet dem Leiter der Opel-Berufsausbildung Bochum, H. Plattfaut.

Im Zusammenhang mit der Versetzung von S. Näser zu General Motors GmbH Berlin ist folgende Organisationsänderung im Bereich der Hauptabteilung Produktionsvorbereitung Werk I in Kraft getreten: D. Nowak, bisher Nachtschichtbetriebsleiter, wurde zum Leiter Planung und Verwaltung Produktionsvorbereitung Werk I ernannt. Er berichtet an A. Sattler, Hauptabteilungsleiter Produktionsvorbereitung Werk I.

In wenigen Zeilen

Eine Gruppe von deutschen und türkischen Vertretern der Rentenversicherungsträger, die bei der Bundesknappschaft in Bochum eine Arbeitstagung durchgeführt hatten, haben kürzlich im Rahmen ihrer Tagung unser Werk besichtigt.

Die Theater in Bochum, Dortmund, Essen und Gelsenkirchen haben mit der Spielzeit 1980/81 begonnen. Verbilligte Karten – in Bochum beträgt die Ermäßigung jetzt sogar 37 Prozent – können wie bisher bei der Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Ruf 2407, bestellt werden. Der Theaterplan hängt an den Anschlagtafeln wieder aus.

Für das am 1. Oktober beginnende Winterhalbjahr wurden uns die Sportplätze für den Ausgleichssport durch die Stadt Bochum neu zugewiesen. Auskunft über die Benutzungsmöglichkeiten und Vergabe durch die Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Ruf 2407.

Neue Informationsfilme mit dem Titel „Sicher ist Sicher", Format Super 8 mit Magnetton, können neben weiteren Filmen bei der Sozialabteilung kostenlos ausgeliehen werden.

Blutspendeaktion

In der Zeit vom 29. bis 30. September im Werk II und vom 6. bis 8. Oktober im Werk I führt das Deutsche Rote Kreuz wieder eine Blutspendeaktion durch. Die Belegschaft wird zur Blutspende aufgerufen. Für die Teilnehmer an der Blutspendeaktion liegen an den Werkstoren Meldekarten aus. Die Karten geben die Vorgesetzten an die Personalabteilung weiter. Sie werden mit einem entsprechenden Termin versehen und an die Abteilungen zurückgegeben. Weitere Einzelheiten sind den Werksanschlägen und Handzetteln des Deutschen Roten Kreuzes zu entnehmen.

Ende des Bochum-Teils

Werk Kaiserslautern wird zügig ausgebaut

OPEL POST-Gespräch mit dem Leiter des Werkes Kaiserslautern H. P. Klein und dem Betriebsratsvorsitzenden K. Guthy über die Werkserweiterung in Kaiserslautern und die darüber entstandene Diskussion.

OPEL POST: *Herr Klein, Herr Guthy, vor diesem Gespräch, für das Sie sich freundlicherweise zur Verfügung gestellt haben, sind wir kurz durch das Werk gefahren und durch verschiedene im Bau befindliche Hallen gegangen. Wer an das Werk Kaiserslautern vor noch zwei oder drei Jahren denkt, sieht sich jetzt einer fast schon atemberaubenden Entwicklung gegenüber, einer Expansion gewaltigen Ausmaßes. Wir denken dabei vor allem an den neuen Motorenbau und die Erweiterung des Preßwerkes. Herr Klein, wollen Sie bitte mit ein paar Einzelheiten das Gesamtbild abrunden beziehungsweise etwas Grundsätzliches dazu sagen?*

KLEIN: Als Leiter des Opel-Werkes in Kaiserslautern sehe ich unsere wichtigste Aufgabe hier vor Ort darin, die neuen Produktionsstätten mit Leben zu erfüllen. Hierzu brauchen wir Mitarbeiter. Die oft genannte Zahl von zusätzlich 3.000 Leuten in unserem Werk ist für diesen Wirtschaftsraum von großer Bedeutung. Die technische Ausstattung und die organisatorischen Maßnahmen erfordern ein umfangreiches, bereits begonnenes Ausbildungsprogramm, weil hohe Qualifikation notwendig sein wird, mit den neuen Einrichtungen, Anlagen und Maschinen wirtschaftlich und qualitätsbewußt zu produzieren. Wir haben mit diesem Programm bereits begonnen und können heute schon sagen, daß die fachliche Qualifikation einer großen Zahl von Mitarbeitern dadurch erheblich verbessert wird. In diesem Zusammenhang möchte ich noch erwähnen, daß in Voraussicht auf diese Projekte unsere Lehrwerkstatt erheblich erweitert wurde.

OPEL POST: *Ist auf Grund der Gesamtlage eigentlich beabsichtigt, diese Investitionen einzuschränken oder den Ausbau zeitlich zu strecken?*

KLEIN: Nein. Der Generaldirektor hat mehrfach in der Öffentlichkeit davon gesprochen, erst kürzlich wieder, daß die vorgesehenen Planungsvorhaben trotz der derzeitigen Absatzlage ungekürzt fortgesetzt werden. Wie Sie sich heute überzeugen konnten, ist dies in der Tat der Fall. Gleichzeitig konnten Sie sich überzeugen, daß eine große Anzahl mittlerer und kleinerer Unternehmen aus diesem Raum in erheblichem Maße an diesen Projekten beteiligt sind und dies sicher auch zukünftig zur Stärkung der Wirtschaft in der näheren und weiteren Umgebung beitragen wird. Die Investitionen im Werk Kaiserslautern sind ein Teil des Gesamt-Investitionsprogrammes von sechs Milliarden DM. Die seitherige Arbeitsfläche in unserem Werk wird insgesamt um 140.000 m^2 erweitert. Die Anzahl technischer Einrichtungen, Maschinen und Anlagen wird mehr als verdoppelt mit dem höchsten Grad der technischen Entwicklung.

Im Gespräch: H. P. Klein, K. Guthy und K. H. Mai (von rechts).

OPEL POST: *Herr Guthy, wie sehen Sie als Betriebsratsvorsitzender des Werkes Kaiserslautern diese Entwicklung? Gibt es Einwände oder Bedenken von seiten des Betriebsrates – oder eine klare Zustimmung zu diesen Investitionen?*

GUTHY: Die Antwort kann schnell gegeben werden. Da es sich hier um Dauerarbeitsplätze handelt, die für dieses strukturschwache Gebiet von größter Bedeutung und notwendig sind, begrüßen wir als Betriebsrat diese Investition in Kaiserslautern.

OPEL POST: *Herr Guthy, ergänzend dazu die Frage nach der personellen Situation. Wieviel Leute werden benötigt beziehungsweise werden es bei Anlauf der neuen Anlage sein – und: hat der hiesige Arbeitsmarkt noch Luft?*

GUTHY: Wir gehen davon aus, daß die vorgesehene Zahl von etwa 3.000 neuen Mitarbeitern, von denen Herr Klein eben sprach, beibehalten wird, so daß wir bei Anlauf der neuen Anlage Ende 1981 mehr als 7.000 Werksangehörige in Kaiserslautern haben werden. Und auf Ihre Frage, ob im hiesigen Arbeitsmarkt noch Luft vorhanden ist, kann ich nur darauf hinweisen, daß in unserer Personalabteilung ca. 4.500 Bewerbungen vorliegen. Im übrigen liegt hier im Raum Kaiserslautern die Arbeitslosenquote über dem Bundesdurchschnitt.

OPEL POST: *Herr Klein, mehr als 7.000 Mitarbeiter Ende 1981, das heißt eine Steigerung um, warten Sie ... um rund 200 Prozent seit Inbetriebnahme des Werkes Kaiserslautern im Jahre 1966. Da reichen doch die Sozialeinrichtungen, die Parkplätze und vieles andere mehr gar nicht aus. Wird auch auf diesem Sektor investiert?*

KLEIN: Das versteht sich bei Opel von selbst. Dabei können wir darauf hinweisen, daß die Erweiterung unserer Werksküche, der Kantinen, der Sanitätsstation, der Wasch- und Umkleideräume, der Parkplätze und so weiter linear mit dem Gesamtprogramm einhergeht, wobei auch hier gesagt werden kann, daß die mo-

Das neue Motorenwerk in Kaiserslautern noch in der Bauphase; doch schon werden im Inneren Maschinen und Anlagen installiert. Der Bau ist 294 m lang und 181 m breit.

dernsten Gesichtspunkte bis ins Detail beachtet werden und teilweise über die gegebenen Vorschriften und gesetzlichen Bestimmungen hinausgegangen wird, um auch auf diesem Sektor zur Arbeits- und Lebensqualität beizutragen.

OPEL POST: *Herr Klein, in diesem Zusammenhang ergänzend eine andere Frage: Sie wissen, daß die beabsichtigte teilweise Verlagerung von Komponenten von Rüsselsheim nach Kaiserslautern im nächsten Jahr Diskussionen ausgelöst hat. Der Rüsselsheimer Betriebsrat sieht dieser Verlagerung mit Sorge entgegen, wobei er hauptsächlich an wegfallende Arbeitsplätze denkt. Wie sehen Sie das?*

KLEIN: Zunächst muß die Fragestellung „beabsichtigte Verlagerung von Komponenten von Rüsselsheim nach Kaiserslautern" korrigiert werden. Die in Kaiserslautern zu fertigenden Teile und Aggregate sind alle Neukonstruktionen, wie sie seither noch nicht produziert wurden. Davon abgesehen kann es sich bei dieser Diskussion nur um die Motorenfertigung handeln, und hier kann ich auf die Versicherung des Generaldirektors hinweisen, daß in Rüsselsheim, insgesamt gesehen, keine Mitarbeiter entlassen werden müssen.

OPEL POST: *In dem Brief des Generaldirektors an die einzelnen Mitarbeiter vor den Werksferien wurde die Notwendigkeit des neuen Motorenbaus begründet; es hieß dazu unter anderem, und man sollte diese Sätze noch einmal in Erinnerung rufen: „Die Produktion der neuen Motoren in Kaiserslautern ist eine Notwendigkeit aus technischer und wirtschaftlicher Sicht. Weil der neue Motor auf den Einrichtungen im M 55 in Rüsselsheim nicht gefertigt werden kann, mußte für ihn eine neue Maschinen-Ausstattung geplant werden. Mit dieser Entscheidung haben wir es uns nicht leicht gemacht, denn das Problem, für einen Teil der im M 55 beschäftigten Mitarbeiter neue Arbeitsplätze zu finden, wurde natürlich von Anfang an erkannt. Es war zu keinem Zeitpunkt geplant, diese Mitarbeiter zu entlassen; wir sehen auch unter der heute erkennbaren Marktentwicklung keine Schwierigkeiten, ihnen andere Arbeit im Werk Rüsselsheim anzubieten. Das gleiche gilt auch für eine Anzahl von Mitarbeitern, die zur Zeit in der Getriebe- und Achsenfertigung tätig sind . . . " Herr Guthy, Sie als Betriebsrat berührt das ja ganz besonders. Was sagen Sie zu dieser Diskussion?*

GUTHY: Diese Diskussion habe ich, hat der gesamte Betriebsrat in Kaiserslautern verständlicherweise mit großem Interesse verfolgt, wobei ich darauf hinweisen darf, daß die Investitionen in Kaiserslautern nur 1/6 der Gesamtinvestitionen betragen und sich somit die Problemstellung relativiert. Was die zukünftige Produktion von Komponenten in Kaiserslautern betrifft, hat Herr Waters, wie Sie eben noch einmal bestätigten, ja erklärt, daß kein Werksangehöriger dadurch seinen Arbeitsplatz bei Opel verlieren soll.

OPEL POST: *Auch einige Politiker haben sich in dieser Frage zu Wort gemeldet. Hier in Rheinland-Pfalz positiv, in Hessen nicht ganz so; grundsätzlich geht die Kritik dahin, daß einzelne Bundesländer sich mit Hilfe von Subventionen Produktionsstandorte sichern oder die Expansion bestehender Werke betreiben würden, was zu Lasten der Steuerzahler ginge. Man denkt dabei an den sogenannten Länderfinanzausgleich. Wollen Sie auch dazu etwas sagen, Herr Klein, Herr Guthy?*

KLEIN: Wie im allgemeinen Bereich des Lebens, so gibt es auch in dieser Frage klare gesetzliche Bestimmungen, die nicht ohne Grund erlassen wurden. Unser Unternehmen bewegt sich selbstverständlich im Rahmen dieser Gesetze, und ich bin der Meinung, daß man Gesetze und Vorschriften, je nach der politischen oder wirtschaftlichen Situation, nicht heute so und morgen anders auslegen oder versuchen sollte, sie zu umgehen. Im übrigen, was für andere Unternehmen gilt, muß auch für die Adam Opel AG gelten.

OPEL POST: *Und Sie Herr Guthy, was sagen Sie zu diesem Punkt?*

GUTHY: Dieses System des Länderfinanzausgleiches wurde ja unter anderem geschaffen, um strukturschwachen Ländern zu helfen, Industrien anzusiedeln und Arbeitsplätze zu schaffen, um dann eben nicht mehr sozusagen „am Rockzipfel der reicheren Länder zu hängen". Solange es keine andere, bessere Methode gibt, wird es wohl auch weiterhin Diskussionen zwischen Politikern zu diesem Thema geben. Für uns hier hat sich dieser Länderfinanzausgleich jedenfalls positiv ausgewirkt, denn ohne diese Einrichtung sähe es in der Region Westpfalz recht trübe aus.

OPEL POST: *Klare Aussagen, die die Gegebenheiten nüchtern und sachlich sehen. Abschließend, meine Herren, kann man feststellen, daß das Werk Kaiserslautern sich im Aufwind befindet, seine Bedeutung innerhalb der Organisation stark gewachsen ist und noch wächst und für die Region Westpfalz ein wirtschaftlich und arbeitsmarktpolitischer Faktor erster Ordnung geworden ist. Herr Klein, Herr Guthy, vielen Dank, daß Sie unsere Fragen so offen beantwortet haben.*

OPEL IN ZAHLEN

		1975	1976	1977	1978	1979	Veränderung 1978 zu 1979
JAHRESPRODUKTION	Einheiten	657.539	921.696	925.167	956.455	968.466	+ 1,3 %
Durchschn. Tagesproduktion	Einheiten	2.918	3.809	3.918	4.054	4.258	+ 5,0 %
Anteil an der deutschen Automobilproduktion	%	20,6	23,8	22,5	22,8	22,8	± 0
ABSATZ	Einheiten	688.810	925.992	920.659	970.255	952.357	- 1,8 %
davon im – Inland	Einheiten	392.140	488.415	498.063	532.104	460.678	- 13,4 %
– Ausland	Einheiten	296.670	437.577	422.596	438.151	491.679	+ 12,2 %
Exportanteil	%	43,1	47,3	45,9	45,2	51,6	+ 14,2 %
Anteil an den Inlandszulassungen – PKW	%	18,1	20,2	19,2	19,4	18,0	- 7,2 %
– PKW/LKW	%	17,4	19,2	18,4	18,4	17,0	- 7,6 %
UMSATZERLÖSE	Mill. DM	6.245,0	8.804,3	9.166,9	10.641,9	10.918,9	+ 2,6 %
MITARBEITER (Jahresende)		53.130	58.421	60.869	64.844	67.360	+ 3,9 %
davon in – Rüsselsheim		33.414	36.290	38.102	42.168	42.518	+ 0,8 %
– Bochum		17.077	19.014	19.136	18.671	20.119	+ 7,8 %
– Kaiserslautern		2.445	2.920	3.435	3.812	4.531	+ 18,9 %
– Zweigniederlassung Berlin		194	197	196	193	192	- 0,5 %
– ausl. Mitarbeiter		10.210	12.356	13.286	15.949	16.120	+ 1,1 %
Stundenlohn, Durchschnitt – Opel	DM	12,47	13,29	14,27	15,11	15,77	+ 4,4 %
– Industrie	DM	9,85	10,49	11,27	11,88	12,55	+ 5,6 %
Monatsverdienst der Lohnempfänger im Durchschnitt	DM	2.305,19	2.531,75	2.624,25	2.776,73	2.883,54	+ 3,8 %
JAHRESABSCHLUSS (Kurzfassung)							
Personalaufwand	Mill. DM	1.858,4	2.287,9	2.543,8	2.951,7	3.150,3	+ 198,6
davon Sozialleistungen	Mill. DM	854,6	979,5	1.110,1	1.380,3	1.464,6	+ 84,3
Sachanlagen – Investitionen	Mill. DM	293,1	310,2	448,7	798,1	1.015,8	+ 217,7
– Abschreibungen	Mill. DM	407,4	289,1	328,3	456,8	706,9	+ 250,1
Grundkapital	Mill. DM	950,0	950,0	950,0	950,0	950,0	
+ Rücklagen	Mill. DM	786,8	690,5	860,1	976,9	1.103,1	+ 126,2
= Eigenkapital	Mill. DM	1.736,8	1.640,5	1.810,1	1.926,9	2.053,1	+ 126,2
Steuern vom Einkommen, Ertrag und Vermögen	Mill. DM	83,1	363,0	555,2	462,2	412,8	- 49,4
Jahresüberschuß	Mill. DM	49,7	765,0	339,5	492,0	253,1	- 238,9
Bilanzgewinn	Mill. DM	49,7	911,0	170,0	492,0	127,0	- 365,0
Dividende	Mill. DM	-	911,0	-	492,0	-	-

Dieser Opel-Zahlenspiegel ergänzt die Aussagen des Geschäftsberichtes für 1979.