



Der neue Ascona – hier die fünftürige SR-Version – fand bei seiner Einführung in der Öffentlichkeit eine sehr gute Aufnahme. (Siehe die Pressestimmen.) Auf der vor einigen Tagen am 17. September begonnenen Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt ist unser neues Modell Mittelpunkt des Opel-Standes in Halle 5. Der Bundespräsident gab dem Ereignis die Ehre und eröffnete die IAA am Donnerstag vergangener Woche. Wenn sie am 27. September zu Ende geht, wird ein neuer Besucherrekord erwartet. (Einzelheiten in der nächsten Ausgabe.)

VOR 70 JAHREN FING ES AN

Unsere Berufsausbildung hat eine lange Tradition...

Wie bereits in anderem Zusammenhang erwähnt, besteht die Berufsausbildung im Werk Rüsselsheim jetzt 70 Jahre. Aus diesem Anlaß hier ein kurzer Abriß der Geschichte dieser wichtigen Einrichtung unseres Unternehmens, die auf das Jahr 1911 zurückgeht.

Bereits vor 1911, dem eigentlichen Jahr des Beginns einer systematisierten Lehrlingsausbildung bei Opel, wurden in Rüsselsheim junge Leute ausgebildet, was zum Beispiel aus einem handgeschriebenen Lehrvertrag aus dem Jahre 1894 zu entnehmen ist. Inhalt und Ablauf der Ausbildung lagen damals noch allein im Ermessen des Lehrherrn, die Lehrlinge wurden einem Lehrgesellen zugeteilt, und es blieb ihnen weitgehend überlassen, was sie „ihrem Lehrgesellen“ an Fertigkeiten abschauten.

Außerdem spielte es für den Lehrling eine große Rolle, inwieweit „sein Lehr-

geselle“ in der Lage war, Theorie und Praxis an ihn weiterzugeben. Festgelegte Lerninhalte oder gar eine staatliche Aufsicht gab es in jener Zeit noch nicht. Erst nach 1911 – beschleunigt durch die Gründung der Opel-Werksberufsschule im Jahre 1913 – entwickelte sich eine geordnete systematische Ausbildung.

1937 bereits 200 Lehrlinge

Eine im Jahr 1932 erschienene „Richtlinie über die Gesamt-Lehrlingsausbildung bei der Adam Opel Aktiengesellschaft“ enthielt bereits genaue Angaben über die Lerninhalte, die Dauer der Lehrzeit und die sozialen Einrichtungen jener Zeit. 1937 gingen in Rüsselsheim jährlich schon mehr als 200 junge Menschen in die Lehre. Nach staatlich anerkannten Ausbildungsplänen wurden insgesamt in 12 gewerblich-technischen sowie in kaufmännischen Berufen in der Lehrwerk-

statt, im Betrieb und in der Werksberufsschule ausgebildet.

Im letzten Krieg zerstört

1944 wurde die inzwischen vergrößerte und modernisierte Lehrwerkstatt bei einem Bombenangriff zerstört, doch schon bald nach Kriegsende begann der Wiederaufbau; 1950 konnte die neue Lehrwerkstatt im H 32 ihrer Bestimmung übergeben werden. Seit Mitte der sechziger Jahre befinden sich Lehrwerkstatt, kaufmännische Ausbildung und Werksberufsschule in unmittelbarer Nähe zueinander im vorderen Teil des Werkes.

Lernzielorientierte Ausbildung

Die Entwicklung blieb nicht stehen, 1978 begann man bei Opel mit der lernzielorientierten Ausbildung. In den Lernzielen wird für alle Berufe genau beschrieben, was der Lernende wissen beziehungsweise können muß und wie gut und unter welchen Bedingungen das Gelernte gezeigt werden soll. Das Lernen allein steht im Vordergrund, die Verbindung zur späteren Tätigkeit im Betrieb schaffen heute eine Lehrgangs- und projektorientierte Ausbildung sowie die Versetzung eines großen Teils der Auszubildenden in den Betrieb. Die Beurteilung der Leistungen erfolgt am Ende eines jeden Ausbildungsabschnittes; sie wird ebenfalls an den Lernzielen orientiert.

Entwicklung wird weitergehen

Unbelastet von aller Tradition geht unsere Berufsausbildung in ein neues Jahrzehnt; auch auf dem Gebiet der Berufsausbildung wird die Entwicklung weitergehen, jedoch – genau wie in der Vergangenheit – werden auftauchende Probleme gemeistert werden mit dem Ziel, den jungen Menschen eine gute und solide Ausbildung für den Start ins Berufsleben mit auf den Weg zu geben. G.E.



Unterricht in Datenverarbeitungslehre bei den auszubildenden Industriekaufleuten. Diplom-Handelslehrer Günter Engemann von der Rüsselsheimer Werksberufsschule erläutert gerade die Informationsverarbeitung an einem Demonstrationsmodell. (Zu unserem Bericht oben.)

PRESESTIMMEN

„ASCONA – ein ganz großer Wurf“

Aus der Fülle der Pressestimmen, die nach der Vorstellung des neuen ASCONA den Blätterwald füllten, im folgenden eine Auslese:

Unerhört spritzig

Nach 2.000 Testkilometern kreuz und quer durch Europa weiß ich: Der neue Ascona ist ein ganz großer Wurf von Opel. Der neue 1600er Motor ist unerhört spritzig. Durch den Frontantrieb läßt sich der Ascona noch sportlicher fahren als der schon gute Vorgänger.

Der Motor hält Drehzahlen über 6.000 U/Min. klaglos aus, bleibt leise. Im Schweizer Jura-Gebirge ließ ich den Ascona immer schneller in eine Kurve laufen, die sich gefährlich verengte. Mit seiner präzisen Lenkung zog er

herum wie an einer Schnur gezogen. Er brach nie aus. Auf der ausgeleierten alten Autobahn zwischen Mannheim und Walldorfer Kreuz fuhr ich Vollgas: Die neue Verbundlenker-Hinterachse verhinderte jedes Schwimmen, wo andere Autos stolpern. Zwischen Dijon und Straßburg rollte ich sanft, gleichmäßig Tempo 120. Der Motor verbraucht dann so wenig, daß ich mit dem 61-Liter-Tank gut 800 Kilometer weit gekommen wäre... (BILD)

Auf Antrieb

Gemeinsam ist allen Asconas der Frontantrieb mit Quermotor und modernem Fahrwerk. Wie vorher beim kleineren Opel Kadett haben die Opel-Ingenieure die Umstellung auf Antrieb hinbekommen: Ein komfortables Mittelklasse-Auto, nicht zu weich gefedert, leicht zu bedienen, zweckmäßig eingerichtet und dabei wirtschaftlich. Wer seinen Gasfuß unter Kontrolle hat, wird nicht mehr als zehn Liter pro hundert Kilometer verbrauchen... (STERN)

Weitere Pressestimmen auf Seite 2



Viel Prominenz nahm am 7. September an der Einweihung neuer Produktionsanlagen (hauptsächlich Motorenbau und Erweiterung des Preßwerkes) in unserem Werk Kaiserslautern teil, unter anderem der Regierungschef von Rheinland-Pfalz, der Oberbürgermeister der Stadt, Repräsentanten des öffentlichen Lebens, der Generaldirektor, Vorstandsmitglieder, Vertreter des Aufsichtsrates und des Betriebsrates. Wir berichten darüber auf Seite 7 dieser Ausgabe. (Auf dem Bild eine der neuen Pressenstraßen im erweiterten Preßwerk von Kaiserslautern.)

RUDI HAHN

„Kilometerpauschale erhöhen!“

In einem Gespräch mit der Werkzeugzeitung betonte Gesamtbetriebsrats-Vorsitzender Rudi Hahn die unbedingte Notwendigkeit der Erhöhung der Kilometer-Pauschale. Man schließe sich damit ähnlicher Forderungen von Gewerkschaften, Verbänden u.s.w. an. Hahn dann weiter:

„Gerade in unserem Unternehmen mit seinen vielen Pendlern ist diese Forderung zwingend. Allein die Mitarbeiter in Rüsselsheim kommen zu zwei Drittel aus Gebieten bis zu 60 Kilometer vom Werk zur Arbeit, vielfach aus Gegenden, wo es keine direkten und schnellen Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt; sie sind also auf das Auto angewiesen.“

Diese Kollegen sind über die ständigen Benzinpreiserhöhungen verbittert, die ihr Einkommen erheblich schmälern. Hinzu kommt, daß die Bildung von Fahrgemeinschaften, wie sie ständig gefordert werden und was ja auch vernünftig ist, in vielen Fällen gar nicht oder nur sehr schwer möglich ist, weil das Einzugsgebiet, in dem die Opeler allein hier in Rüsselsheim wohnen, rund 700 Gemeinden umfaßt.

Deshalb unser erneuter Appell an die Verantwortlichen in Bonn, dieses Problem nicht noch länger auf die „lange Bank“ zu schieben, sondern die Pauschale anzuheben oder ein anderes Rezept zur Lösung des Pendlerproblems zu finden.“

PRESSEEMPFÄNGE

Das Geschehen am Rande

Vor jedem „Stapellauf“ eines neuen Modells wird es Fachjournalisten aus ganz Europa vorgestellt, die nach der Präsentation ausgiebig Gelegenheit haben, den neuen Wagen zu testen. So auch jetzt im August, als rund 800 Presseleute aus dem In- und Ausland in verschiedenen Gruppen zur Ascona-Vorstellung kamen. Ort der Handlung: das Forsthaus Gravenbruch bei Offenbach und der Spessart als Testgelände. In der „Frankfurter Allgemeinen“ wurde bei dieser Gelegenheit auch einmal hinter die Kulissen solcher Empfänge geschaut. Hier ein Auszug aus einem längeren Bericht:

Täglich um 17.30 Uhr macht H.P. Claus, Leiter der Presseabteilung der Adam Opel AG in Rüsselsheim, im Foyer des Hotels Gravenbruch die Honneurs. Hatten Sie einen guten Flug? Haben Sie den Weg gut gefunden? Die Pressemappe finden Sie heute abend in Ihrem Zimmer. Dutzende von Journalisten bevölkern bereits die Hotelhalle. Später wird dann in einer Multivisions-Schau und dann mit blitzblanken Originalen die jüngste Schöpfung präsentiert...

Seit zwei Wochen läuft die „Modellvorstellung“, jagt ein Presseempfang den anderen. An die achthundert Journalisten aus dem In- und Ausland werden umschichtig durch ein Informationsprogramm mit Probefahrt geschleust. Während sich die Vorgänger noch für die Heimreise stärken und den Opel-Fachleuten die letzten Drehzahlgeheimnisse entlocken, treffen in Gravenbruch schon wieder die nächsten Berichterstatter ein.

Fünf Jahre, heißt es, dauert die Entwicklung eines neuen Automobils. Halb so viel Zeit braucht die Presseabteilung in der Regel zur Vorbereitung der Präsentation. Dieses Mal, berichtet Claus, habe man sehr spät angefangen, erst vor einem Jahr. Dafür hat das Dutzend Mitarbeiter der Presseabteilung dann wochenlang Überstunden gemacht. Frau Roderer, (Sekretärin von H.P. Claus), ging oft erst um Mitternacht aus dem Büro. Da waren Hunderte von Einladungen zu versenden, Rückantwortkarten auszuwerten, Fahrkarten zu ordern, Führerscheinnummern zu notieren, Berge von Informationsmaterial zusammenzustellen,

Zimmer zu reservieren. Monate vorher haben die Technikspezialisten bereits eine kurvenreiche Fahrtroute durch den Spessart ausgekundschaftet, die die Journalisten später mit minutiösen Kilometerangaben in ihrer Streckenbeschreibung finden werden.

Es ist lange her, daß die Präsentation eines neuen Modells ein lokales Rüsselsheimer Ereignis war. Vor zwanzig Jahren glitten die brandneuen Straßenkreuzer noch, vielbestaunt von den Bürgern der Opel-Stadt, aus dem alten Portal am Bahnhof, nachdem sie zuvor über die Holperstrecken des kleinen Prüffeldes innerhalb des Werksgeländes gehetzt worden waren. Diese Dimensionen sind längst gesprengt. Automobilproduzenten wetteifern mit immer attraktiveren Reisezielen und Probestrecken um die Gunst der schreibenden Zunft...

Neuerdings jedoch bleibt man wieder im Land, nährt sich redlich (und gut) in Mainz oder Frankfurt und testet die Straßensituation auf holprigen Dorfstraßen im Hunsrück oder Spessart. Die Bauern zwischen Jossgrund und Langenprozelten werden nicht schlecht gestaunt haben, als in den letzten Tagen stets um die gleiche Zeit eine Armada von ungewohnten Aussehen an ihren Äckern und Wiesen vorbeirauschte. Was auch immer die kritische Fachwelt ihnen zugemutet hat, am nächsten Morgen stehen die Testfahrzeuge wieder frisch gewaschen, ohne ein Stäubchen im Aschenbecher, zur erneuten Erprobung bereit, als seien sie soeben vom Band gerollt.

Was die Motorjournalisten als willkommene Abwechslung empfinden, wird für die Gastgeber zum Härtesten. Jeden Tag das gleiche Programm, die gleichen Fragen. Und keinen Tag vor dem Morgengrauen ins Bett. Auch Nachteulen wollen unterhalten sein. Um ein Haar wäre in der nächsten Woche die ganze schöne Schau ins Wasser gefallen. Die Regenfluten, die über dem Rhein-Main-Gebiet niedergegangen waren, hatten auch die Außenanlagen des Hotels Gravenbruch nicht verschont. Aber das kann doch einen PR-Mann nicht erschüttern: Die Opel-Werkfeuerwehr rollte an und legte die Halle trocken... H.B.

struierte, aber offensichtlich gut abgestimmte Fahrwerk fügen sich zu einem harmonischen Gesamtbild zusammen — der neue Ascona hat sicherlich alle Voraussetzungen, um ebenso wie seine Vorgänger zu einem Bestseller zu werden... (AUTO, MOTOR, SPORT)

Gesicherter Verkaufserfolg

Der neue Ascona ist dem Passat sehr ähnlich, bietet den Insassen aber nicht das Gefühl, in einem Leichtbau-Auto zu sitzen. Der Ascona fährt sich wie ein schwerer Qualitätswagen und hat eine Verarbeitung, wie sie manche Edel-Marke nicht vorweisen kann. Schon das dürfte dem neuen Opel einen Verkaufserfolg sichern... (WELT)

Einsame Spitze

Doch schließlich, um es gleich vorweg zu sagen, waren beide schon nach kurzer Testfahrt helllauf begeistert von dem brandneuen Hit aus Rüsselsheim, den sie im Auftrag von NEUE REVUE über steile Pisten und holprige Schotterstrecken jagten... Ob 1,3 oder 1,6 Liter, ob Fließheck oder Stufenheck — Opels Neuer ist ein gelungener Wurf, darin waren sich Margot und Lutz Haas einig. Als sie dann noch erfuhren, wie reparaturfreundlich dieser Wagen



Pressevorstellung: Nach Präsentation und Produktfilm beginnt die Prüfung im Detail.

ist (Kupplungswechsel ohne Motorausbau, Kerzenwechsel in wenigen Sekunden, Stoßdämpferwechsel ohne Ausbau des Federbeins möglich) — da stand ihr Urteil endgültig fest: „Dieses Auto ist einsame Spitze!“... (NEUE REVUE)

Zeug zum Senkrechtstarter

Der Name ist geblieben, doch das Auto ist neu bis ins kleinste Detail: Opel präsentiert in diesen Tagen den ersten Ascona mit Frontantrieb. Dem verbrauchsbewußten Käufer eines Mittelklassewagens scheint er geradezu auf den Leib geschneidert. Schon nach einem ersten Probegalopp kreuz und quer durch den Spessart läßt sich sagen: Mit dem neuen Ascona ist Opel, ähnlich wie beim Kadett, ein großartiger Wurf gelungen!... Der Fall scheint klar: Rüsselsheims jüngster Sproß hat das Zeug zum Senkrechtstarter. Auf der IAA in Frankfurt dürften sich viele die Nase an ihm plattdrücken... (ABENDPOST/NACHTAUSGABE)

Könnte Volltreffer sein

Acht Jahre Entwicklungszeit also für den neuen Wagen, in der sich mehr und mehr die Gewißheit verdichtete, daß möglicherweise dieser Wagenklasse die absehbare Zukunft gehören würde. Insofern könnte dieser Ascona, der auch vom Preis her ein echtes und wichtiges Volksauto war und sein wird, eine Art Volltreffer darstellen — was lediglich die künftigen Käufer noch zu bestätigen hätten (STUTTGARTER ZEITUNG)

(Aus Platzgründen konnte nur eine Auswahl aus einer Vielzahl von Pressestimmen veröffentlicht werden.)

KURZ NOTIERT

Treffen der Führungskräfte

Knapp 600 Führungskräfte des Unternehmens hatten „ihre“ Ascona-Vorstellung am 4. September in der Mainzer Rheingoldhalle. Der neue Ascona-Film, Referate sowie eine erste „Tuchfühlung“ mit dem im Foyer der Rheingoldhalle ausgestellten neuen Modell mit seinen verschiedenen Versionen bildeten den Rahmen des Programms, in dessen Mittelpunkt ein Grundsatzreferat des Generaldirektors über die wirtschaftliche Lage allgemein und der des Unternehmens im besonderen stand, untermauert mit Zahlen, Daten und Fakten sowie der erwarteten Zukunftsentwicklung. In verschiedenen Darlegungen ging es in anderen Referaten um die Opel-Planungsstrategie, die technische Entwicklung und die neuen Konstruktionskonzepte sowie unsere Bemühungen zur Benzinverbrauchsreduzierung. Darüber hinaus wurde unter anderem referiert über die PR-Aktivitäten sowie die Anstrengungen von Verkauf und Marketing zur Unterstützung der Händlerbemühungen. In den Pausen bot sich Gelegenheit zu einem regen Gedankenaustausch zwischen der Führungsmannschaft aus Rüsselsheim, Bochum, Kaiserslautern und Berlin.

Große Produktschau

Auf Wunsch der Geschäftsleitung sollte allen Mitarbeitern des Unternehmens, deren Angehörigen sowie Freunden und Bekannten im Rahmen einer großen Sonderausstellung Gelegenheit gegeben werden, sich gründlich und „hautnah“ über das verbesserte umfangreiche Opel-Modellprogramm '82 zu informieren. Der neue Ascona in verschiedenen Versionen bildete natürlich den Hauptanziehungspunkt dieser großen Produktschau, die in Rüsselsheim und Bochum am 12. und 13. September sowie am 19. und 20.

September in Kaiserslautern stattfand und vielen tausend Interessenten in den drei Opel-Städten ein eindrucksvolles Bild unserer breitgefächerten Produkt-Palette vermittelte. (Siehe auch das Bild auf Seite 3.)

ASCONA hatte Premiere

Nach den Pressevorstellungen des neuen Ascona im August in Gravenbruch, den anschließenden Händlerveranstaltungen in München sowie dem Treffen der Führungskräfte in Mainz hatte unser Neuer jetzt auch beim breiten Publikum Premiere. Am 11. September war er erstmals in den Ausstellungsräumen der Opel-Händlerbetriebe zu sehen — und stieß dort auf großes Interesse. Unsere Händler hatten sich für diesen Tag gut gerüstet: Plakate, Prospekte, technische Unterlagen, Vorführwagen für Probefahrten und vieles andere mehr wurden für das interessierte Publikum, das sich in den dekorierten Verkaufsräumen drängte, bereit gehalten. Dazu kamen (und kommen) Spots im Fernsehen und Hörfunk, Anzeigen in Tages- und Fachzeitungen, Plakatwerbung und vieles andere mehr, um dem Ascona zu einem guten Start zu verhelfen.

530 neue Azubis

Jahr für Jahr beginnt am 1. September überall im Land für viele junge Menschen der Ernst des Lebens; sie stehen am Anfang einer Lehre. Auch in unserem Unternehmen war es am 1. September so: in den drei Werken und der Niederlassung Berlin schnupperten 530 Jungen und Mädchen zum ersten Mal die Luft der Arbeitswelt, in Rüsselsheim 333, in Bochum 145, in Kaiserslautern 46 und in Berlin 6, jeweils von den Ausbildungsleitungen herzlich begrüßt und in ihre neue Umgebung eingeführt. Auch wir heißen die neuen jungen Mitarbeiter willkommen und wünschen ihnen einen guten Start und eine erfolgreiche Ausbildung bei Opel.



Vor den Probefahrten: Opel-Pressechef H.-P. Claus (rechts) im Gespräch mit einem Journalisten. Rund 800 aus dem In- und Ausland nahmen im August in verschiedenen Gruppen an den Ascona-Pressevorstellungen teil. (Siehe auch den Bericht in dem oben stehenden Kasten.)

PRESSESTIMMEN

Fortsetzung von Seite 1

Schöner Fortschritt

Beide Ascona-Varianten sind nicht nur geräumiger, sondern auch windschnittiger als das bisherige Modell. Der Luftwiderstandsbeiwert wird von Opel mit 0,38 (Fließheck) und 0,39 angegeben — ein schöner Fortschritt, vor allem, wenn er unter realistischen Bedingungen gemessen worden ist. Für seine Richtigkeit sprechen auch die Höchstgeschwindigkeiten je nach Motorversion... (FRANKFURTER ALLGEMEINE)

Des Lobes voll

Die Bilanz scheint positiv, die meisten Zeitungsleute waren des Lobes voll: Über das gutmütige Fahrgestell, das Handling, den neuen 1,6-Liter-Motor und das äußere Erscheinungsbild des Ascona. Die Präsentation selbst war einsame Spitze: Multivision und Stereo. Opels Werbeleuten ist zu bescheinigen, daß sie die Werksprodukte wirkungsvoll ins rechte Licht rücken können... (MAIN-SPITZE)

Harmonisches Gesamtbild

Die geräumige Karosserie, das ausgesprochen bedienungsfreundliche Interieur und das zwar einfach kon-



Die Designstudie eines Wagens der unteren Mittelklasse auf der Bodengruppe des KADETT mit der Bezeichnung TECH I ist neben dem ASCONA ein weiterer Blickfang auf dem Opel-Stand der IAA, die am 27. September zu Ende geht. (Einzelheiten über TECH I in der nächsten Ausgabe.)

PAISY in der Praxis

In der letzten Ausgabe haben wir über das für das gesamte Unternehmen vorgesehene neue Personal- Abrechnungs- und Informationssystem (PAISY) berichtet, seine Notwendigkeit begründet und herausgestellt, daß Bedenken gegen den vorgesehenen Einsatz des Computers im Finanz- und Personalbereich unbegründet sind, das heißt, daß alle Vorkehrungen getroffen wurden, um Mißbrauch auszuschließen und der Datenschutz des einzelnen gewährleistet wird. Diesmal schauen wir - wie angekündigt - einem Sachbearbeiter über die Schulter, um an Hand eines Beispiels zu sehen, wie PAISY in der Praxis funktionieren wird.

Beispiel: Lohnveränderung

Nehmen wir einen Sachbearbeiter, der über einen Mitarbeiter eine bestimmte Auskunft - zum Beispiel über die Zusammensetzung seines Stundenlohnes - aus der PAISY-Datenbank wünscht, um diese zu verändern, wenn der betriebliche Vorgesetzte eine Lohnveränderung für ihn beantragt hat. Das bedarf einiger vorbereitender Arbeiten, die, wie in der letzten Ausgabe erwähnt, der Sicherheit und dem Schutz der Daten dienen. Nach Inbetriebnahme des Computers erscheint auf dem Datensichtgerät ein Bild, das einem Formular gleicht. Mit der Tastatur gibt der Sachbearbeiter der Lohnkontrolle nun den Befehl an den Computer, die entsprechenden Daten über diesen Werksangehörigen bereitzustellen. Gleichzeitig weist er sich als Berechtigter aus.

Neue Daten

Mit dem Eingeben der Stamm-Nummer des Mitarbeiters, über den die

Information gewünscht wird, läuft nun im Computer ein Prüfprogramm ab. Es wird geprüft, ob von diesem Bildschirm aus die Anfrage gestartet werden kann und ob der Anfragende berechtigt ist, diese Information zu erhalten. Trifft dies alles zu, dann erscheint auf dem Bildschirm unter der Stamm-Nummer des Mitarbeiters die genaue Lohnzusammensetzung. Der Sachbearbeiter vergleicht diese Daten mit den Informationen, die er auf seinem Beleg hat und ändert nun das entsprechende Feld: Der Computer speichert die neue Information. In einem täglichen Änderungslauf, der am Ende eines Arbeitstages liegt, wird nun die Datenbank berichtigt, und am nächsten Tag ist bereits die neue Lohnzusammensetzung in ihr enthalten, so daß alle Errechnungen in der Finanz- und in der Personalabteilung bereits den neuen Stundenlohn berücksichtigen. PAISY ermöglicht es, daß alle Informationen von den verschiedenen Stellen im Finanz- und Personalbereich in einem Zentralrechner in der Datenverarbeitung in Rüsselsheim zusammenfließen, damit eine bessere Bearbeitung der Daten erfolgen kann, jedoch der Schutz der persönlichen Daten gewährleistet ist.

Frühzeitig informiert

Wie bereits in der Einführung in der letzten Ausgabe der OPEL POST gesagt, wurde der Betriebsrat über das einzuführende PAISY-System frühzeitig, das heißt bereits in der Planungsphase informiert; er hat eine Aufstellung über die Daten erhalten, die zukünftig in der Datenbank erhalten sind. - Dieser und der erste Beitrag sollten einen Einblick in das zukünftige Personal-Abrechnungs- und Informationssystem geben und den Mitarbeitern zeigen, wie Finanz- und Personalabteilung gemeinsam in Zukunft die verwaltungstechnischen Aufgaben meistern wollen. Die Werkzeitung wird über weitere Einzelheiten im Zusammenhang mit PAISY beziehungsweise vor dem Einsatz des Verfahrens weiter informieren. J.H.W.

BETRIEBSREPORTAGE

ARBEITSSICHERHEIT

Der Unfallteufel lauert überall

Jeder Unfall hat seine Ursachen, und für jeden Unfall gibt es Gründe. Nicht nur am Arbeitsplatz, auch im Verkehr, im Haushalt und im Freizeitbereich gibt es Gefahrenquellen. Der Unfallteufel lauert überall! Im Betrieb reicht die Palette der Verletzungsmöglichkeiten vom Einschlagen eines Nagels bis zum Bedienen einer hochtechnisierten Fertigungsstraße, vom Ziehen eines Handkarrens bis zur Steuerung vollautomatischer Transport- und Lagereinrichtungen. Allerdings gibt es einen Unterschied: Kostet ein Augenblick Unaufmerksamkeit beim Einschlagen des bewußten Nagels höchstens einen blauen Daumnagel, kann es beim Arbeiten an einer automatischen Anlage gleich den ganzen Daumen, die Hand, den Arm oder gar noch mehr kosten!

Dies mit allen geeigneten Mitteln zu verhindern, ist die Aufgabe der Abteilung Arbeitssicherheit. Ihre Zielsetzung ist der einwandfreie sicherheitstechnische Zustand von Maschinen, Einrichtungen und Werkzeugen, genauso wie das sicherheitgerechte Verhalten der Mitarbeiter - ob in Rüsselsheim, Bochum oder Kaiserslautern.

Ziel wurde erreicht

Jede Maschine, vom kleinsten Schleifblock bis zur vollautomatischen Fertigungsstraße, wird erst nach der sicherheitstechnischen Abnahme durch Beauftragte der Abteilung Arbeitssicherheit freigegeben. Bei jeder Maschinenabnahme (1.213 waren es allein im Jahre 1980 im Werk Rüsselsheim) werden die Mitarbeiter der Arbeitssicherheit vor die Aufgabe gestellt, ein Maximum an Sicherheit bei einem Minimum an Beeinträchtigung des Arbeitsablaufes zu erreichen.

Ursachen untersucht, und Maßnahmen zur Verhütung werden erarbeitet.

Bedrohliches wird verdrängt

Jeder Mensch hat das Bedürfnis nach Gesundheit und körperlicher Unversehrtheit. Nur: die Schwelle, von der an der einzelne eine Bedrohung seiner Gesundheit wahrnimmt oder wahrnehmen will, ist unterschiedlich. Dazu kommt sein angeborener Abwehrmechanismus, der ihn in die Lage versetzt, Unerfreuliches, Unangenehmes, ja selbst Bedrohliches zu verdrängen. Darin liegt auch die besondere Problematik der „Werbung“ für ein sicherheitsbewußtes Verhalten. Eine zu drastische Unfalldarstellung kann dabei, wenn überhaupt, nur Augenblickserfolge erzielen, denn zu schnell werden unerfreuliche Eindrücke verdrängt - und oft bleibt dann alles beim Alten. Der Abteilung Arbeitssicherheit kommt es deshalb auf eine möglichst nachhaltige Wirkung der Werbung für

Sicherheit an, beispielsweise auf den großen Sicherheitsplakaten.

Verantwortung trägt jeder selbst

In Meisterbesprechungen, Einzelgesprächen sowie Belehrungen wird unsicheres Verhalten der Mitarbeiter korrigiert und der sichere Weg zu unfallfreier Arbeit aufgezeigt. Ein reger Gedankenaustausch findet ständig zwischen betrieblichen Sicherheitsbeauftragten und den Sicherheitsfachkräften der Abteilung Arbeitssicherheit statt.

Das gleiche gilt für die Mitglieder des Betriebsrates, denn auch er hat ja das Ziel, die Kollegen vor Unfällen und damit verbundenen Schäden zu bewahren. Der Arbeitssicherheit wird übrigens auch ein hoher Stellenwert in der Ausbildung eingeräumt. In Ausbildungsstätten und Schule wird den zukünftigen Facharbeitern vom ersten Tag an zusammen mit dem Fachwissen



Wenn wie hier die Sicherheitsfachkräfte R. Steidl (links) und W. Meier nach eingehender Prüfung ihr „okay“ geben, dann kann sich der Mitarbeiter, der anschließend diese Einrichtung in Betrieb nimmt, darauf verlassen, daß alle technischen Voraussetzungen für seine Sicherheit vorhanden sind. (Illustrationen zum Thema Arbeitssicherheit gibt es viele in unserem Archiv; aus Platzgründen konnten nur drei veröffentlicht werden.)

das erforderliche Sicherheitswissen vermittelt. Dennoch: Die Entscheidung für seine eigene und die Sicherheit seiner Kollegen muß jeder selber treffen. Diese Verantwortung, auch gegenüber seiner Familie, kann ihm niemand abnehmen - auch nicht die Abteilung Arbeitssicherheit, über deren vielseitige Ziele und Aufgaben hier nur ein grober Überblick gegeben werden konnte. K.L.J.



Der Arbeitsschutzausschuß des Werkes Rüsselsheim während einer seiner regelmäßigen Besprechungen, in denen Fragen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes erörtert werden. Auf dem Bild von links H. Krancher, G. Ratke, und Ph. Barth, alles Sicherheitsbeauftragte, G. Andreae, Leiter Arbeitssicherheit, Dr. J. Leist, Leiter Werksärztlicher Dienst, Sicherheitsbeauftragter L. Kraft, Dr. H.D. Scholl, Leiter Sozialabteilung, sowie die Betriebsräte B. Reimann, B. Muders, W. Jahn und W. Lutz. (Arbeitsschutzausschüsse gibt es selbstverständlich auch in den Werken Bochum und Kaiserslautern.)

Aus Unfällen lernen

Wenn bei einer Analyse der Unfälle im Werk Rüsselsheim festgestellt wurde, daß nur in drei Prozent aller Fälle die Sicherheitstechnik verbessert werden mußte, so zeigt dies den hohen Standard unseres technischen Unfallschutzes - aber auch seine Grenzen. Denn nicht alle Gefahrenmomente können technisch abgesichert werden. In diesen Fällen wird das Sicherheitsbewußtsein des einzelnen gefordert. Dazu gehören seine Einsicht und die Bereitschaft, Sicherheitsregeln in die eigene tägliche Praxis umzusetzen. Niemand kann einen Unfall wieder rückgängig machen, aber alle Bemühungen müssen darauf gerichtet sein, eine Wiederholung zu vermeiden, um anderen Mitarbeitern gleiche Erfahrungen zu ersparen. Kurz: man kann und muß aus Unfällen lernen. Dementsprechend wird jeder Unfall auf seine



Monatliche Überprüfung des Sicherheitsstandards im Betrieb. Bei der Sicherheitsinspektion die Rüsselsheimer Mitarbeiter K. Simon und H. Reichenbacher mit dem Sicherheitsbeauftragten K. Brand sowie N. Reuß, Abteilung Arbeitssicherheit; daneben Mitarbeiter A. Köstler (von links).



Parkplatz am N 20 in Rüsselsheim: Große Produktschau des Opel-Programms '82 mit dem neuen ASCONA als besonderem Anziehungspunkt am 12. und 13. September für Mitarbeiter, Familienangehörige, Freunde und Bekannte. Die Sonderausstellung fand ebenfalls in Bochum und Kaiserslautern statt. (Siehe auch „Kurz notiert“ auf Seite 2.)

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

GLEITZEITVERSUCH IN DER ZENTRALPLANUNG

„In der Zeiteinteilung sind wir jetzt viel beweglicher...“

Die Einführung der gleitenden Arbeitszeit - in vielen Bereichen von Wirtschaft und Verwaltung schon weit verbreitet - ist in einem Großbetrieb nicht leicht zu verwirklichen. Die Zusammenarbeit innerhalb der betroffenen Abteilungen, aber auch mit den Bereichen, deren Mitarbeiter normal arbeiten, muß gewährleistet sein; kurz: durch die Gleitzeit dürfen keine Störungen im Arbeitsablauf entstehen. Um diese Auswirkungen in der täglichen Praxis einmal beurteilen zu können, einigten sich Geschäftsleitung und Betriebsrat unseres Rüsselsheimer Werkes in einer Betriebsvereinbarung auf einen zunächst für ein Jahr befristeten Versuch, an dem seit März dieses Jahres alle Mitarbeiter der Normalschicht im Bereich der Zentralplanung teilnehmen können.

Der erste Aufruf zur Teilnahme erfolgte Anfang Februar '81; es beteiligten sich zunächst rund 50 Prozent der Mitarbeiter, nach einem weiteren Aufruf im Mai hat sich die Zahl erhöht. Anfang September waren es über 75 Prozent, die in diesem Bereich „gleitend“ arbeiten.

Vorgegebener Rahmen

Der Arbeitsbeginn wurde auf die Zeit zwischen 7.00 und 9.00 Uhr festge-

promisse ab. Die Abfahrtszeiten der Busse und der Bundesbahn dagegen konnten mit der neuen Regelung weitgehend in Einklang gebracht werden.

Zeitkarten notwendig

Da bei der Gleitzeit Arbeitsbeginn und Arbeitsende variabel sind, ist die Überprüfung der geleisteten Arbeitszeit notwendig. Für alle Teilnehmer am Gleitzeitversuch wurden deshalb Zeitkarten ausgestellt; das An- und Abstechen



An der Stechuhr traf unser Fotograf Wilhelm Hoffmann (links) und Anton Blätterlein, beide Planungsingenieure. A. Blätterlein zum Gleitzeitversuch: „Das wichtigste für mich ist, daß das An- und Abfahren zum Parkplatz entkrampft ist, der Streß morgens und abends entfällt. Man ist nicht mehr an feste Zeiten gebunden. Auch in der Fahrgemeinschaft, mit der ich fahre, hat sich alles gut eingespielt. Als wichtig hervorzuheben ist noch die Anpassung der Bundesbahnzeiten: man verliert nicht mehr so viel Zeit. Natürlich müßte auch ein Zeitpolster da sein, wie bei der echten Gleitzeit.“ Auch W. Hoffmann sieht als einen der wichtigsten Punkte die Vermeidung der Hauptverkehrsspitzen an. „Für mich ergibt das eine Verringerung der Fahrzeit um 20 Minuten täglich. Auch mit meiner Fahrgemeinschaft habe ich keine Probleme.“

erfolgt nach dem allgemein üblichen Verfahren. Zu Anfang des Versuchs zeigten sich verschiedene Mitarbeiter zunächst skeptisch gegenüber der Zeiterfassung mittels Stechkarten. „Ich habe jahrelang gestochen, ich will jetzt nicht mehr stechen“, meinten einige und lehnten die Kontrolle des einzelnen durch die Stechuhr auch bei der Gleitzeit entschieden ab. Aber es sind nur wenige, die so argumentieren. Bei Gesprächen in der Zentralplanung überlagerte die Einsicht, daß die Anwesenheit erfaßt werden muß. Inzwischen gibt es wegen des An- und Abstehens jedoch kaum noch Probleme.

Kaum noch Schwierigkeiten

Ein weitaus wichtigerer Punkt war, wie schon angedeutet, die Zusammenarbeit der Zentralplanung mit den anderen Abteilungen des Werkes, deren Mitarbeiter nach wie vor an feste Arbeitszeiten gebunden sind. Gerade der Bereich Zentralplanung korrespondiert ja auf Grund seiner weitgefächerten Aufgaben mit sehr vielen Bereichen. Nach einer Anlaufzeit haben sich die anderen Abteilungen inzwischen jedoch auf die versetzten Arbeitszeiten in der Zentralplanung eingestellt, so daß es in dieser Beziehung kaum noch Schwierigkeiten gibt.

Erfahrungen sammeln

Bis zum Abschluß des Versuchs Ende März 1982 werden sicher noch wert-

volle Erfahrungen gesammelt werden, um die Frage nach Ausdehnung auf andere Bereiche besser beantworten zu können. Kr.



„Da ich alleinstehend bin, muß ich alle Gänge, ob auf die Bank, Behörde und so weiter, selbst erledigen. Da bedeutet die gleitende Arbeitszeit eine große Erleichterung für mich“, meint die Sachbearbeiterin Ursula Mathissek. „Da ich in der Regel schon um 7.00 Uhr anfangen zu arbeiten, kann ich vieles nach Feierabend um 15.30 Uhr besorgen. Der Einkauf geht auch schneller, denn die Geschäfte sind da noch lange nicht so voll. Umgekehrt kann ich auch einmal einen Termin um 8.00 Uhr wahrnehmen, um zum Beispiel auf ein Amt zu gehen. Im ganzen ergibt sich für mich durch die Gleitzeit eine bessere Zeiteinteilung; an das Stechen habe ich mich gewöhnt, ich empfinde es nicht mehr als störend.“



„Ich bin im allgemeinen für die Gleitzeit, obwohl es sich bei diesem Versuch ja eigentlich um eine ‚versetzte Arbeitszeit‘ handelt“. Das ist die Meinung von Gruppenführer Karl Heinz Balter. „Für mich persönlich bringt das gerade im Sommer Vorteile. Ich bin Vorsitzender eines Wassersportvereins. Wir haben da zur Zeit ein Bauvorhaben; durch die Gleitzeit konnte ich schon nach 15.30 Uhr auf die Baustelle fahren. Auch wenn man abends sonst etwas zu erledigen hat, ist die Gleitzeit sehr günstig. Die Leute in meiner Gruppe äußern sich auch meist positiv dazu. Es gab zwar zu Beginn des Versuchs Anlaufschwierigkeiten, die aber inzwischen behoben sind. Im großen und ganzen eine gute Sache.“

setzt, das Arbeitsende zwischen 15.30 und 17.30 Uhr. Die volle Arbeitszeit von acht Stunden täglich muß dabei eingehalten werden, ein Unter- oder Überschreiten ist nicht möglich. In diesem vorgegebenen Rahmen können die Mitarbeiter, die sich für die Gleitzeit entschieden haben, die Arbeitszeit entsprechend ihren persönlichen Wünschen beziehungsweise Bedürfnissen anpassen.

Verkehrsspitzen umgehen

Einen großen Vorteil sehen viele darin, daß bei der Fahrt zur Arbeit beziehungsweise bei der Heimfahrt die Verkehrsspitzen umgangen werden können; andererseits ergaben sich für Teilnehmer an Fahrgemeinschaften gewisse Probleme, sofern sie mit Kollegen aus anderen Bereichen zusammenfahren, die nach Anlaufschwierigkeiten jedoch inzwischen überwunden sind. Oft ging es natürlich nicht ohne Kom-



„Ich bin ein Frühaufsteher, für mich ist die Arbeitszeit von 7.00 - 15.30 Uhr ideal“, betont Sachbearbeiter Ernst Weidmann. „Und andere Kollegen, die gerne länger schlafen, kommen eben später. Gerade jetzt im Sommer kann man nach Dienstschiuß noch viel anfangen, zum Beispiel schwimmen gehen. Ich bin froh, daß uns die Gleitzeit angeboten wird, durch die man viel beweglicher in seiner Zeiteinteilung ist.“ (Auf unserem Bild Ernst Weidmann im Gespräch mit Redakteurin Gisela Kröhner, die auch die anderen Mitarbeiter zum Thema Gleitzeit befragte.)

BERICHTIGUNG

VV-Silbermedaille

In den Kurzmeldungen der letzten Ausgabe (Seite 4) hieß es unter anderem, daß das Vorschlagswesen Rüsselsheim eine Silbermedaille für die vom Institut für Betriebswirtschaft in Frankfurt ermittelte höchste Punktzahl des Vorschlagswesens in der Sparte Automobil- und Zubehörindustrie im Jahre 1980 erhalten hat.

Das ist falsch. Richtig ist, daß die Auszeichnung für die VV-Punktzahl des gesamten Unternehmens gilt, also oder gerade auch für die Werke Bochum und Kaiserslautern, deren Punktzahlen vorrangig dazu beigetragen haben, daß das Unternehmen den ersten Platz eingenommen und damit die Silbermedaille erhalten hat.

Die Redaktion bittet, die irrtümliche Meldung, die durch eine mißverständliche Formulierung in der Übermittlung entstanden war, zu entschuldigen.

25 JAHRE OPEL-VORTRAGSREIHE

Blick in die weite Welt

Die Opel-Vortragsreihe hat Jubiläum. Wenn am 6. Oktober eine neue Runde beginnt (Programm auf der nächsten Seite), blickt diese beliebte Einrichtung auf ihr 25jähriges Bestehen zurück. Was zunächst ein Experiment war, hat sich im Laufe der Jahre zu einem festen Bestandteil der kulturellen Betreuung unseres Rüsselsheimer Werkes entwickelt, eigentlich nicht mehr wegzudenken - wenn der Besucherstrom wie bisher so anhält.

100 Referenten

Am Anfang sah es allerdings nicht so aus: 35 Interessenten kamen zum ersten Vortrag vor 25 Jahren, während inzwischen die Durchschnittsbesucherzahl pro Abend mehr als 700 beträgt. Referent des ersten Abends war der damalige Chefredakteur von Radio Frankfurt (so hieß der Sender in jenen Tagen), Kurt Krüger-Lorenzen, der über seine Begegnungen mit den Prominenten jener Zeit plauderte. Nach inzwischen 25 Jahren waren es 100 Referenten, die am Opel-Vortragspult standen, manche als häufiger Gast.

In allen Erdteilen

Die Besucher haben im Laufe der Zeit einen Blick in die weite Welt werfen können. In allen Erdteilen sammelten unsere Referenten Eindrücke, darunter neuerdings auch Werksangehörige, um darüber zu berichten. Besonders beliebt sind die sogenannten Leica-Visionen auf einer 12 Meter breiten Leinwand mit 6 Projektoren, die neue Akzente für Dia-Vorträge setzen. Alle 100 Namen zu nennen, würde den Rahmen dieses Berichts sprengen, doch einige seien herausgegriffen, Namen, die in ihrer Zeit einen besonderen Klang hatten.

Zu ihnen zählen die Fliegerin Elly Beinhorn, der Weltenbummler Pelz von Felinau, der Pionier der modernen Unterwasserforschung Dr. Hans Hass, der Afrika-Kenner Professor Rolf Italiaander, der Rußland-Asien-Experte Professor Klaus Mehnert, der Arktisspezialist Vitalis Pantenburg, der Tierforscher und Bundesfilmpreisträger („Auf den Spuren seltener Tiere“) Eugen Schuhmacher, der Einmann-Weltumsegler Rollo Gebhard, der Bundes-Jugendbuch-Preisträger Hans Georg Prager, der Leiter vieler Expeditionen Heinrich Harrer, der Buchautor, Schauspieler und Regisseur Luis Trenker sowie der „Seeteufel“ Felix Graf Luckner.

Aber auch bekannte Alpinisten zählte die Opel-Vortragsreihe zu ihren Referenten, unter anderem den Gletscher-Piloten Hermann Geiger, die Bergsteiger Hermann Buhl, Dr. Karl Herrligkoffer, Toni Hiebeler, Peter Habeler und Reinhold Messner.

Auch die Raumfahrt

Doch nicht nur die weite Welt, Land und Leute aller Kontinente sowie Abenteuer am Berg, waren Themenschwerpunkte, auch Forschung, Technik und Wissenschaft sowie nicht zuletzt die Weltraumfahrt. So skizzierte der „Vater der Raumschiffahrt“, Professor Hermann Oberth, die von ihm entwickelten theoretischen Grundlagen, während Werner Büdeler später in die Praxis gehen und die spektakulären Geschehnisse bis zur Mondlandung und die folgenden Ereignisse am Opel-Vortragspult kommentieren konnte. Alles in allem: ein Themenquerschnitt, der bis jetzt ein weites Feld abdeckte und eigentlich für jedes Interessengebiet etwas brachte. S.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim



In der Regel sind es durchschnittlich mehr als 700 Interessenten, die die OPEL-Vorträge besuchen. Nur wenn „Stars“ kommen, wie hier Peter Habeler, Freund und Mitstreiter Reinhold Messners, werden 1.000 und mehr Besucher gezählt. (Zu unserem Bericht auf Seite 4.)

OPEL-VORTRAGSREIHE

Rund um den Globus

VORSCHAU AUF DEN ERSTEN TEIL 1981/82

Dienstag, 6. Oktober 1981

Albert Wilmes

„Borneo – Celebes“

Nach seinem spannenden Reisebericht über die Trauminsel Bali, eine der schönsten Inseln der Welt, führt uns diesmal der Leiter unseres Vorschlagswesens und „Weltbummler“ Albert Wilmes als Fortsetzung der Reise zu den beiden großen Sunda-Inseln Borneo und Celebes. Er berichtet unter anderem über seine Eindrücke im Urwald sowie von Begegnungen und Erlebnissen mit ehemaligen Kopfürgern und anderen interessanten Stämmen.

Dienstag, 13. Oktober 1981

Jörg Trobitzsch

„Abenteuer Lapland“

Der Referent begeisterte bereits in früheren Vorträgen. Es gibt wenige, die Lapland besser kennen als er, dem der hohe Norden zum Schicksal wurde. In seinem aktuellen Diapanoramavortrag (4 Projektoren) wird er von dem Leben der heutigen Lappen berichten.

Dienstag, 20. Oktober 1981

Michael Welder

„Sowjetisch-Zentralasien“

Der beliebte Referent, der schon dreimal über die Sowjetunion und in weiteren Vorträgen über Ostpreußen und Rumänien berichtete, nimmt die Besucher diesmal mit auf eine spannende Reise durch das alte Russisch-Turkestan, Rußlands islamischen Süden, in das Gebiet, das durch den Einmarsch in Afghanistan besondere Bedeutung gewonnen hat: eine brisante Region

Dienstag, 27. Oktober 1981

Wolfgang Gornig

„Berge, Indios und Ruinen“

Einer von uns, Wolfgang Gornig aus der PEK, ein Neuling in der Opel-Vortragsreihe, berichtet über die Abenteuer während einer Expedition, der er angehörte, durch Peru.

Dienstag, 3. November 1981

Fritz Kortler

„Pilgerreise in Arabien“

In seinem neuesten Vortrag schöpft der Referent aus seinem reichen Erfahrungsschatz, gesammelt auf jahrelangen, oft beschwerlichen Reisen durch die arabisch-islamische Welt, die unter dem Druck der Gleichmacherei, die keine Vielfalt mehr duldet, schon bald für immer vom Erdboden verschwunden sein wird. Ein brandaktuelles Thema.

Dienstag, 10. November 1981

Hans Patzelt

„Amerikanische Impressionen“ (I)

Der bekannte und beliebte Meisterfotograf aus München nimmt seine Zuhörer diesmal mit auf eine große Reise durch die USA. Im 1. Teil wird er über seine Eindrücke und Erlebnisse in New York, Florida und San Francisco berichten.

Sämtliche Vorträge um 20 Uhr in der Rüsselsheimer Stadthalle. Eintritt frei. – Karten bei den Blockbetriebsräten, in der Kulturabteilung und in den beiden Werkbüchereien. – Änderungen vorbehalten. – Einzelheiten auf den Werksanschlagen.

Bewerbungen Berufsausbildung '82

Wie bereits kurz berichtet, müssen Bewerber, die im Kalenderjahr '81 in der Regel nicht älter als 19 Jahre alt sein sollten, ihre Bewerbung für eine berufliche Ausbildung im Werk Rüsselsheim ab September nächsten Jahres bis spätestens 5. Oktober 1981 (Poststempel) bei der Abteilung Berufsausbildung Rüsselsheim (Bewerberstelle) einreichen. (Übrigens können sich auch Mädchen für alle unten aufgeführten Ausbildungsberufe bewerben.)



Einer der 15 Berufe, in denen im Werk Rüsselsheim ausgebildet wird, ist der des Modelltischlers. Auf unserem Bild der Auszubildende Norbert Paul mit Meister Karl Geyer.

BERUFSBILDER

Die Einstellung erfolgt in folgenden Ausbildungsberufen: Elektroanlageninstallateur (mit der Möglichkeit einer weiteren 1 1/2 jährigen aufbauenden Ausbildung zum Energieanlagenelektroniker), Bohrwerkdreher, Dreher, Fahrzeugpolsterer, Galvaniseur, Universalfräser, Universalschleifer, Kraftfahrzeugschlosser, Maschinenschlosser, Modelltischler, Werkzeugmacher und Technischer Zeichner sowie Bürogehilfin (Kenntnisse in Kurzschrift und Maschineschreiben sind hier von Vorteil). Die Mindestvoraussetzung für diese Berufe ist der Hauptschulabschluß. Außerdem erfolgen Einstellungen in den Ausbildungsberufen DV-Kaufmann und Industriekaufmann. (Mindestvoraussetzung dafür ist die Mittlere Reife.)

UNTERLAGEN

Für die Bewerbung sind folgende Unterlagen erforderlich: Ausgefüllter Bewerbungsbogen (in der Abteilung Berufsausbildung und im Ausstellungsraum am Hauptportal erhältlich), handgeschriebener Lebenslauf, Abschrift oder Kopie des letzten Schulzeugnisses und ein Paßbild. Bis zum 5. Oktober ist noch etwas Zeit, bei Interesse die Unterlagen zu besorgen und einzureichen. Bis dahin kann auch im Elternhaus noch einmal gründlich über das Berufsziel von Tochter oder Sohn diskutiert werden.



Interessierte Zuschauer beim Kugelstoßen der Mädchen, eine der Disziplinen des Dreikampfes beim kürzlichen Sportfest unserer AZUBIS.

VOLLER ERFOLG

Das Sportfest unserer AZUBIS

Schulsportfest der Rüsselsheimer Azubis Ende August bei strahlendem Sonnenschein im Rüsselsheimer Stadion. 520 Jungen und Mädchen maßen ihre Kräfte in verschiedenen Disziplinen. Dreikampf: Laufen, Weitsprung und Kugelstoßen; und in Mannschaftsspielen kämpften sie um drei Opel-Wanderpokale. Sieger im Fußballturnier wurde die Klasse MM I (Mittelstufe Metall); die Pendelstaffel gewann bei den Mädchen die Klasse KM III (kaufmännische Mittelstufe) und bei den Jungen die MM II, während sich im Tauziehen bei den Mädchen eine Mischklasse aus technischen Zeichnerinnen und kaufmännischer Oberstufe qualifizierte; bei den Jungen war es die MO III (Oberstufe Metall).

In den einzelnen Disziplinen wurden beachtliche Bestleistungen erzielt; so beim 100 m Lauf 11,1 Sekunden, im Kugelstoßen 10,40 m und im Weitsprung 5,83 m. Die Sieger der einzelnen Disziplinen und die erfolgreichsten Teilnehmer am Dreikampf, Thomas Kamp mit 3.532 Punkten und Sybille Lux mit 1.980 Punkten, erhielten Ehrenpreise in Form von Buchpräsenten. Hauptattraktion jedoch war das Pushballspiel mit einem Kunststoffball von 1 m Durchmesser. (Bild unten.)

Dieses Schulsportfest, das nach einer längeren Pause stattfand, war ein voller Erfolg. Die Organisation klappte reibungslos, die Regie von Berufsschullehrer Hans-Jürgen Barwig war perfekt. Alle – Azubis und Betreuer – waren mit Spaß und Eifer bei der Sache und freuen sich schon auf das Sportfest im nächsten Jahr.

Umschulungskurse für Mitarbeiter aus dem Bereich M 55

Seit einigen Wochen laufen im Werk Rüsselsheim Umschulungskurse für Mitarbeiter aus dem Bereich M 55. In diesen Kursen werden die Teilnehmer – darunter auch ausländische Arbeitnehmer – in 6 Monaten zum Fräser und in 8 Monaten für eine schlosserliche Tätigkeit ausgebildet. Die Kurse werden während der Arbeitszeit in Spätschicht abgehalten. Auf dem Stundenplan stehen sowohl die praxisbezogene Unterweisung mit Fachkunde, Werkstoffkunde, technischem Zeichnen u.s.w., als auch das Umsetzen der theoretischen Kenntnisse und das Üben der erworbenen Fertigkeiten in der Praxis an Maschinen und Einrichtungen der Lehrwerkstatt. Nach erfolgreich bestandener Abschlußprüfung werden die Mitarbeiter ihre neu erworbenen Fertigkeiten und Kenntnisse in verschiedenen Bereichen der Produktion und den vorbereitenden Abteilungen anwenden können.



Jubilärfest in der Rheingoldhalle

Wegen der vielen Jubilare auch in diesem Jahr mußten 1981 zwei Jubilärfeste vorgesehen werden. Die erste war im April, die zweite ist am Samstag, dem 17. Oktober, wieder in der Mainzer Rheingoldhalle. Auch diesmal werden Jubilare aus Rüsselsheim und Kaiserslautern geehrt. (Die Bochumer haben eine eigene Feier.) Die Veranstaltung läuft im üblichen Rahmen ab und beginnt um 18.00 Uhr mit dem akademischen Teil mit Ansprachen und festlicher Musik, gespielt vom großen Werksorchester. Daran schließt sich das Abendessen an, zu dem eine Streichergruppe musiziert. Beim späteren bunten Teil kann zu den Klängen der Big-Band des Werksorchesters getanzt werden. Dazwischen gibt es Programm-Einlagen. Als Musik-Entertainerin wirkt Brigitte Hagen mit, und, auf vielfachen Wunsch, auch einmal an die ältere Generation und ihren Geschmack zu denken, der Troubadour der sechziger Jahre, der „Lachende Vagabund“ Fred Bertelmann (Bild oben) mit seinem Erfolgsrepertoire aus jenen Tagen.



Attraktion des Sportfestes war das Spiel mit dem riesigen Pushball, ein sportlicher Spaß für Spieler und Zuschauer.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

Für den Notfall gerüstet

Werksfeuerwehr mit neuen Fahrzeugen

Um für den Notfall stets gerüstet zu sein, wurden zwei neue Feuerwehrfahrzeuge — als Ersatz für die im Jahre 1962 beschafften — kürzlich in den Dienst gestellt. Es handelt sich um ein Löschgruppenfahrzeug vom Typ „LF 16“ und um einen Rüstwagen, in der Fachsprache kurz als „RW 2“ bezeichnet. Aufbau und Ausstattung besorgte eine Spezialfirma auf die von uns gelieferten und bewährten Bedford-Blitz-Fahrgestelle. Ein Tanklöschfahrzeug vom Typ „TLF 16“ auf gleichem Fahrgestell ist bereits im Werk Kaiserslautern im Einsatz. Das Löschgruppenfahrzeug LF 16 ist so beschaffen, daß es eine Besatzung von 9 Mann aufnehmen kann und ist, dem Verwendungszweck entsprechend, mit Lösch-, Rettungs- und Hilfsgeräten ausgestattet. Ferner verfügt es über eine im Heck fest eingebaute Feuerlöschkreiselpumpe mit einer Nennleistung von 1.600 l/Minute Förderstrom bei einer Förderhöhe von 80 m Wassersäule. Der mitgeführte Löschwasservorrat von 1.600 l ermöglicht unter anderem über Pumpe und Schnellangriffseinrichtung eine sofortige Brandbekämpfung. Die Aufgaben der Werksfeuerwehr umfassen neben der Brandbekämpfung auch die technische Hilfeleistung. Eines der wichtigsten Geräte hierfür ist der Rüstwagen mit seiner umfangreichen technischen Ausrüstung. Dieses Fahrzeug, für eine Drei-Mann-Besatzung eingerichtet, ist unter anderem ausge-

stattet mit einem 20 KVA Generator, Lichtmast, Seilwinde (Nennzugkraft 50 KN) und einer Ölwehrausrüstung. Dazu kommen die unterschiedlichsten Hilfsgeräte wie Preßluftatmer, hydraulische Hebesätze, Trenn- und Schneidgeräte, Lüftungsaggregate, Tauchpumpen und vieles andere mehr.

Bei der im Werk Bochum zur Sicherstellung des Brandschutzes unterhaltenen Feuerwehr handelt es sich um eine Werksfeuerwehr. Das Gesetz unterscheidet zwischen Betriebs- und Werksfeuerwehren, das heißt, daß an eine Werksfeuerwehr die gleichen Anforderungen wie an öffentliche Feuerwehren in Aufbau, Ausstattung und Ausbildung gestellt werden; sie muß also in der Lage sein, die ihr übertragenen

Aufgaben in vollem Umfang zu erfüllen. Die Werkfeuerwehr untersteht der Aufsicht des Regierungspräsidenten.

Die Vielseitigkeit der Einsätze verlangt nicht nur gut geschultes Personal, sondern auch einsatzbereites und dem Stand der Technik angepaßtes Gerät. Die Zielsetzung der Werkfeuerwehr in Zusammenarbeit mit allen Werksangehörigen besteht darin, Brände möglichst nicht entstehen zu lassen bzw. auf den Entstehungsort zu begrenzen und die Gefahr von Menschen und Sachwerten abzuwenden. Einen kleinen Einblick in die Arbeit der Bochumer Werkfeuerwehr sollen die folgenden Zahlen vermitteln, die das Jahr 1980 betreffen:

Gesamtzahl der Einsätze 850, davon entfielen auf Brände 53, technische Hilfeleistungen 30, Transporte im Rettungsdienst 342, Krankentransporte 345, blinde Alarmer 57 und böswillige Alarmer 23.

H.K.



Die neuen Bedford-Blitz-Fahrzeuge unserer Bochumer Werksfeuerwehr.

Es ging eine Börse auf Reisen...

Unser Mitarbeiter P. Kramer, Abteilung Wagenendmontage, vermißte kürzlich sein Portemonnaie. Er überlegte und kam zu dem Schluß, daß er es eigentlich nur beim Arbeiten in einem Wagen verloren haben kann. Aber in welchem? Das Suchen hatte keinen Erfolg. Die Geldbörse war weg. Nach etlichen Wochen — P. Kramer dachte nicht im geringsten mehr an sein Portemonnaie — ging beim Leiter der Personal- und Sozialabteilung unseres Werkes ein Brief des englischen Vauxhall-Händlers Tom Brown & Son ein. Darin stand, daß bei der Abnahmedurchsicht eines Wagens im Motorraum eine Geldbörse gefunden worden sei. Aus dem Inhalt hätte man den Namen des Eigentümers ermitteln können.

Mehr aber nicht. Man bat um Angabe der Anschrift. Nach Überprüfung der Personalien und einem Anruf bei P. Kramer in der Abteilung Wagenend-

montage, ob er ein Portemonnaie vermisse, ging postwendend ein Brief zu dem betreffenden Händler in England. Unser Mitarbeiter war erstaunt, daß seine Geldbörse nach einer solch langen Reise gefunden worden ist und man sich damit solche große Mühe macht. Ein paar Tage später ging bei P. Kramer per Einschreiben die Geldbörse mit DM 63,— Inhalt ein. Die Freude war groß. Er erzählte die Geschichte seinen Kollegen, und sofort schrieb er einen Brief an den Händler in England und bedankte sich herzlich.

Und die Moral von der Geschichte? Erfreulich die Achtung vor dem Eigentum des anderen und die Mühe, die man sich machte. Eine kleine Begebenheit aus unserer großen GM-Familie, die neben Organisation, Produktion, Verkauf, Erfolg unter anderem auch Menschlichkeit zeigt — und darum nicht verschwiegen werden sollte.



EINER VON UNS

Organisator der Bundesvogelschau

F. H. Becker, Refa-Fachmann in der Abteilung Industrial Engineering Bochum (Bild), beschäftigt sich in seiner Freizeit seit über 20 Jahren mit Wellensittichen. Er züchtet sie, nimmt an Ausstellungen teil und hat es bis zum internationalen Preisrichter für Schauvögel gebracht. Seit zwei Jahren nimmt ihn sein Hobby noch stärker in Anspruch. Unserem Mitarbeiter wurde von seinem Verband die gesamte Ausstellungsleitung der 29. AZ-Bundesvogelschau übertragen, die am 5. und 6. Dezember dieses Jahres in der Dortmunder Westfalenhalle stattfindet.

Zur Erklärung sei hier gesagt, daß „AZ“ Austauschzentrale der Vogel Liebhaber und -züchter Deutschlands eV heißt. Der Verband zählt 19.000 Mitglieder. Seit einigen Jahren ist die AZ-Bundesschau die größte Schau in Deutschland und eine der größten Ausstellungen von Ziervögeln auf der ganzen Welt. Die Schirmherrschaft über die Ausstellung hat Dortmunds Oberbürgermeister Dr. Samtlebe übernommen.

Eine solche Veranstaltung hauptverantwortlich zu organisieren, erfordert schon viel Talent. Eine ganze Mannschaft von freien Mitarbeitern — darunter Familienmitglieder, Verwandte, Bekannte und Freunde — helfen ihm dabei. Aus dem gesamten Bundesgebiet werden ca. 1.400 Aussteller mit etwa 12.000 Exoten, Papageien, Wellensittichen und Kanarien erwartet. 40 internationale Preisrichter werden die Prachtexemplare nach Gestalt, Farbe, Größe, Kondition bewerten. Es werden Züchter aus England, Schweiz, DDR, CSSR, Österreich und Holland erwartet. Allein für die Unterbringung der 12.000 Ausstellungsvögel müssen 700 m Regale angeschafft und aufgebaut werden.

Zu einem Festabend im Goldsaal der Westfalenhalle werden 900 Besucher erwartet. Industrie und Handel sind bereits zur Ausstellung eingeladen worden, Verkaufsstände zu errichten, damit Züchter und Besucher sich über den neuesten Stand der Zuchtbedarfsartikel informieren können.

Direkter Draht zum Renten-Computer

Unsere Bochumer Sozialabteilung hat für die Zeit vom 19. bis 30. Oktober 1981 mit der Landesversicherungsanstalt Westfalen erneut den Einsatz einer Datensichtstation in unserem Werk vereinbart, die direkt mit dem Rechenzentrum der Landesversicherungsanstalt in Münster verbunden ist.

Werksangehörige der Jahrgänge 1922 — 1926, die bei der LVA Westfalen versichert sind, erhalten damit die Möglichkeit, eine Auskunft über die Höhe des derzeitigen Rentenstandes zu bekommen. Die hierfür in Frage kommenden Mitarbeiter werden von der Sozialabteilung besonders benachrichtigt und bekommen auch einen Termin angegeben.

Es wird dringend empfohlen, zum Beratungstermin sämtliche Versicherungsunterlagen mitzubringen. Soweit Fehlzeiten im Versicherungsverlauf vorhanden sind, kann bei dieser Gelegenheit sofort ein Antrag auf Kontenklärung gestellt werden.

In wenigen Zeilen

Die diesjährige Jubilarfeier unseres Bochumer Werkes findet am 9. Oktober statt. Eingeladen wurden dazu alle Werksangehörigen, die in der Zeit vom 1.11.1980 bis 30.9.1981 ihr Jubiläum feiern konnten bzw. noch in den nächsten Tagen feiern.

Für das Winterhalbjahr (1.10.1981 bis 31.3.1982) hat das Sportamt der Stadt Bochum die Sportanlagen neu vergeben. Die uns zugewiesenen Zeiten für den Ausgleichsport vergibt die Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407.

Der neue Opel-Informationsfilm mit dem Titel „Kraft aus vier Takten“, Super 8 Magnetton, Farbe, 15 Minuten Laufzeit, kann neben weiteren Filmen bei der Sozialabteilung kostenlos ausgeliehen werden.

Die Theatersaison beginnt wieder im Monat Oktober 1981. Unser Theaterplan mit Auszügen aus den Programmen der einzelnen Häuser wird rechtzeitig an den Anschlagtafeln ausgehängt.

In Übereinstimmung mit dem Gesamtbetriebsrat wurde der Bochumer Werksurlaub 1982 für die Zeit vom 26. Juli bis 13. August festgelegt. Vom 24. Dezember 1982 bis 1. Januar 1983 ruht die Arbeit im Werk. Hierfür sind 3 Tage Tarifurlaub zu reservieren.

Blutspendeaktion

Wie in den vergangenen Jahren findet im Oktober 1981 in unserem Werk Bochum wieder eine Blutspendeaktion statt. Die Durchführung liegt in Händen des Deutschen Roten Kreuzes. Termine im Werk I Angestellten Speiseraum D 4 vom 5. bis 7. Oktober 1981, Werk II Angestellten Speiseraum L 2 vom 12. bis 13. Oktober 1981, jeweils von 9.00 bis 18.00 Uhr.

Genauere Einzelheiten sind den Werksanschlägen zu entnehmen. Alle Mitarbeiter, die die Meldekarten ausgefüllt und abgegeben haben, erhalten von ihrem Vorgesetzten Nachricht, an welchem Tag und zu welcher Zeit sie zur Blutspende erscheinen sollen. Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, ist pünktliches Erscheinen wichtig.

Auskünfte erteilt die Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2407.

145 neue AZUBIS

145 „Azubis“ nahmen am 1. September die „Arbeit“ im Werk Bochum auf. Die Begrüßung fand im Aufenthaltsraum der Aus-

bildungswerkstatt statt: Die Jugendlichen wurden nach Berufsgruppen den Ausbildern zugeteilt, erhielten ihren Arbeitsanzug, bekamen Werkzeug ausgehändigt und ihren Arbeitsplatz zugewiesen. Dann begann die Arbeit. Wir haben einige Schnappschüsse

von den ersten „Gehversuchen“ der neuen Auszubildenden gemacht. Wir wünschen einen guten Start. Die „Alten Hasen“ sollten den „Neuen“ etwas zur Hand gehen, damit der Übergang von der Schule ins Berufsleben leichter wird.



Begrüßung der neuen „Azubis“ im Aufenthaltsraum.



Der Meister gibt erste Erklärungen.



Der Arbeitsanzug wird verpaßt.



Bei den Bürogehilfinnen.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

NEUE PRODUKTIONSANLAGEN EINGEWEIFT

„Keine Politik weg vom Auto...“

„Der Staat kann sich nicht das Ziel setzen, eine Politik weg vom Auto anzustreben, denn zum einen ist das Automobil zu einem hervorragenden Wirtschaftsfaktor in unserer Gesellschaft geworden, wobei daran zu erinnern ist, daß in der Bundesrepublik nahezu jeder 7. Arbeitsplatz direkt oder indirekt vom Auto abhängt. Eine Einschränkung des Automobils als Individualverkehrsmittel hätte somit zwangsläufig auch erhebliche negative Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt...“ Mahnende Worte von Dr. Bernhard Vogel, Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz, anlässlich der feierlichen Einweihung neuer Produktionsanlagen in unserem Werk Kaiserslautern am 7. September vor 230 Gästen.

In seiner Festansprache, die im Mittelpunkt der Feier stand, hob Dr. Vogel die Bedeutung des Standorts Kaiserslautern für unser Zweigwerk in der Pfalz hervor und dankte den Mitarbeitern für ihre qualifizierte Leistung, wichtige Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg der vergangenen Jahre. „Ich meine, daß alle Beteiligten Mut bewiesen haben, auch im Hinblick

auf die zeitweilig nachlassende Auto-konjunktur und die Kritik in der Öffentlichkeit hinsichtlich gleichzeitiger Kurzarbeit in anderen Betriebsstätten des Konzerns, für die hiesigen Investitionen.“

Technikfeindlichkeit

Im grundsätzlichen Teil seiner Ansprache ging der Ministerpräsident

auch auf aktuelle wirtschaftliche Fragen ein; er betonte die Bedeutung von Investitionen ganz allgemein und verlangte eine Politik des „weg vom Öl“, das hauptsächlich der Petrochemie und dem Straßenverkehr vorbehalten bleiben müsse. Die Bereitschaft der Automobilindustrie, ihre Bemühungen zur Verminderung des Kraftstoffverbrauchs der in den Verkehr kommenden Fahrzeuge zu verstärken, sei zu begrüßen. „In diesem Zusammenhang möchte ich ein Problem ansprechen, das mir große Sorgen bereitet. Die fortlaufende Entwicklung von Innovation ist nur möglich, wenn es Menschen gibt, die sich intensiv und leidenschaftlich mit der Technik befassen. Leider müssen wir an unseren Hochschulen feststellen, daß es aus Gründen undifferenzierter Technikfeindlichkeit immer weniger junge Leute gibt, die Techniker und Ingenieure werden wollen...“

Reelle Zukunftschancen

Auf die japanischen Erfolge in der Vergangenheit eingehend, sagte Dr. Vogel dazu abschließend: „Die Automobilindustrie in der Bundesrepublik Deutschland hat trotz der erwähnten Probleme reelle Zukunftschancen. Diese Chancen liegen vor allem in der Erhaltung und Ausweitung eines technologischen Vorsprungs. Das Automobil wird auch in Zukunft das Hauptverkehrsmittel bleiben, wenn auch der weitere Ausbau vielleicht nicht mehr das stürmische Tempo der vergangenen Jahre erreichen wird. Lassen Sie es mich scherzhaft so ausdrücken: Autos sind nicht zu bremsen. Insoweit bin ich zuversichtlich, daß auch die Betriebsstätte hier in Kaiserslautern gute Zukunftserwartungen hegen kann und die Vielzahl von Arbeitsplätzen, die damit geschaffen werden, auf Dauer sicher sind...“

Modernste Produktionsstätte

Der Oberbürgermeister der Stadt Kaiserslautern, Theo Vondano, äußerte sich ähnlich. Auch er begrüßte die Standortwahl Kaiserslautern und die ständigen Erweiterungen des Werkes, dessen Gelände so groß sei, um es noch mehr zu erweitern. Opel Kaiserslautern sei eine der modernsten Produktionsstätten Europas. „Für die Stadt Kaiserslautern und darüber hinaus für die gesamte Westpfalz, für die ganze Region, ist die Investition von mehr als einer Milliarde Mark durch die Adam Opel AG und die dabei gewährte Hilfe des Bundes und des Landes eine bedeutsame Tatsache. Sie ist nicht nur ein Lichtblick, sondern ein ‚Sonnenstrahl‘, wie die Zeitung ‚Rheinpfalz‘ im Jahre 1979 geschrieben hat. Dieser Meinung möchte ich mich heute anschließen und betonen, daß durch die Schaffung so vieler Arbeitsplätze die seit Jahren unter erheblichen Struktur-schwächen leidende Region Westpfalz neuen Aufschwung erleben wird. Jungen Menschen wird mit diesen Arbeitsplätzen wieder eine Chance gegeben.“

Vorbildliche Lehrwerkstatt

Nach der Erwähnung kommunalpolitischer Probleme hob der Oberbürgermeister die Bedeutung der Aus- und Weiterbildung hervor und lobte die entsprechenden vorbildlichen Einrichtungen bei Opel. „In Ihrem Betrieb hier gibt es eine vorbildliche Lehrwerkstatt, in der rund 200 Lehrlinge eine gute Ausbildung erfahren – ein wich-



Blick auf die Festversammlung während der Ansprache von Ministerpräsident Dr. B. Vogel. Rund 230 Gäste nahmen an der Einweihung teil.

tiger Beitrag zur Beseitigung der Ausbildungsplatznot. Wer einmal einen Beruf gelernt hat, wird immer, auch in konjunkturschwachen Zeiten, einen Arbeitsplatz finden! Vorbildlich ist auch Ihre Facharbeiterausstellung. Ich möchte mich dafür bedanken...“

Günstige Voraussetzungen

Zu Beginn der Veranstaltung hatte der Leiter des Werkes Kaiserslautern, Heinrich P. Klein, die Teilnehmer sehr herzlich begrüßt: Repräsentanten aus

bar günstig, weil Gelände, Infrastruktur und qualifizierte Arbeitskräfte zur Verfügung standen. Auch wäre es nicht möglich gewesen, den im Betrieb befindlichen Motorenbau in Rüsselsheim auf eine neue Motorenfamilie umzustellen und dabei gleichzeitig die Vier- und Sechszylinder Motoren zu fertigen, die weiterhin für das Opel-Programm benötigt werden.“ Der Werksleiter dankte Regierung, Stadt, Behörden und Institutionen für die vorbildliche Unterstützung; in den Dank



Am Rednerpult: Ministerpräsident Dr. B. Vogel, Oberbürgermeister Th. Vondano, Betriebsratsvorsitzender K. Guthy und Werksleiter H. P. Klein.

BR.-VORSITZENDER KARL GUTHY

„Mit Freude und Genugtuung“

Der Vorsitzende des Betriebsrates Kaiserslautern, Karl Guthy, sagte in seiner Ansprache, dieses Werk gebe tausenden Menschen aus Stadt und Landkreis Arbeit und Brot. Er betonte dann: „Wir als Arbeitnehmervertreter haben damals die Entscheidung, daß hier auch ein neues Preß- und Motorenwerk entstehen soll, mit Freude und Genugtuung aufgenommen. In einer Gegend wie der unsrigen, die in der Vergangenheit bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze durch Ansiedlung zusätzlicher Industriezweige sehr oft vernachlässigt wurde – in einer strukturschwachen Region also – war diese Maßnahme unbedingt notwendig. Wir fühlen uns verpflichtet, dafür zu kämpfen, daß in Kaiserslautern auch in Zukunft weiter investiert wird und daß noch mehr Arbeitsplätze geschaffen werden...“

Bedeutung des Autos

Guthy wandte sich entschieden gegen Pläne, das Auto mehr und mehr zurückzudrängen. Jeder siebte Ar-

beitsplatz hänge direkt oder indirekt vom Automobil ab, seine Bedeutung sei groß: „Doch es gibt Pläne, die Parkgebühren drastisch zu erhöhen, genauso ist es mit den Versicherungen; die Erhöhung der Kfz-Steuer ist im Gespräch, und das leidige Thema ‚Geschwindigkeitsbeschränkung‘, die ja sowieso nicht den erhofften Erfolg bringen kann, kommt immer wieder ins Gespräch. Oder was bedeutet der Satz ‚Wir müssen den Pkw-Verkehr auf ein sinnvolles Maß zurückführen...?‘“

Katastrophale Folgen

Ich möchte jeden Verantwortlichen auffordern, nicht durch unüberlegte und vorschnelle Aussagen Unruhe in die Betriebe und die Bevölkerung zu tragen. Hier kann es leicht zu katastrophalen Folgen kommen, zumal in unserer heutigen Situation bereits ein Funke genügen könnte, um einen Flächenbrand zu entfachen... Daher meine eindringliche Bitte, alles zu tun, damit unsere Arbeitsplätze auch in Zukunft sicher bleiben.“



Schnappschuß vom Werksrundgang. Außer den Gästen und Werksleiter H. P. Klein erkennt man noch Vorstandsmittglied E. Rohde (links), Generaldirektor H. C. Stempel und H. Gensert, Leiter Zusammenbau- und Teilefertigungs-Werke (rechts), die hier voll Interesse Teile besichtigen.

Politik und Wirtschaft, Generaldirektor und Vorstands- sowie Aufsichtsratsmitglieder, Vertretungen der Betriebsräte der drei Werke und die in großer Zahl erschienenen Vertreter von Presse, Funk und Fernsehen. H. P. Klein ging in seiner Ansprache unter anderem auf die Tatsache ein, daß die riesige Summe von 1,2 Milliarden ohne Abstriche investiert worden sei, um damit Vorsorge für eine gesicherte Zukunft des Unternehmens und seiner Mitarbeiter zu treffen. „Die Voraussetzungen hier am Platze waren denk-

schloß er auch die an den Projekten beteiligten Firmen und deren Mitarbeiter ein, aber auch alle bei Opel, die in die Planungen eingeschaltet waren.

Der Feier schloß sich ein ausgedehnter Rundgang durch die neuen Produktionsanlagen an. Danach konnten die Teilnehmer sich an einem Kalten Buffet stärken, das nicht nur ein Augen-, sondern auch ein Gaumenschmaus war und der Abteilung Werksverpflegung unter Walter Meierle viel Anerkennung brachte.



Automatische Transport- und Stapleinrichtungen sorgen im Motorenbau dafür, daß jedes benötigte Teil im richtigen Augenblick an der richtigen Stelle zur Verfügung steht. (Weitere Aufnahmen aus dem Motorenbau in der nächsten Ausgabe.)

Personalmeldungen

Unsere Jubilare

40



Erich Melcher
Zentr.Masch.Abt.
6.9. 1981



Erich Steinbrecher
Zentr.Werkst.I
18.9. 1981

25

Rüsselsheim

- 1.9. 1981
Herbert Bittner
Kostenschätzungen
Herbert Schäfer
Produktkosten
3.9. 1981
Helmut Cramer
Instandh.Preßwerk
4.9. 1981
Hans Biensack
MPK Mat.Abt.
Jakob Schulmeyer
Schw.Masch.u. Vorr.
5.9. 1981
Franz Dreisbach
Instandh.Preßwerk
6.9. 1981
Gerhard Hübner
Qual.Förd.Qual.K.
10.9. 1981
Werner Bender
Instandh.Preßwerk
Herbert Bläser
Qual.Förd.Qual.K.
Werner Dengel
Kar.Ftg Montage
Hans Markel
Wagenendmontage
Edmund Morbitzer
Preßwerk
Günter Oechler
Instandh.Schmiede
Adolf Schnabl
Schaumteile
Claus Verchow
Instandh.Chassis II

- Horst Wiegmann
PVP-Konstruktion
11.9. 1981
Willi Reimann
Wagenendmontage
Herbert Weilbacher
Qual.Förd.Qual.K.
12.9. 1981
Karl-Heinz Ewald
MPK-Prod.Planung
Erwin Katzenberger
Energieversorgung
Gerhard Kissel
Kostenschätzungen
13.9. 1981
Toni Daut
Fahrzeug Ausl.
Adolf Neudert
Teilelager
Hubert Ruppert
Betriebsschlosserei
14.9. 1981
Adolf Stoiber
Kostenschätzungen
17.9. 1981
Herbert Bauernfeind
Qual.Förd.Qual.K.
Paul Beny
Preßwerk
Horst Bos
Qual.Förd.Qual.K.
Gerhard Büttner
Achsensbau
Josef Buhl
MPK-Mat.Abt.
Rudolf Dexheimer
Wagenendmontage
Helmut Diener
Teilelager
Josef Dorschner
Achsensbau

- Hermann Drewes
Eins.Pl.Vers.Fahrz.
Gerhard G. Grüning
Chassis Teile
Walter Hahn
Schw.Masch.u.Vorr.
Wilhelm Hammer
Preßwerk
Manfred Hampel
Kdd.Werkstatt
Günther Heinz
Teilelager
Jakob Herbert
Motorenbau M 55
Rudolf Huth
Motorenbau M 55
Helmut Matthes
Zentr.Masch.Abt.
Alfons Metz
Qual.Förd.Qual.K.
Johann Müller
Teilelager
Engelbert Palkowski
Verkehrsabteilung
Kurt Pohl
Schw.Masch.u.Vorr.
Karl Röder
Motorenbau M 55
Ludwig Schaffner
Instandh.Chassis II
Alois Schilling
MPK-Mat.Abt.
Hermann Schrickel
Techn.Überw.Kar.B.
Georg Schwiertz
Instandh.Chassis I
Edgar Senf
Modell-u.Lehrenbau
Walter Stowasser
Achsensbau
Rudolf Weidner
Kar.Fertigmontage
Hans Weyerhäuser
Techn.Überw.Kar.B.
18.9. 1981
Hans Boll
Techn.Überw.Kar.B.
Max Mauff
Ausg.Magazin, Läger
20.9. 1981
Hans Dörr
Motorenbau M 55
Josef Heitzinger
Teilelager
Herbert Ziebe
Achsensbau
24.9. 1981
Karl Adam
Qual.Förd.Qual.K.
Gerhard Bauer
Teilelager
Franz Bettrich
Teilelager
Erich Boscheck
Motorenbau M 55
Willi Brenner
Kar.Fertigmontage
Helmut Denk
Instandh.Preßwerk
Josef Ebli
Eins.Pl.Vers.Fahrz.
Ludwig Gasser
Preßwerk
Wolfram Grundmann
Instandh.Preßwerk
Adolf Härter
Achsensbau
Friedrich Hafner
Kar.Fertigmontage
Eugen Heintz
Wagenendmontage
Hansjürgen Lehnert
Kar.Fertigmontage
Adolf Lössl
Qual.Förd.Qual.K.
Bernhard Maier
ISP-Spanien
Karl-Ludwig Meder
Preßwerk
H.-J. Neumann
Wagenendmontage
Karlheinz Orth
Ausg.,Magazin,Läger
Josef Ott
Qual.Förd.Qual.K.
Erich Rauch
Versuchsbau
Ingo Reichard
Motorenbau M 55
Hardy Reinert
Wagenendmontage
Karl Schneider
Kar.Rohmontage
Heinrich Schüßler
Kar.Fertigmontage
Hans F. Schuhmacher
Schnittbau
Rainer Sterlike
Wagenendmontage
Hugo Tesch
Ordnungsdienst
Dieter Witt
Sonderentw.
26.9. 1981
Alois Beckmann
Instandh.Chassis II
Otto Simon
Wagenendmontage
27.9. 1981
Klaus Dierke
Schnittbau
Otto Grubel
Werkfeuerwehr
29.9. 1981
Karl Bemmert
Werkschutz

Der Rest der Strecke mußte im Auto zurückgelegt werden. G. Schäfer:

„Nach dieser ersten großen Fahrt, die acht Tage dauerte, sind wir auf den Geschmack gekommen. Für nächstes Jahr haben wir wieder eine Tour geplant. Entweder geht es von Rüsselsheim nach Saragossa oder wir machen eine Andalusien-Rundfahrt.“ Dazu jetzt schon viel Erfolg.

Zum Schmunzeln

Irgendwo am Strand lernen sich zwei Urlauber kennen und stellen überrascht fest, daß beide „Opelner“ sind. „Wo arbeiten Sie denn?“ fragt der eine. „Im Werk Bochum, am Band“, antwortet der andere. „Und Sie?“ – „In Rüsselsheim. Aber da kann ich frei herumlaufen . . .“

Wanderpokal für Opel-Mannschaft

In der letzten Ausgabe schon kurz mit Wort und Bild erwähnt, nahm kürzlich eine Auswahl von Mitarbeitern unseres Rüsselsheimer Werkes unter Leitung ihrer Betreuer Helmut Hill, Industrial Engineering, und Georg Görlich, BME, an einem privaten Fußballturnier teil. Die 13 Mitarbeiter – sie sind auch aktive Fußballspieler in ihren Heimatgemeinden – haben sich zu einer Art „Werksmannschaft“ (nicht zu verwechseln mit der Mannschaft des SC Opel) zusammengeschlossen, die bei Freundschaftsspielen gegen Spieler anderer Betriebe antritt.

Im Rahmen ihres Betriebsfestes hatte die Firma Kollrich GmbH, Offenbach, unser „Werksteam“ neben Mannschaften anderer Firmen zu diesem Turnier geladen. Die Rüsselsheimer belegten dabei den zweiten Platz vor der Vertretung von British Airways, London.

Sieger wurden die gastgebenden Spieler der Firma Kollrich. Dennoch konnten die Opel den Wanderpokal mit nach Hause nehmen: Als Gastgeber traten die Sieger die Trophäe an den Wettkampfzweiten ab.



Auf dem Bild die erfolgreiche „Opel-Werksmannschaft“ (nicht zu verwechseln mit der Mannschaft des SC Opel!): In der oberen Reihe die Betreuer Helmut Hill und Georg Görlich, daran anschließend die Spieler Michael Kunz, Wolfgang Dohle, Erich Graf, Herbert Fichtelberger und Wolfgang Kanniber. Darunter knieend die Spieler Günther Adler, Roland Best, Peter Wolf, Rüdiger Porsch, Karl-Heinz Weihrauch und Ernst Born (alle von links).

Neues Kleid für altes Haus

„Ursprünglich stand das Haus schon auf der Abbruchliste der Stadt Rüsselsheim: ein altes, halb verfallenes Bauernhaus in Bauschheim, völlig heruntergekommen und reif für die Spitzhacke“, meinte Mitarbeiter Jürgen Hubbert aus der PEK, den wir im Rahmen unserer Hobby-Serie diesmal vorstellen. „Eigentlich haben wir unser jetziges ‚Schmuckstück‘ nur der Initiative meines Kollegen Walter Gebhardt – er ist leider inzwischen verstorben – zu verdanken, daß wir damals, es war

im Frühjahr 1978, das alte Anwesen kurz entschlossen von der Stadt Rüsselsheim kauften.“

Drei Jahre harter Arbeit standen Jürgen Hubbert und seiner Familie bevor. Zunächst mußte erst einmal festgestellt werden, was von der Bausubstanz noch erhaltenswert war, dann ging man mit Freunden ans Werk. Alles Baufällige mußte weggerissen, die restliche Bausubstanz saniert werden. Dann begann die Isolation gegen Nässe

und später der Einbau der elektrischen und sanitären Einrichtungen. Die größten Probleme machten die alten Eichenbalken, die teilweise ersetzt werden mußten; Ersatzbalken aus Abbruchhäusern wurden dafür besorgt.

Mit Hilfe der Balken konnte übrigens das genaue Alter des Hauses festgestellt werden, und zwar mittels eines dendrologischen (holzkundlichen) Gutachtens, das vom Jahr 1718 spricht. Auch die historisch genaue Gestaltung wurde nicht außer acht gelassen. Nach Resten der alten Bemalung, die die Hubberts während des Umbaus unter dem alten Putz fanden, wurde das Fachwerk farbig angelegt.

Nach dreijähriger Bauzeit war es dann Weihnachten 1980 soweit: Familie Hubbert konnte in ihr „Schmuckstück“ einziehen. Aber die große Überraschung folgte erst im März dieses Jahres: Im Fassadenwettbewerb der Stadt Rüsselsheim wurde ihnen einer der zwei vergebenen zweiten Preise für die vorbildliche Renovierung zuerkannt. „Natürlich ist auch jetzt immer noch viel zu tun“, meinte Jürgen Hubbert, „so haben wir uns jetzt die Umfassungsmauer und das schöne alte Hoftor vorgenommen.“ (Auf dem Bild Jürgen Hubbert vor seinem „Schmuckstück“, dessen Tor und Mauer inzwischen ebenfalls renoviert wurden.)

Sommerzeit ade

Der Sommer neigt sich endgültig dem Ende zu, was sich bei uns am 28. September mit dem „Trostpflasterchen“ der Selbsttäuschung, wieder eine Stunde länger schlafen zu dürfen, ausdrückt. Daß diese 60 Minuten kein Geschenk sind, bemerken begeisterte Schlafmützen spätestens dann, wenn sie abends „früher“ müde werden.



Freizeit und Hobby

Mit dem Radl nach Mailand

Viel hatten sich die Rüsselsheimer Mitarbeiter Rainer Gryzan, Gerhard Schäfer und Klaus Memmler, alle aus der PEK, vorgenommen, als sie vor einigen Wochen früh um 6.00 Uhr in Neu-Isenburg bei Frankfurt starteten. Nach längerem Training machten sich R. Gryzan und G. Schäfer mit ihren

Fahrrädern und K. Memmler als ihr Begleiter auf dem Motorrad auf den langen Weg nach Mailand, ein Unternehmen, das sie schon lange geplant hatten und jetzt „packen“ wollten.

Die Hinfahrt führte über Freiburg, Andermatt, den St. Gotthard, das Tessin in die oberitalienische Metropole Mailand. Bei der Rückfahrt wurde bei 0 Grad und Schnee das Stilsfer Joch bezwungen, mit 2.670 m die höchste Paßstraße Europas (Bild).

„Für den etwa 21 Kilometer langen Aufstieg brauchten wir über zwei Stunden, abwärts ging's dann natürlich entsprechend schneller. Wir fuhren mit bis zu 80 km/h auf unseren Rädern zu Tal!“, berichtete einer der Radler, Mitarbeiter G. Schäfer (rechts auf dem Bild). Weiter fuhr man über den Jaufenpaß, den Brenner und über Mittenwald bis nach Nördlingen. Hier setzten starke Regenfälle der Tour nach 1.480 Kilometern leider vorzeitig ein Ende.



OPEL POST

33. Jahrgang – September 1981

Zeitung 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: 06142-664879. (Fernschreiber: 41 239) – Hausapparat: 4879 oder 3387 – Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.