



Der neue Ascona hat nach seinem erfolgreichen Start inzwischen zahlreichen Herbsturlaubern viel Freude gemacht — wie denen auf unserem Bild auf ihrer Fahrt nach Süden. Auch die Fachzeitschrift mot hat kürzlich einen 10.000 km-Dauer-Test mit der 1,6 Liter Stufenheck-Limousine beendet. (Siehe Kasten rechts.)

ASCONA im Dauertest

Besonders positiv beurteilten die Tester von mot nach dem 10.000 km-Dauertest das sehr gute Fahrverhalten, die gute Schaltung und Lenkung, die ermüdungsfreien Sitze sowie den sehr großen Kofferraum. Wörtlich sagten sie: „Über die Fahreigenschaften des neuen Ascona kann kein Meßinstrument ein endgültiges Urteil fällen. Das ist aber gar nicht notwendig, denn sämtliche Testfahrer kamen ohne geringste Diskussion zu dem Prädikat ‚hervorragend‘. In der Tat legte der neue Opel-Sproß sowohl im Geradeauslauf als auch bei schneller Kurvenfahrt ein Verhalten an den Tag, an dem es schlichtweg nichts auszusetzen gibt. Er mißfällt weder durch übertriebene Untersteuerung, zu der Fronttriebler häufig neigen, noch durch abruptes Eindrehen...“

pfeiler zukünftiger Erwartungen sei das große Investitionsprogramm des Unternehmens. Für die Zukunft wünschte Dr. Schlotfeldt den Jubilaren Glück und Zufriedenheit, vor allem aber Gesundheit.

Selbstkritisch geworden

Auch Gesamtbetriebsrats-Vorsitzender Rudolf Hahn dankte den Jubilaren für Mut, Opferbereitschaft, Einfühlungsvermögen und auch auf manchen Verzicht in schwierigen Zeiten. Ebenfalls den Kolleginnen und Kollegen galt sein Dank, die neben ihrer eigentlichen Arbeit noch als Betriebsräte, Vertrauensfrauen oder Vertrauensmänner sich uneigennützig für die Rechte ihrer Kollegen eingesetzt hätten oder noch einsetzen. Jubilarfeiern regten zur Besinnung an. Gerade die Jubilare hätten den Wandel in der Welt und in der Gesellschaft selbst erlebt. Für viele hätte es auch Enttäuschungen gegeben. Durch manche Erfahrung sei man selbstkritischer geworden. Hahn sagte weiter:

Arbeitskraft erhalten

„Eng mit der Arbeit verbunden müssen aber auch Freizeit und Erholung gerade in der heutigen technisierten und modernisierten Industriegesellschaft mindestens gleichrangig gesehen werden. Arbeit — im weitesten Sinne des Wortes — und Freizeit müssen so aufeinander abgestimmt werden, daß die Belastung durch die Arbeit durch wirksame und ausreichende Erholung — auch am Arbeitsplatz selbst — ausgeglichen wird. Arbeitskraft zu erhalten, Gesundheit zu schützen, nicht beides aber zu zerschleifen, muß das Gebot der Stunde sein...“

Verpflichtung der Firma

Die moderne Technik habe auf der einen Seite zwar Arbeitserleichterungen gebracht, andererseits aber den Streß vergrößert, die Arbeitsinhalte kleiner sowie die Arbeitswelt monotoner werden lassen. „Menschen sind

Fortsetzung auf Seite 2

JUBILARFEIER IN DER MAINZER RHEINGOLDHALLE

„Dem Unternehmen weiter verpflichtet fühlen“

„Wirtschaftlicher Wohlstand und soziale Sicherheit kamen nicht von allein, sie sind vielmehr das Ergebnis des harten Einsatzes und der harten Arbeit unserer Bevölkerung, nicht zuletzt unserer Jubilare“, sagte Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt in seiner Ansprache vor den 1.400 Teilnehmern der letzten Jubilarfeier der Werke Rüsselsheim und Kaiserslautern im Oktober in der Mainzer Rheingoldhalle: Jubilaren mit ihren Ehepartnern und Vorgesetzten sowie zahlreichen Gästen, unter anderem Vertretern der Kommunen, in denen unsere Jubilare wohnen, Vertretern der Presse sowie der Generaldirektor, zahlreichen Vorstandsmitgliedern und Betriebsräten. Robert C. Stempel hatte eingangs die Jubilare herzlich begrüßt, ihnen für ihre Treue und Pflichterfüllung gedankt und sie ermuntert, sich dem Unternehmen auch in Zukunft verpflichtet zu fühlen. Nur so könnten die vor uns liegenden schweren Aufgaben gemeistert werden.

In seiner Begrüßung hob Dr. Schlotfeldt zwei Namen hervor: Richard Heller, den Vorsitzenden des Rüsselsheimer Betriebsrates, und den seines Stellvertreters, Rudi Müller, die beide in diesem Jahr ihre „silberne Hochzeit“ mit Opel gefeiert haben. Er sagte in diesem Zusammenhang:

„Den Betriebsräten ist eine wichtige und manchmal entscheidende Rolle im Kommunikationsprozeß und in den Beziehungen zwischen Geschäftsleitung und Belegschaft zugewiesen. Natürlich ist eine ihrer Aufgaben die Vertretung der Interessen der Mitarbeiter, aber sie sind keine betriebliche

Opposition, wie dies von Außenstehenden in Verkennung der Zusammenhänge mitunter angenommen wird; denn sie sind auch dem Wohl des Unternehmens verpflichtet, und das Gesetz gebietet beiden Seiten die vertrauensvolle Zusammenarbeit.“ Der Redner sagte weiter, jedes Unternehmen, das im harten Wettbewerb bestehen wolle, sei auf das Verantwortungsbewußtsein und das zuverlässige Wirken seiner Mitarbeiter angewiesen. „Und wir bei Opel können stolz darauf sein, eine Belegschaft zu haben, die sich durch Einsatz, Qualität und Loyalität auszeichnet. Und zu dem Kern dieser Belegschaft zählen unsere älteren Mitarbeiter — und in ganz besonderem Maße unsere Jubilare.“

Dank an die Ehepartner

Ein herzliches Wort des Dankes richtete Dr. Schlotfeldt auch an die Ehepartner der Jubilare: „Während vieler Jahre haben Sie Ihren Gatten morgens, wenn er das Haus verlassen hat, umsorgt, und haben ihn, wenn er nach Stunden abgespannt zurückgekommen ist, wieder Ihre Fürsorge entgegengebracht. Sie haben mit ihm Freud und Leid geteilt. Wenn er einmal Ärger mit seinen Kollegen oder Vorgesetzten hatte, wenn ihn Mutlosigkeit überkam, haben Sie ihn ermuntert. Ebenso haben Sie sich mit ihm gefreut, wenn er beruflichen Erfolg, wenn er etwas erreicht hatte oder wenn er — ganz schlicht und einfach — mit seiner Arbeit zufrieden war. Im Namen aller hier anwesenden Männer möchte ich Ihnen Dank sagen für Ihre Unterstützung in unserer beruflichen Tätigkeit...“

Rück- und Ausblick

Der Sprecher der Geschäftsleitung erinnerte an die Zeiten, in denen die

Jubilare zu Opel kamen, an das Kriegsjahr 1941 und das des Wiederaufbaus 1956. In einem Rückblick nannte er Einzelheiten jener schweren Jahre. Der Blick in die Zukunft sei nach wie vor von Ungewißheit gekennzeichnet; man erwarte aber, daß in absehbarer Zeit die Trendwende einsetze. Große Hoffnungen basierten dabei auf dem neuen Ascona, der bei seiner Einführung eine so hervorragende Aufnahme in der Öffentlichkeit gefunden habe. Grund-

RATIONALISIERUNG

„Keine Bedrohung“

Das Thema „Investitionen — Rationalisierung — Roboter“ war in der letzten Zeit Grund für kontroverse Diskussionen. Von Überkapazitäten mit ihren gefährlichen Folgen wurde in diesem Zusammenhang gesprochen, ebenfalls von einer Bedrohung für Beschäftigung und Arbeitsbedingungen. Dazu Generaldirektor Robert C. Stempel kürzlich in einem Interview:

Die Investitionen der Autoindustrie fließen fast ausschließlich in die Verbesserung und Modernisierung von Fabriken und Produktion. Kapazitäten werden kaum erweitert. Aber Opel braucht eine Fabrik für einen neuen Kleinwagen! Im übrigen besagen ernsthafte

Marktstudien, daß der Automobilbedarf in Europa und der Welt langfristig weiter ansteigen wird.

Bessere Arbeitsbedingungen und geringere körperliche Belastung sollten für den Arbeiter keine Bedrohung darstellen. Die Produktion von morgen erfordert komplexe elektronische, hydraulische und mechanische Anlagen. Der Mitarbeiter von morgen wird mit diesen Anlagen überwachern, steuern und instandsetzen — statt Montage, Schweiß-, Lackier- und andere Operationen am Produkt manuell auszuführen. Das erfordert hochqualifizierte Fachkräfte...



Herzlichen Glückwunsch des Generaldirektors für Jubilarsprecher Heinrich Geiß für dessen beeindruckende Ansprache. Robert C. Stempel hatte die Festversammlung zu Beginn des offiziellen Teils begrüßt, während Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt (rechts) für die Geschäftsleitung und GBR-Vorsitzender Rudolf Hahn (hinten) für den Betriebsrat sprachen. (Einzelheiten im Bericht.)

Jubilarefeier

Fortsetzung von Seite 1



Moderatorin auch bei dieser Jubilarefeier war Margitta Krafczyk von unserer Kulturabteilung.

nun einmal keine zu programmieren den Roboter... Die Entfaltungsmöglichkeit des einzelnen muß auch an Bändern und Maschinen gewährleistet bleiben. "25 oder 40 Jahre Arbeit bei Opel werfe viele Fragen auf, auch die Verpflichtung der Firma gerade gegenüber diesen Mitarbeitern. „Diese Verpflichtung kann aber nicht nur daraus

er Opel-Geschehnisse der Vergangenheit in Erinnerung rief, so seine erste Ohrfeige als Lehrling vor 40 Jahren oder die „glorreiche Idee“, einmal selbst Auto fahren zu wollen, was bei 14jährigen als Ergebnis mit einem Schrotthaufen endete und „gewichtige“ Folgen nach sich zog. Er leitete damit über zu einem Plädoyer für die Jugend, der man nachsage, sie sei träge und bequem und ganz anders als die früherer Jahrzehnte – was aber so gar nicht stimme, denn auch die Jungen und Mädchen früherer Zeiten seien keine Engel gewesen.

Nur eine Minderheit

„Heute sind die jungen Menschen zwar in der Mehrzahl kritischer und freier in ihren Äußerungen, als wir es zu unserer Zeit waren oder sein konnten, aber schlechter sind sie auf keinen Fall, von Ausnahmen abgesehen, die aber doch nur eine Minderheit sind... Wie könnten sonst etwa 50 Prozent unserer Auszubildenden ihre Ausbildung ein halbes Jahr, ja mitunter ein ganzes Jahr früher beenden und mit guten, ja mit überdurchschnittlich guten Leistungen ihre Prüfung bestehen...“ – Abschließend dankte der Jubilarsprecher allen, die zum Gelingen dieser Feier beigetragen haben.



Für den Mainzer Oberbürgermeister Jockel Fuchs überreichte in dessen Auftrag Reiner Brüderle allen Jubilaren mit 40jähriger Werkzugehörigkeit (insgesamt waren es an diesem Tag 59) als Erinnerung eine Schatulle mit einer Faksimile-Seite aus der Gutenberg-Bibel.

bestehen, daß aus Anlaß eines Jubiläums ein Jubiläumsgeld gewährt und eine Jubilarefeier veranstaltet wird. Nein, diese Verpflichtung ist vielseitiger! Sie besteht nicht zuletzt darin, daß man diesen Menschen auch Sicherheit gibt. Sicherheit im weitesten Sinne des Wortes... Er forderte in diesem Zusammenhang eine verbesserte Altersversorgung.

Plädoyer für die Jugend

Jubilarsprecher Heinrich Geiß, Meister in der Berufsausbildung, traf als letzter Sprecher den richtigen Ton für diesen Part des offiziellen Teils. Er dankte der Firma für diese Feier und seinen Vorrednern für die Worte der Anerkennung und die Würdigung der Leistungen der Jubilare. Mehrmals brachte er den Saal in eine heitere Stimmung, als



Stargast dieser Jubilarefeier war der „Lachende Vagabund“ Fred Bertelmann mit einem Querschnitt seines Erfolgsrepertoires.

Zu diesem guten Gelingen trugen vor allem bei das Werksorchester unter Vinzenz Christ in großer und kleiner Besetzung, die Streichergruppe des Werksorchesters unter Jakob Schulteis, die Musikalvirtuosin Brigitte Hagen auf dem Marimbaphon, die viele



Als meisterliche Virtuosin auf dem Marimbaphon brillierte die Musikentertainerin Brigitte Hagen.

Zugaben geben mußte, genau wie der „Lachende Vagabund“ Fred Bertelmann, der Troubadour der sechziger Jahre, der mit seinen Evergreens die Rheingoldhalle im Sturm eroberte. Nicht zu vergessen Margitta Krafczyk, Kulturabteilung, als Moderatorin während der akademischen Feier und charmante Plauderin während des bunten Teils. In Pausengesprächen wurden Erinnerungen ausgetauscht; für viele war der Abend eine Reise in die Vergangenheit, die ja auch in allen Reden anklang.

DIE BKK STELLT FEST

Geringe Inanspruchnahme der Früherkennungsuntersuchungen

„Vorbeugen ist besser als Heilen“. Dieser Grundsatz gilt auch für die Krankenversicherung. Zwar hat diese von ihrer Aufgabenstellung her in erster Linie dann tätig zu werden, wenn es gilt, bestehende Krankheiten zu heilen. Der Gesetzgeber hat jedoch dem oben angeführten Grundsatz entsprechend verschiedene Möglichkeiten geschaffen, nach denen vorbeugende Maßnahmen ergriffen werden können, um Krankheiten möglichst frühzeitig zu erkennen. Versicherte haben zur Sicherung ihrer Gesundheit Anspruch auf folgende Maßnahmen:

Kinder bis zur Vollendung des 4. Lebensjahres auf Untersuchung zur Früherkennung von Krankheiten, die eine normale körperliche oder geistige Entwicklung des Kindes in besonderem Maße gefährden.

Frauen vom Beginn des 20. Lebensjahres an einmal jährlich auf eine Untersuchung zur Früherkennung von Krebserkrankungen sowie Männer vom Beginn des 45. Lebensjahres an einmal jährlich ebenfalls auf eine Untersuchung zur Früherkennung von Krebserkrankungen.

Die Kindervorsorgeuntersuchungen werden erfreulicherweise sehr gut in Anspruch genommen; allerdings wird die letzte (8.) Untersuchung (3 1/2 bis 4. Lebensjahr) von vielen Eltern leider nicht mehr genutzt, obwohl die Gründe, den kompletten Vorsorgeplan in Anspruch zu nehmen, auf der Hand liegen. Eine Krankheit schon früh zu erkennen, heißt auch früh helfen zu können. Gerade die ersten Lebensjahre sind für die gesamte Entwicklung eines Menschen besonders wichtig. Es gilt

also, die Risiken so klein wie möglich zu halten.

Eine besonders geringe Inanspruchnahme ist bei den Früherkennungsuntersuchungen auf Krebserkrankungen bei Erwachsenen festzustellen. Diese Tatsache ist sehr bedauerlich, da von ärztlicher Seite immer wieder betont wird, daß im Frühstadium erkannter Krebs meist heilbar ist. Die Überlebenschancen verringern sich jedoch, wenn die Krankheit spät, oft zu spät entdeckt wird.

Viele Menschen erkrankten unheilbar, weil sie sich nicht rechtzeitig untersuchen ließen. Viele jedoch lassen sich von solchen Erfahrungen nicht belehren und machen von der Möglichkeit der Vorsorgeuntersuchungen keinen Gebrauch. Wir bitten Sie, die von uns ausgegebenen Berechtigungsscheine nicht verfallen zu lassen. Gehen Sie zum Arzt! Scheuen Sie sich nicht vor den Untersuchungen. Vor allem aber denken Sie daran: je früher Krebs erkannt wird, desto größer sind die Heilungschancen!

Ihre Betriebskrankenkasse

BETRIEBSRÄTEVERSAMMLUNG '81

Kritische Referate – Harte Diskussionen

Vom 19. bis 21. Oktober fand in Bochum die 13. Betriebsräteversammlung unseres Unternehmens statt. Nach § 53 Betr. VG hat der Gesamtbetriebsratsvorsitzende einmal im Jahr eine Betriebsräteversammlung einzuberufen; rund 80 Teilnehmer, Betriebsräte aus den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern sowie der Niederlassung Berlin, der Generaldirektor, Vertreter der Geschäftsleitung aus den drei Werken sowie der Industriegewerkschaft Metall und der DAG als Gäste nahmen an der diesjährigen Konferenz teil, die von Rudolf Müller, stellvertretender Vorsitzender des GBR, geleitet wurde. In den drei Tagen der Versammlung gab es zahlreiche kritische Referate und harte, teilweise kontroverse Diskussionen. Im folgenden ein kurzer Abriß des Versammlungsablaufes; ausführlich wird in einem demnächst erscheinenden Sonderdruck über die Konferenz berichtet.

Nach Begrüßung der Teilnehmer und Gäste skizzierte R. Müller die wirtschaftliche Lage der Automobilindustrie und ging kurz auf aktuelle sozialpolitische Fragen ein. Danach folgten die Begrüßungsansprachen von Generaldirektor Robert C. Stempel und dem Leiter des Bochumer Werkes, Walter Pihan.

Bericht des GBR-Vorsitzenden

Das Hauptreferat war der Bericht des Gesamtbetriebsrates, erstattet von dessen Vorsitzenden, Rudi Hahn, der das immer noch zu niedrige Niveau der Absatz- und Beschäftigungslage in der Automobilindustrie und die unseres Unternehmens zum Anlaß heftiger Kritik an der Marketingkonzeption nahm, die der Lage nicht gerecht geworden beziehungsweise zu spät erfolgt sei. Breiten Raum widmete er dem Anlauf des neuen Ascona sowie den Produktverbesserungen bei den übrigen Modellen und den daraus resultierenden Problemen in der Produktion Die Betriebsratswahlen '81, die zurückliegende und die kommende Tarifrunde, die Verhandlungen über die Weihnachtsgatifikation und die Sonderschichten waren neben anderen weitere wichtige Referatspunkte.

Berichte der Ausschüsse

Auf den Bericht des GBR-Vorsitzenden folgten die Berichte der einzelnen Ausschüsse. Für den Lohn- und Gehaltsausschuß sprach Martin Schwarz, der unter anderem auf Lohnfragen und Zeitstudien, auf die Arbeitsplatzgestaltung und auf die besondere Problema-

tik der Bildschirmarbeitsplätze bei Opel einging. – Liane Steinführer, Sozialausschuß, brachte unter anderem zahlreiche soziale Probleme zur Sprache, so auch die brennende Frage der Suchtbekämpfung im Unternehmen. Weitere Themen waren die Einrichtung von Verkaufsständen sowie die Fortschreibung der 59er Regelung. – Rolf Petry, Bildungsausschuß, nahm in seinen Ausführungen unter anderem Stellung zu Umschulungsmaßnahmen, die vor einiger Zeit im Werk Rüsselsheim angelaufen sind und betonte die Notwendigkeit der Erwachsenenbildung im Hinblick auf die Aus- und Fortbildung von Facharbeitern.

Rolf Nutzenberger als Sprecher der Gesamtjugendvertretung ging unter anderem auf Probleme der Berufsausbil-

dung in den verschiedenen Werken ein. – Als letzter gab der Vertrauensmann der Schwerbehinderten, Hans Rosenstock, seinen Bericht, in dem er noch einmal auf die besondere Lage der Schwerbehinderten hinwies. Die Quote der Schwerbehinderten im Gesamtunternehmen sei mit 7,39 Prozent übererfüllt (Pflichtquote 6 Prozent). Auch das Problem der Vorsorgeuntersuchungen wurde von ihm unter anderem angeschnitten. – Den Bericht aus der Arbeit des Aufsichtsrats gab am zweiten Tag der Konferenz Paul Schleicher, der besonders auf die wirtschaftlichen und produktionstechnischen Probleme unseres Unternehmens einging und sehr kritische Anmerkungen zu den europäischen Investitionsprogrammen machte.

Bericht der Geschäftsleitung

Das Gesetz sieht vor, daß auf Betriebsräteversammlungen auch ein Vertreter der Unternehmensleitung einen Bericht zur Lage und der personellen Situation gibt. Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt erläuterte neben anderen Punkten die Notwendigkeit der Personalreduzierung auf Grund der geänderten Marktstruktur und des verringerten Marktvolumens, um so die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten. Er räumte ein, daß die Umstrukturierung nicht ohne Be-

Fortsetzung auf Seite 3



Der Bildausschnitt zeigt einen Teil der Betriebsräte und Gäste während der Begrüßungsansprache des stellvertretenden GBR-Vorsitzenden Rudolf Müller, der auch die Versammlung leitete.

Betriebsräteversammlung

Fortsetzung von Seite 2

lastungen für die betroffenen Mitarbeiter des Rüsselsheimer Werkes abgegangen sei, diese jedoch Beschäftigungsgarantien und Einkommenssicherungen erhalten hätten. Dr. Schlotfeldt wies auf die negativen Betriebsergebnisse der letzten zwei Jahre hin, die den personal- und sozialpolitischen Handlungsspielraum erheblich einschränkten. Zu den weiteren Berichtspunkten gehörten die Ausbildungssituation und die noch in der Diskussion befindliche Einführung des neuen

zum Problem des Krankenstandes. Außerdem ging er auf die Absatz- und Produktions- sowie die damit verbundenen Anlaufprobleme im Rüsselsheimer Werk ein. Heller warnte vor einem „Ausverkauf des Rüsselsheimer Werkes zu einer bloßen Entwicklungsabteilung“. Auch er wies auf die Gefahr einer Marktübersättigung hin und sprach von einem „mörderischen Verdrängungswettbewerb“. Er forderte eine „Erhöhung der Qualität statt der Quantität“. — Das zentrale Thema des stellvertretenden Bochumer Betriebsratsvorsitzenden, Rolf Breuer, waren die Erarbeitung einer neuen



Der geschäftsführende GBR-Ausschuß. Von links: P. Schleicher (Kaiserslautern), H. Beiske (Bochum), R. Hahn und R. Müller (Rüsselsheim) sowie R. Breuer (Bochum).

Personal- und Informationssystem PAISY sowie die Anpassung der Bildschirmarbeitsplätze an die neuen Anforderungen.

Aussprache und Grundsatzreferat

Nach den Berichten folgte die Aussprache, zu der sich zahlreiche Teilnehmer zu Wort meldeten. Die Diskussion wurde sehr intensiv und zu einigen Themen auch sehr kontrovers geführt. Dr. Schlotfeldt und einige als Gäste anwesende Vertreter der Geschäftsleitung ergriffen dabei ebenfalls das Wort und gingen auf Diskussionspunkte ein. Als Gast der Konferenz hielt Hans Preiss, Vorstandsmitglied der IG-Metall, ein Grundsatzreferat zum Thema „Künftige Beschäftigungsprobleme und Absatzbedingungen in der Automobilindustrie“. Er warnte vor dem Entstehen von riesigen Überkapazitäten in der Branche; auf Grund der geplanten Erweiterungen sähe er „die nächste Autokrise bereits vorprogrammiert“. Außerdem übte er Kritik an den staatlichen Zuschüssen, die den Autowerken bei ihrer Neustrukturierung gewährt würden; er forderte für die Bundesrepublik eine Subventionskontrolle.

Berichte aus den Betrieben

Als erster Redner sprach der Vorsitzende des Rüsselsheimer Betriebsrates Richard Heller. Er machte unter anderem Ausführungen zu der neuen Erholzeiten-Regelung, zu PAISY und

Betriebsordnung für das Werk Bochum sowie eine kritische Stellungnahme zu PAISY. — Der Betriebsratsvorsitzende von Kaiserslautern, Karl Guthy, betonte in seinem Bericht noch einmal die Notwendigkeit der zusätzlich dort geschaffenen Arbeitsplätze aufgrund der wirtschaftlichen Lage der Region. — Als letzter gab der stellvertretende Berliner Betriebsratsvorsitzende, Helmut Tobis, seinen Bericht, in dem er spezielle Berliner Probleme vortrug.

Verschiedene Anträge

Der dritte und letzte Tag der Konferenz — ohne Teilnahme der Vertreter der Geschäftsleitung — brachte die interne Aussprache und die Verabschiedung verschiedener Anträge. Unter anderem wurde der GBR beauftragt, Verhandlungen mit der Geschäftsleitung aufzunehmen, die Wohnungssituation der Werksangehörigen zu verbessern, die Einführung von drei Karenztagen für alle zu erreichen und eine Kommission zu bilden mit dem Ziel, den Einsatz und die Auswirkungen neuer Technologien zu prüfen und dafür Unterlagen für Verhandlungen mit der Geschäftsleitung zu erarbeiten. (Wie gesagt konnte an dieser Stelle aus Platzgründen nur eine Kurzfassung beziehungsweise ein allgemeiner Überblick gegeben werden; Einzelheiten in dem bereits angekündigten Sonderdruck über die Betriebsräteversammlung '81, der demnächst herauskommen soll.) Kr.



Einige der an der Versammlung als Gäste teilnehmenden Vertreter der Geschäftsleitung: Von links Generaldirektor R.C. Stempel, E. Harnack, Arbeitsrecht und Arbeitsbeziehungen, die Vorstandsmitglieder C.J. Vaughan und Dr. W. Schlotfeldt sowie W. Pihan, Werksleiter Bochum, und K. Langendorf, Sozialabteilung Bochum. (R.C. Stempel nahm am ersten, die anderen Vertreter der Geschäftsleitung am ersten und zweiten Tag an der Versammlung teil.)

Gemeinsam fahren-gemeinsam sparen



Fahrgemeinschaften

Der Anregung des Betriebsrates, Interessenten für eine Fahrgemeinschaft in der Werkzeitung Platz für eine Anfrage zur Verfügung zu stellen, war bis zum Redaktionsschluß kein so großer Erfolg beschieden wie ursprünglich angenommen. Das gilt hauptsächlich für die Werke Bochum und Kaiserslautern, die „Fehlannonce“ meldeten. Was Kenner der Materie vorhersagten, scheint sich zu bewahrheiten: die meisten, die für eine Fahrgemeinschaft in Frage kamen, haben sich längst gesucht und gefunden. Wie dem auch sei, auch in Zukunft werden wir Anfragen veröffentlicht. Einzelheiten sollten die Interessenten im persönlichen Gespräch klären.

Alzey, Spiesgasse 40, Wechselsch., Martin Rasch, Tel. 2272 (priv.: 06731-1352).

Alzey, Worms oder Osthofen, Wechselschicht, Manfred Erbedinger, Tel. priv.: 06247-1461.

Andernach, Füllscheuerweg 36, über Koblenz, Arbeitsz. 7.30-16.00 Uhr (PEK), K. Lonnendonker, Tel. 2711.

Kirchheimbolanden, Alzey, Normal-schicht, Erwin Götter, Tel. 2392 (priv.: 06352-4483).

Bingen, Arbeitsz. 7.30 - 16.00 Uhr (PEK), Wolfgang Kunz, Tel. 3149.

Cochem/Treis, Wochenendheimf. (evtl. auch mittw.), Normalschicht, Hans Schneberger, Tel. 2800.

Darmstadt, Adelungstr.10, Normalschicht, Main-Parkplatz, Gisela Faber, Tel. 2942 oder 2835 (priv.: 06151-25489).

Darmstadt-Bessungen, Normalschicht, K. Berger, Tel. 2256 (priv.: 06151-663615).

Griesheim b. Darmstadt, Sandgasse 8, Arbeitsz. 7.30 - 16.00 Uhr (PEK), Jochen P.Jakowski, Tel. 2903, (priv.: 06155-2507).

Heusenstamm, Offenbach oder Dietzenbach, Normalschicht, Roswitha Hiefner, Tel. 2994 (priv.: 06104-5635).

Rodgau 3, Frankfurter Str. 90, Normalschicht, Erwin R.Mohler, Tel. priv.: 06106-72881, Mo.-Do. nach 18.00 Uhr.

Kronberg-Königstein, Wechselschicht, Helmut Schmidt, Tel. 4748.

Lorsch, Schillerstr. 4, Wechselschicht, Ewald Kyris, Tel. 4730.

Mainz-Kostheim, Zelterstr. 11, Normalschicht, Parkpl. Datenverarb., Horst Rossel, Tel. 2178.

Mainz-Ebersheim, Dresdner Str. 32, Normalschicht, Fritz Burg, Tel. 4858 (priv.: 06136-7552).

Nastätten, Bäderstraße, Normalschicht, Astrid Seibel, Tel. 4924 (priv.: 06772-1978).

Taunusstein 1, Forsthausstr. 5, Wechselschicht, Klaus Weiß, Tel. 3654 (priv.: 06128-3516).

OPEL-MITARBEITER – OPEL-KUNDEN

Jährlich ein neues Auto?

In der letzten Ausgabe begannen wir mit der neuen Serie „Opel Mitarbeiter – Opel Kunden“ und deuteten eine Reihe von Beiträgen zu den Themen Kauf und Wiederverkauf von Jahreswagen an. Diesmal geht es unter anderem um die Vorteile, die der Opel Mitarbeiter durch den Kauf eines Opel-Wagens hat und um die Frage, ob es sich lohnt, jedes Jahr ein neues Auto zu kaufen.

Der Automobilabsatz ist schwieriger geworden. Unser Unternehmen ist davon beim Neuwagenabsatz betroffen, aber auch Opel Mitarbeiter, die ihren gebrauchten Jahreswagen verkaufen wollen, merken eine gewisse Kaufzurückhaltung. Für unsere „Internen Opel-Kunden“ sind deshalb alle Themen von großem Interesse, die mit dem Kauf von Jahreswagen zusammenhängen. Wer hat nicht schon gefragt: Welche Vorteile hat der Opel-Mitarbeiter im Vergleich zu denen anderer Hersteller? — Lohnt es sich eigentlich, jedes Jahr ein neues Auto zu kaufen? — Welches Auto soll man kaufen, um einen guten Wiederverkaufswert zu erzielen? Wir wollen uns bemühen, die einzelnen Problembereiche im Laufe der Zeit zu erläutern und, soweit möglich, Empfehlungen geben.

Vorteile der Opel-Mitarbeiter

Vergleicht man den steuerfreien Werksangehörigenrabatt und die Haltefrist mit den Verhältnissen bei anderen Automobilherstellern, ergibt sich ein wesentlicher Unterschied. Wichtig zu wissen ist dabei, daß die Steuerbehörde darüber wacht, keine weitergehende Vergünstigung zu gewähren. Der Nachlaß bei Neuwagenkauf würde sonst als höheres Einkommen gewertet, das entsprechend zu versteuern wäre. Opel-Mitarbeiter müssen jedoch keine Transportkosten zahlen. (Jeder Autokauf ist sonst mit Extrakosten für den Transport verbunden — auch bei Angehörigen anderer Automobilhersteller.) Opel-Mitarbeiter zahlen keine Transportversicherung. (Opel trägt das Risiko.) Für Entwachen und Säubern fallen keine Extrakosten an. (Opel erstattet dem Händler dafür den Betrag.) Weiter ist zu bedenken, daß Opel-Mitarbeiter bei der Lieferzeit bevorzugt werden. In der Regel werden Neuwagen innerhalb von 4 bis 5 Wochen ausgeliefert — wesentlich schneller als bei allen anderen deutschen Herstellern. Die OPEL Kredit-Bank bietet besondere, wesentlich günstigere Zinssätze für die Finanzierung von Neuwagen. Ein gewisser Vorteil für den Gebrauchtwagenverkauf ist auch in der zentralen Lage der Werke Rüsselsheim und Bochum zu sehen. Das dichtbesiedelte Rhein-Main-Gebiet und das Ruhrgebiet stellen einen sehr großen Gebrauchtwagenmarkt dar.

Der Gebrauchtwagenmarkt

1980 wurden ca. 2,4 Millionen Neuwagen in Deutschland zugelassen — aber ca. 4,5 Millionen Gebrauchtwagen verkauft. Betrachtet man erst die Neuzulassungen, kommt oft die bange Frage auf — wo sollen denn all die Autos in der Zukunft hin? Hier bleibt festzustellen, daß allein 1980 ca. 1,8 Millionen Autos verschrottet wurden — nur ca. 600.000 kamen wirklich zusätzlich

auf die Straße. Wenn mehrere Autos in einem Haushalt zugelassen sind, gehen die Fahrleistungen im Durchschnitt pro Auto zurück. Vereinfacht kann man sagen, daß zwar mehr Autos vorhanden, aber nicht viel mehr Autos auf den Straßen unterwegs sind. Betrachtet man den Gebrauchtwagenmarkt als Ganzes, ist die Zahl von ca. 4,5 Millionen Verkäufen wirklich erstaunlich hoch. Dabei wird die Hälfte dieser Verkäufe privat abgewickelt — fast soviel wie im ganzen Neuwagen-geschäft. Man kann also nicht behaupten, daß Gebrauchtwagen nicht zu verkaufen sind, ganz im Gegenteil, der Markt ist vorhanden.

Preisentwicklung und Nachfrage im Gebrauchtwagenbereich hängen natürlich eng mit dem Neuwagen-geschäft zusammen. Ist die Nachfrage nach Neuwagen sehr stark, erzielt man für gebrauchte Autos bessere Preise — ist ein Überangebot an Gebrauchtwagen da und machen Hersteller besondere Anstrengungen, Neuwagenkäufer mit besonderen Angeboten zu gewinnen — drückt das auf die Gebrauchtwagenpreise.

Jährlicher Wertverlust

Nimmt man ein bestimmtes Kadett-Modell von 1978 und vergleicht, was dieses Auto in einer Gebrauchtwagen-Preisliste vom September 1981 noch wert ist, ergibt sich im Durchschnitt ein Wertverlust pro Jahr von ca. DM 1.400,—. Hinzu müssen noch jährlich notwendige Kosten für Wartung und eventuelle Verschleißreparaturen gerechnet werden, denn nur im ersten Jahr ist die Neuwagen-garantie gültig. Jeder Mitarbeiter, der also von Zweifeln geplagt ist, ob es noch richtig ist, jedes Jahr einen neuen Opel zu kaufen, sollte für sich eine ähnliche Rechnung aufmachen und den Wertverlust und eventuell später anfallende Kosten mit dem Verlust beim Gebrauchtwagenverkauf vergleichen. Dabei ist zu bemerken, daß Opel, basierend auf dem guten Ruf seiner Modelle, einen vergleichsweise sehr geringen Wertverlust aufweist. Verglichen zum Kadett von 1978 haben zum Beispiel andere Fabrikate dieser Klasse einen Wertverlust von bis zu DM 1.900,— pro Jahr. Bei größeren, teureren Modellen nimmt der Wertverlust allerdings zu.

Wichtige Größe

Rein wirtschaftlich gesehen sind wir überzeugt, daß der jährliche Autokauf für die Opel-Mitarbeiter nach wie vor günstig ist — aber das muß jeder selbst entscheiden und selbst errechnen. Doch nüchterne Zahlen allein sind nicht alles — macht es nicht Spaß, jedes Jahr das neueste Modell mit voller Garantie zu fahren, Modelle, an denen jeder irgendwie mitgearbeitet hat? Opel hat 1980 ca. 11.500 Autos an Opel-Mitarbeiter verkauft — eine stattliche Zahl, die aber in früheren Jahren schon höher war. Dieses Volumen ist auch eine wichtige Größe für die Opel Produktionsplanung und sichert einen nicht unbeträchtlichen Teil der Beschäftigung. (In der nächsten Folge dieser Serie geht es unter anderem darum, welches Modell beziehungsweise welche Ausstattung man wählen sollte, um einen möglichst guten Wiederverkaufswert zu erzielen.) Sm.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim



VV-VERLOSUNG

Mitgemacht – Viele Preise winken

Hallo, liebe Leser! Weihnachten steht vor der Tür. Wenn Sie unser Plakat gelesen haben, wissen Sie auch, daß das Vorschlagswesen am 1. November 1981 mit einer Verlosungsaktion begonnen hat, einer Art Weihnachtslotterie, die bis zum 15. Dezember 1981 dauert. Die Gewinne werden noch vor dem Fest verlost und verteilt, also ein zusätzliches Weihnachtsgeschenk vom Vorschlagswesen.

Jeder Mitarbeiter der Werke Rüsselsheim und Kaiserslautern kann daran teilnehmen, wenn er in dem

oben angegebenen Zeitraum seine Verbesserungsvorschläge einreicht. Dann ist man automatisch bei der Verlosung dabei und sichert sich zusätzlich für angenommene Vorschläge Prämien bis zu 50.000 DM.

Wie unser Bild zeigt, werden Taschenrechner, Qualitäts-Werkzeuge mit Etui in drei Ausführungen, Schweizer Messer, Taschenmesser und Auto-Innenlampen verlost. Sie haben noch genügend Zeit, Ihre Ideen aufs Papier zu bringen. Sie wissen ja: „Gute Ideen machen sich bezahlt“. Ihr Vorschlagswesen

LESEN TRÄGT FRÜCHTE

NEUE BÜCHER

Der Winter steht vor der Tür. Die meist ungünstige Witterung und die frühe Dunkelheit zwingen viele, den größten Teil ihrer Freizeit in den vier Wänden zu verbringen. So mancher, dem im Sommer die Zeit dazu fehlte, kann sich nun an den langen Winterabenden in eine gemütliche, stille Ecke zurück-



ziehen, um in Ruhe und mit Muße wieder ein Buch zu lesen. In unseren beiden Werkbüchereien sind nach längerer Pause – rechtzeitig zu Beginn der Lesesaison – eine große Anzahl neuer Bücher eingetroffen. So können wir unseren Lesern Aktuelles aus den verschiedensten Sach- und Fachgebieten, aber auch zahlreiche neue Romane anbieten. Die Sachbücher machen übrigens inzwischen fast 70 Prozent des Gesamtbuchbestandes aus. B.A.

Weihnachtsgratifikation

Die Gratifikationsregelung für 1981 ist bekanntlich zwischen Geschäftsleitung und Gesamtbetriebsrat kürzlich vereinbart worden und sieht in der Mehrzahl wieder ein 13. Monatseinkommen vor. (Einzelheiten werden gesondert bekanntgegeben.)

Sonderschichten

Der Rüsselsheimer Betriebsrat hat am 22. Oktober über den Antrag der Geschäftsleitung auf Sonderschichten beraten und Mehrarbeit am 31. Oktober sowie am 7., 14. und 21. November zugestimmt. In diesem Zusammenhang hat die Geschäftsleitung sich verpflichtet, bis zum 31. März '82 keinen Antrag auf Kurzarbeit zu stellen und bis Ende Mai '82 auch keine betriebsbedingten Kündigungen auszusprechen. (Im Zusammenhang mit der Mehrarbeit ist noch nachzutragen, daß die an Weihnachten und Sylvester ausfallenden Schichten am 5. und 12. Dezember vorgeholt werden.)

Verkauf von Gebrauchtwagen

Ein umfangreiches Angebot an gebrauchten Fahrzeugen aus unserem Geschäftswagenpark steht zum Verkauf an Werksangehörige zur Verfügung. Hauptsächlich handelt es sich um Wagen der Modellreihen Senator/Monza, Commodore, Rekord, Manta und Ascona-Auslaufmodelle. Aufgrund der Fahrleistung (ca. 10.000 km) und zusätzlicher Preisnachlässe kommen die Fahrzeuge zu sehr attraktiven Preisen zum Verkauf. Die Gebrauchtwagen sind im Durchschnitt 6-12 Monate alt

und werden vor Auslieferung an die Käufer einer gründlichen technischen und optischen Verkaufsfertigmachung unterzogen. (Einzelheiten auf den Werksanschlägen.)

Kundendienst-Ausstellung

Die OPEL POST hat anlässlich des 50jährigen Bestehens unserer Kundendienst-Schule (Opel Service Training Center) im Frühjahr und in der letzten Ausgabe längere Berichte gebracht. Interessierte Mitarbeiter können ihr Wissen über diese wichtige Einrichtung des Unternehmens jetzt ergänzen in einer Ausstellung im Ausstellungsraum unseres Rüsselsheimer Werkes, die am 9. November begann und bis zum 27. November geöffnet ist. Sie vermittelt einen umfangreichen Einblick in Geschichte und Gegenwart der Kundendienst-Schulung bei Opel.

OPEL-Filme auf Video-Kassetten

Die Video-Kassette als Informationsträger erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Auch unter unseren Mitarbeitern gibt es viele, die über ein Wiedergabegerät verfügen und somit als Kassettenentleiher in Frage kommen. Dieser Gruppe können wir jetzt eine Video-Kassette, System VHS, anbieten, die gleich drei Opel-Informationenfilme abspielt, und zwar die Filme „Sicher ist sicher“ und „Stapellauf“ und „Kraft aus vier Takten“. Zu beziehen in Rüsselsheim in der Werkbücherei, in Bochum und Kaiserslautern in den dortigen Sozialabteilungen.

Gefahrenstelle wurde beseitigt

An der Ostseite des Baues K 62 im Werk Rüsselsheim befindet sich ein Gestellabstellplatz, auf dem leere Transportgestelle, die man vorübergehend nicht benötigt, abgestellt werden. Zwischen der Begrenzungsmauer



des Abstellplatzes und der Gleisanlage der Werksbahn führt ein Weg, der oft von Radfahrern benutzt wird, die den Verkehr auf der Straße meiden wollen. Als Ausfahrt dient eine Öffnung in der Begrenzungsmauer, die sehr unübersichtlich ist. Ausfahrende Fahrzeuge müssen mit ihrem Vorderteil immer über diesen Weg fahren, bis der Fahrer freie Sicht hat (Bild).

Mitarbeiter H.G. Wenski, als Reklamator der MPK im Bau K 62 beschäftigt, war Zeuge eines Kollisionsunfalls, der glücklicherweise ohne schwere Verletzungen ausging. Der Unfall hätte aber auch ernsthafte Folgen haben können. Deshalb kam H.G. Wenski auf die Idee, diesen Weg und den Gleiskör-

per beidseitig der Durchfahrt mit Schranken abzusichern. Er reichte diesen Gedanken als Verbesserungsvorschlag ein.

Bei einer Ortsbesichtigung stellten Vertreter des Werkschutzes und der Arbeitssicherheit jedoch fest, daß die vorgeschlagenen Schranken den Werksbahnverkehr behindern würden. Ausgehend von der Idee des Einsenders wurde deshalb eine andere Lösung gewählt.

Beiderseitig der Ausfahrt wurde ein Abweiser angebracht, so daß die Radfahrer in einem Bogen um die Ausfahrt fahren müssen. Auf diese Weise erkennen sie herannahende Transportfahrzeuge rechtzeitig, und Unfälle werden vermieden. Auf dem Bild Mitarbeiter H.G. Wenski auf seinem Fahrrad vor den neu errichteten Abweisern. Eine gute Idee, die zur Nachahmung anregen sollte, denn solche und ähnliche Gefahrenstellen gibt es sicher noch mehr im Werk. Fr.

Begegnung auf dem Katschberg

Der Katschberg in Kärnten mit seiner berühmten Steigung ist für die Männer unserer Kühlerversuchsgruppe der PEK schon längst keine unbekannte Größe mehr. Auf dieser steilen Paßstraße finden oft Versuchsfahrten mit unseren Modellen statt, um die Prüfstandswerte mit der Praxis am Berg vergleichen zu können. So auch kürzlich wieder, als eine sechs Mann starke Gruppe zu Versuchszwecken mit dem neuen 1,6-Liter-Ascona unterwegs war.

Am Wendepunkt der Versuchsstrecke auf der Katschberghöhe (1.641 m) trafen die Opeler auf interessierte Beobachter, die sich schließlich als Mitglieder der Weltmeisterschafts-Natio-

nalstaff von 1954 entpuppten. Die Fußballspieler Helmut Rahn, Toni Turek und Fritz Walter, die mit ihren Ehefrauen ein paar Urlaubstage am Katschberg verbrachten, zeigten großes Interesse für unsere Wagen und das praxisnahe Opel-Versuchsprogramm. Dabei entstand das Erinnerungsfoto, das ursprünglich als Farbaufnahme bei der Schwarzweiß-Wiedergabe Qualitätsmängel aufweist.

Von links stehend Toni Turek mit Frau, Helmut Rahn, Frau Walter und Fritz Walter sowie Manfred Otto und Günter Duphorn (beide Opel). Sitzend (von links) Willi Hoffmann, Karl Wolf, Peter Kascher und Uwe Breitmann (alle ebenfalls PEK).



Wieder erfolgreiche Vortragsreihe

Der erste Teil der „Jubiläumsrunde“ der Opel-Vortragsreihe im Winterhalbjahr 81/82 ging am 10. November mit Hans Patzelts „Amerikanischen Impressionen“ zu Ende. Es war der 236. Vortrag seit Beginn dieser beliebten Veranstaltungsreihe vor 25 Jahren. Ein weiteres „Jubiläum“ konnte am 27. Oktober begangen werden: der 100. Referent stand am Vortragspult. Es war unser Mitarbeiter Wolfgang Gornig aus der PEK, der über eine Expedition

durch Peru berichtete. Der erste Teil war wieder sehr erfolgreich. Themen und Referenten fanden großen Anklang, insbesondere Jörg Trobitzsch mit seiner Diapanoramavision „Abenteuer Lappland“, bei dem die Stadthalle bis auf den letzten Notplatz besetzt war (Bild). In der nächsten Ausgabe kommen wir auf die Vortragsreihe zurück und veröffentlichen einige Besucherstimmen.



BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum

JUBILARFEIER BOCHUM

Ein festlicher Abend mit „Clivia“

In der Zeit von November 1980 bis September 1981 konnten 20 Mitarbeiter des Werkes Bochum auf eine 25-beziehungswise 40jährige Dienstzeit zurückblicken. Neun von ihnen haben früher in Rüsselsheim gearbeitet und sind im Zuge der Werksgründung nach Bochum gekommen. Elf Jubilare, die früher im Bergbau tätig waren, besitzen den sogenannten Bergmannversorgungsschein. Nach dem Gesetz wird die Bergbauzeit angerechnet. Eine größere Zahl von Jubilaren wird es erst in einigen Jahren geben, wenn das Werk 25 Jahre besteht.

Die persönliche Ehrung der Mitarbeiter fand bereits am Jubiläumstag statt, wo Urkunde, Ehrennadel, Geschenk und Scheck übergeben wurden. Zusätzlich wird eine Gemeinschaftsfeier aller Jubilare durchgeführt, zu der Ehepartner, Vorgesetzte und Mitglieder des Betriebsrates eingeladen werden.

Die Teilnehmer fuhren im Bus zum Dortmunder Stadttheater. Im großen Haus wurde hier die Operette „Clivia“ von Nico Dostal gegeben – die Geschichte der Schauspielerin Clivia Gray. Die fast drei Stunden vergingen bei dem heiteren Spiel wie im Flug. In der Pause traf man sich zu einem Glas Sekt im Erfrischungsraum des Theaters. Im nahegelegenen Hotel „Römischer Kaiser“ ging es danach weiter: Kurzer Stehempfang, Grußworte, Abendessen, gemütliches Beisammensein.

Werkleiter W. Pihan ergriff als erster das Wort und hieß Jubilare, Vorgesetzte, Gäste, Mitglieder des Betriebsrates und die Ehefrauen herzlich willkommen. Er dankte den Jubilaren für den Einsatz, der in den zurückliegenden Jahren und Jahrzehnten geleistet wurde. „Sie alle haben sich um das Unternehmen verdient gemacht.“ Ebenfalls anerkennende Worte fand Betriebsratsvorsitzender G. Perschke. Als Vertreter der Jubilare sprach U. Heckmann. Gast aus Rüsselsheim war



Begrüßung der Teilnehmer an der Jubilarfeier im Hotel „Römischer Kaiser“.

T.R. Faber, der zuletzt als Werksleiter in Bochum tätig gewesen ist. Die Hotelküche hatte ein ausgezeichnetes Büfett zubereitet. Für den musikalischen Rahmen sorgten die „Drei Solis“. Sie verstanden ihr Geschäft und hielten die Teilnehmer der Jubilarfeier in Stimmung, so daß die vorgesehene Rückfahrt mit dem Bus verschoben werden mußte.

Nach genau festgelegtem Plan wird die Kleidung wöchentlich ausgetauscht. Bei den Ausgabestellen gibt es häufig Ärger. Da ist der Arbeitsanzug nicht da, es kommt zu Auseinandersetzungen, Streitigkeiten bis hin zu Drohungen. Letzte Rettung ist dann der Leihanzug, der aber nur in geringem Umfang zur Verfügung steht. Wieso fehlt die Schutzkleidung? Sie wird einfach achtlos in Abfallkörbe, Wagen für brennbaren Müll, auf Abfallhaufen geworfen, oder man läßt sie in Waschräumen liegen.

SCHUTZKLEIDUNG

Es gibt Ärger ...

Aber es müßte ihn nicht geben! Unsere Werkzeugabteilung „verwaltet“ über 50.000 Arbeitsbekleidungsstücke. Sie sorgt für die Reinigung, bessert sie aus, ersetzt sie, wenn es erforderlich ist. Für jeden der rund 15.000 Bochumer Werksangehörigen, die Schutzkleidung gestellt bekommen, stehen wenigstens 3 Anzüge, Kittel oder sonstige Schutzkleidung zur Verfügung. Allein für neue Kleidung und Reinigung werden jährlich mehr als 3,5 Mio. DM ausgegeben.

Eine Aktion der Werkzeugabteilung zu Beginn der Werksferien brachte allein im Werk II 500 Schutzbekleidungsstücke und im Werk I über 100 Schutzanzüge an den beschriebenen Stellen zu Tage. Es wird auch Arbeitskleidung absichtlich zerrissen und beschädigt. Was denken sich diese Leute dabei? Wenn schon die Arbeitskleidung kostenlos zur Verfügung gestellt wird, sollte man auch sorgfältig damit umgehen und sie wie festgelegt tauschen.

Es wäre gar nicht schlecht, wenn man Kollegen, die ihre Arbeitskleidung herumliegen lassen, wegwerfen oder beschädigen, zur Rede stellte und sie auf ihr ordnungswidriges Verhalten aufmerksam machte. Das Problem „Schutzkleidung“ brauchte es nicht zu geben.



Ballettszene aus der Operette „Clivia“, die man an diesem Abend besuchte.



Bis weit nach Mitternacht wurde später im „Römischen Kaiser“ gefeiert.

Anstempeln entfällt

Versuchsweise ab 1.4. '82

Die im Februar 1981 auf Antrag des Bochumer Betriebsrates zur Regelung einer neuen Arbeitsordnung gebildete Einigungsstelle hat in ihrer 6. Sitzung am 12.10. 1981 einen Spruch gefällt, der unter anderem vorsieht, daß für alle Bochumer Lohnempfänger versuchsweise für die Dauer eines Jahres ab 1.4.82 die Verpflichtung zum Anstempeln der Zeitkarte bei Schichtbeginn entfällt.

Einzelheiten werden in einer Betriebsvereinbarung geregelt. Näheres ist den Ankündigungen an den Schwarzen Brettern zu entnehmen, aus denen auch hervorgeht, daß bei einem erfolgreichen Verlauf des Versuchs für alle Lohnempfänger ab 1.4.83 versuchsweise für ein Jahr das An- und Abstempeln der Zeitkarten entfallen wird.

Sobald die oben erwähnte Betriebsvereinbarung abgeschlossen ist, wird über die Durchführung des am 1.4. 1982 beginnenden Versuchs ausführlich informiert, damit ein erfolgreicher Versuchsablauf gewährleistet ist.

Aufruf hatte Erfolg

Zum ersten Mal wurde 1976 in unserem Bochumer Werk eine Blutspendeaktion durchgeführt. Im vorigen Monat fand nun die sechste Blutspendeaktion bei uns statt. 1.596 Werksangehörige beteiligten sich daran. Eine große Anzahl von Mitarbeitern spendete zum wiederholten Mal Blut. So wurden für mehrmaliges Blutspenden 207 Werksangehörige mit der Ehrennadel in Bronze, 177 mit der Silbernadel und 26 mit „Gold“ ausgezeichnet. Der Blutspendedienst des Deutschen Roten Kreuzes ist mit dem Ergebnis der Aktion in unserem Werk sehr zufrieden und hat sich herzlich bedankt. Alle Erstspender werden in-



zwischen vom DRK-Blutspende-Dienst Hagen ihren Unfallhilfe- und Blutspen-

depaß, in dem die Blutgruppe und der „Rhesus-Faktor“ des Blutes eingetragen ist, erhalten haben.

Den Paß sollte man immer bei sich tragen. Da das gespendete Blut in Speziallaboratorien nach den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen untersucht wird und der Spender bei festgestellten Krankheiten Nachricht erhält, ist die Blutspende gleichzeitig ein kostenloser Gesundheitstest. Das Blut erneuert sich schon in den nächsten Stunden aus dem körpereigenen Depot des Menschen. Erwähnt werden sollte vor allen Dingen, daß mit den Blutspenden wieder viele kranke Menschen geheilt werden können und bedrohtes Leben gerettet werden kann.

Empfang durch die Stadt

Die jährliche Betriebsräteversammlung aller Opel-Werke fand vom 19. bis 21. Oktober in Bochum statt. Tagungsort war das Restaurant „Humboldtdeck“.

Oberbürgermeister H. Eikelbeck hatte die Teilnehmer an einem der Konferenztage zu einem Empfang ins Rathaus eingeladen. Unser Bild zeigt ihn bei der Begrüßungsansprache. Rechts im Bild erkennt man Generaldirektor R.C.Stempel, der im Namen der Firma den Dank für die Einladung aussprach, außerdem einige der an der Konferenz teilnehmenden Betriebsräte und Gäste. (Siehe auch Seite 2.)



Video-Kassetten

Neben den verschiedenen Opel-Informationen-Filmen stehen jetzt auch Video-Kassetten System VHS zum Ausleihen zur Verfügung. Die Kassetten enthalten die Filme „Sicher ist sicher“, „Kraft aus vier Takten“ und „Stapellauf“. Interessenten, die über ein Wiedergabegerät verfügen, wenden sich bitte an die Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern



Hohe Besucher im Werk zu Gast

Der neue Kommandeur des in Kaiserslautern stationierten amerikanischen 21. Versorgungskommandos, Generalleutnant N. R. Thompson Jr., wünscht einen freundschaftlichen Kontakt zu den Kaiserslauterner Mitbürgern. Er läßt nichts unversucht, um seinen guten Willen zu zeigen.

Da er sich auch ein Bild über die hier ansässige Industrie machen möchte, besuchte er mit Offizieren und dem Hauptfeldwebel seines Hauptquartiers vor einiger Zeit unser Werk.

Die eine Aufnahme zeigt von rechts den Leiter unseres Werkes, H.P. Klein, mit Generalleutnant N.R. Thompson Jr. und zwei seiner Mitarbeiter am Werksmodell, während das andere Bild



die Gäste mit H.P. Klein und H. Eberle während einer Betriebsbesichtigung zeigt.

Spanier zum Training bei uns

Wie wir in einer früheren Ausgabe der OPEL POST bereits berichtet haben, befinden sich zur Zeit über 100 GME-Mitarbeiter zum Training in unserem Werk Kaiserslautern. Die meisten dieser Kollegen aus Saragossa sind zur Einarbeitung im Preßwerk und im Werkzeugbau tätig. Während viele von uns die Ferien im sonnigen Süden

verbrachten, haben diese sogenannten Trainees in der Ferienzeit ihre Familien mit nach Kaiserslautern gebracht, die längst den Wunsch geäußert hatten, einmal unser Werk zu besichtigen, um zu sehen, wo ihre Männer tätig sind. Diese Bitte konnte selbstverständlich erfüllt werden.



Zwei spanische Mitarbeiter mit Obermeister Klepper bei der Reparatur eines Werkzeuges.



Familienangehörige unserer spanischen Trainees bei der Besichtigung des Preßwerkes.



Um über alle Sorgen und Nöte der spanischen Trainees im Bilde zu sein, werden die GME-Mitarbeiter von Zeit zu Zeit von den zuständigen Sozialbetreuern M. Garicano und A. Canizares besucht. Auf dem Bild die Kollegen aus Spanien mit den Sozialbetreuern. Rechts stehend erkennt man den spanischen Betriebsleiter G. Martinez-Lafuente.

Gäste bei der Jubilarfeier

An der Jubilarfeier im Oktober in der Mainzer Rheingoldhalle (siehe Seite 1) nahmen auch Jubilare aus unserem Werk Kaiserslautern teil, die mit Ehefrauen und Vorgesetzten einen Abend erlebten, an den sie noch lange zurückdenken werden. Es war in der Tat – wie Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt in seiner Ansprache sagte – „kein Tag wie jeder andere“, dieser Ehrentag der Jubilare am 17. Oktober. Die Kaiserslauterner Teilnehmer der Jubilarfeier standen für ein Erinnerungsfoto vor der Kamera: Von links der Leiter unserer Personal- und Sozialabteilung Klaus-Eberhard Happel, der Jubilar mit 40jähriger Werkszugehörigkeit Otto Kolb, sein Obermeister H. Becker, Jubilar Günter Polke (25 Jahre bei Opel) und sein Betriebsleiter F. Plank.



Neues Bildungswerk mitbegründet

Dreizehn Unternehmen aus Kaiserslautern und der näheren Umgebung, darunter auch unser Werk, gründeten kürzlich das „Bildungswerk der Westpfälzischen Wirtschaft e.V. (bww)“. Ziel des bww ist es, berufsbezogene, allgemeine und politische Weiterbildung durchzuführen. Der besondere Vorteil für uns liegt darin, daß wir selber die Weiterbildungsthemen bedarfsgerecht vorschlagen können. Im Vorstand des bww vertritt uns Werksleiter H.P. Klein, im Programmbeirat



K.-E. Happel, Leiter der Personal- und Sozialabteilung, sowie F. Tregel, Abteilungsleiter der Berufsausbildung.

Das erste Programm enthält fünfzig Themen, die von der „Einführung in die Materialwirtschaft“ über „Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik“ bis zur „Digitalelektronik“ reichen. Für besonders bedeutsam halten wir die Weiterbildungsangebote für Meister, aber auch viele andere Themen füllen gerade solche Lücken, die durch interne Maßnahmen nicht abgedeckt werden können.

Wir sind in Kaiserslautern dem Ziel, Weiterbildung bedarfsgerecht, kostengünstig und teilnehmernah zu ermöglichen, ein gutes Stück näher gekommen. – Unser Bild zeigt Geschäftsführer Dr. Mehl (links) mit dem Abteilungsleiter der Berufsausbildung, F. Tregel bei einem Besuch in unserem Werk.

Ein bißchen reicher werden durch einen guten Vorschlag!

B Meldungen und Berichte aus der Niederlassung Berlin

Das große „Ascona-Fest“

Wenn es auf den Winter zugeht, die Tage kürzer werden und mit dem Einbruch schlechten Wetters gerechnet werden muß, soll man den wohlmöglichst letzten schönen „Langen Sonntagen“ nutzen. Das taten unsere Berliner Freunde am 3. Oktober. Der neu erschienene Ascona gab den richtigen Aufhänger. Das „Ascona-Fest“ machte seinem Namen alle Ehre. Als um 18.00 Uhr Bilanz gezogen wurde, kam man auf mehr als 6.000 Besucher, die der Einladung in Zeitungsanzeigen gefolgt waren. 3.000 Bratwürste gingen über den Grill, 2.500 Bouletten, 200 Liter Erbsensuppe und viele erfrischende Getränke trugen zur Stärkung bei.

Zahlreiche Wagen waren ununterbrochen mit Probefahrten „auf Achse“. Die Kleinen, die sich mit Süßigkeiten vollstopften, trugen mit Opel-Bällen, Mützen, Fähnchen und Luftballons zum bunten Bild bei. Der große Knüller war jedoch der Wettbewerb: „Wer belädt am schnellsten den Kofferraum vom neuen Ascona?“ 12 Styroporwürfel, passend auf die 510 Liter Kofferrauminhalt zugeschnitten, mußten nach Zeit verstaut werden. Der Sieger schaffte es in 31 Sekunden. Der Tag war rundherum ein voller Erfolg – vor allem für den Berliner Verkaufsleiter, als er abends die Aufträge zählte.



Neben Erfrischungen und einem Imbiß sowie Überraschungen für die Kleinen gab es noch andere Aktivitäten: preiswerte Wagenwäsche, Fachberatung verschiedener Bereiche, Probefahrten, Beleuchtungsüberprüfung und anderes mehr. (Zu unserem Bericht.)

RÜSSELSHEIM Abgeordnete zu Besuch im Werk

Sieben SPD-Bundestagsabgeordnete, darunter der Abgeordnete des Wahlkreises Groß-Gerau, Dr. Norbert Wiczorek, besuchten Anfang November unser Rüsselsheimer Werk. In einem Gespräch mit der Geschäftsleitung informierten sie sich über die allgemeine Lage sowie über aktuelle Probleme unseres Unternehmens und der Branche. Andere Gesprächspunkte waren die

hohe Abwesenheitsrate und die in diesem Zusammenhang aufgekommene öffentliche Diskussion über die Karenztage. Nach der Besichtigung des K 40 und der neuen Lackiererei stand noch eine längere Aussprache mit Vertretern des Betriebsrates auf dem Programm, in dem die Arbeitnehmervertreter die Politiker aufforderten, in der Frage der Karenztage hart zu bleiben.

BETRIEBSREPORTAGE

KRAFTWERK RÜSSELSHEIM

Wichtiger Produzent von Strom und Wärme

Die Verteuerung der Brennstoffe in den letzten Jahren hat in allen Bereichen, besonders in der Industrie mit ihrem hohen Energiebedarf, zu einer starken Kostenbelastung geführt. Diese Entwicklung zwingt dazu – auch in unserem Unternehmen – die Deckung des Energiebedarfes zu überdenken. So muß zum Beispiel der zusätzliche Bedarf neuer Einrichtungen, wie der der neuen Lackiererei, mit den vorhandenen Erzeugungsanlagen weitgehend abgesichert werden. Die Arbeitsweise unseres Rüsselsheimer Kraftwerks bildet den Inhalt unseres ersten Berichtes, ein weiterer Artikel, der sich mit der Energieversorgung der neuen Lackiererei befaßt, folgt später.

Unser Kraftwerk M 3 am Main erzeugt Strom, Druckluft, Industrie- und Raumwärme, daneben dienen die drei Kesselhäuser E 15, K 66 und K 124 zur Stützung der Dampf- und Heißwassernetze, besonders in der kalten Jahreszeit. In diesen Anlagen wurden 1980 Kohle, Erdgas und Heizöl verbrannt, und zwar in einer Menge, die 144 Millionen Liter Heizöl entspricht. Das würde ausreichen, um 30.000 Einfamilienhäuser ein Jahr zu heizen.

Dennoch müssen noch ein Teil der elektrischen Energie sowie Erdgas zusätzlich bezogen werden. Von daher läßt sich der Umfang der Kosten ermes sen, die diese Energiemengen verursachen.

Turbo-Generatoren

In fünf Turbo-Generatoren wird eine elektrische Leistung von 64.500 kW erbracht. Der für den Antrieb der

Turbinen notwendige Dampf wird in 8 Hochdruckkesseln mit insgesamt 630 t Dampf/h Kesselleistung erzeugt, wie auch über 5 Druckluftkompressoren der größte Teil der im Werk benötigten Preßluft. 700 Millionen m³ davon werden unter anderem für Steuerungen und pneumatische Antriebe in der Produktion benötigt. Auf Grund von Leckverlusten und durch unsachgemäßen Einsatz steigt der Bedarf an dieser in der Erzeugung teuersten Energieart laufend an.

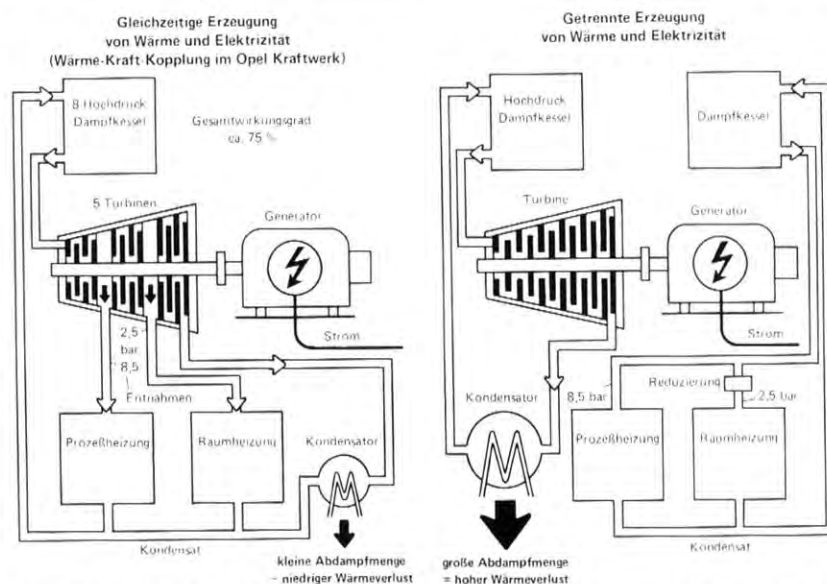
Andere Energiearten

Daneben stellt das Kraftwerk den Produktionsabteilungen noch Azytelengas und Sauerstoff zum Beispiel für Schweißarbeiten, zur Verfügung; außerdem liegen die Wasseraufbereitungsanlagen im Kraftwerksbereich, wo durch Reinigung Mainwasser in Gebrauchswasser umgewandelt wird. Es dient zur Kühlung von Maschinen

und Einrichtungen und fließt nach Verwendung sauberer in den Main zurück, als es von dort entnommen wurde.

Wärme-Kraft-Kopplung

Die Brennstoffe werden in den Energieanlagen – mit Dampf als Zwischenträger – in Strom, Druckluft und Wärme umgewandelt. Unser Kraftwerk arbeitet nach dem Prinzip der Wärme-Kraft-Kopplung, das heißt, die Energie aus dem Dampf wird zwar nicht bis zum Letztmöglichen zur Stromerzeugung genutzt, jedoch kann beim Einsatz dieses Dampfes für Raum- beziehungsweise Industriewärme auch die bei der Stromerzeugung anfallende Restwärme voll ausgenutzt und den Abnehmern als Produktions- beziehungsweise Raumwärme zugeführt werden. Vorteile ergeben sich aus der bei uns seit 1937 praktizierten Wärme-



Im Schema links wird dargestellt, wie durch Wärme-Kraft-Kopplung die Energieverluste im Kondensator reduziert werden; das rechte Schema zeigt die ungünstigere getrennte Erzeugung von Wärme und Elektrizität.



Blick ins Maschinenhaus des Rüsselsheimer Kraftwerks M 3.

Kraft-Kopplung aus der besseren Ausnutzung der Brennstoffwärme.

Nutzung 75 Prozent

Im Gegensatz zu reinen Elektrizitätswerken – dort liegt die Nutzung nur bei 40 Prozent – können bei der Wärme-Kraft-Kopplung in unseren Energieanlagen im Durchschnitt 75 Prozent genutzt werden. (Siehe Schaubild). Betont werden muß in diesem Zusammenhang, daß auch bei diesem Prinzip die Energie zur Raumheizung nicht kostenlos anfällt, jedoch trägt die wirtschaftlichere Strom-Wärme-Erzeugung dazu bei, die Kosten erheblich zu senken. Übrigens wird in unserem Kraftwerk der Dampf von den einzelnen Kesseln in eine gemeinsame Rohrleitung, „die Sammelschiene“, gegeben und von da auf die Turbinen. Von jedem Kessel kann also jede Turbine versorgt werden, was besonders bei einer Kesselstörung von Vorteil ist.

Moderne Hilfsmittel

Wirtschaftlichkeit und Betriebssicherheit müssen auch in der Energieerzeugung gegeneinander abgewogen werden. Als modernes Hilfsmittel bietet sich heute die Datenverarbeitung an. Mit ihr wird auf schnellstem Wege durch ein Optimierungsprogramm die wirtschaftlichste Fahrweise der Energieanlagen bei der geforderten Betriebssicherheit ermittelt. Der Umgang mit der kostbaren Energie liegt jedoch letztlich in der Hand des einzelnen Mitarbeiters. Die Folgerungen, die jeder für seinen privaten Gebrauch schon längst aus der Energieverteuerung gezogen hat, gelten auch – nur in viel größerem Maße – am Arbeitsplatz. Deshalb die Aufforderung an jeden von uns, sich Gedanken zu machen, wie Energie eingespart werden kann. (Ein weiterer Beitrag zu diesem Thema in einer der nächsten Ausgaben.) Wi.



Mitarbeiter Günther Loitz am Leitstand von Kessel II bei der Überprüfung der Betriebsfunktionen. Die wirtschaftlichste Fahrweise der Energieanlagen wird durch ein Optimierungsprogramm ermittelt; auf dem Bild rechts am Datensichtgerät Mitarbeiter Gerhard Thiel.

Außenaufnahme des Rüsselsheimer Kraftwerkes.



GRUPPENLEBENSVERSICHERUNG

Vorteilhafte Bedingungen

Unsere Gruppenlebensversicherung wurde zum 1. Januar 1981 grundlegend neu geregelt und wesentlich verbessert. Für viele Werksangehörige hat sich daher die Berechtigung ergeben, der Gruppenlebensversicherung beizutreten oder die Versicherungssumme der Gruppenlebensversicherung zu erhöhen.

Unsere Gruppenlebensversicherung ermöglicht Beitragsätze, die wesentlich unter den Beitragsätzen für vergleichbare Einzelversicherungen liegen. Sie bietet eine sofortige Sicherheit in Höhe des abgeschlossenen Versicherungsbetrages zu ei-

nem relativ günstigen Versicherungsbeitrag.

Ein weiterer Vorteil liegt darin, daß bei einem Wechsel des Arbeitgebers – der gerade bei jüngeren Mitarbeitern eher wahrscheinlich ist – dem Versicherten der jeweilige Rückkaufwert durch die Versicherung erstattet wird.

Werksangehörige, die sich diese vorteilhaften Bedingungen zunutze machen wollen, sollten ihre Beitrittserklärung so bald wie möglich in der jeweiligen Personalabteilung – Gruppenlebensversicherung – abgeben. Schi.

Personalmeldungen

Unsere Jubilare

40



Nikolaus Merkel
Versuchsbau
27.7.1981



Willi Tratschitt
Schnittbau
20.11.1981

25

Rüsselsheim

1.11.1981
Anton Deimer
Techn.Überw.Kar.B

Willi Höll
Verz.Mainz

10.11.1981
Helmut Jung
Beschaffungswesen

Kurt E. Meier
Aus.,Mag.,Läger

Hans Mohr
Schw.Masch.u.Vorr.

Richard Runge
Kar.Ftg.Montage

Günter Seipel
Qual.Förd.Kontr.

Ingrid Weidmann
PV-Chassis

Günther Zehmer
Preßw.Rohrfabrik,

2.11.1981
Günter H. Dumke
Werkschutz

5.11.1981
Herbert Axt
Wagenverl.u.-vers.

Helmut Böhme
PEK-Kostenber.

Hans Kunz
MPK-Material Abt.

Harry Nitschke
Motorenbau M 55

Konrad Schwarz
Motorenbau M 55

Hubert Springer
Besch.Einsatz

Fritz Stoll
Qual.Förderung

6.11.1981
Otto W. Knaut
Schnittbau

7.11.1981
Walter Michalski
Qual.Förd.,Kontr.

8.11.1981
Werner Melchior
PEK-Dauerversuche

9.11.1981
Erich Sattler
Werkslayout

Erwin Trautwein
Instandh.Schmiede

10.11.1981
Walter Baar
Werkschutz

11.11.1981
Günter Stippler
PEK-Versuchsbau

12.11.1981
Hch Allendorf
GME Saragossa

Gisbert Astheimer
MPK-Material Abt.

Walter Blumentritt
Energieversorgung

Edmund Breitmeyer
Werkschutz

Günther Burkardt
Diesel Einzelt.

Georg Daum
Qual.Kontr.u.Insp.

Heinz Daum
MIS-Europ.Oper.DV

Adolf Domes
Energieversorgung

Gerhard Ellner
MPK-Ftg.Mont.St.

Helmut Finke
Motorenbau M 55

Ludwig Kartmann
Arbeitsvorb.Instandh.

Willi Jung
Betriebsschlosserei

Georg Kern
Kar.Ftg.Montage

Volkhard Knabe
Wagen-Endmontage

Kurt Köhler
PEK-Versuchsbau

Gerhard Lucas
Kar.Unterz.Bau

Walter Schindel
Schw.Masch.u.Vorr.

Wilhelm Seibold
Betriebsschlosserei

Johann Spak
Achsensbau

Heinrich Stemmer
Kdd-Außenorgan.

Helmut Theis
Besch.Einsatz

Friedrich Zachmann
Qual.Kontr.u.Insp.

13.11.1981
Lajos Farkas
Motorenbau M 55

14.11.1981
Bruno Reimann
Betriebsrat

Karlh. Tratschitt
Modell-u.Lehrbau

Herbert Blüm
Instandh.Chassis I

15.11.1981
Helmut Euler
Debitorenbuchh.

Karl Kipper
Instandh.Chassis I

Dr. Martin Werner
PEK-Techn.Berechn.

Friedel Weymar
MPK-Ftg.Mont.St.

18.11.1981
Albert A.Wißler
Ausg.,Magazin,Läger

19.11.1981
Heinz Bamberger
Betriebsschlosserei

Hans G.Bender
Fahrz.Auslieferung

Gerhard Deichsel
Kdd Werkstatt

Karl Grusser
Kar.-Rohmontage

Franz Hall
Kar.-Klein-u.Einzelt.

Arno Konhäuser
Schw.Masch.u.Vorr.

Anton Kurutz
Qual.Kontr.u.Insp.

Hans Müller
Wagenendmontage

Willi Müller
Instandh.Chassis II

20.11.1981
Fritz Weidmann
Betriebsschlosserei

22.11.1981
Philipp Dietrich
Instandh.Preßwerk

Horst Günther John
Instandh.Preßwerk

Günther Juli
PEK-Eins.Pl.V.Fahrz.

Erich Reiß
PEK-Werkst.Entw.

Rudolf Schmitt
Teilelager

Heinz Wichter
Instandh.Chassis II

23.11.1981
Willi Emrich
PVK-AKD

26.11.1981
Walter Backes
Qual.Förd.u.Kontr.

Willi Buchhaupt
Motorenbau M 55

Heinz Dereser
Verk.Werksangeh.

Josef Hammes
Instandh.Chassis I

Elfriede Glaser
MIS-Europ.Oper.DV

Georg Guß
Teilelager

Paul Heinrich
MIS-Europ.Oper.DV

Gustav Hoyer
Motorenbau M 55

Heinrich Jährling
Instandh.Chassis I

Günter Liebs
BSW-Verkehrsabt.

Horst Luley
Kostenforschung

Wilfried Nitsch
Achsensbau

Herbert Philipp
Schw.Masch.u.Vorr.

Werner Podszus
Schw.Masch.u.Vorr.

Ewald Wacker
PVP-Mechanisierung

Franz Winter
Qual.Förd.u.Kontr.

27.11.1981
Karl-Heinz Lind
Zentr.Masch.Abt.

28.11.1981
Louis Schäfer
Wagenendmontage

29.11.1981
Heinz Engel
PEK-Versuchsbau

Werner Gettmann
PEK-Versuchsbau

Bochum

4.11.1981
Heinz Gaede
Teile u. Zubehör

12.11.1981
Artur Moning
Werkzeugbau

Kaiserslautern

29.10.1981
Edmund Berg
Produktion

19.11.1981
Norbert Hildmann
Planung u.Verw.

Wir gedenken

Rüsselsheim

Mustafa Ipek, Kar.Lackiererei
geb.28.3.39 gest.30.8.81

Emir Ozan, Chassis Teile
geb.19.1.32 gest.15.9.81

Walter Hindahl, Verkaufsz.Bochum
geb.21.2.35 gest.28.9.81

Peter Mertes, Insp.Gerippebau
geb.17.7.27 gest.1.10.81

Alfred Rausch, Auftr. Abwickl. Inland
geb.29.5.29 gest.4.10.81

Richard Göbel, Zentr.Masch.Abt.
geb.7.1.30 gest.5.10.81

Friedrich Burhop, PEK-Fahrzeugentw.
geb.29.5.30 gest.11.10.81

Willi Schuck, Diesel-Montage,Schaumt.
geb.21.5.51 gest.15.10.81

Willi Bitz, Kar.-Fertigmontage I
geb.14.10.36 gest.19.10.81

Günther Maier-von Plehwe, Fahrz.Auftr.Eing.
geb.21.8.24 gest.21.10.81

Bochum

Alici Mevlüt, Lackiererei
geb.8.1.56 gest.28.8.81

Hubert Schiwy, Transport Abt.
geb.3.11.32 gest.20.9.81

Kaiserslautern

Hans Wilking, Produktion
geb.17.10.28 gest.15.10.81

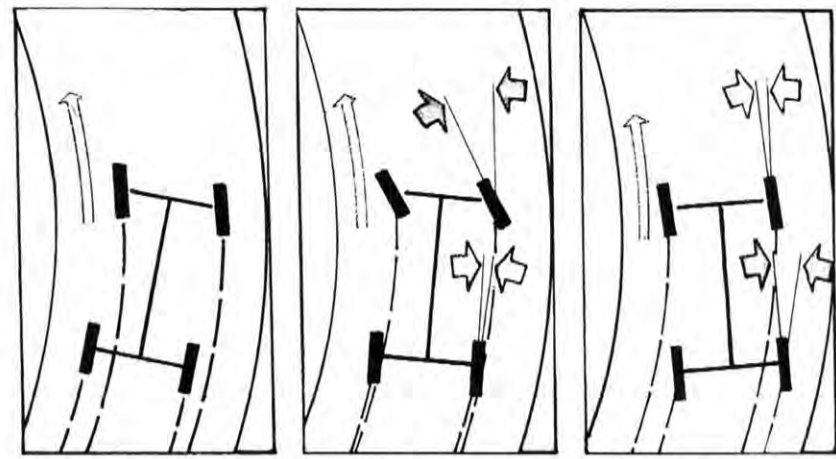


Abbildung 1

Abbildung 2

Abbildung 3

genauso viel „Gas“ gegeben wird, daß die Geschwindigkeit konstant gehalten wird. Ein übersteuerndes Fahrverhalten läßt sich allerdings auch bei Fahrzeugen mit Hinterradantrieb, insbesondere bei solchen mit hohen Motorleistungen dadurch provozieren, daß beim Befahren der Kurve mehr „Gas“ gegeben wird, und dadurch das Wagenheck ausbricht. Ein solches, allerdings kontrolliertes Ausbrechen liegt auch bei den anfangs beschriebenen „driftenden Rallyefahrern“ vor.

Beeinflussung der Kurvenlage

Die gesamte Palette der Möglichkeiten zur Beeinflussung des Kurvenverhaltens, die den Fahrzeugtechnikern zur Verfügung steht, läßt sich in zwei Hauptgruppen unterteilen: erstens durch Ausnutzung der Reifeneigenschaften, und zweitens durch den gewollten Einsatz des Lenkeffektes der Vorder- und Hinterräder, der nicht durch den Fahrer beeinflussbar ist. Bei der Fahrwerksauslegung spielen die allgemeinen Reifeneigenschaften die Hauptrolle. Eine dieser Eigenschaften ist, daß ein Reifen unter Seitenkraft schräg abläuft. Aus diesem Grund folgen auch die Räder bei schneller Kurvenfahrt nicht mehr genau der eingeschlagenen Richtung (siehe Abbildungen 2 und 3). Durch eine höhere Seitenkraft wird den Rädern damit ein größerer Schräglaufwinkel aufgezwungen. Führt ein Fahrzeug in der Kurve, so hat das kurvenäußere Rad jeweils die größere und das kurveninnere die geringere Last zu tragen (Radlastunterschied). Der Reifenschräglauflauf der Räder einer Achse ist dann groß, wenn ein großer Radlastunterschied vorliegt. So läßt sich ein sportliches Fahrzeug mit niedrigem Aufbau schneller fahren als ein Fahrzeug mit höherem Aufbau, weil die Radlastdifferenz und damit der Reifenschräglauflauf geringer ist.

Reifen lenken mit

Anhand der genannten Reifeneigenschaften läßt sich kurz zusammenfassen, durch welche Reifeneigenschaften Über- oder Untersteuern beeinflusst wird. Diese Eigenschaften werden teilweise schon bei der Planung vorgegeben, wie auch Achslasten und Aufbauhöhe. Ein Wagen mit Frontantrieb hat gegenüber demjenigen mit Hinterradantrieb meist eine höhere Vorderachslast, die bei Kurvenfahrt zu höheren Seitenkräften führt und damit einen Beitrag zum Untersteuern liefert. Höhere Hinterachslasten liefern entsprechend dazu einen Übersteuerungsbeitrag. Ein sportliches Fahrzeug mit niedrigem Aufbau läßt sich mit kleineren Schräglaufwinkeln in beiden Achsen fahren (geringer Radlastdifferenz). Daraus ergibt sich kein Über- beziehungsweise Untersteuerungseffekt, jedoch wird die Kurvengrenzgeschwindigkeit höher, eine wichtige Größe für Sportfahrzeuge.

Federn und Stabilisatoren

Wichtige Elemente zur Beeinflussung des Kurvenverhaltens und damit des Radlastunterschiedes sind Fahrzeugfedern und Stabilisatoren. Soll ein Auto zum Beispiel übersteuernd werden, läßt sich das durch härtere Federn an der Hinterachse erreichen; dadurch wird der Radlastunterschied und damit der Schräglaufwinkel größer. Vorteilhafter zur Beeinflussung des Kurvenverhaltens sind allerdings Stabilisatoren; durch sie wird die Überneigung reduziert, der Fahrkomfort jedoch nicht beeinflusst. Ein weiteres Beispiel: auch ein „Stabi“ an der Hinterachse bedingt die Tendenz zum Übersteuern, hervorgerufen durch einen höheren Radlastunterschied an der Hinterachse. Ein Stabilisator an der Vorderachse angebracht, macht ein Fahrzeug entsprechend untersteuernder.

Lenkbewegungen der Räder

Die bisher behandelten Über- oder Untersteuerungstendenzen traten jeweils im Zusammenhang mit den Reifeneigenschaften auf. Zusätzlich lenken die Vorder- oder Hinterräder auch noch beim Überneigen der Karosserie und durch die Seitenkräfte auf der Radaufhängung mit. Der Lenkeffekt beim Überneigen entsteht infolge des Ein- oder Ausfederns der Räder bei Kurvenfahrt. Betrachtet man zuerst die Vorderachse, so

bewegen sich die radseitigen Enden von Lenker und Spurstangen auf Kreisbögen. Der Chassis-Konstrukteur hat es nun in der Hand, durch Variieren der Länge und Anordnung von Lenker und Spurstange diese Kreisbögen zu beeinflussen. Damit wird es möglich, das angestrebte Über- oder Untersteuerungsverhalten zu erzielen. Obwohl die Hinterräder nicht vom Fahrer gelenkt werden können, führen auch sie Lenkbewegungen aus, und zwar dann, wenn das Auto durch die Kurve fährt und dabei überneigt. Dies gilt für alle Hinterachs-Konstruktionen.

Elastische Verformungen

Seit geraumer Zeit sind die Lenker unserer Automobile durch Gummibüchsen am Unterbau befestigt, um den Fahrkomfort zu steigern und Wartungsfreiheit zu gewährleisten. Diese elastische Kopplung bringt es mit sich, daß sich unter Kräfteinwirkung bei Kurvenfahrt die Gummibüchsen verformen. Diese Elastizitäten führen zu Lenkeffekten, die sich durch unterschiedliche Büchsenabmessungen und Anordnungen beeinflussen lassen. Für die Skeptiker sei noch gesagt, daß diese elastischen Verformungen auch wirklich elastisch bleiben, das heißt sie bilden sich auf jeden Fall wieder zurück.

Angestrebtes Kurvenverhalten

Ein „Alltagsauto“ sollte seinen Fahrer niemals durch unerwartete Reaktionen überraschen, auch wenn ihm einmal eine zu hohe Kurvengeschwindigkeit zugemutet wird. Es soll gutmütig und vorhersehbar reagieren, auch im Notfall bei extremen Ausweichmanövern vom Normalfahrer beherrschbar bleiben. Dieses Kurvenverhalten läßt sich am besten mit einem leicht untersteuernden Fahrzeug realisieren. Zu starkes Untersteuern läßt in extremen Situationen keine Lenkkorrekturen mehr zu, weil der Wagen dann über die Vorderräder wegrutscht. Ein Fahrzeug, das im Grenzbereich übersteuernd wirkt, ist meist von einem Normalfahrer dann nicht mehr zu beherrschen, weil es im Gefahrenfall eine sehr schnelle Reaktion erfordert. Den besten Kompromiß stellt deshalb das leicht untersteuernde Auto dar, weil bei ihm direktes Lenkverhalten und ein hohes Maß an Fahrsicherheit vereinigt sind. F.Sch.

Vorsicht: Glatteis

Der Winter ist ein harter Mann, und bald hat er uns wieder fest im Griff. Im letzten Winter mußten allein 89 Mitarbeiter des Rüsselsheimer Werks unliebsame Bekanntheit (mit Folgen) mit Eis und Schnee machen. Davon 76 auf den Wegen zwischen Werk und Wohnung und 13 im Werk selbst. Dies sind, wohlgeachtet, die erfreulichen Fälle. Dazu kommt eine viel größere Dunkelziffer. Doch ganz gleich, wo und wann, versichert oder nicht, die Folgen sind die gleichen. Deshalb: Wir müssen uns rechtzeitig auf den Winter einstellen – als Autofahrer, Zweiradfahrer, Fußgänger – und nicht erst nach der ersten „Rutschpartie“.

Das heißt für Fußgänger, übrigens mit 60,5 Prozent der oben genannten Fälle die am meisten Beteiligten an unfreiwilligen Rutschpartien: Festes Schuhwerk mit kräftigen Profilsohlen oder, wenn nötig, Schuhspikes zum Überziehen (zu kaufen im Verkaufsraum für Sicherheitsschuhe). Sie gehören ab jetzt ins „Marschgepäck“, denn ab + 4° ist mit plötzlicher Glätte zu rechnen. Ganz gleich, welches Verkehrsmittel wir benutzen, ab irgendeiner Stelle werden wir alle wieder Fußgänger. K.L.J.

PEK: KFZ-TECHNIK

Das Kurvenverhalten von Autos

Oder: Sind sichere Fahreigenschaften selbstverständlich

Jeder Fernsehzuschauer ist immer wieder fasziniert, wenn in der Sportschau die Rallyeasse mit ihren Fahrzeugen durch die Kurven driften (und dies sogar bei Eis- und Schneeglätte). Daß bei diesen gewagten Kurvenmanövern die Vorder- und Hinterräder nur selten in Fahrtrichtung stehen, daran hat man sich schon gewöhnt. Allerdings stellt sich dem Zuschauer dabei die Frage, wie sich sein Fahrzeug im Fahraltag bei „ziviler“ Kurvenfahrt verhält. Davon hauptsächlich handelt der Bericht unserer Serie „Kfz-Technik“.

Gilt bei einem Wagen mit besonders guter Kurvenlage der oft zitierte Lobesspruch „Es läuft wie auf Schienen“? Versteht man darunter, daß das Fahrzeug direkt dem Radeinschlag folgt, dann gilt dieser Anspruch, auch für Autos mit der besten Straßenlage, nur für langsam gefahrene Kurven (Abbildung 1).

Schnelle Kurvenfahrt

Die Abbildung 1 zeigt, was jedem Fahrer bei engen und langsam gefahrenen Kurven geläufig ist: die vordere Fahrzeughecke beschreibt den größten Kreis. Bei schnellerer Kurvenfahrt stimmt die Ablaufrichtung der Räder nicht mehr mit der Radstellung überein. Die Vorder- und Hinterräder laufen unter einem bestimmten Winkel schräg ab (Schräglaufwinkel). Abbildung 2 und 3 zeigen, daß durch die höhere Geschwindigkeit das Heck nach außen drängt. Das bedeutet: Der Wagen schiebt sich leicht quer zur Fahrtrichtung durch die Kurven: höheres Tempo bewirkt mehr „Querstellen“. Dies gilt allgemein bei schnellerer Kurvenfahrt, unabhängig davon, ob das Fahrzeug Front- oder Heckantrieb besitzt.

Wichtiger Unterschied

Worin sich die Fahrzeuge unterscheiden, ist die Differenz des vorderen und hinteren Schräglaufwinkels. Hier stellt sich die wichtigste Frage für den Fahrer: welcher Lenkeinschlag ist nötig, um durch die Kurve zu fahren? Und weiter: Muß bei einer Geschwindigkeitserhöhung – zum Beispiel in einer langgezogenen Kurve – noch mehr in die Kurve hineingelenkt oder muß vielleicht – weil das Fahrzeugheck ausbricht – der Lenkeinschlag zurückgenommen werden? Anhand dieser beiden Erscheinungsbilder lassen sich die Fachbegriffe Untersteuern und Übersteuern einfach erläutern: Beim



Untersteuern muß mit steigender Kurvengeschwindigkeit mehr in die Kurve hineingelenkt werden (Abbildung 2), während beim Übersteuern der Lenkwinkel zurückgenommen werden muß, man muß gegenlenken (Abbildung 3).

Kontrolliertes Ausbrechen

Diese beiden Begriffe beziehen sich in der Fachsprache auf eine Kurvenfahrt, bei der

OPEL POST

33. Jahrgang – November 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.

