



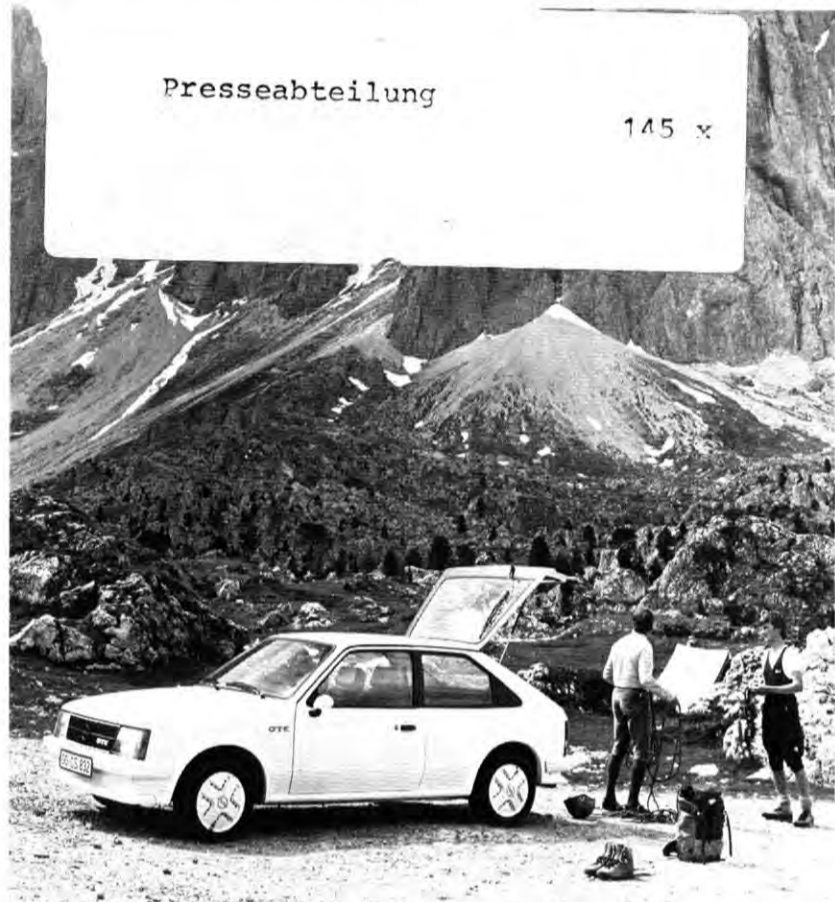
Ausgerechnet dort, wo es am häufigsten kracht, gibt es die meisten Gurtmuffel: Im Stadtverkehr. Hier hatten nach Beobachtungen der Bundesanstalt für Straßenwesen im Frühjahr 1983 nur 44 % aller Autofahrer den Sicherheitsgurt angelegt. 56 % sind offenbar der Meinung, daß ihnen auf Strecken mit relativ geringer Geschwindigkeit nur wenig passieren kann. Doch die Unfallstatistik weiß es anders.

Rationalisierung und Arbeitsplätze

Nicht die Einführung moderner Fertigungstechnik führt zu Beschäftigungseinbußen. Zu Beschäftigungseinbußen führen vielmehr der Verlust von Wettbewerbsfähigkeit aufgrund unterlassener Produktentwicklung und Modernisierung der Betriebe sowie das daraus zwangsläufig resultierende Ende des Wachstums. Die deutsche Auto-Industrie hat in den letzten zehn Jahren ihre Betriebe wettbewerbsfähig gehalten und rationalisiert.

Es wird jedoch häufig übersehen, daß es im Automobil-

bau auch ein qualitatives Wachstum gibt; Scheibenbremsen anstelle von Trommelbremsen gestern; Einfachfahrwerke gestern, technisch hochentwickelte Fahrwerke heute; Servo-Lenkung, verbrauchsgünstige Motoren, elektronische Einspritzanlagen, Antiblockier-Systeme, automatische Getriebe, Klimaanlage. Alles dies sind neue Techniken und Errungenschaften, die die Beschäftigung sicherten, auch wenn gleichzeitig durch Automatisierungsprozesse anderswo – meist schwere körperliche – Arbeit entfallen konnte.



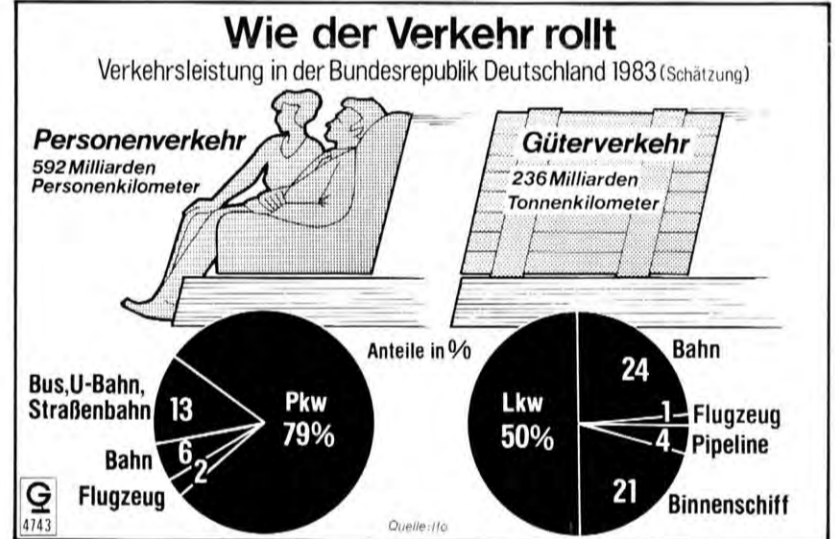
Späturlauber in den Dolomiten vor dem Aufstieg zum Langkofel. Mit von der Partie: der sportliche Kadett GTE, der seit März dieses Jahres auf dem Markt ist und bereits viele Freunde gefunden hat.

CORSA erobert neue Kunden

Der Corsa gewinnt inzwischen überall in Europa an Boden. Er erobert neue Kunden für unser Unternehmen und zieht erhebliches Interesse auch auf unsere größeren, in Deutschland gebauten Fahrzeuge. Schon

jetzt hat er sich als klassisches Beispiel dafür erwiesen, daß ein erfolgreicher internationaler Handel auf Geben und Nehmen beruht, von daher seine Wachstumsimpulse erhält und alle Seite profitieren läßt.

Der Corsa hat nicht nur Opel den spanischen Markt geöffnet, er hat auch der deutschen Maschinenbau-Industrie gewaltige Aufträge ins Land gebracht – deutsche Firmen haben für über eine Milliarde Mark an Maschinen und Ausrüstungen nach Saragossa und in das damit verbundene Wiener Motoren- und Getriebe- werk geliefert. Ein Auftragsvolumen, das Tausende von Arbeitsplätzen in der Bundesrepublik Deutschland sichert und auch in die Zukunft wirkt – wenn man an Wartung und Modernisierung der Anlagen denkt sowie an die zahllosen neuen Geschäftskontakte.



Das Auto nach wie vor Nr. 1

Steigende Benzin- und Dieselpreise haben nichts daran geändert: Das Auto bleibt in der Bundesrepublik Deutschland das wichtigste Verkehrs- und Transportmittel; es baut seine Stellung teilweise sogar noch aus. Im Personenverkehr gibt es 1983 nach einer Schätzung des Ifo-Institutes nur auf der Straße noch kleine Zuwächse; in der Luft und auf der Schiene geht die Verkehrsleistung dagegen zurück.

kehrsleistung, den sie 1982 erstmals erreicht hatten, im laufenden Jahr verteidigen. Vor allem die Schiene verlor dagegen abermals Marktanteile.

Die Eisenbahn, die vor 30 Jahren noch über die Hälfte aller Güter transportierte, bringt es 1983 nicht einmal mehr auf ein Viertel der gesamten Güterverkehrsleistung. Globus

Damit erreicht der private Pkw-Verkehr einen Anteil von gut 79 Prozent an der gesamten Personenverkehrsleistung. Sie wird in Personenkilometern (Pkm) gemessen (Anzahl der beförderten Personen multipliziert mit den gefahrenen Strecken) und beläuft sich 1983 auf schätzungsweise 592 Milliarden Pkm.

Im Güterverkehr wirkt sich die Wirtschaftslaute deutlicher aus; es gibt weniger zu transportieren. Auch für die Lkw ist weniger Ladung da, aber die „Brummis“ halten sich vergleichsweise gut. Sie können ihren Anteil von 50 Prozent an der gesamten Güterver-

584 neue Azubis

Am 1. September begannen in unserem Unternehmen 584 junge Leute mit ihrer Berufsausbildung. Die Zahl der Ausbildungsplätze wurde gegenüber dem Vorjahr um 5,9 Prozent erhöht. Auf Rüsselsheim entfallen 372, auf Bochum 155, auf Kaiserslautern 51 und auf Berlin 6. Nur 5 Jugendliche traten ihre Ausbildung nicht an. Im Gesamtunternehmen werden zur Zeit 1.699 junge Leute ausgebildet.



Jeder Besucher, der eine Werkbesichtigung mitmacht, erhält die Plakette „Willkommen“. Hier wird sie einem kleinen Jungen von seiner Mutter angesteckt. Beide haben sich zu einer Werkbesichtigung bei uns angemeldet. – Rund 67.000 Besucher kommen jährlich in unsere Werke. (Darüber ein interessanter Bericht auf Seite 5 dieser Ausgabe mit Einzelheiten über die Führungen.)



In diesen Tagen (15. – 25. September) findet in Frankfurt die 50. Internationale Automobilausstellung statt. (Bericht in der nächsten Ausgabe.) Auf Seite 2 ein Beitrag über den geschichtlichen Hintergrund der Automobilausstellungen in Deutschland.

IM RÜCKSPIEGEL

Geschichte der Automobil-Ausstellungen in Deutschland

In diesen Tagen (15. – 25. September) findet unter großer Beteiligung von Firmen aus dem In- und Ausland die 50. Internationale Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt statt. Auch die Erzeugnisse unseres Unternehmens sind dort zu sehen. Ein besonderer Anziehungspunkt auf dem Opel-Stand in Halle 5 ist die Studie eines Mini, der unterhalb des Corsa einen munteren Viersitzer für junge Leute darstellt, ein Transportmittel mit Pfiff und Schick, das eine Fülle von interessanten technischen Details bietet und eine für die Klasse satte Motorisierung mit einem 55 PS starken 1,2 Liter Motor dazu. (Bild auf Seite 6.) Über die Ausstellung folgt in der nächsten Ausgabe ein längerer Bericht.

In der Geschichte der Industrialisierung waren Ausstellungen und Handelsmessen wichtige Meilensteine des Fortschritts. Auch aus der Geschichte des Automobils sind sie nicht wegzudenken. Sie haben sich im Laufe der Zeit zu attraktiven und gut besuchten Veranstaltungen entwickelt, bei denen nicht nur die neuesten Automobile, sondern auch eine Fülle von Erzeugnissen rund ums Auto zu sehen sind.

Zunehmendes Interesse

In den allerersten Anfängen wurden Automobile beziehungsweise „Motorwagen“, wie sie damals noch genannt wurden, auf allgemeinen Messen und internationalen Ausstellungen, hauptsächlich aber auf Weltausstellungen, gezeigt. Das zunehmende Interesse

weiter Bevölkerungskreise an diesem selbstfahrenden Untersatz machte indes sehr bald eigene Ausstellungen notwendig. Der deutsche Automobilismus begann sein eigenes Ausstellungswesen am 30.9. 1897 mit einer Mini-Ausstellung im Hotel Bristol in Berlin. Bereits ein Jahr später, 1898, war es dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein gelungen, einige Automobile mehr im Rahmen des „Concours Hippique“, ebenfalls in Berlin, auszustellen.

Erste Begeisterung

Ganz am Rande des Landesausstellungsparks, versteckt hinter Kaleschen und Pferdedroschken, waren sie aufgeföhren. Der Lack leuchtete, und die Sonne spiegelte sich in den auf Hoch-



glanz polierten Messinglaternen. Die gegen starke Widerstände durchgesetzte Einladung zu diesem „Concours Hippique“ konnte eine erste Bresche in die Mauer der bestehenden Vorurteile gegen das Automobil schlagen. Zwei Epochen begegneten sich auf dieser Ausstellung: Die alte Epoche des Pferdes und die neue der Motorisierung. Eine erste leise Begeisterung der Bevölkerung war sogar zu spüren, als am Ende dieser Veranstaltung die ausgestellten Motorwagen zu einer Wettfahrt Berlin – Potsdam starteten. Das Siegerfahrzeug schaffte die ca. 54 Kilometer lange Strecke in zwei Stunden und acht Minuten.

Erneute Unterbrechung

Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde die Ausstellungsfolge jäh

unterbrochen. Erst 1926 gelang es dem Reichsverband der Automobilindustrie e.V. (RDA), wieder in den Internationalen Automobilherstellerverband aufgenommen zu werden. Damit waren die Voraussetzungen für die Veranstaltung weiterer internationaler Automobilausstellungen in Deutschland geschaffen. Mit dem Zweiten Weltkrieg trat schließlich, und das nicht nur in Deutschland, zum zweiten Mal eine Unterbrechung der Veranstaltung von internationalen Automobilausstellungen ein. Erst ab 1951 finden wieder in der Bundesrepublik Deutschland internationale Automobilausstellungen im zweijährigen Turnus in Frankfurt/Main statt, in diesen Tagen (15. – 25. September) unter dem Motto „Das Auto – Motor unserer Zeit“ inzwischen die 50. IAA.

Betriebsrenten werden erhöht

Die Firma erhöht die Betriebsrenten von rund 2.500 Opel-Pensionären sowie Hinterbliebenen ehemaliger Opel-Mitarbeiter. Alle Opel-Renten, die 1973, 1976 und 1979 erstmals gezahlt worden sind, werden rückwirkend zum 1. Januar 1983 um 12,9 Prozent angepaßt. Das Unternehmen trägt mit dieser Rentenerhöhung dazu bei, einen Ausgleich für die in den letzten Jahren angestiegenen Lebenshaltungskosten zu schaffen. Die erhöhten Rentenbeträge werden erstmals im Oktober 1983 ausgezahlt. Gleichzeitig wird die Nachzahlung für die Monate Januar bis September 1983 überwiesen.

auch für Fahrzeuge der mittleren bis unteren Preisklasse zu realisieren. Der Rekord wird als nächste Modellreihe damit ausgestattet. Weitere Modelle werden folgen, sobald kostengünstigere Systeme zur Serienreife gelangt sind.

Motorsport-Studie „Corsa-Sprint“

Die auf der IAA in Frankfurt gezeigte Motorsport-Studie des Corsa, der „Corsa-Sprint“, hat einen 1,3 Liter Doppelvergasermotor mit 126 PS. Dieser vom Opel-Design entwickelte und mit der Firma Irmscher vorbereitete Wagen weist voluminöse Kotflügelverbreiterungen, 225/50er Reifen auf 7J x 15 Felgen, ein Rallye-Interieur inklusive komplettem Überrollkäfig sowie ein um 30 mm tiefergelegtes Fahrwerk mit Bilstein-Gasdruckstoßdämpfern und Irmscher-Federn auf. Der Corsa-Sprint beschleunigt in 8,2 Sekunden auf 100 km/h und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von über 200 km/h.

Bei entsprechendem Publikumsinteresse könnte eine Kleinserie aufgelegt werden.



Die Motorsport-Studie „Corsa Sprint“ – einer der Anziehungspunkte auf dem Opel-Stand in Halle 5 der IAA. (Siehe auch den nebenstehenden Text bzw. den ausführlichen Bericht in Ausgabe 10/83.)

Physik, Technik oder in das Sonderpreisthema Arbeitswelt. Anmelde-schluß ist der 30. November 1983! Informationsmaterial und Themenvorschläge gibt es kostenlos bei: Stiftung Jugend forscht e.V., Notkestraße 31, 2000 Hamburg 52.

Übrigens: Erste Sieger beim Sonderpreisthema „Arbeitswelt“ im Jahre 1982 und in diesem Jahr waren Rüsselsheimer Azubis (die OPEL POST hat darüber ausführlich berichtet).

Apropos Arbeitswelt: Das sind Eure Arbeits- und Ausbildungsplätze: die Lehrwerkstatt und das Klassenzimmer, der Betrieb und das Büro. Da könnt Ihr Werkzeuge, Arbeitsstoffe und Arbeitsbedingungen auf Unfallgefahren, Berufskrankheiten und menschengerechte Gestaltung untersuchen. Findige Tüftler können hier besonders gut ihre Erfahrungen aus dem Betrieb einbringen. Vielleicht können wir auch diesmal Opel-Azubis als Sieger beglückwünschen.

ABS BEI OPEL

Wichtiger Vorteil in der Praxis

Ab Dezember baut die Firma in ihr Spitzenmodell Senator CD serienmäßig ein Anti-Blockier-System (ABS) ein, für die übrigen Senator- und Monza-Versionen gibt es ABS dann auf Wunsch. Weitere Modelle werden folgen, zunächst der Rekord.

Gegenüber heute marktüblichen Anlagen bietet das Anti-Blockier-System bei Opel eine weiterentwickelte Hydraulik und Elektronik. Vorteil in der Praxis: Während es bisher nur gelang,

die Fahrzeuge bis zu einer Restgeschwindigkeit von ca. fünf km/h ohne ein Blockieren der Räder abzubremsen, bleiben die neuen Opel-Modelle mit ABS praktisch bis zum Stillstand blockierfrei. Damit sind – wichtig vor allem bei Eis- und Schneeglätte – optimale Verzögerung und sichere Lenkbarkeit bis zum Ende einer Vollbremsung gewährleistet.

Das Unternehmen arbeitet weiter intensiv daran, Anti-Blockier-Systeme



Neue Wettbewerbsrunde beginnt

Sie hat's geschafft, auch wenn es viel zu entwirren gab. Denn Forschen ist keine reine Männersache, auch Mädchen haben zündende Ideen. Wer gern Probleme löst, beobachtet, tüftelt und experimentiert, der ist bei „Jugend forscht“ richtig. Mitmachen

können alle Mädchen und Jungen bis zu 22 Jahren, egal ob Schüler, Auszubildende oder Studenten bis zum ersten Semester. Das Thema könnt Ihr selbst bestimmen, es muß nur in eines der folgenden Fachgebiete passen: Biologie,



J.O. Grettenberger J.G. Bagshaw

Änderung im Vorstand

Mit Wirkung vom 1. September hat Vorstandsmitglied und Exekutiv Direktor Verkauf, Kundendienst und Teile, Pkw Europa, John O. Grettenberger, 46, neue Aufgaben innerhalb der General Motors Corporation übernommen.

Der Aufsichtsrat des Unternehmens hat John G. Bagshaw, 58, seither Direktor für Vauxhall Pkw Operationen und Mitglied des Verwaltungsrates der Vauxhall Motors Ltd., mit Wirkung vom 1. September 1983 zum Mitglied des Vorstandes der Adam Opel AG bestellt; er übernimmt als Nachfolger von John O. Grettenberger dessen seitherige Aufgaben.

MIT OPEL SEIT 54 JAHREN VERBUNDEN

75 Jahre General Motors

General Motors, der Welt größter Automobilhersteller, besteht in diesem Monat 75 Jahre. 1908, als die damalige General Motors Company gegründet wurde, war die Neugründung von Automobilunternehmen oder der Zusammenschluß von Unternehmen eine beinahe alltägliche und wenig spektakuläre Angelegenheit. Automobilfirmen kamen und gingen. Klangvolle Namen verschwanden in Amerika und auch in Europa. General Motors hat es über die Zeitläufte hinweg geschafft, nicht nur präsent zu sein, sondern Marktführer zu werden. GM hat in den USA einen Marktanteil von 43 Prozent errungen. Europaweit konnte General Motors im ersten Halbjahr 1983 den Absatz von Fahrzeugen auf 11,5 Prozent steigern, von 9,6 Prozent in der vergleichbaren Vorjahresperiode: Mit den Marken Opel und Vauxhall.

Doch das alles kam nicht über Nacht; es basiert auf einer jahrzehntelangen Entwicklung. 1908, nachdem die USA über eine eigene Automobilindustrie verfügten, wurde, wie gesagt, die General Motors Company gegründet und bald durch den Erwerb der Unternehmen Buick, Oldsmobile, Pontiac und Cadillac erweitert.

Neue Märkte erschlossen

Schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit erschloß man sich hauptsächlich in Kanada und Europa neue Märkte. 1918 wurden auch die Chevrolet-Werke übernommen. Es entstanden Montagewerke in Europa. 1925 ging die Vauxhall Ltd. in Luton (England) in den Besitz des Konzerns über, 1926 Fisher Body, 1929 Opel, 1931 Holden in Australien. Mit der weiteren Ausdehnung auf überseeische Märkte vermehrten sich die GM-Betriebe in aller Welt. Zum Unternehmen gehören aber auch eine Vielzahl von Teile- und Zubehörproduzenten. Heute hat GM 160 Betriebsstätten und Niederlassungen in Nordamerika und ist außerdem in 35 anderen Ländern vertreten.

660.000 Mitarbeiter

Weltweit beschäftigte General Motors am Jahresende 1982 660.000 Mitarbeiter, davon 135.000 in Europa. In diesem hohen Anteil europäischer Mitarbeiter an der Gesamtbeschäftigtenzahl ist ganz klar abzulesen, welch

hohen Stellenwert GM dem europäischen Markt beimißt. Darin drückt sich gleichermaßen die Politik von General Motors aus, die Produkte marktnah herzustellen, Fahrzeuge für den europäischen Markt also in Europa zu produzieren. Die jüngsten Investitionen dafür liegen noch nicht lange zurück, das neue Motorenwerk in Aspern bei Wien und die zur Zeit weltweit modernste Produktionsstätte in Saragossa in Spanien, wo der Corsa gebaut wird.

Vorreiter der Motorisierung

Wenn auch die General Motors Corporation nicht der Erfinder des Automobils war, so kann man doch sagen, daß die amerikanische Automobilindustrie insgesamt und General Motors als größter Vertreter dieses Industriezweiges, Vorreiter der Motorisierung waren. Einige Erfindungen, die von General Motors eingeführt wurden, haben erst die Grundlage dafür gelegt, daß Autofahren heute keine Sache für Spezialisten mehr ist, sondern eine für jedermann. 1911 führte GM bei einem Cadillac-Fahrzeug den ersten elektrischen Anlasser ein, 1923 die ersten Vierradbremmen bei einem Buick-Wagen, 1933 die zugfreie Entlüftung des Innenraums und die unabhängige Radaufhängung, 1939 das Automatic-Getriebe, um nur einige zu nennen.

Von den Ölkrisen 1973 und 1978 war die Opel-Muttergesellschaft genauso



Das Technische Zentrum von General Motors – der Komplex umfaßt 42 Gebäude – in Warren/Michigan. In dem hellen Bau vorn befindet sich der Windkanal, in der Bildmitte erkennt man das Design-Zentrum, und im Hintergrund schließen sich die Forschungslaboratorien an. (Zu unserem nebenstehenden Bericht „75 Jahre General Motors“.)

betroffen wie jeder andere Automobilhersteller. Der „Ölschock“ 1973 führte dazu, daß GM seine gesamte Modellpalette auf die neuen Anforderungen des Marktes und die der Gesetzgebung umstellte. Um einen Begriff von der Größenordnung zu geben: Für den Zeitraum 1980 bis 1984 werden 40 Milliarden Dollar weltweit ausgegeben, um neue Fahrzeuge zu konstruieren und die Produktionsstätten zu modernisieren. Die deutschen Opel-Werke sind mit ihren Investitionen und Modellerneuerungen in dieser Zahl mit eingeschlossen.

Wettbewerbsfähig bleiben

Im Jahre 1982 verkaufte GM mit seinen Tochtergesellschaften insgesamt 6,2 Millionen Fahrzeuge. Die ge-

dämpfte Weltkonjunktur spiegelte sich in dieser Zahl wider, denn das bisher beste Absatzergebnis wurde mit fast 9,5 Millionen Fahrzeugen im Jahre 1978 erreicht. General Motors weiß, daß Absatzzahlen nur dann gesteigert werden können, wenn ein Markt vorhanden ist und wenn General Motors bei dem harten Wettbewerb in der Lage ist, von der Qualität und Technik der Produkte sowie vom Preis her wettbewerbsfähig zu sein. Daß das Unternehmen dieses Ziel erfolgreich anstrebt, zeigt sich in dem Marktanteil von 43 Prozent im Jahre 1982 in den USA und zeigt sich in Europa beispielsweise dadurch, daß im ersten Halbjahr 1983 25 Prozent mehr Fahrzeuge verkauft wurden als im Vorjahreszeitraum.

Beiderseitiger Nutzen

General Motors ist jetzt 75 Jahre alt, ein Unternehmen, das in dieser Zeit gelernt hat, wie moderne Technologien mit dem großen Aktivposten fähiger Mitarbeiter am besten zu kombinieren sind. Die Tochter Opel ist über 120 Jahre alt, baut seit 1898 Automobile, nur Oldsmobile in den USA ist von allen Konzernunternehmen ein Jahr länger Automobilbauer. Opel konstruiert, gestaltet und produziert Fahrzeuge, wie sie auf den Märkten Europas und in außereuropäischen Ländern gefragt werden. Die europäische GM-Tochter ist mit ihrer Mutter seit 54 Jahren verbunden, zu beiderseitigem Nutzen, heute und in Zukunft.

G.G.

TEST: KADETT GTE

„Gib Gas, ich bring Spaß ...“



... Der GTE ist eine eigene Auto-Persönlichkeit. Proper wie ein Popper, schmuck in Schale wie ein Turner, das Auto der neuen deutschen Welle: „Gib Gas, ich bring Spaß“. Die Opel-Leute haben sich ganz schön Mühe gegeben, sich mit dem Kadett von Vatis Sänfte abzuheben. Das Auto gibt optisch mehr her als alle Konkurrenten – was für manche potentiellen Kunden fast schon wieder ein Nachteil ist.

Aber Opel liefert frei Haus, was man bei anderen Herstellern als Extra ordern oder im Zubehörhandel kaufen muß: auffällige Leichtmetallfelgen mit breiten Hochgeschwindigkeitsreifen, Stoßfänger und Spoiler in Wagenfarbe lackiert, Recaro-Sitze, Sportlenkrad und noch einige technische Schmanckerln. Kein Zweifel, dieser Kadett fängt Blicke ein und weckt Wünsche.

Bei all dieser Opel-Optik hat man natürlich nicht vergessen, auch unter dem Blech für Sportlichkeit zu sorgen. Und da wird schnell der letzte Rest von Biederkeit vertrieben. Unter der Haube arbeitet der neu entwickelte 1,8 Liter-Vierzylinder-motor, der mit Vergasern bestückt auch in anderen Modellen des Hauses Dienst tut. Im Kadett

GTE sorgt eine elektronische Einspritzanlage für die Aufbereitung des Gemischs. Die Leerlaufdrehzahl wird auf etwa 750 Umdrehungen in der Minute gesenkt; das hilft ebenso Superbenzin sparen wie die Schubabschaltung. Nimmt der GTE-Fahrer den Fuß vom Gas, geht der Verbrauch gegen Null, dem Motor wird der Treibstoff abgesperrt. Sparsamer geht's nimmer...

Zu einem schnellen Motor gehört auch ein entsprechendes Fahrwerk. Und da hat der Kadett GTE allhand zu bieten. Das relativ kurze Auto ist überaus handlich, und Kurvenfahren gerät zum Vergnügen.

Sicher wie eine gut gesetzte Bowlingkugel folgt der GTE dem vorgegebenen Kurs, Abweichungen sind seine Sache nicht. Der Geradeauslauf macht seinem Namen alle Ehre und selbst heftiges Gaswegnehmen oder gar Bremsen in zu schnell angefahrenen Kurven können das Auto nicht aus der Ruhe bringen. Aufschaukeln oder Wanken in schnellen Autobahnbiegungen kann man nicht erleben. Der Kadett GTE hat immer hübsch alle viere am Boden...

Aus einem Testbericht der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“.

Wußten Sie ...

daß bei der Wahl der Brennstoffe für unser Rüsselsheimer Kraftwerk zum Beispiel durch Verwendung schwefelarmer Energieträger auf geringe spezifische Emission geachtet wird? So kommen schwefelarmes Heizöl sowie Erdgas zum Einsatz.

OPEL POST

35. Jahrgang – September '83

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: 418221-0) – Hausapparat: 4879 oder 3387 – Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft, Rüsselsheim.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern



Der 500 000. Motor aus KL

Der 500.000 Opel-Motor der neuen Baureihe mit 1,6 Ltr und 1,8 Ltr Hubraum hat vor kurzem das 1981 fertiggestellte neue Kaiserslauterer Motorenwerk verlassen. Opels in der Pfalz produzierte Triebwerk-Familie umfaßt Vergaser-, Einspritz- und Diesel-Versionen für die Modellreihen Kadett, Ascona, Manta und Rekord. Mit einer Stückzahl von rund 162.000 Einheiten erreichte der erst im Januar 1982 gestartete neue 1,6 Ltr Dieselmotor auf Anhieb einen Anteil von 32 Prozent an der Gesamtproduktion. Der-

zeit fertigt unser Motorenwerk Kaiserslautern täglich rund 1.350 Motoren, darunter 380 Diesel-Triebwerke.

Auf unserem Jubiläumsbild erkennt man in der Mitte Werksleiter H. P. Klein, H. Ehrhardt, Hauptabteilungsleiter Inspektion und Qualitätskontrolle, H. Oesterling, Betriebsleiter des Motorenbaues, E. Steiger, Hauptbetriebsleiter des Motorenbaues, H. Eberle, Hauptabteilungsleiter der Planung und Instandhaltung, mit Mitarbeitern des Motorenbaues.

WERKZEUGABTEILUNG

Werkzeugsysteme und Fertigungsqualität

In einer weiteren Folge des Rundganges durch unser Werk Kaiserslautern besuchen wir diesmal die Werkzeugabteilung, die sich in die Bereiche Werkzeugforschung, unproduktive Materialdisposition sowie unproduktive Lagerhaltung gliedert.

Ständiges Überwachen

Zielsetzung der Werkzeugforschung ist es, moderne Schneid- und Hilfswerkzeuge zum Einsatz zu bringen und dadurch die gesamten Fertigungskosten zu optimieren. Maximale Produktivität kann nur mit neuesten Technologien, wirtschaftlichsten Werkzeugsystemen und optimalen Schnittwerten erreicht werden. Beste Fertigungsqualität und Fertigungssicherheit bedingen ständiges Überwachen, Ändern und Optimieren der bestehenden Werkzeugsysteme.

Schwierige Aufgaben

Diese vielfältigen und teilweise oft recht schwierigen Aufgaben erledigt der Werkzeugforscher auf Grund seiner guten technischen Kenntnisse und Er-

fahrungen. Oft unterstützen ihn dabei auch unsere Werkzeuglieferanten. Ein gutes Betriebsergebnis setzt eine ständige Kontrolle und Überwachung der kostenintensiven Werkzeuge voraus. Der Werkzeugforscher erstellt entsprechende Kostenanalysen und leitet daraus eventuell erforderliche Maßnahmen ab. Auch in diversen Arbeitsgruppen tragen seine werkzeugspezifischen Kenntnisse zum Erfolg bei. Nicht zuletzt ist es Aufgabe eines Werkzeugforschers, den Produktionsleuten bei der Erfüllung ihres Programms zu helfen, indem er laufend bemüht ist, Werkzeugprobleme zu beseitigen.

Optimale Bestellmengen

Ein weiterer wichtiger Bereich der Werkzeugabteilung ist die Materialdisposition und Lagerhaltung. Werkzeuge, Ersatzteile für Maschinen und Einrichtungen, Öle, Fette, Chemikalien, Treibstoffe und andere Betriebsmittel müssen hier ständig in ausreichenden Mengen am Lager sein, um den betrieblichen Ablauf zu gewährleisten. Aufgabe der Disposition ist es, für

diese Materialien optimale Bestellmengen festzulegen und zu bestimmten Terminen über den Betriebsmitteleinkauf anzufordern.

Baukastensysteme

Um die angestrebten guten Betriebsergebnisse zu erreichen, ist es erforderlich, die Bestände auf einem vertretbaren niedrigen Stand zu halten. Um dies zu ermöglichen, ist das Lagerhaltungssystem ständig zu kontrollieren und möglichst zu verbessern. Hierzu gehört zum Beispiel Auflösung von kompletten Ersatzteilen in Einzelteile. Durch Aufbau von Baukastensystemen können so mit einer Anzahl Einzelteilen mehrere komplette Ersatzteile hergestellt werden.

33.900 Lagerpositionen

In Zusammenarbeit mit den betrieblichen Instandhaltungsabteilungen werden Gespräche mit Lieferanten geführt, um ständig auf dem neuesten Stand der Technik zu sein oder Ein-

satzstellen zu finden, wo neue, preisgünstigere Alternativteile eingesetzt werden können. In unserem Werk Kaiserslautern haben wir zur Zeit 33.900 Lagerpositionen, die in einem zentralen Magazin und neun Lagern, die über das ganze Werk verteilt sind, verwaltet werden.

Sechs Werkzeugausgaben

Für die Produktion stehen vier und für die unproduktiven Abteilungen zwei Werkzeugausgaben zur Verfügung. In vier Schutzbekleidungsabgaben wird die von der Firma zur Verfügung gestellte Schutzbekleidung wöchentlich zum Umtausch bereitgestellt. Ein Nähraum ist ebenfalls vorhanden. Hier wird die vom Betrieb neu angeforderte Schutzbekleidung mit den entsprechenden Kennzeichnungsetiketten versehen, oder es werden kleinere Reparaturen erledigt.

Die Gesamtfläche aller Lagereinrichtungen beträgt 3.650m². DR



Mitarbeiterin M. Gebel im Nähraum an der Thermo-Patch-Maschine (Bild links). Auf dem rechten Bildausschnitt Werkzeugforscher W. Ruster und Meister W. Kirsch beim Prüfen eines instandgesetzten Messerkopfes.



Bahnpräsident besuchte das Werk

Der Präsident der Bundesbahn-Direktion Saarbrücken, W. Haas, hat in Begleitung von Bundesbahndirektor O. Bauer vor einiger Zeit unser Werk Kaiserslautern besucht. Neben den technischen und organisatorischen Pro-

blemstellungen im Zusammenhang mit dem Transport der Rohmaterialien und fertigen Produkte interessierte Präsident Haas sich vor allem für die modernen technischen Einrichtungen der hiesigen Opel-Produktionsstätten,



insbesondere für den Grad der Automatisierung und den Stand der technischen Überwachung, um die Produktion von Automobilteilen in Qualität und ausreichender Menge rechtzeitig sicherzustellen.

Der Leiter des Werkes, H. P. Klein, betonte die Priorität „Qualitätsprodukt“ in besonderem Maße und erläuterte die verschiedenen Zielsetzungen, die sich die Opel-Mannschaft gegeben hat.

Die Bundesbahn ist für das Werk Kaiserslautern ein wichtiger Verkehrsträger. Ein bedeutender Teil der ein- und ausgehenden Rohmaterialien und Fertigprodukte wird durch die Bundesbahn innerhalb Europas transportiert. Die Vertreter der Bundesbahn wiesen darauf hin, welcher wichtiger Faktor die Adam Opel AG für den Eisenbahnverkehr und für die Erhaltung der Arbeitsplätze in der Westpfalz darstellen.

Opel ist mit 15 Millionen Mark Frachtaufkommen der größte Kunde der Bundesbahn in der Region. Die Steigerung im Vergleich zu 1981 beträgt über 100 Prozent.

Ende des Kaiserslautern-Teils

WICHTIGE BKK-NOTIZEN

Beitragssenkung – Satzungsänderungen

Ergänzend zu dem in der letzten Ausgabe der OPEL POST veröffentlichten Hinweis über die kürzlich beschlossene Beitragssenkung der BKK geben wir jetzt – nach Genehmigung der Satzungsänderungen durch die Aufsichtsbehörde – im folgenden die wichtigsten Neuerungen bekannt.

BEITRAGSSENKUNG

Die Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse hat in ihrer Sitzung am 4. Juli 1983 die folgenden Änderungen der Beitragssätze ab 1. Juli 1983 beschlossen: Der Beitrag wird in Hundertstel des Grundlohns festgesetzt. Er beträgt allgemein 10,5 v.H.

Er wird erhöht für Versicherte, die bei Arbeitsunfähigkeit keinen Anspruch auf Fortzahlung ihres Arbeitsentgelts für mindestens 6 Wochen haben, auf 12,5 v.H.

Er wird ermäßigt für Versicherte, denen nach § 494 RVO Krankengeld nicht gewährt wird, auf 9,4 v.H.

Für freiwillig Versicherte, deren Anspruch auf Leistungen nach § 313 Abs. 5 RVO ruht, auf 4,5 v.H.

Für freiwillig Versicherte, die nach § 12 Abs. III eingeschränkte Kassenleistungen erhalten, auf 9,4 v.H.

Für Weiterversicherte, solange ihre Leistungsansprüche gegen die Betriebskrankenkasse wegen Auslandsaufenthalts ruhen, auf 4,5 v.H.

Für als Rentenantragsteller Versicherte beträgt, wenn nicht der allgemeine oder der erhöhte Beitragssatz anzuwenden ist, der Beitragssatz 9,4 v.H.

Für freiwillig Versicherte, die Arbeitsentgelt und eine Rente der gesetzlichen Rentenversicherung beziehen, wird der Beitragssatz für die Berechnung der Beiträge aus der Rente der gesetzlichen Rentenversicherung auf 10,5 v.H. festgesetzt.

Die Beitragssenkung konnte aufgrund der günstigen finanziellen Entwicklung im Geschäftsjahr 1982 und der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 1983 erfolgen. Das Bundesversicherungsamt in Berlin hat die Beitragssenkung inzwischen genehmigt.

SATZUNGSÄNDERUNGEN

Durch das Gesetz zur Wiederbelebung der Wirtschaft und Beschäftigung und zur Entlastung des Bundeshaushaltes (Haushaltsbegleitgesetz 1983), dessen Bestimmungen am 1. Januar bzw. am 1. April in Kraft getreten sind, sind entsprechende Satzungsänderungen erforderlich geworden. Diese Satzungsänderungen wurden ebenfalls in der Sitzung der Vertreterversammlung am 4. Juli 1983 beschlossen und vom Bundesversicherungsamt, Berlin, jetzt genehmigt.

Aus beitragsrechtlicher Sicht ist eine wichtige Neuerung insofern erfolgt, als sich der Grundlohn für freiwillig versicherte Angestellte der Adam Opel AG künftig nach dem wirklichen Arbeitsverdienst bestimmt, das heißt: auch die

Beiträge werden nur von dem in dem entsprechenden Abrechnungszeitraum tatsächlich erzielten Arbeitsentgelt berechnet.

Auf dem Gebiet der Leistungsgewährung wurde die Beteiligung an den Kosten für öffentlich empfohlene Schutzimpfungen von seither DM 10,- auf DM 30,- pro Impfung erhöht. Außerdem beteiligt sich die BKK künftig an den Kosten für die im Rahmen der von den Landesverbänden der Betriebskrankenkassen vereinbarten Maßnahmen zur Förderung von Zahnprophylaxe-Maßnahmen.

HÄRTEFALLRICHTLINIEN

In der Sitzung des Vorstandes vom 4. Juli 1983 wurden Härtefallrichtlinien für die Übernahme der Kosten für die gem. § 182 f RVO von der Versorgung ausgeschlossenen Arzneimittel sowie für die Befreiung von der Zuzahlung zu den Kosten für Kurmaßnahmen nach §§ 184 a, 187 RVO beschlossen, die ebenfalls am 1. Juli 1983 in Kraft getreten sind.

Für unsere Versicherten besteht die Möglichkeit, einen Abdruck der Satzung mit Nachtrag und der Richtlinien in den Geschäftsräumen der Kasse während der üblichen Geschäftsstunden einzusehen. Ebenfalls stehen selbstverständlich die Mitarbeiter der Betriebskrankenkasse in den drei Werken zur Beantwortung spezieller Fragen jederzeit zur Verfügung.

BETRIEBSKRANKENKASSE



Das Büro im Werkzeug-Zentral-Magazin unseres Werkes Kaiserslautern.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

Treffpunkt Opel

Hier lernen Besucher uns Punkt für Punkt kennen.



Willkommen

Welcome

Bienvenue

Viele Industriebetriebe öffnen Besuchern ihre Tore – auch Opel. Gerade ein Automobilwerk ist ein besonderer Anziehungspunkt für viele Interessenten. Die meisten Haushalte haben einen Wagen – was liegt da näher, einmal eine Werksbesichtigung mitzumachen, um an Ort und Stelle zu erleben, wie ein Auto entsteht. So ist Opel jährlich Treffpunkt für Besucher aus aller Welt; fast 67.000 waren es allein im vergangenen Jahr in den drei Werken, davon 33.800 in Rüsselsheim. In 2.349 Werkführungen im Gesamtunternehmen konnten sie wichtige Stationen der Automobilherstellung erleben.

Für die Werkführungen ist der Bereich Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich. In Rüsselsheim betreuen vier Werkführer die Besucher: die Mitarbeiter Heinz Diefenbach, Leonhard Dingeldein, Hermann Praast und Wolfgang Zimmermann. Bei der Führung, die wir an einem schönen August-Tag mitmachten, holte Mitarbeiter Hermann Praast weit aus, als wir ihn nach der Zusammensetzung der Besuchergruppen fragten: neben Einzelpersonen sind es hauptsächlich Schüler und Studenten, die in Gruppen kommen, aber auch Mitglieder von Verbänden, Vereinen, Gewerkschaften, Vertreter von Behörden, um nur die wichtigsten zu nennen. Und natürlich sind alle Alters-

gruppen vertreten – ein repräsentativer Querschnitt der Bevölkerung.

Treffpunkt ist der Ausstellungsraum, wo die meisten Besucher vor der Führung zunächst die dort präsentierten Wagen besichtigen. Ein kurzes Einführungsreferat gibt Einblick in die Geschichte des Hauses und die Produktionsentwicklung. In den gelben Opel-Bussen geht's dann in den Betrieb. Neugierige Blicke auf der Fahrt durch die Werkstraßen, wo es ja auch viel zu sehen gibt. Erste Station ist der M 101. Die Besucher staunen hier über den reibungslosen Ablauf der Arbeitsgänge. Viele Fragen werden gestellt, alle sachkundig beantwortet. Die

nächste Station ist das Preßwerk im K 40. Auf dem Weg des Besucherrundganges sind Schautafeln angebracht, die Zahlen und Daten nennen und auch erläutern, dazu kommen weitere Informationen des Werkführers, der auf die zum Einbau in die Pressen bereitstehenden Werkzeuge hinweist und Erklärungen zu den verschiedenen Arbeitsgängen gibt.

Stark beeindruckt

Die Besucher beobachten, wie aus Blechtafeln kompliziert geformte Teile entstehen, stark beeindruckt betrachten sie die riesigen Pressen, aus denen unentwegt Teile ausgestoßen werden. Fragen aus der Gruppe gelten hier hauptsächlich der Arbeitssicherheit. Ein bewundernder Blick gilt der Mammutpresse für das Bodenblech/Rekord. „Ein Mordsding, so hätte ich mir die Karosseriefertigung nicht vorgestellt“, meint einer der Besucher, fasziniert von den weitgehend automatisierten Arbeitsgängen.

„Eine tolle Sache“

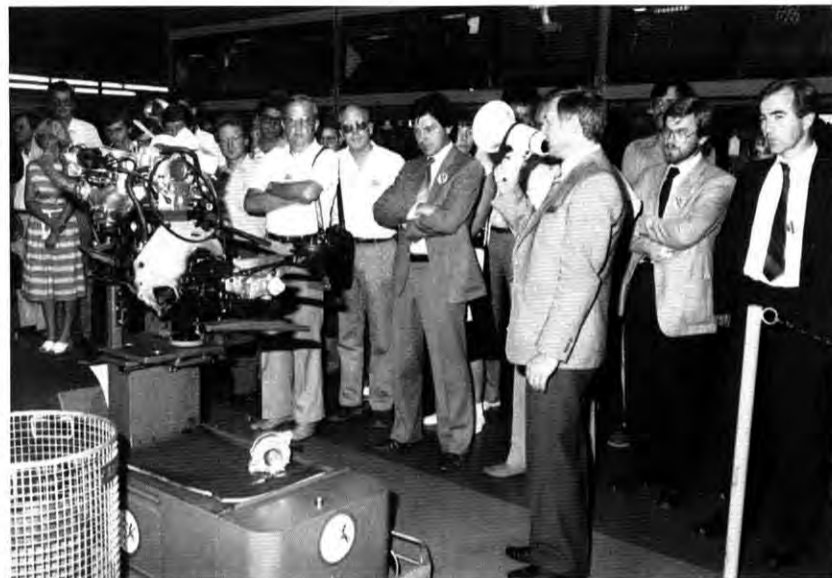
Es geht dann weiter in die Wagen-Fertigmontage. Der Werkführer erläutert zur Einführung kurz die Arbeitsabläufe in der Lackiererei, die nicht in den Besucherrundgang einbezogen ist. Die Karosserien kommen fertig lackiert angeschwebt, und die Besucher verfolgen angeregt ihren Weg am Band. Staunend betrachten sie hier das flinke Hand in Hand Arbeiten der Mitarbeiter, die die Karosserie zusehens vervollständigen. „Wie kann der denn wissen, wo der andere aufgehört hat und wo er jetzt weitermachen muß?“ Der Werkführer geht auch auf diese Frage ein und erklärt dabei den Vorgang der Steuerung des Produktionsablaufes. „Natürlich gehört eine gewisse Erfahrung dazu, jeder weiß genau, was er zu tun hat!“ Auch hier wieder Bewunderung für den reibungslosen Ablauf der Fertigung und dafür, daß jedes Teil zur rechten Zeit an der richtigen Stelle ist. „Schon eine tolle Sache“, meint einer aus der Gruppe, als er erfährt, daß ein Wagen – je nach Modell – aus bis zu 10.000 Einzelteilen besteht.

Höhepunkt Endmontage

Endpunkt des Rundganges und gleichzeitig Höhepunkt jeder Werkführung ist das Endmontageband mit der „Hochzeit“, der Stelle, an der die Karosserie mit dem Motor und Fahrwerk vereint wird. Ein beeindruckender Augenblick, wenn sich die Karosserie niedersenkt und mit wenigen Handgriffen mit Vorder- und Hinterachse sowie Motor vereinigt wird. Jetzt fehlen nur noch wenige Stationen bis der fertige Wagen mit eigener Kraft vom Band läuft. „Daß alles immer so zusammenpaßt, reibungslos und ohne Panne abläuft, ist kaum zu glauben“ – so der immer wieder zu hörende Kommentar auf den letzten Metern bis zu den Prüfständen. Noch ein Blick auf's Band, dann geht's nach dem eineinhalbstündigen und drei Kilometer langen Rundgang wieder zum Bus, der die Gruppe zum Ausstellungsraum zurückbringt.

Vielfältige Eindrücke

Während der Rückfahrt wird über die vielfältigen Eindrücke gesprochen, auch kurze Kommentare werden abgegeben und letzte Fragen an den Werkführer gestellt. Um das an Bändern und Maschinen Gehörte und Gesehene besser zu verstehen, erhält jeder Besucher die farbige Broschüre „Treffpunkt Opel“, deren verkleinerte Titelseite oben abgebildet ist. —ö—



In der Motorenkomplettierung im M 101; Werkführer Wolfgang Zimmermann erläutert der Besuchergruppe die hier geleisteten Arbeitsgänge.



Beim Gang durch das Preßwerk K 40 zeigen sich die Besucher von den riesigen Pressen und den dazugehörigen tonnenschweren Werkzeugen stark beeindruckt.



Am Band der Karosserie-Fertigmontage: die bereits fertig lackierten Karosserien kommen angeschwebt und werden hier von Station zu Station vervollständigt.



Höhepunkt jeder Werkführung ist die „Hochzeit“ am Endmontageband; gebannt verfolgen die Besucher wie die Karosserie mit Motor sowie Vorder- und Hinterachse vereinigt wird.



Werkführer Hermann Praast bei seinem Einführungsreferat vor Besuchern im Rüsselsheimer Ausstellungsraum.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

WIEDER ZWEI SUPERPRÄMIEN

Erst wurde abgelehnt – dann doch angenommen

Je höher die Prämie, desto wertvoller der Vorschlag. Superprämien, also Höchstprämien, setzen besonders gute Ideen voraus, die naturgemäß nicht jeden Tag eingereicht werden, aber von Fall zu Fall doch zeigen, wie tief manche Mitarbeiter schürfen. Dabei kann es auch einmal vorkommen, daß ein Vorschlag zunächst abgelehnt,

Da es Ernst Rössler als Mann der Praxis gelang, die ursprünglichen Bedenken auszuräumen, wurde der Vorschlag dann doch angenommen. Mitarbeiter Kemmler erhielt als Prioritätsträger die Höchstprämie (DM 50.000,-) und Mitarbeiter Rössler, der inzwischen in den Ruhestand getreten ist als Auslöser 50% der Höchstprämie.



Auf dem linken Bild übergibt Generaldirektor Ferdinand Beickler die Annahmepremie den erfolgreichen Einsendern Gerhard Kemmler (links) und Ernst Rössler. Der Ende September in den Ruhestand tretende Gesamtproduktionsleiter Hermann Berger freut sich über den erfolgreichen Abschluß dieses Verbesserungsvorschlages. — Auf dem rechten Bildausschnitt beglückwünscht Ferdinand Beickler Mitarbeiter Richard Dangmann in Anwesenheit von A. Wilmes, Leiter Vorschlagswesen, und K. Schäfer, Produktionsleiter Preß- und Chassiswerke (von links), zu seinem „Supervorschlag“; im Vordergrund das Werkstück in den verschiedenen Stufen der Fertigung. (Zum Bericht.)



später aber dann doch angenommen wird, so wie in dem folgenden Fall.

Mitarbeiter Gerhard Kemmler, Disponent in der Fertigungsmaterial-Disposition, reichte einen Vorschlag ein, der zunächst keine Gegenliebe fand. Ein Jahr später reichte — unabhängig von der ersten Einsendung — Mitarbeiter Ernst Rössler, Wagenendmontage, den gleichen Vorschlag ein: Um was ging es dabei?

Farbige Zierstreifen an der Karosserie seitlich und am Kofferraumdeckel geben verschiedenen Modellen ein besseres optisches Aussehen. Diese Zierstreifen wurden für Türen und Kofferraumdeckel als fertig zugeschnittene Teile mit Türschloßausschnitt von einem Lieferanten bezogen. Vorgeschlagen wurde von beiden Einsendern, anstelle der teuren Einzelteile die Zierstreifen nur noch von der Rolle durchgehend aufzukleben.

In der Schmiede gab es unlängst ebenfalls einen „Supervorschlag“. Hier war es Pressenführer Richard Dangmann, seit 20 Jahren in einer Pressengruppe tätig, der aufgrund langjähriger Erfahrung erkannte, daß das dreistufige Schmieden eines bestimmten Teils wegfallen könne und es auch in zwei Stufen herstellbar sei, ohne eine Qualitätseinbuße zu erleiden.

Eine Probeabschmiedung sowie der sich anschließende Großversuch, verbunden mit den erforderlichen Prüfungen, verlief positiv, so daß einer endgültigen Realisierung seiner Idee nichts mehr entgegenstand. Durch den Wegfall der Voroperation wurde sowohl eine Material- und Zeiteinsparung als auch eine Ausschußreduzierung erzielt. Das Nachsetzen und die Neuanfertigung der Vorgesenke konnte entfallen. Aufgrund der dadurch erzielten Jahreinsparung konnte dem Einsender die Höchstprämie zuerkannt werden. Fr.

Moderne Computertechnik

Über den unaufhaltsamen Einzug der modernen Computertechnologie in die Industriebetriebe wurde an dieser Stelle wiederholt gesprochen und die Notwendigkeit dafür begründet. Dies gilt natürlich auch für unser Unternehmen.

Jüngstes Beispiel ist der Einsatz von Handhabungsautomaten im K 40 seit den Werksferien. Fünf Automaten haben hier die Schweißarbeiten für die rechten Seitenteile der

Karosserien übernommen. Weitere Automaten werden in kürze für rechte Türrahmen eingesetzt, später dann auch für Schweißarbeiten an der linken Karosserie Seite.

Manuelle Arbeit ist an computergesteuerten Bändern nur noch am Anfang und am Ende notwendig.

(Zu diesem Thema ein Bericht in der nächsten Ausgabe der Werkzeugzeitung.)



SPORTFEST DER AZUBIS

Mit Eifer bei der Sache

In den Berichtszeitraum dieser Ausgabe fällt das Ende letzten Monats stattgefunden Sportfest der Rüsselsheimer Auszubildenden. Bei strahlendem Wetter kämpften fast 600 Jungen und Mädchen um Meter und Sekunden in verschiedenen Leichtathletik-Disziplinen sowie in zahlreichen Mannschaftswettbewerben um die Opel-Wanderpokale. Auch die Einzelleistungen der jungen Sportler konnten sich in diesem Jahr wieder sehen lassen. Die Besten aller Disziplinen erhielten als Anerkennung Ehrenpreise in Form von Buchpräsentationen.

Höhepunkt des diesjährigen Sportfestes war wieder das Go-Cart-Rennen, außerdem als besondere Attraktion die „Wasserstaffel“, bei der ein gefüllter Wassereimer über verschiedene Hinder-

nisse möglichst ohne großen Wasserverlust in kürzester Zeit ans Ziel gebracht werden mußte. Für die Aktiven, die mit Feuereifer bei der Sache waren, aber auch für die Zuschauer war es ein riesiger Spaß.

Und darin sind sich die Organisatoren einig: „Spaß an der Freude“ soll dieser Sporttag den Teilnehmern in erster Linie bereiten. „Gerade bei den Mannschaftswettbewerben waren alle mit viel Eifer und großem Ehrgeiz dabei“, betonte Georg Ehlers, Leiter Berufsausbildung. Dank des fast schon generalstabsmäßig erarbeiteten Terminplans und der vorbildlichen Organisation durch Hans-Jürgen Barwig war auch das diesjährige Sportfest der Auszubildenden im Rüsselsheimer Stadion ein voller Erfolg.

Jubilarfeier

Wegen der großen Zahl an Jubilaren in diesem Jahr findet am Samstag, dem 22. Oktober, in der Mainzer Rheingoldhalle die zweite Jubilarfeier 1983 statt. An diesem Tag werden Jubilare aus Rüsselsheim, Kaiserslautern und Berlin geehrt, insgesamt etwa 650, deren Ehrentag in die Zeit vom 15. Januar bis zum 15. Oktober fiel beziehungsweise noch fällt. Dazu kommen die Ehepartner der Jubilare, Vorgesetzte und Betriebsräte sowie

Gäste; mit etwa 1.500 Teilnehmern wird auch diesmal gerechnet.

Nach dem akademischen Teil mit Ansprachen und festlicher Musik des Werksorchesters sowie dem anschließenden Abendessen, bei dem eine Unterhaltungsgruppe musiziert, beginnt der bunte Teil mit Tanzmusik, gespielt von der Big Band des Werksorchesters. Höhepunkt wird der Auftritt der Mainzer Hofsänger sein.

Die Feier beginnt um 18.00 Uhr und endet gegen 22.30 Uhr.

„Opel-Junior“

Viele waren schon auf der IAA — wer noch nicht, kann noch bis zum Sonntag (25.9.) die große Autoschau in Frankfurt besuchen und dort auf dem Opel-Stand in Halle 5 auch die Studie von Deutschlands kleinstem Auto, den

„Opel-Junior“, bestaunen. Progressives Design und Funktionalität kennzeichnen diesen Mini, wie er bisher in der Bundesrepublik nicht gebaut wird. Die Studie ist die Demonstration eines zukunftsorientierten Konzepts, in dem Innovation und Kreativität eine besondere Rolle spielen. (Siehe auch Seite 2 bzw. die nächste Ausgabe.)



AZUBIS 1984

Jetzt bewerben

Bewerber für die Berufsausbildung ab September 1984 sollten ihre Unterlagen möglichst bald, spätestens bis zum 31. Oktober 1983 bei der Abteilung Berufsausbildung einreichen. Einzelheiten sind auf dem gelben Werksanschlag zu finden. Die Einstellung erfolgt in folgenden Ausbildungsberufen:

Elektroanlageninstallateur, Bohrwerkdreher, Dreher, Fahrzeugpolsterer, Galvaniseur, Universalfräser, Universalschleifer, Kraftfahrzeugschlosser, Maschinenschlosser, Modelltischler, Werkzeugmacher, Technischer Zeichner, Bürogehilfin/Büroassistentin, DV-Kaufmann sowie Industriekaufmann.

Noch ist genügend Zeit, im Familienkreis zu beratschlagen, welchen Weg Sohn oder Tochter, wenn sie nächstes Jahr die Schule verlassen, einschlagen sollen. Dabei ist zu beachten, daß die Berufsausbildung bei Opel einen hohen Stellenwert hat.

VORTRAGSREIHE

Weitgespannter Themenkreis

Für alle Interessenten unserer beliebten Vortragsreihe hier eine kurze Vorschau auf den Anfang November 1983 beginnenden ersten Teil, in dem bekannte und neue Referenten über ihre Erlebnisse in vielen Weltgegenden berichten werden.

Dienstag, 1. November 1983
Hans Henning Schade

„Freiheit, Wildnis, Weite“
Farbbildbericht über eine äußerst abenteuerliche Reise von Kanada nach Alaska.

Dienstag, 8. November 1983
Albert Wilmes

„Sonniges Florida“
Der Chef unserer Abteilung Vorschlagswesen berichtet diesmal über den „Sunshine-State“ der USA, das sonnige Florida.

Dienstag, 15. November 1983
Wolfgang Steinmetz

„Wildes Korsika“
Farbbildbericht über eine interessante Reise durch eine der schönsten Inseln im Mittelmeer.

Dienstag, 22. November 1983
Dieter Kreuzkamp

„Rund um den Globus“
Farbbildbericht über eine lange 400.000 km-Weltreise mit Auto, Fahrrad und Kanu in fünf Kontinenten.

Dienstag, 29. November 1983
Hans Patzelt

„Ägyptische Impressionen“
Farbbildbericht des bekannten Fotografen über das alte Kulturland am Nil.

Alle Vorträge um 20.00 Uhr in der Stadthalle Rüsselsheim. — Eintritt frei. — Einzelheiten auf den Werksanschlägen. — Änderungen vorbehalten.

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum



„Gelbe Engel“ wurden geschult

Im Rahmen einer Technik-Schulung von ADAC-Straßenwacht-Mitarbeitern an Opel-Fahrzeugen fanden in unserem Bochumer Werk kürzlich mehrere Trainingskurse statt. Den Männern in den gelben Anzügen – „gelbe Engel“ genannt – sollte dadurch Gelegenheit gegeben werden, sich für ihren hilfreichen Einsatz auf Straßen und Autobahnen weiterzubilden. Fachtrainer

des Service Training-Centers in Bochum führten diese Schulungen bei uns durch. Annähernd 1.000 ADAC-Mitarbeiter werden bis zu ihrem Abschluß an dieser Aktion teilnehmen, die hauptsächlich in den Betrieben unserer Vertragshändler durchgeführt wird. Unser Bild zeigt Männer der ADAC-Straßenwacht im Gespräch mit einem der Fachtrainer.

Am Rande notiert

„Wie machen wir's denn jetzt am besten?“, hatte Paul gefragt, als in unserer Abteilung die Vergütungskasse abhandeln gekommen war. Geburtstag – und kein Geld für Blumen! Aussprüche, die man hier nicht wiedergeben kann, schwirrten durch die Halle. Der Blockbetriebsrat, dem wir alles erzählten, meinte: „Jungs, sicher eine ärgerliche Sache, aber forscht doch erstmal nach, vielleicht ist die Kasse gar nicht weg.“

In der Tat, es stellte sich dann heraus, daß unser Meister die Spardose in Sicherheit gebracht hatte. Unser Betriebsrat schilderte in diesem Zusammenhang einen anderen Fall von zunächst „blindem“ Alarm. Ein Kollege ging telefonieren, fand in der Zelle eine nicht leichte Kassette, die ein Postangestellter beim Leeren des Münzfernsprechers stehen gelassen hatte. Er nahm sie mit und gab sie beim Werkschutz ab. Die Post wurde verständigt, und die Kassette, um die es zunächst viel Aufregung gegeben hatte, konnte abgeholt werden.

Was wäre zu diesen Fällen zu sagen? Nicht sofort auf die Pauke hauen,

sondern erst einmal Ruhe bewahren und nachforschen.

Das meint – ganz unmaßgeblich – Euer Hennes

In wenigen Zeilen

Wegen der geringen Zahl von Jubilaren in diesem Jahr wird die nächste Gemeinschaftsfeier erst im April oder Mai 1984 stattfinden.

Unsere Mitarbeiter, die ihren Grundwehrdienst oder Zivildienst ableisten, bekommen regelmäßig die Werkzeugzeitung zugeschickt. Das funktioniert nur, wenn immer die neueste Anschrift vorliegt. Die betreffenden Mitarbeiter werden gebeten, dafür zu sorgen. Postkarte genügt!

Für das Winterhalbjahr (1.10.83 – 31.3.84) hat das Sportamt der Stadt Bochum die Sportplätze zugewiesen. Einteilung der Spielzeiten im Rahmen des Ausgleichsportes ebenfalls über die Sozialabteilung (Tel.3187 und 2646).

Mit Beginn der Saison – etwa ab Anfang Oktober – erscheint wieder an den Anschlagtafeln in unserem Bochumer Werk der Theaterplan. Auskünfte und Kartenbestellungen bei der Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646 und 3187.

Blutspendeaktion

WERK I

Im Angestelltenpeiseraum D 4 Montag, 3. Oktober 1983, Dienstag, 4. Oktober 1983, Mittwoch, 5. Oktober 1983 – jeweils von 9.00 – 18.00 Uhr.

WERK II

Im Angestelltenpeiseraum Montag, 17. Oktober 1983, Dienstag, 18. Oktober 1983 – jeweils von 9.00 – 18.00 Uhr.

Diejenigen Werksangehörigen, die sich zur Blutspende angemeldet haben, erhalten von ihrem Vorgesetzten die Meldekarte zurück. Auf dieser ist der Termin eingetragen, der für den einzelnen Werksangehörigen für die Blutspende vorgesehen ist.

Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, ist pünktliches Erscheinen wichtig.

Die Volkshochschulen und Bildungseinrichtungen beginnen jetzt mit ihren Herbstsemestern. Sie bieten eine Fülle von Weiterbildungsmöglichkeiten – auch für Schichtarbeiter. Semesterpläne können bei der Sozialabteilung angefordert beziehungsweise eingesehen werden.

URLAUBSNACHLESE

522 Kilometer durch dick und dünn

Eine schwierige Frage: Wo haben unsere Mitarbeiter ihren Urlaub verbracht? Von einigen wissen wir es genau. Sie schickten uns frohe Urlaubsgrüße. Eine Postkarte kam aus Australien. Über Kollegen und die Zeitung erfuhren wir etwas von einem Urlaub besonderer Art. Er ging praktisch durch dick und dünn – von München bis Venedig, über die Alpen, zu Fuß und mit Rucksack.

Diesen Aktivurlaub leistete sich der Leiter unserer Ausbildungswerkstatt, H. Mehler. Zusammen mit Frau und Sohn und einer befreundeten Familie wanderte er 28 Tage über die Alpen. Die Tour begann in Deutschland, ging weiter über Österreich und endete in Italien. Solch ein Urlaub kann nicht einfach angetreten werden, sondern

Teiles korrigieren.“ Mancher hat in solchen Fällen, wenn er zum Beispiel die Schutzhandschuhe wegen nur eines Teiles nicht benutzte, oftmals Glück gehabt und glaubte aufgrund dieser „zweifelhaften Erfahrung“ besonders geschickt zu sein. Dabei denkt er nicht daran, daß seine Hände seine wertvollsten und durch nicht zu ersetzenden „Werkzeuge“ sind.

Zugegeben, die Schutzausrüstung ist eine zusätzliche Belastung bei der Arbeitsausführung, nicht zuletzt bei hochsommerlichen Temperaturen, doch bleibende Körperschäden sind gravierender – und das nicht nur für Stunden, sondern oft ein ganzes Leben lang.



SPORTFEST AM HESSENTEICH

351 Azubis waren am Start

Das vor einiger Zeit stattgefunden Sportfest der Auszubildenden ist erfolgreich verlaufen. Es fand wie in jedem Jahr auf dem Sportplatz „Am Hessesteich“ in Bochum-Langendreer statt. Im folgenden ein Kurzbericht im Telegrammstil: Teilnehmer: 337 Auszubildende und 14 Ausbilder. Wettkämpfe: 100 m-Lauf, Kugelstoßen, Weitsprung, alles nach den Regeln der Bundesjugendspiele. Insgesamt 19 Gruppen; Sieger wurde die Gruppe von Meister L. Nowak. Fußball: 16 Mannschaften kämpften schon vorher um den Wanderpokal; Sieger des Endspiels: Maschinenschlosser, 2. Ausbil-

dungsjahr, Gruppe H. Elberskirch. Tauziehen: 14 Mannschaften beteiligten sich; es siegten die Maschinenschlosser des 4. Ausbildungsjahres.

Auszeichnungen: 39 Pokale beim Fußball, 152 Urkunden bei der Leichtathletik. Die besten Sportler jeder Gruppe bekamen ein Buchgeschenk. Besonderheit: Damenfußball. Die Mädchen traten gegen eine Auswahlmannschaft der Ausbilder an. Das Ergebnis soll nicht veröffentlicht werden. Stimmung und Wetter: Bestens. Zum Bild: Die Riege der Besten. Sie bekamen einen Preis.

man muß dafür üben und planen. Das ist auch geschehen. Die Gruppe ist vorher in heimatlichen Gefilden viel gewandert. Die Wochenenden mußten dafür herhalten. Mit Hilfe von Karten und Büchern hat man die Tour entsprechend vorbereitet.

Die vielen Begebenheiten, Eindrücke und Erlebnisse würden sicher ein Buch füllen. Die etwa 500 Aufnahmen, die unterwegs gemacht wurden, sind eine schöne Erinnerung an die Tage, die man draußen erlebt hat. 20.000 Höhenmeter wurden auf und ab bewäl-

tigt, 33 Joche und Scharten durchwandert. Es war keine rastlose Tour. In 15 Berghütten und 12 Gasthöfen wurde Station gemacht.

Drei Berggipfel wurden bezwungen, zwei davon waren über 3.000 m hoch. Die Wochen, fernab aller Zivilisation waren etwas anders als der Urlaub nach Reiseprospekten. Trotz aller Anstrengungen eine wirksame Erholung für Leib und Seele. Ob einige Azubis, die unser Mitarbeiter H. Mehler betreut, aber auch andere Mitarbeiter, wohl seinem Beispiel folgen werden?



Picknick beim Wochenendausflug.

ARBEITSSICHERHEIT

Schutzausrüstung tragen

Das Risiko, einen Unfall zu erleiden, ist vor allem dann gegeben, wenn Mitarbeiter die ihnen zur Verfügung gestellten Körperschutzmittel, zum Beispiel Schutzhelm, Schutzbrille, Gesichtsschutz, Gehörschutz, Unterarmschutz, Schutzhandschuhe, Sicherheitsschuhe, Schutzgamaschen und anderes mehr nicht benutzen.

So ereigneten sich im Jahre 1982 allein in unserem Bochumer Werk 87 meldepflichtige Betriebsunfälle (Unfälle mit mehr als drei Ausfallta-

gen), für die jeweils eine Unfallanzeige an die zuständige Berufsgenossenschaft zu erstatten war; sie gliedern sich nach den Ursachen wie folgt: Schutzhandschuhe nicht benutzt, 43 Unfälle; Schutzanzug nicht richtig benutzt, 19; Unterarmschützer nicht benutzt, 17; Schutzbrille nicht benutzt, 3; Sicherheitsschuhe nicht benutzt, 3; Schweißerschutz-Gamaschen nicht benutzt, 2. Verletzte gaben nach einem Unfall auf die Frage nach der Ursache oft die Antwort: „Ich wollte nur mal eben die Bearbeitungsanlage eines

In diesem Zusammenhang ist ganz besonders auf die Gefährdung der Augen hinzuweisen, eine Verletzung kann hier zu dauernder Beeinträchtigung des Sehvermögens, in schlimmen Fällen sogar zur völligen Erblindung führen. Deshalb ist gerade die Schutzbrillenpflicht unbedingt zu beachten, um die Gefahr einer Augenverletzung auszuschalten.

Jüngste Beobachtungen zeigen, daß ein Teil der Belegschaft die Notwendigkeit der Schutzausrüstung immer noch nicht genügend erkannt hat. Dabei werden unsere Mitarbeiter ständig darauf hingewiesen, daß das Benutzen der vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Schutzaus-

rüstung zwingend vorgeschrieben ist. Die Unfallverhütungsvorschrift Nr. 1 – Pflichten der Versicherten – regelt diese Verpflichtung ganz deutlich.

Diesem Fehlverhalten steht andererseits die größere Anzahl von Mitarbeitern gegenüber, die aus kluger Einsicht und aufgrund ihres hohen fachlichen Könnens Gefährdungen richtig einschätzen und die im Schutzkleidungsplan für die jeweilige Arbeitsoperation festgelegten Körperschutzmittel stets benutzen. Sie wissen, was ihnen ihre Gesundheit wert ist! An ihrem vorbildlichen Verhalten sollte die oben genannte Gruppe sich ein Beispiel nehmen. G.

Freizeit und Hobby

Vater von einer Million Bienen

Schon von Kindesbeinen sind ihm die Bienen, ihre Lebensweise und alles, was damit zusammenhängt, kurz die Imkerei vom heimatlichen Hof her vertraut. Aber erst seit rund vier Jahren hat er die Bienen zu seiner liebsten Freizeitbeschäftigung gemacht: Helmut Schmidt, Bauingenieur in den

meinen 30 Bienenvölkern kommt da schon eine ganze Menge zusammen", meinte Mitarbeiter Schmidt und fügte noch hinzu, „wichtig zu wissen ist in diesem Zusammenhang, daß deutscher Honig nicht heiß geschleudert wird und somit alle wertvollen und gesundheitsfördernden Inhaltsstoffe behält.“



Mitarbeiter Helmut Schmidt bei der Arbeit am Bienenstock. In seiner Hand erkennt man einen Wabenrahmen mit daran arbeitenden Bienen.

Rüsselsheimer Werksanlagen, ist Hobby-Imker, ihn fasziniert das Leben der Bienen.

Als wichtigste Voraussetzung für die Imkerei nannte H. Schmidt vor allem Interesse an den Vorgängen in der Natur, zum anderen eine ruhige Hand beim Umgang mit den Bienen. „Angst vor Stichen ist eigentlich kaum begründet“, betonte er, „heute gibt es besonders sanftmütige Bienenrassen, so zum Beispiel die Rasse ‚Carnica‘, die unter normalen Umständen ein Arbeiten am Stock ohne große Schutzmaßnahmen ermöglichen.“

Erfreulich an diesem Hobby ist natürlich die Honig-Ernte, die je nach Standort, klimatischen Bedingungen und Pflanzen stets anders ausfällt, also verschiedene Sorten Honig ergibt. „Bei

Neben der für uns Menschen sehr angenehmen Tätigkeit als Honigproduzent haben die Bienen noch eine andere, sehr bedeutende Aufgabe im Haushalt der Natur zu erfüllen. Sie bestäuben Nutz- und Zierpflanzen und sichern so zum Beispiel unsere Obst-ernten. Darum ja auch immer wieder die Bitte der Imker, Pflanzenschutzmittel nie auf oder in die Nähe blühender Pflanzen zu verspritzen; „Besonders wichtig im Frühjahr ist es, die ersten blühenden Pflanzen, besonders die Weidenkätzchen, die ja die allererste Bienennahrung sind, nicht zu beschädigen oder abzubrechen.“



Eine Bienenkönigin: Sie ist größer als die übrigen Bienen und zusätzlich mit einer Markierung versehen, die vom Imker angebracht wird.

An den Abschluß unseres Gespräches stellte Helmut Schmidt in diesem Zusammenhang noch den beherzigenswerten Ausspruch eines Imkerkollegen:

„Wo keine Biene mehr leben kann, fängt die moderne Wüste an!“



Radfahrverein OPEL 1888

Wie in vielen Rüsselsheimer Sportvereinen, treiben auch zahlreiche Mitarbeiter unseres Werkes Sport im Traditionsverein RV Opel 1888 Rüsselsheim. Gepflegt werden unter anderem der Radsport – 1961 konnte in dieser Disziplin sogar ein Deutscher Meistertitel errungen werden – als auch die Radtouristik.

Mitte Juli dieses Jahres hatte der Verein erstmals in seiner Geschichte in eigener Regie eine Radtouristik-Veranstaltung „Rund um die Opelstadt Rüsselsheim“ (60 oder 105 Kilometer) verbunden mit einem Volksradfahren

(20 Kilometer) organisiert. Über 800 Meldungen gingen ein, ein voller Erfolg für die Veranstalter, denn mit einer derart hohen Beteiligung hatte niemand gerechnet. Für das nächste Jahr ist eine Wiederholung geplant.

Inzwischen heißt es für die aktiven Mitglieder, darunter natürlich zahlreiche Opelers, weiter zu trainieren. Für den Fotografen ließ sich während des Trockentrainings eine Gruppe Aktiver, darunter neun Mitarbeiter unseres Werkes, mit Rennrad und Radballmaschine aufnehmen.

BEI EINEM UNFALL

Wann ist die Polizei zu rufen?

Viele Autofahrer sind unsicher, wann bei einem Unfall die Polizei noch gerufen werden soll. Der Grund ist eine neue Regelung nach der alle Unfälle bis 3.000 Mark von der Polizei als Bagatellen eingestuft werden. Aber: für die Autofahrer hat sich kaum etwas geändert – nur für die Statistik werden solche Unfälle nicht mehr bearbeitet. Auch bei Sachschäden unter 3.000 Mark darf deshalb weiterhin die Polizei gerufen werden. Sie macht bei geklärt Schuldfrage zwar keine Fotos mehr und sucht auch keine Zeugen. Der

Unfall wird aber wie bisher aufgenommen und der Schuldige bekommt einen Verwarungs- und Bußgeldbescheid. Das und ein von den beteiligten Fahrern ausgefüllter Unfallbericht reichen, damit die Versicherung den Schaden regulieren kann.

Nur wenn die Schuldfrage nicht zu klären ist, Personen verletzt sind oder der Schaden über 3.000 Mark liegt, kümmert sich die Polizei noch um zusätzliche Beweise (Fotos, Skizzen, Zeugen).



Natürlich kann man sich auch ohne die Polizei einigen. Das schwächt aber die Position des Unschuldigen gegenüber der Versicherung des Gegners. Denn ein von der Polizei verhängtes Verwarungs- oder Bußgeld kann, wenn es wegen der Schuldfrage zum Streit kommt, so wertvoll sein wie ein Schuldanerkenntnis. Die Funkstreife sollte deshalb nicht nur bei schweren Sach- oder Personenschäden gerufen werden, sondern auch schon bei kleineren Karambolagen.

ERSTE HILFE

Kaum 5 Prozent

Traurig, aber wahr! Nur etwa die Hälfte der Bevölkerung unserer Bundesrepublik hat eine Erste-Hilfe-Ausbildung. Wie die Kölner Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in einer Repräsentativerhebung erfuhr, liegt der Anteil der Führerscheinbesitzer mit 70 Prozent von entsprechend Ausgebildeten deutlich höher als der allgemeine Durchschnitt. Auch die Altersgruppe spielt eine Rolle. Die Ausbildung liegt oft Jahre zurück.

Erst seit 1969 verlangt der Gesetzgeber vor dem Erwerb des Führerscheins den Nachweis der Unterrichtung in „Sofortmaßnahmen am Unfallort“. Etwa die Hälfte der inzwischen ausgebildeten Personen brauchte noch nie Erste Hilfe zu leisten – nur etwa jeder Zehnte mußte seine Kenntnisse bereits mehrmals anwenden. Da wundert es nicht, wenn 57 Prozent der Befragten sich nur noch „etwas Grundkenntnisse“ zutrauen. Die BASt stellte fest, daß tatsächlich nur etwa fünf Prozent der Einwohner in der Lage sind, qualifizierte Erste Hilfe zu leisten!

Personalmeldungen

Unsere Jubilare 40



Willi Trautwein, Prod. Vorb. Kar. B. 1.9. 1983; Walter Böttinger, Zentr. Werkst. I 2.9. 1983; Hermann Albrecht, PEK-Gebäude u. Einr. 25.9. 1983; Ernst Erdmann, Auftr. Abw. Export 29.9. 1983

Rüsselsheim
1.9. 1983
Heinz Astheimer, MPK-Teile u. Zubehör
Aleksander Balogh, MPK-Transp. Abt.
Emil Belz, Instandh. Chassis I
Gabriel Böhm, Zentr. Werkst. I
Ewald Bugla, Kar. Gerippebau
Herbert Drodt, Kaltfl. Preßteile
Helmut Eisenstein, Motorenbau M 55
Heinz Fischer, Getriebebau M 55
Manfred Halbig, PEK-Türen u. Beschl.
Gerhard Hasenzahl, Besch. Einsatz
Fritz Heisler, Schmiede
Gerhard Klüter, PV-Chassis
Günter Krämer, Zentr. Werkst. I
Ernst Kujawa, Verk. Export
Valentin Nußbickel, Schaumteile
Frank Posledni, Instandh. Preßwerk
Josef Prikopa, Instandh. Lackiererei
Fritz Rohmann, Getriebebau M 55
Philipp Roth, Motorenbau M 55
Albin Sattler, Kar. Bau Rohmontage

25

Herbert Schneider, PEK-Kar. Komponent.
Kurt Schote, Teilelager
Gerhard Seegebrecht, Kar.-Gerippebau
Peter Stein, PEK-Werkst. Entw.
Helmut Steinmetz, Insp. Rohbau
Ernst Steinwand, Instandh. Chassis I
Heinz-Dieter Trott, PEK-Versuchsgruppe
Günter Weber, Inspektion
3.9. 1983
Willi Weinl, Kar. Bau Rohmontage
4.9. 1983
Alfred Schierhorn, PEK-Versuchsgr. Ger.
7.9. 1983
Hans-P. Kalveram, PEK-Stückl. u. Fr. G.
8.9. 1983
Heinrich Balzer, MPK-Transp. Abt.
Kurt Guthmann, Zentr. Werkst. I
Josef Höchster, Ind. Engineering
Eduard Hölzl, Instandh. Preßwerk
Josef Hoffmann, Motorenbau M 55
Adolf Willi Hübner, Kar. Unterzus. Bau
Helmut Käseberg, Modell-u. Lehrenbau
Heinrich Kaiser, PEK-Fahr-u. Triebw.
Wolfgang Kessel, Härterei
Gotthard Kinner, Zentr. Werkst. II
Matthias Kricskovics, Instandh. Schmiede
Edgar Mohrhardt, Wagenendmontage
Johann Piloth, Kar. Gerippebau
Siegfried Postler, PEK-Versuchsgruppe
Dieter Skupin, Instandh. Preßwerk
Reinhard Tippner, Kostenschätzungen
Gerhard Walter, Achsenbau
Walter Willamowski, Instandh. Schmiede
9.9. 1983
Rolf Dalatkewicz, Instandh. Preßwerk
12.9. 1983
M. Frühwald-Schneider, Inspektion
13.9. 1983
Winfried Philipp, Ind. Engineering
15.9. 1983
Otto Deicke, Besch. Einsatz
Günther Gellner, T u. Z. Techn. Dienste
Hubert Greiner, Prozeßabteilung
Margret Hahn, Verg.-Instrumente
Erwin Poller, Teilelager
Reinhold Ruppert, Motorenbau M 55
Gerhard Schmitt, Teilelager
Herbert Stähler, Teilelager
Hans H. Starrowsky, BSW-Zollabt.
Herbert Stauder, Qual. Kontr. K 40
Gerhard Thiel, Instandh. Chassis II
Werner Ursprung, Zentr. Werkst. I
Margit Wehner, Werksverpflegung
17.9. 1983
Manfred Hergesell, Energieversorgung
22.9. 1983
Josef Gyuroka, Zentr. Werkst. I
Hartwig Henrich, PEK-Versuchsbau
Willibald Schreier, Kar. Ftgmontage
23.9. 1983
Wolfgang Hufnagel, Instandh. Preßwerk
25.9. 1983
Günter Ebert, Zentr. Werkst. II
29.9. 1983
Hermann Albert, Wagenverl. u. Versand
Hans Diehl, Schmiede
Willi Chr. Matheis, Energieversorgung
Harald Ritter, MIS Europ. Oper. DV
Josef Sick, Instandh. Chassis I
Hans Schubert, MPK-Mat. Abt.
Edgar Ullrich, Wagenendmontage
Herbert Weigel, Teilelager
Bochum
29.9. 1983
Siegfried Möller, Qual. Kontr.

Wir gedenken

Rüsselsheim
Jose Heredia-Robles, Wagenendmontage geb. 7.12.45 gest. 18.7.83
Alisan Emekci, Motorenbau M 55 geb. 1941 gest. 20.7.83
Antonio Devona, Kar.-Lackiererei geb. 2.6.31 gest. 21.7.83
Wilhelm Walther, PEK geb. 14.10.32 gest. 27.7.83
Erwin Belzer, Verpackung u. Versand geb. 21.4.37 gest. 29.7.83
Uwe Förster, MIS Operations DV geb. 22.6.53 gest. 4.8.83
Wendelin Wetzel, Inspektion Chassis II geb. 19.10.20 gest. 4.8.83
Hans Wetzel, Werkzeugbau geb. 22.11.27 gest. 12.8.83
Klara Schneider, Preßwerk K 40 geb. 13.5.26 gest. 16.8.83
Karl Adam, Transportabteilung geb. 13.9.29 gest. 21.8.83
Kaiserslautern
Hans Zahn, Produktion geb. 4.1.32 gest. 19.5.83
Fritz Keller, Produktion geb. 10.4.33 gest. 31.7.83
Ernst Hoffmann, Produktion geb. 5.1.21 gest. 20.8.83