

OPEL POST

WERKZEITSCHRIFT FÜR DIE MITARBEITER DER ADAM OPEL AKTIENGESELLSCHAFT

5·76



Heute noch gemeinsam auf der Fahrt zum Händler, morgen – so ist zu hoffen – Partner im Verkehr und keine, von ihren Fahrern in waghalsige Manöver verwickelte feindliche Brüder. Dem Partnerschaftsgedanken, verbunden mit gutem Rat und manchem Tip, dient auch unsere Serie „Am Lenkrad“, die Sie in diesem Heft auf Seite 20 finden.

Werkzeitschrift für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft in den Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, in der Niederlassung Berlin sowie für die Opel-Rentner. – Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim – Verantwortlich: Karl-Heinz Mai – Redaktion: Christel Kühn, Willi Seibert – Redaktion Bochum: Horst v. Dieken – Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam – Nachdruck nur mit Quellenangabe – Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder – Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht – Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen – Fernsprecher: 06142-66879 (Fernschreiber 41239) – Hausapp.: 879 und 3387.

AUS DEM INHALT

Erklärung des Vorstandes	Seite 3
Neues Museum in Rüsselsheim	Seite 4
Personalien	Seite 5
Verkehrszählungsergebnis	Seite 6
Veranstaltungen des Vorschlagwesens	Seite 6
Neue Parkplatzversicherung	Seite 7
Zeichenwettbewerb für Kinder	Seite 7
GM-Deutschland GmbH	Seite 8
Jubilare – Ruhestand	Seite 9
Die Patentabteilung	Seite 10
Geschäftsbericht '75	Seite 13
Für junge Leute	Seite 17
Rückschau-Serie: Das Firmenemblem	Seite 18
Am Lenkrad	Seite 20
Wir gedenken	Seite 21
Werk Bochum	Seite 22
Werk Kaiserslautern	Seite 26
Vorschlag-Serie	Seite 28

Mehr Autos mit weniger Leuten?

Die Absatzlage steht – erfreulicherweise – seit über einem Jahr wieder im Zeichen des Aufschwungs. Seit dem Wiederanstiegen der Nachfrage, der erneuten Erhöhung der Zahl der Beschäftigten, in Verbindung mit den Sonderschichten, werden Ursachen und Auswirkungen der wirtschaftlichen Entwicklung diskutiert, vor allem auch unter unseren Mitarbeitern. Vielleicht geschieht dies heute öfter, bewußter und mit mehr Interesse als früher: Es wäre gewiß nicht schlecht! Der Komplex „Wirtschaft“ bezieht uns alle ein, Grund genug, um sich darüber immer wieder Gedanken zu machen. – Bei manchen Gesprächen in letzter Zeit konnte man die Behauptung hören, es würden mehr Autos mit weniger Leuten gebaut als früher. Der Arbeitsdruck sei größer geworden, das Schlagwort „Arbeitshetze“ fiel. Was ist daran wahr? Was muß man bei einer objektiven Nachprüfung berücksichtigen?

Fortlaufende Änderungen

Ein einfacher Zahlenvergleich wäre möglich, wenn im Unternehmen stets nur ein einziger Wagentyp in gleichbleibender Bauweise hergestellt würde. Dann könnte man die Zahl der Beschäftigten und das Produktionsergebnis in eine unmittelbare Beziehung setzen und daraus den Herstellungsaufwand, der Zeit nach, ableiten. So einfach ist die Sache jedoch nicht. Unser Fertigungsprogramm umfaßt nämlich mehrere Fahrzeug-Grundtypen mit vielfachen Varianten, aber auch Teilesätze (z. B. Motoren, Achsen, Preßwerkteile), aus denen an anderer Stelle fertige Fahrzeuge entstehen. Andererseits sind Wagenkonstruktion und Fertigungsmethoden, vor allem unter dem Gesichtspunkt des Einsatzes von Maschinen, einer ständigen Änderung unterworfen.

Schwierige Vergleichbarkeit

Im September 1973, nach Anlauf der Kadett-C-Produktion und kurz vor Ausbruch der Ölkrise, belief sich der durchschnittliche tägliche Ausstoß in den Werken Rüsselsheim und Bochum auf 2.043 komplette Fahrzeuge der verschiedenen Modell-Linien, an der Spitze 858 Wagen des Typs „Rekord“. Außerdem wurden – ebenfalls für die verschiedenen Modelle – 1.090 AKD-

sowie 527 CKD-Teilesätze produziert. Im Oktober 1975, also rund 2 Jahre später und etwa zur „Halbzeit“ nach der Tendenzwende im vergangenen Frühjahr, meldete die Gesamtwerkleitung als durchschnittliches tägliches Produktionsergebnis 2.095 komplette Wagen, darunter 586 „Rekord“ sowie 910 AKD- und 87 CKD-Teilesätze. Bei diesen Zahlen handelt es sich aber um reine Stückzahlen, die nicht die verschiedenen Fahrzeugtypen und die unterschiedlichen Herstellungszeiten berücksichtigen. Wollte man allein diese Stückzahlen einander gegenüberstellen, so hieße das, Äpfel mit Birnen vergleichen, ein unmögliches Unterfangen. Um die Werte vergleichbar zu machen, sie „auf einen Nenner“ zu bringen, muß man einen Vergleichsfaktor einführen, der das Verhältnis der Fertigungszeiten für die verschiedenen Typen zueinander ausdrückt. Nach Ausführung dieser Vergleichsrechnung, die hier natürlich nicht im einzelnen dargestellt werden kann, aber jederzeit nachprüfbar ist, ergibt sich folgendes Bild:

Kein geringerer Aufwand

Im September 1973 belief sich die durchschnittliche tägliche Produktion auf 2.797 Einheiten, Teilesätze eingeschlossen, im Oktober 1975 auf 2.420 Einheiten. Stellt man diesen Werten die Anzahl der produktiven Lohnempfänger gegenüber, 24.774 im September 1973 und 21.890 im Oktober 1975 (in Rüsselsheim und Bochum zusammen, Stand jeweils am Monatsende), so errechnen sich hieraus Verhältniszahlen von 8,86 für September 1973 und 9,05 für Oktober 1975. Das heißt, daß im Oktober 1975 zur Fertigstellung einer Einheit mehr Leute benötigt wurden als im September 1973. Selbstverständlich sind dies rechnerische Größen, aber sie veranschaulichen klar die Entwicklung. Berücksichtigt man noch die unterschiedlichen Abwesenheitsraten in den Bezugsmonaten (Ausfall durch Krankheit und Urlaub), ergeben sich „Netto“-Werte von 7,32 für September 1973 und 7,38 für Oktober 1975, die eindeutig beweisen, daß der personelle Aufwand je Fahrzeug im Oktober 1975 keinesfalls geringer war als zwei Jahre zuvor.

Fortsetzung auf Seite 7

Optimistische Zukunftserwartung

Zu Beginn der Pressekonferenz am 13. Mai anlässlich der Veröffentlichung des Geschäftsberichtes für 1975 (siehe Seite 13) wurde eine Erklärung des Vorstandes verlesen, in der zunächst auf die Ereignisse der Vergangenheit, insbesondere die des Jahres 1975, eingegangen wird; auszugsweise heißt es dann weiter:

Gestiegenes Vertrauen

Auch im laufenden Jahr hält die starke Nachfrage nach unseren Fahrzeugen an. So war Opel auch im ersten Quartal 1976 die meistgekauftete Marke in der Bundesrepublik, wie übrigens auch in Holland, Österreich und in der Schweiz. Grund für den allgemein feststellbaren Nachfragestoß ist das gestiegene Vertrauen der Käufer in die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Kaufentscheidungen werden nicht mehr — wie in der Rezession — länger zurückgestellt. Dies manifestiert sich auch erkennbar in den langsamer wachsenden Spareinlagen. Bemerkenswert erscheint, daß bei Opel-Käufern ein eindeutiger Trend zu leistungsstärkeren Versionen und umfangreicher Sonderausstattung erkennbar ist. Die Nachfrage nach automatischen Getrieben verdeutlicht den Käuferwunsch nach Komfort. In diesem Zusammenhang erscheint es notwendig, auf die Zusammensetzung unserer Kundschaft einzugehen. Der Anteil der Nichtselbständigen ist bei unserer Käuferschaft hoch. Dieser Personenkreis reagiert in Zeiten wirtschaftlicher Ungewißheit sehr schnell mit einer Zurückstellung seiner Kaufwünsche zugunsten einer zukunftsichernden Sparwilligkeit. Großserienhersteller wie Opel müssen sich in ihrer Produktion auf derartige Schwankungen schneller einstellen als Produzenten, die — dank der auf Abschreibungsmöglichkeiten beruhenden langfristigen Planung ihrer Kunden — mit einer ziemlich gleichmäßigen Nachfrage rechnen können. Darüber hinaus sehen wir bei verlangsamttem Bestandszuwachs kürzere Bedarfsdeckungszyklen als häufige Abweichung von der mittelfristigen Trendlinie. Diese Nachfrageschwankungen stellen uns zunehmend vor Probleme der Beschäftigung und der Kapazitätsauslastung. . .

Die anhaltend günstige Verkaufslage hat uns veranlaßt, auch im Jahre 1976 weitere Mitarbeiter einzustellen und in allen Werken Sonderschichten zu fahren. Nachdem vielfach Stimmen laut wurden, die dafür plädieren, an Stelle von Sonderschichten vermehrt Mitarbeiter einzustellen, dürfen wir hier guten Gewissens sagen, daß Opel alle Möglichkeiten für Neueinstellungen ausgeschöpft hat und diesen Weg auch weitergeht. Wir nutzen zur Zeit die Zusammenbau-Kapazität unserer Produktionsanlagen völlig aus und können daher auf Sonderschichten nicht verzichten. Diese verbessern auch die Beschäftigungslage unserer Lieferanten. Dem Problem der „Jugendarbeitslosigkeit“ haben wir uns besonders ernsthaft zugewendet. In keiner Phase der Rezession wurde die Zahl unserer Ausbildungsplätze verringert. Vielmehr wurde die diesjährige Erhöhung der neuen Ausbildungsstellen um 25 Prozent als wesentlicher Beitrag zur Verringerung der Jugendarbeitslosigkeit allgemein öffentlich anerkannt. Zusätzlich haben wir in Zusammenarbeit mit der Arbeitsverwaltung in Rüsselsheim arbeitslose Jugendliche im Alter zwischen 17 1/2 und 18 Jahren in ein Anlernverhältnis übernommen.

Ein Wort zur Preiserhöhung

Ein Wort zur Preiserhöhung, zu der wir uns Ende März dieses Jahres gezwungen sahen. Sie war unausweichlich, und wir erklären hier noch einmal, daß die gerade zu diesem Termin beendete Metall-Lohnrunde nicht der einzige auslösende Faktor war. Vielmehr haben wir die Preiserhöhung so terminiert, daß sie die Tarifverhandlungen nicht belastet hat. Wie Sie aus dem Geschäftsbericht ersehen, machen die Material-, Energie- und Dienstleistungskosten knapp zwei Drittel, die Lohn- und Sozialaufwendungen weniger als ein Drittel des Erlöses aus. Insgesamt schätzen wir für 1976 einen Kostenzuwachs von rund 450 Millionen DM, der einfach nicht vom Unternehmen ohne Preiskorrekturen zu verkraften ist. Hinzu kommt, daß wir aufgrund der Preisabsicherungsklausel praktisch das Bestellvolumen des ersten Halbjahres zu alten Preisen ausliefern, während die Mehrbelastungen ja bereits seit

Anfang des Jahres zu Buche schlagen, so daß wir nur etwa zwei Drittel des Kostenanstiegs in unseren Erlösen auffangen.

Wir brauchen Investitionen

Wir sind also verantwortungsbewußt vorgegangen, indem wir uns von dem Gedanken tragen ließen, daß künftige Investitionen, die Erhaltung vorhandener und die Schaffung neuer Arbeitsplätze nur durch ausreichende Erträge gesichert werden können. Damit liegen wir auch auf der Linie der Bundesregierung. Bundeskanzler H. Schmidt sagte am 23. März vor unserer Belegschaft: „Unternehmen brauchen Erträge, anders können sie die Investitionen von morgen nicht bezahlen, und wir alle brauchen Investitionen morgen, denn anders kommen übermorgen zusätzliche Arbeitsplätze und ein Zuwachs der Masseneinkommen nicht zustande.“ ...

Anhaltende Nachfrage erwartet

Was nun unsere Absatzerwartungen für das zweite Halbjahr 1976 betrifft, so rechnen wir mit einer weiter anhaltenden Inlandsnachfrage auf hohem Niveau bei steigendem Auslandsbedarf. Sprunghafte Zuwachsraten mögen zwar der Vergangenheit angehören, wir glauben aber, in Europa mit jährlichen Zuwachsraten um 5 Prozent rechnen zu können. Das bedeutet, daß in den achtziger Jahren Europa zu einem Absatzgebiet für 9,5 bis 10 Millionen fabrikneuer Personenwagen werden könnte. Wir sehen also die weitere Entwicklung optimistisch. . . Es hat sich wieder bestätigt, daß die Automobilindustrie Frühindikator für Wirtschaftsab- und -aufschwünge ist. Da jeder siebente Bundesbürger direkt oder indirekt durch unsere Industrie seinen Lebensunterhalt verdient, kann ihre gesamtwirtschaftliche Bedeutung gar nicht hoch genug bewertet werden. Ohne das Automobil wären Leistungsniveau und Wohlstand der Bundesrepublik undenkbar. Deshalb ist die so spektakuläre Nachfrage-Belebung weit über unsere Branche hinaus von größter Wichtigkeit — sie ist aber auch nach allen Erfahrungen der letzten Jahre eine Volksabstimmung für das Automobil.

Industrielle Frühzeit wird lebendig

In Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste wurde Ende April das Museum der Stadt Rüsselsheim neu eröffnet. Es befindet sich jetzt in stilvollen Räumen im Bereich der historischen Festungsanlagen am Main. Die damit der Öffentlichkeit zugängliche Ausstellung unter dem Motto „Industrialisierung“ ist die erste von insgesamt drei vorgesehenen Hauptabteilungen zur geschichtlichen Entwicklung Rüsselsheims. Sie zeigt die Geschichte dieser Stadt vom bäuerlich-handwerklichen Dorf zu einem industriellen Zentrum. Anhand von Fotos, Dokumenten und Gegenständen werden die entscheidenden Phasen der geschichtlichen Veränderung der letzten 150 Jahre dargestellt. Der soziale, wirtschaftliche und politische Wandel der Lage der Arbeitnehmer unter den Bedingungen der Industrialisierung steht dabei im Mittelpunkt. Die besondere Rolle, die die In-

dustrialisierung in der Geschichte Rüsselsheims durch die Entwicklung unseres Werkes seit 114 Jahren spielt, hat die Einrichtung dieser Abteilung besonders begünstigt. Im Sammlungsbestand des ehemaligen Rüsselsheimer Heimatmuseums, auf dem das neue Museum aufbaut, waren aus der industriellen Frühzeit bereits viele Anschauungsobjekte vorhanden: Belegschaftsgruppenbilder, Fabrikordnungen früherer Jahrzehnte, ehemalige Opel-Betriebszeitungen, Produkte aus der Vergangenheit des Werkes, so Nähmaschinen, Fahrräder und Oldtimer; sie sind Grundstock der jetzigen Ausstellung.

Dampfmaschine, Original-Opel-Drehbänke von 1908 und 1917 runden das Bild für den Museumsbesucher ab. Zwei weitere Abteilungen „Vor- und Frühgeschichte“ und „Vom Mittelalter bis zur Industrialisierung“ sollen später folgen.

SCHNAPPSCHUSS



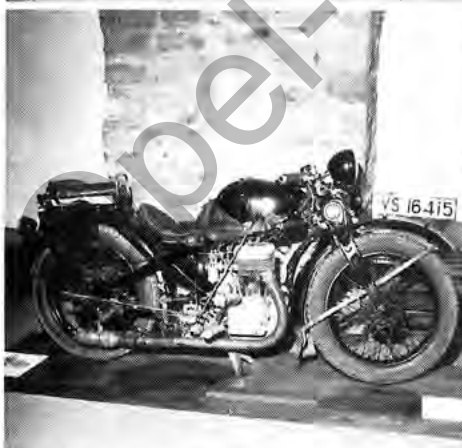
Zentralregistratur

Von einer gut geordneten und übersichtlichen Ablage hängt oft das einwandfreie Funktionieren des Arbeitsablaufs ab. Entsprechend der Größe unseres Unternehmens ist der Brief- und Schriftwechsel sowohl an auswärtige Adressaten, aber auch an Empfänger innerhalb der Werke sehr umfangreich, wenn man beispielsweise an Briefe, Angebote, Aufträge, Lieferscheine, Rechnungen, Betriebsmitteilungen usw. denkt. Tausende von Briefen, Belegen und Kopien gehen täglich in den Büros ein, werden bearbeitet und später abgelegt.

Akten aus dem laufenden Jahr befinden sich stets in den abteilungseigenen Registraturen, da diese Unterlagen am meisten gebraucht werden. Für die spätere Aufbewahrung in der Zentralregistratur, die organisatorisch H. W. Davids, Leiter der Mikروفilmstelle, untersteht, gelten bestimmte gesetzlich vorgeschriebene oder betriebsbedingte Aufbewahrungsfristen. Unter die gesetzlichen Vorschriften fallen beispielsweise Unterlagen, die für die Besteuerung von Bedeutung sind. Regelmäßig werden die Akten in der Zentralregistratur „gesichtet“.

Sind die Aufbewahrungsfristen abgelaufen, wird der Inhalt der Ordner zur Vernichtung freigegeben. Unsere Aufnahme zeigt Mitarbeiter A. Langguth in der Zentralregistratur im B-Bau. Er schafft gerade Platz für einen neuen Jahrgang wichtiger Ablage der Finanzabteilung.

Eine weitere Möglichkeit der Aufbewahrung besteht durch Verfilmen in der Mikروفilmstelle, über die wir im letzten



Breiten Raum in der Ausstellung „Industrialisierung“ nehmen Produkte, Bilder und Schriftstücke aus den früheren Jahren des Werkes ein, wie auf dem Foto oben Hochrad, Fahrräder und Nähmaschine. — Darunter ein Opel-Motorrad aus dem Jahre 1928 und ein Opel-Torpedo-Doppel-Phaeton von 1911.

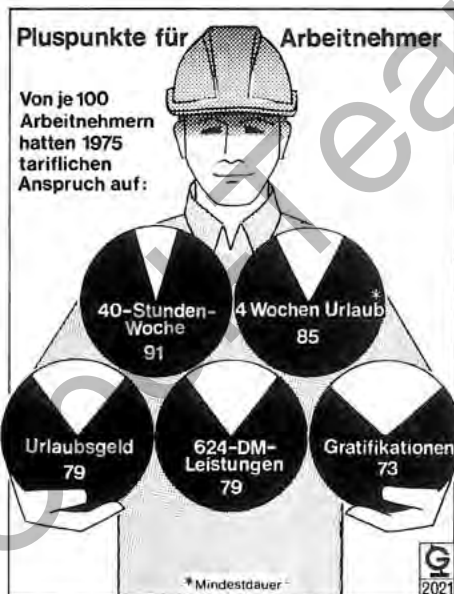
Heft berichtet haben. Hier werden allerdings nur Geschäftsunterlagen gefilmt, die für den Fortbestand des Unternehmens fast schon lebenswichtig sind (Urkunden, Verträge, Gebäudepläne und ähnliches).

Personalien



Dr. H. W. Herke R. Meuser K. Walther

Dr. Horst W. Herke, bis Ende September 1974 Leiter der Abteilung Finanzwirtschaft und Sprachendienste und danach im Finanzstab der GMOO New York tätig, ist vom 1. April an zum Assistenten des Generaldirektors ernannt worden. Er wurde Nachfolger von Earl R. Hägg, der neue Aufgaben als Verkaufsleiter – AC Delco übernommen hat. – Im Bereich Gesamt-Produktion hat Richard Meuser, seither Produktionsleiter Karosserie- und Preßwerke Rüsselsheim, die Produktionsleitung des Bereiches Chassis-Aggregate übernommen. Karl Walther, bisher Produktionsleiter Chassis-Aggregate Rüsselsheim, wurde als Produktionsleiter für den Bereich Karosserie- und Preßwerke Rüsselsheim eingesetzt.



Das Plus in der Lohntüte zählt nicht allein: Wenn Gewerkschaften und Arbeitgeber neue Tarifverträge aushandeln, geht es auch um andere – für viele Arbeitnehmer zumindest genauso erstrebenswerte – Verbesserungen des Lebensstandards. Eine Liste des bisher Erreichten hat das Arbeitsministerium vor kurzem aus den laufenden Tarifverträgen zusammengestellt (unser Schaubild).



Unsere Aufnahme zeigt einen der Anlernlinge, V. Manolas, bei einer Reparaturarbeit in der Schweißmaschinen-Zentralwerkstatt.

Beitrag des Werkes zum Abbau der Jugendarbeitslosigkeit

In Zusammenarbeit mit dem Arbeitsamt Rüsselsheim hat das Werk arbeitslose Jugendliche eingestellt und damit einen weiteren Beitrag zum Abbau der Jugendarbeitslosigkeit im Rüsselsheimer Raum geleistet. Bereits zu Beginn dieses Jahres hatte Opel sein Lehrstellenangebot im Stammwerk bekanntlich um rund 25 Prozent erhöht. 23 Jugendliche im Alter zwischen 17 1/2 und 18 Jahren werden bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres eine qualifizierte Anlernausbildung erhalten.

Durch diese Anlernausbildung ist es möglich, daß sie später eine verantwortungsvolle Tätigkeit übernehmen können. Während der Anlernausbildung arbeiten die Jugendlichen ausschließlich in Normalschicht. Darüber hinaus sind tägliche Pausen von insgesamt einer Stunde vorgesehen. Zur besseren Integration am späteren Arbeitsplatz nach der Anlernzeit werden alle Jugendlichen bereits jetzt in dem Bereich ausgebildet, in dem sie künftig eingesetzt werden.

Wichtige Angaben hinterlassen • „Steckbrief“ an die Windschutzscheibe

Es gibt Augenblicke im Leben, in denen die Familie uns dringend braucht. Sind wir aber nicht oder zu spät erreichbar, kann das viel Aufregung oder Schlimmeres zur Folge haben. Immer wieder kommt es nämlich vor, daß ein Mitarbeiter während seiner Arbeit im Werk benachrichtigt werden muß. Vielleicht ist zu Hause das Kind verunglückt, die Frau plötzlich ins Krankenhaus gekommen oder ein Familienmitglied gestorben. Fälle, die täglich vorkommen.

Aber benachrichtigen kann man von zu Hause aus nur jemanden, wenn man weiß, in welcher Abteilung er arbeitet, wie seine vollständige Kontroll-Nummer lautet und unter welcher Nummer er telefonisch zu erreichen ist. Leider versäumen viele Mitarbeiter es immer wieder, diese Angaben zu Hause schriftlich an einem allen Angehörigen bekannten Ort zu hinterlassen. So

kommt es, daß Anrufe von Familienmitgliedern in vielen Fällen nur vage und unvollständig sind. Folge: Eine meist mühsame und zeitraubende Suche nach dem betreffenden Mitarbeiter, der dringend nach Hause kommen muß.

Ein anderes Kapitel sind die Wagen auf den Parkplätzen. Auch hier kann es einmal nötig sein, den Besitzer eines Fahrzeugs schnell zu ermitteln – vielleicht, weil er sein Licht brennen ließ, weil das Fahrzeug beschädigt wurde oder was es für Gründe mehr gibt, einen Fahrzeughalter schnell zu erreichen. Daher ist es wichtig, innen an die Windschutzscheibe ein Kärtchen mit Namen, Anschrift, Abteilung, Kontroll- und Telefon-Nummer zu heften, damit man im Falle eines Falles schnell benachrichtigt werden kann.

VV-JAHRESVERANSTALTUNG

„Unsere Arbeit ist OK“

Diesmal hatte das Rüsselsheimer Vorschlagwesen eine neue Idee: die Jahresveranstaltung wurde in ein großes Festzelt verlegt. Es gab Spießbraten, Bier und Unterhaltung, hauptsächlich aber wurde das Tanzbein geschwungen. Dazu kam noch eine Verlosung. Alles in allem eine gelungene Veranstaltung am vergangenen Samstag (22.5.) mit über 1.300 Personen, die Hälfte davon Ehefrauen der eingeladenen erfolgreichsten Einsender des Jahres 1975, denn auch das war neu: erstmals waren die Ehepartner mit von der Partie.

Auch die Frauen

Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt appellierte in seiner Begrüßungsansprache an die Frauen, das Vorschlagwesen auf besondere Art zu unterstützen. Im Gespräch mit dem Mann über seine Arbeit, beim Lesen der „OPEL POST“ oder während der Fahrt im eigenen Wagen falle immer einmal etwas auf, was, als Tip weitergegeben, vom Ehemann als Vorschlag eingereicht werden könne.

Neue Werbeaktion

Das Vorschlagwesen '76 stehe unter dem Motto „Unsere Arbeit ist OK“.

Eine Werbeaktion solle dieses Anliegen vertiefen. (Siehe auch auf Seite 21 dieser Ausgabe.) – W. Pihan, Direktor Qualitätsförderung und Inspektion, sprach danach zum Thema „Qualität“, während H. Meuselbach, Vorsitzender des Ausschusses für Verbesserungsvorschläge, anschließend die Siegerabteilungen des Jahres 1975 bekanntgab.

Standardabteilung auf Platz 1

„In der Reihenfolge der bewerteten Abteilungen nenne ich zuerst die Standardabteilung (P. Enderle), die den ersten Platz erreichen konnte! – Den zweiten Platz erreichte die Instandhaltung Chassis I (M. Lipp)! – Und die Instandhaltung Preßwerk (H. W. Schollmaier) kam auf den dritten Platz! Weiterhin möchte ich den Motoren- und Getriebebau M 55 unter Hauptbetriebsleiter Walter Klippel hervorheben, der wieder in drei Arbeitsbereichen Ergebnisse erreichen konnte, die erheblich über dem Werksdurchschnitt lagen.“ Für diese Abteilungen gab es dann Urkunden. (In der nächsten Ausgabe werden wir noch einmal auf diese Veranstaltung zurückkommen.)

Kurz berichtet

Im Gesamtunternehmen waren Anfang Mai 56.283 Mitarbeiter beschäftigt.

Die Betriebsräte Hahn, Heller, Müller, Schneider aus Rüsselsheim und Perschke, Beiske, Breuer aus Bochum nahmen als Delegierte an der Europäischen Automobilarbeiter-Tagung teil, die vom 10. bis 13. Mai in München stattfand. Im Mittelpunkt des Kongresses standen Themen wie Beschäftigungspolitik in der europäischen Automobilindustrie, Arbeitswelt, Humanisierung der Arbeitsaufgaben sowie industrielle Demokratisierung.

Bei einem Betriebsunfall im Preßwerk K-67 des Rüsselsheimer Werkes kam am 18. Mai der 27jährige Reinhard Engelhardt aus Ober-Olm bei Instandhaltungsarbeiten an einer Presse ums Leben. Der Verunglückte war verheiratet und hinterläßt ein Kind. Bei Redaktionsschluß dauerten die Untersuchungen zur Klärung des Unfallherganges noch an.

Die Parkplätze in den Bereichen der Portale D 24, 45, 60, M 55 sind nachts voll ausgeleuchtet. Mitarbeiter der Nachtschicht sollten ihre Wagen in diesen Bereichen parken.

Als erster Hersteller der Bundesrepublik bietet das Werk in der Mittelklasse einen elektrisch beheizbaren Fahrersitz für den Rekord an. Die auch für den Commodore lieferbare Sonderausstattung zeichnet sich sowohl durch einen beträchtlichen Zuwachs an Komfort während der kälteren Tage als auch durch problemlose Bedienbarkeit aus. Nach dem Einschalten wird die Temperatur von Sitzfläche und Rückenlehne über einen eingebauten Thermostatschalter automatisch reguliert. Der Mehrpreis beträgt DM 127,- (unverbindliche Preisempfehlung).

Als deutliches Indiz für ein unverändert hohes Leistungsbewußtsein der Käufer wertet das Werk den Umstand, daß sich der im letzten Herbst für den Rekord vorgestellte Zweiliter-Motor (100 PS) inzwischen einen vergleichsweise beträchtlichen Marktanteil in dieser Modellreihe gesichert hat: Mehr als 25 Prozent aller im ersten Quartal dieses Jahres verkauften Rekord, für die insgesamt fünf Motoren verfügbar stehen, sind mit diesem leistungsstärksten Opel-Vierzylinder-Vergasermotor geordert worden.

Das Werksorchester sucht einen Elektro-Bassisten, der perfekt nach Noten spielen kann. Interessenten melden sich bitte bei J. Schultheis, Tel. 2783.

VERKEHRSZÄHLUNG

Die meisten mit dem Wagen

Zweimal im Jahr, am 30. März und am 30. September, werden durch unseren Werkschutz Berufsverkehrszählungen vorgenommen. Sie geben Antwort auf die Frage, in welchem Umfang die Werksangehörigen mit welchen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen. Dabei ergeben sich je nach Jahreszeit immer kleine Verschiebungen.

Wieder mehr Fußgänger

So fällt in dem Bericht vom 30. März dieses Jahres gegenüber dem vom 30. September 1975 das Anwachsen der Fußgänger von 9,5 Prozent im Herbst auf rund 16 Prozent jetzt auf. Dahinter steckt ohne Zweifel der Beginn des Frühjahrs, der viele in Rüsselsheim wohnende Werksangehörige veranlaßt, zu Fuß zur Arbeit zu gehen. Daher sicher auch der gesunkene Anteil der Radfahrer von 12,3 auf 9,6 Prozent. Die überragende einsame Spitze von 42,1 Prozent (Herbst 43,1%) aber

halten schon seit vielen Jahren die Pkw-Fahrer und ihrer Mitfahrer, in einem Automobilunternehmen mit Werksrabbatten und anderen Vorteilen eigentlich natürlich. Die Reihen der Autofahrer werden im Herbst und Winter wieder stärker durch ortsansässige Werksangehörige aufgefüllt, die in den Sommermonaten ebenfalls vom Wagen auf Schusters Rappen umsteigen.

Mit Bahn und Bus

Eine minimale Einbuße von 2 auf 1,5 Prozent mußten auch die Motorradfahrer hinnehmen. Die Busbenutzer (Stadt-, Privat-, Opel- und Bundesbahnbusse) halten trotz des Abschwungs von 28,3 auf 26,6 Prozent nach wie vor eine gewichtige und auch verhältnismäßig konstante Stellung. Fast konstant bleibt in der Regel auch der Prozentsatz derer, die mit der Bahn fahren: 4,3 Prozent jetzt gegenüber 4,8 im Herbst '75.

Parkplatzversicherung gekündigt

Der Gesamtbetriebsrat hat den mit der Hamburg-Mannheimer Sachversicherungsgesellschaft bestehenden Parkplatzversicherungsvertrag zum 30. Juni 1976 gekündigt. Ursache der Kündigung war eine erhebliche Erhöhung der Prämie ohne gleichzeitige Erweiterung der Leistungen. Inzwischen ist es dem Gesamtbetriebsrat gelungen, mit der Colonia Versicherung AG einen neuen Parkplatzversicherungsvertrag abzuschließen. Die Versicherungsprämie beträgt für das Versicherungsjahr 1976/77 DM 75,-.

Bei diesem Vertragsabschluß wurden folgende Leistungsverbesserungen erzielt: 1. Die Parkplatzversicherung deckt alle Parkplatzt Schäden sowohl für die Bundesrepublik Deutschland und Berlin als auch für alle europäischen Länder. — 2. Die Höchstschadenssumme pro Fahrzeug wird von DM 12.000 auf DM 15.000 erhöht. — 3. Alle Hagelschäden sind mitversichert.

Der Gesamtbetriebsrat empfiehlt daher allen Werksangehörigen, die ein Fahrzeug besitzen und noch nicht in der Parkplatzversicherung sind, diese umfassende Versicherungsmöglichkeit zu nutzen. Besonders beachtet werden sollte, daß die zur Zeit noch bestehende „kleine Parkplatzversicherung“ mit dem 1.7.1976 entfällt. Werksangehörige, die aus der Parkplatz-

versicherung ausscheiden möchten, müssen dies schriftlich bis zum 10.6.1976 dem Betriebsrat bzw. Gesamtbetriebsrat mitteilen. Neueintritte in die Parkplatzversicherung sind jederzeit möglich. Beitrittsformulare können bei jedem Bereichsbetriebsrat bzw. beim Gesamtbetriebsrat angefordert werden.

Dank an die Werkfeuerwehr

Im Stadtteil Dicker Busch II in Rüsselsheim war in der Nacht zum 23.4.1976 in einem Einkaufszentrum ein Großbrand ausgebrochen, der auch den Einsatz unserer Werkfeuerwehr notwendig machte. Sie wurde dabei hauptsächlich zum Schutz der unmittelbar bedrohten Trennmauer eines Supermarktes eingesetzt. Durch den gezielten Einsatz von großen Wassermengen wurde der Brand fast abgetrennt, was entscheidend für die Rettung dieses Supermarktes war. Die Werkfeuerwehr konnte um 2.10 Uhr, nachdem die Wehren der Vororte eingetroffen waren, ihre Tätigkeit beenden. Bürgermeister Dr. K. H. Storsberg hat sich für diese tatkräftige Unterstützung bedankt und in seinem Schreiben die kameradschaftliche Zusammenarbeit zwischen unserer und der Feuerwehr der Stadt hervorgehoben.

ACHTUNG: KINDER!

Malwettbewerb

Wie viele von euch sicher noch wissen, fand ein solcher Zeichenwettbewerb für die Kinder unserer Mitarbeiter bereits 1973 in allen Werken und der Niederlassung Berlin statt. Der große Anklang, den diese Aktion seinerzeit fand, hat die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit veranlaßt, in diesem Jahr wieder einen Wettbewerb auszuschreiben. Es geht auch diesmal um das Entwerfen einer Kinderzeichnung, die das Weihnachtsfest oder den Jahresanfang darstellen.

Die teilnahmeberechtigten Kinder werden in zwei Gruppen eingeteilt: Gruppe I umfaßt die Jahrgänge 1961 - 1965, Gruppe II die Jahrgänge 1966 - 1969. Der 1. Preis in jeder Gruppe: ein Radio-Recorder. Weitere Preise sind Kofferradios sowie Mal-Zeichengeräte.

Einzelheiten finden eure Väter und Mütter auf den jetzt ausgehängten Werksanschlägen. Fragt doch einmal danach. In der nächsten OPEL POST erinnern wir euch noch einmal an den Wettbewerb.

Mehr Autos mit weniger Leuten?

Fortsetzung von Seite 2

Viele Einflußgrößen

Seit Oktober 1975 sind mehr als 3.000 Mitarbeiter hinzugekommen. Zuletzt ist für den Monat April 1976 eine Verhältniszahl ermittelt worden, die etwas niedriger liegt. Auch darin schlägt sich eine Reihe von Einflußgrößen nieder, unter anderem Produktionsumstellungen und Verlagerungen. Ein Gesamtprodukt läßt sich in verschiedenen Teil-Vorgängen und auf verschiedene Weise herstellen. Das ist bei einem Kraftfahrzeug im Prinzip nicht anders als etwa bei einer Blockhütte im Schrebergarten: Diese kann man sich aus kleinsten Teilen, Brett für Brett und Schraube für Schraube, zusammensetzen. Die Bretter beispielsweise können von Hand oder maschinell zugeschnitten werden, es lassen sich aber in bestimmtem Umfang auch Fertigteile verwenden — aus unterschiedlichen Materialien. Je nach dem, für welche Konstruktions- und Errichtungsart man sich entscheidet, der

personelle Aufwand oder die Dauer der Fertigstellung hängen davon ab — und natürlich somit die Gesamtkosten.

Vielfache Vorsorge

Sicher deutet eine günstigere Verhältniszahl im oben dargelegten Sinne auch einen Fortschritt in der Arbeitsproduktivität an. Darin ist nichts Negatives zu sehen. Betrachtet man die volkswirtschaftliche Entwicklung über einen längeren Zeitraum, so stellt man eine stetige Leistungserhöhung fest. Das Brutto-Inlandsprodukt je Erwerbstätigen, das heißt die Summe der inländischen Produktion an Gütern und Dienstleistungen im Verhältnis zur arbeitenden Bevölkerung, hat sich von 1962 bis 1974, auf der Preisbasis des erstgenannten Jahres gemessen, um durchschnittlich 4,2 Prozent jährlich erhöht, im gesamten Betrachtungszeitraum um mehr als die Hälfte. Wer diese Entwicklung beklagen will, mag dies tun. Sie ist Gradmesser für die

wirtschaftliche Kraft unseres Landes und Grundlage für unsere persönlichen wirtschaftlichen Verhältnisse.

Nachteil gegenüber Konkurrenten. Ebenso wie im volkswirtschaftlichen Bereich muß es in den einzelnen Unternehmen eine parallele Entwicklung geben. Ein Unternehmen, das hierbei nicht Schritt hält, gerät in Nachteil gegenüber der Konkurrenz. Nur wer rationell und damit kostengünstig produziert, kann sich mit seinen Erzeugnissen im Markt behaupten und Arbeitsplätze auf Dauer zur Verfügung stellen. Gegen eine Überforderung des einzelnen Arbeitnehmers ist vielfach vorgebeugt durch eine kaum noch übersehbare Zahl von Schutzvorschriften aller Art, deren Einhaltung durch Fachleute, insbesondere auch bei Behörden und Berufsgenossenschaften, streng überwacht wird. Die Zusammenhänge sind in der Tat vielschichtig; sie zu beurteilen, heißt nachdenken, nicht nur oberflächlich, sondern gründlich. Mit pauschalen, voreiligen Behauptungen (siehe Titel) ist niemandem gedient. -h-

Die GM-Deutschland GmbH

In der Nähe unseres Werkes, im jüngsten Ausbaugelände von Rüsselsheim — dem Hasengrund — hat sich, von vielen Mitarbeitern unbemerkt, vor kurzer Zeit eine GM-Tochter angesiedelt: die GENERAL MOTORS DEUTSCHLAND GMBH, eine juristisch unabhängige Schwesterfirma der Adam Opel AG, über die auch an dieser Stelle einmal berichtet werden soll.

Schon vor 50 Jahren

Am 16. September 1926, vor nahezu 50 Jahren also, wurde mit Sitz in Rüsselsheim und einer Filiale in Berlin, die damalige Frigidaire GmbH gegründet. Befaßt hatte sich diese Firma bis zum Jahr 1945 mit der Einfuhr und später auch mit der Herstellung von Verdampfern, Kompressoren und Haushaltskühlschränken. Nach dem Kriege, bekannt unter dem Namen „Frigidaire-Werk der Adam Opel AG“, wurden in Rüsselsheim Kompressoren, Tiefkühltruhen und die bekannten Frigidaire-Kühlschränke produziert und verkauft. — Ab 1. Januar 1963 wurde — mit Sitz in Wiesbaden — diese GmbH wieder eigenständig und befaßte sich mit

ebenfalls verkauft. Dem Trend der Zeit entsprechend, wurde dieses Programm um Produkte des Klimasektors erweitert.

Verkauf von GM-Produkten

Konzernpolitische Gründe waren Ursache dafür, daß im März 1967 das Verkaufsprogramm ergänzt wurde unter gleichzei-

Zubehörteilen zu diesem Programm; weiterhin wurde einem bis dahin auf dem hiesigen Markt nicht besonders bekannten Produkt mit Erfolg größere Aufmerksamkeit gewidmet, den DETROIT DIESEL- UND ALLISON-ERZEUGNISSEN — Motoren und automatischen sowie Lastschaltgetrieben. — Während überwie-



Außenansicht der General Motors Deutschland GmbH in Rüsselsheim.



Dieses Foto, während einer der regelmäßig stattfindenden Sitzungen der Abteilungsleiter aufgenommen, zeigt von links Ch. Irmisch, Geschäftsführer, H. Zander, Comptroller, P. Cody, Leiter Verkauf AC Delco, P. Rissom, Leiter Verkauf und Kundendienst Detroit Diesel Allison, P. H. Pessl, Leiter Verkauf US-Fahrzeuge, und W. Raschig, Leiter Fahrzeug Kundendienst.

dem Vertrieb von bei GM produzierten Kühlschränken, Waschmaschinen, Geschirrspülautomaten sowie mit dem Verkauf von kühlttechnischen Einrichtungen, Kompressoren für technische Kühlanlagen usw. Ersatzteile und Zubehör wurden

tiger Umbenennung in den auch heute noch benutzten Namen: GM DEUTSCHLAND GMBH. Schwergewicht gelegt wird seit dieser Zeit auf den Import und Verkauf von GM-FAHRZEUGEN amerikanischer Herkunft sowie Ersatz- und

gende Teile des Frigidaire-Programms im Rahmen einer Strukturänderung herausgelöst und einer eigenständigen Handelsfirma übertragen wurden, sind andere GM-Produkte neu in das Verkaufsprogramm aufgenommen worden. Erwähnt werden soll hier besonders die Palette des AC DELCO-PROGRAMMS, durch das die Erweiterung der Lager- und Umschlagkapazität und damit die im Juli 1975 erfolgte Sitzverlegung nach Rüsselsheim notwendig wurde.

Weitgestreuter Kundenkreis

In diesem Kurzbericht kann natürlich nicht auf alle Einzelheiten eingegangen werden. Zusammenfassend kann man sagen, daß diese GM-Tochter vornehmlich Produkte importiert und verkauft, die von GM-Werken im Ausland produziert werden, wobei der Kundenkreis sowohl bei den GM/Opel-Händlern als auch bei anderen Großabnehmern zu suchen ist; ebenfalls gehören einige andere Firmen der Automobilindustrie zu den Geschäftspartnern. Auch dieser Betrieb ist ein Teil der weltweiten GM-Familie. Zd.



Beobachtungen

Park-Unsitten

Da knallt einer auf dem Parkplatz die Tür seines Wagens zu und geht davon. Der Wagen steht so wie er steht: Nicht zwischen den Strichen, sondern über sie hinausragend. Andere stellen den Wagen einfach dorthin, wo kein Parkplatz mehr vorgesehen ist. Das erschwert natürlich den Verkehr beim Herausfahren. Zeit zum ordnungsgemäßen Einfahren nehmen sich leider längst nicht alle. Warum auch noch lange hin- und hermanövrieren? Hauptsache, der Karren steht so gut genug. Und die anderen? „Was schert's mich!“ Gewiß, manchmal geht's nicht ganz glatt, aber etwas mehr Mühe könnten sich einige Leute doch geben, schon wegen der Kratzer und Dellen, die bekanntlich nicht von ungefähr an so manchen Wagen kommen. Den anderen Verkehrsteilnehmern wird das Ein- und Ausfahren durch „ungerade“ stehende Fahrzeuge erschwert. Und an der Alzeier Straße stellen einige ihre Wagen auf ein – bei Regen matschiges – Gelände neben dem Parkplatz, weil sie dadurch ein paar Minuten Fußmarsch sparen. Man sieht, es gibt noch manche Parkunsitten bei uns. Und da wir gerade bei den Autofahrern sind, noch einmal die Mahnung, auf den Straßen des Werksgeländes, wozu übrigens auch die Straßen der Parkplätze zählen, die Geschwindigkeitsbegrenzungen unbedingt einzuhalten.

Gedanken über andere

Ich bin schon eine Reihe von Jahren bei Opel und kenne viele Kollegen, manche jedoch nur vom Sehen, also nicht persönlich. Einem dieser „unbekannten Bekannten“ begegnete ich gestern wieder einmal. Beinahe regelmäßig sehe ich ihn in der Nähe eines Portals auf einem Fahrradweg, denn er kommt mit dem Rad zu Opel. Trotz seiner grauen Haare sieht er noch recht vital aus. Innerlich ist er es wohl auch noch, denn häufig pfeift er ein Lied vor sich hin. Auch im Gespräch mit anderen sehe ich ihn mehr mit schmunzelndem als mit einem ernsten Gesicht. Ob er als Kollege bei der Arbeit auch meist so gut gelaunt ist? Vielleicht. Sauertöpfig scheint er jedenfalls nicht zu sein. Aber trotzdem, seine Sorgen wird er auch haben. So mache ich mir meine Gedanken über Leute, die ich dann und wann sehe, aber nicht persönlich kenne. Und umgekehrt wird es in einigen Fällen ähnlich sein. Man beobachtet und wird beobachtet. Wichtig dabei ist, daß man die Menschen richtig einschätzt und nicht wegen Äußerlichkeiten oder ihrer Art falsche Schlüsse zieht. Manchem wurde so schon unrecht getan. Vor voreiligen Urteilen sollten wir uns also immer hüten.

Spectator

40

UNSERE JUBILARE



Josef Bolz
Standardabteilung
21.4.1976



Georg Diehl
Chassisbau I
21.4.1976



Georg Jüngling
Materialbehandlung
5.5.1976



Georg Poth
Chassisbau I
22.5.1976



Martin Walderbach
Chassisbau I
22.5.1976



Heinrich Stein
Karosseriebau
25.5.1976



Kurt Schauer
Chassisbau I
27.5.1976



Georg Schmitt
Qual.Förder. u.Insp.
28.5.1976

25

Rüsselsheim

1.5.1976

Heinrich Hang
Finanzleitung

7.5.1976

Helmut Brisch
PV Werkstätten

Nikolaus Dahl
Chassisbau

Willi Germann
Instandhaltung

Karl Krause
PEK

Werner Oltersdorf
Ersatz. -u. Zubeh.

Alfred Schifffner
Karosseriebau

Josef Trauth
Preßwerk

Otto Weber
PV Werkstätten

Erwin Weitzel
Chassisbau

Gertrud Werner
Zentralplanung

9.5.1976

Karl Heinz Braun
Preßwerk

Heinrich Gardt
Besch.-Einsatz

Heinrich Hauf
Besch.-Einsatz

9.5.1976

Willi Hentrich
Qual.Ktr.u.Insp.

Hilmar Leonhardt
Kundendienstschule

Heinrich W. Schinkel
Karosseriebau

10.5.1976

Günter Gleibs
Zentralplanung

Josef Marx
PEK

Maria Schäfer
Werkverpflegung

15.5.1976

Stefan Janku
Chassisbau

Friedrich Kindsmüller
Chassisbau

Christa Lorenz
PEK

16.5.1976

Walter Diehl
Instandhaltung

Heinrich Rebscher
Teile- u. Zubeh.Disp.

Kurt Seifert
Ersatzteilelager

Walter Spitschan
Preßwerk

Friedel Wagner
Teilleingang

Heinrich Weber
Besch.-Einsatz

17.5.1976

Georg Groll
Ersatzteilelager

Hermann Hübel
Kdd.-Werkstatt

Peter Puhmann
Marketing u. Verkauf

21.5.1976

Willi Osterod
PV Preßwerk

Alfred Weber
Fertigungsmat.Disp.

22.5.1976

Herbert Libeau
Betriebsschlosserei

23.5.1976

Josef Draihan
PV Werkstätten

Walter Großmann
Transportwesen

25.5.1976

Günter Bresler
Verkaufszone Mitte

Leonid Meyer
Verkaufszone Mitte

28.5.1976

Roland Zipf
Instandhaltung

Bochum

4.5.1976

Waldemar Lublewski
Chassiswerk

IM RUHESTAND

Christian Boier
Schmiede

Willi Faß
Getriebebau

Werner Holste
Vergaserbau

Johann Eduard Jacobi
Instandhaltung

Hans Maus
Karosseriebau

Wilhelm Richter
Werksanlagen

Auguste Schenck
Ordnungsdienst

Ludwig Schröder
Achsenbau

Wilhelm Schulmeyer
Instandhaltung

Karl Seckert
Motorenbau

Von Erfindern und Patenten

Die meisten Leser haben sicher schon etwas von Erfindungen, Patenten, Lizenzen oder ähnlichen Begriffen gehört, manche können sich darunter aber nichts Genaueres vorstellen. Deshalb gibt dieser Beitrag einen Überblick über einen wesentlichen Teil des gewerblichen Rechtsschutzes und schildert die wichtigsten Aufgaben der Patentabteilung unseres Hauses.

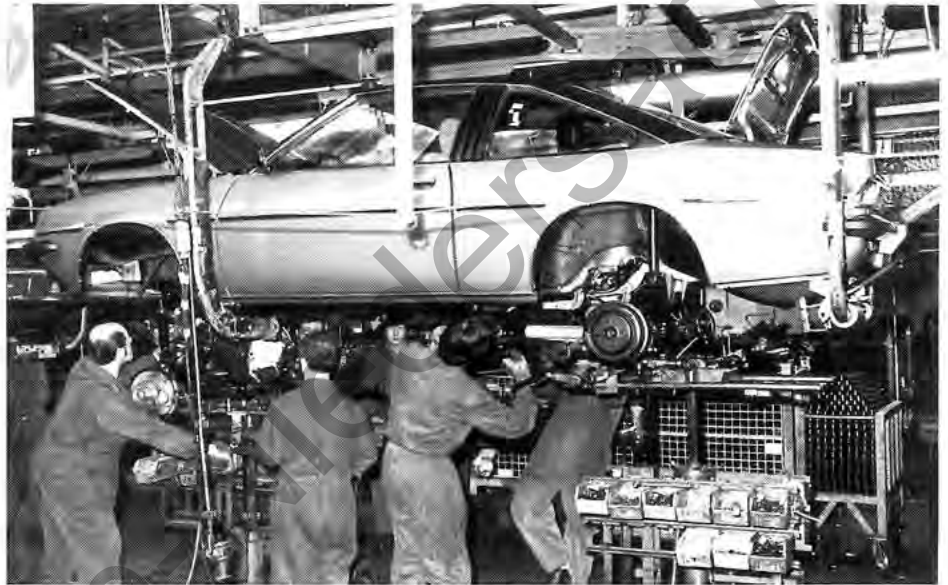
Bei Erfindungen braucht nicht gleich an James Watt, den Erfinder der Dampfmaschine, oder Werner von Siemens, der das elektrodynamische Prinzip zur Ausnutzung der Elektrizität für Licht- und Kräfteerzeugung erfand, gedacht zu werden. Viele auch weniger bedeutsame Erfindungen bestimmen den technischen Fortschritt und haben große Bedeutung für die Entwicklung, Forschung und Produktion eines industriellen Unternehmens.

Schutzrechte erwirken

Nach dem Patentgesetz und Gebrauchsmustergesetz kann allein der Inhaber eines Schutzrechtes über den Gegenstand seiner geschützten Erfindung frei verfügen, das heißt, diesen Gegenstand herstellen, anbieten und verkaufen. Selbstverständlich kann der Inhaber des Schutzrechtes Lizenzen vergeben, also anderen erlauben, von seinem Schutzrecht Gebrauch zu machen. Es gehört daher zu den Hauptaufgaben unserer Patentabteilung, für technische Erfindungen Schutzrechte im In- und Ausland zu erwirken. Auch gilt es, die Schutzrechte Dritter, vornehmlich anderer Wettbewerber, zu überwachen. Derartige Schutzrechte müssen den in Frage kommenden technischen Abteilungen, insbesondere denjenigen der Produktentwicklung und Konstruktion (PEK), aber auch anderer interessierter Abteilungen oder Werke und den Tochtergesellschaften der Adam Opel AG zugesandt werden.

Notwendige Beratung

Zahlreiche Stellen in unserem Hause müssen außerdem beraten werden, um



„Hochzeit“ heißt die erste Arbeitsphase der Endmontage. Auf dem Bodenförderer nähern sich Fahrwerksteile und Motor, während sich gleichzeitig der Wagenkörper von oben herabsenkt. Wußten Sie – lieber Leser – daß es für diese Produktionsmethode Opel-Patente gab? Einzelheiten über das Patentwesen im allgemeinen und die Opel-Patentabteilung im besonderen in dem Beitrag auf diesen Seiten.

mögliche Verletzungen fremder Schutzrechte frühzeitig zu erkennen und gegebenenfalls durch andere, nicht selten sogar bessere Lösungen zu ersetzen. Vielfach ist es auch notwendig, ein die eigene Entwicklung störendes Schutzrecht oder

eine Anmeldung Dritter wegen mangelnder Schutzfähigkeit anzugreifen mit dem Ziel, diese zu beseitigen oder aber – wenn dies nicht möglich ist – eine Lizenz zu erlangen. Schließlich sind gelegentlich auch Dritte auf die Verletzung unserer Schutzrechte hinzuweisen und eigene Interessen durchzusetzen oder umgekehrt, an Opel gerichtete Vorwürfe abzuwehren.

Aufgaben der Patentabteilung

Sie ist ein wesentliches Bindeglied zwischen der schöpferischen Arbeit unserer Konstrukteure und Erfinder einerseits sowie dem Deutschen Patentamt, dem Bundespatentgericht und ausländischen Patentanwälten andererseits. Auch ist sie der unmittelbare Gesprächspartner nach außen hin zur Wahrung und Durchsetzung der Unternehmensinteressen auf dem Gebiet der technischen Schutzrechte. Die Mitarbeiter der Patentabteilung sind Ingenieure mit zusätzlicher Ausbildung auf dem Gebiet des gewerblichen Rechtsschutzes. Eine gute Zusammenarbeit und ein ständiger Erfahrungsaustausch mit der Patentabteilung von GM in Detroit ist



Der Leiter der Patentabteilung, J. Baumgarten (links), mit dem Leiter für Verbesserungsvorschläge in der PEK, W. Rauch, bei der Prüfung eines Verbesserungsvorschlages auf Schutzfähigkeit.

selbstverständlich. Daneben versteht sich die Patentabteilung auch als ein Mittler zwischen den Erfindern und dem Unternehmen, deren Interessen im wesentlichen durch den Rahmen des Arbeitnehmer-Erfindergesetzes sowie arbeitsrechtliche Vorschriften und Regelungen der Betriebsordnung abgesteckt sind.

Umfangreiche Sammlung

Die Patentabteilung besitzt eine umfangreiche, etwa 130.000 in- und ausländische Schutzrechte enthaltende Sammlung, die durch laufende Bestellungen ergänzt wird;



Ein Modell hilft oft, das Wesen einer gemeldeten Erfindung zu illustrieren oder besser zu verstehen. Am Modell einer stabilisierenden Einzelradaufhängung besprechen die Mitarbeiter der Patentabteilung K. Elbert (rechts) und K. Spitzl deren Funktion.

sie steht übrigens allen Werksangehörigen jederzeit zur Information über den Stand der Technik zur Verfügung. Diese nützliche Einrichtung erspart manche Überlegungen bei Entwicklungen und hilft, Anregungen zu geben. Die jeweils neuesten Patentanmeldungen Dritter in Form sogenannter Offenlegungs- oder Auslegeschriften werden – soweit sie laufende Entwicklungen berühren oder aus anderen Gründen interessant sind – den zuständigen Abteilungen zur Kenntnisnahme zugeleitet und auf diese Weise eine laufende Information über angemeldete Entwicklungen des Wettbewerbs sichergestellt.



Mitarbeiter B. Böhner beim Recherchieren in der umfangreichen Patentschriften-Dokumentation.



Zwei Erfinder erläutern mit J. Rosenfeld, Patentabteilung (links), eine Erfindung am GT 2, die zum Patent angemeldet wurde. Rechts Mitarbeiter E. Schnell, Mitte Mitarbeiter J. F. Venet.

Unentbehrliche Fundgrube

Diese Handhabung bietet Gewähr, rechtzeitig gegen störende Anmeldungen Einspruch beim Patentamt einlegen zu können. Selbstverständlich ist die Druckschriftensammlung auch für die Mitarbeiter der Patentabteilung eine unentbehrliche Fundgrube, denn jeder Erfindungsvorschlag muß mit dem Stand der Technik verglichen werden, weil nur für neue, erfinderische und fortschrittliche Lösungen eine Patent- oder Ge-

brauchsmusteranmeldung mit Aussicht auf Erfolg beim Patentamt eingereicht werden kann. Oft wird auch an die Patentabteilung die Frage gerichtet, ob einer neu entwickelten technischen Lösung fremde Schutzrechte entgegenstehen. Hier können Nachforschungen in der Schriftensammlung rasch Klarheit bringen.

Beim Patentamt eingereicht

Ein für schutzfähig erachteter Erfindungsvorschlag wird vom Patentingenieur in

Die erste selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit Sicherheitszelle am Opel-Olympia aus dem Jahre 1935 nach dem deutschen Reichspatent 745 079 beruht auf einer Erfindung von Opel (unten).

Erteilt auf Grund der Verordnung vom 12. Mai 1943
(RG. Nr. 630)

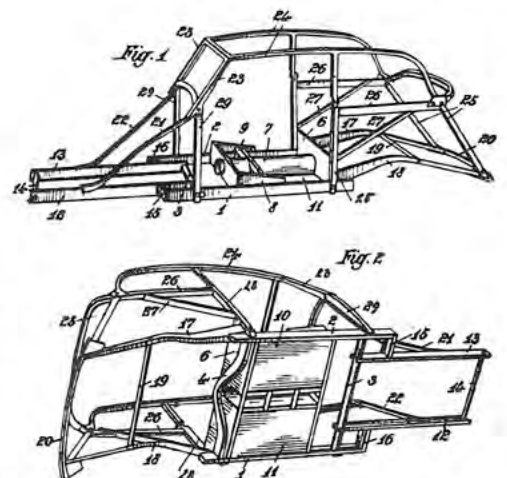
DEUTSCHES REICH

AUSGEGEBEN AM
25. FEBRUAR 1944

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT
Nr. 745 079
KLASSE 63c GRUPPE 37
1/20/116-11c

Adan Opel AG, in Rüsselsheim, Hess.
Kahnem bei Kraftfahrzeug

Zu der Patentschrift 745079
Kl. 63c Gr. 37



Die Erfindung besteht aus einem Rahmen aus selbsttragender Ganzstahlkarosserie, in dem ein spritzverformter Metallblechrahmen mit einer oder mehreren querlaufenden Stabilisierstreben in dem Bereich des hinteren Achsenbereiches befestigt ist. Die Stabilisierstreben sind so angeordnet, daß sie zwischen den Querträgern des Vorderachsensystems und den Querträgern des Hinterachsensystems befestigt sind.

Das Rahmengerüst ist so ausgebildet, daß es durch die selbsttragende Ganzstahlkarosserie als ein Ganzstück in sich selbst absteifig ausgebildet ist.

Die Querträger sind so angeordnet, daß sie durch die selbsttragende Ganzstahlkarosserie als ein Ganzstück in sich selbst absteifig ausgebildet sind.

Die Erfindung beruht auf dem in der Patentansprüche 1 bis 10 angegebenen Stand der Technik.

enger Fühlungnahme mit dem Erfinder in die vorgeschriebene Fassung einer Patent- oder Gebrauchsmusteranmeldung gebracht und beim Patentamt eingereicht. Dies entspricht einer der eingangs erwähnten Aufgaben der Patentabteilung und verursacht umfangreiche Detailarbeit. Leider führt nicht jede Anmeldung „glatt“ zu einem Schutzrecht; dazwischen können vielfältige Hürden liegen, so die etwa notwendigen Abwandlungen des Schutzbegehrens oder die Zurückweisung der Anmeldung wegen mangelnder Patentfähigkeit, eine Beschwerde hiergegen oder Einsprüche Dritter mit gegebenenfalls Zurückweisung oder Erteilung bzw. erneuter Beschwerde, ja sogar die Rechtsbeschwerde bis hin zum Bundesgerichtshof ist möglich.

Einige Erfindungen

Einige Beispiele aus Vergangenheit und Gegenwart mögen stellvertretend für viele interessante und oft die Technik entscheidend beeinflussende Erfindungen unserer Firma dienen. Beginnen wir mit der Sicherheits-Fahrgastzelle oder steifer Fahrgastraum. Jeder hat schon davon gehört. Man verbindet mit diesen Begriffen die Vorstellung, daß sich die Front- und Heckteile eines Fahrzeuges bei Aufprallunfällen energieumwandelnd verformen und die Energieumwandlung, sprich Blechverformung, vor dem Fahrgastraum – ohne diesen zu verformen – abgeschlossen sein soll, so daß ein hohes Maß an passiver Sicherheit für die Insassen gegeben ist.

Opel-Patent von 1934

Jeder Werksangehörige und Autofahrer kennt diese Sicherheitskriterien; doch

wenig bekannt sein dürfte die Tatsache, daß ein Opel-Patent aus dem Jahre 1934 die erste serienmäßig am damaligen Opel Olympia verwirklichte selbsttragende Ganzstahl-Karosserie schützte. Auf dieser Entwicklung basiert die heute in der Sicherheitsforschung so stark herausgestellte stabile Fahrgastzelle, ohne die der Begriff der passiven Sicherheit nicht denkbar ist. Die damals eingeleitete Entwicklung auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit wurde konsequent fortgesetzt und verstärkt und hat zu vielen Opel-Schutzrechten auf diesem Gebiet geführt.

Auch die „Hochzeit“ patentiert

Oder nehmen wir die „Hochzeit“. Auch mit diesem Begriff verbindet der Werksangehörige eine ganz bestimmte Vorstellung. Er denkt an das Endmontageband, an die Stelle, wo sich von oben senkend die fertig montierte Fahrzeugkarosserie mit darunter befindlichem Fahrwerk und Motor vereinigt. Doch wer weiß schon, daß es auch für diese damals richtungweisende, heute noch nützliche Montagemethode für selbsttragende Karosserien Opel-Patente aus dem Jahre 1935 gab.

Die Opel-Sicherheitslenksäule

Ein weiteres Beispiel einer technischen Lösung, die durch ein Patent geschützt ist, ist die Einführung der Sicherheitslenksäule beim Kadett. Welchem Kadett-Fahrer ist schon am Steuer seines Wagens die korrigierte Schrägstellung des Lenkrades bewußt geworden, die eine technisch gelungene Synthese moderner Technik und kostengünstiger Herstellung darstellt und durch ein Patent geschützt ist? Schon

diese wenigen von vielen Beispielen zeigen, daß in Vergangenheit und Gegenwart eine Vielzahl von Erfindungen und technischen Schutzrechten durch ihre Verwirklichung in der Praxis mitgeholfen haben, die gute Qualität und hohe technische Perfektion unserer Opel-Fahrzeuge in der ganzen Welt zu dokumentieren.

Weitere Beispiele aus jüngster Zeit

Nun liegt es in der Natur der Sache, daß oft nur die unmittelbar damit befaßten Mitarbeiter und Erfinder von der Existenz solcher Schutzrechte oder Anmeldungen wissen. Wenn sich jemand also beispielsweise im ASCONA über blendfreie Anzeigeeinstrumente oder die Verbesserung des Heizsystems im Frischluftbereich freuen kann oder wenn der Sicherheitsgurt durch den oberen starken Umlenkarms besonders leicht bedienbar und angenehm im Tragen ist oder aber wenn die Spritzdüsen der Scheibenwaschanlage im Winter nicht einfrieren, weil sie durch eine Motorwärmezuleitung erwärmt werden, so handelt es sich hierbei – stellvertretend für viele andere – um geschützte oder angemeldete Erfindungen, die zum guten Ruf unserer Erzeugnisse beitragen.

Auch qualifizierte Mitarbeiterinnen

Das Bild der Patentabteilung wäre unvollständig, wenn nicht die verantwortungsvolle Tätigkeit qualifizierter Mitarbeiterinnen hinsichtlich Terminüberwachung Aktenführung und Erledigung umfangreicher Schreibarbeiten einschließlich der in- und ausländischen Korrespondenz erwähnt würde; denn Termine, Gebühren und fristgerechte Einreichung und Erwidern von Schutzrechtsanmeldungen oder amtlichen Bescheiden spielen eine wichtige Rolle, weil hier Versäumnisse leicht zu erheblichen Rechtsnachteilen führen können.

Jährlich 600 Erfindungen

Schließlich ist noch zu berichten, daß jährlich etwa 600 Erfindungen, Vorschläge und Anregungen von auswärts an die Adam Opel AG herangetragen und individuell beantwortet werden müssen.

Auch pflegt die Patentabteilung eine sehr enge Zusammenarbeit mit unserem so wichtigen betrieblichen Vorschlagswesen, insbesondere demjenigen Teil, bei dem es um produktgebundene Vorschläge in der PEK geht. Immerhin beziehen sich etwa ein Drittel sämtlicher Opel-Verbesserungsvorschläge auf unsere Produkte. Nicht selten ist auch die Frage der Schutzfähigkeit eines Verbesserungsvorschlages zu prüfen. – Wie man sieht, ein umfangreicher, interessanter und verantwortungsvoller Aufgabenbereich, durch dessen Wirken sich auch ein Teil der Unternehmenspolitik vollzieht. Rfd.

No

Erteilt auf Grund der VO. vom 12.5.1943 – RGBl. II S. 150

AUSGEGEBEN AM
10. MAI 1954

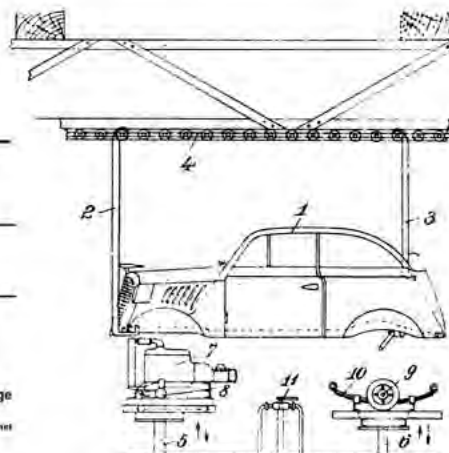


REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT
Nr. 765 899
KLASSE 61e GRUPPE 82a

Nachträglich gedruckt durch das Deutsche Patentamt in München
(§ 20 des Reichsgesetzes zur Änderung und Überleitung von Verordnungen auf dem Gebiet des gewerblichen Rechtsschutzes vom 8. Juli 1949)

Adam Opel A. G., Rüsselsheim/M.

Verfahren zum Einbau des Motors und des Getriebes in Kraftfahrzeuge
Patentiert im Deutschen Reich vom 27. Juni 1935 an
Der Zeitraum vom 8. Mai 1945 bis einschließlich 7. Mai 1950 wird auf die Patentdauer nicht angerechnet
(Ges. v. 13. 3. 51)
Patenterteilung beschränktgemäß Art. 16. Protokoll 1954



Auch die „Hochzeit“ am Endmontageband nach den Opel-Reichspatenten 765 899 und 767 067 stützt sich auf Erfindungen aus dem Hause. (Siehe dazu das Bild auf Seite 10.)

Das Geschäftsjahr 1975

Das Gesetz verpflichtet jede Aktiengesellschaft, also auch unser Unternehmen, zur jährlichen Veröffentlichung des Geschäftsberichts über das abgelaufene Jahr. Was darin steht, berührt auch die Interessen jedes einzelnen Mitarbeiters. Nachdem in diesen Tagen in einer Pressekonferenz der Bericht der Öffentlichkeit übergeben wurde, berichten wir hiermit über das Geschäftsjahr 1975 in einer Kurzfassung, in der wir vor allem auf die Abschnitte des Berichtes eingehen, die für die Belegschaft von besonderem Interesse sind. (Übrigens kann der vollständige Geschäftsbericht sowohl in den Redaktionen der drei Werke als auch bei den Betriebsräten eingesehen werden.)

Wesentlicher Teil des Geschäftsberichts ist die Bilanz, in der das Vermögen und die Schulden des Unternehmens am Ende eines Geschäftsjahres, diesmal also zum 31.12.1975, gegenübergestellt werden. Der Differenzbetrag (Saldo) zeigt auf, ob das Unternehmen im Geschäftsjahr einen Verlust oder einen Gewinn erwirtschaftet hat. Die Gewinn- und Verlustrechnung gibt dagegen an, wie der Verlust oder der Gewinn zustande gekommen ist.

Allgemeiner Rückblick

Die wirtschaftliche Lage in der Bundesrepublik stand im Anfang des Jahres 1975 ganz im Zeichen der stärksten Rezession der Nachkriegszeit. Eine leichte Erholung der Wirtschaft wurde im Laufe des Jahres sichtbar. In der deutschen Automobilindustrie zeigten sich erste Aufschwungstendenzen bereits im Frühjahr. Mit insgesamt 3.186.208 Personen- und Lastkraftwagen wurde 1975 eine Produktionssteigerung von 3 Prozent gegenüber 1974 erreicht. Doch lag dieses Produktionsergebnis immer noch um 20 Prozent unter dem Ergebnis des Jahres 1973, dem bisher besten Produktionsjahr der deutschen Automobilgeschichte.

Sofort reagiert

Die Absatzlage der Adam Opel AG entwickelte sich 1975 parallel zur Entwicklung der deutschen Automobilindustrie. Sofort nachdem die ersten Anzeichen eines langsamen Konjunkturaufschwunges erkennbar wurden, hat das Unternehmen auf diese Signale reagiert und sowohl neue Arbeitnehmer eingestellt, als auch Zusatzschichten angesetzt, um der Nachfrage gerecht zu werden. Die steigenden Produktions- und Verkaufszahlen des Jahres 1975 stützten sich auf die Verbesserung der Wirtschaftslage im Inland. Die Umsätze stiegen auf 6,2 Milliarden DM und damit auf die dritthöchste Zahl

in der Opel-Geschichte. Auf der anderen Seite führte ständiger Kostendruck auf dem Material- und Lohnsektor im März 1975 zu einer Preiserhöhung der Produkte von 4,7 Prozent unter Berücksichtigung der inzwischen vorgenommenen Ausstattungsverbesserungen.

Beträchtliche Gewinnverbesserung

Die Ertragslage im Vorjahr wurde sowohl durch gestiegene Kosten, die nicht auf die Preise überwältigt werden konnten, aber auch durch die Verbesserung der Standardausrüstung und der Garantieleistung beeinflusst. Es gelang jedoch den gemeinsamen Anstrengungen von Belegschaft und Management, bei allerdings gestiege-

nem Umsatz, einen Gewinn von 50 Millionen DM zu erzielen. Das bedeutet gegenüber dem Jahre 1974, in dem nur 6 Millionen DM Gewinn erzielt wurden, eine beträchtliche Verbesserung, jedoch bei weitem kein zufriedenstellendes Ergebnis.

Unerwartete Bedarfssteigerung

Im Geschäftsjahr 1975 haben alle Opel-Werke zusammen eine Produktion von 657.539 Personen-, Liefer- und Lastwagen erzielt. Damit wurde das Vorjahresergebnis von 583.645 Einheiten um 12,7 % überschritten; die guten Ergebnisse der vorangegangenen Jahre konnten jedoch bei weitem noch nicht erreicht werden.

Produktion

Modellreihe	1973	1974	1975
Kadett	259.171*	256.613	244.051
Ascona	192.457	106.823	163.802
Manta	127.242	48.520	56.485
Vauxhall Cavalier	-	-	5.305
Rekord	243.200	140.164	167.115
Commodore	28.442	24.390	16.005
Diplomat/Admiral	6.290	1.754	3.114
GT	11.380	-	-
Liefer- und Lastwagen	6.173	5.381	1.662
Total	874.355	583.645	657.539

*einschließlich 432 Chassis-Teilesätze.

Absatz

Modellreihe	1974		1975	
	Gesamt	Inland	Export	Gesamt
Kadett	242.340	133.194	131.121	264.315
Ascona	112.808	98.493	66.785	165.278
Manta	54.037	29.300	27.544	56.844
Vauxhall Cavalier	-	-	5.302	5.302
Rekord	148.477	114.648	58.239	172.887
Commodore	26.119	10.126	5.794	15.920
Diplomat/Admiral	2.172	2.687	336	3.023
GT	27	-	-	-
Opel-Liefer- und Lastwagen	5.914	412	1.548	1.960
Opel-Wagen insgesamt	591.894	388.860	296.669	685.529
Bedford-Blitz Nutzfahrzeuge	2.095	3.280	1	3.281
Verkaufte Einheiten insgesamt	593.989	392.140	296.670	688.810
Inlands-/Exportanteil	-	56,9 %	43,1 %	100,0 %

Gewinn- und Verlustrechnung

Die grafische Darstellung auf Seite 16 zeigt, wie das Jahresergebnis, der Gewinn, zustande kommt. Den Begriff Gesamtleistung findet man in der Gewinn- und Verlustrechnung, die im Geschäftsbericht abgedruckt ist. Hauptsächlich ist damit der Umsatz gemeint, das heißt der Gesamtbetrag, den das Unternehmen für den Verkauf der Fahrzeuge und Ersatzteile einnimmt. 61,4 Prozent muß das Unternehmen für die Beschaffung von Material (Rohmaterial, aber auch Fertigprodukte, wie Reifen oder Vergaser) aufwenden. Für die Mitarbeiter müssen fast 30 Prozent aufgewendet werden. Für Abschreibungen und Steuern jeweils 6,6 und 1,4 Prozent. Der Betrag, der nach Abzug aller dieser Aufwendungen übrig bleibt, ist der Gewinn. In diesem Jahr wird der Gewinn voll auf neue Rechnung vorgetragen; er verbleibt also im Unternehmen.

Die Hauptpositionen der Gewinn- und Verlustrechnung werden nachfolgend erläutert.

Die **Umsatzerlöse** stiegen im Berichtsjahr auf DM 6.245,0 Millionen und übertrafen damit das Vorjahresergebnis von DM 4.852,4 Millionen um 28,7 Prozent. Im Inland nahmen die Umsatzerlöse um 47,6 Prozent zu, während die Exporterlöse nur um 5,6 Prozent anstiegen. Zubehör- und Ersatzteileverkauf lagen 21,3 Prozent über dem Vorjahresergebnis.

Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren stiegen gegenüber 1974 um 27,1 Prozent auf DM 3.450,0 Millionen im Geschäftsjahr.

Löhne und Gehälter beliefen sich auf DM 1.486,3 Millionen im Jahre 1975 gegenüber DM 1.280,0 Millionen im Vorjahr. Die Zunahme um 16,1 Prozent ist im wesentlichen auf die gegenüber 1974 höhere Zahl der Beschäftigten und der Arbeitstage sowie die für 1975 vereinbarten Tariferhöhungen zurückzuführen.

Steuern von Einkommen und Vermögen betragen DM 83,1 Millionen gegenüber DM 51,9 Millionen im Jahre 1974. Die Entwicklung dieses Postens zeigt die verbesserte Ertragslage auf Grund der höheren Kapazitätsauslastung.

Der **Jahresüberschuß** beträgt DM 49,7 Millionen.

Der Opel-Anteil an der deutschen Automobilproduktion stellte sich auf 20,6 % gegenüber 18,8 % im Vorjahr, der Anteil an der deutschen Pkw-Produktion auf 22,6 % gegenüber 20,4 % im Jahre 1974. Das Jahr 1975 war durch sehr unterschiedliche Ausnutzung der Produktionskapazitäten gekennzeichnet. Während die schwache Nachfrage des Jahres 1974 sich auch noch auf die ersten beiden Monate des Jahres 1975 erstreckte, konnte die Produktion bereits ab März dem unerwartet stark steigenden Bedarf angepaßt werden. Um das Qualitätsniveau nicht zu gefährden, konnte jedoch die zu einer höheren Produktion notwendige Belegschaft nicht so schnell aufgestockt werden, wie es der Nachfrage entsprochen hätte. Deshalb ließen sich die Ergebnisse früherer Jahre nicht erreichen, und der geringere Produktionsausstoß der ersten Monate war auch später nicht mehr aufzuholen.

Absatz erfreulich gesteigert

Mit einem Zuwachs von 16 Prozent hat sich 1975 der Absatz erfreulich gesteigert. Jedoch konnte das Absatzvolumen von 1972 und 1973 bei weitem nicht erreicht werden. Die Aufwärtsentwicklung, die sich bereits im zweiten Quartal 1975 angebahnt hatte, erhielt im dritten Quartal durch die Einführung der Ascona/Manta-Modelle starke Impulse. Die Absatzmöglichkeiten wurden sogar zeitweise durch die Produktionskapazitäten begrenzt. In der Bundesrepublik Deutschland und in West-Berlin wurden 1975 381.793 (1974: 298.180) fabrikneue Opel Personen-, Liefer- und Lastwagen zugelassen. Gleichzeitig stiegen die Gesamtzulassungen in der Bundesrepublik und in West-Berlin von knapp 1,8 Millionen Fahrzeugen im Vorjahr auf 2,21 Millionen Fahrzeuge. Die gestiegenen Absatzzahlen der Opel-Fahrzeuge sind nicht allein auf das Wiedererstarren des Marktes zurückzuführen. Opel konnte auch seinen Anteil an den Gesamtzulassungen von 16,6 % im Jahre 1974 auf 17,2 % steigern, bei den Pkw-Zulassungen von 17,5 % auf 18,1 %, im Dezember 1975 sogar auf 23,4 %.

Export in 78 Staaten

1975 wurden 296.670 Personen-, Liefer- und Lastwagen ausgeführt. Infolge steigender Produktionskosten und veränderter Wechselkurse sind Wettbewerbsnachteile in den USA entstanden, die die Exportmöglichkeiten negativ beeinflussten. Daher wurde der Export von Opel-Fahrzeugen nach den USA eingestellt. Die Lieferungen in 78 andere Länder konnten im Vergleich zum entsprechenden Volumen des Vorjahres um 9,2 Prozent gesteigert werden. Dadurch wurde der Exportabsatz fast auf Vorjahreshöhe gehalten. Größter Einzelab-

Was sind Abschreibungen?

Gebäude, Maschinen, aber auch andere Anlagegüter eines Unternehmens verlieren durch die laufende Nutzung an Wert. Nach einigen Jahren müssen sie ersetzt werden. Wie lange dies dauert, ist unterschiedlich. Um den Firmen die spätere Ersatzbeschaffung zu ermöglichen, gestattet das Steuerrecht „Abschreibungen“ vorzunehmen, das heißt, Beträge für einen Ersatz zu „reservieren“. Hat beispielsweise eine Maschine mit einer voraussichtlichen Nutzungsdauer von zehn Jahren 100.000 Mark gekostet, werden jährlich 10 Prozent, also 10.000 Mark, als Wertminderung abgesetzt. Natürlich gibt es Maschinen, die länger halten, andere, die schneller ersetzt werden müssen, wieder andere, die mehr leisten, und – was heute besonders wichtig ist – fast alle Maschinen kosten wesentlich mehr als die, die vor 10 Jahren gekauft wurden und die sie ersetzen sollen.

nehmer war Holland mit über 45.000 Fahrzeugen, gefolgt von Italien, Belgien/Luxemburg, Frankreich, Schweden, Österreich und der Schweiz. 91,2 Prozent des Gesamtexports wurden an Abnehmer in Europa geliefert.

Der Belegschaftsbericht

Breiten Raum im Geschäftsbericht nimmt wieder der Belegschaftsbericht ein, in dem gleich zu Anfang festgestellt wird, daß in der Entwicklung der Beschäftigtenzahl des Jahres 1975 sich die deutliche

Wozu Investitionen

Investitionen bedeuten den Einsatz von Geldmitteln für betriebliche Zwecke, zum Beispiel zur Anschaffung von Maschinen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen, Grundstücken mit oder ohne Gebäude usw. Handelt es sich um Erweiterungen oder Neuanschaffungen, spricht man von Investitionen, sind es nur Erneuerungen, spricht man auch von Re-Investitionen. Investitionen sind gewissermaßen die „Blutzufuhr“ für ein Unternehmen, die immer wieder notwendig ist, um das Unternehmen in Gang zu halten, seine Konkurrenzfähigkeit zu stärken.

Zum Thema GEWINN

Der Begriff „Gewinn“ kommt im Jahresabschluß zweimal vor: einmal in der Bilanz, zum anderen in der Gewinn- und Verlustrechnung. Jedes Unternehmen, ausgenommen sogenannte gemeinnützige Unternehmen, ist bestrebt, Gewinn zu erzielen. Über die mögliche und notwendige Höhe bestehen allerdings erhebliche Meinungsverschiedenheiten. Umfragen in Deutschland und im Ausland haben ergeben, daß ein großer Teil der Bevölkerung nur sehr ungenaue Vorstellungen davon hat, wie hoch die Gewinne von Unternehmen überhaupt sind.

Danach schätzen die meisten der Befragten den Gewinn auf 20 bis 30 Prozent. Die jetzt vorliegenden Statistiken für das Jahr 1974 zeigen ein anderes Bild: Der Gewinn aller deutschen Industrie-Aktiengesellschaften schrumpfte auf 1,52 Prozent vom Umsatz. 1973 waren es noch 2,41 Prozent, in anderen, normalen Jahren waren es 1 bis 1,5 Prozent mehr.

Wenn man auch über die Höhe des Gewinns, gemessen am Umsatz, der sogenannten Umsatzrendite, unterschiedlicher Meinung sein kann, so ist ein Prozentsatz von 1,5 viel zu niedrig. Natürlich sollte man hierbei niemals nur ein Jahr betrachten, denn eine günstige oder ungünstige Konjunkturlage kann sehr schnell zu einer besseren Umsatzrendite, ebenso rasch aber auch zu einem Verlust führen. Hieraus folgt bereits eine wesentliche Erkenntnis: Die Entwicklung eines Unternehmens sollte man nicht nur an einem Jahr messen, sondern an einem längeren Zeitraum. So gehen im allgemeinen auch die Fachleute der Banken vor, die Aktien für ihre Kunden beurteilen.

An anderer Stelle des Geschäftsberichts ist von Abschreibungen und Investitionen die Rede. Was hat es damit auf sich? Abschreibungen sind der Gegenwert für die Abnutzung der Maschinen und können in der Bilanz berücksichtigt werden. Als die Gesetze konzipiert wurden, dachte wohl niemand daran, daß es einmal zu Inflationsraten von 5 oder 6 Prozent kommen könnte. Die Preissteigerung belastet die Investitionen, so zum Beispiel auch den Kauf von Maschinen. Es ist leicht einzusehen, daß eine Maschine nach 10 Jahren erheblich teurer ist als die Maschine, die sie ersetzen soll und die vor 10 Jahren gekauft wurde. Die Summe der aufgelaufenen Abschreibungen reicht also zum Neukauf nicht mehr aus. Woher kommt der Differenzbetrag? Entweder aus Fremdkapital, das heißt aus Krediten, die ihrerseits wieder Zinsen kosten, oder aus dem Eigenkapital. Da aber ein Unternehmen ein bestimmtes Eigenkapital im Verhältnis zur Bilanzsumme braucht, muß ein Teil des Gewinns im Unternehmen verbleiben. Im Durchschnitt der letzten 10 Jahre sind knapp 40 Prozent des Gewinns im Unternehmen zurückgehalten worden. Dieser nicht ausgeschüttete Gewinn wird noch für einen weiteren Zweck gebraucht. Wenn etwa eines der bestehenden Werke erweitert werden soll, damit wir am Markt mithalten können, mußte durch Nichtausschüttung von Gewinn vorher das Eigenkapital gestärkt werden.

Bei Aktiengesellschaften wie Opel besteht ein wesentlicher Teil des Eigenkapitals aus dem Aktienkapital. Die Aktienbesitzer haben entweder bei der Erstausgabe der Aktien oder durch Kauf am Schalter einer Sparkasse oder

Bank später einmal ihr Geld dieser Aktiengesellschaft gegeben, in der Hoffnung, dafür mehr Zinsen zu erhalten (hier Dividenden genannt) als im Falle der Einzahlung auf ein Sparbuch. Vor einigen Jahren hatten die sogenannten Volksaktien den Begriff des Aktiensparens populär gemacht. Wer aber damals zugegriffen hat, mußte inzwischen erfahren, daß die Aktie ein Risikopapier ist und nicht immer die erwarteten Dividenden bringt, wenn nicht gar ein Teil des Werts der Aktie verlorengeht. Der Aktienkäufer hat immer die Wahl zwischen mehreren Anlagemöglichkeiten. Er erwartet eine angemessene Dividende; wenn er langfristig nicht damit rechnen kann, wird er seine Aktie verkaufen und somit sein Geld dem Unternehmen wieder entziehen.

Nur mit genügendem Eigenkapital – und damit auch genügendem Aktienkapital – kann ein Unternehmen existieren. Für jede Aktiengesellschaft bedeutet dies die Notwendigkeit, soviel Gewinn zu erwirtschaften, daß auch der Aktionär eine ausreichende Dividende erhalten kann.

Wenn man sich jetzt noch einmal überlegt, was alles mit dem Gewinn bezweckt wird, dürfte es verständlich sein, wenn das Unternehmen feststellt, daß der Gewinn von fast 50 Millionen DM nicht ausreicht. Bezieht man das Vorjahr noch mit ein, in dem nur ein Bilanzgewinn von 3,1 Millionen DM erzielt wurde, schmilzt der diesjährige Betrag auf fast die Hälfte. Wenn das Unternehmen insgesamt seine Leistungskraft behalten soll, damit auch die Arbeitsplätze langfristig gesichert bleiben, muß in den nächsten Jahren mehr Gewinn erzielt werden. eg

Verbesserung der Geschäftslage widerspiegelt. Wegen der verstärkten inländischen Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte stieg die Zahl der Mitarbeiter bis zum Jahresende wieder auf 53.130, was, im Vergleich zum Jahresende 1974, einer Zunahme der Belegschaft um 7.083 Mitarbeiter entspricht. Nach Werken unterteilt wurden in Rüsselsheim 33.414, in Bochum 17.077 und in Kaiserslautern 2.445 sowie weitere 194 Mitarbeiter bei der Verkaufsfiliale Berlin beschäftigt. Die Zahl der ausländischen Lohnempfänger erhöhte sich von 5.419 am 31. Dezember 1974 auf insgesamt 10.081 am Ende des

Berichtsjahres. Bezogen auf die Gesamtzahl der Lohnempfänger stieg ihr Anteil von 15 Prozent im Jahre 1974 auf etwa 23 Prozent 1975. Ende vergangenen Jahres konnten 4.928 Werksangehörige auf 25 und mehr Dienstjahre zurückblicken.

Einkommen und Sozialleistungen

Der durchschnittliche Stundenverdienst betrug 1975 DM 12,47 bei einer durchschnittlichen Wochenarbeitszeit von 41,6 Stunden gegenüber DM 11,31 pro Stunde bei einem Durchschnitt von 34,6 Wochenstunden 1974. Der durchschnittliche Mo-

natsverdienst der Lohnempfänger stieg von DM 1.952,14 im Jahre 1974 auf DM 2.305,19 in 1975. In diesem Betrag sind DM 35,65 (Jahresdurchschnitt) enthalten, die von der Arbeitsverwaltung für Kurzarbeit im Januar und Februar gezahlt wurden. Die gesetzlichen und freiwilligen sozialen Leistungen zusammen beliefen sich 1975 auf DM 854,6 Millionen oder DM 107,5 Millionen mehr als im Jahre 1974. Dieser Betrag entspricht 86 Prozent der reinen Lohn- und Gehaltssumme und stellt damit einen bedeutenden Kostenfaktor dar. Während die freiwilligen sozialen Leistungen des Unternehmens und

andere freiwillige Aufwendungen zugunsten der Werksangehörigen DM 267,9 Millionen betragen, wurde außerdem ein Betrag von DM 195,2 Millionen für die gesetzliche Sozialversicherung und DM 391,5 Millionen für bezahlten Urlaub und gesetzliche Feiertage sowie für andere gesetzliche oder tarifliche Leistungen aufgewendet.

Gratifikation fast 98 Millionen DM

Insgesamt wurden 1975 DM 97,7 Millionen als Weihnachtsgratifikation ausbezahlt gegenüber DM 93,7 Millionen im Jahre 1974. Am 31. Dezember 1975 erhielten 8.272 frühere Werksangehörige Rentenzahlungen im Vergleich zu 7.183 Ende 1974. Am 31. Dezember 1975 erhielten außerdem 4.171 ehemalige Werksangehörige oder deren Hinterbliebene Rentenzahlungen von der Adam-Opel-Gedächtnisstiftung, die überwiegend durch Zuwendungen des Unternehmens finanziert wird. Das Unternehmen hat 1975 auch der Bedeutung der beruflichen Aus- und Weiterbildung dadurch Rechnung getragen, daß jetzt die gesamten Schulungsmaßnahmen durch den neugeschaffenen Bereich Personalentwicklung organisiert und koordiniert werden. Zum Jahresende 1975 befanden sich im Ge-

Was bedeuten Rückstellungen?

Rückstellungen müssen für Verbindlichkeiten und drohende Verluste gebildet werden, die zwar dem Grunde nach bekannt sind, deren Höhe oder Fälligkeit jedoch noch nicht feststeht. Der Betrag muß geschätzt werden. Bei den in der Bilanz ausgewiesenen Rückstellungen handelt es sich um Pensionsrückstellungen, die nach versicherungsmathematischen Grundsätzen und unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften errechnet werden, weiter um Garantieverpflichtungen, Rabatte, Provisionen, Versicherungsprämien und soziale Aufwendungen.

samtunternehmen 1.121 Jugendliche in einem Ausbildungsverhältnis (ohne Praktikanten). Opel hat nicht nur in der hinter uns liegenden Konjunkturlaute die Ausbildungsmöglichkeiten nicht reduziert, sondern sich kürzlich bereit erklärt, durch

eine Erhöhung der Zahl der Ausbildungsplätze um rund 25 Prozent die Jugendarbeitslosigkeit abbauen zu helfen.

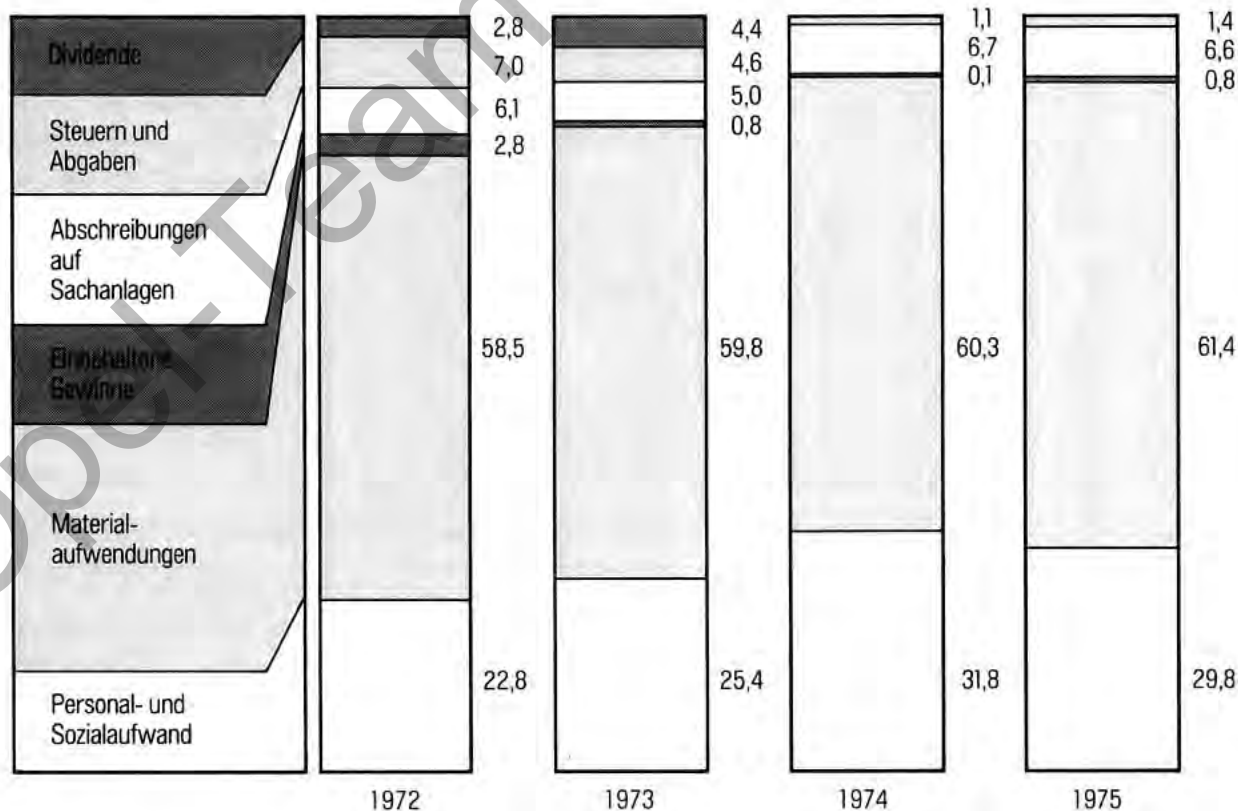
Ausblick und Dank

Mit dem erweiterten Produktionsprogramm wird das Werk sich auch weiterhin bemühen, im Markt zu bestehen und die Marktanteile zu steigern. Das wird uns nur gelingen, wenn wir dem Kunden ein qualitativ hochwertiges Produkt bei akzeptablen und wettbewerbsfähigen Preisen liefern. Einen günstigen Ausblick bietet die ständige Steigerung des Fahrzeugabsatzes im Verlauf des Berichtsjahres, die hoffen läßt, daß sich die positive Entwicklung im laufenden Jahr fortsetzt. Diese Absatzsteigerung betrachtet Opel nicht nur als eine Folge des Nachholbedarfs durch Kaufenthaltung während der Jahre 1973 und 1974, sondern als eine Weiterentwicklung des Trends zur Motorisierung, der nur zeitweilig gestört war.

Allen Mitarbeitern möchten wir an dieser Stelle unseren Dank für ihren Einsatz und ihre Leistungen in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit aussprechen. Unser Dank gilt insbesondere auch den Vertretern der Belegschaft in den Betriebsräten und im Gesamtbetriebsrat.

Aufgliederung der Gesamtleistung und des neutralen Ergebnisses

(netto) nach Aufwendungen (in %)





Danke Partner prima

Unter dem Motto „Danke Partner prima“ hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) in Bonn vor einiger Zeit eine neue Aktion gestartet. Der erhobene Daumen ist ihr Symbol. Alle Fußgänger, Zweirad- und Autofahrer sind zur Teilnahme an dieser Aktion aufgerufen.

Wer mitmacht und eindeutig partnerschaftliches Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers bis zum 1. Oktober dieses Jahres dem DVR meldet, nimmt zusammen mit dem „Belobten“ an der Verlosung von mehr als 2.000 wertvollen Sachpreisen teil, darunter 20 Pkw. Für alle, die sich an der „Prima-Partner-Aktion“ beteiligen wollen, liegen bei Verkehrswachten, Automobilclubs und anderen Stellen Broschüren mit Prima-Partner-Meldekarten in Millionenaufgabe bereit.

Diese Meldekarten schickt der Verkehrsteilnehmer, der einen anderen für sein partnerschaftliches Verhalten „loben“ will, mit dem Kfz-Kennzeichen des Partners und seiner eigenen Adresse versehen an den DVR in Bonn. Der DVR ermittelt über das Kraftfahrt-Bundesamt Namen und Anschrift des Belobten. Jede Karte wird zum Doppellos: Mit ihr nehmen beide „Partner“ an der Preisverlosung zum Abschluß der „Prima-Partner-Aktion“ teil.



Der Auszubildende Ulrich Klein steht kurz vor seiner Abschlußprüfung. Auf unserem Bild sucht er mit Hilfe des Motortesters einen Fehler an der Zündanlage. Links Ausbildungsmeister A. Totzauer.

FÜR JUNGE LEUTE

Der Kraftfahrzeugschlossler

Der Kraftfahrzeugschlossler ist innerhalb der Automobilindustrie ein sehr wichtiger Beruf. Sein Arbeitsgebiet umfaßt praktisch das gesamte Kraftfahrzeug. Nicht nur bei der Montage von Neufahrzeugen, auch bei der Entwicklung von Prototypen wird er gebraucht, vor allem aber bei der Wartung und bei der Reparatur der Wagen — ob hier im Werk, in Händlerbetrieben oder dem Kfz-Handwerk.

Der Auszubildende muß sich während der Ausbildung, die 3 1/2 Jahre dauert, zunächst die Grundfertigkeiten der Metallbearbeitung aneignen. Dann erst wird er an die eigentlichen Instandsetzungsarbeiten herangeführt.

Das Auffinden und Abstellen von Störungen erfordern viel Erfahrung und das gründliche Kennen der Funk-

tionen aller Teile an einem Fahrzeug beziehungsweise dem Motor.

Die Ausbildung in unserem Werk absolviert der Auszubildende vor allem in der Produktentwicklung und Konstruktion, in der Kundendienst-Werkstatt und in der Qualitätsförderung. Etwa ein halbes Jahr vor Beendigung der Ausbildung besucht er auch verschiedene Lehrgänge der Kundendienstschule, um sein Können und Wissen noch zu vertiefen. Hierbei lernt er unter anderem die Zündanlage, die Lichtmaschine, die Batteriewartung, aber auch alle Fahrzeugarten sowie die Fahrzeug- und Motorteile kennen. Die Weiterbildung zum Meister und Ingenieur erfordert ein entsprechendes Studium an einer Ingenieurschule oder an entsprechenden Ausbildungseinrichtungen der Industrie- und Handelskammern.

„Hallo!“

„Diesmal bin ich das VV-Mädchen vom Dienst, um Sie — lieber Leser — auf die Rückseite der OPEL POST aufmerksam zu machen. Sie wissen ja: dort werden gute und prämierte Ideen aus den drei Werken vorgestellt und zur Nachahmung empfohlen. Diesmal geht es um Formulare, ein besonderes Kapitel bei uns. Doch lesen Sie selbst, was es auch auf diesem Gebiet für Möglichkeiten gibt, Verbesserungen oder Vereinfachungen einzuführen.“



Das Firmenemblem im Wandel der Zeiten

Vom „Opel-Auge“ bis zur „aufgespießten Orange“

Ein farbiges Kapitel der Opel-Firmengeschichte ist die Entwicklung unseres Firmenzeichens, des „Logos“, und darüber hinaus die graphische Darstellung des Firmennamens an sich, worüber in unserer Rückschau-Serie auch einmal gesprochen werden sollte.



Abbildung 1

Verschiedene „Fabrik-Marken“

In der Frühzeit des Automobilbaus, insbesondere dem ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts, wurden in rasch wechselnder Folge ganz verschiedene „Fabrik-Marken“, wie man es damals nannte, verwendet. Viele sind völlig in Vergessenheit geraten. Im Mittelpunkt stand natürlich jeweils das Wort OPEL, das insbesondere wegen seiner Kürze und Prägnanz eine unterschiedliche Darstellung der Buchsta-

ben, je nach stilistischem Geschmack und vorherrschender Mode, zuließ (Abb. 1). So wurde im Jahre 1908 eine Kombination der Buchstaben O-P-E-L in Wabenform verwendet (Abb. 2). Einige Jahre älter ist das deutlich vom Jugendstil geprägte Zeichen auf der Grundform eines Automobilkühlers mit kunstvoll geschachtelter Schriftanordnung (Abb. 3). Von Einfallsreichtum zeugt die Wiedergabe des Firmennamens auf einem Werbeplakat,

Abbildung 2



Abbildung 3



bei dem die Buchstaben O und L als Gestaltungselemente in die Abbildung des Fahrzeugs einbezogen sind (Abb. 4). Interessant ist auch das Zeichen aus jener Zeit mit dem springenden Hirsch als Ornament (Abb. 5).

Das berühmte „Opel-Auge“

Das wohl berühmteste und am längsten verwendete Zeichen war das sogenannte „Opel-Auge“ (Abb. 6). Über seine Entstehung gibt es folgende hübsche Geschichte: „Im Jahre 1909 besuchte Wilhelm von Opel, der ‚Geheimrat‘, den

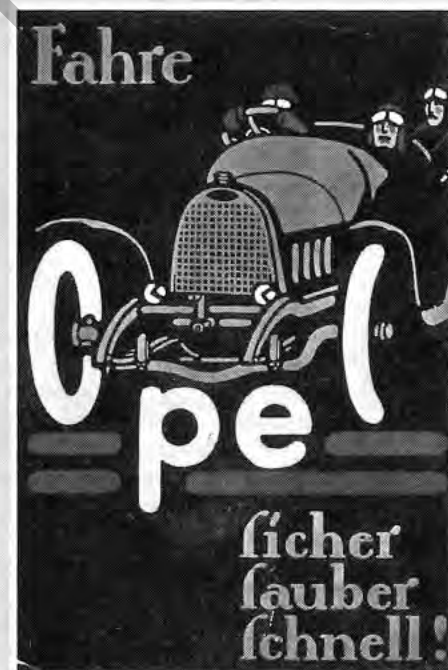


Abbildung 4

Großherzog Ernst Ludwig von Hessen in Darmstadt. (Das Haus Opel erfreute sich übrigens der besonderen Protektion des Großherzogs, der als erster deutscher Herrscher das Automobil in Hofkreisen einführte.) Bei diesem Besuch nun kam das Gespräch auf die Notwendigkeit eines prägnanten Wahrzeichens für das Opel-Werk. Kurz entschlossen entwarf der Großherzog in einer Skizze das ‚Opel-Auge‘: In der Mitte den Opel-Schriftzug in laubbebänderter Einfassung mit – bei späteren Wiedergaben zuweilen fehlenden – zwei kleinen Dreiecken in den spitzen Winkeln des Schriftfeldes. Die Ausarbeitung erfolgte dann durch Be-



Abbildung 5

etriebsleiter Riedl im Werk, wobei ein junger Mann namens Karl Stief, der spätere Chefingenieur, assistierte."

Ungewöhnliche Darstellung

Abbildung 7 zeigt eine ganz ungewöhnliche und seltene Darstellung des Opel-Namens. Wir verdanken diese Reproduktion Eugen Holz, Opel-Händler in Neustadt an der Weinstraße. Seinen Angaben zufolge geht dieses Zeichen auf den Anfang der zwanziger Jahre zurück. Es gab – als Werbegeschenk – Anstecknadeln und Manschettenknöpfe mit diesem Motiv; ob es auch als Firmenemblem an Fahrzeugen Verwendung fand, ist dem

Abbildung 7



Abbildung 8



Abbildung 6

Verfasser nicht bekannt. In den dreißiger Jahren wurde dann das bis dahin vorherrschende „Opel-Auge“ durch den „Opel-Zeppelin“ (Abb. 8) beziehungsweise den „Opel-Blitz“ (Abb. 9) abgelöst. Letzterer ist ebenfalls heute noch unser Firmenzeichen, wenn auch in geänderter, stilisierter Form. Die jetzige Version (Abb. 11) wird im Betriebsmund auch

Abbildung 9



„aufgespießte Orange“ genannt. Im Stil entspricht dieses Zeichen ganz der nüchternen Sachlichkeit der Gegenwart.

Abbildung 10



Großes Preisausschreiben

Der Name „Opel-Blitz“ hat übrigens eine eigene Geschichte. Eines der ersten Opel-Niederräder der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hieß „Opel-Blitz“ (Abb. 10). Fast fünfzig Jahre später erhielten die Worte einen neuen Inhalt, als man im Jahre 1930 für den neuen Last-

wagen einen Namen suchte. Opel veranstaltete ein großes Preisausschreiben, bei dem ein Auto und einige Opel-Motorräder zu gewinnen waren. Aus dem ganzen damaligen deutschen Reich kamen über 1,5 Millionen (!) Vorschläge. Der erste Preis wurde dem Namen „Opel-Blitz“ zuerkannt. (In diesem Artikel konnten aus Platzgründen nicht alle Firmenzeichen, sondern nur die wichtigsten aufgeführt werden.)

OGR

Abbildung 11





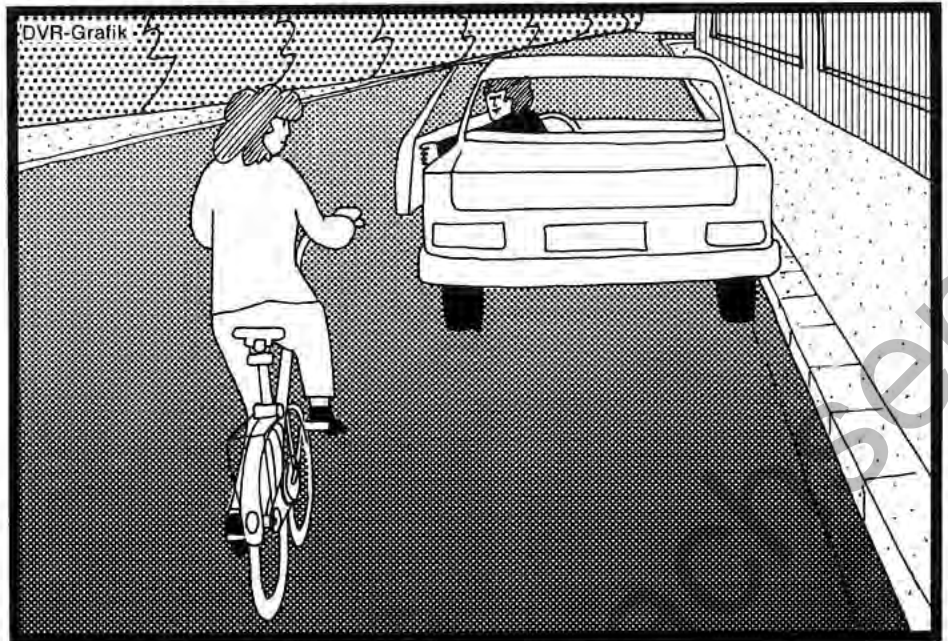
„Nur“ 0,3 Promille

Schon weit unter der 0,8-Promille-Grenze, von der an das Führen eines Kraftfahrzeuges automatisch zur Ordnungswidrigkeit wird, setzt sich ein Autofahrer im Zustand der sogenannten „bedingten“ Fahruntüchtigkeit hohen Strafen selbst dann aus, wenn überhaupt nichts passiert.

Diese „bedingte“ Fahruntüchtigkeit kann nach einer Entscheidung des Bundesgerichtshofes bereits bei 0,3 Promille vorliegen! Das Strafgesetzbuch droht für den Fall der von Alkohol verursachten Fahruntüchtigkeit, schon ohne Gefährdung von Menschen oder Sachen, Freiheitsentzug bis zu einem Jahr oder Geldstrafen sowie Führerscheinentzug an, während Freiheitsentzug bis zu fünf Jahren und Führerscheinentzug für den Fall alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit mit Gefährdung von Menschen und Sachen vorgesehen sind.

Wer nach Alkoholgenuß unsicher fährt – und sei es auch nur mit 0,3 Promille – kommt am Strafrichter nicht vorbei. Dies wiederum bedeutet für den Betroffenen durch den Eintrag in das Strafregister über Jahre hinweg, daß er vorbestraft ist. Es bedeutet darüber hinaus auf jeden Fall auch noch den Entzug des Führerscheins, eine oft als besonders hart empfundene Strafe. Bekanntlich kann der Führerschein frühestens nach sechs Monaten wieder neu beantragt werden, nicht selten

Zweiradfahrer haben keine Knautschzone ...



... deshalb besondere Sorgfalt beim Aussteigen

erhält ihn ein Verurteilter erst nach Jahren wieder und in gravierenden Fällen sogar überhaupt nicht mehr.

Weil schon ganz geringer Alkoholkonsum ausreicht, um Hemmungen abzubauen, zu

denen auch die guten Vorsätze zählen, es bei einem bestimmten Quantum zu belassen, muß sich der um seine „weiße Weste“ besorgte und verantwortungsbewußte Autofahrer stets vor Augen halten: Schon das zweite Glas kann zuviel sein!

Auf ältere Fußgänger achten!

Als der alte Mann mitten auf dem Zebrastreifen war, sprang die Ampel auf Rot. Er wurde unsicher und ängstlich. Da er glaubte, die andere Seite nicht mehr erreichen zu können, lief er jäh und blindlings zurück. Er prallte dabei gegen einen anfahrens Personenwagen und stürzte, kam jedoch glücklicherweise mit dem Schrecken davon. Der Personenwagenfahrer war von der plötzlichen Kehrtwendung des alten Mannes völlig überrascht worden. Doch nicht in allen Fällen läuft es so glimpflich ab. Ältere Menschen machen gerade beim Überqueren der Fahrbahn häufig Fehler.

Daher befinden sich unter ihnen besonders zahlreiche Opfer solcher tödlich verlaufenden Unfälle. Fachleute meinen, daß

hier weniger Unkenntnis der Verkehrsvorschriften im Spiele sei, sondern vor allem Unsicherheit und die Angst, den Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen zu sein. Sie empfinden das Überschreiten der Straße als eine Stresssituation. Daher setzen sie auch beispielsweise mehrmals zum Überqueren an und verunsichern dadurch die Autofahrer, die dann manchmal ärgerlich und unpartnerschaftlich reagieren. Auch sehen ältere Menschen oft starr geradeaus, wenn sie einen ungesicherten Übergang betreten, ohne auf den Verkehr zu achten. Selbst auf Zebrastreifen verhalten sie sich häufig zögernd, ängstlich und unsicher. Nicht selten tun sie aber einfach das gleiche wie andere Personen oder Gruppen, weil sie meinen, daß bei diesem „Ins-Schlepptau-Nehmen“ nichts passieren könne. Sie kompensieren aber auch manchmal ihre uneingestanden Angstgefühle mit besonders forschem Verhalten im Verkehr und gefährden dadurch sich und andere.

Die vernünftigen und verantwortungsbewußten Autofahrer sollten daher auf die „kopflösen“ Alten ein besonderes Auge haben. Auch in solchen Fällen wird partnerschaftliches Verhalten von ihnen gefordert. Auch die jüngeren und jüngsten unter ihnen werden einmal alt und können sich dann ebenso ängstlich und unsicher verhalten.

Ohne Worte



Werbekampagne des Vorschlagwesens

Wenn diese Ausgabe erscheint, ist mit der diesjährigen Jahresveranstaltung des Vorschlagwesens am 22. Mai bereits die Werbekampagne „Unsere Arbeit muß ok sein“ angelaufen. Alle Mitarbeiter sind inzwischen durch Anschläge und Rundschreiben über den Wettbewerb unterrichtet worden. Ziel der Aktion ist es, auch auf dem Weg über das Vorschlagwesen die Qualität unserer Fahrzeuge zu verbessern. Qualität nämlich ist eine Sache, die uns alle angeht. Die Erfolge der letzten Zeit zeigen, daß das Unternehmen den richtigen Weg eingeschlagen hat. Eine gute Qualität und ausgereifte Technik sind beste Garantie für zufriedene Kunden.

Qualität ist das Ergebnis vieler Faktoren. Jeder Mitarbeiter beeinflusst durch seinen persönlichen Einsatz am Arbeitsplatz und durch die Qualität seiner Arbeit das Ergebnis: Ein Auto ohne Mängel! Das Vorschlagwesen gibt unseren Mitarbeitern Gelegenheit, bei dieser Aufgabe mitzuwirken.

Vorschläge, die eine Qualitätsverbesserung betreffen, sind mit „QV-76“ zu kennzeichnen. Hinweise auf Fehler oder Mängel genügen jedoch nicht, es ist anzugeben, wodurch die Fehler und Mängel entstehen und wie sie beseitigt werden können. Die Vorschläge werden durch eine Sonderkommission bewertet. Und natürlich gibt es auch diesmal ein Werbegeschenk: Jeder Werksangehörige, der ab 1. Juni 1976 einen Verbesserungsvorschlag einreicht, erhält für den ersten eingehenden Vorschlag ein praktisches Gasfeuerzeug.

VV-Notizen

Eine Idee muß neu sein!

Im letzten Heft berichteten wir in den VV-Notizen, wann und wie lange ein Verbesserungsvorschlag geschützt ist.

Diesmal geht es um die Formulierung eines Vorschlages. Es genügt nämlich nicht nur, vage und allgemein anzudeuten, wo etwas verbessert werden kann; vielmehr ist eingehend und klar zu schildern, wie man sich die vorzuschlagende Verbesserung denkt. Auch muß der Gedanke neu sein.

Das heißt, er darf nicht in Form von Zeichnungen, Skizzen, Korrespondenzen, Werksaufträgen oder Besprechungsberichten bereits in den Fachbereichen vorliegen. Oft sind Einsender enttäuscht, wenn ihr Verbesserungsvorschlag mit dem Hinweis abgelehnt wird, daß er bereits im Unternehmen bekannt ist.

Außerdem kann es beispielsweise vorkommen, daß Mitarbeiter M. einen Vorschlag, bevor er ihn einreicht, mit einem Kollegen bespricht, der dann nichts Eiligeres zu tun hat, ihn selbst umgehend zu Papier zu bringen und als „seine“ Idee einzureichen. Geht dessen Vorschlag vorher ein, sind alle Beteuerungen, daß man doch zuerst auf diese Idee gekommen sei, zwecklos.

Darum der gute Rat, erst einen Vorschlag einreichen, bevor man mit anderen darüber spricht!

Wir gedenken

Rüsselsheim

Hans Horn, Rentner
geb. 2.2.94 gest. 13.3.76

Walter Kaps, Rentner
geb. 29.12.01 gest. 19.3.76

Richard Thiedemann, Rentner
geb. 26.9.97 gest. 25.3.76

Friedrich Koch, Rentner
geb. 10.10.99 gest. 27.3.76

Franz Leicher, Rentner
geb. 8.5.00 gest. 27.3.76

Wladimir Tabola, Rentner
geb. 14.3.92 gest. 27.3.76

Anton Knittel, Rentner
geb. 17.3.08 gest. 28.3.76

Peter Fornoff, Rentner
geb. 23.7.87 gest. 29.3.76

Friedr. Franzreb, Zentralplang.
geb. 7.11.25 gest. 30.3.76

Kurt Paiker, Rentner
geb. 21.1.12 gest. 30.3.76

Wilhelm Stein, Rentner
geb. 1.9.06 gest. 31.3.76

Michael Troglauer, Rentner
geb. 14.2.03 gest. 31.3.76

Eduard Delnef, Rentner
geb. 29.8.97 gest. 1.4.76

Josef Förster, Rentner
geb. 2.4.12 gest. 1.4.76

Adam Müller, Rentner
geb. 5.9.09 gest. 2.4.76

Michael Weber, Rentner
geb. 7.10.01 gest. 2.4.76

Stefan Brecht, Rentner
geb. 15.1.04 gest. 3.4.76

Erich Loseries, Rentner
geb. 21.5.18 gest. 4.4.76

Ludwig Nardelli, Rentner
geb. 27.7.06 gest. 5.4.76

Karl Rosenast, Rentner
geb. 7.4.07 gest. 5.4.76

Paul Peigney, Werkzeugbau
geb. 23.9.29 gest. 5.4.76

Adolf Hohenstein, Rentner
geb. 4.11.96 gest. 6.4.76

Adam Ackermann, Rentner
geb. 30.4.17 gest. 7.4.76

Johann Einsiedel, Rentner
geb. 29.7.00 gest. 8.4.76

Theodor Köhler, Rentner
geb. 4.6.03 gest. 8.4.76

Jakob Huf, Rentner
geb. 6.9.05 gest. 11.4.76

Robert Pfannenschmidt, Rentner
geb. 19.10.12 gest. 11.4.76

Ludwig Bechthold, Rentner
geb. 8.10.93 gest. 12.4.76

Johannes Herrmann, Rentner
geb. 6.3.04 gest. 13.4.76

Jakob Frühwein, Instandhaltung
geb. 30.8.22 gest. 14.4.76

Georg Philipps, Rentner
geb. 18.12.99 gest. 15.4.76

Karl Staf, Rentner
geb. 22.5.01 gest. 15.4.76

Josef Becker, PEK
geb. 6.6.22 gest. 16.4.76

Georg Thaler, Rentner
geb. 15.3.98 gest. 16.4.76

Martin Rendel, Rentner
geb. 20.1.84 gest. 17.4.76

Daniel J. Schäfer, Rentner
geb. 5.7.96 gest. 17.4.76

Fritz Rösner, Rentner
geb. 28.4.06 gest. 18.4.76

Ferdinand Ott, Rentner
geb. 29.8.04 gest. 19.4.76

Adolf Michel, Rentner
geb. 15.7.04 gest. 20.4.76

Paul Pulschke, Rentner
geb. 16.6.13 gest. 21.4.76

Werner Sambel, Rentner
geb. 5.9.21 gest. 22.4.76

Philipp Crönlein, Rentner
geb. 23.4.15 gest. 23.4.76

Willi Bleses, Rentner
geb. 24.10.04 gest. 24.4.76

Philipp Pflüger, Rentner
geb. 3.8.04 gest. 25.4.76

Herbert Schwitkowski, Schmiede
geb. 11.10.24 gest. 26.4.76

Gustav Hain, Rentner
geb. 9.9.96 gest. 27.4.76

Adam Gebhardt, Rentner
geb. 29.1.98 gest. 29.4.76

Willi Hochheimer, Rentner
geb. 23.11.04 gest. 29.4.76

Wilhelm Eckel, Rentner
geb. 20.1.95 gest. 1.5.76

Manfred Keller, PEK
geb. 7.6.48 gest. 1.5.76

Willi Michel, Rentner
geb. 17.6.10 gest. 1.5.76

Hans Haas, Rentner
geb. 6.12.04 gest. 2.5.76

Holger Kuhl, Motorenbau
geb. 19.10.55 gest. 2.5.76

Adam Vogt, Rentner
geb. 14.8.86 gest. 3.5.76

Johannes Faltermann, Rentner
geb. 13.7.99 gest. 4.5.76

Hans Biontino, Rentner
geb. 3.8.10 gest. 5.5.76

Wilhelm Kuckelkorn, Rentner
geb. 10.9.95 gest. 5.5.76

Bochum

Karl Pella, Karosseriebau
geb. 21.9.15 gest. 20.3.76

Paul Kemnitz, Preßwerk
geb. 29.6.15 gest. 31.3.76

Heinz Karpe, Karosseriebau
geb. 24.3.16 gest. 4.4.76

Arthur Martin, Härtereie
geb. 26.3.28 gest. 19.4.76



WERK BOCHUM

Kontakte wurden vertieft

Der Oberbürgermeister, die Fraktionsvorsitzenden der SPD und der CDU, die Mitglieder des Rates und die Dezernenten der Stadt Bochum in unserem Werk.

Über die allgemeine Situation der Automobilindustrie unter besonderer Berücksichtigung der Adam Opel AG und ihres Werkes Bochum orientierten sich Ende April Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck, die Fraktionsvorsitzenden Heinrich Hossiep (SPD) und Dr. H.G. Franke (CDU), Stadtdirektor Walter Stich in Vertretung des Oberstadtdirektors sowie die Dezernenten der Stadtverwaltung bei einem Besuch in unserem Bochumer Werk. Bei Gesprächen mit Vertretern der Unternehmensleitung und der Bochumer Werksleitung informierten sich die Gäste dabei über aktuelle Fragen, unter anderem aus den Bereichen Vertrieb, Personalpolitik und Ergonomie.

Breiten Raum nahm bei dem Besuch auch die eingehende Vorstellung der umfangreichen Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltproblemen ein. „Opel hat auch auf diesem Gebiet seit jeher seine Verantwortung als industrieller Mitbürger in einer großen Gemeinschaftsaufgabe gesehen“, erklärte in diesem Zusammenhang der Leiter des Werkes, Hans Gensert, „so daß wir viele dieser Maßnahmen zum

Teil schon vor gesetzlichen Auflagen verwirklicht haben und zum Teil diese Auflagen heute noch übertreffen.“ Bei einer Besichtigung konnten sich die Besucher von den Anstrengungen der Firma Opel auf dem Umweltsektor überzeugen. Anregungen zu neuen, weiteren Wegen der Zusammenarbeit zwischen Stadt und Werk ergaben sich bei einer abschließenden kurzen Diskussion, bei der auch persönliche Kontakte vertieft wurden.

Wenige Tage später weilten die Mitglieder des Rates der Stadt und Vertreter der Verwaltung – unter ihnen auch der neue Oberstadtdirektor H. Jahofer – zu einem Informationsbesuch in unserem Werk. Im Mittelpunkt dieses Besuches standen die Umweltschutzmaßnahmen, die seitens unseres Werkes in den vergangenen Jahren seit Bestehen getroffen wurden. Auch stadtplanerische Themen, die Auswirkungen auf die Werke haben, wurden in Einzelgesprächen erörtert. Die Gäste hatten im Rahmen des Besuches Gelegenheit, an Betriebsbesichtigungen in den Werken Bochum-Laer und Bochum-Langendreer teilzunehmen.

AUFNAHMEN LINKE LEISTE

Begrüßung des Oberbürgermeister H. Eikelbeck durch Gesamtwerksleiter F. Beckler. Dahinter W. Majer, PR.

Fertigungsleiter T. R. Faber gibt den Vertretern der Stadt Erklärungen am Werksmodell.

Vom Dach des Baus D 5 wurde das Immissionsgebiet Laerheide betrachtet. Mitte: Oberbürgermeister H. Eikelbeck, daneben die Vorstandsmitglieder F. Schwenger, Dr. W. Schlotfeldt und F. Beckler.

Die Besucher bei der Besichtigung der Nachverbrennungsanlagen für Ofenabluft im Bau D 4.

Die Ölwaassertrennanlage im Werk II gehörte auch zum Besichtigungsprogramm.



Die Vertreter der Stadt hören im Empfangsraum das Referat über Umweltschutzanlagen. Von links Oberstadtdirektor H. Jahofer, Fertigungsleiter T. R. Faber, Oberbürgermeister H. Eikelbeck, der Leiter des Werkes, H. Gensert.

An den Rand geschrieben

Im Speisesaal D 1 hatte ich vor ein paar Tagen beim Durchgehen auf den Tischen ein kleines Schildchen entdeckt. Die Essenteilnehmer wurden durch einen freundlichen Text gebeten, das benutzte Geschirr zusammenzustellen, damit die nachfolgenden Werksangehörigen einen sauberen Tisch vorfinden und den Küchenmädchen das Abräumen etwas erleichtert wird.

Gute Idee, fand ich. Warum hat man das nicht auch bei uns im Speiseraum D 4 so gemacht? Denn wenn man mal sieht, wie mancher von uns nach dem Essen seinen Platz verläßt, könnte man meinen, daß hier die „wilde Sau“ getanz hat, wie man so sagt. Ich bin von zu Haus' gewohnt, daß wir alle nach dem Essen den Tisch abräumen. Meine Conni würde mir schon eine Rechnung aufmachen, wenn ich da nicht mitziehen würde. Und warum soll man nicht auch im Betrieb etwas nett zueinander sein und sich helfen, wo es eben geht?

Was mich dann aber „auf die Palme“ gebracht hat, war eine Schmiererei auf einem Schildchen. Da hatte doch jemand unter den „freundlichen Text“, daß man den Küchenmädchen die Arbeit erleichtern könne, geschrieben: „Und wer erleichtert uns die Arbeit?“ Was soll man dazu sagen? Ich würde fast wetten, daß diese Frage von einem Mitmenschen stammt, der sich ständig von seinen Kolleginnen und Kollegen bedienen läßt, selbst aber zu einer Gegenleistung nicht bereit ist.

Schade, Kollege, ich kenn' dich nicht, sonst würde ich dir mal zeigen, wer dir hilft. Ich kenne etliche, die es mit einer Selbstverständlichkeit tun. So können wir uns das Leben etwas erleichtern. Ich bin überzeugt, ich steh' mit meiner Meinung nicht allein da. Euer Hennes.



Informationsveranstaltung zum Wettbewerb „Schüler experimentieren“

Anstelle des in den Vorjahren in unserem Bochumer Werk durchgeführten Regionalwettbewerbs „Schüler experimentieren“, fand kürzlich eine Informationstagung zum Wettbewerb statt. Diese Einrichtung ist die Juniorenausgabe von „Jugend forscht“, ein Förderungswerk des „Stern“, der Industrie und der Bundesregierung. Die Patenschaft für diese Veranstaltung hatte unser Werk übernommen. Nachdem die Resonanz in den Schulen leider erstaunlich gering war, sollte die Informationstagung weiteres Interesse wecken. Aus diesem Grunde wurden 35 Realschulen, Oberschulen und Gymnasien und damit etwa 120 Lehrpersonen eingeladen; zum ersten Mal auch die Bochumer Berufs-, Berufsfach- und Fachschulen.

Es wurden insgesamt 12 Arbeiten, mit denen Wettbewerbsteilnehmer aus anderen Wettbewerben als Regionalsieger hervorgegangen sind, ausgestellt. Darunter auch der im vergangenen Jahr zu Ruhm gekommene Bundessieger der Bochumer Goetheschule. Die Themen: „Die Beein-

flussung des Zuckergehaltes von Brechbohnen durch Unkrautbekämpfungsmittel“, „Untersuchungen schädlicher Stoffe im Zigarettenrauch“, „Kristallstrukturanalyse“, „Vogelbetrachtungen im Oberbergischen Kreis“, „Verhaltensforschungen von Elstern“ u.a.

Die aktiven Teilnehmer und auch die Lehrer hatten Gelegenheit, an Werksführungen teilzunehmen. Die Lehrer wurden von Studiendirektor W. Heckmann – Regionalwettbewerbsleiter – über die Bedeutung und Ziele von „Jugend forscht“ und „Schüler experimentieren“ informiert. Die ausgestellten Arbeiten boten den Schülern gute Vergleichsmöglichkeiten und den Pädagogen praktische Anregungen. Zum Schluß wurde die geleistete Arbeit der Schüler mit einem Anerkennungsgeschenk belohnt. Bleibt zu hoffen, daß sich durch diese Informations- und Werbeveranstaltung im nächsten Jahr mehr Teilnehmer finden werden. Auf dem Bild eine der Siegergruppen, die an der Informationsveranstaltung in unserem Werk teilgenommen haben.

Auslandskrankenscheine

Bochumer Werksangehörige, die Mitglied unserer Betriebskrankenkasse sind und beabsichtigen, ihren Urlaub während der Werksferien im Ausland zu verbringen, brauchen in diesem Jahr nicht mehr persönlich zur Krankenkasse zu kommen, um sich die erforderliche Anspruchsbescheinigung für ärztliche Behandlung im Ausland ausstellen zu lassen.

Jede Abteilung hält bis zum 3. Juli 1976 Anforderungslisten bereit, in die

die erforderlichen Daten einzutragen sind. Die Bescheinigungen können für folgende Länder angefordert werden: Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Portugal, Rumänien, Spanien, Türkei.

Die Ausgabe der Anspruchsbescheinigungen für ärztliche Behandlung im Ausland erfolgt über die Abteilungen.

In wenigen Zeilen

Am 6. und 7. Mai fanden jeweils im Werk I und Werk II Schwerbehinderten-Versammlungen statt.

Über das Ergebnis der Jugendvertreterwahl berichten wir in unserer nächsten Ausgabe.

Die Blutspende-Aktion findet in der Zeit vom 6. bis 10. September 1976 statt. Meldekarten liegen in Kürze an den Portalen aus. Sie müssen bis spätestens zum 20.8.1976 bei den Vorgesetzten abgegeben werden. Die genauen Termine werden allen Spendern mitgeteilt.



Gesprächsrunde mit Ausbildern und Betriebsrat im großen Tagungsraum.

Die Sache macht sich bezahlt

Zwei Werkwochen für Auszubildende im „Haus Bockholt“

Bevor die Auszubildenden unseres Bochumer Werkes die „Lehrzeit“ beenden, führt die Abteilung Berufsausbildung für die jungen Mitarbeiter sogenannte gesellschaftspolitische Bildungswochen durch; ähnlich verfahren auch andere größere Unternehmen im Ruhrgebiet. Neben dem Gemeinschaftsleben soll in diesen Jugend-Werkwochen den Teilnehmern Gelegenheit gegeben werden, sich mit politischen, gesellschaftlichen, betrieblichen und persönlichen Fragen auseinanderzusetzen und sie zu diskutieren.

Im Monat April haben zwei solcher Bildungswochen stattgefunden. Tagungsstätte war das „Haus Bockholt“ in Allagen, unweit vom Möhnesee, früher Jagdhaus einer Bochumer Familie, dann Landesforstschule, 1965 Kauf durch die Erzdiözese Paderborn, seit 1975 Außenstelle der „Kommende“, des Sozialinstituts des

Erzbistums Paderborn. In Händen dieser Einrichtung lag auch die Tagungsleitung.

Insgesamt haben an den beiden Werkwochen 42 Auszubildende unseres Werkes teilgenommen. Ein Blick in das Programm der Tagung läßt erkennen, daß neben der zur Verfügung stehenden Freizeit die verschiedensten Themen – auch „heiße Eisen“ – zur Sprache kamen. Zur täglichen Pflichtübung gehörte Zeitunglesen. Erstaunlich dabei, was man aus einer Zeitungsmeldung alles herauslesen kann. Die großen Themen: Soziales Verhalten, Jugendarbeitslosigkeit, Jugendkriminalität, Berufsbildungsgesetz, Drogen und Alkohol, Gewalttätigkeit der Jugend, Nachrichten und Informationen in der Presse, Freiheit.

Der Auftakt der Woche begann mit einem Rollenspiel, das man in Bild und Ton

aufgezeichnet hat. Das Haus verfügt über eine solche Anlage. An einem Vormittag fand ein Gespräch mit Vertretern der Abteilung Berufsausbildung und des Betriebsrates statt. Am Ende stand Tagungskritik auf dem Programm.

Das Haus bot alle Voraussetzungen, um die Veranstaltung mit Erfolg durchführen zu können. Helle und freundliche Tagungsräume mit allem technischen Komfort, eine gute Küche, Fernsehraum, gemütlicher Bierkeller mit Kamin, ruhige Lage, Sportplatz und Hallenbad in der Nähe, Wald, Wanderwege. Leitung und Tagungsleitung zeigten Geschick beim Umgang mit den Jugendlichen. Insgesamt Zufriedenheit auf allen Seiten. Der Ausspruch eines Teilnehmers „Die Sache macht sich bezahlt“ innerhalb eines Gespräches unterstreicht diese Feststellung.

In der Tagungsstätte „Haus Bockholt“ im Rahmen der Werkwochen für Auszubildende wurde viel und hart diskutiert.



Neue Impulse

Opel-Händler besuchen
Verkaufszone West
im Werk III

Zu einem „Tag der offenen Tür“ trafen sich Ende April die 170 der Verkaufszone West der Adam Opel AG angeschlossenen Händler in Bochum. Das Büro dieser Verkaufszone war im Dezember vergangenen Jahres bekanntlich von Düsseldorf zu uns ins Werk III (Bochum-Langendreer) verlegt worden. Durch diese enge Verbindung mit dem Werk ist eine noch effektivere Arbeit möglich geworden. Die Gäste wurden von G. Hehner, Verkaufsleiter Deutschland, begrüßt und über die aktuelle Situation im Verkauf informiert. Anschließend konnten sie nicht nur die neuen – und jetzt größeren – Zonenbüros besichtigen, sondern auch das vor zwei Jahren in Betrieb genommene Hochregal-Ersatzteilelager, das in seiner Technik in Europa nicht übertroffen wird. Nach dem Besuch konnte die Zonenleitung, gleichsam Mittler zwischen Werk und Händlerschaft, eine neuerliche Vertiefung der Kontakte zwischen ihren Mitarbeitern und den Händlern sowie auch eine Reihe neuer Impulse verbuchen, die letztlich auch dem Kunden zugute kommen.

AUFNAHMEN

Nach der Begrüßung und Information im Zonenbüro hatten die Händler Gelegenheit, in kleinen Gruppen das Zentral-Ersatzteilelager zu besichtigen (oben).

Besonderes Interesse fand bei der Besichtigung das Hochregallager. Am Modell wurde den Gästen Größe und Arbeitsweise des Lagers erklärt (unten).



Asyl für Meisen

Ein Mitarbeiter der Bochumer Betriebskrankenkasse traute seinen Augen nicht: Im BKK-Briefkasten am Portal I lagen neben Zetteln und Briefen Heu und Moos. Einige Papierstücke waren sogar leicht zerfetzt. Ein Schabernack? Die Männer der Werkswache wußten mehr. Sie haben Vögel beobachtet, die in den Briefkasten hineingeschlüpft sind. Ein Wachmann teilte uns daraufhin fachkun-

dig mit: Im BKK-Briefkasten hier am Portal nistet ein Meisenpärchen. Das wäre doch was für die „Opel Post“. Selbst das Verkleben des Einwurfschlitzes konnte die Vögel nicht davon abbringen, in dem Briefkasten ihr Nest zu bauen. Sie entfernten den Klebstreifen einfach. Die Männer im grünen Rock gaben nach. Sie hatten Mitleid mit dem „jungen Paar“.

Sie hefteten einen Zettel an den Kasten (Bild) und ließen einen Meter weiter einen neuen BKK-Kasten anbringen.

Auch in solchen Dingen: Die Werkswache – Freund und Helfer . . .!



Ende des Bochum-Teils



WERK KAISERSLAUTERN

1276 - 1976: 700 JAHRE KAISERSLAUTERN

Vom Königshof zur Industriestadt

Beim Ausheben der Baugrube unseres heutigen Rathauses wurden Streufunde gemacht, die darauf schließen lassen, daß bereits Ansiedlungen von der Jungsteinzeit bis in die Eisenzeit, also in der zweiten Hälfte des 3. Jahrhunderts v. Chr., bestanden haben. Wenn auch das Wald- und Sumpfgelände um Lautern damals nur sehr dünn besiedelt war und in den Kriegsstürmen der Völkerwanderungszeit wohl ganz verödete, so haben doch sicher die Römer ihre Straßen hier durch Wachposten gesichert.

Vor allem Reisestützpunkt

Erst nach der Landnahme der Franken, als der riesige Forst zu beiden Seiten der Lauter als „Reichsland“ in den Besitz des fränkischen Königshauses gelangte, begann eine kontinuierliche Siedlung in Lautern. Alle bisherigen Anzeichen lassen darauf schließen, daß die Lauter im 6. Jahrhundert ihren Namen erhielt. Gleichzeitig errichteten die damaligen Besitzer, die Frankenkönige, auf dem heute noch so bezeichneten „Altenhof“ einen Königshof. Dieser Königshof war vor allem ein

Reisestützpunkt an der damals schon wichtigen Ost-West-Straße. Im Lorscher Reichsurbar ist das königliche Hofgut Luthra erstmals zu Beginn des 9. Jahrhunderts erwähnt. Die erste urkundliche Nennung erfolgte durch Karl den Dicken im Jahre 882.

Siedler wurden angelockt

Durch diesen Königshof wurden einige Siedler angelockt, doch der Grund zur Entwicklung eines städtischen Gemeinwesens ergab sich erst, als Kaiser Friedrich I. Barbarossa daranging, durch die Anlage eines festen Burgkranzes das Land militärisch zu sichern. In den Jahren 1152/60 errichtete er die Kaiserpfalz, deren herrliche Lage in fisch- und wildreicher Gegend noch lange Zeit rühmend gepriesen wurde. Der große Holzreichtum förderte die Handwerkszweige der Küfer, Zimmerleute und Schreiner, während die umfangreiche Schafzucht die Entstehung der Wollenweberzunft begünstigte. Auch die Leinenweber bildeten eine geachtete Zunft; Lauterer Tuch wurde sehr geschätzt. Hervorzuheben sind auch die

Lauer oder Lohgerber, die ihre Werkstätten am Flußufer hatten.

1276 Stadterhebung

Da sich das Gemeinwesen nach 1160 so gut entwickelte, wurde Lautern am 18. August 1276 durch Rudolf von Habsburg zur Reichstadt mit den Rechten von Speyer erhoben. Durch diese Stadterhebung wurden die damaligen Bewohner aus dem Verband der Leibeigenen entlassen. Es gab jetzt eine bürgerliche Selbstverwaltung mit dem Ratsbürgermeister und den Ratsherren. Mit dem Ausgang des 13. Jahrhunderts trat das Reichsgut an der Lauter immer mehr in den Schatten. Ab 1322 wurde die Stadt trotz aller Proteste an verschiedene Fürsten verpfändet. In der Verpfändungsurkunde Ludwigs des Bayern von 1322 erschien erstmals der Name Kaiserslautern, während die lateinische Vorform Lutra imperialis bereits 1237 angewandt worden war.

„Der Jäger aus Kurpfalz“

In der Folgezeit geschah nichts besonders Erwähnenswertes. Pfalzgraf Johann Casimir, dem Lautern von 1570 bis 1592

So sah der Kupferstecher Merian Kaiserslautern im Jahre 1619.



gehörte, residierte von 1576 bis 1583 hier und baute neben der Kaiserpfalz ein großes Renaissanceschloß, das heute noch bei offiziellen Anlässen der Stadt als „Gute Stubb“ dient. Da der Pfalzgraf in den riesigen Wäldern Kaiserslauterns den Freuden der Jagd nachging, sahen viele in ihm das Urbild des „Jägers aus Kurpfalz“. – Im Zuge des Merkantilismus des ausgehenden 18. Jahrhunderts entwickelte sich unter Kurfürst Karl Theodor aus der „Physikalisch-ökonomischen und Bienengesellschaft“ des Apothekers Johann Riem 1774 die Kameral-Hohe-Schule, die als erste und einzige ihrer Art in Europa aus dieser Zeit bekannt ist. An ihr lehrten unter anderem so bekannte Gelehrte wie Georg Adolf Succow und Johann Heinrich Jung-Stilling. 1784 wurde sie nach Heidelberg verlegt, wo aus ihr die erste national-ökonomische Fakultät entstand.



Beiname „Barbarossastadt“

In den folgenden Jahren gehörte Kaiserslautern als Bezirksstadt zum französischen Departement Mont-Tonnère, 1816 kam es mit der linksrheinischen Pfalz nach Bayern. Anlässlich einer Feier zur Grundsteinlegung der Fruchthalle, die zur Durchführung von Fruchtmärkten innerhalb der Pfalz erbaut wurde, prägte König Ludwig I. von Bayern den Beinamen „Barbarossastadt“. Heute noch dient die Fruchthalle der Stadt als Konzertsaal. 1848/49 wurde die kaum erbaute Fruchthalle zum Mittelpunkt der revolutionären Bewegung der Pfalz und beherbergte im Mai/Juni 1849 die demokratische provisorische Regierung der Pfalz. Im 19. Jahrhundert entwickelte sich die Stadt zu einem bedeutenden Industriezentrum. Dieser Aufschwung wurde durch die Zerstörung während des ersten Weltkrieges gehemmt.



Die Luftaufnahme oben zeigt den Kern der Stadt und die Randgebiete (Freigegeb.d. Regierungs-Präsidenten Nord-Wttb. Lizenz Nr. 9/35 109). – Darunter die Reste des einstigen Renaissanceschlusses des Pfalzgrafen Johann Casimir.

Grundlage des Wiederaufbaus

Im zweiten Weltkrieg ereignete sich die größte Katastrophe der Stadt. 1944 wurden durch schwere Luftangriffe die Hälfte der Wohngebäude und 58 Fabriken beziehungsweise öffentliche Gebäude zerstört, etwa 600 Einwohner fanden den Tod. Nach der kampflosen Übergabe der Stadt am 20.3.1945 waren noch 44.000 Einwohner der ehemals 66.000 Bürger von Kaiserslautern in der Stadt verblieben. Nach Einnahme der Stadt setzte schon bald eine freiwillige Schutträumung ein, die die Grundlage für den Wiederaufbau schuf. 1950 war die Einwohnerzahl wieder auf 62.000 angewachsen. Die wichtige strategische Lage der Stadt an der Ost-West-Autobahn leitete 1951 eine neue Entwicklungsphase ein. Der Ausbau zu einem Nato-Stützpunkt mit umfangreichen Militäranlagen bewirkte ein rasches Wachstum der Stadt. Die Zahl der Bevölkerung stieg von 70.000 (1951) auf 75.000 (1953), 82.000 (1954), 95.000 (1957); heute beträgt sie 104.000.

„Dritte Opel-Stadt“

Der Wiederaufbau machte seit 1951 überraschende Fortschritte. Neue Wohnhäuser, verschiedene Stadtrandsiedlungen, große Geschäfts- und Warenhäuser wuchsen empor und verwandelten das Gesicht der Stadt. Der Verkehr nahm gewaltige Ausmaße an und zwang zu besonderen Maßnahmen. Kaiserslautern war auf dem Weg zur Großstadt. Viele neue Betriebe siedelten sich nun hier an.

So wurde im Jahre 1964/65 mit dem Bau unseres Werkes begonnen, und Kaiserslautern wurde damit zur dritten Opel-Stadt. Schon bald war das neue Werk für die Stadt ein nicht mehr wegzudenkender Wirtschaftsfaktor. Opel ist heute der größte Gewerbesteuerzahler der Stadt. Im Zuge der Eingemeindungen war es dann 1969 endlich soweit: Kaiserslautern wurde Großstadt und stellt heute mit 47 Industriebetrieben, dem Sitz des Pfalztheaters und der Pfälzischen Philharmonie den wirtschaftlichen und kulturellen Mittelpunkt der Westpfalz dar. Weit über die Grenzen der Pfalz und Deutschlands

hinaus ist Kaiserslautern bekannt geworden durch die Erfolge des 1. FC Kaiserslautern.

„Im Westen was Neues“

1970 kam zu den bereits bestehenden 7 großen Gymnasien, den Fachhochschulen und der Meisterschule die naturwissenschaftlich-technische Universität, die nach Aufnahme ihres Lehrbetriebes jetzt einen guten „Tabellenplatz“ unter den jungen deutschen Pionier-Universitäten besitzt. Wenn wir nun das 700jährige Stadtjubiläum vom 22. Mai bis zum 7. Juni 1976 feiern, können wir auf die Geschichte unserer Stadt stolz sein. Es ist schon beachtlich, was sich aus dem ehemals sumpfigen Waldgebiet in 700 Jahren entwickelt hat. So wurde aus kleinsten Anfängen auf historischem Boden eine Großstadt mit dem Slogan „Im Westen was Neues!“ – Beim Festzug anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten am 22. Mai wirkte auch eine Opel-Gruppe mit, angeführt vom Werksorchester, danach Fahrräder und Oldtimer aus der Frühzeit der Opelfertigung sowie Modelle der jetzigen Produktion.



Ideen machen sich bezahlt

Formulare,
Formulare...

KREDITIERT

Teil-Nr.: _____

Stückzahl: _____

Datum: _____ Fr. Sp. No.

Inspektor: _____

Opel Form 16081-4 ADAM OPEL Aktiengesellschaft

KREDITIERT

Teil-Nr.: _____

Stückzahl: _____

Datum: _____ Fr. Sp. No.

Inspektor: _____

Opel Form 16081-4 ADAM OPEL Aktiengesellschaft

Klagen über den „Papierkrieg“, über überflüssige Formulare sind nicht neu. Doch ganz ohne Formulare geht es nicht, wohl aber manchmal darum, wie man ihre Größe und Zahl reduzieren kann. Gefragt sind daher alle Mitarbeiter, die bei ihrer Arbeit mit Formularen zu tun haben: Können bestehende Formulare zusammengelegt oder vereinfacht werden? Gestatten der Aufbau und die Form eine schnelle und einfache Bearbeitung? Ist bei Mehrfachsätzen die Anzahl der Blätter unbedingt notwendig? Ist der Formuldurchlauf (Arbeitsablauf) sinnvoll, ohne Umwege und Überschneidungen? Gibt es überflüssige oder nur gelegentlich benutzte Formulare? Kann ein preisgünstigeres Material (Papier) verwendet werden? Solche Fragen können, wie jüngst wieder im Werk Kaiserslautern, ihre fruchtbaren Wirkungen haben. Dort wurde die Kreditierkarte mit der Opel-Form-Nr. 16 086-4 in der Größe 215 x 100 mm hergestellt (oberes Bild). Auf Grund eines angenommenen Verbesserungsvorschlages wurde die Kreditierkarte verkleinert und auf eine Größe von 150 x 100 mm gebracht (Bild unten). Damit ist bewiesen, daß auch im Formularwesen Vereinfachungen möglich sind. Das Ziel muß sein: So viele Formulare wie nötig, so wenig Formulare wie möglich!