

WICHTIGE FRAGE

Welche Antriebsart?

Auf einer Pressekonferenz in München referierte kürzlich Dipl. Ingenieur Edwin S. Kiefer, PEK, über das Thema „Antrieb“. Hier ein Auszug:

Die Frage Vorder- oder Hinterrad-antrieb ist letzten Endes eine Frage der Straßen, die man befährt. Nach unseren Erfahrungen bewerten die meisten Autokäufer allerdings das Raumargument besonders hoch, und daraus folgt sicherlich, daß bei kleineren Autos der platzsparende und relativ große Innenräume erlaubende Frontantrieb bevorzugt wird. Bei kleinen Fahrzeugen wiegt dieser Raumgewinn eben viel höher als bei Wagen mit ohnehin viel Raumangebot. Bei solchen Autos besteht keine technische Notwendigkeit für den Frontantrieb, und deswegen bauen wir bei Opel Fahrzeuge mit beiden Konzepten.

Thema „Allrad-Antrieb“

Zum Thema Allrad-Antrieb: wir sind der Meinung, daß solche Fahrzeuge natürlich erhebliche Vorzüge haben in schwierigem Gelände, im Gebirge, bei Schlamm, Schnee und Glatteis. Wir glauben aber, daß eine Allrad-Euphorie genauso wenig berechtigt ist, wie die inzwischen abgeklungene Vorderradantrieb-Euphorie. Vierradgetriebene Autos sind teurer, schwerer, brauchen mehr Kraftstoff und können ihre Fahrer durch ihre hervorragende Traktion natürlich auch in einer

Sicherheit wiegen, die im Grenzreich der Fortbewegung bei einem allradgetriebenen Fahrzeug oftmals ein sehr plötzliches Ende nimmt.

Neuartiges Sperrdifferential

Wir haben in unserem Testpark eine ganze Reihe von vierradgetriebenen Versuchsaufbauten, aber unser Eindruck ist, daß dem Normalfahrer langfristig mit einem optimierten Zweiradantrieb besser gedient ist. Beispielsweise mit einem neuartigen Sperrdifferential, das seinen Sperrwert automatisch den Fahrbahnverhältnissen anpaßt und im Extremfall nahezu 100 Prozent Sperrung erreicht, ohne daß dabei das Fahrverhalten im Normalbetrieb beeinträchtigt würde. Dieses Sperrdifferential mit der Opel-Projektbezeichnung „Fluid Lock“ besteht aus einem Mehrscheibenrotor und einem Gegengehäuse, das — mit der Füllmasse Silikonöl arbeitend — einen Kupplungseffekt bewirkt.

Konzept im Test

Wir testen dieses Konzept zur Zeit sowohl in Front- als auch in Heckantriebswagen und sind zuversichtlich, daß wir mit dieser Technologie das Winterfahrverhalten von konventionell zweiradgetriebenen Wagen erheblich verbessern können, ohne daß wir dabei unsere Fahrzeuge technisch komplizieren, verteuern oder verbrauchsungünstiger machen ...



Herrn
Hellm. Clauss
Presseabteilung

Urlaub mit dem Auto — so heißt das Motto für die meisten unter den reisefreudigen Bundesbürgern. Der eigene Pkw ist an keinen Fahrplan gebunden und erschließt auch vor Ort die schönsten Perspektiven. Die ersten Urlauber, vor allem die ohne schulpflichtige Kinder, starteten jetzt bereits — hier mit einem Rekord Berlina. Der Schnappschuß hat Cefalu auf Sizilien eingefangen. Mehr über das Thema Urlaub in der nächsten Ausgabe in der Rubrik „Urlaubsmagazin“.

SEIT 1898

20 Millionen Opel

Vor 85 Jahren, 1898, begann die Firma mit dem Bau von Automobilen, jetzt, am 25. Mai, lief der 20 Millionste Opel vom Band. Aus diesem Anlaß veröffentlichen wir auf Seite 3 den Artikel über die Anfänge des Opel-Automobilbaues Anno dazumal. In der nächsten Ausgabe folgt der Bericht über den Ablauf des Jubiläumswagens vom Endmontageband unseres Rüsselsheimer Werkes im Rahmen einer Feierstunde, an der zahlreiche Ehrengäste teilnahmen.

Neue Opel-Filme

Für unsere Filmfreunde stehen wieder zwei neue Opel-Filme bereit. Der Film „Planta de Figueruelas“ zeigt die einzelnen Phasen der Entstehung des Werkes bei Saragossa, hat eine Laufzeit von 22 Minuten und ist in Super 8 Magnetton erhältlich.

Der Sportfilm „Die Entscheidung“ bringt den Höhepunkt der vorjährigen Rallye-Saison: die „Rallye Elfenbeinküste“. Er hat eine Länge von 12 Minuten und kann als Super 8 Film oder Videokassette entliehen werden.

Die Ausleihstellen sind wie üblich in Rüsselsheim die beiden Werkbüchereien, in Bochum und Kaiserslautern die Sozialabteilungen.

AUFSICHTSRATSWAHL 1983

Letzter Akt in der PEK

Der letzte Akt der Aufsichtsratswahl 1983 war am 19. April im Speisesaal der PEK. 293 Wahlmänner aus dem gesamten Unternehmen wählten an diesem Tag die zehn Vertreter der Arbeitnehmer im neuen Opel-Aufsichtsrat, der demnächst zu seiner konstituierenden Sitzung zusammentritt. Die Portraits der Gewählten mit Angaben zur Person findet der Leser auf Seite 2 dieser Ausgabe, dazu einen allgemeinen Bericht zur Wahl. Auf dem Bild unten übergibt der Vorsitzende des Hauptwahlvorstandes, Hans Smander, einem der Wahlmänner, Valentin Bauschbach, Rüsselsheim, die Wahlunterlagen. Das Wirken von Hans Smander, der auch diesmal wieder für einen reibungslosen Ablauf der Aufsichtsratswahl verantwortlich war und Ende Juni in den Ruhestand tritt, würdigen wir in einer Portraitstudie auf Seite 7.



Die erste Jubilarfeier in diesem Jahr war am 30. April in der Mainzer Rheingoldhalle. Rund 700 Jubilare, dazu Ehepartner und Gäste, insgesamt 1.500 Teilnehmer, füllten den großen Saal. Das Bild — aus einem ungewohnten Blickwinkel aufgenommen — wurde während der Rede des Betriebsratsvorsitzenden Richard Heller gemacht. (Bericht auf Seite 6.)

5-Gang-Getriebe für alle Ascona

Seit Ende April ist das 5-Gang-Getriebe für den Ascona auch in Verbindung mit dem 1,3 N-OHC- und dem 1,3 S-OHC-Motor als Sonderausstattung verfügbar. Die unverbindliche Preisempfehlung einschließlich Mehrwertsteuer beträgt DM 286,— und ist, verglichen mit den Hauptwettbewerbern, absolut konkurrenzlos. Die Vorteile des auf Drehzahlreduzierung ausgelegten 5-Gang-Getriebes sind hauptsächlich reduzierter Kraftstoffverbrauch, niedriger Geräuschpegel und geringerer Verschleiß.

AUF SICHTSRATSWAHL '83

Die Wahlmännerversammlung

Kurz vor Druckbeginn der letzten Ausgabe der Werkzeugzeitung wurde das Ergebnis der Aufsichtsratswahl vom 19. April bekannt, so daß wir die Namen der gewählten Vertreter der Arbeitnehmerseite einschließlich des leitenden Angestellten noch kurzfristig veröffentlichen konnten. Auf dieser Seite nun – wie angekündigt – die Portraits der Aufsichtsräte, von denen sechs neu in dieses Gremium einziehen.

Die Amtszeit der jetzt gewählten Aufsichtsratsmitglieder beginnt mit der Beendigung der im Juni '83 stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung und dauert fünf Jahre. Über die konstituierende Sitzung des neuen Aufsichtsrates werden wir zu einem späteren Zeitpunkt berichten und dann den gesamten Aufsichtsrat, also auch die Vertreter der Arbeitgeberseite, im Bild vorstellen.

ANTEILMÄSSIG

Die Wahl am 19. April war bekanntlich eine Wahlmännerversammlung. Die 293 Wahlmänner aus dem gesamten Unternehmen repräsentierten anteilmäßig die in der Firma vertretenen Gruppen: Arbeiter, Angestellte und leitende Angestellte. Die Wahl verlief ordnungsgemäß und ohne besondere Vorkommnisse. Die gesetzlich vorgeschriebene Einspruchsfrist ist Anfang Mai abgelaufen



Wahlmännerversammlung '83: Auf dem Bildausschnitt ein Teil der 293 Wahlmänner im Speisesaal der PEK.



Der Wahlvorstand, der die Wahl zum neuen Opel-Aufsichtsrat am 19. April durch die 293 Wahlmänner leitete. Von links Günter Wittmann (Rüsselsheim), Hans Jürgen Karas (Bochum), Hans Jürgen Westphal (Kaiserslautern), Manfred Henrich, stellvertretender Vorsitzender, Hans Smander, Vorsitzender des Wahlvorstandes, Manfred Marquardt, Schriftführer, sowie Heinz Stauder (alle Rüsselsheim). Am Nebentisch (rechts) die Wahlhelfer Anton Kloos, Hans Jürgen Kugies und Helmut Dorn.

– das Kapitel Aufsichtsratswahl '83 damit endgültig beendet.

MITTLERSTELLUNG

Und hier noch einmal kurz etwas zu Aufgaben und Befugnissen dieses Gremiums: Der Aufsichtsrat einer Aktiengesellschaft nimmt zwischen dem Anteilseigner (Geldgeber) und dem Vorstand, der die Geschäfte leitet, eine Art Mittlerstellung ein. Wie die Bezeichnung schon andeutet, ist es die grundlegende Funktion des Aufsichtsrates, den Vorstand zu beaufsichtigen und auch zu beraten. Das Aktiengesetz beschreibt diese Funktion genauer, indem es dem Aufsichtsrat die Befugnis einräumt, die Vorstandsmit-

glieder zu ernennen, sich vom Vorstand regelmäßig oder auch in Einzelfällen Bericht erstatten zu lassen und bei der finanziellen Rechnungslegung nach Beendigung des Geschäftsjahres – dem Jahresabschluß – prüfend mitzuwirken.

ZUSAMMENSETZUNG

Diese Befugnisse des Aufsichtsrates sind durch die Mitbestimmungsgesetzgebung nicht geändert worden. Während ursprünglich der Aufsichtsrat ein Organ war, das allein aus Anteilseigner-Vertretern bestand, ist die Zusammensetzung zuletzt im Jahre 1976 durch das Mitbestimmungsgesetz, das seit Juli 1978 gilt, geändert worden.

Im Aufsichtsrat fungiert heute eine gleiche Anzahl von Anteilseigner- und Arbeitnehmer-Vertretern, und zwar bei Opel je 10, entsprechend der Größe der Unternehmensbelegschaft. Der Anteilseignerseite steht aber für den Fall einer „Blockabstimmung“, das heißt bei einem Ergebnis 50 : 50, eine weitere Stimme zu, die der Aufsichtsratsvorsitzende, ein Anteilseigner-Vertreter, ausüben kann. Während die Anteilseigner-Vertreter durch unsere Aktionärin, die General Motors Corporation, ernannt werden, beruht die Mitwirkung der Arbeitnehmer-Vertreter auf Wahlen, wie sie jetzt wieder im April für den neu zu bildenden Aufsichtsrat stattgefunden haben. Rd.

Die Arbeitnehmervertreter im neuen Aufsichtsrat



Rudolf Hahn
56 Jahre, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates, Mitglied des Betriebsausschusses; Rüsselsheim.



Richard Heller
49 Jahre, Vorsitzender des Betriebsrates; Rüsselsheim.



Rudolf Müller
44 Jahre, Stellv. Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates und des Betriebsrates; Rüsselsheim.



Manfred Happe
44 Jahre, Vorsitzender der Vertrauenskörperlleitung der IG-Metall; Bochum



Peter Labenberg
44 Jahre, Mitglied des Betriebsrates und Betriebsausschusses; Bochum.



Paul Schleicher
49 Jahre, Mitglied des Betriebsrates und Betriebsausschusses; Kaiserslautern



Adolf Kilbert
46 Jahre, Leiter der Abteilung Personal, Budget u. Verwaltung, PEK; Rüsselsheim.



Günter Eßing
51 Jahre, Gewerkschaftssekretär beim Vorstand der IG-Metall; Frankfurt.



Prof. Dr. Michael Kittner
41 Jahre, Justitiar der IG-Metall, Professor für Wirtschafts-, Arbeits- und Sozialrecht an der Gesamthochschule Kassel.



Dr. Heribert Kohl
42 Jahre, Wissenschaftlicher Mitarbeiter der Hans-Böckler-Stiftung; Düsseldorf.

20 MILLIONEN OPEL-WAGEN

Angefangen hat es 1898

Als einer der hervorragenden Pioniere des Automobils stand neben Benz und Daimler ein Mann, von dem heute nur noch selten die Rede ist: Friedrich Lutzmann. Wie Adam Opels Vater war auch er gelernter Schlosser. Der gebürtige Dessauer muß ein Meister seines Handwerks

gewesen sein, sonst hätte er schwerlich die Bestellung zum Hof-Mechaniker des Großherzogs von Sachsen-Anhalt erhalten. Was Lutzmann an Ingenieurwissen fehlte, ersetzte er durch Begeisterung und handwerkliches Können. In der Tat: Er war ein Meister von altem Schrot und Korn.



Beginn vor 85 Jahren: der erste Opel, ein Patent-Motorwagen, System Lutzmann. Jetzt, am 25. Mai, ist der 20millionste Opel gebaut worden. (Bericht über die Feier in der nächsten Ausgabe.)

Erfolgreiche Probefahrten

Die Probefahrten mit einem von ihm gebauten Auto verliefen so erfolgreich, daß Friedrich Lutzmann vom Schlosser zum großherzoglichen Hof-Wagenbauer erhoben wurde. 1895 gründete er die Anhaltische Motorwagenfabrik. Zu dem Ruf der Lutzmann-Wagen trug ihr Erfolg bei einer Veranstaltung bei, die wahrscheinlich die erste Automobilkonkurrenz in Deutschland gewesen ist. Sie fand am 30. September 1897 statt und wurde vom Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein veranstaltet, der als erster Automobilclub gerade erst in Berlin gegründet worden war. Die Veranstaltung schloß eine Ausstellung und einen international besetzten Fahrwettbewerb ein.

Beste Wertung

Ein Lutzmann erreichte nach dem Urteil der Preisrichter die beste Wertung — ein Ergebnis, das von zwei offiziellen Beobachtern mit Interesse registriert wurde: den zwei ältesten Opel-Brüdern. Obwohl Mutter Sophie an den neuartigen Motorwagen kaum stärker interessiert war als vorher Vater Adam, witterten die Opel-Söhne in

den pferdelosen Vehikeln ein Objekt, das sehr wohl in der Lage sein könnte, ihr Geschäft entscheidend zu beleben, das damals nach dem Zusammenbruch des überzogenen Fahrradmarktes schwierig zu werden drohte.

Ab nach Rüsselsheim

Unmittelbar nach der Sportveranstaltung reisten die beiden Opel-Brüder nach Dessau, um Lutzmanns dortigen Betrieb zu besichtigen und mit ihm Verhandlungen über eine zukünftige Zusammenarbeit aufzunehmen. Sie einigten sich bald: Lutzmann baute seine Maschinen und Vorrichtungen in Dessau ab und verlegte den Betrieb mitsamt den meisten seiner Mitarbeiter nach Rüsselsheim. Im Spätjahr 1898 nahm die Motorwagen-Abteilung, streng getrennt vom übrigen Opel-Betrieb, die Arbeit auf. Die Opels erhofften von Lutzmann die Entwicklung geeigneter Fahrzeuge und die Leitung der neuen Abteilung in ihrem Unternehmen.

Zunächst 11 Wagen

Lutzmann schuf mit seinen Helfern ein neues Modell, dessen Konstruktion allerdings auf der des Vorgän-

gers aufbaute, doch es war niedriger und weniger reich verziert, als die in Dessau gebauten Autos. Es nannte sich „Opel-Patent-Motorwagen, System Lutzmann“. 1899 kamen die ersten Opel-Autos zum Verkauf; als Geburtsjahr der Automobilfabrikation des Unternehmens darf aber 1898 gelten. Auf hölzernen Montageböcken wurden seinerzeit die ersten Opel-Wagen zusammgebaut: Teil um Teil, in einer kleinen Montagehalle, die mehr einer Werkstatt glich. Es waren ganze elf Automobile im ersten vollen Produktionsjahr 1899.

Inzwischen 20 Millionen

An die oben kurz geschilderten Anfänge im Jahre 1898 wird man erinnert anlässlich des Ablaufs des 20millionsten Opel-Wagens jetzt am 25. Mai vom Rüsselsheimer Endmontageband mit viel Prominenz, Ansprachen, Einlagen des Werksorchesters, Oldtimern der jeweiligen Produktionsepochen — alles von Funk und Fernsehen aufgezeichnet. Aus redaktionellen beziehungsweise zeitlichen Gründen können wir — wie auf der Titelseite schon angedeutet — über dieses wichtige Ereignis ausführlich erst in der nächsten Ausgabe berichten.

Rallye-Manta 400 im Einsatz

Mit der Präsentation von 20 einsatzfertigen Rallyeversionen des Manta 400 vollzog die Firma den letzten Schritt zur Gruppe-B-Homologation des Ascona 400-Nachfolgers im internationalen Rallyesport. Unser neues Rallyeinstrument gab sein internationales Debut anlässlich der Korsika-Rallye (fünfter Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft vom 5. — 8. Mai 1983). In Deutschland war der Wagen erstmals bei der Metz-Rallye in Nürnberg (13. — 15. Mai 1983) im Einsatz.

Basis des neuen Rallyeaautos ist die sportliche Version des Manta GTE, der Manta 400, der neben dem 2,4 Liter-Sechszehnmotormotor (106 kW/144 PS) bereits über leistungsangepaßte Fahrwerksmodifikationen und Kotflügelverbreiterungen verfügt, die die Verwendung von bis zu zehn Zoll breiten Leichtmetallfelgen ermöglichen.

So ist der Rallye-Manta optisch kaum vom Serienpendant zu unterscheiden. Für die spezifischen Anforderungen im nationalen und internationalen Motorsport wurde der neue Manta — basierend auf den Erfahrungen mit dem erfolgreichen Ascona 400 — in mehreren Punkten umgerüstet. Wichtigste Merkmale: weniger Gewicht, mehr Leistung.

Das Resultat dieser Modifikationen zeigt sich in einem deutlich besseren Fahrverhalten und höheren Leistungswerten im Vergleich zum Ascona 400, der mit seinem Sieg bei der Safari-Rallye einen „Abschied nach Maß“ feiern konnte. Der neue Manta 400 beschleunigt in nur 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h (Ascona: 7,0 Sekunden) und erreicht je nach Übersetzung eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 225 km/h.



Auf dem Bild die Rallye-Version des Manta 400. Er ist 80 Kilogramm leichter als der Ascona, 15 PS stärker (275 PS) und beschleunigt in 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Sein internationales Debüt gab er bei der Korsika-Rallye Anfang Mai, sein deutsches bei der Metz-Rallye vor wenigen Tagen.



Auch in diesem Jahr wieder ein erster Preis beim Bundeswettbewerb „Jugend forscht“ für drei Rüsselsheimer Azubis: Rüdiger Wlach, Stefan Flörshäuser und Rainer Herbert (von links) wurden Bundessieger im Fachgebiet „Arbeitswelt“. (Zum Bericht auf dieser Seite.)

nutzung der Schleifscheibe den Anschlag mechanisch nachstellt, so daß der Sicherheitsabstand immer die erforderlichen 1-3 Millimeter hat. In der Laudatio heißt es dazu: „... besonders zu werten ist dabei die eingehende Analyse der verschiedenen Aspekte des Problems sowie der systematischen Suche und Erprobung der zu verwendenden Materialien und der entsprechenden konstruktiven Lösung...“.

Die Siegerehrung nahm die Bundesministerin für Bildung und Wissenschaft, Dr. Dorothee Wilms, vor. In ihrer Festansprache betonte sie, daß die Anerkennung besonderer Leistungen nicht nur der Bestätigung und Entfaltung des einzelnen jungen Menschen diene, sondern sie im Ergebnis unserer gesamten Gesellschaft nütze, die ihren Platz im internationalen Wettbewerb nur durch immer neue Anstrengungen und Spitzenleistungen werde behaupten können...“

Ähnlich äußerte sich Bundeskanzler Helmut Kohl, der die Erstplatzierten der verschiedenen Experimentiergruppen, darunter auch unsere drei Sieger, am 11. Mai im Bundeskanzleramt empfing, ihnen herzliche Glückwünsche aussprach und dabei auch beste Wünsche für die Zukunft übermittelte.

Nach ihrer Rückkehr gratulierte im Rahmen eines kleinen Empfanges am 20. Mai Generaldirektor Ferdinand Beickler den Preisträgern und sprach ihnen seine persönliche Anerkennung aus. Jeder erhielt ein Erinnerungsgeschenk, außerdem fahren die Sieger auf Einladung der Firma eine Woche nach München, wo auch ein Besuch des Deutschen Museums vorgesehen ist, für unsere jungen „Erfinder“ natürlich ein besonders interessanter Programmpunkt.

Diese zwei Leistungen hintereinander sollten auch für andere junge Leute unseres Unternehmens Ansporn sein.

WETTBEWERB „JUGEND FORSCHT“

Wieder wurden Rüsselsheimer Auszubildende Bundessieger

Das Daumendrücken, das wir Ihnen im Bericht über ihre Landesmeisterschaft im Wettbewerb „Jugend forscht“ für die Bundesausscheidung in Bitburg/Eifel ankündigten, hat geholfen: die Azubis Rainer Herbert, Stefan Flörshäuser und Rüdiger Wlach wurden jetzt Bundessieger im Fachgebiet „Arbeitswelt“. Herzlichen Glückwunsch!

„Daß wir mit unsere Arbeit den ersten Preis machen würden, hätten wir nicht gedacht“, meinten die drei Preisträger, „denn wir hatten gegen eine zahlreiche und qualifizierte Konkurrenz anzutreten; um so glücklicher sind wir, daß wir es geschafft haben!“

Im vergangenen Jahr waren es in der gleichen Sparte die Rüsselsheimer Azubis Wolfgang Ewald, Norbert Brosch und Thomas Heinz, die mit ihrer „Schutzvorrichtung zur Verhütung von Verbrennungen an LötKolben“ den Bundeswettbewerb gewannen.

Unsere Sieger beteiligten sich an dem diesjährigen Wettbewerb mit der Konstruktion eines „automatisch verstellbaren Schleifbockanschlages“, der zum einen die tägliche praktische Arbeit erleichtert, zum anderen aber auch die Arbeitssicherheit wesentlich erhöht. „Clou“ ihrer neuen Vorrichtung ist eine einfache Feder, die bei Ab-

BO Meldungen und Berichte aus dem Werk Bochum



Der Jubiläumswagen und seine Vorgänger von 1936 und 1962 umringt von Werksangehörigen.

Ein großer Tag für unser Werk Bochum...

14. April 1983, 10.28 Uhr. Am Endmontageband unseres Bochumer Werkes ist allerhand los: Eine Bergmannskapelle macht Musik, Scheinwerfer sind auf Vorhänge gerichtet, die das Band verdecken, ein Absperrseil ist gezogen, Fotografen und Fernsehleute suchen sich einen günstigen Platz, die letzten Gäste kommen...

10.30 Uhr: Die Pausensirene ertönt, Mitarbeiter der Endmontage strömen zusammen. Links und rechts am Endmontageband hebt sich der Vorhang. Ein Ur-Kadett, Baujahr 1936, und ein Kadett, Baujahr 1962, fahren vor. Werksleiter Walter Pihan geht zum Mikrofon, begrüßt Gäste und Mitarbeiter; unter ihnen Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck: Ein Produktionsjubiläum steht unmittelbar bevor. Die große Schrift über dem Band verrät es. W. Pihan gibt einen geschichtlichen Rückblick:

1936 – vor 47 Jahren – ist der erste Kadett in Rüsselsheim gebaut worden. Durch politische Wirren wurde 1940 die Produktion gestoppt. 1947 gibt es wieder einen Kadett, allerdings in Moskau. Opel mußte sämtliche Fertigungseinrichtungen des Kadett als Reparationen den Sowjets übergeben. Der

Kadett heißt jetzt Moskwitsch. 1962, nach dem Neubau des Werkes Bochum gibt es einen völlig neuen Opel-Kadett. Wo früher Kohle gefördert wurde, werden jetzt Autos gebaut. Die Bergbaustadt Bochum wird Autostadt. Seitdem sind wieder 21 Jahre vergangen. 18.351 Mitarbeiter produzieren jetzt täglich 1.132 fahrfertige Autos. Der 14. April wird zu einem Meilenstein in der Geschichte unseres Werkes. Der 5millionste Opel verläßt das Endmontageband.

W. Pihan: „Daß unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihrer ganz individuellen Leistung dazu beigetragen haben, dieses Bochumer Werk zu einem der wichtigsten Eckpfeiler in der europäischen Opel-Organisation zu machen, dafür möchte ich Ihnen meinen persönlichen Dank und meine Anerkennung aussprechen.“

Anläßlich des Produktionsjubiläums soll ein Fahrzeug der Kadett-Baureihe einem guten Zweck zugeführt werden. Der Verein „Familien- und Krankenpflege e.V. Bochum“ wird es für seine Aufgaben erhalten.

10.37 Uhr: Der große Augenblick ist gekommen. Der Vorhang öffnet sich. Der 5millionste – ein roter Kadett

GTE, – der zugleich der 1,5millionste frontgetriebene Kadett der aktuellen Serie ist, rollt heran. Werksleiter W. Pihan und der Betriebsratsvorsitzende G. Perschke steigen ein, fahren ein Stückchen. Sie schütteln sich die Hände. Die Musik spielt. Die Anwesenden applaudieren. Die Fotografen und das Fernsehen sind in Aktion. Dann erfolgt die symbolische Übergabe des Fahrzeugs an Pfarrer Volker Harlan und Frau Anita Graumann. Ein übergroßer Autoschlüssel wird überreicht. Erneuter Applaus.

Betriebsratsvorsitzender G. Perschke spricht. Er hat früher als Bergmann an derselben Stelle gearbeitet, wo er jetzt steht, allerdings 850 m tief unter der Erde. – Oberbürgermeister Heinz Eikelbeck überbringt die Grüße und Wünsche der Stadt.

Punkt 11.00 Uhr ertönt wieder die Sirene. Die Bänder laufen an. Die Festversammlung löst sich auf. Die Vertreter von Presse, Funk und Fernsehen sind noch zu einem Pressegespräch eingeladen. Hans-Wilhelm Gäb, Direktor für Öffentlichkeitsarbeit und Vorstandsmitglied, ist anwesend, gibt einen kurzen Bericht und beantwortet zahlreiche Fragen.



Werksleiter W. Pihan.



Betriebsratsvorsitzender G. Perschke.



Oberbürgermeister H. Eikelbeck.

In wenigen Zeilen

Das Sportfest der Auszubildenden ist für Freitag, den 1. Juli 1983, geplant. Die Abteilung Berufsausbildung hat mit den Vorbereitungen begonnen.

Mit dem Betriebsrat wurde vereinbart, daß auf der Basis des Spruches der Einigungsstelle vom 12.10. 1981 nunmehr die Pflicht zum An- und Abstemeln für Lohnempfänger versuchsweise für ein Jahr ausgesetzt wird. Versuchszeitraum ist die Zeit vom 1. April 1983 bis zum 31. März 1984. Die Pflicht zum An- und Abstemeln entfällt bei betriebsüblichem Schichtbeginn beziehungsweise bei betriebsüblichem Schichtende. (Weitere Einzelheiten können den Werksanschlagen entnommen werden.)

Eine Gruppe Bochumer Meister, die 1965/66 in Rüsselsheim an einem Meisterlehrgang teilgenommen hat, traf sich kürzlich zu einem Wiedersehen. Von 22 Teilnehmern sind heute noch 18 bei Opel. Bei dem Treffen wurden Begebenheiten aus der Vergangenheit lebendig. Die Meisterrunde will sich jetzt in kürzeren Abständen treffen. Es soll nicht wieder 17 Jahre dauern.

Das Angebot an Informationsfilmen im Super 8-Format und Video-Kassetten konnte wieder erweitert werden: Ein Film mit dem Titel „Planta de Figueruelas“ handelt vom neuen Automobilwerk in Saragossa; der zweite Streifen schildert die Rallye Elfenbeinküste (Betamax, VHS, Video 2000). Interessenten wenden sich an die Sozialabteilung, Bau D 8, Zimmer 21, Telefon 2646 und 3187.

Der Motor-Sport-Club Ruhrblitz e.V. führte am 1. Mai auf den Parkplätzen am Tor 1 seinen 19. ADAC-Ruhrslalom durch. Am 29. April fand in unserem Werk der Landeswettbewerb der Schülerlotsen statt. Über beide Veranstaltungen berichten wir in unserer nächsten Ausgabe.

Laufen ist Trumpf

Mitarbeiter unseres Werkes gründeten vor einigen Jahren eine Laufgemeinschaft. Der Verein nennt sich „LG Opelener 1981 e.V.“. Vorsitzender und „Motor“ der Gemeinschaft ist das Betriebsratsmitglied Herbert Hahn. Die Mitglieder treffen sich zum wöchentlichen Training und nehmen an Läufen befreundeter Vereine teil. Urkunden und Preise, die in einem Schaukasten im Empfangsraum D 1 ausgestellt sind, zeugen davon, daß man nicht untätig gewesen ist.

Am 10. April 1983 war für die Laufgemeinschaft ein großer Tag. Es fand der erste Bochumer Halbmarathon und 10-Kilometer-Lauf statt. Monatlang dauerten die umfangreichen Vorbereitungen. Am Tage selbst lief alles wie am Schnürchen. Nur ein Computer, der die Ergebnisse zu verarbeiten hatte, machte nicht wie geplant mit, was die Siegerehrung beeinträchtigte.

Start und Ziel waren auf dem Parkplatz am Tor 1 in Bochum-Laer. Es haben sich 784 Läufer und 127 Wanderer an der Veranstaltung beteiligt. Der Organisationsstab hatte sein Domizil im Empfangsraum D 1. Hier fand auch die Siegerehrung statt. Betriebsratsvorsitzender Günter Perschke fand für Teilnehmer und Organisatoren die richtigen Dankesworte. Den Preis der Stadt Bochum hat Bürgermeister Norbert Withoit überbracht. Werksleiter Walter Pihan stiftete die Opel-Pokale für die besten Mannschaften und Sieger im Halbmarathon.



Während der Ansprache von Werksleiter W. Pihan.



Bergknappen spielen den Jubiläumsmarsch.



Schlüsselübergabe an den Verein „Familien- und Krankenpflege“.



Das abschließende Pressegespräch.

KL Meldungen und Berichte aus dem Werk Kaiserslautern

Im Schatten der Produktion

Eine Firma, ob groß oder klein, lebt letztlich immer von ihren gefertigten und verkauften Erzeugnissen. Eine Art ständiges Schattendasein gegenüber der Produktion führen deshalb meistens die sogenannten unproduktiven Abteilungen. Doch was wäre die schönste und modernste Produktionsstätte ohne Disposition, Material, Transporteinrichtungen, Hilfsmittel und dergleichen mehr? Sie könnte vermutlich nicht oder aber nur begrenzt etwas produzieren. Aus diesem Grunde hier ein kleiner Einblick in drei von vielen unproduktiven und doch für uns alle wichtigen Bereiche des Werkes Kaiserslautern: den Materialeingang, den Rückversand und die Schrottverwertung.

Die Abteilung Materialeingang ist die zentrale Erfassungsstelle für alle in unserem Werk per Bahn, Lkw, Post und Expressgut eingehenden produktiven und unproduktiven Materialien. Sie ist verantwortlich für die ordnungsgemäße Entladung und Auslieferung

für die Aufrechterhaltung der Produktion monatlich benötigt, hier einige Zahlen aus dem Bericht vom Monat März 1983: 2.982 Transporteinheiten (Waggon und Lkw) transportierten 38.047 t Material in unser Werk, davon entfielen auf den pro-



Alle eingehenden Sendungen werden — wie hier auf unserem Bild durch Mitarbeiter E. Sauer — auf eventuelle Beschädigungen und auf Vollständigkeit überprüft.

der Materialien an die betroffenen Abladestellen. Neben der reinen Entladetätigkeit kommt der Bearbeitung der Frachtpapiere besondere Bedeutung zu. Um unser Unternehmen vor finanziellen Verlusten zu bewahren, ist es besonders wichtig, daß die Sendungen anhand der Lieferpapiere auf Vollständigkeit überprüft werden. Eventuell festgestellte Mengendifferenzen oder Materialbeschädigungen werden auf den Frachtunterlagen vermerkt und von dem jeweiligen Frachtführer durch Unterschrift bestätigt. Nur so bleiben unsere Regressansprüche gewahrt.

Riesige Mengen an Material

Um einmal zu verdeutlichen, wieviel Material ein Werk unserer Größenord-

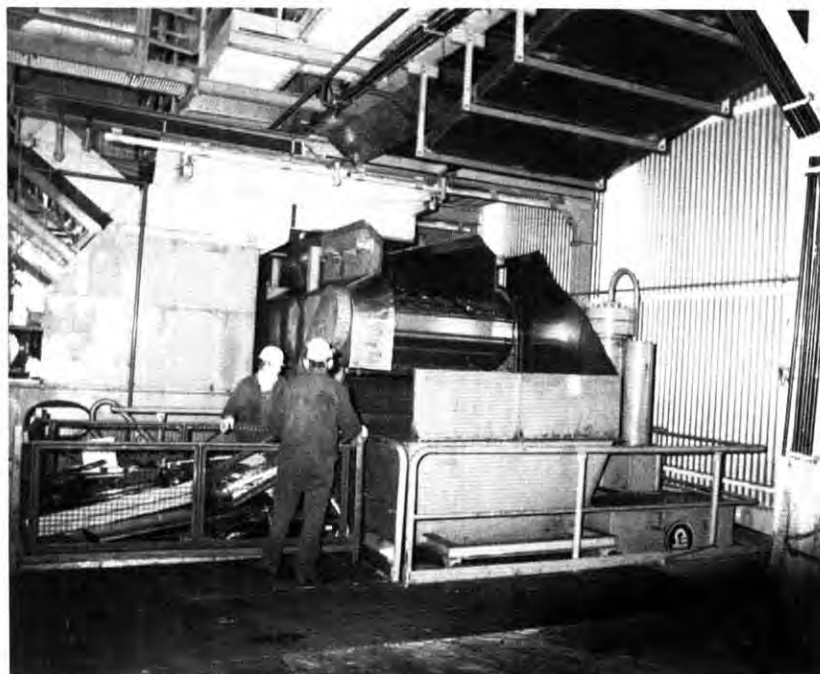
duktiven Bereich allein 26.385 t. Der Eingang an Post-, Expressgut und Frachtgutsendungen belief sich auf ca. 12 t. Die zunehmende Verflechtung mit dem europäischen Markt schlägt sich auch bei uns nieder; so mußten im Berichtszeitraum 200 Zollsendungen aus den verschiedensten Ländern bearbeitet werden.

Eigene Transportbehälter

Das Unternehmen stellt vielen seiner Lieferanten opeleigene Transportbehälter und teilegebundene Spezialeinrichtungen für die Anlieferung von produktiven Materialien zur Verfügung. Diese Verpackungshilfsmittel werden nach ihrer Entleerung in der Produktion der Abteilung Leergutbehandlung und Rückversand überstellt. Hier werden



Meister F. Umlauf und Mitarbeiter H. Ruby beim Verladen von Leergut, das an den Lieferanten zurückgeht.



Die Mitarbeiter D. und H. Hertzler bestücken die Paketieranlage mit Ausschussteilen aus dem Preßwerk.

diese Behälter sortiert und bis zur weiteren Disposition zwischengelagert. Nach einem bestimmten Verteilerschlüssel werden täglich etwa 10 Lastzüge beziehungsweise Waggonen mit Leergut beladen, um die Lieferanten (ca. 200) mit den benötigten Leergütern zu versorgen. Analog hierzu wird mit den Emballagen verfahren, die uns die Lieferanten leihweise zur Verfügung gestellt haben.

Umgehende Rückführung

Die Abteilung Leergutbehandlung und Rückversand sortiert diese Fässer, Kisten u.s.w. nach Lieferantenzugehörigkeit und ist in Verbindung mit der Verkehrsabteilung für die umgehende Rückführung derselben verantwortlich. In den Verantwortungsbereich dieser Abteilung fallen auch die

fähigen Schrottabfälle im gesamten Werksbereich in Anspruch. Materialien in diesem Sinne sind solche, die durch Werkstoffbearbeitung sowohl in produktiven wie unproduktiven Abteilungen anfallen sowie Hilfsmaterialien, Betriebsmaterialien und Anlagegüter, welche für Opel nicht mehr brauchbar, anderweitig aber wiederverwendbar sind. Für die Sortierung, Erfassung, Aufbereitung und Verladung der etwa 55 verschiedenen Schrott-Abfallarten ist die MPK-Materialabteilung-Schrottverwertung zuständig. Der Abtransport des Schrottes vom Entstehungsort erfolgt sowohl manuell, das heißt durch Schleppzüge in Kipploren und Behältern, als auch vollautomatisch durch Unterflurbänder über die einzelnen Aufbereitungsanlagen, wie Paketierpressen und Späneanlagen, direkt ver-



Bestandsaufnahme der Leergutbehälter durch Mitarbeiter W. Lang.

Verpackung beziehungsweise der Versand von Sonderverkäufen an andere Firmen, beanstandeter, produktiver und unproduktiver Materialien, die nicht unseren Liefervorschriften entsprechen und deshalb an die Hersteller zurückgeschickt werden müssen sowie Betriebseinrichtungen, die zur Reparatur an die Hersteller gegeben werden. Dazu kommen Kleinsendungen an die Zweigwerke, ebenfalls Sendungen, die irrtümlich in Kaiserslautern eingegangen sind und nicht für unser Werk bestimmt sind. Im Monat März 1983 wurden über 400 dieser Sendungen abgefertigt.

Die Schrottverwertung

Einen großen Aufwand nimmt die Entsorgung der wiederverwendungs-

sandbereit in die ständig bereitstehenden Waggonen.

6.500 Tonnen Schrott

An der Paketierpresse zum Beispiel wird der tägliche Presswerkabfall zu Paketen von etwa 200 – 250 kg im Drei-Schichtbetrieb verarbeitet; durchschnittlich im Monat ca. 4.600 t, was etwa 180 Waggonen entspricht. Der nicht automatisch entsorgte und aufbereitete Schrott wird nach Arten getrennt und bis zum Verkauf in einer Schrotthalde gelagert. Die Verladung erfolgt hier mittels Krananlage größtenteils in Waggonen. Täglich müssen hier etwa 4 bis 5 Waggonen beladen werden. Der durchschnittliche Schrottanfall liegt im Monat total bei etwa 6.500 Tonnen.

ABSCHLUSSPRÜFUNG

Beachtliche Ergebnisse

In der diesjährigen Abschlußprüfung erzielten die Auszubildenden des Werkes Kaiserslautern wieder beachtliche Ergebnisse. Von den 36 Prüfungsteilnehmern erreichten allein 17 sowohl in der Fertigkeit- als auch in der Kenntnisprüfung die Note „gut“. Andreas Westrich und Michael Lenhart beendeten mit den hervorragenden Noten „sehr gut/gut“ ihre Ausbildung zum Facharbeiter. Als Anerkennung für die guten Ergebnisse wurde ihnen ein Buchgeschenk überreicht. Eine besondere Auszeichnung erfuhr Gunter Paul: Aufgrund seines Prüfungser-



Mit den Noten „sehr gut/sehr gut“ war er der „Beste“ der kürzlichen Abschlußprüfung im Werk Kaiserslautern: der frischgebackene Energieanlagen-Elektroniker Gunter Paul, hier im Rechneraum des Motorenbaues. Seine Leistung wurde belohnt mit einer einwöchigen Teilnahme am Kerschenssteiner-Kolleg im Deutschen Museum in München.

gebnisses „sehr gut/sehr gut“ in der Sparte Energieanlagen-Elektroniker belohnte ihn das Unternehmen mit einer einwöchigen Teilnahme am Kerschenssteiner-Kolleg im Deutschen Museum in München.

Im Rahmen der Abschlußveranstaltung besuchten alle Teilnehmer die Pfalz-galerie in Kaiserslautern. Im Anschluß daran beglückwünschte Fertigungsleiter E. Hofmann, der Leiter der Personal- und Sozialabteilung, K.-E. Happel, sowie der Vorsitzende des Ausschusses für Aus- und Weiterbildung, W. Balzer, während einer kleinen Feier die Jung-facharbeiter zu ihren guten Ergebnissen. Alle Jungfacharbeiter wurden in ein Arbeitsverhältnis übernommen.

OKB

Leasing Erfolg

Ein ungewöhnliches Wachstum beim privaten Auto-Leasing und der Finanzierung von Fahrzeugen verzeichnete die Opel-Kreditbank GmbH 1982. Der Bestand an Leasing-Fahrzeugen hat sich nach Mitteilung des Unternehmens von 8.000 im Jahre 1981 auf 24.000 im vergangenen Jahr verdreifacht. Der gesamte Kreditumsatz betrug 4,02 Milliarden Mark und stieg damit gegenüber 1981 um 907 Millionen. Die Bilanzsumme stieg um 41,9 Prozent auf 1,6 Milliarden Mark.

Rü Meldungen und Berichte aus dem Werk Rüsselsheim

DER GROSSE TAG DER JUBILARE

„Leistung wieder eine Tugend“

Flatternde Opel-Banner vor der Mainzer Rheingoldhalle, Opel-Fahnen und festliche Dekoration im großen Saal, von Spots angestrahlte Blumenarrangements auf der Bühne – alles äußere Zeichen für einen besonderen Tag. Und es war auch kein Tag wie jeder andere, dieser 30. April, der Ehrentag der Jubilare: 700 aus Rüsselsheim, drei aus Kaiserslautern – mit Ehepartnern, Vorgesetzten und Gästen 1.500 Teilnehmer der ersten Jubilarfeier in diesem Jahr. Unter den Gästen der Oberbürgermeister von Rüsselsheim, Norbert Winterstein, der Bürgermeister von Mainz, Karl Delorme, Vertreter der Presse, Vorstands- und Betriebsratsmitglieder. Zum Auftakt und Abschluß des akademischen Teils zündende Melodien des Werksorchesters unter Leitung von Vinzenz Christ, im Mittelpunkt die Ansprachen, danach das gemeinsame Abendessen, musikalisch umrahmt von der Unterhaltungsgruppe unter Leitung von Jakob Schultheis. Dann trat die Big-Band des Werksorchesters in Aktion; von Programmeinlagen unterbrochen, spielte sie auf zum Tanz in den Mai. Moderatorin war diesmal Ingrid Thalheimer, Personal- und Sozialwesen.

In den Ansprachen spiegelte sich das Werksgeschehen der letzten Jahrzehnte. Dank und Anerkennung standen im Vordergrund, wenn auch die Akzente von den drei Rednern verschieden gesetzt wurden. Hier Auszüge:

Ihre Treue, Ihre Anstrengung und Ihre langjährige Leistung... Dies heute herauszustellen, ist mir ein besonderes Anliegen. Man kann mit Fug und Recht sagen: Sie haben sich um Opel verdient gemacht!"



Am Rednerpult aufgenommen: Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, Betriebsratsvorsitzender Richard Heller und Jubilarsprecher Alois Marx.

Um Opel verdient gemacht

Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt erinnerte an den eigentlichen Jubiläumstag der Jubilare, an dem man, teils schon Wochen zurückliegend, in einer kleinen Feierstunde Diplom, Ehrennadel und das Geldgeschenk erhalten und abends in kleinem Kreis gefeiert habe. „Heute nun haben wir uns hier in der Rheingoldhalle zur großen Gemeinschaftsfeier der Jubilare zusammengefunden, die in unserem Unternehmen schon Tradition hat. 1956 war die erste dieser Veranstaltungen – damals noch in der Rüsselsheimer Stadthalle. Inzwischen mußten wir – wegen der immer größer werdenden Zahl der Jubilare und der mit eingeladenen Ehepartner – in diese große Halle umziehen. Geblieben aber ist der Sinn dieser Feier, nämlich Ihnen, meine lieben Jubilarinnen und Jubilare, zu danken, zu danken für

Dr. Schlotfeldt betonte, daß angesichts der Probleme und Aufgaben in Staat und Wirtschaft Leistung wieder zu einer Tugend würde. „Es rückt immer mehr in das Bewußtsein der Bevölkerung zurück, daß es ohne Leistung, ohne Anstrengung und ohne Verzicht nicht geht, es sei denn um den Preis der Rückentwicklung.“ Der Redner dankte auch den Ehepartnern, meist den Frauen der Jubilare, wie auch später der Betriebsratsvorsitzende Richard Heller und Jubilarsprecher Alois Marx. „Zu Hause in der Familie sind unsere Frauen das belebende Element und für unser berufliches Leben der ruhende Pol. Ihre Unterstützung, Anteilnahme und Freundschaft sind wichtige Voraussetzungen für uns, um im oft harten Existenzkampf bestehen und durchhalten zu können. Im Namen aller hier anwesenden Männer möchte ich Ihnen, meine Damen, dafür



Erinnerungsfoto der Jubilare mit 40jähriger Werkzugehörigkeit. Zwischen ihnen der Rüsselsheimer Oberbürgermeister Norbert Winterstein, der Mainzer Bürgermeister Karl Delorme, Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt und Betriebsratsvorsitzender Richard Heller.



Mit 1.500 Personen war die Rheingoldhalle bis auf den letzten Platz besetzt. In der Mitte die große Tanzfläche. Auf der Bühne das Werksorchester unter Leitung von Vinzenz Christ.

danken. Auch wenn wir es nicht immer aussprechen, wir brauchen Sie, wir alle hier im Saal brauchen Ihre Hilfe und Ihre Fürsorge.“

„Wir müssen investieren“

Der Rückblick in die Vergangenheit streifte die Eintrittszeit der Jubilare vor 40 oder 25 Jahren. Seinerzeit habe der Krieg auf seinem Höhepunkt gestanden, die Schlacht um Stalingrad erbittert getobt, es sei der Anfang vom Ende gewesen. – Die Jubilare mit 25jähriger Werkzugehörigkeit hätten den Beginn der Expansion erlebt, selbst an den großen Werkserweiterungen mitgearbeitet, die Grundlage für die heutige Stellung der Firma gewesen seien. Ohne diese Investitionen wären wir auf dem Stand der 50er Jahre stehengeblieben, die Firma im Strudel des Wettbewerbs längst untergegangen. Das gleiche gelte für die Investitionen von heute. „Wenn wir im harten internationalen Wettbewerb auch in Zukunft bestehen wollen, müssen wir in neue Technologien investieren, nicht nur in der Produktion und in der Entwicklung, sondern auch in den Büros und in der Verwaltung. Aber wir brauchen natürlich auch weiterhin die Mitarbeit, den Einsatz und das Mitdenken eines jeden Mitarbeiters.“

Gemeinsame Aufgabe verbindet

Dr. Schlotfeldt schloß: „Die Tatsache, daß 30.000 Mitarbeiter dem Unternehmen 10 Jahre und 17.000 mehr als 20 Jahre angehören, spricht für sich und bedarf keines Kommentars. Lassen Sie mich abschließend festhalten, daß uns alle eine gemeinsame Aufgabe und ein gemeinsames Interesse verbindet: den Erfolg des Unternehmens zu sichern; er ist die Basis der Sicherheit der Arbeitsplätze und des weiteren sozialen Fortschritts für uns und unsere Familien. Zu dieser Zielsetzung brauchen wir ein vernünftiges Maß an Zusammenarbeit, was für unsere Jubilare immer selbstverständlich war. Teamgeist und Solidarität haben Sie in Ihrem Arbeitsleben immer wieder bewiesen.“

Vorgegebene Sachzwänge

Betriebsratsvorsitzender Richard Heller dankte den Jubilaren ebenfalls für ihre langjährige Arbeit, durch die alle

heutigen Werte geschaffen worden seien. Nicht immer stünde der Mensch im Mittelpunkt, sondern vorgegebene oder vorgeschobene Sachzwänge; die Produktion würde allzuoft zum Selbstzweck erklärt. „Deshalb zollen wir heute allen Jubilarinnen und Jubilaren gleichermaßen Dank und Anerkennung. Jeder hat, an welchem Platz auch immer, seine Arbeitskraft eingesetzt. Die Bedingungen waren in den wechselnden Jahren nicht einfach.“ Auch Richard Heller erinnerte an die Kriegs- und Nachkriegsereignisse, die dunkelsten Zeiten unserer Geschichte.

Hoher persönlicher Verzicht

„Nach diesem schrecklichen Krieg waren es die Frauen und Männer hier, die die Wiederaufbauarbeit leisteten. In dieser Zeit des Wiederaufbaues des Werkes sowie der Gesellschaft waren es die Menschen, die unter hohem persönlichem Verzicht die Grundlagen für die Zukunft gelegt haben... Das Auto bahnte sich seinen Weg zum Massenkonsumgut. Es wurde Symbol einer Epoche! Weit verbreitet war damals der Glaube an Vollbeschäftigung und ständig steigenden Wohlstand. Aber spätestens seit den 70er Jahren wissen

wir, wie trügerisch Hoffnungen sein können. Erstmals erlebten wir, daß Zuwachsraten begrenzt sind, Märkte gesättigt werden und die Nachfrage hinter der Produktion zurückbleibt.“

Andere Maßnahmen nötig

Der Betriebsratsvorsitzende streifte in seiner Ansprache auch die Themen Überproduktion, Rationalisierung und Marktentwicklung. „Zwischenhochs im Automobilgeschäft sind wünschenswert und erfreulich. Sich aber allein darauf zu verlassen, wäre fahrlässig. Die Konjunkturspitzen werden immer kleiner. Der Autofrühling '83 kann schneller als wir es uns wünschen mit einem kurzen Sommertanz enden. Deshalb brauchen wir eben andere Maßnahmen! Das effektivste Mittel ist und bleibt die Verkürzung der Arbeitszeit. Auch hier – auf dem Gebiet der Arbeitszeitverkürzung – gibt es viele Möglichkeiten. Wenn wir wirklich Erfolg haben wollen, werden wir zum stärksten Mittel greifen müssen: Die 35-Stunden-Woche muß allgemein eingeführt werden. Nur hierdurch werden größere Beschäftigungseffekte erreicht. Aber warum soll es uns verwehrt sein, zusätzlich noch andere Maßnahmen zu ergreifen? Felsenfest sind wir davon überzeugt, daß es notwendig und richtig ist, all diese Menschen, die ein Leben lang gearbeitet haben, schon mit 59 Jahren, gut abgesichert, freiwillig in den Ruhestand gehen zu lassen...“

Unterschiedliche Entwicklungen

Für die Jubilare dankte anschließend Alois Marx, PEK-Werkstofflabor, für



Programmeinlagen während der Tanzpausen durch das Gesangsduo Conny und Jean sowie der Trompetensolisten Charlotte und Jürgen Wendling, die nur mit Zugaben die Bühne verlassen konnten.



die Einladung und die anerkennenden Worte. Alois Marx, Vater von vier Kindern, stammt aus einer bekannten Rüsselsheimer Familie, die vielseitige Aktivitäten entwickelt hat, sowohl in der Kommunalpolitik als auch im Vereinsleben und hier insbesondere als Aktive der „Schwarzen Eif“. Der Jubilarsprecher streifte ebenfalls die Vergangenheit: Er selbst habe vor 40 Jahren alle Ereignisse erlebt, die seine Vorredner angeschnitten hätten. „In all den zurückliegenden Jahren sind wir vielen Menschen begegnet, und es haben sich für jeden einzelnen von uns auch teilweise unterschiedliche berufliche Entwicklungen ergeben. Die Erinnerungen an die Zeit von damals bis heute werden deshalb bei jedem sehr

verschieden sein. Eins aber verbindet uns alle — die Anteilnahme am Geschick des Unternehmens und die Anstrengung, an seiner Entwicklung mitzuwirken. Sage niemand, die ältere Generation sei dafür heute nicht mehr zuständig — nein, im Gegenteil, gerade wir haben noch den Ehrgeiz, hierzu einen wichtigen Beitrag zu leisten.“

Zuversicht für die Zukunft

In seinem Streifzug durch die Werks-geschichte erinnerte Alois Marx auch an die verschiedenen von Opel gebauten Produkte und knüpfte daran die Feststellung, daß diese breite Palette von Erfindungsreichtum und Initiative zeuge. Der Jubilarsprecher ging noch auf die rasante technische Entwicklung

ein und ermahnte in diesem Zusammenhang die Verantwortlichen, daß auch oder gerade dann der Mensch mehr denn je im Mittelpunkt des Geschehens stehen müsse. Alois Marx abschließend: „Heute blicken wir mit Zuversicht in die Zukunft. Das erscheint berechtigt angesichts der Tatsache, daß die Firma nach langer Zeit wieder Mitarbeiter einstellt. Wie ich gehört habe, sind es meist jüngere Leute. Wenn wir Älteren bereit sind, den Neulingen wie überhaupt der jüngeren Generation unsere Erfahrungen und unser Wissen weiterzugeben, leisten wir damit einen wichtigen Beitrag, der nicht nur den Jungen zugute kommt, sondern auch für die Zukunft des Werkes von Bedeutung ist.“



Die Big-Band des Werksorchesters unter Leitung von Vinzenz Christ spielte für Jubilare und Gäste auf zum Tanz in den Mai.



Hoher Besuch aus Flensburg

Mitte April besuchte die neue Präsidentin des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg, Frau Dr. jur. E. Emmerich, unser Rüsselsheimer Werk. Dieser Informationsbesuch der Präsidentin leitete eine erste Kontaktaufnahme mit der Fahrzeugindustrie ein. Während des Aufenthaltes in unserem Werk hatte sie und ihre Begleitung unter anderem Gelegenheit, die Entstehung eines Opel-Wagens von der ersten

Styling-Studie über die konstruktive Entwicklung, die Dauererprobung bis zum Ablauf des fertigen Fahrzeuges vom Endmontageband zu erleben. Die Organisation dieses Besuchs lag in den Händen der Abteilung Behördenverbindung/Typprüfung der PEK, die unter der Leitung von K. Kreuzberg steht, auf unserem Foto rechts neben der Präsidentin. Sch.

OPEL Team

Portrait Fachmann in Sachen Wahlen

Immer wenn im Betrieb gewählt wird, steht ein Mann im Mittelpunkt des Geschehens: Hans Smander, Fachmann für Wahlen aller Art. Dann lenkt, leitet und koordiniert er, gewissermaßen immer das Betriebsverfassungsgesetz unter dem Arm, denn bei jeder Wahl müssen Dutzende von Bestimmungen beachtet, zahllose Termine und Fristen genau eingehalten werden.

Am 19. April war der letzte Akt der Aufsichtsratswahl 1983, die Wahl der 10 Arbeitnehmervertreter durch die



Wahlmänner. (Siehe dazu die Berichte auf Seite 1 und Seite 2 dieser Ausgabe.) Auch für Hans Smander war es das letzte Mal, denn in wenigen Wochen, Ende Juni, tritt er in den wohlverdienten Ruhestand.

Erstmals wurde er 1965 als frischgebackenes Mitglied des seinerzeitigen Wahlausschusses mit Wahlvorgängen konfrontiert. Bereits 1968 übernahm er den Vorsitz dieses Gremiums. 26 Wahlen waren es in dieser Zeit, bei deren Vorbereitung und Abwicklung er aktiv beteiligt war: sechs Betriebsrats-, sechs Aufsichtsrats-, zehn Jugendvertreter- und vier Schwerbehinderten-Vertrauensleutewahlen; dazu kamen noch drei Sozialversicherungswahlen, bei denen er als Erster Beisitzer fungierte.

Hans Smander ist gebürtiger Oberschlesier. Nach dem Krieg konnte er nicht mehr in die Heimat zurück; es verschlug ihn ins benachbarte Bauschheim, Heimat eines Kriegskameraden. Hier wohnt er noch heute mit seiner Familie. Zu Opel kam er 1948, zunächst in die Lackiererei, 1952 versetzte man ihn in die Zeitverrechnung. In den Rüsselsheimer Betriebsrat ist er erstmals 1970 nachgerückt. Seit 1972 gehört er ihm als freigestelltes Mitglied an.

Die Aufsichtsratswahl jetzt war — wie oben angedeutet — die letzte bedeutende Aufgabe, die er mit größter

Gründlichkeit zu einem guten Abschluß brachte. Im baldigen Ruhestand wird es ihm aber bestimmt nicht langweilig, „trotz der großen Hektik der letzten Monate“, wie er betonte. Denn Hans Smander ist nach eigener Feststellung ein „Vereinsnarr“, wie es im Volksmund heißt. In verschiedenen Vereinen ist er aktives Mitglied; manches Ehrenamt gilt es zu verwalten.

Und wenn es ihm dabei einmal zu bunt wird, zieht er sich ins stille Kämmerlein zurück, wo dicke Briefmarkenalben auf die längst fällige Durchsicht warten.

Dem verdienten Kollegen Hans Smander wünschen alle bei Opel für die Zukunft Glück, Zufriedenheit und Gesundheit. —a—

ZENTRALE FORT- UND WEITERBILDUNG Neue Trainingsräume eingeweiht

Auch die Weiterbildung der Fach- und Führungskräfte hat in unserem Unternehmen einen hohen Stellenwert. Nicht weniger als 264 Weiterbildungskurse wurden im vergangenen Jahr abgehalten. 3437 Teilnehmer haben davon Gebrauch gemacht. Das Schwergewicht lag auf den Themen Kommunikation und Information, Führung und Interaktion, Problemlösung und -entscheidung, Finanz und Wirtschaft, Sprachen, Systemplaner Aus- und Weiterbildung, Arbeitsrecht, Trainerschulung sowie Lehrgänge zur beruflichen Weiterbildung — ein umfangreicher Katalog.

wirken eines Gebäudes in der Rüsselsheimer Innenstadt (Grabenstraße 9), keine 5 Minuten vom Hauptportal entfernt.

Die Einweihungsfeier fand jetzt in Anwesenheit von Vorstandsmitglied Dr. Walter Schlotfeldt, Dr. Herbert Hölterhoff, Leiter Personalentwicklung, und zahlreichen Führungskräften des gesamten Unternehmens sowie Vertretern des Betriebsrates am 11. Mai statt. (Wir werden in einer der nächsten Ausgaben ausführlich über die Weiterbildungsmaßnahmen in unserem Hause berichten.)

Bedeutung und Notwendigkeit der Weiterbildung wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Allein schon die raschen Veränderungen auf dem Gebiet der Technik ebenso wie auch in Organisation und Verwaltung sorgen dafür. Geschäftsleitung und Betriebsrat stimmen darin überein, daß die betriebliche Weiterbildung eine Investition in die Zukunft ist.

Um das Themenangebot zu erweitern und die Kurse zentral durchführen zu können, hat der Bereich Zentrale Fort- und Weiterbildung in der Hauptabteilung Personalentwicklung jetzt neue Schulungs- und Büroräume bezogen.

Die neuen Trainingsräume befinden sich seit einigen Tagen in zwei Stock-



„Durch diesen Vorschlag konnten wir den innerbetrieblichen Informationsfluß erheblich beschleunigen.“

ALKOHOLPROBLEME Beratungsstelle in der BKK

Seit Anfang Mai besteht für Rüsselsheimer Mitarbeiter mit Alkoholproblemen beziehungsweise deren Angehörige die Möglichkeit, bei der dafür in den Räumen der Betriebskrankenkasse eingerichteten Suchtberatung der Caritas vorzusprechen. Die Beratungsstelle soll hauptsächlich vor Schichtbeginn oder nach Schichtende aufgesucht werden. Während der regulären Arbeitszeit genehmigt die jeweilige Station unseres Werksärztlichen Dienstes den betreffenden Mitarbeitern das Aufsuchen der BKK durch

Ausstellen des erforderlichen Torpasses. Die Beratungsstelle ist zur Zeit geöffnet: mittwochs von 13.00 - 16.00 Uhr, donnerstags von 8.30 - 13.00 Uhr, freitags von 10.00 - 14.30 Uhr. Außerhalb dieser Sprechzeiten können auch andere Termine (Tel. 2631) für eine Beratung vereinbart oder die außerbetriebliche Beratungsstelle der Caritas (Tel. 06142-68222) angesprochen werden. Alle hier geführten Gespräche werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Großes Lob

Ein Kollege aus Rüsselsheim hatte in einer anderen Firma zu tun und brachte eine unerfreuliche Beobachtung mit: der barsche, fast schon feldwibelhafte Ton des dortigen Pförtners. Hier bei uns sei man das nicht gewöhnt, herrschten an den Werksportalen in der Regel doch zivilere Sitten, der Umgangston sei kollegial. Ein großes Lob für unseren Werkschutz.

In der Tat, das hat er verdient, zumal seine Aufgabe nicht leicht ist — und es ihm von manchen Kollegen auch nicht immer leicht gemacht wird. In einem großen Werk mit Tausenden von Menschen ist es natürlich nicht einfach, immer den rechten Ton zu finden, untereinander oder zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitern. Um so erfreulicher, wenn es am Werkstor, wo der Arbeitstag beginnt und endet, meist kollegial zugeht. Kr.

Gemeinsam fahren-gemeinsam sparen



Fahrgemeinschaften

Eltville Rheing., R. Häuser, Abt. 5412, Wechselschicht, Tel. 2341, 3984, (priv.: 06123/2674). Göllheim, R. Kissinger, Fertigmontage, B-Schicht, Tel. 4484, (priv.: 06737/1824).

Personalmeldungen

Unsere Jubilare

40



Richard Hörr
Chassis-Teile
2.5. 1983



Alois Romankewicz
Preßwerk-Kleinteile
8.5. 1983

25

Rüsselsheim

1.5. 1983
Karl Hartung
Ind. Engineering
Bernd Heinig
PA-Lohnempfänger
Hans-Georg Roeder
Verk. Marketing Pl.
Helmut Schürings
Arbeitsicherheit



Karl Schwab
Energieversorgung
16.5. 1983



Kurt Mayer
Beschädigten-Einsatz
23.5. 1983



Hans Wollstädter
Kaltfl. Preßteile
29.5. 1983

3.5. 1983
Hans Lindenbach
Instandh. Lackiererei
5.5. 1983
Oskar Christ
Teilelager
Erwin Hartung
Europ. Oper. Mis. DV
Liesel Katzenberger
Rechenabteilung
Erhard Keil
Verkaufsz. Mainz
Joh. Philipp Merz
Schmiede
Anton Wilh. Redler
Werkz. Instandh.
Karl Rothmeier
MPK-Transp. Abt.
Daniel Schmitt
Werkz. Instandh.
Jakob Schuster
Teilelager
Rudolf Max Weiß
Preßwerk
Alwin Woll
Schmiede



Karlheinz Eckhard
Lackiererei
Friedrich Fuchs
Ftg. bearb. Ziehteile
Gerhard Kärcher
PV-Preßwerk
Anton Kasper
Werkverpflegung
Peter Laun
PEK-Versuchsbau
Julius Müller
Ftg. bearb. v. Kar. Teilen
Heinz-W. Nauheimer
Kar.-Gerippebau
Ernst Rühl
Energieversorgung
Walter Schaffar
MPK-Produktionspl.
Arno Schmenger
Design
Josef Seufert
Produktkosten
Karl Szidat
Schmiede



Karl Laubenheimer
Preßwerk
Hans Pfeifer
Betriebselektriker
Georg P. Pfuhl
Lackiererei
Heinrich Plettrichs
Schmiede
Norbert Sans
MPK-Transportabt.
Reinhold Schott
PEK-Versuchsbau
Willi Titschnegg
Lackiererei
Erich Trebus
Preßwerk
Willi Wahl
Schmiede



Horst Kahl
Zentralwerkst. II
Karl R. Keim
Kar.-Gerippebau
Albert Kummer
Zentr. Maschinenabt.
Anton Lang
Wagenendmontage
Michael Müller
Ftg. bearb. Ziehteile
Walter Petersen
Instandh. Lackiererei
Herbert Raab
Instandh. Preßwerk
Karl-Heinz Reitz
Insp. Ftg. montage
Horst Seil
Instandh. Kar.-Bau
Willi Weinel
Kar. Ftg. montage
Edgar Wolf
MPK-Materiallabt.

7.5. 1983
Willibald Bier
Gesenkbau
Peter P. Feldmann
Kar. Rohmontage
Walter Fritz
Entw. Ftg. Systeme
Helmut Hoffmann
Instandh. Preßwerk
Hermann Knieß
Modell- u. Lehrenbau
Paul Leber
Kar. Gerippebau
Alfred Staab
PEK-Motorenentw.
11.5. 1983
Harold Gölzenleuchter
Betriebsschlosserei
12.5. 1983
Ludwig Baumann
MPK-Verpckg u. Vers.



Helmut Döhren
Ftg. bearb. Ziehteile
Rudolf Körner
Betriebsschlosserei
15.5. 1983
Klaus Maempel
Verkaufsz. Bochum



Martin Collet
Blechbearb. u. Kdd
Bruno Schömig
Teilelager



Karl Kohrmann
Kar.-Gerippebau

Bochum

1.5. 1983
Josef Waleciak
Werkstanlagen

Berlin

1.5. 1983
Gerda Arlt

Wir gedenken

Werk Rüsselsheim

René Jarrot, Qual. Förd. u. Qual. Kontrolle
geb. 4.3.23 gest. 29.3.83
Wilhelm Wolf, Kar.-Gerippebau
geb. 9.5.34 gest. 31.3.83
Max Stiefelhagen, Schweißmasch. u. Vorr.
geb. 4.2.54 gest. 1.4.83
Theodor Blank, Werkschutz
geb. 22.12.23 gest. 18.4.83
Friedrich Dörr, Schnittbau
geb. 21.7.30 gest. 20.4.83
Gerhard Kraft, Wagenendmontage
geb. 5.6.35 gest. 22.4.83
Kurt Schäfer, Export-Verpackung
geb. 3.4.27 gest. 24.4.83

Werk Bochum

Anton Packi, Zsb. Seitenwand
geb. 11.5.28 gest. 18.3.83
Franz Tybora, MPK-Prod. Steuerung
geb. 13.4.36 gest. 24.3.83
Erich Brune, Qual. Kontr. u. Inspektion
geb. 8.6.50 gest. 20.4.83
Werner Hees, Anlagenbuchhaltung
geb. 14.2.35 gest. 9.4.83

Werk Kaiserslautern

Robert Kläser, Instandhaltung
geb. 28.1.24 gest. 2.4.83
Heiner Wetz, Motorenbau
geb. 26.11.31 gest. 6.4.83

Freizeit und Hobby

Zahlreiche Aktivitäten der Versehrten-Sport-Gemeinschaft

Auf den ersten Blick unterscheidet sich das umfangreiche Programm nicht von dem jedes anderen Sportvereins: So werden unter anderem Tischtennis, Bogenschießen, Schwimmen, Faustball oder Sportgymnastik angeboten. Doch die Teilnehmer an den Übungsstunden dieses Vereins sind durch Krankheit

oder durch einen Unfall in ihren körperlichen Funktionen teilweise stark eingeschränkt.

In der „Versehrten-Sportgemeinschaft“ (VSG) in Rüsselsheim haben sie die Möglichkeit, eine ihnen gemäßige Sportart gemeinsam mit anderen aus-

zuüben. Allein 40 Mitarbeiter unseres Rüsselsheimer Werkes treiben aktiv Sport im VSG, der vor einiger Zeit auf sein 25jähriges Bestehen zurückblicken konnte.

Die Aktivitäten des Vereins beschränken sich nicht nur auf das Abhalten regelmäßiger Übungsstunden, sondern es werden auch Wettkämpfe und Turniere ausgetragen – die vielen Preise und Pokale, die im Freizeitheim des Vereins aufgestellt sind, beweisen es.

Es gibt auch enge freundschaftliche Bindungen zu Behinderten-Organisationen in den Partnerstädten Rugby und Evreux. 1980 traf man sich das erste Mal zu gemeinsamen erfolgreichen Wettkämpfen.

Der VSG bietet seinen Mitgliedern neben dem körperlichen Training noch zahlreiche andere Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Unterstützt wird die Arbeit durch ehrenamtliche Helfer, darunter zahlreichen Mitarbeitern unseres Werkes. Sportärztlich werden sie von Dr. J. Leist, Leiter unseres Werksärztlichen Dienstes, betreut.

Unser Bild wurde im Freizeitheim des VSG aufgenommen und zeigt – stellvertretend für alle Mitglieder des Vereins, die Mitarbeiter unseres Hauses sind – Ehrfried Gärtner, Werkschutz, Wilhelm Schneider, Kundendienst-Systeme, Ludwig Lessenich und Hans Weigel, beide Zentrale Maschinen-Abteilung (von links).



Mit geschwärztem Glas begann es

Einer von uns als „Sterngucker“

Mit einer Sonnenfinsternis im Jahre 1957, die er als siebenjähriger Junge damals durch ein geschwärztes Stückchen Glas betrachtete, begann es. Seit diesem Tage interessiert sich unser Rüsselsheimer Mitarbeiter Horst Tremel, der als Konstrukteur in der PVZ-Konstruktion arbeitet, für den Sternenhimmel, und im Laufe der Jahre wurde er ein begeisterter „Sterngucker“, ein Hobby-Astronom.

dieser Freizeitbeschäftigung gehört ein fundiertes Fachwissen. Mitarbeiter Tremel hat es sich mit der Zeit erworben. Durch Beobachtungen mit dem Fernrohr erweitert er ständig seine Kenntnisse. Von besonderer Bedeutung ist auch die Theorie mit den Schwerpunkten Physik und Mathematik. Dazu gehören zum Beispiel unter anderem Planetenbahn- und Massenrechnung oder Untersuchungen über das Vorhandensein bestimmter Moleküle in den Gaswolken.

Das klingt einfacher als es ist, denn zu



Seit einigen Jahren leitet Horst Tremel die Arbeitsgemeinschaft „Rüsselsheimer Sternfreunde“. Bei günstigen Bedingungen wird der Sternenhimmel über Rüsselsheim beobachtet, und sehr erfolgreich wird Astrofotografie betrieben, das heißt mit Hilfe von Fernrohren werden Aufnahmen des Sternenhimmels, einzelner Planeten oder von Himmelserscheinungen gemacht. Das Bild oben zeigt einen sehr guten Bekannten, den Mond, den Horst Tremel mit Hilfe eines Linsenfernrohrs mit 2,225 m Brennweite und mit einer Belichtungszeit von 1/60 sec aufgenommen hat. Er ist als Halbmond zu sehen; deutlich erkennt man Maare und Krater.

„Zur Zeit machen wir etwas ganz Besonderes“, sagte uns Horst Tremel, „wir bieten einen ‚Spiegelschleifkurs‘ an; am Ende dieses Kurses hat jeder Teilnehmer ein funktionstüchtiges Fernrohr in Händen. Weiter haben wir für den Sommer eine Vortragsreihe ‚Astrofotografie mit einfachen Mitteln‘ geplant.“

Auf dem Foto links Mitarbeiter Horst Tremel während einer Venus-Beobachtung bei Tage am Newton-Teleskop.



OPEL POST

35. Jahrgang – Mai 1983

Zeitung für die Mitarbeiter der Adam Opel Aktiengesellschaft. Herausgeber: Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim – Verantwortlich: Karl Heinz Mai – Redaktion: Gisela Kröhner – Redaktion Bochum: Horst v. Dieken – Redaktion Kaiserslautern: Heidi Adam – Nachdruck nur mit Quellenangabe – Mit Namen oder Anfangsbuchstaben gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wieder – Alle Meldungen, Berichte und Zahlen werden nach bestem Wissen, aber ohne Gewähr veröffentlicht – Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen. – Fernsprecher: 06142-664879. (Fernschreiber: 41 239) – Hausapparat: 4879 oder 3387 – Druck: Werkdruckerei der Adam Opel Aktiengesellschaft Rüsselsheim.

Umsätze steigend –
Ertragslage unbefriedigend.
Produktion gewachsen – Beschäftigung
gesichert. Modellpalette abgerundet.

Information



über das Geschäftsjahr 1982

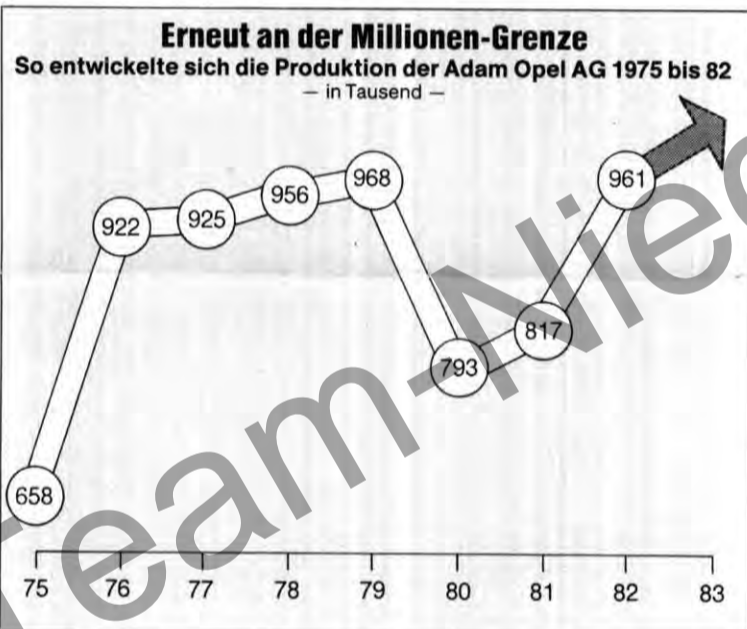
Im schwierigen Gelände wieder Tritt gefaßt

Ein Aufschwung, der nicht kam, knappe Kassen, steigende Arbeitslosigkeit, Konkurse renommierter Firmen und eine weit verbreitete Unsicherheit über die Zukunft – kurzum: ein Klima, das gerade für die Automobilhersteller kaum geschäftsschädigender sein könnte, prägte das wirtschaftliche Umfeld der Adam Opel AG im Geschäftsjahr 1982.

Spätestens nach den Sommerferien 1982 war es auch dem letzten Optimisten klar geworden, daß die Beschwörungen der Konjunktur-Propheten wieder einmal umsonst gewesen sind: Der für den Herbst „fest versprochene“ Aufschwung blieb aus. Es kam sogar noch schlimmer. Die allgemeine Müdigkeit, die während des ersten Halbjahres die Wirtschaftslage kennzeichnete, wurde nach der Sommerpause zwar durch Bewegung abgelöst – nur ging diese Bewegung in die falsche Richtung, nämlich nach unten. Als schließlich die Bilanz für die „Firma Bundesrepublik Deutschland“ gemacht war, sah sie mehr als unerfreulich aus: Die Wirtschaftsleistung, also das sogenannte Sozialprodukt, war 1982 um etwa 1 Prozent niedriger als im schon sehr schwachen Jahr 1981.

Arbeitslosigkeit auf Rekordhöhe

Die nachlassende Wirtschaftstätigkeit hatte viele Gründe, über die sich die Fachleute noch immer die Köpfe zerbrechen. Unbestritten und unangenehm zugleich waren aber die Folgen für die Beschäftigungslage. Eine wachsende Zahl von Betrieben mußte die Pforten schließen, und fast überall mußten die Mitarbeiterzahlen den geschrumpften Auftragseingängen angepaßt, sprich: verringert werden. Weil aber gleichzeitig die geburtenstarken Jahrgänge auf den Arbeitsmarkt drängten, nahm die Zahl der registrierten Arbeitslosen bis Dezember auf mehr als 2,2 Millionen zu. Es zeigte sich in den meisten Bereichen der Wirtschaft, daß die Arbeitslosigkeit von Menschen immer mit der „Arbeitslosigkeit“ von Maschinen verbunden ist – ein bedeutender Teil der Fertigungskapazitäten blieb un ausgelastet. Denn nicht nur die von der Arbeitslosigkeit betroffenen Familien mußten notgedrungen ihre Ausgaben einschränken; auch die Bundesbürger, die ihren Arbeitsplatz und



ihr Einkommen behalten haben, schauten mit Sorge in die Zukunft. Größere Anschaffungen, wie zum Beispiel neue Pkw, wurden fürs erste vom „Kaufzettel“ gestrichen. Dies umso mehr, als die Zinsen für ein Anschaffungsdarlehen noch zusätzlich abschreckend wirkten. Und da nützte es auch nicht sehr viel, daß die Preise allmählich wieder lernten, stabil zu sein. Ein Beispiel: Die Anschaffung und laufende Unterhaltung eines Pkw, die sich 1981 noch um 6,8 Prozent verteuert haben, wurden 1982 nur noch um 3,7 Prozent kostspieliger.

Rettungsring Export

Der deutschen Automobilindustrie ist es gelungen, sich von der allgemeinen krisenhaften Entwicklung weitgehend zu lösen. Als Ausgleich für den rückläufigen Binnenmarkt – die Zahl der neu zugelassenen Autos sank um 7,5 Prozent, wobei die inländischen Hersteller mit einem Minus von 6 Prozent davorkamen – wurde der Weg in den Export gesucht. Ein Zuwachs um 11,4 Prozent und damit die höchsten Exportziffern aller Zeiten gaben den Herstellern die Möglichkeit, die Produktion auszuweiten. Daß

die Export-Rechnung letzten Endes aufging, ist mit Sicherheit den vielen qualitativen Verbesserungen zu verdanken, an denen die Autoindustrie in den letzten Jahren gearbeitet hat. Die großen Investitionsanstrengungen, die ungeachtet der allgemeinen Wirtschaftsschwäche „durchgezogen“ wurden, haben sich als die einzig richtige Strategie erwiesen, um auf mittlere Sicht den Absatz und damit auch die Arbeitsplätze zu sichern. Denn so manch ein wichtiger Konkurrent auf dem Weltmarkt, so zum Beispiel Japan, schnitt 1982 im Export weniger günstig ab als die Bundesrepublik.

Wende zum Besseren bei Opel

Deutlicher als bei den übrigen Automobilherstellern war die Wende zum Besseren bei der Adam Opel AG vollzogen worden:

- Auf dem Inlandsmarkt erzielte das Unternehmen als einziger Anbieter unter den Großserienherstellern ein Zulassungssplus.
- Der Export von Opel-Fahrzeugen stieg etwa doppelt so kräftig an wie im Branchendurchschnitt.



Opel auch erfolgreich im Motorsport – Erwin Weber auf Titeljagd mit dem neuen Opel Manta 400.

- Die Produktionssteigerungen waren bei Opel mehr als viermal so hoch wie in der gesamten Automobilindustrie.

Lauter stolze Ergebnisse, die aber zugleich die Gefahr in sich bergen, überbewertet zu werden. Denn man darf nicht vergessen, daß diesem wirklich erfolgreichen Jahr eine lange und mühselige Durststrecke 1980/81 voranging. Insofern sind die Vergleichsmaßstäbe schon ein wenig verzerrt. Aber wichtiger als die Vergangenheit ist die Zukunft – und hier ist, bei aller gebührender Vorsicht, doch eine Portion Optimismus angebracht. Als sehr wichtiger Schritt in die bessere wirtschaftliche Zukunft ist die Tatsache zu werten, daß bei Opel endlich wieder schwarze Zahlen in der Bilanz geschrieben werden können. Auch hier gilt es, die Realitäten im Auge zu behalten: Rund 1000 Millionen DM Verlust mußte das Unternehmen 1980/81 insgesamt hinnehmen – der Gewinn '82 liegt aber unter 100 Millionen DM, also nur bei einem Bruchteil dessen.

Im Gegensatz zur allgemein rückläufigen Beschäftigung nahm bei Opel die Zahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt 1982 zu. Und im Frühjahr 1983 wurden mehr als tausend zusätzliche Mitarbeiter eingestellt – wenn dies in allen deutschen Unternehmen so gelaufen wäre, hätten wir heute eine halbe Million Arbeitslose weniger. Vielleicht verdeutlicht dieser Vergleich am besten, daß es der Adam Opel AG wirklich gelungen ist, in einem äußerst schwierigen konjunkturellen Gelände 1982 wieder Tritt zu fassen.

Seit einigen Monaten hat es den Anschein, als würde nun auch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in günstigeren Bahnen verlaufen. Der seit langem erhoffte Aufschwung könnte dann die Gewähr dafür bieten, daß die bis zuletzt erfreuliche Auftragslage bei Opel anhält und daß die zuversichtlichen Absatz-Hoffnungen in Erfüllung gehen: 1983 visiert das Unternehmen europaweit mit den Schwestergesellschaften zusammen mehr als 1,1 Millionen Fahrzeuge an.

Umweltfreundlicher, sicherer, sparsamer

Bei der Erweiterung und Überarbeitung der Opel-Produktpalette spielen auch 1982 Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Sparsamkeit der Fahrzeuge eine ganz wesentliche Rolle:

- Bei den Corsa-Modellen sind die Brems- und Kupplungsbeläge „asbestfrei“.
- Rund 70 Prozent aller Opel-Modelle haben inzwischen die Vorbeifahrtgeräusche auf einen Stand gesenkt, der vom Gesetzgeber erst für das Jahr 1985 als Grenzwert vorgesehen ist.
- Um die Insassensicherheit bei Frontalunfällen zu verbessern, wurde eine neue Sitzrampe entwickelt. Bei Corsa und Rekord wurden die Gurte am Sitz befestigt.

- Die Corsa-Modelle sowie die überarbeiteten Rekord-, Senator- und Monza-Modelle haben mit günstigen „cw-Werten“ aufzuwarten, die den Kraftstoffverbrauch in engen Grenzen halten. Dank dieser und anderer technischer Maßnahmen konnte der Durchschnittsverbrauch der Ende 1982 verkauften Opel-Fahrzeuge auf 7,85 Liter je 100 km gesenkt werden. Binnen fünf Jahren wurde ein Sechstel des Benzinverbrauchs eingespart.
- Neue Materialien und eine nochmalige Steigerung der Fertigungsqualität haben dafür gesorgt, daß die Wartungskosten bei allen neuen Modellen halbiert werden konnten. Die Inspektionsintervalle konnten auf ein Jahr bzw. 15 000 km erhöht werden.

Die Wertschöpfung des Unternehmens Auf dem Weg zum Gleichgewicht

Um annähernd ein Drittel gegenüber den beiden vorangegangenen Jahren hat die Adam Opel AG ihren Beitrag zum Volkseinkommen der Bundesrepublik Deutschland 1982 gesteigert. Diese sogenannte „Wertschöpfung“ erreichte 3,63 Milliarden DM.

Die Verkaufserfolge auf den in- und ausländischen Märkten haben sich in einer kräftigen Umsatzsteigerung der Adam Opel AG bemerkbar gemacht. Die Gesamtleistung des Unternehmens erreichte, unter Ein-schluß der außerordentlichen Erträge, nahezu 13,5 Milliarden DM. Der größte Teil hiervon, nämlich 9 Milliarden DM, entfiel auf die Vorleistungen – also auf Leistungen, die Opel von anderen Unternehmen „eingekauft“ hat. Hierzu zählen so unterschiedliche Dinge, wie zum Beispiel die Bleche für die Karosserie, das Glas, die Kabel,

die Reifen, die Radios – bis hin zu den Speditions- und Telefonkosten. Weitere 0,8 Milliarden DM der Unternehmensleistung mußten für „Abschreibungen für Abnutzung“ reserviert werden. In diesem Posten kommt der Verschleiß zum Ausdruck, der in den Produktionsanlagen des Unternehmens in Erscheinung tritt und natürlich auch der allgemeine Werteverlust z. B. der Betriebsgebäude. Denn eines Tages – und sei es bei einer Modellumstellung – werden die Maschinen erneuert und die Werkshallen umgebaut werden müssen.

Und hierfür muß das Unternehmen entsprechende Finanzmittel bereithalten. Die verbleibenden gut 3,6 Milliarden DM bilden die von der Adam Opel AG erwirtschaftete Leistung, also die „Wertschöpfung“ des Unternehmens, die zugleich auch den Beitrag von Opel zum Volkseinkommen der Bundesrepublik Deutschland darstellt.

Spiegelbildlich zur erwirtschafteten Wertschöpfung stehen die dabei entstandenen Aufwendungen – also die Entlohnung der Mitarbeiter, die Steuern und Abgaben sowie die Zinsen, die an die Darlehensgeber zu zahlen sind. Der verbleibende Rest gebührt schließlich denjenigen, die dem Unternehmen das notwendige Eigenkapital bereitgestellt haben, im Falle der Adam Opel AG also der Alleinaktionärin General Motors. In den Jahren 1980 und 1981 gab es einen solchen „Rest“ nicht: Opel hatte an die Mitarbeiter, an den Staat und an die Darlehensgeber mehr Geld ausgezahlt als erwirtschaftet. In dem abgelaufenen Jahr 1982 hat sich diese auf Dauer unhaltbare Situation zum Besseren gewendet. Das Unternehmen ist wieder auf dem Weg zum wirtschaftlichen Gleichgewicht.



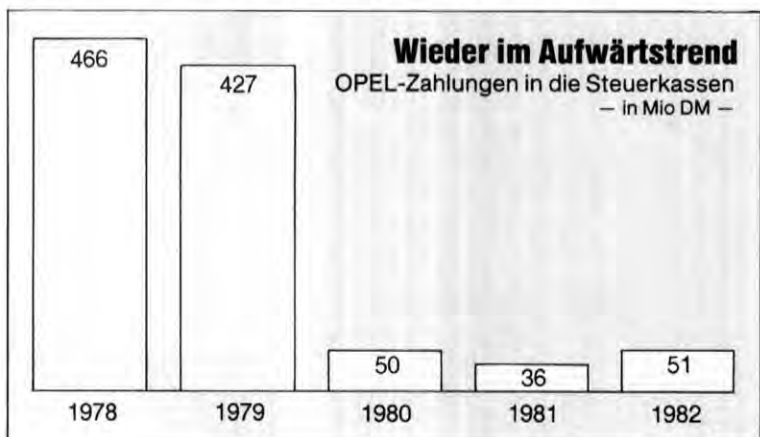
Jahresergebnis:

Unter dem Strich „im Plus“

Nach zwei Verlust-Jahren schloß die Bilanz der Adam Opel AG 1982 wieder mit einem Überschuß.

Gemessen an den Fehlbeträgen, die das Unternehmen 1980 (411 Millionen DM) und 1981 (593 Millionen DM) hinnehmen mußte, nimmt sich der Jahresüberschuß 1982 mit knapp 92 Millionen DM sehr bescheiden aus. Für eine auch nur annähernd „normale“ Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals reicht dieser Gewinn gewiß nicht – aber die Tatsache, daß wieder schwarze Zahlen geschrieben werden konnten, ist ermutigend. Sie zeigt, daß das Unternehmen die Herausforderungen des Marktes angenommen hat, und zwar mit Erfolg. Die Ausweitung der Produktion, die für 1983 zu

erwarten ist, wird für eine bessere Ausnutzung der Fertigungskapazitäten sorgen und den Druck der festen Kosten etwas mildern. Zusammen mit dem flacheren Anstieg der Arbeitskosten müßte dies ein verbessertes Jahresergebnis '83 möglich machen. Nötig ist das allemal, denn zur Abdeckung der 1981 zu beklagenden Verluste mußte die „Spardose“ des Unternehmens – die sogenannten freien Rücklagen – geplündert werden. Hier muß wieder aufgefüllt werden, weil nichts so stark zur Existenzsicherung des Unternehmens beiträgt wie eigene Finanzreserven.



Gesamtkosten der Arbeit 1982 Je Mitarbeiter im Durchschnitt

| | DM |
|--|--------|
| 1. Löhne und Gehälter | 29 881 |
| 2. Opel-Anteil an der gesetzlichen Sozialversicherung für: Rentenversicherung | 3 575 |
| Krankenversicherung | 2 005 |
| Arbeitslosenversicherung | 800 |
| Berufsgenossenschaft | 397 |
| Sonst. gesetzl. Vers. | 176 |
| | 6 953 |
| 3. Andere gesetzliche oder tarifliche Aufwendungen für: Urlaub und Feiertage | 8 222 |
| Weihnachtsgratifikation | 1 487 |
| Lohn- und Gehaltsfortzahlung im Krankheitsfall | 2 065 |
| Vermögensbildung | 569 |
| Betriebsrat | 246 |
| Betriebsversammlung | 246 |
| Werksärztlicher Dienst, Arbeitssicherheit | 178 |
| Berufsbekleidung | 40 |
| Betriebskrankenkasse | 71 |
| Sonstiges | 20 |
| | 12 898 |
| 4. Freiwillige Aufwendungen für: Opel-Altersversorgung | 2 675 |
| Versicherungen | 71 |
| Weihnachtsgratifikation | 1530 |
| Berufsausbildung | 366 |
| Werksverpflegung | 283 |
| Opel-Wohnheime | 239 |
| Berufsbekleidung | 160 |
| Werksärztlicher Dienst, Arbeitssicherheit | 45 |
| Kulturelle Zwecke | 47 |
| Dienstjubiläen | 101 |
| Bezahlte Ausfallzeit | 271 |
| Sonst. soz. Einrichtungen | 47 |
| | 5 835 |
| 5. Sonstige Personalaufwendungen | 314 |
| | 55 881 |

An die Darlehensgeber:

Zinsaufwand nach wie vor hoch

3,5 Prozent der Wertschöpfung mußte die Adam Opel AG für Zinszahlungen aufwenden – viel mehr als in den guten Jahren.

Wenn ein Unternehmen notwendige Investitionen nicht mit eigenem Geld finanzieren kann, so muß es die fehlenden Mittel „pumpen“. Die Folgen: Ein Teil der erwirtschafteten Wertschöpfung muß an die Darlehensgeber weitergereicht werden. Bei Opel waren es mehr als 128 Millionen

DM, mithin annähernd so viel wie 1981 (131 Millionen DM). In Zeiten allerdings, als das Unternehmen über eine ausreichende Eigenkapitalausstattung verfügt hatte, kam man bei den Zinszahlungen mit einem einstelligen Millionenbetrag bequem über die Runden.

An den Staat:

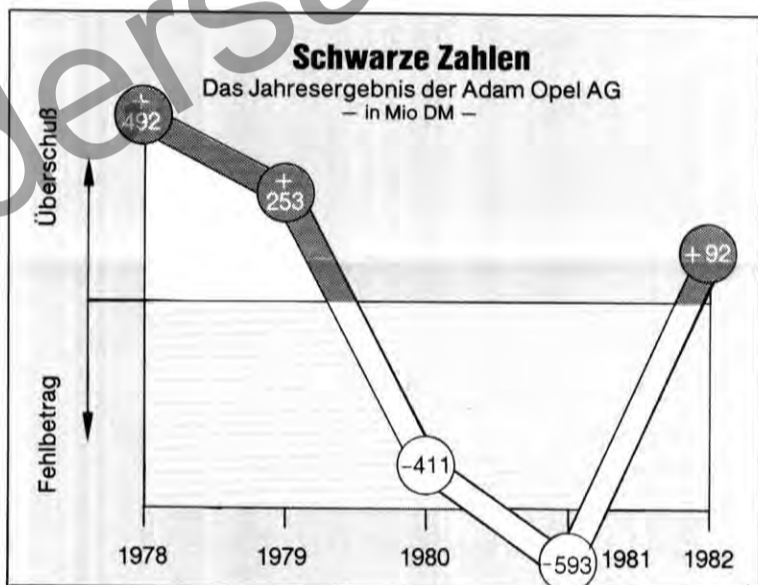
Etwas mehr als im Vorjahr

Knapp 51 Millionen DM aus der Opel-Wertschöpfung flossen in die Kassen des Staates.

Um reichlich ein Drittel höher als 1981 lag jener Betrag, den die Adam Opel AG 1982 in die öffentlichen Kassen einbrachte. Doch der hohe prozentuale Anstieg täuscht: In wirklich guten Zeiten sprudelten die Steuerquellen um ein Vielfaches reichlicher – Opel zahlte an Bund, Länder und Gemeinden bis zu elfmal mehr als im vergangenen Jahr. Dies macht

den Zusammenhang zwischen gesunden Unternehmen und gesunden Staatsfinanzen deutlich.

Der größte Teil der Steuern, die Opel zahlt, sind vom Gewinn abhängig; erst wenn sich hier wieder normale Zustände einstellen, wird das Unternehmen in die Lage versetzt, wieder mehr zur Finanzierung der öffentlichen Aufgaben beizutragen.



An die Mitarbeiter:

93 Pfennige von jeder Mark

Der mit Abstand größte Teil der Opel-Wertschöpfung, ganz genau waren es 92,6 Prozent, ging an die Mitarbeiter des Unternehmens.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr summierten sich die Aufwendungen an die Mitarbeiter der Adam Opel AG auf mehr als 3,4 Milliarden DM – auf einen Betrag also, der in der langen Firmengeschichte noch niemals erreicht wurde. Für die Rekordsumme sorgten zum einen die höheren Löhne und Gehälter, die das Unternehmen an die Mitarbeiter auszahlte. Aber auch die „unsichtbaren“ Leistungen an die Mitarbeiter sind 1982 merklich angestiegen. So zahlte Opel zum Beispiel allein für die gesetzliche Renten-, Kranken-, Arbeitslosen- und Unfallversicherung der Mitarbeiter 418 Millionen DM ein. Weitere 161 Millionen kostete das Unternehmen die hauseigene Altersversorgung; Damit die zugesagten Pensionen auch gesichert sind, mußten entsprechende Gelder zurückgelegt werden. Rechnet man die Gesamtleistung des Unternehmens auf seine mehr als 60 000 Mitarbeiter um, so ergibt sich ein Betrag von ganz genau 55 881 DM – so hoch

waren 1982 die Gesamtkosten der Arbeit je Opel-Mitarbeiter. Die entsprechende Berechnung für sämtliche Arbeitnehmer in der Bundesrepublik Deutschland liefert einen ganz wesentlich niedrigeren Wert (40 098 DM). Die nebenstehende Aufschlüsselung (s. Kasten) macht deutlich, welche Bedeutung innerhalb der Arbeitskosten die sogenannten „Zusatzleistungen“ erlangt haben. Ein Teil von diesen Zusatzleistungen wird vom Unternehmen auf der Grundlage von gesetzlichen Bestimmungen, ein anderer Teil aufgrund von Tarifvereinbarungen erbracht; hinzu kommen schließlich Leistungen auf freiwilliger Basis. Mitunter vermischen sich verschiedene Leistungsgrundlagen auch – so zum Beispiel bei der Weihnachtsgratifikation: Laut Tarifvertrag für die metallverarbeitende Industrie hatten die Opel-Mitarbeiter einen Anspruch auf 89,4 Millionen DM „Weihnachtsgeld“, tatsächlich wurden aber mehr als doppelt so viel (181,4 Millionen DM) gezahlt.

Investitionen: Marktgerechte Modelle – wirtschaftlich hergestellt

Das Automobil ist aus unserem täglichen Leben nicht mehr wegzudenken, und so wird es auch auf absehbare Zeit bleiben. Eine ganz andere Frage ist es aber, an welchen Standorten die Autos der Zukunft hergestellt werden. Die Antwort lautet: Dort, wo qualifizierte Mitarbeiter zu wettbewerbsfähigen Kosten gute Fahrzeuge bauen können.

Amerikanische Zukunftsforscher haben jüngst die Behauptung aufgestellt, die Autobauer der Zukunft säßen in Ostasien – in den sogenannten aufstrebenden Schwellenländern wie Südkorea, Taiwan oder Hongkong. Denn Westeuropa, so die Überlegungen, sei auf Dauer ganz einfach zu teuer, um mit der fernöstlichen Konkurrenz mithalten zu können, die künftig sogar den Japanern „Paroli“ bieten würde.

Wenn man sich aber die jüngste Entwicklung der weltweiten Automobilproduktion anschaut, so hat man das Gefühl, daß hier wieder einmal eine Rechnung ohne den Wirt gemacht wurde. Denn 1982 erwiesen sich die westeuropäischen Autohersteller als die großen Gewinner auf dem Weltmarkt. Zugegeben: Die Lorbeeren der Vergangenheit dürfen nicht als eine Garantie für die Zukunft mißverstanden werden. Gut getan hat es den-

publik Deutschland die Möglichkeiten gegeben sind, in neue Produkte und verbesserte Produktionsweisen zu investieren, ohne auf eine angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals zu verzichten – solange wird hierzulande die Automobilproduktion eine ganz entscheidende Rolle für die Volkswirtschaft und auch für die Beschäftigung spielen.

Werkzeuge und Maschinen für die neuen Modelle haben einen großen Teil des Opel-Investitionsbudgets '82 beansprucht. Zugleich wurde aber im abgelaufenen Geschäftsjahr auch eine Reihe von Verbesserungen durchgeführt, die nicht den Fahrzeugen selbst, sondern dem Produktionsablauf zuzurechnen sind. So zum Beispiel:

- Vorrichtungen, mit deren Hilfe die geschweißten Tür-Zusammenbauten „von allein“ den Weg in die Transportgestelle finden.

tionen umfaßt, deren Ertrag nicht in Mark und Pfennig, sondern im Grad der Zufriedenheit der Mitarbeiter gemessen wird. Zu solchen „Humanisierungsvorhaben“ wurde bei Opel 1982 viel beigetragen – nicht zuletzt zählt der Einbau von schalldämmenden Fenstern in einem der Rüsselsheimer Preßwerke dazu.

Arbeitsplätze gesichert

Die Modernisierung der Produktionsabläufe hat 1982 die erhofften Absatzerfolge mit herbeigeführt. Die Arbeitsplätze bei Opel sind durch diese Investitionen gesichert geworden. Mit den alten Modellen und zu den alten Produktionsbedingungen gefertigt – in diesem Falle wäre es gewiß mißlungen, die Beschäftigung des Unternehmens zu halten und 1983 sogar zu fördern. Ohne die „Eisernen Gesellen“ gäbe es heute bei Opel nicht mehr, sondern weniger Arbeit.

Stichwort „Material“

Die Adam Opel AG hat im Geschäftsjahr 1982 nicht nur gut verkauft, sondern auch viel gekauft: Am Jahresende addierten sich die Rechnungen auf knapp 8,2 Milliarden DM (1981: 6,3 Milliarden DM). Am Anstieg des Beschaffungsvolumens zeigt sich, was Fachleute als die „konjunkturelle Ausstrahlungskraft“ der Automobilindustrie bezeichnen: Geht es den Fahrzeugbauern besser, so haben viele andere Branchen etwas davon.

Der größte Brocken des Materialaufwandes entfällt auf die Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie: es sind vor allem die Bleche für die Karosserie. Von wachsender Bedeutung sind die Zulieferungen aus der elektrotechnischen Industrie – bis hin zum Bordcomputer. Kunststoffe für die Innenverkleidung, die Reifen, die Leichtmetallgußteile, die Polster, die Schösser, das Glas: Viele Industriezweige „hängen“ mit ihrem Umsatz an der Automobilkonjunktur. Hinter den 8,2 Milliarden DM Opel-Käufen stehen 80 000 bis 90 000 Arbeitsplätze in den Zulieferindustrien. Rechnet man alle Menschen zusammen, die in der Bundesrepublik mittelbar oder unmittelbar vom Auto leben, so kommt man auf etwa 4 Millionen!

Beschäftigung '82: Kaum verändert

| | 1980 | 1981 | 1982 |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| Rüsselsheim | 35.964 | 35.090 | 34.350 |
| Bochum | 19.102 | 18.921 | 18.492 |
| Kaiserslautern | 4.618 | 6.412 | 6.663 |
| Berlin | 192 | 189 | 183 |
| Gesamtzahl: | 59.876 | 60.612 | 59.688 |
| davon ausländische Mitarbeiter: | 11.933 | 11.594 | 11.144 |

Rund 60 000 Mitarbeiter waren 1982 in den Opel-Werken Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern sowie in der Zweigniederlassung Berlin beschäftigt – etwa ebensoviel wie ein Jahr zuvor. Der Anteil der ausländischen Mitarbeiter ist geringfügig auf 18,7 Prozent (1981: 19,1 Prozent) geschrumpft. Für 1983 zeichnet sich ein Anstieg der Mitarbeiterzahl ab: Im bisherigen Jahresverlauf sind rund 1150 zusätzliche Kräfte eingestellt worden.

Investitionen sind auch eine Frage des finanziellen Könnens

In den Jahren 1978–1982 hat die Adam Opel AG mehr als 5 Milliarden DM in die Anschaffung von zusätzlichen und in die Erneuerung von vorhandenen Produktionsanlagen gesteckt. Wo kam eigentlich das dazu notwendige Geld her?

Daß Unternehmen aus den verschiedensten Gründen ständig investieren müssen, um ihre Existenz zu sichern, steht außer Frage. Zwischen Wollen und Können befindet sich aber eine hohe Hürde – nämlich das Problem der Finanzierung. Und hier macht Opel keine Ausnahme.

Ein wesentlicher Teil des Investitionsgeldes konnte über die Abschreibungen verdient werden: Indem bei der Kalkulation der Verkaufspreise der Opel-Fahrzeuge diese Abschreibungen eingerechnet wurden, floß das Geld in das Unternehmen zurück, das benötigt wurde, um sozusagen den Maschinenpark „auf Stand zu halten“, also um die notwendigen Ersatzinvestitionen bezahlen zu können.

Weil aber das Unternehmen weit über den Ersatzbedarf hinaus investiert hatte, mußten für den überschüssigen Milliarden-Betrag andere Finanzierungsquellen angezapft werden. Aber: Eine der dafür gewöhnlich vorhandenen Quellen, nämlich der im Unternehmen verbleibende Gewinn, war versiegt. Über den

gesamten Zeitraum 1978 bis 1982 gesehen, blieb bei Opel unter dem Strich nichts übrig. Denn die in den Jahren 1978/79 und 1982 erwirtschafteten Überschüsse waren geringer als die beiden großen Verluste 1980/81. Das Investitionsprogramm zu stoppen oder das fehlende Geld zu borgen – zwischen diesen beiden Möglichkeiten hat sich das Unternehmen für die Aufnahme von fremden Mitteln entschieden. Es konnte dabei insofern von Glück reden, als die Muttergesellschaft General Motors Corporation bereit war, mit einem Großdarlehen in die Bresche zu springen. Auf diese Weise ließ sich die Kreditaufnahme bei den Banken innerhalb erträglicher Grenzen halten. Dennoch sind die Finanzen des Unternehmens längst nicht so robust wie noch vor wenigen Jahren:

- 1979 deckte das Eigenkapital noch 88 Prozent des Anlagevermögens (das ist der Wert der Gebäude und des Maschinenparks);
- 1982 sank dieser Anteil auf 39 Prozent.



Opel Corsa

noch, daß sich die großen Investitions-Anstrengungen vor allem der deutschen Automobilindustrie letztlich ausgezahlt haben – auf dem heimischen Markt wie auf den ausländischen Märkten.

Die Rechnung geht auf

Die Zuversicht, mit der man auch bei Opel auf die nächsten Jahre schaut, kommt nicht von ungefähr. Sie ist begründet im Milliarden-Programm des Unternehmens, das in marktgerechte Produkte und wirtschaftliche Herstellungsverfahren „gesteckt“ wurde. Mit der bisher getanen Arbeit will man es nicht bewenden lassen; auch im Jahre 1983 sind hohe Investitionssummen vorgesehen. Investitionen: dies ist die einzige Rechnung, die auf Dauer wirklich aufgeht, wenn über künftige Produktionsstandorte nachgedacht wird. Solange in der Bundesre-

- Handhabungsautomaten, die im verstärkten Maße die Schweißoperationen „erledigen“.

- Moderne Montagelinien, die eine automatische Bestückung der Maschinen ermöglichen und auch Zwischenlagerung sowie Werkstückentnahme selbsttätig schaffen.

Solche „Eisernen Gesellen“, die inzwischen weltweit eingesetzt werden, bedeuten auch ein Stück menschlicher Arbeitserleichterung: Oft kann eintönige oder anstrengende Arbeit an sie weitergereicht werden, damit die Mitarbeiter für höher qualifizierte Tätigkeiten frei werden. Moderne Steuerungssysteme sorgen aber auch dafür, daß die Montage von den altgewohnten Taktzeiten losgelöst werden kann – die Arbeit kommt zum Mitarbeiter, so wie etwa neuerdings bei Opel im Getriebekonstruktion und bei der Herstellung der Federbeine.

Qualität des Arbeitsplatzes ist ein Stichwort, das solche Investi-



Opel Rekord Berlina

Opel in der Bundesrepublik:

Wachstum auf einem geschrumpften Markt

Die vielfach erhoffte Wende auf dem deutschen Automobilmarkt blieb 1982 aus. Die Neuzulassungen gingen im vierten Jahr in Folge zurück, das Minus fiel sogar noch größer aus als 1981. Die Adam Opel AG hat sich – als einziger Großserienhersteller übrigens – mit Erfolg gegen diesen Abwärtstrend gestemmt: Es wurden rund 13 500 Opel-Pkw/Kombi mehr zugelassen als ein Jahr zuvor. Damit stieg der Marktanteil des Unternehmens auf 18,2 Prozent (1981: 16,2) an.

Daß die deutschen Autokäufer sich 1982 bei Neuanschaffungen so zurückhielten, kam nicht von ungefähr. Denn die meisten von ihnen mußten – vor allem wegen der steigenden Belastungen durch Energiekosten – mit weniger Kaufkraft über die Runden kommen als im Vorjahr. Zudem ging auch die Zahl der Beschäftigten zurück und die Arbeitslosigkeit nahm zu. All dies mahnte auch jene zur Vorsicht, die sich eigentlich einen neuen Wagen hätten leisten können. Hinzu kam, daß Anschaffungsdarlehen, die gerade im Automobilgeschäft eine ganz wichtige Rolle spielen, sehr teuer waren.

Gegen Ende des Jahres hat sich dann die Lage stabilisiert. Zum einen flachten sich die Energiepreise ab, zum anderen gaben die Finanzierungskosten des

Autokaufs nach – nicht zuletzt dank der Bemühungen der Hersteller und Händler. All dies konnte aber nicht verhindern, daß die Zulassungs-Bilanz des Jahres 1982 mit 7,5 Prozent minus so schlecht ausfiel.

Opel im Plus

In dieser außerordentlich schwierigen Situation kommt den höheren Zulassungsziffern, die Opel auf dem Markt erzielen konnte, ein besonderes Gewicht zu. Denn von sämtlichen in- und ausländischen Herstellern, die Japaner eingeschlossen, konnten nur zwei das Zulassungsergebnis gegenüber 1981 deutlich verbessern: der „Spezialist“ Porsche – und eben Opel.

Bei aller Freude über diesen Erfolg auf dem hart umkämpften deutschen Markt sollte man den Blick für die Realitäten nicht trüben lassen. Vor diesem ersten Schritt nach oben im vergangenen Jahr gingen die Opel-Zulassungen deutlich nach unten. Und nur ein Bruchteil des verlorenen Geländes ist 1982 wieder aufgeholt worden. In Zahlen: Von der Zulassungsspitze im Jahre 1978 war Opel im vergangenen Jahr noch immer um mehr als 100 000 Fahrzeuge entfernt. Vieles spricht dafür, daß ein Teil dieses Abstandes 1983 abgebaut werden kann. Die Zeichen auf dem Inlandsmarkt stehen nämlich nicht ungünstig. Nach den ersten Monaten zu urteilen, geht es auf dem deutschen Markt insgesamt wie auch bei Opel im maßvollen Tempo nach oben.

Ascona war der Renner

Der neue frontangetriebene Ascona hat sich 1982 auf dem Inlandsmarkt besonders gut ein-

geführt. Sein Marktanteil ist sprunghaft von 14,1 auf 23,1 Prozent geklettert – ein Beweis dafür, daß Technik, Styling und Preis/Leistungs-Verhältnis bei dieser Neuschöpfung „stimmen“.

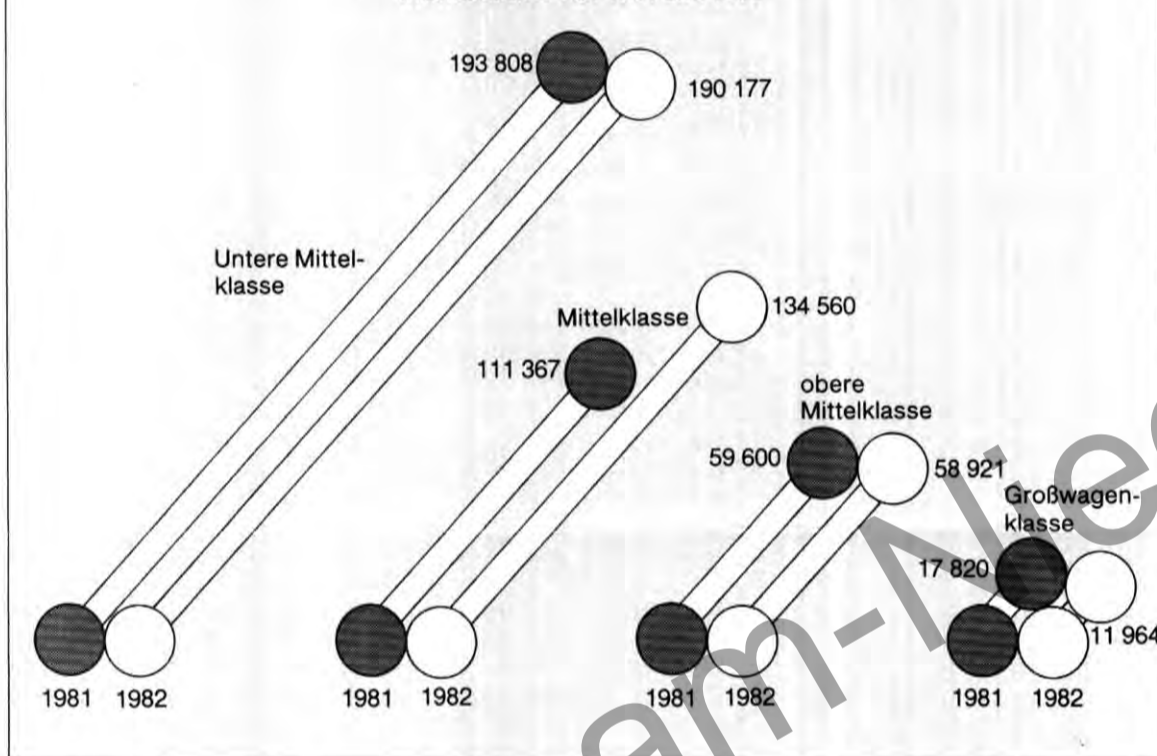
All dies hätte freilich nicht ausgereicht für die Stärkung der Opel-Marktposition, wenn sich der Kadett nicht erneut so gut geschlagen hätte. Nach den Stückzahlen gerechnet war er weiterhin Opels „bestes Pferd“ mit überdurchschnittlichem Erfolg in der unteren Mittelklasse; sein Marktanteil hat 1982 die 26-Prozent-Marke erreicht. Wie schon im Vorjahr, war der Kadett der meistverkaufte „Benziner“ der Republik.

Aber es gab auch Schatten. Wie nicht anders zu erwarten, litten die Inlandszulassungen beim Rekord darunter, daß es sich bis zum Spätherbst um ein Auslaufmodell handelte. Die Tendenzwende, die mit der Neuvorstellung im November einsetzte, kam einfach zu spät, um die Jahresstatistik freundlicher gestalten zu können. So verblieb unter dem Strich für den Rekord ein Marktanteils-Verlust auf knapp 20 Prozent. In der Großwagenklasse war die Entwicklung ähnlich: Die neue Senator/Monza-Baureihe, technologisch und aerodynamisch weiter verbessert, sieht sich seit Jahresbeginn 1983 einer kräftig wachsenden Nachfrage gegenüber.

Die gestraffte und mit dem Schräg- und Stufenheck-Corsa nach unten abgerundete Modellpalette von Opel, die mit dem brandneuen Kadett GTE auch den sportlichen Fahrer zusätzlich anspricht, wird sich 1983 bei insgesamt etwas günstigeren Marktbedingungen gegen die in- und ausländische Konkurrenz behaupten.

Das Plus lag in der Mittelklasse

Inlandsabsatz von 1981 und 1982



Opel auf den Auslandsmärkten:

Soviel exportiert wie noch nie

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr erwies sich der Export als wichtige Stütze für Produktion und Beschäftigung der Adam Opel AG. Dank einer Steigerung um rund ein Viertel gegenüber dem schon ansehnlichen Vorjahresergebnis erreichte der Auslandsabsatz den höchsten Stand in der Firmengeschichte. Von 100 Opel-Fahrzeugen wurden 58 auf den Auslandsmärkten abgesetzt.

Die deutsche Automobilindustrie hat 1982 das „Export-Ventil“ genutzt: Nur dank des gesteigerten Auslandsverkehrs konnte der Druck auf Produktion und Beschäftigung gemindert werden. Um 12,5 Prozent wuchs der Pkw-Export der Bundesrepublik Deutschland insgesamt – doppelt so kräftig aber der Export von Opel-Fahrzeugen. Insofern schnitt das Unternehmen nicht nur auf dem einheimischen Markt überdurchschnittlich gut ab, sondern

auch auf den Auslandsmärkten. Im späteren Verlauf des Jahres zeigten sich bei den Auslandsaufträgen gewisse Ermüdungserscheinungen. Daß die Kauforders nunmehr spärlicher flossen, lag in erster Linie an den veränderten Wechselkursen: Die für den Touristen so angenehme Stärke der D-Mark wirkt für die exportierende Industrie wettbewerbsverschärfend – deutsche Autos wurden vor allem im europäischen Ausland merklich teurer.

Europäischer Markt im Mittelpunkt

Für Opel spielen die Währungsverhältnisse in Europa deshalb eine ausschlaggebende Rolle, weil das Unternehmen 96 Prozent seines Auslandsverkehrs auf dem europäischen Markt tätigt. Mehr als 12 Prozent des Opel-Exports '82 entfielen auf die Niederlande; mehr als 10 Prozent jeweils gingen nach Italien und Frankreich, die über eine leistungsstarke eigene Automobilindustrie verfügen. Beinahe verdoppelt hat sich gegenüber 1981 die Zahl der bei Opel für die britische Schwester Vauxhall Motors Ltd. gefertigten Fahrzeuge.

Jede sechste Neuzulassung in den Niederlanden und jede achte in der Schweiz kam aus dem Hause Opel – dies bedeutete in beiden Fällen die Position Nummer Eins. (In den Niederlanden übrigens zum 14. Mal in ununterbrochener Folge!) Auch in Belgien kam die Marke Opel mit einer Zulassungs-Quote von 10 Prozent besser an als je zuvor.

Alles in allem waren es genau 549.944 Opel-Fahrzeuge, die im vergangenen Jahr jenseits der Landesgrenzen ihren Käufer fanden. Das bedeutete: Rein rechnerisch arbeiteten die ver-

schiedenen Opel-Werke in der Bundesrepublik sieben Monate im Jahr für den Export und nur noch fünf für den Inlandsmarkt.

Noch 1980 hielten sich Inlands- und Auslandsverkäufe die Waage. Im laufenden Jahr könnten sich die Akzente wieder in Richtung Inlandsverkehr verschieben, aber ein Unternehmen von europäischem Format kann es sich längst nicht mehr leisten,

den Export als mindestens gleichrangige Stütze aus den Augen zu verlieren. Und zwar auch dann nicht, wenn die Sorgen „zu Hause“ nicht mehr so drücken. Daß die Adam Opel AG die vierjährige Krise des deutschen Automarktes ohne nachhaltige, nicht mehr reparierbare Schäden überstanden hat, ist nun einmal der Tatsache zu verdanken, daß man im Unternehmen europaweit denkt.

Das zweite Bein „Export“ wird immer wichtiger

Inlands- und Auslandsanteil am OPEL-Gesamtabsatz

