

Der Zuverlässige

*Sonderveröffentlichung:
Opel - die ersten 40 Jahre
Teil 2*



Stillstand ist Rückschritt

Die Opel-Nähmaschinen sind erfolgreich, was die ständige Erweiterung der Fabrikanlagen beweist. So wird 1874 ein neues Magazingebäude eingerichtet und die 100.000. Nähmaschine ausgeliefert.

Das heutige Werk basiert nach Neu-, Erweiterungs- und Umbauten noch immer auf der 1868 gebauten Fabrik.

Selbst die finanzstarke Konkurrenz aus den USA durch die Firma Singer kann den Erfolg nicht schmälern. Adam Opel exportiert sogar in die USA, aber auch nach Frankreich, Russland und Indien. Auch Preise und Goldmedallien wie etwa 1873 in Wien heimsen die Opel-Nähmaschinen ein. Dies erhöht Popularität und Umsatz. Inzwischen hat sich auch Nachwuchs



Fotos: Adam Opel AG/Archiv Stange

Plakatwerbung um 1895

eingestellt. Zwischen 1869 und 1880 bringt Sophie Opel fünf Opelaner zur Welt.

„Stillstand ist Rückschritt“, lautet ein Motto von Adam Opel. So lässt er auch in seine Nähmaschinenproduktion immer neue Erkenntnisse einfließen. Deutschland ist in der Industrialisierung und der Innovation nicht führend, weshalb Adam Opels Blick über die Grenzen des Deutschen Reiches geht. Ende der siebziger, Anfang der achtziger Jahre stellt er nach und nach seine Nähmaschinen auf des System der amerikanischen Firma Singer um.

1886, als Carl Benz sein erstes Auto baut, stehen 300 Arbeiter in Lohn und Brot. 18.000 Nähmaschinen verlassen das Werk. Aber auch Kapsel- und Korkmaschinen für die Winzer an Rhein und Main. Bis 1896 ist Opel in der Kellereimaschinenfabrikation tätig. Zwei ehemalige Werksangehörige setzen die Fertigung fort. Diese Maschinenfabrik existiert heute noch.

In Paris wird Adam Opel 1884 erstmals auf Fahrräder aufmerksam. Im Gegensatz zu Deutschland, wo diese „Knochenbrecher“ genannten Hochräder wahre Exoten sind, gehören sie in Paris schon zum Straßenbild. Seine Söhne haben ihm schon davon vorgeschwärmt, denn in Frankfurt, gegenüber der Opel-Nähmaschinenvertretung ihres Onkels sehen sie den Besitzer eines von drei „Velocipedes“ in Frankfurt auf dem Hochrad thronen. Er bestellt für seine Söhne „Bicycle“-Sätze von einem der englischen Hersteller, die führend sind, zum Zusammenbauen. Bevor er seine Söhne fahren lässt macht er selbst eine Probefahrt. Dabei

macht er einen spektakulären Abflug und landet im Straßengraben. Aus! Weg mit dem Mist! Einer seiner Vertreter verkauft die Räder jedoch zu einem erstaunlichen Preis. Er denkt um, und ein neuer Geschäftsbereich bekommt grünes Licht. Er selbst besteigt jedenfalls keines dieser Dinger mehr. 1886 verlassen die ersten Hochräder nach britischem Vorbild die Fabrik. Aber schon 1888 sind die ersten Niederräder im Programm, welche die Typenbezeichnung „Blitz“ tragen. Auch ein Lieferdreirad „Express“ ist im Programm.

Damit die Kunden ihr neues Gefährt ausgiebig testen können, baut Opel einen Fahrradsaal. Um die kleinkarierten polizeilichen Vorschriften zu Fall zu bringen, bedarf es einer Lobby. So gründet Adam Opel einen Fahrradverein. Das Fahrrad wird noch missstrauisch beäugt. Wilhelm Opel darf zum Militärdienst in Darmstadt nicht mit dem Fahrrad kommen. Per Regimentsbefehl wird es ihm verboten. Nichtsdestotrotz, genau wie die Nähmaschinen sind auch die Fahrräder erfolgreich.

1887 entsteht ein neues Gebäude für die Herstellung der Fahrräder. 1.200 Räder verlassen bereits im Jahre 1889 das Werk. Im gleichen Jahr wird August Lehr in London auf einem Opel-Hochrad Weltmeister. Insgesamt kann Opel 1889 sage und schreibe 240 Rennsieger einheimen. Der Radsport ist beim Volk beliebt wie heute der Fußball. Durch die zahllosen Siege und Meisterschaften wird die „feine Marke“, wie ein Werbeslogan allen erklärt, überaus populär. Zur Freude ihres Vaters sind die fünf Söhne als

Radrennfahrer ebenfalls äußerst erfolgreich. Sie holen bei internationalen Wettbewerben insgesamt über 500 erste Preise und gewinnen unter anderem die zu ihrer Zeit berühmte „Distanzfahrt Basel-Cleve“ über eine Strecke von 620 Kilometern. 1897 wird sowohl die Europa- als auch die Weltmeisterschaft auf Opel gewonnen. Zur Motivation der Arbeiter nach dem Motto „Auch ich habe dazu beigetragen“ lässt Sophie Opel von Zeit zu Zeit Rennpreise im Hof aufstellen.

1891 steigt die Arbeiterzahl auf 600, 8.000 Räder werden produziert. Für die Fahrräder mit so wohlklingenden Namen wie „Rhenania“, „Merkur“, „Viktoria“, „Blitz“ und „Express“ ist Qualität oberstes Gebot bei Opel. Bei Preisen von 250 bis 375 Mark sind dies für einen Opel-Arbeiter zwei bis drei Monate Arbeitslohn. Freilaufnabe mit Rücktrittbremse werden eingeführt und sind ein Zeichen hochwertiger Räder. Noch viele Jahre später sind günstige Fahrräder ohne Freilauf auf dem Markt. Bei diesen muss auch bergab mitgetreten werden. Im Jahre 1892 stellt Opel die Herstellung der Hochräder ein. Es werden nur noch die sogenannten Niederräder hergestellt.

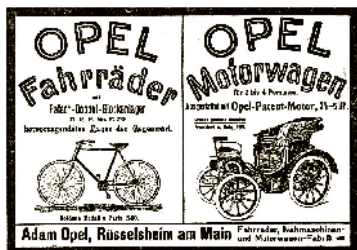
Die Produktion der Fahrräder steigt rasch an. 1890, vier Jahre nach Produktionsbeginn, sind es bereits 3.000 Fahrräder pro Jahr. Drei Jahre später bereits 8.000 und im Jahr 1897 sage und schreibe 15.000 Fahrräder. Fahrräder sind nicht nur ein Transportmittel, sie tragen auch zur Emanzipation der Frauen bei. Mit den üblichen weiten Röcken ist Radfahren kaum möglich. Deswegen brechen mutige Frauen, abfällig auch Suffragetten genannt, mit der althergebrachten konservativen Vorstellung und ziehen Hosen an. Diese haben jedoch nicht den Schnitt ähnlich der Herrenhosen wie heute. Es gilt überhaupt noch als ziemlich unanständig, sich als Frau aufs Velo zu setzen. So werden englischen Töchtern radelnde

Anstandsdamen zur Seite gestellt. Nur Witwen und ältere Jungfern mit besten Führungszeugnissen, unter anderem vom Pfarrer, bekommen diese Anstellung. Die technische Revolution kommt nicht zum Stehen. Am 3. Juli 1886 stellt Carl Benz seinen Motorwagen vor. Dieser ist beileibe nicht das erste Automobil, das heißt Fahrzeug, das sich ohne Muskelkraft bewegt. Das vermutlich erste Automobil ist 1769 ein von einem gewissen Cugnot gebauter Dampfwagen, so beschrieben es Zeitzeugen, wie eine auf einer Schubkarre montierte Schnapsbrennerei aus- sah. Das Vehikel endet an einer Mauer, die es umwirft. Aber nichts desto Trotz kommt die Idee des Dampf- wagens ins Rollen. Ab dem frühen 19. Jahrhundert gibt es in England dampfbetriebene Omnibusse, die im öffentlichen Verkehr rund um London eingesetzt werden. Die Dampfwagen können sich nicht durchsetzen, auch wenn kleine Dampfmaschinenmodelle für den Individualverkehr konstruiert werden. Die Handhabung und das Vorheizen sind zu kompliziert. Außerdem gibt es noch keine Luft-, sondern nur Eisenreifen. Auf der Schiene kein Problem, auf den holprigen Straßen setzt dies eine eiserne Konstitution der Passagiere voraus. Die dampfbetriebene Lokomotive beginnt ihren Siegeszug. Das hohe Eigengewicht der dampfbetriebenen Omnibusse ruiniert die Schotter-



Nur mutige, emanzipierte Frauen fahren vor 100 Jahren Fahrrad.

straßen und verringert mit den notwendigen Vorräten an Brennmaterial und Wasser das Nutzgewicht. Als geeignete Antriebsart stellt sich die Verbrennung innerhalb der Kraftmaschine wie in den heute üblichen Motoren heraus. Die Verbrennung außerhalb wie innerhalb der Dampfmaschine stellt sich als Sackgasse heraus. Die ersten kompressionslosen Gasmotoren laufen ab etwa Mitte des 19. Jahrhunderts. Einen dieser Motoren baut ein gewisser, aus Mecklenburg stammender, Siegfried Marcus in Wien etwa 1870 auf einen Handwagen und fährt damit etwa 200 Meter. Vermutlich zwei Jahre nach dem ersten Automobil von Karl Benz stellt Siegfried Marcus einen erstaunlich modernen Motorwagen vor, der heute im Wiener Technischen Museum steht. Die Zeit ist reif für das Automobil. Es



Mit dem bekannten Produkt auch für das neue werben: Opel Werbung um 1901

ist nur eine Frage der Zeit. Das Automobil von Karl Benz setzt sich durch, vermutlich ist es zuverlässiger als andere. Immerhin unternimmt seine Gattin 1888 eine Fahrt von Mannheim nach Pforzheim. 180 Kilometer bei den damaligen Straßenverhältnissen! Das Ganze ist natürlich Adam Opel nicht verborgen geblieben und hat sein Interesse geweckt. Er soll er gesagt haben, Automobile seien etwas für Millionäre, ist aber technischen

Neuerungen immer noch aufgeschlossen. So führt er etwa 1890 die elektrische Beleuchtung in der Fabrik ein. Viele Menschen glauben, es sei gelungen, Stückchen vom Sonnenlicht in Glaskugeln einzufangen!

An eine Produktion von Automobilen hat Adam Opel wohl nicht gedacht, muss aber an dieser neuen Errungenschaft Gefallen gefunden haben. Am 14. März 1895 jedenfalls wird der im Februar bei Carl Benz bestellte Phaeton ausgeliefert. So geht es aus dem „Benz-Controllbuch“ hervor. Es handelt sich um ein großes, wie damals üblich offenes Automobil. Die Schreibweise des Namens Opel mit Doppel-P ist ein Schreibfehler. In einer anderen Unterlage ist die Schreibweise korrekt. Aber Adam Opel kann sich nicht mehr viel am Benz erfreuen. Am 8. September 1895 stirbt der erfolgreiche Firmengründer an den Folgen einer Typhus-Infektion, die er sich auf einer Geschäftsreise zugezo-

gen hat. Adam Opel hinterläßt eine solide Firma. Fahrräder und Nähmaschinen ergänzen sich gut. Fahrräder sind in Frühjahr und Sommer mehr gefragt, Nähmaschinen in Herbst und Winter. Diese beiden oder ähnliche Produkte, die auch ähnliche Fertigungsprozesse haben, sind bei einer Anzahl von Unternehmen üblich. Das Fahrrad hat zum Siegeszug angesetzt. Wer in kurzer Zeit an einem anderen Ort sein will, kommt nicht um das Fahrrad herum. Ärzte, Handelsvertreter, die Reichspost und auch Arbeiter treten in die Pedale. Anfang der Neunziger setzt ein Boom ein. In knapp zehn Jahren wird die Produktion verzehnfacht. So lassen sich auch die Herstellungskosten und damit die Verkaufspreis reduzieren. Keineswegs wird die Nähmaschinenproduktion vernachlässigt. Um die Jahrhundertwende verlassen etwa 20.000 Nähmaschinen jährlich das Werk. Aber am Konjunkturmarsch ziehen dunkle



Der Lutzmann-Opel in „Langversion“

Wolken auf. Ab 1898 sinkt der Absatz der Fahrräder. Das liegt auch daran, dass in der Hochkonjunktur der Neunziger viele Fahrradfabriken entstehen. Die Lager quellen über, die Preise fallen. Auch eine Sättigung des Marktes ist zu spüren.

Aber die Opel-Brüder haben bereits Neues im Sinn. 1898 fahren Fritz und Wilhelm Opel nach Berlin, um die erste deutsche Auto-Revue zu besuchen. Es gibt auch einen Wettkampf, an dem nur drei Marken teilnehmen. Daimler, Benz und Lutzmann. Der Wagen des Hof-Mechanikus des Großherzogs von Sachsen-Anhalt, Friedrich Lutzmann, überzeugt die Rüsselsheimer.

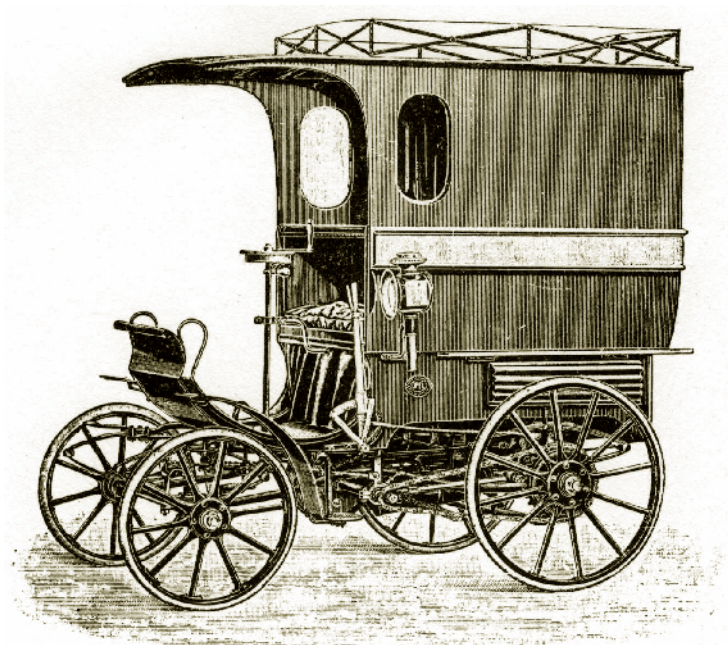
Selbst ein Automobil zu konstruieren, das gute Verkaufsaussichten hat, dazu ist Opel noch nicht in der Lage. Nach dem Rennen fahren sie gleich nach Dessau, um Lutzmanns Fabrikationsstätte zu besichtigen. Carl Benz und Gottlieb Daimler sind an keiner Kooperation interessiert, somit scheint die Sache klar zu sein. Doch als die beiden Opel-Brüder seine „Anhaltische Motorenwagenfabrik“ zu Gesicht bekommen, sind sie sich nicht mehr so sicher. Es ist eher eine Bastlerwerkstatt denn eine Fabrik. Aber die Bestätigung der Dessauer Polizeiverwaltung, dass ein Lutzmann seit zwei Jahren in Dessau und Umgebung verkehrt, überzeugt die Brüder vermutlich dann doch. Oder ist es die Tatsache, dass er im Jahr davor mit einem seiner ersten Patent-Motorwagen in den Kaukasus gefahren ist? Es wird verhandelt, und am 21. Januar 1899 vertraglich festgehalten: Für fast 120.000 Mark kauft Opel Grundstück, Gebäude, Patente, Gebrauchsmuster, Modelle, Fabrikationsrechte und die Kundenbeziehungen. Das Gehalt als Betriebsleiter der „Opel-Motorfahrzeug-Fabrik“ beträgt 8.000 Mark. Wahrhaft fürstliche Summen wechselten den Besitzer. Ein Reihenhäuser, wie es viele Facharbeiter und Meister von Opel um die Jahrhundert-



Opel Patent Motorwagen 4 PS „System Lutzmann“, Baujahr 1899

wende kaufen, kostet etwa 6.000 bis 8.000 Mark. Der Wochenlohn eines Opel-Arbeiters liegt Anfang des 20. Jahrhunderts bei etwa 25 bis 45 Mark. Friedrich Lutzmann hat schon mehrere Motorwagen konstruiert und gebaut, ihm fehlt jedoch die Basis einer

industriellen Herstellung. Opel hat die Erfahrung und die Mittel der Herstellung, jedoch keinerlei Erfahrung mit der Konstruktion. (Ende Teil 2)
Joachim Stange *1795



Der erste Opel-Lieferwagen, Gepäckwagen genannt