

NDB-Artikel

Opel, Friedrich Karl Adam *Georg* von Kaufmann, Industrieller, Verbandspolitiker, * 18.5.1912 Frankfurt/Main, † 14.8.1971 Falkenstein (Taunus).

Genealogie

V →Carl (s. 2); M Helene Mouson; ♂ 1) 1939 →Irmgard (1907–86), T d. →Wilhelm (s. 3), 2) Eugenia Herán de Olózaga († 1964), aus span. Fam., 3) Sigrid Haidert (* 1945); 2 S aus 1) →Carlo (* 1941), Geschäftsführer Chio Chips 1962-78, Vors. d. Stiftung Spazierengehen 1972, G. v. O. Freigehege in Kronberg (Taunus) 1972–78, Bes. v. Hofgut Petersau b. Frankenthal (Pfalz), →Heinz (* 1943), auf Weingut Westerhaus b. Ingelheim/Main, Dr. iur., Aufsichtsratsvors. d. Mainzer Volksbank, Doz. f. Weinbau an d. Univ. Mainz, Geschäftsführer d. Vereinigte Kapselabriken Nackenheim GmbH, aktiver Turnierreiter, 2 S aus 3) →Georg (* 1966), Kaufm., Bes. v. Hofgut Petersau, →Gregor (* 1968), Alleinges. d. Unternehmens-Gruppe Georg v. Opel GmbH.

Leben

Die Familie stammt aus Hessen-Nassau. 1550 ist in der Pfarrei Braubach ein Bauer *Peter Ooppel* verzeichnet, dessen Nachkommen Anfang des 17. Jh. in Dachsenhausen (Kr. St. Goarshausen) als Gerichtsschöffen nachweisbar sind. 1729 war *Johann Jakob* Bürgermeister in Dachsenhausen, sein Sohn →*Johann Philipp* (1730–1803) Lehrer in Gemmerich und seit ca. 1775 Kantor in Bischofsheim. Dessen Enkel *Wilhelm* (1803–67) erlernte das Schlosserhandwerk und ließ sich nach Beendigung von Lehrzeit und Wanderschaft 1834 in Rüsselsheim nieder. Aus seiner 1836 geschlossenen Ehe mit *Katarina Diehl* († 1849) gingen drei Söhne hervor: *Adam* (9.5.1837–8.9.1895), *Georg* (1838–1913) und *Wilhelm* (1846–1916).

Adam erhielt ebenso wie seine Brüder die Berufsausbildung in der Werkstatt des Vaters. 1857 ging er auf Wanderschaft, die ihn über Lüttich 1858 nach Brüssel und Paris führte. Hier arbeitete er zuerst bei dem Kassenschrankhersteller „Höffner frères“ und trat 1859 in die Nähmaschinenfabrik „F. Journeaux & Lebland“ ein. 1862 ging Adam vor seiner Rückkehr nach Rüsselsheim noch für einige Monate zu der Konkurrenzfirma „Huguenin & Reimann“. In der väterlichen Werkstatt baute er dann mit Hilfe seines Bruders Georg, der seit 1859 ebenfalls in Pariser Nähmaschinenfabriken arbeitete und ihm nun Maschinenteile aus Paris sandte, die ersten fünf Nähmaschinen. 1863 richtete sich Adam eine eigene Werkstätte ein. Mit der Mitgift seiner Frau baute er 1868 in Rüsselsheim eine Fabrik, wo er 1869 bereits 5 Nähmaschinentypen herstellte; die Jahresproduktion betrug 1870 ca. 8000 Maschinen, 1875 ca. 12 000. Adams Frau *Sophie* (1840–1913) war für Buchhaltung, Kasse und Lohnzahlung für die 1874 bereits 46 Arbeiter verantwortlich und betreute die Lehrlinge und Vertreter. 1880 übernahm Adam

wie viele deutsche Hersteller das „System Singer“ (Maschinen mit gerade schwingendem Langschiffchen), die Fabrikanlage wurde in den 80er Jahren erweitert. Die Opel-Nähmaschinen wurden mehrfach auf internationalen Ausstellungen ausgezeichnet. 1873 gründete Adam die erste, von seinem Bruder Wilhelm geleitete Niederlassung in Frankfurt/M. Seit den 1870er Jahren exportierte er seine Nähmaschinen zunächst vor allem nach Frankreich, dann nach Skandinavien, Rußland, Indien und die USA. Innerhalb Deutschlands war Adams Fabrik eine der größten und leistungsfähigsten.

Auf einer Parisreise 1884 lernte Adam die Technik des dort bereits weit verbreiteten Hochrades kennen und nahm 1886 zusätzlich den Fahrradbau auf, ein in diesem Zeitraum von mehreren deutschen Nähmaschinenherstellern unternommener Schritt. Bis 1892 baute Adam Hochräder vom Typ „Schwalbe“, 1887 bereits Niederräder „Opel Blitz“, die sich seit 1889/90 am Markt durchsetzten. Die jährliche Fertigung stieg 1889-96 von 1200 auf 10 000 Räder. Vor allem der deutsche Radsport, an welchem Adams fünf Söhne sehr erfolgreich teilnahmen, benutzte Opel-Rennräder. Zu Übungszwecken baute Adam wegen der behördlichen Einschränkung des Radfahrens auf öffentlichen Straßen einen großen Fahrradsaal, 1888 gehörte er zu den Gründungsmitgliedern des ersten Rüsselsheimer Fahrradvereins sowie des Vereins Deutscher Fahrradfabrikanten. 1891 lieferte er als einer der ersten deutschen Produzenten Fahrräder mit „Michelin“-Luftreifen, für welche er auch die Generalvertretung in Deutschland übernahm. Die Opel-Räder wurden in ganz Europa durch eigene Agenturen abgesetzt. Beim Tod Adams war seine Fabrik einer der großen deutschen Fahrradproduzenten mit ca. 600 Beschäftigten. Sein Erfolg hatte nicht auf eigenen Erfindungen, sondern auf der rationellen, marktorientierten Herstellung bereits eingeführter Produkte beruht, die zum Massenartikel wurden. Seine Frau Sophie wurde zur Haupterbin eingesetzt, die beiden ältesten Söhne *Carl* (1869–1927) und *Wilhelm* (1871–1948) erhielten kleine Anteile und wurden zu eingetragenen Gesellschaftern, die Vormundschaft über die drei jüngeren Söhne *Heinrich* (22.9.1873-26.5.1928), *Fritz* (30.4.1875-30.8.1938) und *Ludwig* (1880–1916) übernahm Adams Bruder Georg.

| Die Söhne Adams, die alle das Realgymnasium in Mainz absolvierten, hatten zum Erfolg des väterlichen Unternehmens zunächst durch ihre zahlreichen werbeträchtigen Siege in Fahrradrennen beigetragen; Fritz wurde einer der erfolgreichsten Radsportler seiner Zeit. 1889-98 errangen Opel-Brüder 560 Siege, die erste Weltmeisterschaft und 13 nationale Meisterschaften. Mit dem Tod ihres Vaters traten sie in die Firma ein, wobei ihnen ihre verschiedenen Berufsausbildungen eine sinnvolle Arbeitsteilung ermöglichten. Carl hatte eine Ausbildung als Bankkaufmann, Wilhelm und Fritz hatten ein Ingenieursstudium absolviert und vertieften ihre Kenntnisse durch Aufenthalte in den USA, Heinrich erhielt eine kaufmännische Ausbildung in der väterlichen Firma und leitete 1893-95 zusammen mit →Otto Beyschlag (1869–1945) in Wien die neugegründete Opel-Generalvertretung für Österreich-Ungarn, Ludwig war promovierter Jurist. 1896 gründeten sie eine OHG mit den drei Gesellschaftern Sophie, Carl und Wilhelm. Als 1898 die Fahrradproduktion bei Opel wegen Überkapazitäten am Markt um 25% zurückging, sahen sich die Brüder

veranlaßt, ihre Aufmerksamkeit auf den Automobilbau zu richten. 1898 kauften Fritz und Wilhelm die „Anhaltische Motorwagenfabrik“ von →Friedrich Lutzmann (1859–1930). Im Frühjahr 1899 wurde in der nach Rüsselsheim verlagerten Fabrik der erste „Opel-Patent-Motorwagen, System Lutzmann“ vorgestellt; in diesem Jahr wurden insgesamt elf Fahrzeuge ausgeliefert, 1900 bereits sechs verschiedene Modelle angeboten. Da die Technik dieses Wagens jedoch sehr schnell überholt war, wurde die Produktion Ende 1901 eingestellt. Zur Ersparnis eigener Entwicklungskosten schlossen die Brüder Lizenzbau- und Generalvertretungsverträge, zuerst mit →Louis Renault (1877–1944), 1901 mit →Alexandre Darracq (1855–1931). Opel importierte die Darracq-Fahrgestelle und fertigte nur die Karosserien. 1901-07 bauten die Brüder auch ein Motorrad. Gleichzeitig begannen Fritz und Wilhelm mit der Entwicklung eines eigenen Automobils, das sie bereits im Herbst 1902 zusammen mit vier Typen des „Opel-Darracq“ als „Opel-Motorwagen“ vorstellten. 1903 brachte Opel einen ersten, sehr erfolgreichen Vierzylindermotor heraus; in den folgenden Jahren wurde die Vierzylinderreihe auf Luxusautomobile erweitert. Die Brüder nahmen aktiv am Motorsport teil und gewannen zahlreiche Preise, die den Qualitätsruf ihrer Automobile förderten; seit dem „Kaiserpreisrennen“ 1907, bei dem Opel mit seinem Fahrer →Carl Jörns (1875–1969) als Drittplatzierter der beste deutsche Wagen gewesen war, fuhr auch Kaiser Wilhelm mit den Fahrzeugen aus Rüsselsheim. Carl wurde 1907, Wilhelm 1908 zum ghzgl. hess. Kommerzienrat ernannt.

Im Winter 1906 kündigten die Brüder die Zusammenarbeit mit Darracq und begannen mit einem eigenständigen Programm. Da der Markt für größere Automobile begrenzt war, nahmen sie Kleinwagen in die Produktpalette auf. Der Durchbruch gelang 1909 mit dem „Doktorwagen“, 1914 mit dem „Puppchen“, beide mit Vierzylinder-Blockmotor, der die Produktionszahlen vervierfachte. Der Erfolg im Lastwagenbau begann 1910 mit dem 3-4-Tonner als „Regel-Lkw“ mit Heerestauglichkeit. 1914 war Opel mit einer Jahresproduktion von 3519 Wagen größter deutscher Automobilhersteller. An dieser Steigerung hatte Wilhelm entscheidenden Anteil, der sich durch USA-Reisen über den Stand der Produktionstechnik vor allem bei Ford informierte. Er vergrößerte die Anlagen in Rüsselsheim, führte Nachtschichten ein, verringerte die Zahl der Fahrgestelle und Motoren und sorgte für ein Baukastensystem innerhalb der Modelltypen. 1911 nahm er auch den Flugmotoren-, Motorpflug- und Motorbootbau auf.

Im August 1911 vernichtete ein Feuer die Anlagen für den Nähmaschinen- und Fahrradbau. Die Nähmaschinenproduktion wurde daraufhin eingestellt, die Anlagen für Fahrrad- und Automobilbau hochmodern wieder aufgebaut. Nach kurzer kriegsbedingter Schließung des Werkes begann die Produktion genormter „Regel-Lastwagen“. Opel wurde größter deutscher Nutzfahrzeughersteller mit über 1000 Stück/Jahr. Wilhelm und Heinrich wurden 1917, Carl 1918 in den erblichen Adel erhoben. 1916 wurden unter der Initiative von Fritz, der im Großen Hauptquartier in Spa als Kfz-Fachmann arbeitete, auch ein neuer Sechszylinder- und zwei neue Vierzylindermotoren entwickelt. Den Flugmotorenbau gaben die Opel-Brüder an die „Argus Motoren GmbH Berlin-Reinickendorf“ ab. 1917 bauten sie eine Einfahrbahn auf dem

Grund der Stadt Mainz. Hier fanden 1920-30 öffentliche Sportveranstaltungen statt, wo auch die Brüder Opel auftraten.

Nach 1918 nahmen die Brüder in den teilweise demontierten Fabrikanlagen zuerst die Fahrradproduktion und erneut die Motorradproduktion auf, die in den kommenden Jahren einen großen Teil des Umsatzes ausmachte. Opel-Motorräder nahmen erfolgreich an Rennen teil, wobei Wilhelms Sohn *Fritz* (1899–1971), ebenfalls Ingenieur, als Rennfahrer hervortrat. 1919 wurde die „Adam Opel KG“ mit den vier Brüdern als Geschäftsführer gebildet, als deren alleinhaftende Gesellschafter die „Gebr. Opel GmbH“ mit den vertretungsberechtigten Brüdern Wilhelm, Heinrich, Fritz und Carl (als Geschäftsführer). Noch 1919 lief die Automobilproduktion wieder an. Durch die schwierige wirtschaftliche Lage bedingt, wurde auf Vorschlag von Fritz, der seit 1919 die technischen Büros leitete, die Produktion auf Fließbandfertigung umgestellt. Fritz verließ die bisherige Typenvielfalt und brachte mit dem „Laubfrosch“, einem Vierzylinder-Kleinwagen, den ersten in Deutschland am Fließband montierten Wagen auf den Markt. Dieser lehnte sich allerdings stark an den schon zuvor in Frankreich am Fließband gebauten „5 CV“ von Citroën an. Das führte zu einer Klage des franz. Automobilherstellers, die jedoch in zwei Instanzen abgewiesen wurde. Bereits Ende 1924 betrug die Tagesproduktion bei Opel 100 Pkw, der Verkauf stieg auch während Wirtschaftskrise. In den kommenden Jahren erweiterte Fritz das Typenprogramm wieder. Zu diesem Erfolg trug auch das dichte Händler- und Servicenetz mit zuletzt 736 Vertretungen bei, das seit 1895 Heinrich aufgebaut hatte. Er organisierte auch die Opel-Präsentationen auf den internationalen Automobilausstellungen, gründete 1927 für die Familie ein eigenes Autohaus in Frankfurt/M. und bereitete eine Finanzierungs-GmbH vor, die 1929 zu arbeiten begann und sehr erfolgreich wurde. Dieser kaufmännische Unterbau trug entscheidend dazu bei, daß die Firma Opel zwischen den beiden Weltkriegen an die Spitze der deutschen Automobilfirmen gelangte. Sehr werbewirksam und wissenschaftlich bedeutend waren die 1926 von Wilhelms Sohn Fritz unternommenen Versuche mit raketentriebenen Fahrzeugen. Zusammen mit →Max Valier (1895–1930) und dem →Raketenhersteller Friedrich W. Sander (1885–1938) wurden drei Raketenwagen („Rak 1-3“), das letzte Modell auf Schienen, auf Spitzengeschwindigkeiten von zuletzt 281 km/h. gebracht. Wegen der Explosion des unbemannten Schienenfahrzeugs und des folgenden Modells wurden weitere Versuche von der Reichsbahndirektion Hannover verboten. Mit seinen Raketen-Flugversuchen 1928/29 bewies Fritz die Möglichkeit des Rückstoßantriebs von Flugzeugen.

Als 1928 Wilhelm und Fritz in den USA Gespräche über Kredite für ihr Unternehmen führten, ließ „General Motors“ (GM) Interesse an einem Kauf des deutschen Automobilproduzenten erkennen. Die Zukunft der Branche in Deutschland erschien unsicher, die Konkurrenz durch Importe technisch überlegener Automobile aus den USA stieg. Einen größeren Zusammenschluß deutscher Automobilfirmen, den der Verband der deutschen Automobilindustrie (RdA), die Deutsche Bank und die DANAT-Bank 1927/28 vorschlugen, hatte Wilhelms Sohn Fritz abgelehnt. Im Oktober 1928 wurde eine Kaufoption mit GM ausgehandelt. Wilhelm und Fritz gründeten daraufhin eine Aktiengesellschaft, eingetragen am 3.12.1928 als „Adam Opel AG“ mit einem Grundkapital von

60 Mio. Reichsmark. Im März 1929 wurden die Verträge, auf Seiten der Familie Opel von Fritz, Wilhelm und seinem Sohn Fritz unterzeichnet, der Name „Opel“ blieb erhalten. GM übernahm zunächst 80% der Aktien im Wert von 48 Mio. Reichsmark, die restlichen 20% erwarb GM im Oktober 1931. Wilhelm wurde in dem neuen Unternehmen 1930-45 Aufsichtsratsvorsitzender, sein Bruder Fritz Stellvertreter, sein Sohn Fritz Generaldirektor.

In den folgenden Krisenjahren 1929-32 baute Opel nur 2 Pkw und den Lkw „Blitz“, über das GM-Händlernetz weltweit vertrieben. Wilhelm eröffnete Niederlassungen in Japan, China und den USA, auch in Australien und Südamerika war Opel vertreten. Unter der technischen Leitung von Fritz wurden in den folgenden Jahren neue Erfolgsmodelle herausgebracht. Bis in die 70er Jahre erfolgreich war der 2-Tonner Lkw „Opel Blitz“. Unter der Leitung von Fritz, der die bei GM angewandte elektrische Schweißtechnik bei Opel einführte, wurde die erste selbsttragende Ganzstahlkarosserie hergestellt und im „Olympia“ seit 1935 in Serie gebaut. 1937 war Opel größter europ. Automobilhersteller und erreichte 1940 eine Million Stück seit 1898. Die Fahrradproduktion wurde in diesem Jahr an die „NSU Werke AG“ (Neckarsulm) verkauft. 1940-47 wurde die Pkw-Produktion zugunsten des Lkw-Baus im 1935 als modernstes Lkw-Werk Europas errichteten Werk Brandenburg a. d. Havel gestoppt, im Rüsselsheimer Hauptwerk wurden Flugzeugaggregate gebaut. 1944 wurden die Werke durch Bombenangriffe zerstört. Nach Kriegsende übernahm die amerik. Militärregierung in Frankfurt die Werksverwaltung treuhänderisch. Nach russ. Demontage des Kadettbandes wurden seit 1946 leichte Lkw montiert, 1947 die Pkw-Produktion wieder aufgenommen. Am 1.11.1948 übernahm GM wieder die Unternehmensführung, Generaldirektor wurde Edward W. Zdunek (1897-1963). Mitglieder der Familie Opel waren fortan nicht mehr an der Firmenleitung beteiligt, Fritz war in den USA interniert. Opel steht seit 1948 an zweiter Stelle in der deutschen Automobilproduktion, 1972/73 als Marktführer, und baute sechs neue Werke. 1995 wurde die Zahl von 30 Mio. gefertigten Automobilen erreicht.

Carls Sohn *Georg* (1912-71) war 1936 nach einer technisch-kaufmännischen Lehre bei der Adam Opel AG und einem Studium in England in die Opel-Generalvertretung in Frankfurt/M. eingetreten, die er 1939 als OHG übernahm und deren Netz von Autohäusern er nach 1945 ständig ausbaute (1972 Unternehmensgruppe „Georg v. Opel GmbH“). 1939 übernahm er in Nachfolge seines Onkels Fritz den Aufsichtsratsposten bei der „Continental Gummiwerke AG“, 1946-69 den Vorsitz, dann gab er die letzten 10% der Aktien an die Deutsche Bank ab. Seit 1947 betrieb er die „Opelit Bootswerft & Kunststoff-Gesellschaft“, gründete 1955 die „Volkskraftstoff-GmbH“ und 1964 den „Verband Deutscher Opel-Händler“, deren Präsident er war. Als aktiver Sportler und siebenfacher Deutscher Meister im Rudersport engagierte er sich nach 1945 in der deutschen Sportorganisation: 1951 Mitgründer der „Deutschen Olympischen Gesellschaft“ war er bis 1969 deren Präsident, 1967 gründete er gemeinsam mit →Josef Neckermann (1912-92) die Stiftung „Deutsche Sporthilfe“, seit 1966 war er Mitglied des „Internationalen Olympischen Komitees“. Er erhielt mehrere Ehrungen, darunter den Dr. phil. h. c. der Univ. Mainz (1952) und das Große Verdienstkreuz zum Bundesverdienstorden (1961). Wilhelms Sohn Fritz war zuletzt Aufsichtsrats-Vorsitzender von zwei

Maschinenfabriken in Offenbach a. M. und in Wiesbaden, er war Geheimer Kommerzienrat, Ehrenmitglied des Vereins für Raumschiffahrt seit 1927 und seit 1962 Ehrensensator d. TH Darmstadt.

Werke

zu Fritz († 1971): Die Zukunft d. Raketenantriebes, in: Fahrrad- u. Kfz.-Zs. 4, 1928, H. 22, S. 7; Die Gesch. d. Raketenentwicklung, Dt. Mus. München, 1968; *Patente*: URP 417 723 v. 1923 (mechan. Kfz-Bremse), 419 841 (Muskel-Maschinen-Bremse), 422 056 (elektr. Kfz-Bremse) beide v. 1922; – zu Georg 5000 km Afrika (mit Irmgard v. O.), 1939; Wir rudern durch d. Zeit, 1950 (mit M. H. Ehlert u. W. Westum); Menschen, Tiere u. Maschinen, 1955; Der letzte erste Mensch, 1962; In allen fünf Erdteilen, 1966; Die Zukunft d. Olymp. Spiele, 1971; *Bildbände*: Drei Totos im Taunus, 1959, ²1963 (mit G. Gronefeld); Wie geht's, 1964; Tiere im Opel-Freigehege, 1964.

Literatur

(*allg.*) Hdb. f. Bes. v. Kl. Opel-Motorwagen, 1910, ²1912; Braunbecks Sportlex., 1910-12 (P); Ludwig Opel, Adam O. u. sein Haus 1862-1912, 1912; Der Motorfahrer 1912, H. 36, S. 1165-68 (P); Wenzel; Wissen u. Fortschritt 1927, Nr. 5, S. 257; K. A. Kroth, Das Werk Opel, in: Industrie-Bibl. 21, 1928, S. 65-182 (P); Das Werk 1930, S. 425; H. Hauser, Opel, Ein dt. Tor z. Welt, 1937; R. A. Fleischer, Geneal. u. Automobile, 1938 (*Ms. Opel*); H.-G. Wolf, Keimzellen d. Automobilbaues – Opel, in: Englebert-Magazin, 1954, Nr. 38, S. 1-13; 100 J. Opel, in: Die Auto-Modelle 1961/62, Ausg. 5; Der Schweigsame Riese, in: Automobil-Revue Bern, Nr. 37 v. 23.8.1962, S. 33; 100 J. Opel, in: Das Schnaufferl 10, 1962, Nr. 7, S. 4-6, 18, 1970, Nr. 9, S. 10 f.; 100 J. Opel, Sonder-Ausg. Opel-Post 14, 1962, Nr. 6 u. 7 (P); K. Ludvigsen u. P. Frère, Opel-Räder f. d. Welt, 1975; 80 J. Opel-Automobile, in: Autohaus 1978, Nr. 18, S. 1708-10, u. in: Krafthand 51, 1978, H. 18, S. 1348-50; H. Ch. Gf. v. Seherr-Thoß, Die dt. Automobilindustrie, ²1979; P. Simsa, Alles üb. Opel, in: Auto, Motor & Sport, 1978, Nr. 23, S. 42-48; Die Opel-Story, in: Markt f. klass. Automobile u. Motorräder, 1984, H. 8, S. 14-23; H. J. Schneider, 125 J. Opel-Autos u. Technik, 1987; Die Jubiläen d. A. Opel AG, in: Motorklassik, 1987, H. 5, S. 38-46; J. Lewandowski, Opel, Das Unternehmen, die Automobile, die Menschen, 1992; – zu Adam O.: Matschoss, Technik, 1925; Das Nutzfahrzeug 22, 1970, S. 558 (P); 75 J. Adam Opel AG, in: Automobiltechn. Zs. 40, 1937, S. 371 (P); A. O. – der Nähmasch.fabr., in: FAZ Nr. 210 v. 9.9.1995, S. 16, u. in: Finanz & Wirtsch. (Schweiz) Nr. 51 v. 2.7.1988, S. 39; H. Pohl, A. O., Unternehmer im Za. d. Industrialisierung, 1995 (P); Carlo v. Opel, Geschichten u. Anekdotenslg. derer v. O., 1995 (P); Rhdb; – zu Carl: Braunbecks Sportlex., 1910 (P); Motor u. Sport 3, 1927, H. 9, S. 27 (P); – zu Wilhelm: Automobiltechn. Zs. 34, 1931, S. 342 (P); VDI-Nachrr. 2, 1948, Nr. 7/8, S. 8; Rhdb. (P); – zu Heinrich: Allg. Automobil-Ztg., 29, Nr. 22 v. 2.6.1928, S. 18 (P); Braunbeck, 1910 (P); DBJ X, Tl.; – zu Fritz († 1938): Industrie-Bibl. 4, 1928, Bd. 21, S. 49-182 (P); Automobiltechn. Zs. 41, 1938, S. 461; Braunbeck, 1911 (P) u. 1912; Rhdb.; P Büste in Rüsselsheim, Opelplatz; – zu Fritz († 1971) O. W. Gail, Mit Raketenkraft ins Weltall, 1928 (P); P. Friedmann, Das Raketenauto auf d. Avus, in: Allg. Automobil-Ztg. 29, 1928, Nr. 22, S. 22 f. (P); Zs. f. Flugtechn. u. Motorluftschiffahrt 19, 1928, H.

12, S. 270-74; M. Valier, Raketenfahrt, ²1930; R. Nebel, Raketenflug, 1932 (P); J. Stemmer, Raketenantriebe, 1952; Flugkörper 1, 1959, S. 260; Der geölte Blitz, Automobil- u. Motorrad-Chronik, 1976, H. 9, S. 18 f.; K. Jäger, Lok Magazin, 1978, Nr. 93, S. 467-70; M. Gf. Wolff-Metternich, Dt. Raketenfahrzeuge auf Straße, Schienen u. Eis, 1928-31, 1997; Rhdb. (P); Wi. 1967/68; Munzinger; - zu Georg Magazin d. Unternehmens-Gruppe Georg v. Opel, 1997, Nr. 2-4, 1998, Nr. 1; Munzinger.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

Seherr-Thoß, Hans Christoph Graf von, „Opel, Georg von“, in: Neue Deutsche Biographie 19 (1998), S. 543-546 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/pnd13697967X.html>

Register

Opel, Georg von

Name: Opel, Georg von

Namensvarianten: Opel, Friedrich Karl Adam Georg

Lebensdaten: 1912 bis 1971

Beruf/Lebensstellung: Automobilindustrieller; Kaufmann; Industrieller;
Verbandspolitiker

Konfession: evangelische Familie

Autor NDB: Seherr-Thoß, Hans Christoph Graf von

PND: 13697967X

11. November 2016

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
