

Der Präsident von General Motors über den Kauf der Adam Opel A.G. (1929)

Kurzbeschreibung

Im März 1929 kaufte der US-Automobilhersteller General Motors (GM) – damals das größte Industrieunternehmen der Welt – 80% des deutschen Automobilunternehmens Adam Opel auf, ein Anteil, der nur zwei Jahre später auf 100% erhöht wurde. Diese Übernahme sorgte in ganz Deutschland für Schlagzeilen und schürte sowohl die Aufregung als auch die Besorgnis über die vermeintliche „Amerikanisierung“ der deutschen Kultur und Geschäftspraktiken. Seit den frühen 1920er Jahren hatten „rationalisierte“ Produktionsverfahren und Hollywood-Filme von jenseits des Atlantiks deutsche Kommentatoren gleichzeitig fasziniert und beunruhigt, und die Präsenz amerikanischer Kulturexporte hatte im Laufe des Jahrzehnts noch zugenommen. Coca-Cola zum Beispiel kam nur einen Monat nach dem Opel-Deal auf den deutschen Markt.

Opel war deshalb ein attraktives Ziel für die Expansion von GM nach Mitteleuropa, weil das Unternehmen 1928 zum größten deutschen Automobilhersteller aufgestiegen war, nachdem es zuvor die moderne Fließbandproduktion in der deutschen Automobilindustrie eingeführt hatte, eine weitere Innovation, die aus Amerika übernommen worden war. Zum Zeitpunkt der Übernahme durch GM hatte Opel in Deutschland einen Marktanteil von 38 Prozent, angeführt von seinem beliebten und erschwinglichen Modell „Laubfrosch“, der 1924 auf den Markt kam und als „Wagen für Jedermann“ beworben wurde.

In der folgenden Erklärung versuchte GM-Präsident Alfred Sloan, die versammelten Opel-Händler aus ganz Deutschland zu beruhigen und zu inspirieren. Er hielt diese Rede bei seinem Besuch im Oktober 1929 in der Opel-Produktionszentrale in Rüsselsheim, nur sechs Monate nach der Übernahme. Sloans Ausführungen zeichneten ein positives Bild der Zukunft von Opel. Er sprach philosophisch über die Art und Weise, wie die Automobilität den „Aktionsradius“ der Menschen erweitere, und er sagte voraus, dass das Unternehmen seine Produktion und seinen Absatz in den nächsten fünf Jahren vervierfachen könnte, von 50.000 Autos pro Jahr auf über 200.000. Weder Sloan noch die anderen Teilnehmer des Mittagstreffens hatten natürlich mit der Möglichkeit gerechnet, dass Deutschland und die USA nur wenige Wochen von einem beispiellosen wirtschaftlichen Einbruch entfernt waren, der als Weltwirtschaftskrise bekannt werden sollte.

Sloan versicherte seinen Zuhörern nicht nur eine gute Zukunft für Opel, sondern auch eine sehr deutsche. Er versprach, dass das Unternehmen eine durch und durch deutsche Institution bleiben, noch mehr deutsche Mitarbeiter einstellen und zum Wohlstand und zur Stärke der Nation als Ganzes beitragen würde. Zugleich deutete Sloan mögliche Veränderungen in der Unternehmenskultur an. Er erwähnte die Notwendigkeit, bestimmte Bereiche, in denen Effizienzverbesserungen möglich seien, „wissenschaftlich zu untersuchen“, eine Anspielung auf die Rationalisierung der Industrie und des Managements. Sloan teilte den Zuhörern am Ende seiner Rede auch mit, dass er den GM-Manager Irving Jacob Reuter mit der Leitung der Opel-Aktivitäten betrauen werde, was bereits auf die Einführung zumindest einiger neuer Geschäftsansätze aus Detroit hindeutet. Sloan deutete sogar den Wunsch an, die Regierungspolitik in Berlin mitzugestalten. Er erwähnte die Tatsache, dass eine deutsche Delegation unter der Leitung des Vertreters der Automobilindustrie, Dr. Robert Allmers, kürzlich die USA besucht hatte, um zu lernen, wie Amerika seine Autoverkäufe besteuert. Sloan hoffte offensichtlich, dass Allmers und andere die deutsche Regierung unter Druck setzen würden, ihre Kfz-Steuer auf ein vergleichbares Niveau zu senken.

In seinem letzten Satz würdigte Sloan die Unterstützung, die er von zwei Mitgliedern der Opel-Familie erhalten hatte. „Dr. Fritz Opel“ war ein Enkel des Firmengründers Adam Opel und trug wegen seiner

Experimente mit dem Raketenantrieb für Autos den Spitznamen „Raketen-Fritz“. „Herr Geheimrat“ bezog sich hingegen auf Wilhelm von Opel, Fritz' Vater und Adam Opels zweitältester Sohn. Wilhelm war einer der beiden überlebenden Brüder, die ihre Anteile 1929 an GM verkauften, obwohl er bis 1945 im Opel-Vorstand blieb.

Quelle

[...]

Ich bin mir bewusst, dass die Haltung von General Motors von besonderem Interesse ist, d.h. die Politik von General Motors in Bezug auf die Adam Opel A.G., deren Vertriebsmacht die Herren vertreten. Lassen Sie mich zuallererst sagen, dass es unsere absolute Politik bei der Entwicklung des Opel-Geschäfts sein wird, es zu jeder Zeit als eine durch und durch deutsche Institution zu halten. Damit meine ich, dass wir deutsche Arbeiter und deutsche Führungskräfte beschäftigen werden. Es wird nur solche amerikanischen Führungskräfte geben, die notwendig sind, um unsere Betriebspolitik und -prinzipien richtig einzuführen. Wir werden in größtmöglichem Umfang deutsche Materialien kaufen, die von deutschen Arbeitern hergestellt werden. Wir hoffen und erwarten, als deutscher Hersteller anerkannt zu werden, der Anspruch auf gleiche Berücksichtigung wie andere Industrieunternehmen in diesem Land hat. Die bloße Tatsache, dass General Motors zur gleichen Zeit Kraftfahrzeuge aus den Vereinigten Staaten nach Deutschland importiert, wird absolut keinen Einfluss auf die Entwicklung der Adam Opel A.G. in den Vereinigten Staaten haben. Diese Autos konkurrieren mehr oder weniger miteinander. Unsere Politik war stets darauf ausgerichtet, jede Baureihe so weit wie möglich zu entwickeln, ohne Rücksicht auf den Einfluss einer bestimmten Baureihe auf eine der anderen. Opel produziert zurzeit, sagen wir, 50.000 Autos pro Jahr. Ich gebe zu, dass die Bedingungen im Moment etwas schwierig sind, aber ich wäre trotzdem enttäuscht, wenn Opel in fünf Jahren nicht mehr als 200.000 Autos pro Jahr für den Inlands- und Exportverbrauch produzieren würde. Wenn wir dazu in der Lage sind, braucht es mehr deutsche Arbeiter, mehr deutsches Material und mehr deutsche Werkseinrichtungen. Ob diese Hoffnung in Erfüllung geht, lässt sich natürlich jetzt noch nicht sagen, aber ich bin sicher, dass sie in Erfüllung gehen wird, und zwar wahrscheinlich früher, als irgendjemand von uns es jetzt für möglich hält.

[...]

Um meinen ersten Punkt zusammenzufassen, möchte ich also ganz klar sagen, dass die Politik von General Motors nicht nur darin bestehen wird, die Traditionen der Adam Opel A.G. aufrechtzuerhalten, sondern die Adam Opel A.G. unter Ausschöpfung unserer Ressourcen und Fähigkeiten zu einer noch größeren und besseren Institution zu machen, und zwar zu jeder Zeit zu einer deutschen Institution. Es ist unsere Hoffnung und unser Bestreben, die Adam Opel A.G. in noch größerem Maße zum wirtschaftlichen Fortschritt Deutschlands beitragen zu lassen und sie darüber hinaus zu veranlassen, eine noch wichtigere Rolle im deutschen Industrieleben zu übernehmen. In der Tat hoffen wir, die Adam Opel A.G. im wahrsten Sinne des Wortes zum General Motors Deutschlands zu machen. Ich bin sicher, dass wir dabei auf Ihre Hilfe zählen können.

Bevor ich auf einige spezifische Probleme eingehe, an denen wir gemeinsam interessiert sind, möchte ich Ihre Aufmerksamkeit auf die sehr wichtige Rolle lenken, welche die Automobilindustrie für die wirtschaftliche Entwicklung eines jeden Landes spielt oder spielen kann. Es mag Sie überraschen, dass von den 120 Millionen Einwohnern der Vereinigten Staaten nach meiner Schätzung mehr als 10 %, d.h. wahrscheinlich 12 Millionen Menschen, in Bezug auf ihren Lebensunterhalt und ihre Kaufkraft von der Automobilindustrie abhängig sind. Betrachtet man die Sache von einem anderen Standpunkt aus, so wird zwar allgemein anerkannt, dass die Landwirtschaft bei der Schaffung von Wohlstand in den Vereinigten Staaten eine außerordentlich wichtige Rolle spielt, doch wenn man – wie ich – glaubt, dass der von der Industrie durch die Erschließung unserer natürlichen Ressourcen durch Arbeit geschaffene

Reichtum der Schaffung einer gleichen Menge von Reichtum durch den Prozess der Landwirtschaft gleichkommt, dann trägt die Automobilindustrie in den Vereinigten Staaten heute in größerem Maße zur Schaffung von Wohlstand bei als die Landwirtschaft. Ich erwähne dies, weil General Motors davon ausgeht, dass die Entwicklung der Automobilindustrie und des Adam Opel A.G. Geschäfts einen wichtigen und zunehmenden Beitrag zur Schaffung von Wohlstand in diesem Land leisten wird. Ich erwähne dies vor allem deshalb, weil man ohne eine sorgfältige Analyse oder Kenntnis der Tatsachen zu der Auffassung gelangen könnte, dass die Automobilindustrie eher eine Wohlstand verbrauchende als eine Wohlstand schaffende Industrie ist. Ich erwähne dies auch deshalb, weil es äußerst wichtig ist, dass jede staatliche, finanzielle und sonstige Unterstützung für den Ausbau und die Entwicklung einer Industrie gewährt wird, die ein so enormes Potenzial für die Schaffung von nationalem Wohlstand besitzt. Konkret halte ich es für sehr wichtig, dass wir alle Elemente, die in die Kosten des Autotransports einfließen, wissenschaftlich untersuchen. Bei der technischen Planung sollte die größtmögliche Wirtschaftlichkeit im Betrieb berücksichtigt werden. Ein maximales Volumen kann nur erreicht werden, wenn sowohl die Anschaffungskosten als auch die Betriebskosten so niedrig wie möglich gehalten werden. Der Verbrauch von Benzin ist wichtig. Die jährliche Steuer ist ebenfalls wichtig. Wie Sie zweifellos wissen, wurde vor kurzem von der deutschen Regierung eine sehr wichtige Kommission unter der Leitung von Dr. Allmers, den Sie zweifellos alle kennen, in die Vereinigten Staaten entsandt, um das allgemeine Thema der Kraftfahrzeugbesteuerung in den Vereinigten Staaten zu untersuchen. General Motors hat so weit wie möglich mitgearbeitet und Fakten und Zahlen vorgelegt, von denen wir dachten, dass sie dieser wichtigen Kommission helfen würden, zu einer fundierten Schlussfolgerung zu gelangen. Es kommt häufig vor, und ich glaube, dass es in diesem Fall nicht unmöglich ist, dass eine Senkung der Steuer pro Auto durch eine Ausweitung der Nutzung von Kraftfahrzeugen leicht zu gleichen oder sogar höheren Gesamteinnahmen führen könnte, und dies ganz abgesehen von dem Beitrag zum Wohlstand des Landes durch die erhöhte Produktion. Die Versicherungs- und Finanzierungskosten sowie die Kosten für die Lagerung und Wartung des Fahrzeugs sind ebenfalls wichtige Faktoren. Ich glaube, dass in all diesen Bereichen viel erreicht werden kann. Wir werden den größtmöglichen Beitrag zur Entwicklung einer größeren Wirtschaftlichkeit und Effektivität leisten und damit die Industrie zu einem schnelleren Wachstum anregen.

Wenn wir an diesen Problemen arbeiten, bin ich zuversichtlich, dass sich die Automobilindustrie in diesem Land allmählich und zunehmend entwickelt. Ein solches Ergebnis scheint mir unvermeidlich zu sein, denn abgesehen von dem sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Beitrag muss man anerkennen, dass das Kraftfahrzeug zum ersten Mal in der Geschichte das Element der Entfernung im Leben des Menschen praktisch eliminiert. Es hat seinen Aktionsradius enorm vergrößert, seinen Denkhorizont erweitert und in ganz praktischer Weise seine Leistungsfähigkeit erhöht, indem es ihm ermöglicht, in gleicher oder kürzerer Zeit viel mehr zu erreichen.

[...]

Beginnen wir mit unseren heutigen Autos. Die beherrschende Stellung, welche die Adam Opel A.G. heute auf dem deutschen Markt einnimmt, muss uns zu der Schlussfolgerung führen, dass Opel-Autos im Wettbewerb den gleichen oder einen höheren Wert haben als jede konkurrierende deutsche Marke, und doch ist Fortschritt notwendig. Alles, was die Welt produziert, kann verbessert werden. In der Tat verbessern wir die Autos, die Sie erhalten, von Tag zu Tag. Im Laufe der Zeit können wir in dieser Richtung immer mehr Fortschritte erzielen. Wir werden die Anforderungen des Marktes sowohl in Deutschland als auch im Ausland sorgfältig und mit Bedacht analysieren, und Sie können sicher sein, dass wir bei der Entwicklung des Opel-Programms alles tun werden, was notwendig ist, um die maximale Entwicklung der Adam Opel A.G. zu gewährleisten. Ungeachtet der großen Ressourcen, über die General Motors verfügt, ist Zeit ein absolut wichtiges Element. Ich bitte besonders um die Geduld und die Unterstützung der Händlerorganisation der Adam Opel A.G. Ich möchte besonders betonen, dass es bei der Bewältigung solcher Probleme keine Zauberei geben kann. Sie kann nur durch härteste und

intensivste Arbeit bewältigt werden. Die Konstruktion, die Testphase, die Entwicklung von Plänen für die Produktion eines modernen Automobils ist, wenn sie gewissenhaft und gründlich durchgeführt wird, ein komplizierter Prozess. Wenn er nicht gewissenhaft und gründlich durchgeführt wird, kommt es zu Unzufriedenheit, erhöhten Kosten für die Händlerorganisation und zum Verlust des öffentlichen Wohlwollens. Es ist weder für die Adam Opel A.G. noch für irgendeine andere Organisation möglich, ein solides und dauerhaftes Geschäft zu entwickeln und das Wohlwollen der Öffentlichkeit zu erlangen und zu erhalten, wenn das Produkt, das hergestellt und verkauft wird, nicht den höchsten Qualitäts- und Servicestandards entspricht.

Es ist von entscheidender Bedeutung, daß Sie, meine Herren, erkennen, wie wichtig es ist, alle Anstrengungen zu unternehmen, um Ihr individuelles Geschäft zu erweitern und zu entwickeln, um das zu tun, was, wie ich überzeugt bin, eine allmähliche und zunehmend breitere Gelegenheit sein wird, wenn sich der Markt entwickelt und Fortschritte gemacht werden. Wir dürfen nicht warten, bis das Endziel erreicht ist, denn in der Tat ist der Fortschritt seit Anbeginn der Welt im Gange und wird wahrscheinlich so lange anhalten, wie die Welt existiert. Eine bedeutende industrielle Entwicklung kann sich nur schrittweise über einen bestimmten Zeitraum vollziehen, oder, mit anderen Worten, wenn wir uns den Slogan zu eigen machen, dass wir unsere Arbeit, so gut sie heute auch sein mag, morgen besser machen müssen, dann stellt dieser Slogan meiner Ansicht nach das Problem dar, die Politik, die es Ihnen letztendlich ermöglichen wird, die Gelegenheit, die sich meiner Meinung nach für uns beide bietet, in größtmöglichem Umfang zu nutzen.

Die Lösung eines Problems oder die Erzielung von Ergebnissen, wie wir sie in diesem speziellen Fall gemeinsam anstreben müssen, erfordert neben geeigneten Anlagen auch eine mit dem Problem vertraute Führung bzw. erfahrene und fähige Führungskräfte, um die verschiedenen Grundsätze und Strategien wirksam anzuwenden. Um in dieser Richtung zu helfen, haben wir auf Wunsch der Gebrüder Opel einen unserer besten Mitarbeiter, Herrn Reuter, in die Adam Opel A.G. entsandt, damit er die Managementverantwortung der Adam Opel A.G. übernimmt. Er ist mit den technischen, produktionstechnischen und vertrieblichen Problemen der Automobilproduktion, wie sie von General Motors in großem Maßstab betrieben wird, bestens vertraut. Er bringt in die Adam Opel A.G. eine reife Erfahrung ein, ein volles Verständnis für die vorrangige Notwendigkeit eines qualitativ hochwertigen und zuverlässigen Produkts und ein Bewusstsein für die Bedeutung der verschiedenen Prinzipien, die so viel zur heutigen Position von General Motors beigetragen haben. Ich bitte im Namen Herrn Reuters um Ihre Unterstützung und Mitarbeit. Die Unterstützung aller Mitglieder der Opel-Organisation ist ihm bereits gewiss. Ich habe das Gefühl, dass sowohl Sie, die Adam Opel A.G., als auch wir – wir alle – uns in seinen Händen sicher fühlen können und dass wir uns unter seiner Führung eines ständigen Fortschritts hin zu größeren und besseren Geschäften und einer profitableren Beziehung sicher sein können. Abschließend möchte ich die Gelegenheit nutzen, um meine persönliche Wertschätzung für die großzügige Unterstützung zum Ausdruck zu bringen, die uns allen von Anfang an von allen Beteiligten, insbesondere von Herrn Geheimrat und Dr. Fritz Opel, zuteil wurde und von der ich sicher bin, dass sie auch in Zukunft so wirksam sein wird wie in der Vergangenheit.

Quelle des englischen Originaltextes: Ansprache von Alfred P. Sloan, Jr., Generaldirektor von General Motors, beim Mittagessen der Autohändler der Adam Opel A.G. (Autofirma) in Rüsselsheim in Deutschland am 18. Oktober 1929. (Fotokopie dieser Rede mit freundlicher Genehmigung von Christo Datini, GMC Archives und mit einem besonderen Dank an Austin Hall für die Beschaffung.)

Übersetzung: Insa Kummer

Empfohlene Zitation: Der Präsident von General Motors über den Kauf der Adam Opel A.G. (1929),
veröffentlicht in: German History in Documents and Images,
<<https://germanhistorydocs.org/de/die-weimarer-republik-1918-1933/ghdi:document-5395>>
[16.03.2026].