

100 Jahre Steyr-Daimler-Puch A.G.

Der Werdegang eines österreichischen Industrie-Unternehmens

Von
Dr. Hans Seper

Kustos des Technischen Museums für Industrie und Gewerbe in Wien
Mit 58 Abbildungen

Der Werdegang der „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ spiegelt sich in der Technikgeschichte der drei bedeutendsten altösterreichischen Industrieunternehmen: Steyr, Daimler und Puch. Sie entwickelten sich dank der Pionierleistungen und der persönlichen Initiative ihrer Gründer aus kleinsten Anfängen zu Großunternehmen, die den guten Ruf der österreichischen Fabrikate in die ganze Welt hinausstrugen. Ihr Gemeinsames liegt in ihrem Beitrag zur Motorisierung des Verkehrs, ihre Entwicklung stellt einen wesentlichen Teil der Fahrzeug- und Automobilgeschichte Österreichs dar.

Die drei Unternehmen Steyr, Daimler und Puch, 1934 durch Fusion zur „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ zusammengeschlossen, feiern im Jahre 1964 den hundertsten Jahrestag der Gründung ihres Stammhauses. Anlaß mehr als genug, ihre technikgeschichtliche und wirtschaftliche Bedeutung aufzuzeigen.

Am Zusammenfluß der beiden Wasserläufe Enns und Steyr und am Wege des Eisens von der Gewinnungsstätte — dem steirischen Erzberg — zu den nördlichen Verbraucherzentren gelegen, hat die Gegend um Steyr ihre Rolle in der Eisenverarbeitung und Eisenverteilung gleichsam von der Natur zugewiesen erhalten.

Schon um die Jahrtausendwende mußten die Steyrer, die in ihren Haushämmern Hieb- und Stichwaffen schmiedeten, ihre Rechte und Freiheiten verteidigen. Mit dem „Großen Privileg“ — der ältesten erhalten gebliebenen Stadturkunde —, das Albrecht I. der Eisenstadt im Jahre 1287 gab, wurde dem werdenden Gemeinwesen das Stapelrecht auf Eisen und Holz und das

Recht der Brückensperre neuerdings verbrieft. „Wer immer Eisen oder Holz in die Stadt gebracht, soll daselbst drei Tage verbleiben und sein Eisen und Holz den Steyrern auf offenem Markte zu den gewöhnlichen Preisen und festgesetzten Bedingungen hintanzugeben willig sein.“

Sicherung der Rohstoffe war auch schon damals das erste und oberste Gebot. In landesherrlichen Befehlen und im „Rauch-pued“ von Steyr wird der Weg des Eisens über Weyer nach Steyr vorgeschrieben. Die wirtschaftliche Grundlage für die stadsteyrische Eisenverarbeitung war damit gelegt. Auf dieser Grundlage bauten die Steyrer vorerst die „Eisenhandelsgesellschaft“ und im Jahre 1625 die „Innerberger Hauptgewerkschaft“ — den ersten österreichischen Konzern — auf. Diese Organisation bildete eine „Erwerbsgesellschaft auf Gewinn und Verlust“ und vereinigte die im Eisengewerbe damals bestehenden drei Verarbeitungsstufen: Radmeister, Verleger und Hammerherren. Ein bewundernswertes System erfaßte die Erzeugung, regelte den Warenverkehr und die Preise. Es gab in dieser mächtigen Innerberger Hauptgewerkschaft nichts, was nicht bis ins letzte Glied zweckmäßig durchgebildet gewesen wäre.

Ende des 16. Jahrhunderts wurden, einer Anregung des damaligen Eisenobmannes *Christoph Strutz* folgend, Schritte unternommen, auch die Feuerwaffenerzeugung aufzunehmen. Die Stadt Steyr erklärte sich zum „Verlage“ dieses neuen Industriezweiges bereit und ließ zur Einführung aus Thüringen Bereitmeister und Feuerknechte kommen. Es bildete sich die „Gesellschaft der Rohr- und Büchsenhandlungen zu Steyr“, die gegen die Verpflichtung, alle notwendigen Geschütze und Geschosse an das Zeughaus nach Wien zu liefern, als einzige Waffenfabrik Ober- und Niederösterreichs privilegiert werden sollte.

Die damals dem evangelischen Glauben ergebene Eisenstadt Steyr erfreute sich jedoch nicht der Gunst des streng nach katholischen Grundsätzen erzogenen Kaisers Rudolf II., der deshalb auf die Gesuche um Bezahlung der gelieferten Geschosse und Geschütze nicht reagierte. Das notwendige Eisen konnte nicht mehr verlegt, die Facharbeiter konnten nicht mehr bezahlt werden. Sie wanderten nach Solingen und nach dem Rheinland aus und mit ihnen verließen viele Bürger die Stadt, die in den Wirrnissen der Glaubenskämpfe verarmte und verödete.

Wenn auch die ersten Versuche mißlangen, in Steyr, der Stadt der Schwerter und der Klingen, Feuerwaffen zu erzeugen, so lag es dennoch nahe, die reichen Erfahrungen der stadsteyrischen Gewerke anzuwenden. Bereits im Jahre 1635 wandte sich der Eisengewerkschafts-Obervorgeher neuerdings an die Stadt mit der Aufforderung, Armaturwerkstätten zu errichten. In Unterhimmel und längs des Steyr-Flusses entstanden große Bohrhämmer, Bohrmühlen und Armatur-Schmieden. Diese Werkstätten, in denen die geschweißten Gewehrläufe auf Bohr- und Läuterbänken ausgerieben wurden, kaufte im Jahre 1786 das Ärar an. Der Staat errichtete eine „k. k. Feuergewehr-Fabriks-Local-Direktion“ unter dem Kommando eines

Hauptmannes und bildete in sechsjähriger Lehrzeit jeweils sechzig Meister-söhne in einer eigenen Lehrlingsschule zu tüchtigen Gesellen heran. Aber auch die in Steyr ansässigen Meister des Kleineisengewerbes nahmen nach und nach die Erzeugung und Lieferung von „Armaturen und Garnituren“, also von Gewehrbestandteilen, für die ärarische Gewehrfabrik auf.

Zu diesen selbständig gebliebenen Waffenteilerzeugern trat 1821 ein neuer hinzu, *Leopold Werndl*, der, einer schon lange in Steyr ansässigen und im Eisengewerbe tätigen Familie entstammend, sich nun von der bis dahin betriebenen Werkzeugherstellung abwandte, die Waffenschmiedekunst aufnahm und darin in wenigen Jahren großes Ansehen erlangte. In seinem Hause Wieserfeld Nr. 27 und später in neuen Werkstätten in der Sierningerstraße 58 und 62 sowie in seiner Schleife am Wehrgraben beschäftigte er bald vierzig bis fünfzig Mann. Dank der Tüchtigkeit und Umsicht, mit der *Leopold Werndl* die Armaturenerzeugung ausübte, flossen ihm immer größere Aufträge zu. Um diese bewältigen zu können, erwarb er im Jahre 1835 die Lettmühle mit der dazugehörigen Wasserkraft in Oberletten und richtete den Betrieb für das Schmieden und Läutern von Gewehrläufen, Walzen und Schleifen von Bajonetten und Lanzen spitzen ein. Zeitweise schaffte er dort mit 400 bis 500 Arbeitern an der Herstellung von Infanteriegewehr- und Stutzenläufen, stählernen Ladestöcken, Lanzen spitzen- und Schuhen, Gewehrringen, Griffen, Bajonetten, Faschinmessern, Kolbenkappen und anderen Gewehrbestandteilen.

Am 26. Februar 1831 wurde den Eheleuten *Leopold* und *Josefa Werndl*, geb. *Millner*, ein Sohn geboren, der den Namen *Josef* erhielt. Er wurde der bedeutendste der Steyr Waffenschmiede und der Begründer des Stammhauses der „Steyr-Daimler-Puch A. G.“.

Josef Werndl, 1831—1889

In das schulpflichtige Alter gekommen, besuchte *Josef Werndl* die Normalschule in Steyr und wurde dann nach Wien geschickt, um dort die Büchsenmacherei bei dem bekannten Gewehrmacher *F. Fruhwirth* zu erlernen. Nach Beendigung der Lehrzeit und kurzer Gesellenzeit in der Prager Waffenfabrik kehrte er in das väterliche Haus zurück. Auf Geheiß seines Vaters erlernte er nun die Feilenhauerei und vervollkommnete sich im Schleifen.

Die althergebrachten Arbeitsmethoden, an denen der Vater unentwegt festhielt, der Zwang des Elternhauses überhaupt, erschienen jedoch dem ungestümen Jungen unerträglich. So begab er sich auf Wanderschaft, ließ sich 1849 freiwillig zum Militär assentieren und wurde nach kurzer militärischer Ausbildung in die alte Gewehrfabrik in Wien-Währing, die damalige staatliche Waffenfabrik, kommandiert. Dort erlernte er den Zusammenbau der Armeegewehre und arbeitete an den modernen, aus Amerika eingeführten Maschinen für die Massenproduktion.

Der Vater setzte jedoch seine Freistellung für den eigenen Betrieb „als für die Gewehrherstellung dort unentbehrlich“ durch. So kam *Josef Werndl*

als Zwanzigjähriger wieder einmal in die Heimat; aber nur für kurze Zeit. Wieder war ihm die Unterordnung unter den Willen des Vaters unerträglich. Auch wollte er die neuen Werkzeugmaschinen, die er in der Wiener staatlichen Waffenfabrik kennengelernt hatte, in ihrem Erzeugungsland besichtigen. So begab er sich 1852 neuerlich auf Wanderschaft, die ihn nach Thüringen und anschließend in die Vereinigten Staaten von Amerika führte, wo er seine Kenntnisse in den leistungsfähigen amerikanischen Gewehrfabriken erheblich vervollkommnete. Er arbeitete in Ilion bei der Firma Remington und in Hartford bei der Firma Colt. Als er 1853 in die Heimat zurückkehrte, um seine Braut *Karoline Heindl* zu heiraten, barg sein Reisegepäck zahlreiche Berechnungen und sorgfältige Zeichnungen aller Maschinen.

Wieder kam es aber zu keiner gedeihlichen Zusammenarbeit mit dem Vater. So machte sich *Josef Wernndl* selbständig und erwarb eine Schleife am Wehrgraben in Steyr — die Kettenhuber-Schleife — und führte dort mit 15 Arbeitern seinen eigenen Polier- und Schleifereibetrieb.

Da griff das Schicksal hart in das Leben seiner Familie ein. Der Vater erkrankte an der damals herrschenden Cholera und erlag der Seuche am 1. Dezember 1855, im 58. Lebensjahr.

Jetzt zeigte sich *Josef Wernndls* wahres Wesen. Alle Gegensätze zum Vaterhaus waren vergessen. Im Bewußtsein seiner Verantwortung, die er von nun an gegenüber seiner Familie zu tragen hatte, setzte er seine ganze Persönlichkeit für den elterlichen Betrieb ein. Mit kühner Energie steuerte er darauf los, die bestehenden Anlagen auszubauen, alle Errungenschaften der damaligen Zeit auszunutzen, um den eigenen Betrieb zur Konkurrenz mit der ganzen Welt zu befähigen. Die Waffenlieferanten des eigenen Landes betrachtete er schon längst nicht mehr als ernsthafte Konkurrenten.

Neue Maschinen wurden angeschafft. Maschinen, die für die verlangte Herstellung von Gewehrläufen aus massiven Gußstahlbarren zweckmäßig waren. Und damit begann ein neuer Abschnitt in der Geschichte von Steyr, vorbereitet von *Josef Wernndls* Vater, eingeleitet und aufgebaut von ihm selbst. Steyr gewann den Vorrang über alle der Waffenerzeugung gewidmeten Betriebe des Landes und sicherte sich dadurch seine Stellung in der das Kleingewerbe immer mehr ersetzenden Industrie für spätere Zeiten.

Durch die Bewaffnung Preußens mit dem Hinterladergewehr, System Dreyse, im Jahre 1841 gewann die Frage der Hinterladergewehre auch in Österreich, wo die Perkussions-Vorderladergewehre, System Lorenz, in Verwendung standen, wieder an Bedeutung. *Wernndl* studierte eingehendst das damals in der österreichischen Armee versuchsweise verwendete Hinterladergewehr, System Crespi, bei dem das seit Jahrhunderten bei der Konstruktion von Hinterladern offene Problem der Schaffung eines gasdichten Abchlusses halbwegs behoben war, das jedoch werkstattechnische und preisliche Schwierigkeiten bereitete. Er kannte die Vor- und Nachteile der verschiedenen amerikanischen, nach dem Revolversystem von Colt und Adams-Deane konstruierten Rückladungsgewehre und auch das Remington- und

Winchester-System. Er erkannte schließlich, daß die Zukunft jenem Hinterladergewehr-System gehören werde, das eine technisch einwandfreie, erzeugungsmäßig einfache und vor allem billige Lösung des viel umstrittenen Verschluß-Problems bringen werde.

Gemeinsam mit seinem Werkmeister *Karl Holub* war *Wernndl* bemüht, jenes System zu finden, das an Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Einfachheit der Konstruktion den anderen Systemen überlegen war. *Holub*, am 29. Jänner 1830 in Strakonitz, damals Kronland Böhmen, geboren, hatte in Prag das Schlosserhandwerk erlernt und gleich *Wernndl* in der staatlichen Waffenfabrik in Wien gearbeitet.

Nach zweijähriger gemeinsamer Arbeit lag anfangs des Jahres 1863 der erste Entwurf eines brauchbaren Verschlusses für Hinterladergewehre — der Tabernakelverschluß — in den Grundzügen vor, der alle bisherigen Systeme übertraf. *Wernndl* wollte sich jedoch vorerst von dem Fortschritt, der inzwischen in Amerika gemacht wurde, überzeugen und trat im Frühjahr 1863 mit *Holub* seine zweite Reise nach Amerika an. Er kehrte aber, von der Sorge um die Einrichtung der 1862 erworbenen Jocher-Mühle, dem „Alten Werk“, getrieben, bereits am 22. Juli 1863 wieder nach Steyr zurück. *Karl Holub* verblieb mit dem Auftrag „Maschinen, die wir mit Vorteil beziehen können, dort anzukaufen, dagegen von jenen, die wir besser hier erzeugen können, Zeichnungen zu besorgen“ in Amerika zurück. Er trat erst im Spätherbst des Jahres 1863 mit wertvollen Erfahrungen, Plänen und Skizzen die Rückreise in die Heimat an.

Auf Grund der in Amerika gewonnenen Einblicke arbeiteten *Wernndl* und *Holub* ihre Erfindung weiter aus. Bei den zu dieser Zeit herrschenden Verhältnissen, die *Josef Wernndl* zwangen, auch den letzten Arbeiter mangels jeden Auftrages zu entlassen, bedurfte es geschäftlichen Mutes, um den einmal begonnenen Fabriksbau weiterzuführen. In diesem schweren Daseinskampf nahm *Josef Wernndl* durch die Gründung einer Handelsgesellschaft der Mutter die ungeheure Last der Verantwortung für den Erbbetrieb ab.

Das Stammhaus der Steyr Daimler-Puch A.G. wird gegründet

Am 16. April 1864, also vor nunmehr 100 Jahren, gründete *Josef Wernndl* die Firma „Josef und Franz Wernndl & Comp., Waffenfabrik und Sägemühle in Oberletten“. Zum ersten Male scheint das Unternehmen, aus dem später die „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ und in der Folge die „Steyr-Werke Aktiengesellschaft“ hervorgegangen sind, als Waffenfabrik mit dem Sitz in Steyr auf. Es stellt somit das Stammhaus der heutigen „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ dar.

Die Geschäftsführung, die Vertretung nach außen und die Firmenzeichnung übernahm *Josef Wernndl*, während *Josefa*, die Mutter, und *Franz Wernndl*, einer der Brüder, als offene Gesellschafter figurierten. Am 15. August 1864 ließ *Josef Wernndl* das Unternehmen in das am 1. Juli 1863

beim k. k. Kreisgericht in Steyr neu eröffnete Handelsregister im Band I, p. 4, Zahl 8/1, eintragen.

In diesen Jahren lag die Steyrer Eisenindustrie arg darnieder, es herrschten Absatzstokung und Arbeitslosigkeit. Die Vorbereitung des Feldzuges des Jahres 1866 gegen Preußen und Italien brachten jedoch *Wernndl* die langersehnten Aufträge. Nichtsdestoweniger wurden die Arbeiten am Hinterladergewehr fortgesetzt, wenn auch die Meinungen über den Wert der Hinterladergewehre bei den einzelnen Heeresleitungen noch immer geteilt waren.

Erst der für Österreich unglückliche Ausgang des Feldzuges 1866 mit der Niederlage bei Königgrätz brachte die Erkenntnis, daß das schneller schießende, in jeder Lage brauchbare Hinterladergewehr den langsameren Vorderladern taktisch überlegen ist. Diese Erfahrung veranlaßte die Heeresleitungen aller Staaten — auch jene von Österreich — zur raschesten Einführung von Hinterladergewehren.

Österreich setzte eine eigene „Hinterladungskommission“ ein und obwohl über hundert Konkurrenzangebote eingelangt waren, wurde mit kaiserlicher Entschließung vom 28. Juli 1867 die „Genehmigung der beantragten Einführung des *Wernndl'schen* Hinterladungsgewehrmodelles bei allen neu zu erzeugenden Handfeuerwaffen in der Armee“ erteilt. (k. k. Kriegsministerium, Abt. VII, Nr. 2918 — Kriegsarchiv 1867, 7a, 56-134/3).

Wie einem Schreiben des k. k. Kriegsministeriums vom 16. Dezember 1867 zu entnehmen ist (Kriegsarchiv 1867, 74/10), wurden auf Grund des Erlasses (Abt. VII, 5246/5381, vom 10. November 1867) weitere 150.000 Gewehre, System *Wernndl*, über die bereits in Auftrag gegebenen 100.000 bei *Wernndl*, der von *Karl Holub* das Verwertungsrecht der unter dem Namen „*Wernndl-Holub'sches* Hinterladungs-Gewehr“ eingetragenen Erfindung erworben hatte, in Auftrag gegeben.

Josef Wernndl überließ der österreichischen Heeresverwaltung das Ausführungsrecht seines Gewehres vollkommen vergütungsfrei. Im Kaufvertrag übernahm er zudem die Risiken einer Währungsverfallsklausel. Für die Einhaltung der vereinbarten Lieferfristen aber mußte *Josef Wernndl* mit seinem gesamten beweglichen und unbeweglichen Vermögen haften.

Um diesen Verpflichtungen nachkommen zu können und um die inzwischen aus Bayern, aus der Schweiz, aus Frankreich, Serbien und Griechenland einlaufenden Aufträge auf Gewehrläufe, Verschlußgehäuse zum französischen Chassepot-Gewehr und Umarbeitung von Vorderladern auf Hinterladergewehre vertragsgemäß ausführen zu können, steigerte *Josef Wernndl* die Gewehrherzeugung auf 5000 Stück wöchentlich, trieb den Bau der Fabrikanlagen vorwärts und errichtete, dem Wunsche Ungarns nachkommend, auch in Budapest eine große Zweigfabrik zur Bewaffnung der Honvéds. Das *Leopold Wernndl'sche* Werk in Letten wurde vergrößert, Dampfmaschinen und Lokomobile wurden angeschafft, um bei Niederwasser genügend Betriebskraft zur Verfügung zu haben.



Josef Wernndl
1851—1889

8 1	13. August 1864	Josef & Franz Wernndl et Comp.	Waffen-Fabrik in Oberletten, k. u. k. Böhmen mit dem Sitz in Steyr; — die Waffen- Fabrik bildet auch die Sägefabrik.
Die Gesellschaft ist eine offene. Die Gesellschaften sind: Josefa, Josef und Franz Wernndl, Waffenfabrikanten in Steyr; — die Gesellschaft hat am 16. April 1864 begonnen. Die Gesellschaft ist eine offene, die Handhabung und die Sinngebung ist dem Gesellschaften Josef Wernndl überlassen.			IX - A. 2 Spec. 56-1864

Eintragung der am 16. April 1864 gegründeten Waffenfabrik und Sägemühle „Josef und Franz Wernndl & Comp.“ in Oberletten mit dem Sitz in Steyr in das Handelsregister Steyr vom 15. August 1864

Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft 1869—1926

Das zu diesem großartigen Ausbau erforderliche Kapital brachte die am 1. August 1869 unter der Patronanz der „Österreichischen Bodenkreditanstalt“ durchgeführte Umwandlung der Firma „Josef & Franz Werndl & Comp.“ in die „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ mit dem Sitz in Wien. Laut Eintragung im Wiener Handelsregister (Ges. 8/436) vom 29. September 1869 hatte das Stammkapital der Aktiengesellschaft eine Höhe von 6 Millionen Gulden und war eingeteilt in 30.000 Aktien zu je 200 Gulden österreichischer Währung.

Die Aktiengesellschaft übernahm sämtliche Rechte, Privilegien, Aufträge und Werke der Firma „Josef und Franz Werndl & Comp.“ um 5,2 Millionen Gulden. Als Zweck der Gesellschaft wurde eingetragen: „Die Erzeugung von Waffen in den ihr gehörigen Waffenfabriken und Realitäten in und bei Steyr, erforderlichenfalls die Erzeugung von Maschinen und Stahlwaren, zu deren Anfertigung die gesellschaftlichen Etablissements geeignet sind, die Ausdehnung und Vervollständigung ihrer Etablissements nach Maßgabe des Bedarfes und die Errichtung von Zweigetablissements und Verschleißstellen unter Beobachtung der gesetzlichen Bestimmungen.“

Als Generaldirektor lenkte nunmehr *Josef Werndl* die „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ und *Karl Holub*, sein treuer Gefährte, wurde zum Direktor ernannt, in welcher Funktion er bis zu seinem Tode am 23. Mai 1903 tätig war.

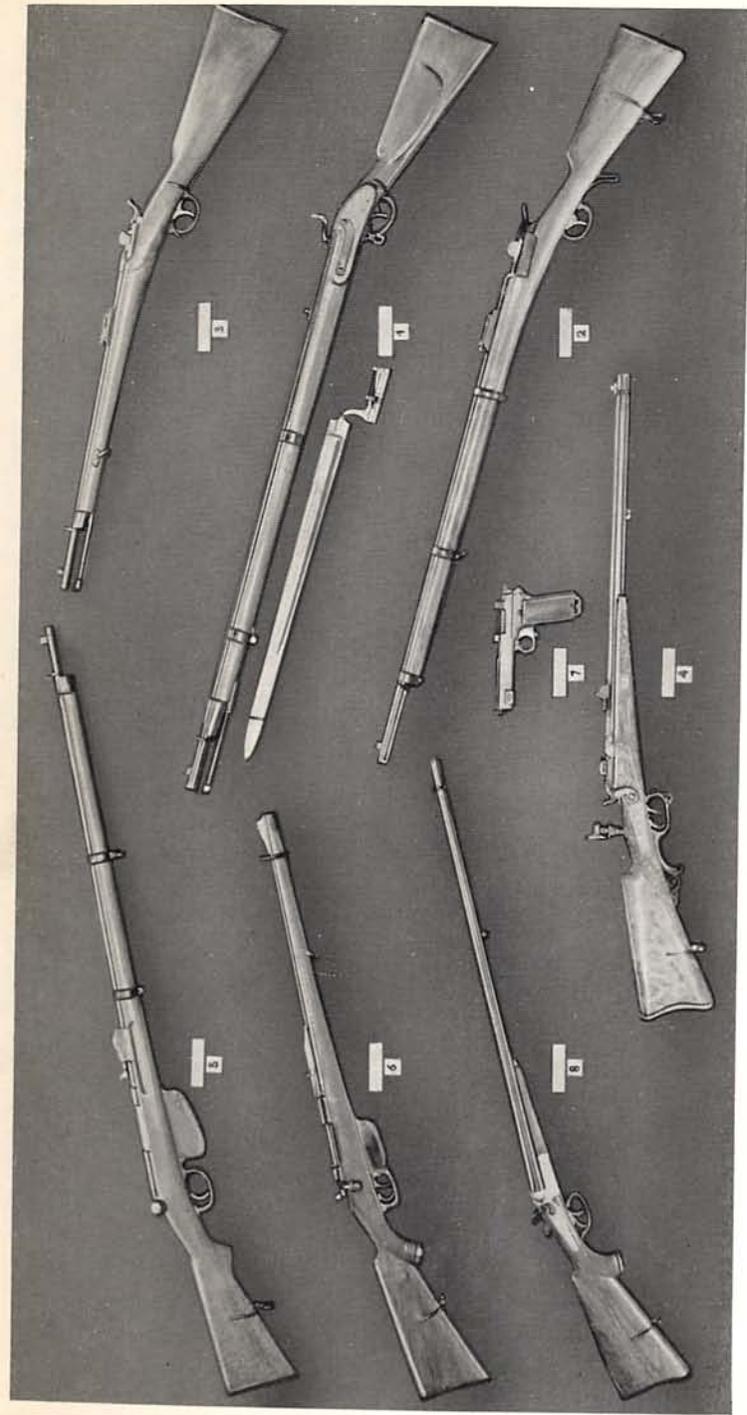
In den vierzehn auf den sieben großen Steyr-Inseln verteilten Objekten des Unternehmens, die eine Bodenfläche von 26.000 Quadratmetern bedeckten, schafften 4500 Arbeiter. 35 Wasserräder lieferten über 700 PS zum Betrieb der 2000 verschiedenen Arbeitsmaschinen, in 100 Flammöfen und Schmiedefeuern glühte das Eisen.

Bis zum Jahresende 1872 verließen 622.000 Infanteriegewehre, 8500 Karabiner, 2600 Repetiergewehre, 1800 Jagdstutzen und 114 Mitrailleusen das *Werndl'sche* Unternehmen. 1873 genehmigte die österreichische Heeresverwaltung das vom damaligen Oberwerksführer und späteren Direktor *Anton Spitalsky* verbesserte *Werndl-Gewehr* und erteilte auf das „Modell 1873“ neuerlich große Bestellungen.

Der Geschäftsverkehr erstreckte sich bald auf den ganzen Erdball. In unmittelbarer Folge traten Deutschland (Mauser-Gewehr 1871), Frankreich und Griechenland (Gewehrmodell System Gras 1874), Rumänien (Henry-Martinie), Persien und Montenegro (System Werndl 1873/77), China (System Mauser 1871), Chile (System Gras 1874 und System Kropatschek 1878) als Auftraggeber auf. Dazu kamen die Umarbeitungsarbeiten für die heimische Heeresverwaltung zum *Werndl-Gewehr*, Modell 1877, bestehend aus verschiedenen, die Durchschlagskraft der Modelle 1867 und 1873 auf 1800, bzw. 2100 Schritt erhöhenden Verbesserungen durch Einführung neuer,

Aus der Waffensammlung im Hauptwerk Steyr:

1 — Österreichischer Vorderlader, 1854, Kaliber 14,2 mm. 2 — *Werndl* Infanteriegewehr mit Tabernakelverschluss, 1867, Kaliber 11,15 mm. 3 — *Werndl* Reitergewehr mit Tabernakelverschluss, 1867, Kaliber 11,15 mm. 4 — *Werndl* Luxus-Scheibentutzen, 1889, Kaliber 11,15 mm. 5 — Männlicher Repetiergewehr, 1888, Kaliber 11 mm. 6 — *Steyr-Männlicher*-Stutzen M 95, 1895, Kaliber 8 mm. 7 — Österreichische Armeepistole, System *Steyr* M 12, 1911, Kaliber 9 mm. 8 — *Steyr* Hahn-Doppel-Flinte, „MONOBLOC“, 1917, Kaliber 16



mit größerer Pulverladung versehener Patronen. Steyr, das zu dieser Zeit sechs Übernahmskommissionen beherbergte, glich einem kleinen Babel.

Mit stolzer Genugtuung konnte *Josef Werndl* am 23. August 1880 bei der 900-Jahr-Feier der Stadt Steyr sagen: „Durch unsere technische Leistung stehen wir in der Qualität der Waffen unerreicht da und haben dort, wo die Qualität entscheidet, keine Konkurrenz zu befürchten.“

Um 1882 war ein Großteil der europäischen Heere mit Hinterladergewehren ausgerüstet. Die Produktion in der Waffenfabrik ging allmählich zurück und erreichte 1884 ihren Tiefstand. Um diese Geschäftskrise zu überbrücken, nahm *Josef Werndl*, der die ungeheure Tragweite der elektrischen Energie frühzeitig erkannt hatte, die Erzeugung elektrischer Beleuchtungskörper und Dynamos in das Produktionsprogramm der Waffenfabrik auf. Zu diesem Zweck trat er mit *Johann Siegmund Schuckert* in Nürnberg in Verbindung, traf mit *Piette* und *Křížik* aus Pilsen, die ein Patent auf Bogenlampen besaßen, ein Abkommen und übertrug dem Physiker Dr. *Johann Puluž* aus Prag die Erzeugung der Glühlampen.

Er begann mit der Herstellung von Dynamo-Maschinen mit Flachring nach dem Schuckert'schen System für Beleuchtungszwecke, Galvanoplastik, Vernickelung, für die Reinmetallgewinnung und für andere elektrolytische Arbeiten. Induktoren und Magnete wurden mit Hilfe von eigens gebauten Aufspulvorrichtungen gewickelt, sogar Meßapparate wurden im Eigenbau hergestellt. Eine Anzahl von Gebläsen und Pumpen dienten zur Herstellung der 90 Volt Kohlenfaden-Glühlampen.

Im Jahre 1883 konnte *Werndl* auf der „Internationalen Elektrischen Ausstellung in Wien“ eine Dynamomaschine vorführen, die von Dampfkraft getrieben, Bogenlampen mit Strom versorgte.

Werndl plante, im Verein mit seinem Freund und Rechtsberater Dr. *Johann Hochhauser*, auch in Steyr eine derartige Ausstellung einzurichten. Er erließ im Jänner 1884 im „Alpenboten“ einen „Aufruf zur Beteiligung bei der in Steyr im Jahre 1884 zu veranstaltenden Elektrischen, Landes-Industrie-, Forst- und kultur-historischen Ausstellung“, die die erste ihrer Art auf dem ganzen Kontinent war. Während bei den bis dahin abgehaltenen „Elektrischen Ausstellungen“ in Paris, München und Wien Dampfmaschinen in Verwendung standen, wurde in Steyr erstmalig die Wasserkraft zum Antrieb der Dynamos verwendet.

Die Ausstellung wurde am 1. August 1884 durch Erzherzog *Carl Ludwig* feierlich eröffnet und am 19. August 1884 von Kaiser *Franz Joseph I.* und Kronprinz *Rudolf* besucht. Während dieser zweimonatigen Ausstellung wurde das Hauptgebäude mit 420 Glühlampen beleuchtet. Die Beleuchtung des äußeren Ausstellungshauptgebäudes, des Palmenhauses, des Ausstellungs- und Volksfestplatzes nebst den Zufahrtsstraßen, des Stadtplatzes, der Bahnhofstraße, der Ennsbrücke nebst Ortsquai, der Vorstadt Aichet, erfolgte mittels 210 Bogenlampen, die den Strom aus den verschiedenen Objekten der Waffenfabrik erhielten. Steyr war die erste Stadt Europas, in der eine solche Straßenbeleuchtung angewendet wurde. Aber auch die

Die öst. Waffenfabriks - Gesellschaft

erzeugt in ihrem Etablissement

zu Steyr in Oberösterreich:
Armee - Waffen aller Art

für Schuss, Stich und Hieb;

G e w e h r e

für

Schützenvereine, Bürgercorps, Gemeindefreiwachen, Strafhäuser etc. etc.

sowie

Scheibengewehre und Kugelbirschstutzen

mit gewöhnlicher, mittelfeiner und feiner Ausstattung für Private;

Ferner:

Dynamo - elektrische Maschinen

für Bogenlicht, Glühlicht und Kraft - Uebertragung, sowie für galvanoplastische Zwecke;

Bogen- und Glühlampen.

Ein Muster-Sortiment vorbenannter Waffen-Gattungen und Artikel für elektrische Beleuchtung ist in dem Raume der gegenwärtigen

Steyrer Industrie- und elektrischen Ausstellung

aufgestellt und werden ebenda auch detaillirte Preis-Courante zur Verfügung des P. T. Publicums bereit gehalten.

Gewünschte nähere Auskünfte werden entweder am **Ausstellungsplatze** selbst oder im **Directionsgebäude** der Waffenfabrik bereitwilligst gegeben.

Inserat aus dem offiziellen Katalog der „Elektrischen, Landes-Industrie-, Forst- und kultur-historischen Ausstellung, Steyr 1884“

Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft, Steyr.

Waffenfabriks-
Swift-Fahrräder.

Specialität:

≡ **MILITÄR-FAHRRÄDER.** ≡



MILITÄR-FAHRRÄDER

MILITÄR-FAHRRÄDER

Die Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft hat in Anlehnung an erste englische Firmen die Erzeugung von **Fahrrädern** aufgenommen und ist bestrebt, Räder bester Qualität dem grösseren Publicum preiswürdig anzubieten. Das Material wird je nach der Bestimmung sorgfältig ausgesucht und gewissenhaft geprüft. Die Theile werden von Schmelzfische so in den richtigen Weiten vollkommen verwechselbar auf das Genaueste hergestellt. Alle blanken Theile werden nach vorangehender Ver-
kupferung versnickelt, wodurch der Verrostung abgewehrt wird, die übrigen unter höchster Temperatur dreimal emallirt.
Durch die richtige Fabrication ist die Weichheit in der Lager, gute und dauerhafte Fahrräder herzustellen und dem geehrten Publicum bestens zu empfehlen. Die Modelle 1885 werden alles Neue auf dem Gebiete der Fahrradindustrie in sich vereinigen.

Vertretungen:

Oesterr. Waffenfabriks-Gesellschaft.
Niederösterreich, Steiermark, Kärnten und Schlesiens: Kaiser-Eisenwerken & Reich.
Wien, I. Wallfischgasse.
Oberösterreich und Salzburg: Peter & Rothmaler, Linz, Maffeihaus.
Böhm und Ungarn: Philipp Schmitt, Steyr, Engg. Gasse.
Schlesien und Schwaben: Victor Berger, Leuberg, Ackermanns K.
Central- und Ost-Böhmen: Svestka & Potéček, Prag.
Nord-Böhmen: Fritz Schepakat, Saaz.
West- und Süd-Böhmen: Simon Hofmann, Pilsen.
Croatien, Slavonien, Bosnien, Herzegowina und Dalmatien: W. Libkowitz & Co., Agram, Illica 30.
Italienisch-Triest: Fratelli Bonaldi & Co., Rovereto.

Inserat aus der „Allgemeinen Sportzeitung, Wien 1894“

Heindl-Mühle (Objekt XII) mit ihren beiden Curtis-Turbinen, die unter anderem den Strom lieferten, ist wohl eines der ersten Wasserkraftwerke, die je gebaut wurden.

In den Räumen der Waffenfabrik hatte *Josef Werndl* schon anfangs 1885, nach Erwerb der Heindl-Mühle, die elektrische Beleuchtung eingeführt.

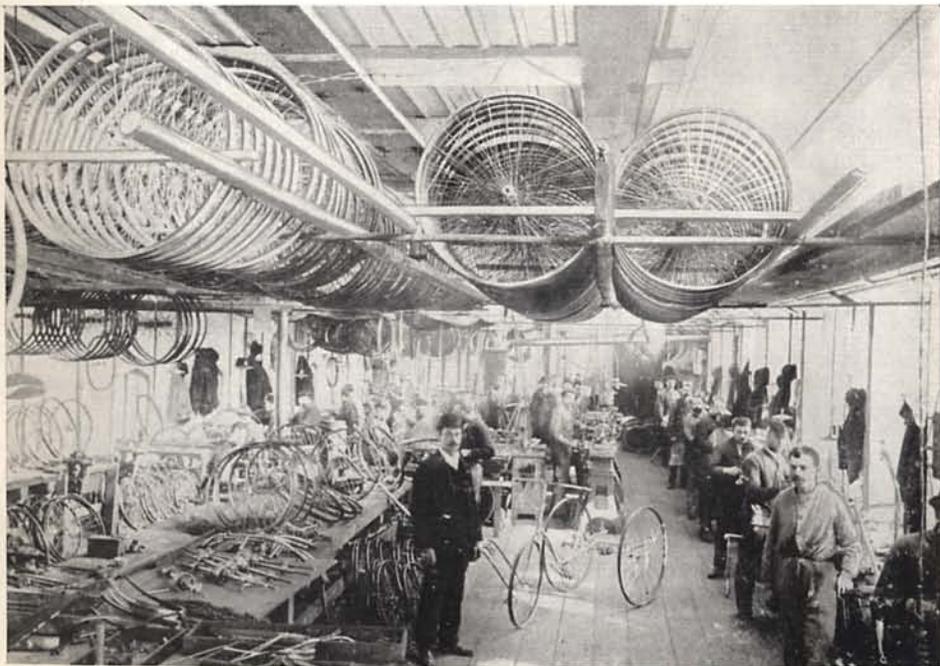
So aussichtsreich und entwicklungsfähig die elektrische Abteilung und die mit *Schuckert* in Nürnberg angebahnte Verbindung auch sein mochte, Steyr war zur Waffenschmiede bestimmt und mußte es bleiben. Die Waffenerzeugung trat wieder in den Vordergrund und die Herstellung elektrischer Dynamos, Bogen- und Glühlampen wurde auf den Eigenbedarf beschränkt.

Denn schon im Frühjahr 1885 wurde dem Unternehmen mit „Allerhöchster Sanktion die Erzeugung und Erprobung von 5500 Stück Mannlicher-Gewehren mit Geradzugverschluss“ übertragen (Kriegsministerium Z. 7 a 5718 vom 21. März 1885), eines Repetiergewehres, das der von Mainz nach Wien gekommene Oberingenieur der „Kaiser Ferdinands-Nordbahn“, *Ferdinand Mannlicher*, konstruiert hatte.

Die nun folgende Massenproduktion von Repetiergewehren bildete eine neue Epoche in der Waffenindustrie, in ihrem Mittelpunkt aber stand die „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ als das erste einschlägige Unternehmen sowohl in Bezug auf die Produktionsfähigkeit wie auch hinsichtlich der Präzision ihrer Erzeugnisse. Der Austauschbau, das heißt die unbedingte Auswechselbarkeit der gleichen Teile, von *Werndl* erstmalig in Österreich eingeführt, wurde zur höchsten Vollendung gebracht. In Steyr bestanden damals dreizehn, in Letten sieben große Fabriksobjekte; die Anlagen in Steyr hatten allein eine Längenausdehnung von 1,5 Kilometer.

Die umfangreichen Bestellungen des Mannlicher-Repetiergewehres, bei denen die in weiterer praktischer Erprobung gemachten Erfahrungen verwertet wurden, gaben der Waffenfabrik reichlichste Beschäftigung, stellten aber auch erhebliche Anforderungen an diese, da sie die weitere Vergrößerung des Unternehmens, die Anschaffung von rund 800 Spezialmaschinen und die Aufstellung neuer Kraftmaschinen erforderlich machten. Trotz erheblicher Vergrößerung der Arbeiterzahl, die nun auf 9000 gestiegen war, konnte die Wochenleistung von 8000 Gewehren der Mehrarbeit wegen, die die neuen Gewehre verursachten, vorerst nicht überschritten werden. Aber bereits anfangs des Jahres 1889 reichte die Arbeiterzahl nahe an 10.000 heran, schnellte die Wochenleistung an Gewehren auf 15.000 Stück hinauf.

Inmitten dieses Strebens nach Mehrleistung, seiner Sorge um das Werk, um Belegschaft und Heimat, erlitt Generaldirektor *Josef Werndl* nach kaum viertägigem Krankenlager am 29. April 1889 im Alter von 58 Jahren der Tod. Am 1. Mai 1889 wurde das, was sterblich an ihm war, unter großem Gepränge und im Beisein von Tausenden, die ihn nicht nur aufrichtig betrauernten, sondern auch viel an ihm verloren hatten, der heimatlichen Erde übergeben.



Blick in die Fahrradmontagehalle, Objekt XIII, in Steyr 1896

Die Stadt Steyr errichtete ihrem Ehrenbürger *Josef von Werndl* (er war am 25. Februar 1881, am Vortag seines 50. Geburtstages, in den Adelsstand erhoben worden) ein würdiges Denkmal auf der Promenade in Steyr. Dieses Werk *Viktor Tilgners* wurde am 10. November 1894 enthüllt.

In den dem Ableben *Josef Werndl's* unmittelbar folgenden Jahren war die Waffenfabrik als Ergebnis seiner letzten Arbeiten nicht nur mit Aufträgen auf Repetiergewehre aus dem eigenen Land, sondern aus der ganzen Welt reichlich beschäftigt. Im Jahre 1894, als die „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ ihr 25jähriges Bestehen als Aktiengesellschaft feierte, umfaßte der Werkkomplex in Steyr vierzehn, im benachbarten Letten zehn maschinell eingerichtete Fabriksgebäude. Außerdem besaß das Werk 129 Wohnhäuser mit 646 Wohnungen, worin etwa 3000 Personen ein Heim fanden.

70 Jahre Steyr-Waffenrad

Um die hohe Leistungsfähigkeit der Werke möglichst voll und auch in Jahren schwächeren Auftragseinflusses auszunutzen und um einen gleichmäßigen Beschäftigungsstand sicherzustellen, faßte der Verwaltungsrat der Gesellschaft den Beschluß, mit dem Jahre 1894 die Erzeugung von Fahrrädern und Fahrradketten aufzunehmen. Man wählte die Fahrraderzeugung schon aus dem Grunde, weil sie den Einrichtungen der Fabrik am besten entsprach, aber auch deshalb, weil gerade zu jener Zeit der Gebrauch des Fahrrades außerordentlich im Zunehmen begriffen war. Ihre Einrichtungen und die geschulten Arbeitskräfte setzten die Fabrik in die Lage, die maschinellen Teile absolut gleich, daher auswechselbar herzustellen, was eine wesentliche Verbesserung der Fabrikate bedeutete.

Die Fahrräder führten die gesetzlich geschützte Markenbezeichnung „Swift“ und wie die „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ in ihren Inseraten anführte, hatten die Modelle 1895 bereits alle Neuerungen auf dem Gebiete der damaligen Fahrradindustrie in sich vereinigt.

Auch die Erzeugungsrechte auf eine Zeilengießmaschine „Monoline“ wurden 1890 von der „Monoline Composing Company“ in Washington erworben. Während sich das „Steyr-Waffenrad“, das sich durch seine leichte Gangart und die vorzügliche technische Ausführung auszeichnete, rasch und besonders bei der Heeresverwaltung als „Klapprad“ einbürgerte, fand die Zeilensetzmaschine wohl die Bewunderung der Sachverständigen, jedoch keinen zufriedenstellenden Absatz.

Im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts erzeugte die „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ auch die weltbekannten „Mannlicher-Schönauer-Jagdstutzen“, die Maschinengewehre „System Schwarzlose“ und die Taschenpistolen „System Pieper“.

Da die alten Fabriksanlagen an den Ufern der Steyr nicht mehr den technischen Anforderungen entsprachen, wurde von 1912 bis 1914 das große Hauptwerk auf den Plattner-Gründen in Ennsdorf gebaut.

Von der Waffenfabrik zur Automobilfabrik

Der Weltkrieg 1914—1918 stellte die Steyr Waffenfabrik vor ungeheure Anforderungen. Die Belegschaft stieg auf 14.000 Arbeiter, bis zu 4000 Gewehre, Gewehrbestandteile und Maschinengewehre wurden im Tag erzeugt, dazu Militärfahrräder und Flugmotoren. Insgesamt wurden während der viereinhalb Jahre Weltkrieg 3.000.525 Gewehre, Stutzen und Karabiner, 254.919 Pistolen, 40.524 Maschinengewehre und rund 20 Millionen Waffenbestandteile produziert. Steyr war damit eine der wichtigsten Waffenfabriken der damaligen Mittelmächte.

Mit dem Ende des Krieges aber stand das Unternehmen vor dem Nichts. Das im Friedensvertrag von St. Germain ausgesprochene Verbot der Herstellung von Kriegswaffen legte das Werk praktisch still. Durch 55 Jahre war Steyr eine der bedeutendsten Waffenschmieden der Welt gewesen, über 9 Millionen Gewehre, mehr als eine halbe Million Pistolen, rund 50.000 Maschinengewehre hatte das Unternehmen seit seiner Gründung bis zum Ende des Ersten Weltkrieges produziert.

Nun aber war eine der wenigen, Österreich verbliebenen Industrien und damit alle mit dieser zusammenhängenden Hilfsindustrien plötzlich stillgelegt. Viele Facharbeiter verließen die österreichische Heimat, um in den Dienst ausländischer Werke, besonders der Brünnener Waffenfabrik, zu treten. Steyr, die vom Schicksal so oft schon schwergeprüfte Stadt, schien dem Untergang geweiht.

Angesichts dieser, zu raschem Handeln zwingenden Lage wurde der bereits im Jahre 1916, zur Zeit der Aufnahme der Erzeugung von Flugmotoren für die k. k. Heeresverwaltung, gefaßte Entschluß der Errichtung einer Automobilfabrik großen Stils in Steyr nunmehr mit aller Energie in Angriff genommen. Als vorbereitende Maßnahme hierzu erwarb Steyr die „Österreichische Fiaker-Automobil-Gesellschaft“ („Oefag“) in Wien und schaffte damit eine geeignete Grundlage für den Verkauf und ein entsprechendes Werkstättenetz.

Der Konstrukteur des ersten „Steyr-Automobils“ war Dr. techn. h. c. Ing. *Hans Ledwinka*, dem man bereits im Mai 1916 das Angebot gemacht hatte, als Chefkonstrukteur in die neu zu errichtende Automobilfabrik zu kommen. *Ledwinka* hatte damals schon einen ausgezeichneten Ruf als Automobilkonstrukteur. Am 14. Februar 1878 in Klosterneuburg bei Wien geboren, trat er am 1. September 1897 in die „Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft“ — die späteren Tatra-Werke — als Konstrukteur für den Waggonbau ein und arbeitete bereits am ersten Nesselsdorfer Automobil „Präsident“ mit, das am 21. und 22. Mai 1898 von Nesselsdorf nach Wien fuhr, um bei der „Automobil-Kollektivausstellung“ gezeigt zu werden.

Ledwinka hatte nun wohl das Angebot, nach Steyr zu kommen, angenommen, die Vorbereitungen benötigten jedoch ihre Zeit; auch war er mangels eines geeigneten Nachfolgers nicht sogleich in Nesselsdorf abkömmlich. Er arbeitete daher zunächst in Nesselsdorf zu Hause — wie er es gerne

Johann Puch 1862—1914

Johann Puch wurde am 27. Juni 1862 in Sakuschak (Sakošak) bei Pettau in der Untersteiermark geboren und verstand es, sich aus den bescheidensten Verhältnissen zu einer angesehenen und achtungsgebietenden Stellung emporzuarbeiten. Vom Keuschlersohn zum Fabriksbesitzer, vom Schlossergehilfen zu einem der größten Industriellen der ehemaligen Monarchie, das ist die kurze Charakteristik seines Lebenslaufes.

Puch verlebte schon seine Jugendjahre außerhalb des Elternhauses unter fremden Leuten und auf sich selbst gestellt. 1870 verließ er als achtjähriger Bub das Elternhaus und trat bei einem Draumüller in der Nähe von Friedau ein, für den er Handlangerdienste leistete. Mit 12 Jahren — damals durchaus üblich — trat er beim Schlossermeister *Johann Kraner* in Pettau in die Lehre und erhielt von diesem am 21. Februar 1877 ein Zeugnis über seine dreijährige Lehrzeit (Grazer Stadtarchiv 29.419/1880, Fasz. 3). Anschließend begab er sich auf Wanderschaft und stand beim Schlossermeister *Anton Gerschak* in Radkersburg, das ihm fast zur zweiten Heimat wurde, in Arbeit. (Die Stadtgemeinde Radkersburg hat in Zusammenarbeit mit der Werksdirektion Graz jenes Haus, in dem sich die Schlosserei *Anton Gerschaks* befand, zu einer „Johann Puch-Gedenkstätte“ ausgestaltet, in welchem später ein „Johann Puch-Museum“ entstehen soll.)

Am 17. Mai 1882 wurde *Johann Puch* gemäß Hauptgrundbuchsblatt Nr. 706 (Österreichisches Kriegsarchiv) nach der Losreihe auf drei Jahre Linien-, sieben Reserve- und zwei Landwehrjahre zum schweren Feldartillerie-Regiment Nr. 6 assentiert und am 1. Oktober 1882 als Unterkanonier zur aktiven Dienstleistung eingereiht. Nach der Grundausbildung am 26. November 1882 zum Grazer Artillerie-Ergänzungsdepot versetzt, wurde er dort wegen seiner außerordentlichen Geschicklichkeit als Regimentsschlosser verwendet. Vom Militär 1885 in die Reserve beurlaubt, arbeitete er für kurze Zeit in der Tischler- und Schlosserwarenfabrik der Brüder *Lapp* in Graz.

Um diese Zeit kam auch nach der Steiermark ein aufsehenerregender Sportartikel: Das Hochrad, aus England eingeführt. Eine Neuheit, die sofort das Interesse *Puchs* erweckte und auch für seine Zukunft entscheidend wurde. Da die Hochräder und die in der Folge eingeführten Niederräder noch ziemlich reparaturanfällig waren, etablierten sich auch in Graz Fahrrad-Reparaturwerkstätten und *Puch* trat bei den Fahrradreparaturwerkstätten *Almer* und *Luchsneider* als Mechaniker ein. Er hatte dort kleine Reparaturen an den Fahrrädern auszuführen — bei dem damaligen Stand der Fahrradtechnik allerdings keine so einfache Arbeit — und zeigte sich darin so geschickt, daß er bald eine gesuchte Kraft wurde. Später war er bei der Näh- und Walkmaschinenfabrik *Benedikt Albl* beschäftigt, die sich damals dem Fahrradbau zuzuwenden begann. Aus diesem Unternehmen entstanden 1895 die „Meteor-Fahrradwerke“ und 1897 die „Graziosa-Fahrradwerke“.

Von Jugend auf an Bedürfnislosigkeit gewöhnt, sparte er von seinem geringen Verdienst so viel, daß er ernsthaft den Plan erwägen konnte, sich selbständig zu machen. Nicht als Fabrikant, sondern als Fahrradreparateur, als selbständiger Herr und Meister. *Puch* mietete zu diesem Zweck ein Glashaus der Gärtnerei *Maria* und *Karl Reinitzhuber*, Graz, Strauchergasse 18 a, und ließ dieses für seine Zwecke adaptieren. Am 6. Februar 1889 richtete er das Ansuchen an den Stadtrat von Graz, „ein löblicher Stadtrat geruhe die Lokalausgleichskommission und die Bewilligung der Betriebsstelle ehestens zu erteilen“. Am 5. März 1889 erhielt er die Verständigung, daß sein Ansuchen abgelehnt wurde.

Gegen diesen ablehnenden Bescheid erhob *Puch* durch die Advokaturkanzlei des Dr. *Emil Ritter von Gabriel*, Graz, Stempfergasse 3, Einspruch. Daß *Puch* schon damals sein Recht zu verteidigen und sich durchzusetzen wußte, geht aus der nachstehend auszugsweise wiedergegebenen Rekurschrift eindeutig hervor: „Fragt man um die Gründe, so muß man zwischen den Zeilen lesen können, denn die in der abweislichen Note enthaltenen Argumente sind so fadenscheinig, daß sie sich von selbst widerlegen. Wenn man nicht wüßte, daß die Stadtgemeinde den Grund zur Erweiterung ihres Volksgartens erwerben will, worauf ich unglücklicher und unwissender Weise meine Betriebsanlage errichtete, so würde man es ganz unbegreiflich finden, daß die politische Behörde erster Instanz, welche doch einen armen Gewerbetreibenden schützen und unterstützen soll, denselben in so mutwilliger Weise um den Erwerb bringen will. Nachdem die technische Kommission am 21. Februar 1889 weder eine Feuergefährlichkeit noch eine Belästigung durch Lärm und Rauch gefunden hat, ist es geradezu unbegreiflich, wie derartige Abweisungsgründe nunmehr auf die erdichteten Angaben einzelner Gemeinderäte hin, in die amtliche Erledigung geraten können! Wie soll mein mit Holzkohle geheizter Lötöfen feuergefährlich sein und warum soll es verboten sein, in der Murvorstadt in einem fast isolierten Terrain mitten in Gärten einen Lötöfen zu halten, um kleinere Reparaturen zu machen und wie soll durch das Zusammensetzen der Bestandteile von Fahrrädern, die ich ja nicht selbst erzeuge, ein solcher Lärm und eine solche Lärmentwicklung entstehen, daß die Benützung des Volksgartens unmöglich wird? Derartige Übertreibungen und Entstellungen von Tatsachen sind geradezu unwürdig, zumal ein armer und strebsamer Gewerbsmann dadurch ruiniert werden kann. Wo soll ein Kunstschlosser und Mechaniker in Graz seine Werkstätte aufstellen, wenn dies selbst in der Murvorstadt nicht mehr gestattet ist, und wo liegt der Schutz, den der Gewerbetreibende gesetzlich zu beanspruchen berechtigt ist, wenn er durch derartige kleinliche Schikanen ruiniert werden kann...?“

Puch wußte jedoch einen Ausweg. Während das Rekursverfahren lief, traf er mit dem Schlosser *Heinrich Sax* ein Übereinkommen und führte die Fahrradreparaturen in dessen Werkstätte, Graz, Arche Noe 12, gegenüber dem Hotel Florian, durch. Am 15. März 1889 meldete er sein „handwerksmäßiges Schlossergewerbe“ unter diesem Standort an. Bei der Gewerbe-

behörde gab *Puch* u. a. zu Protokoll: „Ich wohne in Graz, Strauchergasse 18a, früher Radkersburg, bin laut Taufschein 26 Jahre alt, ledig, katholisch und laut Heimatschein nach Sakusdiak gebürtig. Ich habe keine Hilfsarbeiter, sondern nur zwei Lehrlinge, welche ich jedoch derzeit nur zum Verschicken von Fahrrädern gebrauche. Meine Verkaufsstätte habe ich Strauchergasse 18. Wenn ich eine Reparatur oder eine Zusammenstellung von Fahrrädern besorgen muß, so verrichte ich dieselbe beim Schlossermeister *Sax*, welcher mir zu diesem Behufe seine Werkstätte zur Verfügung stellt. Das gegenwärtige Verhältnis ist nur ein Provisorium.“ *Puch* legte ein Lehrzeugnis der Gemeinde *Pettau* und seines Lehrherren *Johann Kraner* vom 21. Februar 1877 vor, außerdem vier Gesellenzeugnisse und ein Arbeitsbuch, aus dem seine langjährige Verwendung als Geselle hervorging. Am 27. April 1889 erhielt er die Verständigung, daß sein Gewerbe mit dem Standort *Arche Noe 12* in das Gewerberegister, Tom. IV Fol. 185, eingetragen wurde.

Die k. k. Statthalterei Graz hatte in der Zwischenzeit dem Rekurs *Puchs* stattgegeben, und nachdem der Gemeinderat der Landeshauptstadt Graz in seiner Sitzung vom 25. September 1889 beschlossen hatte, das ihm gegen diese Entscheidung zustehende Rechtsmittel des Rekurszuges an das k. k. Ministerium des Inneren nicht zu ergreifen, wurde das umgebaute Glashaus in der Strauchergasse 18 a als Betriebsstätte genehmigt. Am 4. November 1889 konnte *Puch* endlich mit seiner Tätigkeit im vollen Umfange in der Strauchergasse 18 a beginnen.

Zu den Kunden *Puchs* zählten damals besonders die Mitglieder des akademisch-technischen Radfahrvereines, wodurch er zahlreiche Radfahrer der wohlhabenden Grazer Gesellschaft kennenlernte. So reifte in ihm der Gedanke, nicht nur Fahrräder zusammenzubauen, sondern auch selbst zu erzeugen. Tatsächlich wußte er ein Mitglied des akademischen Radfahrvereines, den Rentier *Victor Kalmann*, für seine Idee so zu begeistern, daß dieser ihm zusagte, ihm das notwendige Geld für die Etablierung einer kleinen Fabrik zu geben.

Am 29. März 1890 legte er den Gewerbeschein für das handwerkmäßig betriebene Kunstschlossergewerbe zurück, nachdem er am 6. Februar 1890 zusammen mit *Victor Kalmann* um den Gewerbeschein für das „freie Gewerbe der fabrikmäßigen Erzeugung von Fahrrädern in dieser Hauptstadt mit dem Standort Strauchergasse 18 a“ angesucht hatte. Der diesbezügliche Gewerbeschein wurde am 17. Juni 1890 ausgefertigt und unter Tom. III, Fol. 179 in das Gewerberegister eingetragen. Der Erhebungsakt wurde vorerst am 15. Februar 1890 „Sr. Wohlgeboren Herrn Dr. *Valentin Pogatschnigg*, k. k. Gewerbeinspektor, gegen ehetunlichsten Rückschluß zur gefälligen vorerstigen Äußerung“ übermittelt, „ob der fragliche Betrieb mit Rücksicht auf das behauptete arbeitsteilige (fabrikmäßige) Verfahren, des großen Betriebskapitales von 28.000 Gulden, die bestehenden maschinellen Einrichtungen usw. als fabrikmäßig anzusehen ist.“ Besagter Gewerbeinspektor bestätigte, „daß der fragliche Gewerbebetrieb des *Johann Puch* in der Strauchergasse 18 a zweifellos als fabrikmäßiger anzusehen ist, nachdem



Johann Puch
1862—1914



3
29499
880

Löblicher Stadtrath!

Der unterm. Auftrage beauftragt
im Saal Strauchergasse Nr. 18 a
Schrotplättchen für Fahrrad-
und Metallarbeiten im Billen im Löblichen
Stadtrath gewirkt die Localanweisung
sowie die Bewilligung
der Betriebstätte auf dem
Hilfen
Graz am 6. Februar 1889

Joh. Puch

Ansuchen vom 6. Februar 1889 an den Stadtrat von Graz um Bewilligung einer Betriebsstätte für die Herstellung von Fahrrädern im Hause Strauchergasse Nr. 18 a
(Original: Stadtarchiv Graz)

JOH. PUCH & CO., FAHRRAD-FABRIK

GRAZ, Annenstrasse Nr. 20.

„Styria“-FAHRRÄDER

sind leicht, steif und elegant.
halten eine Reihe deutscher und
östr. Records.
verhallen 1892 130mal ihren
Fahrern zu Preisen.

Vertreter für Niederösterreich:

J. A. KNOBLOCH, Wien, VII. Dreilaufergasse 3.

Preislisten frei und unberechnet.



„Styria“-Fahrradwerke

Werke: Graz, Karlauerstrasse 26 — Niederlage: Wien, I. Kärnthnerring 15.

STYRIA-FAHRRÄDER



Welch' besseren Beweis gibt es für die Güte der „Styria“-Räder, als folgende, 1894 auf denselben errungene Erfolge?

Wien—Paris (1300 Kilometer) in 5 Tagen 13 Stunden ohne Maschinenwechsel.

Paris—Wien (4 Tage 19 Stunden 30 Min.), Graz (1500 Kilometer) in 5 Tagen 17 Stunden ohne Maschinenwechsel.

Grosser Grazer Wanderpreis (1000 Mark-Preis) Carl Riedl, Wien—Graz, 14. Mai.

Weltrecord! 206.402 Kilometer in 6 Stunden (Record für alle Radgattungen).

Weltrecord! über 110 und 120 englische Meilen.

Weltrecord! über 150 Kilometer, in 5 Stunden 200 Kilometer, gefahren v. Hrn. Franz Gerger, Graz, am 15. Mai 1894 in Graz.

Ferner 1894: **16 erste, 19 zweite, 7 dritte Preise** in Wien, Stettin, Graz, Göding, Prag und Czernowitz.

1894er Preislisten en über Verlangen frei und unberechnet.



Inserate aus der „Allgemeinen Sportzeitung, Wien“, Jahrgänge 1892 und 1894

Werbeplakat der „Grazer Fahrradwerke Anton Werner & Comp.“ aus dem Jahre 1898

(Original: Stadtarchiv Graz)

dort ein arbeitsteiliges Verfahren unter Anwendung von Werkzeugmaschinen praktiziert wird, ein Dampfmotor aufgestellt ist, mehr als zwanzig Arbeiter durchschnittlich zur Beschäftigung kommen und der Gewerbeinhaber lediglich die oberste technische Leitung führt, ohne selbst mitzuarbeiten.“

Der Ruf, den sich *Puch* als Fahrradmechaniker schon in der ersten Zeit seiner Tätigkeit erworben hatte, übertrug sich auch auf sein nunmehriges Unternehmen. Das ehemalige Glashaus wurde weiter ausgebaut, erwies sich jedoch schon bald wieder als zu klein, weshalb anderwärtige Fabrikräume gesucht und auch gefunden wurden. Am 16. Mai 1891 schrieben *Victor Kalmann* und *Johann Puch* an den Stadtrat von Graz: „Gefertigte bringen einem verehrlichen Stadtrat Graz zur Anzeige, daß sie einen kleinen Teil des Fabriksgebäudes Karlauerstraße Nr. 26, dem Herrn *V. Gerth* gehörig, gemietet haben und am 16. d. M. mit Hilfe ihrer Arbeiter aus der Fabrik Strauchergasse 18 a diesen Fabriksraum zum Zwecke der Erzeugung von Fahrrädern beziehen, wovon wir gefälligst Kenntnis zu nehmen bitten.“

Der fabrikmäßige Gewerbebetrieb wurde am 1. Juli 1891 in eine offene Handelsgesellschaft umgewandelt und am 17. Juli 1891 unter der Bezeichnung „Johann Puch & Comp.“ fabrikmäßige Erzeugung von Fahrrädern“ in das Grazer Handelsregister (Ges. I/189) eingetragen. Die offene Handelsgesellschaft bestand aus den Herren *Johann Puch*, Kunstschlösser in Graz, Strauchergasse 18, und *Victor Kalmann*, Privat in Graz, Strauchergasse 20, wobei jeder der beiden Gesellschafter zur Firmenzeichnung berechtigt war. Bereits im Juni 1892 wurde in der Karlauerstraße 26 mit 34 Arbeitern, 7 Drehbänken, 3 Bohrmaschinen, 3 Feuern, 3 Schleifsteinen und einer Polierscheibe gearbeitet.

Der ehemalige Bauernjunge, der nachmalige Handlanger in der Draumühle, der Schlosserjunge, entwickelte ungeahnte Fähigkeiten im Organisieren und besonders in der Aufmachung. Er sparte nicht mit der Reklame und wußte mit großem Geschick die Radfahrer für seine Räder zu interessieren. Das war besonders schwierig, denn damals galt noch die Ansicht als unumstößlich, daß man nur mit einem englischen Fahrrad ein Rennen gewinnen könne. Welche Freude war es daher für ihn, als die ersten kleinen Preise auf seinen Rädern gewonnen wurden. Dann gab es sogar erste Preise, doch es waren immer nur kleine Rennen, die nur in den Kreisen der zunächst Beteiligten Aufmerksamkeit erregten.

Der erste große Wurf, der seine Räder mit dem Namen „Styria“ plötzlich populär machte, war das Radrennen Wien—Berlin 1893. Im Herbst des Vorjahres waren die Distanzreiter über die Strecke Wien—Berlin geritten und ihre fabelhaften Leistungen hatten im hohen Maße die Neugierde des Publikums erweckt. Man wollte wissen, wie sich die Zeiten der Radfahrer zu jenen der Reiter verhalten würden. Überall war man in höchstem Grade gespannt, wie sich das Rennen gestalten werde, und *Johann Puch* hatte die Freude, zu sehen, daß auf seiner einzigen Maschine, die in dieser

Fahrt benützt wurde, der Radrennfahrer *Franz Gerger* den dritten Platz erringen konnte.

Bald reihte sich Rennerfolg an Rennerfolg, und Hand in Hand damit gingen auch die geschäftlichen Erfolge. Seinen Grazer Konkurrenten und ehemaligen Chef, *Benedikt Albl*, hatte *Puch* mit seiner Fabrik bei weitem überflügelt. *Albl* kannte man nur in Graz, von Styria sprach man schon im ganzen radspornlich interessierten Europa. Bedeutende Rennfahrer benützten die Styria-Räder; es kam die Zeit des Professionalismus im Radfahren und *Puch* engagierte die teuersten und besten Rennfahrer, denen er für ein Rennen, das sie auf seinen Maschinen fuhren, mehr Geld zahlte, als er früher in seinem ganzen Leben zu verdienen hoffte. Seine Rennfahrer, wie *Büchner*, *Fischer*, *Hut*, *Seidl*, *Haderer* und *Gerger*, gewannen auf „Styria-Rädern“ in den Jahren 1895 bis 1896 alle großen Sensationsrennen, so u. a. *Josef Fischer* 1895 das große Straßenrennen Bordeaux—Paris, das gewissermaßen das Derby der Radfahrer war, in welchem Engländer, Franzosen, Deutsche und Italiener aufeinander trafen.

Der Name „Styria“ hatte eine Bedeutung erlangt, die selbst *Puch* verblüffte. Wie eine Flutwelle ergossen sich die Aufträge über die Fabrik. Ganze Waggonladungen von Rädern gingen nach Deutschland, wo vorher niemals ein österreichisches Rad gekauft worden war. Und in Österreich dominierte die Marke „Styria“, obwohl inzwischen andere Fabriken mit großen Geldmitteln gegründet worden waren. Die notwendigen Vergrößerungen des Unternehmens kosteten Geld und trotz der beachtlichen Einnahmen waren die Betriebsmittel der Fabrik gering. Deshalb wandelte *Puch* am 12. Oktober 1894 die bisherige offene Handelsgesellschaft in eine Kommanditgesellschaft um, wobei die „Steiermärkische Escomptebank, Graz“ als Kommanditistin mit einer Einlage von 150.000 Gulden der neuen Gesellschaft beitrug. Als persönlich haftende Gesellschafter zeichneten *Johann Puch*, *Victor Kalmann* und *Victor Rumpf*.

Die Fabrik wuchs weiter, die Anzahl der Arbeiter nahm zu. Die erfolgreiche, aber schwere Arbeit und die Sorgen um das Gedeihen des Betriebes untergruben die Gesundheit des aufstrebenden Fabrikanten. Ein schweres Herzleiden war die Folge. *Puch* mußte infolgedessen auf längere Zeit seine Tätigkeit einstellen. Um diese Zeit suchten die „Dürkopp-Werke“ sich geschäftlich an dem „Styria-Werk“ zu beteiligen und *Puch* nahm mit ihnen Verhandlungen auf. Das Ergebnis derselben war, daß die „Bielefelder Maschinen-Fabrik, vormals Dürkopp & Co., Aktiengesellschaft“ in Bielefeld (Westfalen) als Kommanditistin mit einer Vermögenseinlage von 600.000 Gulden eintrat. Gleichzeitig wurden *Victor Kalmann*, *Victor Rumpf* und die Escomptebank im Handelsregister Graz gelöscht.

Im November 1896 wurde die „Kästenbaum-Mühle“ in der Baumgasse in Graz erworben und großzügig umgebaut, um dem am 23. Februar 1897 in die Firma „Johann Puch & Comp., Styria-Fahrradwerke“ umgewandelten Unternehmen als Fabriksgebäude zu dienen. *Puch* sollte diesem als Direktor vorstehen, doch ein Mann wie er war zu sehr gewöhnt, seinen

freien Entscheidungen zu folgen. Auch scheint er gesundheitliche Bedenken gehabt zu haben. So schied er auf Grund eines Vertrages vom 15. Juli 1897 als offener Gesellschafter aus. Er wurde finanziell abgefertigt, doch enthielt dieser Vertrag die Bedingung, daß *Puch* zwei Jahre kein Konkurrenzunternehmen gründen durfte. Mit ihm schieden auch Werkmeister *Anton Werner*, den *Puch* selbst zum besten Fahrrad-Fachmann der damaligen Zeit erzogen hatte und der sich unter einem anderen Herren niemals wohlfühlte, und *Martin Nöthing*, der bereits 1893 die Prokura erhalten hatte, aus.

Diese beiden gründeten mit dem Standort Graz, Laubgasse 8—10, die „Grazer Fahrradwerke Anton Werner & Comp.“, die am 17. Dezember 1897 in das Grazer Handelsregister (Ges. II/50) eingetragen wurde. Als Ziel der Gesellschaft wurde der fabrikmäßige Betrieb der Erzeugung von Fahrrädern, Fahrradbestandteilen und die gewerbsmäßige Weiterveräußerung derselben angegeben. Die Firma gab ihren Fahrrädern die Bezeichnung „Styria-Original“ und hatte auf ihren Werbeplakaten den Vermerk „Puch'sche Realitäten“. Dies veranlaßte die „Styria-Fahrradwerke Johann Puch & Comp.“, die, obwohl *Puch* mit Vertrag vom 15. Juli 1897 ausgeschieden war, noch weiter seinen Namen führten, an den Stadtrat von Graz als Gewerbebehörde am 27. April 1898 ein Gesuch um amtliche Feststellung zu richten, „daß unter einem ‚Styria-Rad‘ nur ein solches Fahrrad verstanden wird, welches aus unserem Etablissement hervorgegangen ist und nicht etwa in irgend einer Fabrik in Graz oder Steiermark erzeugt wird“. Dies änderte jedoch nichts an der Tatsache, daß die Firma *Werner* ihre Fahrräder weiter unter der Bezeichnung „Styria-Original“ verkaufte.

Die Grazer „Fahrradwerke Anton Werner & Comp.“ wurden am 17. Mai 1899 im Grazer Handelsregister gelöscht. Kaum waren nämlich die zwei Jahre, die *Puch* kontraktlich gebunden war, verflossen, übernahm er die Firma *Werner* als „Johann Puch Fahrradwerke“, mit der Absicht, diese in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln, um gewissermaßen dieselbe Arbeit, die er vor Jahren unternommen hatte, noch einmal zu beginnen, nämlich eine Fabrik in die Höhe zu bringen.

Johann Puch — Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft 1899—1914

Auf Grund der Genehmigung der Statuten durch das k. k. Ministerium des Inneren vom 17. Juli 1899, Zl. 23788, konnte *Johann Puch* am 27. September 1899 eine Generalversammlung der Aktionäre einberufen und sein neues Unternehmen unter der Firmenbezeichnung „Johann Puch — Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Graz“ am 28. September 1899 in das Grazer Handelsregister (Ges. II/154) eintragen lassen.

Als Zweck des Unternehmens wurde der Ankauf der Johann Puch-Fahrradwerke und ähnlicher Unternehmungen, sowie die Erzeugung und der Handel mit Fahrrädern, Fahrradbestandteilen jeder Art, angegeben.

Das Grundkapital betrug 800.000 Kronen und zwar 2000 Inhaberaktien zu je 400 Kronen. Der Verwaltungsrat setzte sich aus den Herren *Emmerich Mayer*, *Johann Puch*, *Dr. Emil Ritter von Gabriel*, Advokat, *Georg Eustachio*, Kaufmann, alle in Graz, und *Hans Berkovics*, Rentier in Wien, zusammen.

Damals war keine günstige Zeit für die Fahrradfabrikation, da sich in der Begeisterung für den Radfahrersport ein starker Rückschlag bemerkbar gemacht hatte. Alle Kenner der Verhältnisse behaupteten deshalb, daß *Puch* mit seiner Fabrik keinen Erfolg haben werde. Seine Fahrräder waren aber so beliebt und so gut, daß sie gleich wieder gut verkauft werden konnten.

Bis zum 22. Juni 1909, dem Datum der Übernahme der „Styria-Fahrradwerke Johann Puch & Comp.“ durch die „Vereinigten Styria-Fahrrad- und Dürkopp-Werke A. G.“ (Grazer Handelsregister Reg. B. I/53), bestanden in Graz zwei Unternehmungen, die den Namen *Puchs* in ihrem Firmenwortlaut führten.

Johann Puch, ein Pionier der Motorisierung

Im Jahre 1901 begann der Unermüdlige mit dem Bau von Kleinmotoren, die in verstärkte Fahrräder gesetzt wurden. Es waren dies dreirädrige Fahrzeuge mit einem Einzylindermotor, der zwischen den beiden Hinterrädern angeordnet war. Im selben Jahr wurde auch sein erstes Versuchsautomobil fertig. Der Wagen ging für die damaligen Verhältnisse zufriedenstellend, für eine Serienfabrikation fehlten jedoch die Mittel. 1903 wurde die Fabrikation von einspurigen Motorrädern mit einzylindrigem Motor (Riemenantrieb) aufgenommen und damit die Grundlage der späteren Motorrad-Serienfabrikation geschaffen.

Da *Puch* für seine Motorisierungsversuche keine geeigneten Fachleute zur Verfügung standen, holte er sich den Motorradfachmann *Vaclav Pritel*, der in der „Fahrrad- und Motorradfabrik Laurin & Klement“ in Jungbunzlau arbeitete, nach Graz. Dieser blieb sein langjähriger Meister und trug als Fachmann wesentlich zum Gelingen der Pläne *Puchs* bei.

Die Kolbenringe wurden damals aus einem Graugußrohr in der Weise angefertigt, daß das Rohr innen maßgedreht wurde, während außen ein Übermaß gelassen wurde. Nach dem Schlitzten wurden die Ringe auf dem Kolben montiert und im Zylinder mit Schmirgelpasta und Öl auf rund eingepaßt. Ein Vorgang, bei dem das Schleifgut aus den kleinen Poren des Zylinders nie herauszubringen war, was wesentlich zum Verschleiß der Zylinder beitrug. *Puch* verbesserte zusammen mit Werkmeister *Pritel* den Vorgang insofern, daß die Ringe nach dem Schlitzten auf einen Dorn gespannt und auf Zylindermaß rundgedreht wurden, so daß das Schleifen im Zylinder wegfiel und dieser von jeglichen Schleifmasseresten rein blieb. Dadurch wurde eine sehr genaue Passung, eine höhere Motorenleistung und nicht zuletzt eine längere Lebensdauer erzielt.

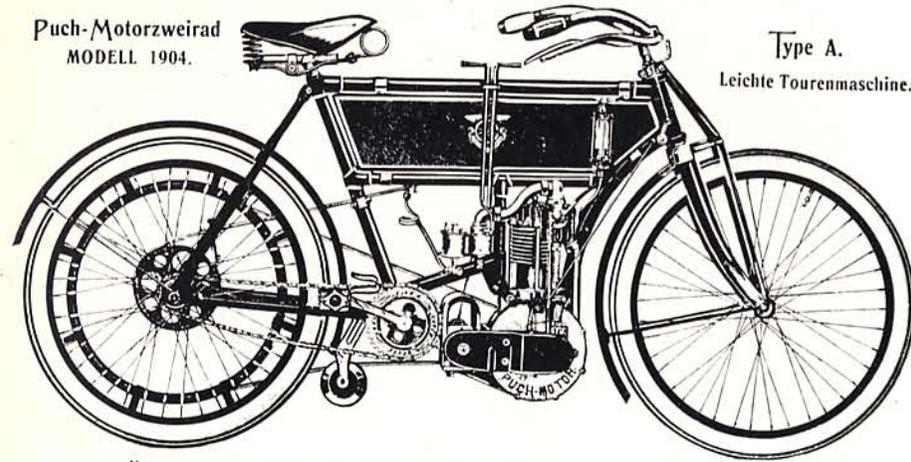


Erstes Puch-Automobil aus dem Jahre 1901. Einzelerzeugnis



Puch-Motorrad mit Beiwagen.
2 Zylinder V-Motor, 4/5 PS. Baujahr 1905. Dieses Modell wurde vorerst mit Riemenantrieb gebaut. Eine Übersetzung, Plattenkupplung in der Hinterradnabe

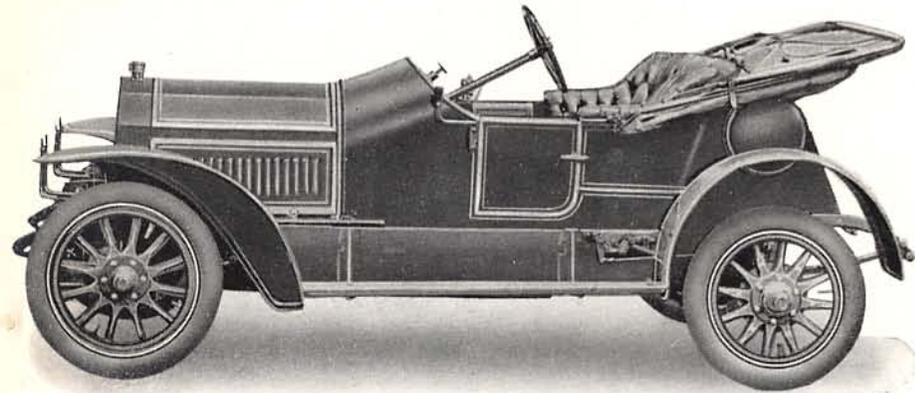
Puch-Motorzweirad
MODELL 1904.



Type A.
Leichte Tourenmaschine.

Motor: 2111' absolut, neueste elektromagnetische Zündung, mit durch Wellenrinne geschützter Abzess-Vorrichtung.
Benzin-Reservoir mit Fassungsvermögen für 200 km. Fahrt, Schnelligkeit 6-15 km und darüber. Vorzugliche und sicher wirkende Hinterrad-Handbremse.
Gewicht 54-56 kg. Dienmark 265,21.
Preis inkl. Werkzeugtasche komplett, jedoch ohne Kornett und Laterne: Kronen 1100.-, Mark 920.-, Franks 1150.-. Netto Kassa.
Aufzahlung für aufklappbaren, transportablen Ständer, zugleich Gepäckträger: Kronen 20.-, Mark 17.-, Franks 21.-.

PUCH-AUTO



Vierzylinder, Type I, 12/14 HP, mit zweisitziger normaler Sport-Karosserie

Reproduktionen aus zeitgenössischen Werbeschriften

Ebenso wie bei den Fahrrädern war *Puch* auch bei den Motorrädern bestrebt, durch gezielte Reklame populär zu werden. Er inserierte nicht nur in den Zeitungen, sondern stellte auch ein eigenes Motorrad-Rennteam auf, dem neben *Gerger*, *Hilscher* und *Lust* auch die nachmaligen Vertreter der „Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft“ in Graz *Eduard Nikodem* und *Josef Wetzka* angehörten. Puch-Motorräder belegten schon in den ersten Jahren der Erzeugung bei internationalen Konkurrenzen die vordersten Plätze. So konnte mit einem Puch-Motorrad schon im Jahre 1906 die damals schwerste internationale Konkurrenz, das große „Gordon-Bennet-Rennen“, gewonnen werden — ein Erfolg, der den Namen Puch mit einem Schlage in der ganzen motorsportlichen Welt bekannt machte.

Die Erfolge, die die Kompensation des rückläufigen Fahrradgeschäftes durch die Aufnahme der Motorrad-Produktion gebracht hatte, veranlaßten *Puch*, neuerlich den Bau eines Automobils in Angriff zu nehmen. Er fuhr nach Paris und erwarb dort drei Chassis: einen „Alicon 12 HP“ mit vier einzelnen, stehenden Zylindern, einen „George Richard“ und ein „Brassier-Chassis“. Auf Grund dieser Vorbilder entstand die „9/10 HP Voiturette“, über die, ebenso wie über den ersten Versuchswagen, keine technischen Details mehr bekannt sind. Es blieb auch, da die vorhandenen Geldmittel für die anlaufende Motorrad-Produktion aufgewendet werden mußten, bei diesem Prototyp.

Schon 1903 hatte die Firma *Puch* die Vertretung der Lastwagenfirma „Mannesmann-Mulag“, Aachen, übernommen, mit der Absicht, später selbst die Fabrikation aufzunehmen. Auch der Gedanke, eine Schreibmaschinen-erzeugung einzurichten, beschäftigte *Puch* stark. Um die Vorstudien hierzu zu machen, vertrieb er vorübergehend die „Oliver-Schreibmaschinen“. Wenn schließlich daraus nichts wurde, so entmutigte dies *Puch* in keiner Weise. Er ließ auch den Gedanken an die Automobilfabrikation keineswegs fallen, und so übernahm die Firma 1906 die Generalvertretung der „Dixi-Automobile“ der Fahrzeugfabrik Eisenach.

Ebenso wie für die Motorraderzeugung versicherte sich *Puch* auch für die nunmehr mit aller Energie in Angriff genommene Automobilerzeugung der Mitarbeit eines Fachmannes. Es war dies Ing. *Slevogt*, der vorerst bei der Firma *Ruppe* in Apolda, Sachsen, beschäftigt war, wo er am Bau des „Piccolo-Wagens“, einer 10 HP Voiturette mit luftgekühltem, zweizylindrigem V-Motor, maßgeblich beteiligt war und der dann zu „Laurin & Klement“ in Jungbunzlau, Böhmen, hinübergewechselt war.

1906 trat dann *Puch* zum dritten Mal in die Automobilfabrikation ein und diesmal mit bleibendem Erfolg. Die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ Nr. 12/1906, Seite 38, berichtete im Rahmen einer Reportage über die „VI. Internationale Automobil-Ausstellung, Wien, 15. bis 28. März 1906“ u. a. wie folgt darüber:

„Die Firma *Johann Puch A. G.* in Graz hat in aller Stille eine Voiturette gebaut, deren Chassis auf der Ausstellung zu sehen ist. Das Fahrzeug wird

vorläufig noch in einer relativ kleinen Stückzahl hergestellt und ist mehr oder minder eigentlich für die alten Kunden des Hauses bestimmt. Meisterhaft in der Werkmannsarbeit und sehr hübsch in der Anordnung, bildet dieses Fahrzeug die Bewunderung zahlreicher Ausstellungsbesucher, insbesondere jener, die dem Motorzweirad mit Beiwagen Adieu zu sagen beabsichtigen und mit dem nächststärkeren Typ kokettieren. Bei einem Chassisgewicht von 250 kg ist der 7 HP Motor stark genug, die Voiturette in flottem Tempo vorwärts zu bewegen und selbst steile Berge gut zu nehmen. Der Motor ist zweizylindrig und hat V-Form und magnet-elektrische Abreißzündung. Beim Dreiganggetriebe steht der dritte Gang im direkten Eingriff. Die Bewegung der Lederkupplung wirkt im verkehrten Sinne, wodurch der den Konus führende Hebel wesentlich entlastet wird. Die Kraftübertragung erfolgt mittels Kardan auf die Hinterachse, die Vorderachse ist gepreßt à la Mercedes. Rahmen aus getriebenem Stahl, Bienenkorbkühler mit Radiator und Pumpe. Zwei Bremsen, eine auf das Vorgelege und eine auf die Hinterräder wirkend. Schneckenlenkung, Zünd- und Gashebel unterhalb des Lenkrades, Holzräder.“

Am „Puchstand“ war nur dieses eine Chassis ausgestellt, sowie neben Fahr- und Motorrädern auch die Puch'sche Rennmaschine, mit der die Firma die Schnelligkeitskonkurrenzen anlässlich der „Herkomer-Fahrt“ sowie des „Semmering-Rennens 1905“ erfolgreich bestritten hatte. Eine Reihe von „Dixi-Automobilen“ 14/16 HP, 16/22 HP, zweizylindrig, und ein Vierzylinder 24/32 HP, vervollständigten den Stand.

Im Jahre 1907 erfuhr das Vorjahrsmodell einige Verbesserungen und wurde auch bei der „VII. Internationalen Automobil-Ausstellung“ in Wien vom 28. Februar bis 12. März 1907 gezeigt. Die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ Nr. 10/1907, Seite 64, berichtete u. a. darüber:

„Die Firma *Puch* hat auf ihrem Stand eine sehr große Anzahl von Fahrzeugen ausgestellt. Neben den Motorrädern sieht man die Voiturette, den leichten Wagen, und sogar einen 20/25 HP Vierzylinder-Motor. Man kann daraus ersehen, daß in den Grazer Werken fleißig Winterarbeit geleistet wurde, denn im Vorjahr konnten sie nebst ihren Motorrädern nur Voiturettes zur Schau bringen.“

Seiner Devise, daß sich der beste Reklameerfolg durch Preise bei internationalen Konkurrenzen und schwierigen Wertungsfahrten erzielen läßt, auch auf dem Automobilssektor treu bleibend, beteiligte sich *Puch* bereits mit der 7 HP Voiturette am „Semmering-Bergrennen 1907“, wobei die Fahrer *Wetzka* und *Hilscher* in der Klasse der Tourenwagen mit einem Gesamthubraum bis 1,5 Liter den ersten und zweiten Platz erzielen konnten. Ein Erfolg, der die Puch-Automobile sofort in den Blickpunkt des öffentlichen Interesses rückte. Ein 20/25 HP Vierzylinder-Puchwagen war auch mit Erfolg bei den Kaisermanövern 1907 im Einsatz.

In den folgenden Jahren waren die Puch-Wagen ebenfalls bei allen bedeutenden Automobil-Veranstaltungen beteiligt, u. a. an der Militärischen

Übungsfahrt Wien—Berlin 1908, den Prinz-Heinrich-Fahrten 1909 und 1910, der Tourenfahrt Budapest—Konstantinopel 1912, der Tatra-Adria-Fahrt 1913, der Österreichischen Herbstwertungsfahrt 1913, der Karpatenfahrt 1914 und den Österreichischen Alpenfahrten.

Von den Modellen, die bis zum Jahre 1914 entwickelt wurden, war der Typ VIII, der 14/38 HP Alpenwagen des Jahres 1914, der bekannteste und beste und erregte bei den Fachleuten und Autosportlern ungeteilte Bewunderung. Erstmals wurde der Typ VIII, mit Vierzylinder-Blockmotor, 90 mm Bohrung, 140 mm Hub, bei dem sämtliche Ventile auf einer Seite lagen, auf der „Internationalen Automobilausstellung-Prag“, 12. bis 19. April 1914, öffentlich gezeigt.

Diesen Erfolgen hatten es die Puchwerke zu verdanken, daß ihre Wagen in den maßgebenden Gesellschaftsschichten Eingang fanden und daß sie von den Mitgliedern des damaligen österreichischen Herrscherhauses und von der Aristokratie mit Vorliebe benutzt wurden. Eine besondere Auszeichnung wurde der Gesellschaft im Dezember 1912 dadurch zuteil, daß ihr durch ein Privilegium die Führung des kaiserlichen österreichischen Adlers in der Firma zuerkannt wurde.

Für jede verkehrstechnische Neuerung begeistert, nahm *Puch* auch an der Entwicklung des Flugwesens teil, dem er durch die Konstruktion von Flugmotoren diente. Mit einem 25 HP Puch-Motor war das gelbe Luftschiff der „RennerBuben“, der Brüder *Anatole* und *Alexander Renner*, ausgerüstet, dessen Vorführung in Graz und Wien im Jahre 1909 eine große Sensation darstellte.

50. Todestag Johann Puchs 27. Juni 1862 — 19. Juli 1914

„Eine Trauerkunde, die in allen Kreisen unserer Stadt, vor allem aber in den hiesigen Sportskreisen die innigste Teilnahme erwecken wird, kommt uns aus Agram zu: Der Senior der steirischen Fahrradindustrie *Johann Puch* ist einem Herzschlag erlegen. Herr *Puch* weilte in geschäftlichen Angelegenheiten in Agram. Gestern abend nahm er im Hotel Royal in Gesellschaft einiger Freunde das Abendessen ein. Plötzlich sank Herr *Puch* vom Stuhl und verschied kurz darauf. Der sofort herbeigerufene Arzt stellte als Todesursache Herzschlag fest.“ So berichtete das Abendblatt der „Grazer Tagespost“ vom Montag, den 20. Juli 1914.

Es war dies 22 Tage nach seinem 52. Geburtstag, als ihn allzufrüh der Tod ereilte. Bereits 1911 hatte er einen ernsten Herzanfall erlitten. Er schrieb damals, nachdem er sich erholt hatte, scherzhaft einem Freund: „Der Motor in meiner Brust ist eben schon veralteter Konstruktion, er läßt in der Tourenzahl nach.“ *Johann Puch* nahm nach diesem Anfall kurze Zeit Urlaub, es hielt ihn jedoch nicht lange in der Ruhe der Sommerfrische, er kehrte bald wieder in die Fabrik zurück und arbeitete ebenso angestrengt wie vorher, obwohl ihm der Verwaltungsrat und seine Freunde Schonung nahe legten.

Als am 3. Mai 1912 Oberleutnant *Eduard Nittner* seinen ersten Flug über den Semmering von Wiener Neustadt nach Graz mit einem „Etrich-Hieronimus-Eindecker“ unternahm, fuhr *Puch* mit seinem Auto dem Flieger entgegen. *Nittner* landete nach zwei Stunden Flugzeit mit einem steilen Gleitflug und *Puch* glaubte, als er dies sah, daß der Flieger abstürzen würde. Das regte den herzkranken Mann so auf, daß er neuerlich einen Anfall erlitt und fast einen Monat krank darniederlag.

Dem Drängen seiner Freunde gab *Puch* schließlich nach und legte im Juli 1912 seine Stellung als Generaldirektor der „Puchwerke A. G.“ nieder. Ganz zog er sich allerdings nicht von dem von ihm geschaffenen Unternehmen zurück, sondern verblieb bis zu seinem so jähen Tod im Verwaltungsrat der Puchwerke.

Der schweren Arbeitslast ledig, widmete *Puch*, der in Industriellenkreisen der ganzen Monarchie, noch mehr aber in den Sportkreisen sehr hohes Ansehen genoß, seit dem Jahre 1912 seine Arbeitskraft dem Trabersport und der Hundezucht, denen er schon früher seine Neigung zugewendet hatte. Im besonderen war es der Trabersport, bei dem sein Name zu den bekanntesten auf allen Sportplätzen der Monarchie zählte, dem *Puch* seine wertvolle Kraft lieh. Mit Stolz zeigte Altmeister *Puch* seinen Bekannten die vielen und prächtigen Preise, die er sich durch seine Tätigkeit in diesem und jenem Sportzweig geholt hatte. Sein Traberstall, der zu den ersten der Monarchie zählte, war sein alles; mit rührender Liebe hing er an seinen Tieren, deren Verlust ihm oft näher ging, als vielleicht ein Fehlschlagen eines seiner Unternehmen.

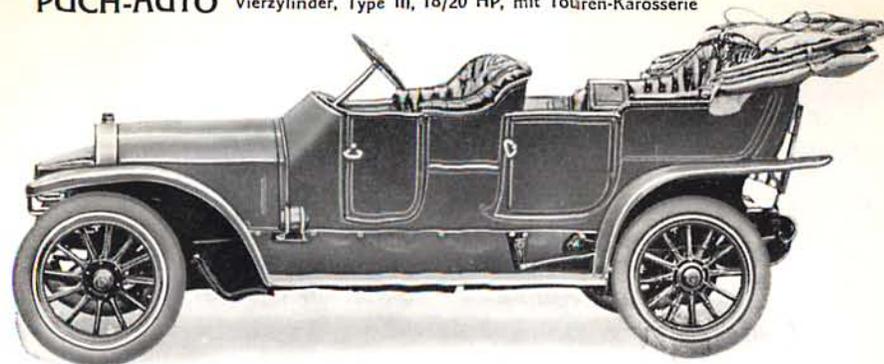
Puchwerke A. G. 1914—1928

Im Jahre 1914 beschloß die Generalversammlung der Aktionäre, die „Johann Puch—Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft“ in die „Puchwerke Aktiengesellschaft“ umzubenennen, wobei der neue Firmenwortlaut am 19. Mai 1914 in das Handelsregister Graz eingetragen wurde.

Die Umbenennung entsprach auch dem Bedürfnis, dem nunmehrigen Erzeugungsprogramm Rechnung zu tragen. Im Jahre 1914 bauten die Puchwerke neben Fahr- und Motorrädern, Sport- und Luxuswagen, Droschken, Omnibusse, Liefer- und Lastfahrzeuge, Kranken- und Rettungswagen, Feuerwehrautos und die verschiedenartigsten Spezialfahrzeuge. Die Gesamtzahl der in den verschiedenen Werkstätten und in den eigenen Niederlagen Wien, Budapest und Prag beschäftigten Beamten und Arbeiter betrug durchschnittlich 1200. An allen größeren Plätzen des In- und Auslandes wurden Verkaufsstellen errichtet, und der Absatz hatte eine beachtliche Höhe erreicht.

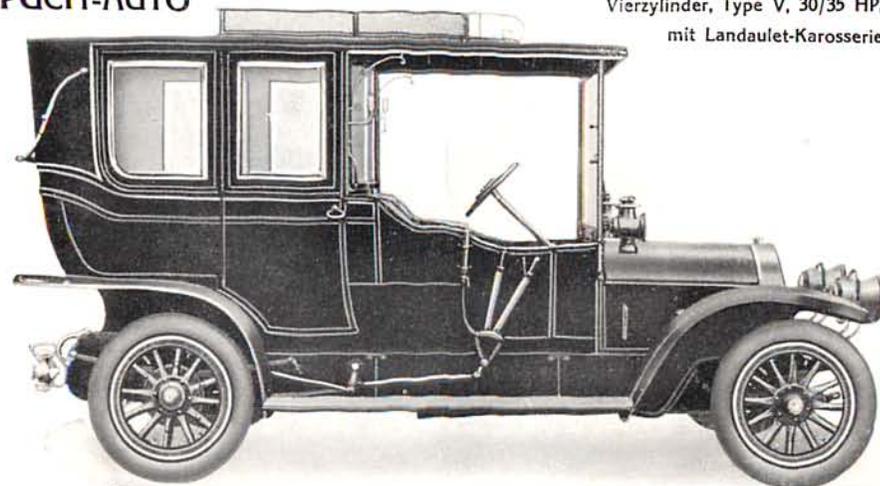
Schon vor dem Ersten Weltkrieg bedienten sich viele österreichische Militär- und Zivilbehörden der Puch-Kraftwagen, unter denen an erster

PUCH-AUTO Vierzylinder, Type III, 18/20 HP, mit Touren-Karosserie



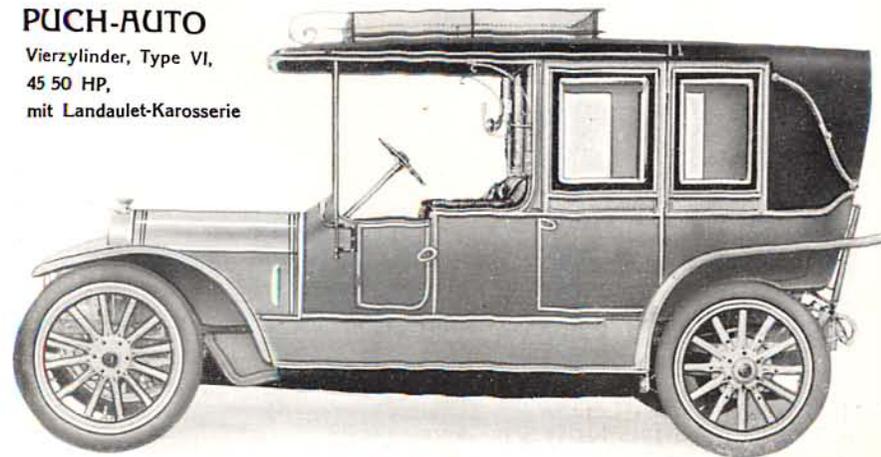
PUCH-AUTO

Vierzylinder, Type V, 30/35 HP,
mit Landaulet-Karosserie



PUCH-AUTO

Vierzylinder, Type VI,
45 50 HP,
mit Landaulet-Karosserie



Aus einem Prospekt des Produktionsprogrammes 1912

Die Steyr-Daimler-Puch A.G. heute

Die „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ ist heute das größte eisenverarbeitende Unternehmen Österreichs, zählt zu den größten Exporteuren und damit zu den wichtigsten Devisenbringern unseres Landes, und ist der bedeutendste Steuerzahler Österreichs. Die Bedeutung der „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ beschränkt sich jedoch nicht nur lokal auf jene Orte, in denen die Betriebsstätten liegen, auch die gesamte österreichische Wirtschaft erhält von ihr wesentliche Impulse.

Während sich die Fertigungsbetriebe in Steyr (Hauptwerk, Wälzlagerwerk, Werk Letten, Nibelungenwerk St. Valentin) und Graz (Werk Thondorf, Werk Puchstraße) befinden, ist in Wien der Sitz der Hauptverwaltung und der Generaldirektion. Ein repräsentatives Bürohaus in zentraler Lage am Kärntnerring, das 1956 fertiggestellt wurde, konzentriert die Verwaltungsabteilungen. Eine große Ausstellungshalle im Erdgeschoß dieses Hauses — wohl die größte ständige Auto-Ausstellungshalle in Europa — bietet die Möglichkeit, jederzeit sämtliche Erzeugnisse des gesamten Unternehmens zu zeigen.

Ein weiteres Großgebäude auf dem Schwarzenbergplatz in Wien ist dem Ersatzteil- und Werkzeug-Verkauf gewidmet. Verkaufsbüros des Unternehmens befinden sich in Wien, Steyr, Salzburg, Graz und Wels, während in Wien (X. und II. Bezirk), Steyr, Linz, Salzburg und Graz noch große Reparaturwerkstätten für alle Fahrzeuge des Erzeugungsprogrammes betrieben werden. Schließlich verfügt die „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ noch über 130 Verkaufs-Vertretungen im Ausland und mehr als 500 im Inland.

Weit gespannt ist schließlich der Bogen der Beteiligungen der Steyr-Daimler-Puch A. G., so daß hier nur die wesentlichsten angeführt werden können.

Die „Oesterreichische Saurerwerke A. G.“ steht nach ihrer Bedeutung wohl an erster Stelle aller Konzernunternehmen. Im Jahre 1906 von Obering. *M. Schwarzl*, *Franz Probst* und Ing. *Alfred Radio-Radiis* als Gesellschaft m. b. H. gegründet, erwarb sie für den Bau von Lastkraftwagen und Omnibussen eine Lizenz der Saurerwerke in Arbon (Schweiz). Wie erfolgreich das junge Unternehmen war, zeigt die Tatsache, daß es schon 1907 vom k. k. Handelsministerium Aufträge auf Omnibusse für die oberösterreichischen Postlinien und für einen Paketwagen auf der Dolomitenlinie erhielt. 1916 wurde ein neues Werk auf der Simmeringer Heide eröffnet, in dem weiterhin 4- und 5-Tonnen-Kettenwagen und 2- und 3-Tonnen-Kardanwagen produziert wurden.

1927 wurde die „Oesterreichische Saurer K. F. G.“ in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, an der auch die Lizenzgeberin, die „Aktiengesellschaft Adolphe Saurer“ in Arbon finanziell beteiligt war. Das Unternehmen erwarb sich in der Folgezeit einen ausgezeichneten Ruf als Spezialfabrik für

Lastwagen und Omnibusse, zu dem nicht zuletzt der von Saurer entwickelte Dieselmotor mit Direkteinspritzung und „Doppelwirbelung“ beitrug.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die weitgehend zerstörten Werksanlagen in Wien-Simmering wieder mit aller Energie aufgebaut, diverse Neuentwicklungen brachten den alten Ruf der Saurer Diesel-Lastkraftwagen zu neuem Glanz. Trotzdem blieb die Situation des Unternehmens unbefriedigend, da der kleine Markt, den Österreich darstellte, nicht genügend Absatzmöglichkeiten bot. Erst als im Frühjahr 1959 die „Steyr-Daimler Puch A. G.“ die Aktienmajorität der „Oesterreichischen Saurerwerke A. G.“ erwarb, und damit das Unternehmen in den großen Rahmen des Steyr-Konzerns mit seiner Absatzorganisation im In- und Ausland gestellt war, konnte der weitere Ausbau in Angriff genommen werden.

Heute hat die „Oesterreichische Saurerwerke A. G.“ ihre festumrissene Aufgabe im Rahmen des Konzerns, hier werden schwere Lastkraftwagen gebaut, hier wurde die gesamte Omnibus-Fertigung konzentriert und darüber hinaus werden auch Schützenpanzerwagen für das österreichische Bundesheer gefertigt.

Nahezu hundert Jahre alt ist ein weiterer Konzernbetrieb, die „Kromag A. G. für Werkzeug und Metallindustrie“ in Hirtenberg. Bereits 1865 eröffnete *Serafin Keller*, der bis dahin als Werkmeister tätig war, eine Schlosserwerkstätte in Hirtenberg. 1885 gründete er zusammen mit seinen Söhnen eine offene Handelsgesellschaft, doch machte sich der eine Sohn, *Fridolin Keller*, später selbständig und gründete 1890 auf dem Areal der heutigen „Kromag A. G.“ die Metallwarenfabrik Fridolin Keller. 1916 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und ging 1938 zur Gänze in den Besitz der „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ über. Heute werden bei der „Kromag A. G.“ vor allem Präzisionsstahlrohre, Fahrzeugteile, Felgen für PKW, LKW und Traktoren, sowie Kipperaufbauten erzeugt.

Jung hingegen ist die „Enzesfeld-Caro-Metallwerke A. G.“ in Enzesfeld, die erst 1960 aus einer Fusion der „Enzesfelder Metallwerke A. G.“ und der „Caro-Werke Ges. m. b. H.“ hervorgegangen ist. An diesem Unternehmen sind die „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ (60 Prozent) und die „Gebrüder Böhler & Co. A. G.“ beteiligt; es erzeugt vor allem Rohre, Profile, Stangen, Bleche und Bänder aus Buntmetallen, Rohre und Fertigteile aus Caro-Bronze, sowie Schleudergußteile aus Messing und Bleibronze.

An weiteren Konzernunternehmen seien schließlich noch die „Deutsche Steyr-Daimler-Puch G. m. b. H.“ in Freilassing (Vertrieb der Erzeugnisse in der Deutschen Bundesrepublik), die „Vertriebs-A. G. der Steyr-Daimler-Puch A. G., Zürich“ (Vertrieb der Erzeugnisse in der Schweiz), die „Steyr-Fiat-Auto-Service G. m. b. H.“ in Wien (Vertrieb und Reparatur von Steyr-Fiat-PKW, Ersatzteilverkauf), die „Fiat Import G. m. b. H.“ in Wien

(Vertrieb von Fiat-Nutzfahrzeugen), die „J. Rohrbacher G. m. b. H.“ in Wien (Erzeugung und Reparatur von Kraftfahrzeugen, insbesondere von Omnibussen) und die „Schrott-Kommerz-G. m. b. H.“ in Wien (Handel mit Alt- und Abfallstoffen) genannt. Schließlich gehören zum Konzern noch eine Reihe von Bau- und Wohnungsgesellschaften, wie die „Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft Steyr-Daimler-Puch G. m. b. H., Steyr-Graz“, die „Baugesellschaft für Arbeiterwohnhäuser G.m.b.H.“, Wiener Neustadt, und die „Gasteiner Hotel- und Kuranstalten G. m. b. H.“, Badgastein.

So präsentiert sich die „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ in ihrem Jubiläumsjahr mit den drei großen Werken, den zahlreichen Betriebsstätten und den Konzernfirmen als ein mächtiger Wirtschaftskörper, von dem starke Impulse auf die Wirtschaft in ganz Österreich ausgehen. Rund 18.000 Menschen finden im Unternehmen und seinen Konzernbetrieben Arbeit und Brot, für mehr als 4000 ständige Zulieferbetriebe stellen die Aufträge des Unternehmens die Basis für eine kontinuierliche und rationelle Produktion dar.

Zweifellos ist diese heutige Stellung der „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ nicht in den Schoß gefallen, viel Mühe und Arbeit liegen zwischen dem Tag, an dem *Josef Wernndl* die Waffenfabrik „Josef und Franz Wernndl & Comp.“ gründete und heute: die unternehmerische Leistung der Männer an der Spitze, ebenso wie die Qualitätsarbeit von Tausenden von Arbeitern. Eingedenk ihrer großen Tradition, vertrauend auf ihre Mitarbeiter, geht die „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ mit ungebrochener Lebenskraft und Zuversicht nun in das zweite Jahrhundert ihres Bestehens...



Für die freundliche Unterstützung dieser Arbeit durch Bereitstellung von Fachliteratur, Archivalien, Originalakten, Dokumenten und Bildern spreche ich der Magistratsdirektion Graz (Stadtarchiv), den Stadtbibliotheken Wien und Graz, den Handelsregistern Wien, Graz und Steyr, dem Österreichischen Kriegsarchiv in Wien, der Steyr-Daimler-Puch A. G., Frau Dr. Käthe Suk, Bibliothek, und Frau Therese Stampfl, Forschungsinstitut für Technikgeschichte, beide am Technischen Museum für Industrie und Gewerbe in Wien, meinen verbindlichsten Dank aus.

Kraftfahrzeug-Erzeugung in Steyr seit Beginn der Produktion 1920 bis 1944													
Typ	Art	1920—											
		1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1920—1929			
<i>Personenkraftwagen:</i>													
II	12/40 PS 6 Zyl.	1.289	513	348	—	—	—	—	—	—	—	—	2.150
IV	7/25 PS 4 Zyl.	350	445	154	1	—	—	—	—	—	—	—	950
VI Klausen	19/145 PS 6 Zyl.	18	52	1	—	—	—	9	—	—	—	—	60
VI Sport	15/90 PS 6 Zyl.	17	18	20	16	14	—	—	—	—	—	—	85
V	12/40 PS 6 Zyl.	—	—	917	935	—	—	—	—	—	—	—	1.850
VII	12/50 PS 6 Zyl.	—	—	—	1.509	499	246	94	2	—	—	—	2.150
XII	6/50 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	1.678	5.568	4.018	1.860	—	—	—	11.124
XVI	15/70 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	—	—	172	228	—	—	—	400
XX	8/40 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	—	—	—	7	2.895	—	—	2.900
AUSTRIA	100 PS 8 Zyl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Jahressumme:		1.674	1.008	1.440	2.259	2.191	5.814	4.500	4.986				21.672
<i>Lastkraftwagen:</i>													
III	12/54 PS 6 Zyl.	45	27	52	104	355	201	36	—	—	—	—	800
XII N	6/50 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	—	606	848	726	—	—	—	2.180
XV	12/45 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	—	—	240	—	—	—	—	240
XVII	15/60 PS 6 Zyl.	—	—	—	—	—	—	151	295	—	—	—	424
Jahressumme:		45	27	52	104	555	807	1.255	1.019				5.644

Z E I T T A F E L

Steyr

- 1797 Leopold Werndl geboren
 1821 Leopold Werndl nimmt die Waffenteilerzeugung auf
 29. Jänner 1850 Karl Holub in Strakonitz, ehem. Kronland Böhmen, geboren
 1. Dezember 1855 Leopold Werndl gestorben
 1856 Josef Werndl übernimmt die Leitung des Familienbetriebes
 16. April 1864 Gründung der Firma „Josef und Franz Werndl & Comp., Waffenfabrik und Sägemühle in Oberletten“
 13. August 1864 Eintragung der Firma in das am 1. Juli 1863 beim k. k. Kreisgericht in Steyr neu eröffnete Handelsregister
 28. Juli 1867 Genehmigung der Einführung des von Josef Werndl und Karl Holub entwickelten Hinterladergewehres in die österreichische Armee
 1. August 1869 Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft mit dem Wortlaut „Österreichische Waffenfabriks Gesellschaft“
 25. Februar 1881 Josef Werndl wird durch kaiserliches Handschreiben in den Adelsstand erhoben
 1883 Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Räumen des Werndl'schen Unternehmens
 1. August 1884 Eröffnung der „Elektrischen Landes-Industrie-, Forst- und kulturhistorischen Ausstellung“ in Steyr
 29. April 1889 Josef Werndl gestorben
 1894 Aufnahme der Fahrraderzeugung. „Steyr-Waffen-Rad“
 10. November 1894 Enthüllung des „Leopold Werndl-Denkmales“ auf der Promenade in Steyr
 1894 Aufnahme der Erzeugung von Flugmotoren
 23. Mai 1905 Karl Holub gestorben
 1916 Beschluß zur Errichtung einer Automobilfabrik
 September 1917 Dr. techn. h. c. Ing. Hans Ledwinka geht als Chefkonstrukteur der Automobilabteilung nach Steyr
 1920 Produktion des ersten Steyr-Automobils des „Waffenautos“, Type II, mit 12/40 PS Sechszylinder-Motor, Kardanantrieb, nach den Konstruktionsplänen Ledwinkas
 1921 Dr. techn. h. c. Ing. Hans Ledwinka kehrt nach Nesselsdorf zurück
 9. Februar 1926 Eintragung der nunmehrigen Firmenbezeichnung „Steyr-Werke A. G.“ im Handelsregister Wien gemäß Beschluß der Generalversammlung aus dem Jahre 1925
 4. Jänner 1929 Dr. techn. h. c. Ing. Ferdinand Porsche wird Vorstandsmitglied und Chefkonstrukteur der „Steyr-Werke A. G.“
 23. April 1930 Porsche verläßt Steyr
 12. Oktober 1934 Beschluß der Generalversammlung der Aktionäre zur Fusion mit der „Austro Daimler-Puchwerke Aktiengesellschaft“

Daimler

11. August 1899 Eintragung der „Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft Bierenz, Fischer & Cie.“, Wiener Neustadt, in das Handelsregister Wien
 1900 Fertigstellung des ersten in Österreich zusammengebauten Daimler-Automobils

27. Juni 1902 Umwandlung des Unternehmens in die „Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft-Daimler“. Paul Daimler wird persönlich haftender Gesellschafter und übernimmt die technische Leitung
 1903 Bau des „Paul-Daimler-Wagens“. Quergestellter zweizylindriger 9 HP Viertaktmotor
 1905 Bau eines Panzerwagens nach den Konstruktionsplänen Paul Daimlers
 1905 Bau des ersten Allrad-, also Vierradantriebswagens
 19. Juli 1906 Ferdinand Porsche geht als Chefkonstrukteur zur Daimler-Motoren-Gesellschaft nach Wiener Neustadt
 1906 Die von Emile Jellinek-Mercedes, österreichischer Generalkonsul in Monaco, gegründeten Gesellschaften „Mercédès-Mixte“ und „Mercédès-Électrique“ erwerben die Lohner-Porsche-Patente für den elektrischen Antrieb mittels Innenpolmotoren in den Rädern und des benzinelektrischen Betriebes
 1906 Bau des „Maja-Wagens“
 7. Oktober 1910 Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft mit dem Firmenwortlaut „Österreichische Daimler-Motoren A. G.“
 8. Juli 1915 Aufnahme von Karl Ritter von Skoda, Generaldirektor der „Skodawerke A. G.“ in Pilsen in den Vorstand der Aktiengesellschaft
 1915 Aufnahme der Produktion des „Landwehr-Trains“ für militärische Zwecke
 1914 Beginn des Baues der sogenannten „C-Züge“
 Februar 1923 Dr. techn. h. c. Ing. Ferdinand Porsche verläßt das Unternehmen in Wiener Neustadt
 31. März 1928 Beschluß der Generalversammlung der Aktionäre zur Fusionierung mit der „Österreichischen Flugzeugfabrik A. G.“, dem Karoseriwerk von „Austro Daimler“ und mit der „Puchwerke A. G.“
 28. Dezember 1928 Eintragung des neuen Unternehmens unter der Firmenbezeichnung „Austro Daimler-Puchwerke Aktiengesellschaft“ in das Handelsregister Wien.

Puch

27. Juni 1862 Johann Puch in Sakuschak (Sakošak), Post Jurschinzen, Bezirk Pettau, Untersteiermark, geboren
 21. Februar 1877 Lehrzeugnis über seine dreijährige Lehrzeit beim Schlossermeister Johann Kraner in Pettau
 4. Juni 1889 Verleihung der Gewerbeberechtigung am Standort Graz, Strauchergasse 18 a
 17. Juni 1890 Ausstellung des Gewerbebescheines für das zusammen mit dem Rentier Victor Kalmann zu betreibende freie Gewerbe der fabrikmäßigen Erzeugung von Fahrrädern mit dem Standort Graz, Strauchergasse 18 a
 1. Juli 1891 Gründung der offenen Handelsgesellschaft „Johann Puch & Comp. Fabrikmäßige Erzeugung von Fahrrädern“ Graz, Strauchergasse 18 a
 2. Oktober 1894 Umwandlung der bisherigen offenen Handelsgesellschaft in eine Kommanditgesellschaft
 15. Jänner 1897 Eintritt der „Bielefelder Maschinen-Fabrik, vorm. Dürkopp & Co. A. G.“ als Kommanditistin in das Unternehmen
 23. Februar 1897 Umbenennung des Unternehmens in „Johann Puch & Comp. Styria-Fahrradwerke“

13. Juli 1897 Johann Puch scheidet als offener Gesellschafter aus, mit der Bedingung, zwei Jahre kein Konkurrenzunternehmen zu gründen
28. September 1899 Johann Puch gründet nach Ablauf der zwei Jahre die „Johann Puch Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actiengesellschaft“
- 1901 Puch baut sein erstes Versuchsautomobil
- 1901 Bau des ersten dreirädrigen Puch-Motorrades mit einzylindrigem Motor
- 1903 Fabrikation einspuriger Motorräder mit einzylindrigem und V-Motor, Riemenantrieb
- 1904 Neuerlicher Versuch, die Automobilfabrikation aufzunehmen. Bau einer 9/10 HP Voiturette
- 1906 Übernahme der Generalvertretung der Fahrzeugfabrik Eisenach (Dixi-Automobile)
- 1906 Nunmehr endgültige Aufnahme der Automobilerzeugung mit einem zweizylindrigen V-Motor
- 1908 Erzeugung des 100.000 Fahrrades
19. Mai 1914 Umbenennung der Firma in „Puchwerke A. G.“
19. Juli 1914 Johann Puch gestorben
- 1923 Patentanmeldung des Puch-Doppelkolbenmotors
21. Mai 1928 Beschluß der Generalversammlung der Aktionäre zur Fusion mit der „Österreichischen Daimler-Motoren A. G.“

Steyr-Daimler-Puch A.G.

12. Oktober 1934 Beschluß der Generalversammlung der Aktionäre, die „Austro Daimler-Puchwerke A. G.“ wegen Vereinigung mit der „Steyr-Werke A. G.“ aufzulösen
10. Mai 1935 Eintragung der neuen Gesellschaft unter der Firmenbezeichnung „Steyr-Daimler-Puch A. G.“ in das Handelsregister Wien
- 1938 Eingliederung des Unternehmens in den Konzern der „Hermann Göring Werke“
- 1939 Bau des neuen Wälzlagerwerkes in Steyr-Münichholz
- 1941—1942 Bau des Werkes Graz-Thondorf
- 1945—1946 Wiederaufbau der zerstörten Fabrikanlagen in Steyr und Graz; Übergang zur Friedensproduktion
- Ende 1945 Anlaufen der Fahrradproduktion in bescheidenem Umfang
- 1946 Neuerliches Anlaufen der Produktion im Wälzlagerwerk Steyr
- 1946 Aufnahme der serienmäßigen Erzeugung eines 3-t-Benzin-Lastkraftwagens in Steyr
- Mitte 1946 Beginn der Serienerzeugung von Motorrädern mit dem 125 ccm Modell
- 1947 Aufnahme der Traktorenerzeugung
- 1948 Produktion von Diesel-Lastkraftwagen
- 1949 Assemblingvertrag mit FIAT, Turin
- 1952 Erster Puch-Motorroller
- 1954 Erstes Puch-Motorfahrrad (Moped)
- 1956 Eröffnung des neuen Bürohauses, Wien I, Kärntner Ring 7
- 1957 Serienerzeugung des „Steyr-Puch 500“ Mod. Fiat
- 1959 Serienerzeugung des Puch Kleintransporters 700 AP, genannt „Haflinger“
- 1959 Erwerbung der Aktienmajorität der „Oesterreichischen Saurer-Werke A. G.“
- 1964 100 Jahre „Steyr-Daimler-Puch A. G.“