

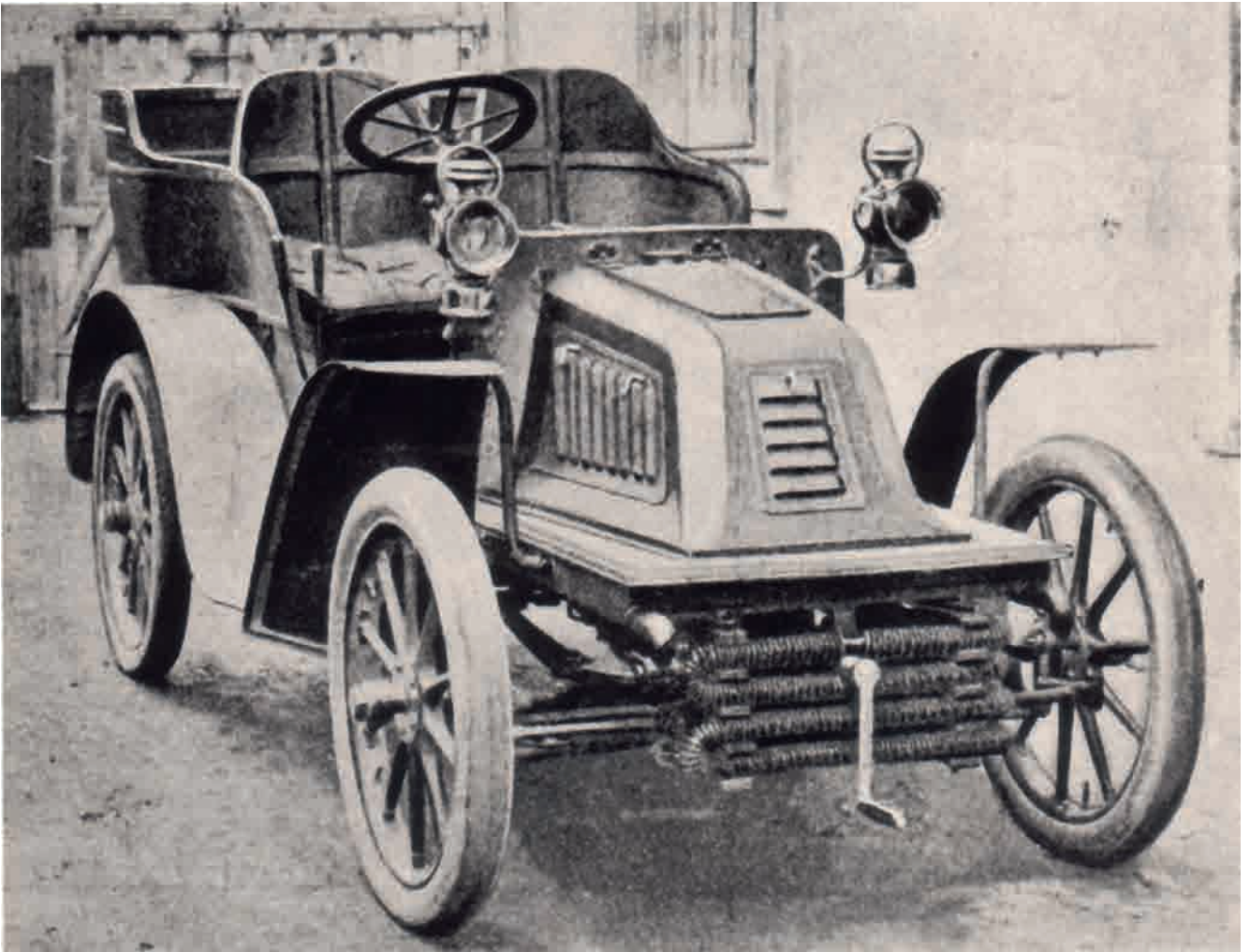


— Gräf & Stift —

Die Firmengeschichte einer
österreichischen Automobilfabrik

Franz Haas





Das Bild zeigt den bei Gräf & Stift gebauten viersitzigen leichten Spitzwagen Modell 1902.

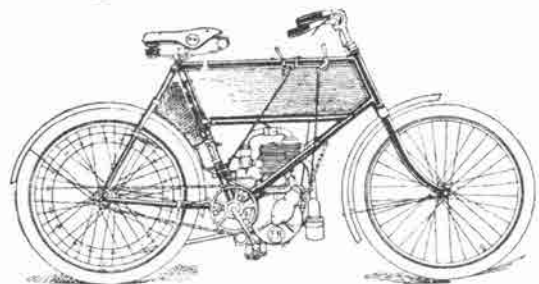
(Archiv Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken)

Ungarn produzieren lies und begannen in den neuen Werkstätten mit den Vorbereitungen zur Produktion eines eigenen Automobils. Arnold Spitz, der in den Gebrauchtwagenhandel eingestiegen war und überaus großzügige Preise für den Rückkauf von gebrauchten Automobilen zahlte, verlor dabei den Überblick über seine Geschäfte und verkalkulierte sich. Er musste mit Ende des Jahres 1906 wegen übergroßer Verschuldung von über einer Million Gulden Konkurs anmelden. Das Gericht verurteilte ihn bei der Verhandlung im Mai 1909 zu zwei Monaten verschärften Kerker. Die „Reichspost“ vom 6. und 7. Mai 1909 berichtete ausführlich über den Gerichtsprozess. Der Name Spitz fand in den Automobil-Fachzeitschriften nie wieder Erwähnung. Anfang des 20. Jahrhunderts konnten sich nur gutbetuchte Geschäftsleute, Adelige und Fabrikanten eigene Automobile leisten. Dieser Personenkreis stellte

Inserat vom 23. März 1904 in der „Allgemeinen Automobilzeitung“ zur Bewerbung der F.N. Motorräder.

(Archiv 1.öSEK-Sammlung Walter Kramer)

F.N. -Motor-Zweiräder der belgischen Waffenfabrik Herstal MODELL 1904



ist eingetroffen.

General-
Vertretung:

Gräf & Stift

Wien, XVIII.

Gymnasiumstr. 32.

Filiale: Wien, IX. Nussdorferstr. 19. — Prospekte gratis.

das prestigeträchtige Objekt demonstrativ zur Schau, was auch immer wieder zu Unmut und Kritik in der Bevölkerung führte. Dazu kamen noch jene die es sich wohl leisten konnten, aber lieber bei den Pferden blieben, so wie es auch bei Kaiser Franz Josef I. der Fall war. Um den Kaufpreis eines Automobils bekam man damals in der Vorstadt ein kleines Häuschen mit Garten. Dazu kamen noch die laufenden Betriebskosten des Fahrzeuges, besonders die Kosten für die Räder (Pneumatics) und den Treibstoff. Für die Reifen rechnete man damals, aufgrund der schlechten Straßen mit spitzen Steinen und der verlorenen Hufnägeln, rund eine Krone pro Kilometer. In der Regel wurde ein Chauffeur beschäftigt, der eingekleidet, versorgt und noch gepflegt werden musste. Außerdem erhielt er einen Monatslohn von rund 140 Kronen. So waren der Besitz und Betrieb eines Automobils eine äußerst kostspielige Angelegenheit, die der finanziellen

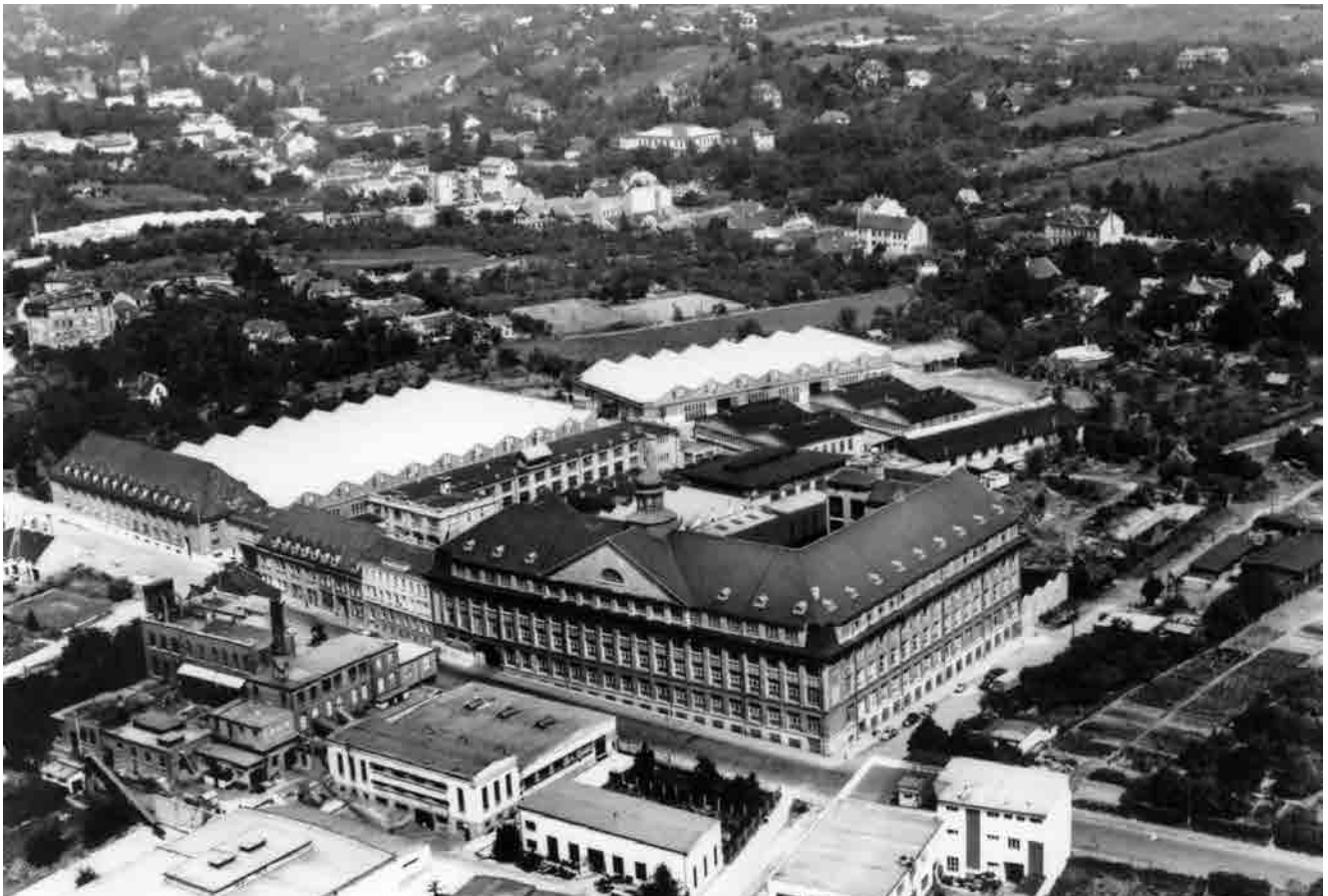
Oberschicht vorbehalten war. *Zum besseren Verständnis eine kleine Kostenaufstellung des täglichen Lebens: Ein Kilogramm Rindfleisch kostete 12 Kronen, ein Liter Milch war um 60 Heller (100 Heller sind eine Krone) zu bekommen, ein Liter Wein kostete vier Kronen, ein Paar Herrnschuhe schlugen mit 70-80 Kronen und ein Anzug mit 200-300 Kronen zu Buche. Die tageweisen beschäftigten Arbeiter (Tagelöhner) verdienten pro Tag durchschnittlich 7-8 Kronen.*

In der Zusammenarbeit mit Wilhelm Stift ergaben sich im Frühjahr 1904 Probleme, sodass sich die Brüder Gräf entschlossen das Gesellschaftsverhältnis mit ihrem Partner zu lösen. In einem Brief vom 21. Juni 1904 teilten sie ihrem Kompagnon die geplante Beendigung der Zusammenarbeit mit. Der Vertrag wurde nie formal aufgelöst, Wilhelm Stift starb am 1. März 1917 in Wien. Sein Sohn Willi Stift verblieb jedoch in der Firma.

Neubau der Automobilfabrik in Wien XIX

Mit der Zeit wurden die beiden Betriebsstätten im IX. und XVIII. Bezirk zu eng, außerdem bestand keine Möglichkeit einer Erweiterung. Mit der Fertigung der Spitzwagen machte Gräf & Stift gute finanzielle

Gewinne und war daher in der Lage im Jahr 1904 am Rande der Stadt ein Grundstück im XIX. Wiener Gemeindebezirk, in der Weinberggasse Nr. 70, für die Errichtung eines neuen Fabriksgebäudes



Luftbild der bereits voll ausgebauten Automobilfabrik in Wien XIX, Weinberggasse 70.

(Archiv Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken)

Gräf & Stift baut Lastkraftwagen und Omnibusse

Das Militär wollte lange Zeit nichts von einer Motorisierung von Truppen wissen, trotzdem bildeten sich 1906 und 1908 zwei „Freiwilligen Automobilkorps“. Die Mitglieder mussten sich verpflichten, im Kriegsfall mit ihren Fahrzeugen uneingeschränkt zur Verfügung zu stehen. In Friedenszeiten waren Einsätze, vorwiegend bei Manövern, von zehn Tagen innerhalb von vier Jahren zu absolvieren.

Erst im Jahr 1907 beauftragte das Kriegsministerium einige österreichische Automobilfabriken Lastwagen-Prototypen, die für militärische Zwecke geeignet wären, zu bauen. Der Achsdruck durfte 1,5 Tonnen nicht übersteigen, auch eine Eisenbereifung der Räder waren vorgeschrieben. Die Firma Gräf & Stift konnte am 28. Oktober 1907 einen leichten 22 PS Militär-Lastwagen mit vier Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang an das k. u. k. Kriegsministerium übergeben. Auch andere Hersteller sendeten Prototypen zur intensiven Erprobung an das Militär. Im Jahr 1908 baute Gräf & Stift auf das einheitliche Chassis des leichten Militärlastwagen unterschiedliche, dem Verwendungszweck entsprechende, Karosserien auf. Darunter waren Fahrzeuge für den Truppen- und Munitionstransport, sowie auch für

Leicht- und Schwerverwundete Soldaten. Entweder konnten vier Tragbaren für Schwerverwundete eingehängt oder Sitzbretter für zwölf Leichtverletzte ausgeklappt werden. Als Besonderheit des leichten Militärlastwagen der Serie 1908 waren anstelle der Eisenbereifung luftgefüllte Pneumatiks. Dadurch erhöhte sich die Leistungsfähigkeit, sowie Betriebssicherheit (Eisen hat eine geringere Haftung auf Stein als Gummi) und die Laufruhe. 1909 erfolgten weitere Bestellungen verschiedener Fahrzeuge durch das Militär.

Im Jahr 1908 begann Gräf & Stift Autobusse für die damals von der österreichischen Post betriebenen Omnibuslinien zu bauen. Dabei mussten spezielle Anforderungen für jede einzelne Strecke berücksichtigt werden. Für die Dolomitenlinie von Bozen nach San Martino waren besondere Bremsen erforderlich. Auf den gebirgigen Straßen kam erstmals, eine von Gräf & Stift entwickelte, Motorbremse zum Einsatz. Die Probe- und Abnahmefahrten fanden am 11. Juli 1908 in der Nähe von Wien auf der kurven- und steigungsreichen Exelbergstraße statt. Aufgrund der positiven Kommissionierungsfahrt bestellte die k.k. Postverwaltung sieben Stück dieser Omnibusse für den



Das Bild zeigt den speziell für die Bergstraßen Südtirols entwickelten „Dolomitenbus“, eingesetzt auf der Linie Bozen – San Martino. Zu beachten sind die Hartgummiräder.

(Archiv Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken)



Der legendäre Postbustyp „ET 13“ mit Vollgummiräder, eingesetzt auf der Linie Imst–Nassereith–Fernpaß–Lermoos. Am Dach wurde damals das Gepäck der Reisenden transportiert und mit einer Plane gegen den Regen geschützt, die Aufnahme entstand im Jahr 1913.
(Archiv Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken)

Linienverkehr in Südtirol. Nachfolgebestellungen für Transport- und Mannschaftswagen, die auf den gleichen Unterstellen wie die Busse aufgebaut waren, durch die k.k. Post- und Telegraphenverwaltung erfolgten zu einem späteren Zeitpunkt. Das Omnibusnetz der Post umfasste im Jahr 1912 bereits 17 ganzjährige und acht Sommerlinien. Zu diesem Zeitpunkt verfügte das Unternehmen bereits über 149 Omnibusse zwölf unterschiedlicher Typen, welche von sieben Firmen

geliefert worden waren. Um den Fahrbetrieb und den Werkstättendienst zu vereinfachen entwickelte Dipl. Ing. Josef Altmann eine Einheitstypen (ET-Wagen) für Linienbusse. Dabei lieferten sieben österreichische Automobilfirmen festgelegte Bestandteile. Die Post errichtete in Wien-Hirschstetten eine k.k. Postautomobil-Betriebszentrale wo die Postautobusse zusammengebaut wurden. Diese Fahrzeuge gingen unter der Bezeichnung „ET 13“ in die Postgeschichte ein.

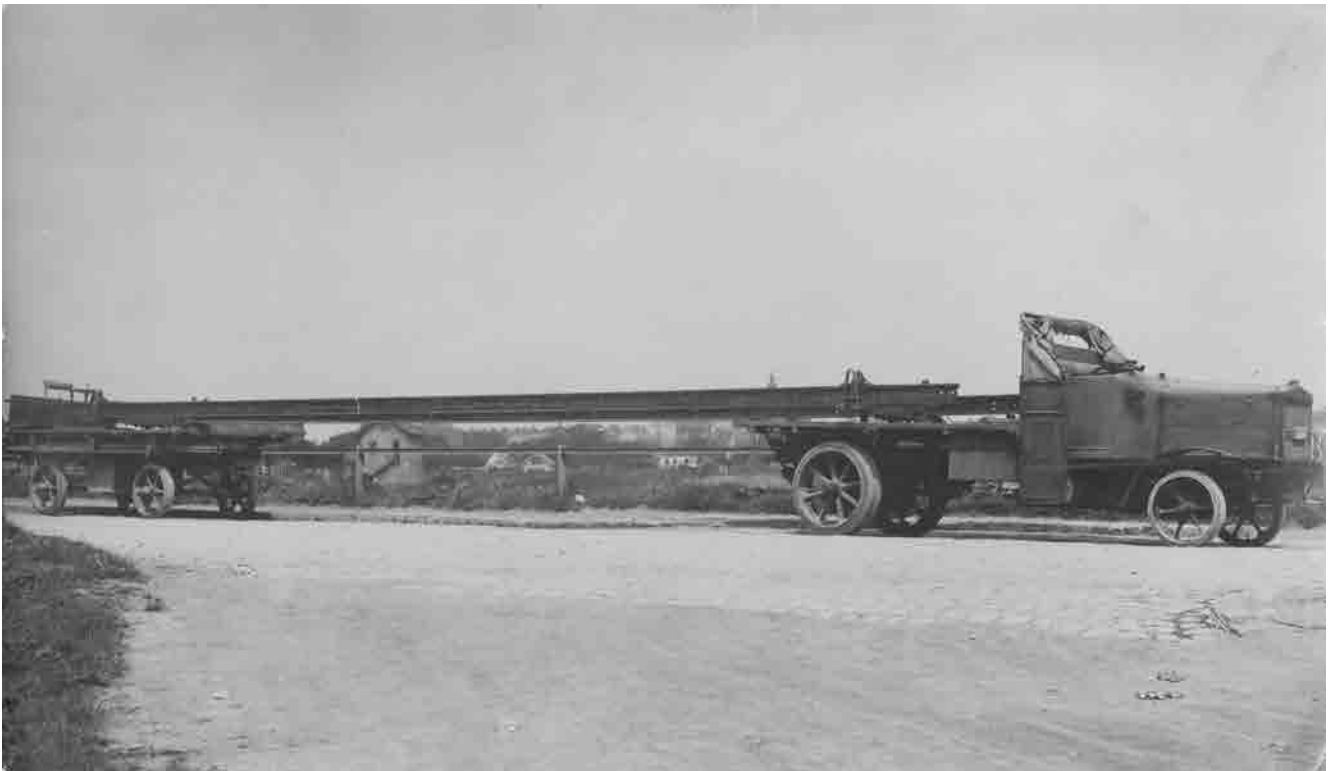
Der Subventionslastwagen

Als Subventions-LKW bezeichnete man Lastkraftwagen mit und ohne Anhänger, welche beim Ankauf durch private Firmen vom Staat gefördert wurden, jedoch im Kriegsfall dem Militär uneingeschränkt samt Fahrer und Treibstoff für 300 km zur Verfügung zu stellen waren. Der Kaufpreis betrug damals 25.000 Kronen. Die k.u.k. Heeresverwaltung entschloss sich erst im Jahr 1911 zu derartigen Maßnahmen, damals verfügten andere europäische Heere bereits über eine ansehnliche Flotte von Transportlastkraftwagen, und förderte den Ankauf dieser Fahrzeuge mit 4.000 Kronen Beschaffungsprämie und jährlich mit 1.000 Kronen auf die Zeit von fünf

bis sechs Jahren für Wartung und Instandhaltung. Das k.u.k. Kriegsministerium erstellte einen Anforderungskatalog für militärische Nutzfahrzeuge und forderte die österreichischen Automobilfirmen auf, Motorlastzüge zu bauen und für Prüffahrten zu entsenden. Wegen der schlechten Straßen auf dem Gebiet der Donaumonarchie war die Nutzlast auf drei Tonnen für den LKW und auf zwei Tonnen für den Anhänger begrenzt worden. Weitere Anforderungen waren: Vierzylindermotoren mit mindestens 35 PS, einen Verbrauch auf 100 km von maximal 30 kg Benzin und Öl, und ein Leergewicht von maximal 3,6 Tonnen



Ein Subventionslastwagen mit offenem Fahrerstand in der Ausführung als Wassersprengwagen für die Straßenreinigung.
(Archiv Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken)



Ein Subventionslastwagen in der Verwendung als Langschiementransporter mit lenkbarem Anhänger.
(Archiv I.öSEK-Sammlung Walter Kramer)



Internationale Automobilausstellung in der Wiener Rotunde kurz vor dem Ersten Weltkrieg.

(Verlagsarchiv RMG)

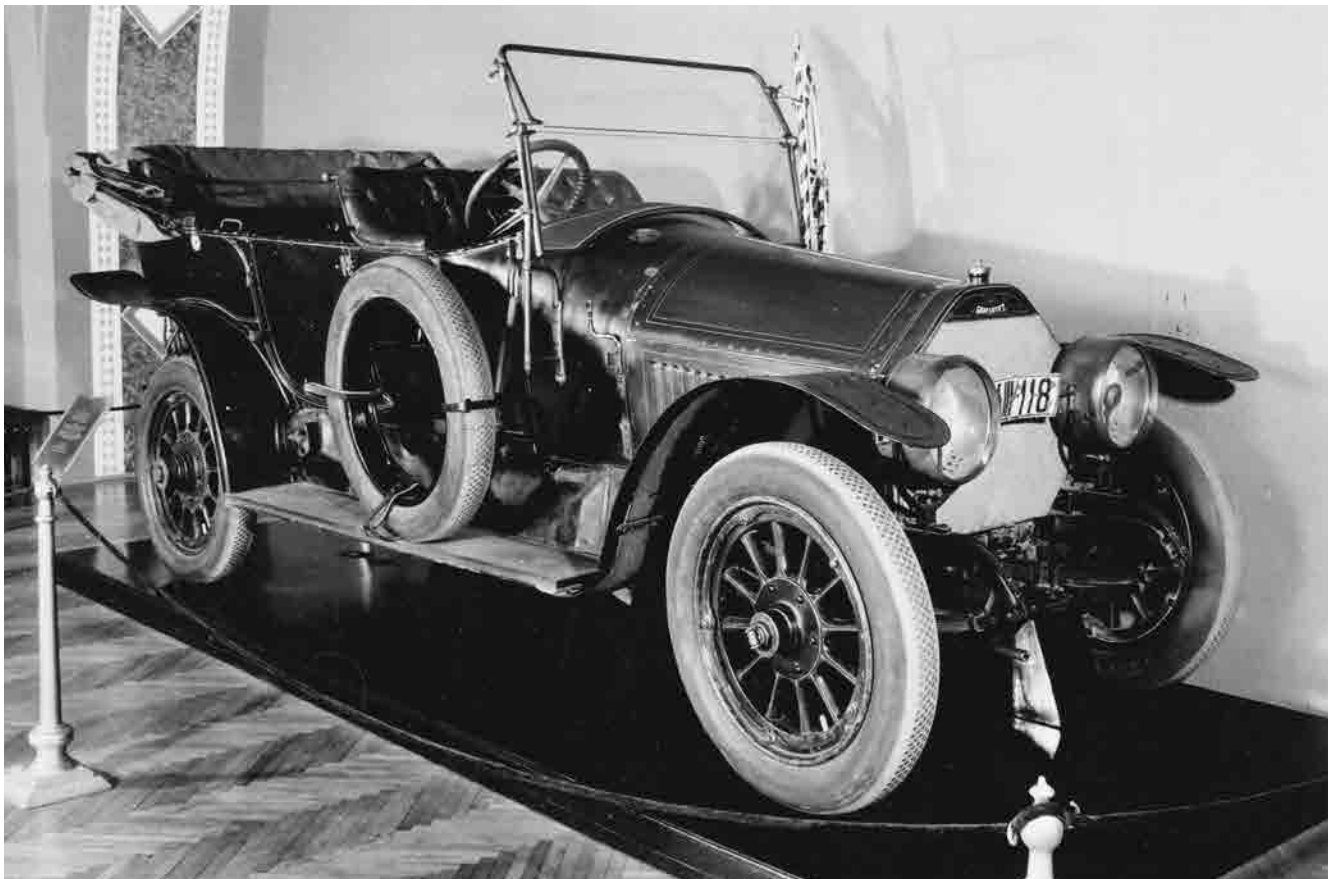
Der Erste Weltkrieg

28. Juni 1914

Der österreichische Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand nahm in Juni 1914 bei Manövern des 15. und 16. Korps der österreichischen-ungarischen Armee in Bosnien teil. Trotz der Warnung vom Geheimdienst und Polizei besuchte der Thronfolger mit seiner Gattin Herzogin Sophie von Hohenberg am 28. Juni 1914 nach Abschluss der Manöver die Stadt Sarajevo, wo eine Stadtrundfahrt und ein Besuch im Rathaus angesetzt waren. Die Fahrt erfolgte in einem Automobil von Gräf & Stift-Doppelphaethon mit 28/32 PS, Kennzeichen A III-118, welcher am 15. Dezember 1910 an den Grafen Franz Harrach geliefert worden war und er den Wagen für die Manöver dem Erzherzog zur Verfügung stellte. Bereits bei der Fahrt zum Empfang im Rathaus missglückte ein Attentat auf

das Thronfolgerpaar. Trotzdem wollte der Erzherzog das Programm fortsetzen. Bei der Rückfahrt kam es zu den tödlichen Schüssen, die schlussendlich den Ersten Weltkrieg auslösten. Das Automobil ist heute im Herresgeschichtlichen-Museum Wien ausgestellt.

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges war der Bestand von einsatzbereiten Subventionslastkraftwagen und heeres eigenen motorgetriebenen Fahrzeugen viel zu klein. Schon im September 1914 erstellte das k.u.k. Kriegsministerium in Zusammenarbeit mit den österreichischen Automobilfabriken einen Lieferplan. 1914 stellte Gräf & Stift auf Kriegsproduktion um und lieferte Batterie-Kommandowagen, Lastkraftwagen mit zwei, drei und fünf Tonnen Nutzlast, Anhängern und diverse Sonderanfertigung an



Der Unglückswagen von Sarajewo in dem das Thronfolgerpaar erschossen wurde, ist ein Gräf & Stift Doppelphaethon der Type 28/32 PS. Das Fahrzeug ist im Heeresgeschichtlichen Museum Wien ausgestellt.

(Archiv Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken)

Die Zeit der Ersten Republik



Ein Gräf & Stift Subventionslastwagen im Einsatz der Gemeinde Wien mit Vollgummireifen. An der Hinterachse ist der Kettenantrieb gut zu erkennen.
(Archiv 1.öSEK-Sammlung Walter Kramer)

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie ist der größte, fast alleinige Auftraggeber, das k.u.k. Kriegsministerium, und auch der Absatzmarkt in den einstigen Kronländern verlorengegangen. Durch die alliierten Auflagen zur Demobilisierung wurden sehr viele ehemalige Militärfahrzeuge zu günstigen Preise privaten Firmen angeboten, daher konnten die Automobilfirmen kaum neue Lastkraftwagen verkaufen. Bei der Rotunde in Wien war eines dieser Depots eingerichtet. Auch in den Städten Innsbruck, Bregenz, Wiener Neustadt und Lienz gab es derartige Sammel- und Verkaufsdepots. Im

April 1919 standen folgende Fahrzeuge verschiedener Hersteller zum Verkauf: 1.283 Personenkraftwagen, 258 Sanitätswagen, 144 Rüstwagen, 1.672 Lastkraftwagen unterschiedlicher Nutzlast und Ausführung, 18 Omnibusse, 43 Werkstattwagen, 16 Tankwagen, 5 Scheinwerferwagen, 110 Zugfahrzeuge, 275 Anhänger, 248 Karosserien, 150 Chassis, 225 Wracks, 44 Motorräder und 115 Motorräderwracks¹. Durch den geringen Absatz von Fahrzeugen geriet das Unternehmen in finanzielle Schwierigkeiten, von denen es sich erst Mitte der 1920er-Jahre wieder erholen sollte. Im Herbst 1919 war der Schuldenstand bereits auf 14 Millionen

¹ (Aufzählung von Hans Seper, *Österreichische Automobilgeschichte* und Stefan Reitgruber, *Ein Wiener Automobilwerk im Wandel der Zeit*).



Links die Gleise vom Bahnhof Rodaun mit Ausfahrtsignal, in der Mitte ist der Überladekran von Gräf & Stift zu sehen, rechts ein Straßenbahnzug der Linie 360.
(Foto Josef Hlavac)



Die Lok 11 der Liesinger Schleppbahn (ehemalige Dampftramway-Lokomotive) bringt den Straßenbahnbeiwagen k₁ 3294 am 6. Mai 1957 in das Werk von Gräf & Stift zur Aufarbeitung.
(Foto Alfred Luft)



Die Gebuslok der Liesinger Schleppbahn überstellt die Badnerbahn Garnitur (241+281) am 10. Dezember 1964 vom Gräf & Stift Werk zum Bahnhof Liesing.
(Foto Peter Schmied)



Acht der 15 Beiwagen aus der Serie von 1908 der Wiener Lokalbahnen wurden zwischen 1954 und 1958 bei Gräf & Stift revidiert und modernisiert.
(Foto Othmar Bamer, Sammlung Horst Kurdiovsky)