

## Gräf & Stift

Am 6. Juli 1896 eröffnete Carl Gräf mit seinen Brüdern Heinrich und Franz eine Fahrradwerkstätte im 9. Wiener Gemeindebezirk, Nussdorferstrasse 19. Die drei Brüder hatten jeder ein Handwerk erlernt, Carl war Schlosser, Heinrich hatte das Elektro- und Mechanikerhandwerk erlernt und Franz war Wagner.



Sie beschäftigten sich aber nicht nur mit der Reparatur und Erzeugung von Fahrrädern, sondern bauten neben dem Tagesgeschäft auch motorisierte Tandemräder und versuchten sich auch als Autobauer. Ihr Erstlingswerk war ein Kleinwagen, damals als Voiturette bezeichnet. An diesem Kleinwagen wurden viele, damals revolutionäre Ideen umgesetzt. Für das Getriebe und Differential wurde schon Aluminium verwendet. Heute eine Selbstverständlichkeit, damals eine Novität. Für den Antrieb kauften sie von Wiener Vertreter von De Dion Bouton, Arnold Spitz, einen 3,25 PS starken Einzylindermotor. Die Anordnung des quer zur Fahrtrichtung eingebauten Motors und die Getriebe und Differentialanordnung stellen den Vorläufer der heute üblichen Antriebsblöcke dar. Die revolutionärste Idee war aber der Vorderradantrieb. Die Brüder Gräf bauten den ersten funktionierenden Vorderradantrieb der Welt. Sie meldeten diesen Antrieb am 21. Februar 1900 zum Patent an. Wenn man bedenkt, dass heute mehr als 80 % aller PKW mit diesem Antriebssystem ausgerüstet sind, kann man ermessen wie weit die Brüder Gräf ihrer Zeit voraus waren.



Die Brüder Gräf bauten noch einen Wagen mit diesem Antrieb, allerdings mit einem 4,5 PS starken De Dion Bouton Motor und mit einem veränderten Aufbau. Sie stellten dieses Fahrzeug 1901 bei der Wiener Internationalen Automobilausstellung in der Rotunde aus. Es erregte einiges Aufsehen und wurde sogar mit der Silbermedaille ausgezeichnet. Dieser Wagen erweckte das Interesse des Weißwarenhändlers Wilhelm Stift. Er war dem Automobilismus sehr zugetan und erzeugte in einer kleinen Werkstätte Autos unter dem Namen Celeritas.



Die Brüder Gräf sahen in Wilhelm Stift den bereits etablierten Hersteller mit geeigneten Räumlichkeiten und gutem finanziellem Hintergrund. Wilhelm Stift seinerseits mag wohl von den neuen Ideen der Brüder beeindruckt gewesen sein. Sie wurden sich einig. Wilhelm Stift löschte seine Firma Celeritas, brachte seine Werkstätte und die vorhandenen Maschinen ein und gründete mit den Brüdern Gräf am 1. November die Firma Gräf & Stift.

Wilhelm Stift war aber nicht der einzige, dem die Brüder Gräf mit ihrer Voiturette aufgefallen waren. Arnold Spitz war wie schon erwähnt Generalvertreter von De Dion Bouton und auch von Karl Benz. Er war zu jener Zeit der größte Autohändler in Wien. Spitz hatte zwar eine von seinem Angestellten Otto Hieronimus, den er Karl Benz abgeworben hatte, entwickelte Autokonstruktion, aber keine eigene Werkstätte und wohl auch nicht das technische Wissen, diese auch zu verwirklichen. Arnold Spitz fragte bei der gerade gegründeten Firma Gräf & Stift nach, ob man interessiert sei, dieses Auto unter seinem Namen zu bauen. Spitz garantierte die Abnahme der gesamten Produktion der Jahre 1902 und 1903. Gräf & Stift sagte zu.

Die Zusammenarbeit war mehrere Jahre für beide Teile gewinnbringend. Gräf & Stift musste sich um eine größere Betriebsstätte umsehen. 1904 wurde ein Areal im 19. Wiener Gemeindebezirk, Weinberggasse erworben und dort eine neue Fabrik errichtet, die aber bereits drei Jahre später auf das doppelte vergrößert werden musste. Bei Gräf & Stift läuteten 1905 die Alarmglocken als sich Arnold Spitz seine Spitzwagen auch in Ungarn von der Firma Ganz bauen ließ. Sich einem Abnehmer auszuliefern, der noch dazu seine eigene Konstruktion jederzeit auch wo anders bauen

lassen konnte, war nicht mehr tragbar. Man hatte gut mit Arnold Spitz verdient, aber nun wollte man eigene Wege beschreiten. Die Brüder Gräf taten gut daran, sich von Spitz zu trennen.

Ab 1905 wurde bei Gräf & Stift ein Wagen eigener Konstruktion entwickelt und auch ein eigener Motor gebaut (in den Spitzwagen wurden ja nur zugekaufte De Dion Bouton Motoren verwendet) Gräf & Stift verstand es meisterhaft, das durch den Bau der Spitzwagen erworbene Renommee auf das eigene Produkt umzulegen. Durch hohe Qualitätsmaßstäbe verschaffte sich Gräf & Stift die Kundschaft, die für eine Autofabrik auch die beste Werbung war - den Adel und das gehobene Bürgertum.

Gräf & Stift baute nicht nur Personenwagen sondern befasste sich seit Beginn der Eigenproduktion mit dem Bau von Lastwagen und Gesellschaftswagen, wie man die ersten Busse nannte. Diese kamen ab 1907 bei den ersten Postlinien in den Dolomiten zum Einsatz.

Das Obersthofstallmeisteramt im Schloss Schönbrunn beschaffte 1908 einen Mercedes als Dienstwagen für den österreichischen Kaiser. Kaiser Franz Josef mochte keine Autos und verwendete den Wagen nur wenn es sich gar nicht vermeiden ließ – bei Staatsempfängen und dgl. Dass der Monarch einen ausländischen Wagen fuhr störte natürlich die österreichischen Produzenten und den Österreichischen Automobilklub. Man beschloss ein Österreichisches Produkt anzubieten und einigte sich auf einen Gräf & Stift 28 / 32. Den „Leibwagen Sr. Majestät“ zubauen war in der damaligen Welt ein höchstes Privileg und von der Werbewirksamkeit mit nichts zu vergleichen. 1914 wurde der zweite Wagen für den Kaiser geliefert. Dieser Wagen wurde hauptsächlich von Kaiser Karl – Österreichs letztem Kaiser gefahren. Dieses Auto ist erhalten geblieben und wird vom *Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der Österreichischen Automobilfabriken* in der Wagenburg des Schlosses Schönbrunn ausgestellt.



Nach dem ersten Weltkrieg stellte Gräf & Stift seine Produktion auf Friedensprodukte um, forcierte den Bau von Lastwagen und Autobussen, aber stieg auch wieder mit einem neu entwickelten Sechszylindertyp SR 2 und SR 3 im Personenwagenbau in die Luxusklasse ein. Der Zeit entsprechend bot man auch dem Bürgertum einen kleineren Wagen der Typenreihe VK an. Man betonte aber immer, dass dieser Stadtwagen keine billige Ausführung der Luxusfahrzeuge sei, sondern mit demselben hochwertigen Material und mit der gleichen Sorgfalt gebaut werde.

Auf der Herbstmesse 1928 konnte man zwei neue PKW Typen bei Gräf & Stift sehen. Im SP8 war ein Achtzylindermotor mit 6 Liter Hubraum und 120 PS eingebaut. Es war der erste Achtzylindermotor bei dem der Alu-Motorblock in einem Stück gegossen war, der in Österreich so gefertigt wurde. Der zweite vorgestellte Wagen war die Type SP 5, ausgerüstet mit einem Sechszylindermotor mit 75 PS.

Gräf & Stift experimentierte auch schon sehr früh mit Dieselmotoren. Letztlich entschied man sich aus kaufmännischen Überlegungen, insbesondere wegen der geringen Absatzmöglichkeit in Österreich, eine Lizenz von Daimler-Benz, zu erwerben und bot ab 1936 alle Nutzfahrzeuge auf Wunsch des Kunden auch mit Dieselmotor an.

Die Brüder Gräf beobachteten die anderen Autohersteller sehr genau und sahen Ende der 20er Jahre die Chance, einen Konkurrenten auszuschalten. Es handelte sich dabei um die Autofabrik Perl in Wien-Atzgersdorf.

Perl hatte 1907 als Lizenznehmer von Berna begonnen. Er entwickelte bald eigene Typenreihen. Zu Beginn der 20er-Jahre produzierte er auch kleine leichte Pkw, mit denen er sogar Rennerfolge erzielen konnte. Sein Hauptprodukt waren aber Busse, die er an alle großen Verkehrsbetriebe

lieferte. Er war auch recht rührig, Verkehrsbetriebe zu gründen und sie dann mit seinen Bussen auszurüsten.

Perl brauchte für Investitionen Geld und begab sich in die Abhängigkeit der Creditanstalt. Diese veranlasste Perl mit Gräf & Stift – deren Hausbank sie auch waren - eine gemeinsame Produktion und Verkauf, unter der Leitung der Brüder Gräf, zu bilden.

Perl war zu sehr selbstständiger Unternehmer als alles mit den Brüdern Gräf zuerst zu besprechen und dann gemeinsam zu tun. Er schied aus dem Unternehmen aus, verkaufte dann auch die Liegenschaft mit seinem Werk an Gräf & Stift und machte später im Westen Wiens ein neues Werk unter dem Namen „Perl Auhof“ auf. Er spezialisierte sich auf Busaufbauten und Fremdfahrgestelle. Das ehemalige Perlwerk in Wien Liesing wurde zum Gräf & Stift Karosserie und Buswerk.

Das Jahr 1938 brachte mit dem Anschluss an das Deutsche Reich nicht nur das Aus für die Selbstständigkeit Österreichs, sondern als Folge davon auch für die Pkw-Fertigung bei Gräf & Stift. Die Umsetzung des Planes zur Typenvereinheitlichung von Oberst von Schell sah nur mehr eine Grundtype vor – bei den Lastwagen war dies der V7 und bei den Bussen der S6. Bei den Pkw durfte nur noch vorhandene Lagerbestände zusammen gebaut und verkauft werden. Während des Krieges wurde die Produktion ausgeweitet und neben den Lastwagen und Bussen der Raupenschlepper Ost gebaut. Hierbei handelte es sich um einen leichten Artillerie – Kettenschlepper, eine Konstruktion der Steyr-Werke.

Die Firmengründer starben in kurzen Abständen während des Krieges und Dipl.-Ing. Josef Gräf übernahm die Firmenleitung. Nach dem Krieg kam die Produktion in den schwer beschädigten Werken nur sehr zögerlich wieder in Bewegung. In Wien gab es keine Autofabrik, die nicht durch die Kriegsfolgen in Mitleidenschaft gezogen war.

Das Karosseriewerk von Gräf & Stift war bombardiert und fast vollständig zerstört worden, das Stammwerk in Wien Döbling wurde von russischen Truppen besetzt. Bevor Wien vom Alliiertenrat in vier Sektoren geteilt wurde und die Russen aufgrund der Teilung das besetzte Gräf & Stift Werk den Amerikanern übergeben mussten, hatten sie von den vorhandenen 1.200 Werkzeugmaschinen lediglich 24 übrig gelassen. Alle anderen waren demontiert und in die Sowjetunion abtransportiert worden.



Dipl.-Ing. Josef Gräf versuchte wieder Maschinen zu bekommen und nahm bis dahin jede Art von Arbeit für seine Werke an. Im Karosseriewerk konnte die Assemblingfertigung von Aero Minor und Commer Fahrzeugen übernommen werden. Dabei erhielt der Wagen eine Lastenpritsche oder einen Kastenaufbau. Der Bedarf an Lastfahrzeugen aller Art war damals enorm. Für die Gemeinde Wien wurden beschädigte Straßenbahnen wieder hergestellt und damit der Grundstein für eine

Jahrzehnte lang Produktion gelegt. Erst in den 80iger-Jahren wurde das Schienenprogramm wieder eingestellt. Mit solchen Aufträgen aber hielt das Karosseriewerk die Firma solange über Wasser bis über den Marshallplan eine Grundausstattung von Werkzeugmaschinen beschafft werden konnte.

Gräf & Stift modifizierte die Vorkriegstypen und stieg auch in die Fertigung von O-Bussen ein. Ein Patent für eine selbsttragende Autobuskarosserie wurde angemeldet, in Versuchsbusse die ersten Getriebeautomaten eingebaut und von der AVL (Anstalt für Verbrennungskraftmaschinen Prof. Dr. Hans List) in Graz, kaufte man die Konstruktion eines ventillosen Zweitakt - Dieselmotors. Der Motor zeigte sagenhafte Drehmoment- und Verbrauchswerte. Gräf & Stift setzte auf ihn als Zukunftsträger. Man entschloss sich, für eine kostengünstige Serienproduktion dieses Motors moderne Maschinen anzuschaffen und Geld zu investieren, das man eigentlich gar nicht hatte. Die Familie Gräf besaß aber noch große Industriegrundstücke in Wien, die zur Sicherstellung

dienten. Im täglichen Fahrbetriebsalltag blieb aber die Lebensdauer des Zweitakters weit hinter den Erwartungen zurück. Enorme Gewährleistungen waren die Folge. Von diesem Aderlass sollte sich die Firma trotz aller Anstrengungen nicht mehr erholen. Man versuchte das Vertrauen der Kunden mit den bewährten Viertaktmotorentypen wieder zurück zu gewinnen und steigerte deren Leistung auf 145 PS und noch weiter auf 160 PS. Letzteren Motor gab es auch in einer Unterflurausführung. Um im Segment 200 PS und mehr anbieten zu können, wurde eine Kooperation mit Daimler Benz vereinbart. Daraus resultierte der Einbau 200 bis 240 PS leistender DB-Motoren in Gräf & Stift Lastwagen. Auf dem Bussektor konnte für die Gemeinde Wien ein Doppelstockbus entwickelt werden. Ab 1963 wurde in Wien auch der Probebetrieb mit Diesel – Flüssiggas – Mischanlagen aufgenommen und anschließend der gesamte Fuhrpark der Wiener Verkehrsbetriebe (WVB) auf Flüssiggasbetrieb umgerüstet.



Die Produktpalette reichte vom Lastwagen und Omnibus über Schienenfahrzeuge – der erste Großraumstraßenbahnzug für Wien wurde hier gebaut – zu Standseilbahnen – zum Beispiel die Hungerburgbahn in Innsbruck – zu mobilen Schulhäusern für Wien bis zu Notstromaggregaten für jeden Verwendungszweck.



Trotz aller, oder genauer gesagt gerade wegen dieser Aktivitäten, mussten immer wieder Bankkredite aufgenommen werden. Da kontinuierlich Aufträge in Millionenhöhe hereinkamen, wurden diese auch stets verlängert. 1970 kündigte die Bank dann aber die Kredite und verlangte ein neues Konzept, das bis 28. Februar 1971 erstellt werden sollte. Kooperationsverhandlungen mit Steyr-Daimler-Puch und Daimler-Benz hatten sich zerschlagen. Es gelang gemeinsam mit der MAN und deren österreichischer Tochter, der ÖAF, in nur 3 Wochen eine Bewertung der Gräf & Stift AG vorzunehmen, ein Zukunftskonzept auszuarbeiten, die Fusion beider Firmen vorzubereiten und in buchstäblich letzter Minute die Bankwechsel einzulösen.

Unter der neuen Firmenbezeichnung ÖAF-Gräf & Stift AG setzt sich die Geschichte fort.

Stefan Reitgruber

[Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken](#)