

SPITZ

Arnold Spitz, seit 1895 als Repräsentant für DeDion. Dann Benz und Mercedes war in Wien IX., Schlickgasse 3 tätig und versorgte die neu gegründete Fa. Gräf & Stift mit Aufträgen.

Der Name Spitz ist im Zusammenhang mit der österreichischen Automobilgeschichte fast in Vergessenheit geraten. Nur mehr wenigen Interessierten ist er ein Begriff. Zu lange liegt die Erzeugung der Spitz Wagen zurück und dennoch hatten sie einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der heimischen Autoindustrie und im speziellen auf die Geschichte der GRÄF & STIFT AG.

Der Namensgeber war Arnold Spitz, geboren 1858 in Gilgenberg/NÖ. Wann und wie er seine berufliche Laufbahn begonnen hat ist nicht mehr feststellbar. In der Ausgabe vom 15. Juli 1900 ist in der "AAZ" zu lesen: *"Als langjähriger Repräsentant der Wiener Benz-Vertretung übernahm er 1898 die Vertretung von Dion und Bouton und schon im Herbst desselben Jahres bezog er die Räumlichkeiten in Wien 9, Schlickgasse 3"*



Seltsamerweise meldete er seinen *"Kommissionshandel mit Automobilen"* aber erst am 9. Februar 1901 an. Vorher hatte er lediglich einen "Betrieb mit Börsengeschäften" bei der Gewerbebehörde angemeldet. Arnold Spitz war aber bestimmt einer der ersten Stunde, wenn nicht überhaupt der erste, der eine Garage nach französischem Vorbild betrieb. Darunter verstand man damals ein Verkaufslokal wo nicht nur Autos und deren Ersatzteile verkauft wurden, sondern man auch Information über allfällige Service- u. Reparaturarbeiten bekam oder aber auch nur mit Gleichgesinnten plaudern konnte.

Arnold Spitz war aber nicht nur Händler, sondern er entwickelte auch eigene technische Ideen. So meldete er am 9.12.1900 gemeinsam mit Oskar Pollak in Frankreich ein Patent an, wonach bei einem Auto nicht nur die Vorderräder, sondern über ein Gestänge auch die Hinterräder mit gelenkt werden. Damals war für die Umsetzung in die Praxis allerdings keine Notwendigkeit gegeben und es verstaubte in einer Schublade. In Abwandlung erlebte es eine Renaissance in den 70er Jahren bei den Flugfeldbussen der ÖAF GRÄF & STIFT AG und natürlich bei Baumaschinen und anderen Förderfahrzeugen, wo eben extreme Wendigkeit gefragt ist. Vor einigen Jahren propagierten einige Pkw-Hersteller die mit lenkender Hinterachse als Weltneuheit und technische Sensation. Im Grunde aber ein alter Hut aus der österreichischen Automobilgeschichte

Arnold Spitz nahm jede Gelegenheit wahr, mit den von ihm vertretenen Automarken bei Veranstaltungen teilzunehmen. In kurzer Zeit war sein Name in der damaligen Autoszene ein Begriff. Bei der Übernahme eines bestellten Benz lernte er den jungen Techniker Otto Hieronimus, der bei Benz im Konstruktionsbüro arbeitete, kennen und dessen technische Begabung zu schätzen. Erfolgreich warb er Karl Benz den jungen Konstrukteur ab. Otto Hieronimus entwickelte bei Spitz seine Ideen für ein Automobil zu einem Gesamtkonzept. Spitz hatte zwar selbst weder Werkstätte, noch Maschinen, noch das entsprechende Fachpersonal, aber er kannte Carl Gräf. Diesem hatte er schon einige De Dion Bouton Motore für seine beiden Vorderradantriebswagen sowie für Motorräder und Tandems geliefert.

Gräf & Stift hatte so kurz nach ihrer Gründung noch kein eigenes Fahrzeugkonzept entwickelt. In dieser Situation fragte Arnold Spitz bei Gräf & Stift an, ob man interessiert sei, Fahrzeuge nach seinen Plänen oder genauer gesagt nach dem Konzept seines Angestellten Hieronimus unter seinem Namen zu bauen. Spitz garantierte die Abnahme und den Verkauf der gesamten Produktion des Jahres 1902 und 1903. Gräf & Stift sagte zu. Die Brüder Gräf arbeiteten mit Otto Hieronimus sein Konzept gemeinsam durch und begannen den Maschinenpark von " Celeritas " zu erneuern und an die Produktion der Spitzwagen anzupassen. Die Firmenphilosophie war von Beginn an: **Bestes Material + beste Verarbeitung = bestes Produkt.**

Im damaligen Autobau waren die Hersteller meist auch die Konstrukteure ihrer Produkte und davon überzeugt, dass nur sie selbst am besten wissen konnten, wie ein Auto gestaltet sein musste. Damit war zwar die technische Vorstellung des geistigen Vaters erfüllt, aber noch lange nicht die Vorstellungen und Wünsche des Kunden von dem Fahrzeug, das er kaufen wollte. Das Konzept der Spitzwagen war jedoch geprägt durch Kundenwünsche. Arnold Spitz kannte die Wünsche seiner Kunden durch den Handel mit anderen Marken. Der Spitzwagen stellte keinerlei technische Neuheit dar, er war dem Trend entsprechend klein und leicht (Spitz betonte in seinen Verkaufsargumenten immer den "leichten Spitzwagen") und dazu von Gräf & Stift in bester Handwerkskunst unter Verwendung von sehr gutem Material gebaut. Gräf & Stift hatte durch die Zusage von Spitz, die Produktion 1902 und 1903 zu kaufen, die modernsten Bearbeitungsmaschinen angeschafft und damit den Schritt zur echten, wie es im Gewerbeschein steht "Fabrikmäßigen Fertigung von Automobilen" getan. Diese grundsätzliche Verarbeitung gepaart mit dem Verkaufsgenie eines Arnold Spitz sicherte den Erfolg, der diesen neuen Autos auch von Beginn an zuteilwurde. Es stellte sich bald heraus, dass die relativ kleine Werkstätte in der Gymnasiumstraße keineswegs für eine expandierende Fertigung geeignet war. Gräf & Stift sah sich nach geeigneten Grundstücken um. Im 19. Wiener Gemeindebezirk fand man ein passendes Areal und begann 1904 mit der Errichtung einer Fabrik in der Weinberggasse.



Mit der Aufnahme der Produktion und den ersten fertigen Fahrzeugen begann Arnold Spitz einen Werbefeldzug. Wenn sich renommierte Firmen wie Lohner in dem einzigen Fachblatt, der "Allgemeinen Automobil Zeitung", damit begnügten, eine Achtelseite zu setzen, so waren für Arnold Spitz mehrere ganzseitige Anzeigen gerade gut genug. Er schöpfte alles aus was angetan erschien, seine Fahrzeuge in der Fachwelt gut einzuführen und bekannt zu machen.

Natürlich wurden aber auch alle Sportveranstaltungen beschickt. Sie bescheinigten dem Fahrzeug, so es auch ins Ziel kam, höchste Zuverlässigkeit und beste Qualität. In einer Zeit, in der man kaum 50 Kilometer ohne Reparatur unter Normalbedingungen fahren konnte, war zum Beispiel die rund 10 Kilometer lange Strecke von Schottwien auf die Passhöhe des Semmerings eine enorme Belastung für das Auto und natürlich auch für den Fahrer. Auf der alten Semmeringstraße waren dabei Steigungen bis 25 % und geschotterter Naturbelag mit Fuhrwerkspurrinnen und Schlaglöchern zu überwinden.

dabei Steigungen bis 25 % und geschotterter Naturbelag mit Fuhrwerkspurrinnen und Schlaglöchern zu überwinden.

Sein sportliches Debüt hatte der Spitzwagen 1902 bei der Bergfahrt Neuwaldegg-Exelberg. Eine sehr steile und kurvenreiche 4,2 Kilometer lange Strecke. Der 12 HP Spitzwagen benötigte dafür 6 Minuten und 52 Sekunden. Das ist im Durchschnitt ca. 36 km/h. Diese Zeit wurde gerade noch von einem De Dion Dreirad unterboten. Am 3. Mai 1903 fuhr Otto Hieronimus auf einem 20 HP Spitz beim Exelbergrennen die beste Zeit aller angetretenen Fahrzeugkategorien. Beim Semmeringrennen 1903 wurde Hieronimus erster in der Kategorie der leichten Wagen und zugleich drittschnellster aller Kategorien.

Am 6. März 1904 eröffnet Arnold Spitz in Budapest eine Filiale. Im selben Jahr wird der Spitzwagen im Rahmen der Internationalen Wiener Automobilausstellung mit dem Staatspreis ausgezeichnet. Spitz liefert an den englischen Hof und darf sich Hoflieferant Sr. Majestät des Königs von England nennen. Dazu gesellt sich der Titel Kammerlieferant Sr. K.u.K. Hoheit des Herrn Erzherzog Heinrich Ferdinand. Titel und somit Empfehlungen, die in der damaligen Welt weit mehr bedeuteten als der beste Testbericht in der Fachpresse.

1904 gewinnt Otto Hieronimus wieder am Semmering mit seinem Spitzwagen. Er verwendet dabei

den Rahmen des Rennwagens von 1902 und 1903 und baut einen 24 HP Motor ein. Um in der Kategorie der leichten Wagen starten zu können und nur dort rechnet er sich mit seinem relativ schwachen Motor Chancen aus, durfte das Wagengewicht 400 Kilogramm nicht übersteigen. Hieronimus ließ alles weg, was zur Steuerung des Wagens nicht unbedingt notwendig war. Karosserie, Polsterung, ja selbst die Federung der Hinterachse. Als der Wagen dann immer noch um 17 Kilogramm zu schwer ist, musste auch noch der Kühler weg. Ein einfaches Wasserreservoir über dem Motor stellte Kühlwasser bereit. Beim Rennen kamen auch noch Eisstücke hinein. Die Rechnung von Hieronimus ging auf. Als er als Schnellster in seiner Kategorie auf der Passhöhe ankam, verdampft gerade der letzte Liter seines Kühlwassers.



All diese Erfolge haben die Spitzwagen in so kurzer Zeit bekannt gemacht und die Nachfrage danach war nicht zu befriedigen. Zu Beginn des Jahres 1905 schließt Arnold Spitz mit der Raaber Waggonfabrik einen Vertrag über die Herstellung von Spitzwagen in Ungarn ab. Er rechnet sich bessere Verkaufsmöglichkeiten aus, wenn er dem ausgeprägten Nationaldenken der Ungarn entgegenkam, und seine Autos auch in Ungarn bauen ließ. Die ersten 10 Fahrzeuge wurden bereits im Juni ausgeliefert.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt mussten bei Gräf & Stift die Alarmglocken angeschlagen haben. Sich einem Hauptabnehmer auszuliefern, der sich noch dazu sein Produkt jederzeit auch wo anders bauen lassen konnte, war für die Brüder Gräf nicht mehr tragbar. Sie hatten zwar sehr gut mit und durch Arnold Spitz verdient, aber sie hatten auch große Geldmittel in die Fabrik investiert und für ca. 40 Arbeiter die Verantwortung übernommen. Sie begannen mit der Entwicklung eines eigenen Wagens und auch eines eigenen 24HP Motors

Am 30. September 1906 konnte man zum letzten Mal positive Schlagzeilen über Arnold Spitz lesen. Otto Hieronimus errang auf einem Spitzwagen aus Raaber Fertigung beim Semmeringrennen den 2. Platz. Hieronimus wechselte noch im selben Jahr zur Motorfahrzeugfabrik Laurin & Klement nach Jungbunzlau und wurde dort Chefkonstrukteur.

Arnold Spitz hatte neben dem Verkauf von Neuwagen auch immer schon mit gebrauchten Autos gehandelt. In dieser Sparte war er wahrscheinlich ebenfalls der Erste, der den Gebrauchthandel in großem Stil betrieb. Beim Neuwagenverkauf hatte er das richtige Gespür. Er konnte mit einer Mischung von guter Verarbeitung und Produktqualität, sportlichen Erfolgen, beeindruckenden Messe- und Ausstellungsständen, sowie mit klangvollen Kundennamen aufwarten und damit immer neue Kunden gewinnen. Sein Gebrauchtwagengeschäft mag anfangs auch ganz gut gegangen sein. Es waren ja nur geringe Stückzahlen. Mit der Ausweitung des Neuwagenverkaufs war er aber oft auch gezwungen, ein bereits vorhandenes Auto zurückzunehmen. Das erhöhte zwar seinen Umsatz bei den neuen Autos, aber es hat auch viel Kapital gebunden, das letztlich nicht mehr hereingebracht wurde. Ein Auto kostete damals ein kleines Vermögen, man konnte durchaus um denselben Geldwert ein kleines Häuschen mit Garten erwerben. Jemand, der so viel Geld hatte und es auch für ein Auto ausgeben wollte, kaufte aber kein gebrauchtes, nur weil es eben ein wenig billiger kam als ein neues Auto. In einer Welt, die so großen Wert auf den äußeren Schein legte, wie dies damals war, war es eben undenkbar, sich mit dem abgelegten Wagen des Herrn XY zu begnügen, wenn man sich ohnehin auch ein neues und überdies stärkeres, größeres und besseres Auto leisten konnte und dies auch aller Welt zeigen musste. Die Überlegung, dass ein in guter Qualität gefertigtes Auto auch nach einem Jahr des Gebrauchs noch immer ein gutes Auto sei, aber dann eben viel billiger und damit einen Käufer aus der guten Mittelschicht finden könnte, ging nicht auf. Das Bürgertum konnte mit dem Spielzeug des Adels und der Reichen noch nichts anfangen. Die Vorteile der Mobilität wurden erst langsam erkannt. In seinen Überlegungen war Arnold Spitz seiner Zeit zu weit voraus und irrte. Langsam verlor er bei seinen weitverzweigten Geschäften die Übersicht. Der Neuwagenverkauf konnte die Verluste bei den gebrauchten Autos nicht mehr ausgleichen. Ende 1906 war der Fall nicht mehr zu bremsen und endete vor dem

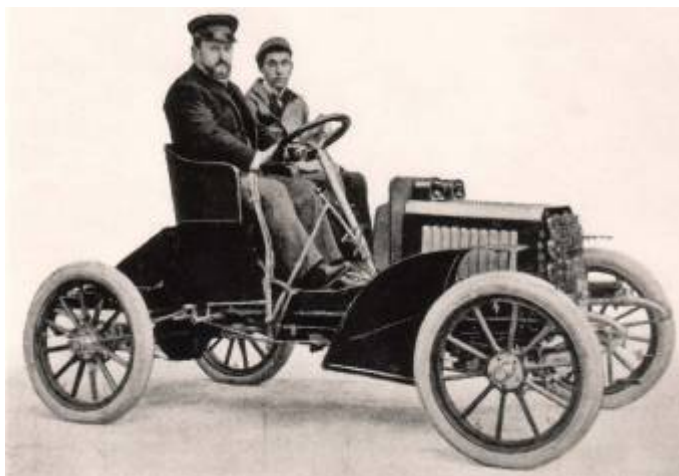
Handelsgericht, das am 7. Jänner 1907 den Konkurs über die Automobilfirma Arnold Spitz verhängte. Er selbst wurde in Untersuchungshaft genommen.

Arnold Spitz war sogar in seinem geschäftlichen Untergang ein Vorreiter. Noch niemand vor ihm war in so kurzer Zeit zum unumstrittenen Doyen der Automobilhändler, zum Hoflieferant, zum Sportmäzen aufgestiegen und dann so tief gefallen. Der weitere Lebensweg des Arnold Spitz verliert sich im Dunkel der Anonymität und ist nicht mehr zu verfolgen.

Von 1902 bis 1906 wurden die Spitzwagen produziert.

Stefan Reitgruber

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



Bergfahrt Neuwaldegg-Exelberg, 1902, Spitz 12 HP, Arnold Spitz am Steuer, sein Sohn ist Beifahrer



Arnold Spitz, Sieger in der Kategorie bis 3,5 lt Hubraum beim Semmeringrennen auf seinem 18/32 HP