

Vom Hinterlader-Gewehr bis zum Jubiläums-Traktor

(unbekannter Autor)

Das Stammhaus der Steyr-Daimler-Puch AG. bildete der Familienbetrieb der im Jahre 1864 gegründeten Firma „Josef und Franz Werndl & Comp.“. Josef Werndl gelang es durch seine Tatkraft aus dem Familienbetrieb die größte Waffenfabrik des Kontinents zu machen. Er war nicht nur Kaufmann oder Techniker allein, er war im heutigen Sinne betrachtet ein umsichtiger Wirtschaftsführer und durch seine Verbundenheit mit seinen Arbeitern eine neue Art von Unternehmer in dem noch jungen Industriezeitalter. Sein Wirken beeinflusste weitgehendst die weitere Entwicklung Steyrs und sein Wahlspruch: „Wo Qualität entscheidet, haben wir keine Konkurrenz zu fürchten“, begründete den Weltruf der Steyr-Erzeugnisse.

Das von Werndl und Holub entwickelte Hinterladergewehr war die Basis für die Gesundung Steyrs, dessen eisenverarbeitende Betriebe in den Jahrzehnten vorher arg darniederlagen. Diese Steyrer Erfindung brachte Aufträge aus vielen europäischen Staaten und aus Übersee nach Steyr und eine für damalige Verhältnisse Rekordproduktion von 5000 Gewehren pro Woche.

Nach erfolgter Umwandlung des Unternehmens in die „Österreichische Waffenfabriksgesellschaft“ wurde Werndl Generaldirektor und er widmete sich als solcher nicht nur der weiteren Entwicklung der Gewehrerzeugung, sondern er erkannte die Wichtigkeit der elektrischen Energie und ging mit Wagemut an die Produktion von elektrischen Anlagen heran. Das für die Stromversorgung erbaute Wasserkraftwerk in Steyr-Zwischenbrücken zählte zu den ersten Dynamokraftanlagen Europas und die 1884 in Steyr durchgeführte Industrieausstellung bescherte Steyr eine elektrische Straßenbeleuchtung. Somit war Steyr die erste Stadt Europas in der mit elektrischem Strom die Straßenbeleuchtung durchgeführt wurde.

Die weitere Entwicklung in der Gewehrerzeugung brachte das Mannlicher-Repetiergewehr, wovon im Jahre 1889 bei einer Belegschaftszahl von 10.000 Arbeitern wöchentlich 13.000 Stück fabriziert wurden. Im Jahre 1894 erfolgte die Erzeugung von Fahrrädern und Fahrradketten, das „Steyr-Waffenrad“ eroberte sich den Markt in der ganzen Monarchie. Um die Jahrhundertwende begann die Erzeugung des „Mannlicher-Schöнау-er-Jagdstutzen“, der heute von jedem Waidmann begehrt und geschätzt ist, weiters die Herstellung der Maschinengewehre „System Schwarzlose“ und schließlich die Taschenpistolen „System Pieper“.

Die alten Fabriksanlagen reichten nicht mehr aus und so erfolgte der Bau des derzeitigen Hauptwerkes in den Jahren 1912 bis 1914 im Steyrer Ortsteil Ennsdorf, der derart günstig angelegt wurde, dass das historische Steyrer Stadtbild nicht gestört wurde und Steyr für den fremden durchaus nicht als Industriestadt erscheint.

Die Produktionszahlen aus dem Weltkrieg 1914 - 1918 ergeben ein Bild von der Kapazität der Steyrer Waffenfabrik. 3.000.325 Gewehre, Stutzen und Karabiner, 234.919 Pistolen, 40.524 Maschinengewehre und rund 20 Millionen Waffenbestandteile sowie eine beachtliche Zahl von Flugmotoren wurden von Steyr geliefert. Seit Gründung der „Österreichischen Waffenfabriksgesellschaft“ bis Ende 1918 wurden in Steyr 9 Millionen Gewehre, 500.000 Pistolen und ungefähr 50.000 Maschinengewehre erzeugt.

Durch den Friedensvertrag von St. Germain wurde das Verbot der Erzeugung von Kriegswaffen ausgesprochen und es mussten neue Wege gefunden werden, um Produktionskräfte und Produktionsstätten auf die Kraftfahrzeug-Erzeugung umzustellen. Dr. techn. h. c. Ing. Hans Ledwinka schuf die Voraussetzungen, um der neuen Lebensgrundlage von Steyr, der Autoindustrie, einen glücklichen Start zu geben. Das „Waffenauto“, wie der Typ II genannt wurde, war ein Qualitätsprodukt und fundamentierte damit den Begriff eines „Steyr-Fahrzeuges“. In den Jahren 1920 bis 1922 verließen 2150 Wagen dieser Type die Autofabrik Steyr. 1925 gelang Steyr mit der Entwicklung des Typ „STEYR XII“ ein großartiger Erfolg. Dieses Fahrzeug verhalf Steyr, sich international einen guten Namen zu machen und der bereits in Fließbandfertigung erzeugte Wagen war ein Schlager. Mehr als 11.000 Stück der Type „STEYR XII“ wurden verkauft.

Vorausschauend war die weitere Entwicklung durch Dr. techn. h. c. Ing. Ferdinand PORSCHE, der seit 1929 dem Vorstand der Steyr-Werke AG. Angehörte und mit dem Typ 30 einen Personenwagen schuf, der ein Wagen mit großer Klasse wurde. Der Bankkrach im Jahre 1930 erschütterte auch Steyr und es herrschte ein Tief, wie es die Stadt, die in ihrem ganzen Getriebe vom Werk abhängig war, noch nicht erlebt hatte. Aus dieser wirtschaftlichen Notlage entwickelte sich schließlich zwangsläufig die Fusionierung der „Austro-Daimler-Puch AG.“ mit der „Steyr-Werke AG.“ und es entstand die neue Gesellschaft „Steyr-Daimler-Puch AG.“.

Eine technische Pionierleistung vollbrachte Steyr mit der serienmäßigen Erzeugung des TYP 100 mit der Stromlinienkarosserie. Steyr war somit die erste Automobilfabrik der Welt, die ein Serienfahrzeug mit einer Stromlinienkarosserie versah. Ein besonderer Erfolg war der bergfreudige Kleinwagen Steyr 50, bzw. Steyr 55, das „Steyrer Baby“, von denen über 13.000 Stück das Werk verließen. Elegant und vornehm der Typ 220, ein Pkw, der von 1937 bis 1941 erzeugt wurde und von dem 5900 Einheiten vom Fließband rollten.

Der Zweite Weltkrieg stoppte den Bau von Personenkraftwagen und Steyr erzeugte Geländewagen Typ 1500 A und 2000 A, insgesamt mehr als 18.000, sowie den „RSO-Raupenschlepper Ost“, wovon 2600 Stück die Montagehallen verließen. Als wichtiger Rüstungsbetrieb war Steyr mehrere Male das Ziel furchtbarer Bombenangriffe, die große Zerstörungen verursachten und dem Werk arge Schäden an Gebäuden und Maschinenanlagen beibrachten. Im Hauptwerk Steyr wurden allein 960 Bombeneinschläge gezählt.

Demontagen durch die Besatzungsmacht dezimierten die noch verbliebenen Maschinen und es musste praktisch beim Nullpunkt mit dem Wiederaufbau begonnen werden. Im Herbst 1945 konnte mit der Fertigung von 3-t-Benzinlastwagen begonnen werden. Nach und nach gelang es, das Erzeugungsprogramm auszubauen, die Traktorenerzeugung wurde in Angriff genommen, die es der österreichischen Landwirtschaft ermöglichte, mit großen Schritten die Modernisierung voranzutreiben. Mehr als 130.000 Traktoren laufen in Österreich, die aus dem Werk Steyr stammen, ein beachtlicher Teil konnte trotz schwerer Konkurrenz exportiert werden, der Steyr-Traktor ist ein Begriff geworden. Für die österreichische Wirtschaft war das Diesel-Lastkraftwagen-Programm ein wichtiger Punkt im Aufbau des Transportwesens der Nachkriegsjahre. Der Stabil-Dieselmotor ist auf allen Erdteilen zu finden, besonders in den Entwicklungsländern schaffen sie mit geringen Mitteln große Leistungen. Das Lkw-Erzeugungsprogramm steigerte sich von Jahr zu Jahr vom mittleren Lkw bis zum 7-t-Wagen, die in allen Zonen und Breitengraden ihre Güter sicher und schnell befördern. Das ursprünglich nur für den eigenen Bedarf erbaute Wälzlagerwerk ist in der Lage, 15 Millionen Stück Kugel- oder Rollenlager in etwa 2000 Ausführungen pro Jahr zu erzeugen. Steyrer Wälzlager werden auf der ganzen Welt verwendet. Mehr als 90.000 Fiat-Fahrzeuge wurden durch den Assembling-Vertrag mit Fiat in Österreich ausgeliefert. Für die österreichische Post wurden Diesel-Omnibusse erzeugt, die alle Bergstraßen unserer Heimat beherrschen. Der Export der bekannten Mannlicher-Schönauer-Jagdstutzen wurde wiederaufgenommen und Märkte wurden wiedergewonnen.

Der noch nie dagewesene Aufschwung und die anhaltende Konjunktur brachte nicht nur dem Werk Steyr gewaltige Reserven und die Möglichkeit, durch Modernisierung des Maschinenparks mit den anderen Firmen in der Fahrzeugindustrie Schritt zu halten. Steyr hat bewiesen, dass es Leistungen vollbringen kann, die vor Jahrzehnten als Utopie gegolten hätten. Mit dieser wirtschaftlichen Kraft, die dieses große Unternehmen ausstrahlt, konnte die Stadt Steyr viele Versäumnisse aufholen und die Stadt schöner gestalten. Steyr steht nach wie vor unter dem eingangs erwähnten Motto von Josef Werndl: „Wo Qualität entscheidet, haben wir keine Konkurrenz zu fürchten“.