

HILDE HARRER

Johann Puch und seine Förderer

Im Jahre 1999 konnte das den Steirern unter der Kurzbezeichnung „Puchwerke“ bestbekannte große Grazer Industrieunternehmen mit der heutigen Konzernbezeichnung „STEYR-DAIMLER-PUCH FAHRZEUGTECHNIK – A COMPANY OF MAGNA“ das 100jährige Bestandsjubiläum feiern. Aus diesem Anlaß und zum Gedenken an den 85. Todestag des Firmengründers Johann Puch wurden neue Forschungen zu Leben und Wirken dieses bedeutenden Industrie Gründers der Habsburgermonarchie angestellt und zusammen mit bisherigen Ergebnissen und Grundzügen der Unternehmensgeschichte bis heute in diversen Publikationen und Ausstellungen präsentiert. Zugleich war es 1999 gerade 110 Jahre her, seit Puch sein erstes Fahrrad als Selbstständiger gebaut hat.¹

Im vorliegenden Beitrag soll anhand einiger Beispiele auf Personen und Institutionen hingewiesen werden, die den Aufstieg Puchs vom Schlossergesellen zum Fabrikanten, dessen Fahrrad-, Motorrad- und Automobilproduktion über die Grenzen Österreich-Ungarns hinaus bekannt geworden ist, gefördert haben.

¹ Das Historische Archiv Pettau/Ptuj (Slowenien) brachte 1998 in Anbetracht des Umstandes, daß Puch gebürtiger Slowene war, eine Johann Puch-Monographie heraus samt Zusammenfassung der Beiträge in Deutsch und Englisch, ausgenommen die Aufsätze von drei Grazer Autoren, die vollständig in Deutsch abgedruckt sind. Das Bildmaterial ist jedoch der slowenischen Übersetzung im Hauptteil beigegeben: Zgodovinski arhiv na Ptuju, Janez Puh-Johann Puch, clovek, izumitelj, tovarnar, vizionar (1862–1914). Ptuj 1998. Grazer Beiträge: ELKE HAMMER, Die Stadt in der Wendezeit – politische, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Verhältnisse in der Stadt Graz in der Zeit der Jahrhundertwende, S. 55–60 u. 202–207; MARTIN VIDOVIC, Die kirchliche Verwaltung in der Steiermark, S. 61–65 u. 207–209; HILDE HARRER, Übersicht der Fahrrad-, Motorrad- und Automobiltypen um 1900 mit besonderer Berücksichtigung der Fabrikate von Johann Puch, S. 131–146 u. 214–224. Zur Johann Puch-Ausstellung in Pettau/Ptuj vom 25.9.–25.11.1999 brachte das Historische Archiv Pettau einen Katalog heraus, wiederum mit einem zusammenfassenden Teil in Deutsch und Englisch und mit zwei Beiträgen von Grazer Autoren. Zgodovinski arhiv na Ptuju, Janez Puh – Johann Puch. Clovek, ki je svet obrnil na glavo. Ptuj 1999. Grazer Beiträge: GERHARD MARAUSCHEK, Johann Puchs frühe Anfänge in Graz, S. 58–61, 110–113 u. 119–120; HILDE HARRER, Ideen und Name von Johann Puch im Fortgang der Fahrrad-, Motorrad- und Automobilproduktion anhand einiger Beispiele, S.101–105, 116–118 u. 122.

Die Firmengeschichte der Puchwerke bis heute wird behandelt in: Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik AG & Co. KG (Hrsg.), 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch Graz. Graz 1999. Vom 14. 4.–13. 5. 2000 fand im österreichisch-slowenischen Grenzgebiet bei Bad Radkersburg eine Johann Puch-Ausstellung statt, die zweigeteilt war auf die Orte Laafeld und Gornja Radgona (Oberradkersburg). Der vorliegende Beitrag basiert auf einem Referat, das die Verfasserin zur Ausstellungseröffnung im alten Spital in Oberradkersburg gehalten hat.

Johann Puch wurde am 27. Juni 1862 in Sakušak bei Pettau (Ptuj), einem kleinen Dorf in der einstigen Untersteiermark, geboren. Seine Eltern waren Kleinbauern mit vier Kindern. Johann war der Zweitgeborene in der Geschwisterreihe nach Martin und vor Maria und Franz.²

Nachdem Puch in seiner engeren Heimat eine Schlosserlehre abgeschlossen hatte, führte ihn der Weg seiner weiteren Ausbildung zur Schlosserei Gerschack in Radkersburg (ab 1878). Meister Anton Gerschack zollte der Tüchtigkeit seines Gesellen Johann deutlich Anerkennung.³ Das dürfte wesentlich dazu beigetragen haben, daß Puch ein ausgeprägtes Bewußtsein beruflicher Kompetenz verfestigen konnte, das für eine Karriere wie die seine notwendig war.

Die Weichen zur Fahrradtechnik wurden in Graz gestellt, wo Puch schon während seiner Militärdienstzeit (1882–1885) Gelegenheit hatte, die stählernen Hochräder und Dreiräder kennen zu lernen, die der 1882 gegründete „Grazer Bicycle-Club“ bei diversen Sportveranstaltungen propagiert hatte.⁴ Der Werdegang Puchs zum exzellenten Fahrradmechaniker wurde zunächst durch seine Beschäftigung bei Matthias Almer und F. Benesch gefördert, die Mitte der 1880er Jahre begannen, sowohl Fahrräder zu reparieren, als auch selbst Hochräder anzufertigen. 1887 wechselte Puch zu Johann Luchscheider, in dessen Fahrradreparaturwerkstätte er bereits als Werkführer tätig war. Teile der Einrichtung dieser Werkstatt, die gewissermaßen stumme Zeugen von Puchs guter Hand in der Fahrradmechanik sind, wurden aufgefunden.⁵ Da Luchscheider Mitglied des vorhin genannten Grazer Bicycle-Clubs war,⁶ werden viele seiner Clubkollegen mit Reparaturaufträgen gekommen und zugleich mit Puch in Kontakt getreten sein. Aber auch der 1887 gegründete „Akademisch-technische Radfahrverein in Graz“ wußte Puchs Tüchtigkeit zu schätzen und vertraute ihm Reparaturaufträge an.

Ein neueres Gebiet der Fahrradtechnik lernte Puch im Herbst 1888 durch seinen Übertritt in die neugegründete Fahrradfabrik von Benedikt Albl kennen, wo bereits die Fahrradtype Niederrad erzeugt wurde. Auch in dieser Firma war Puch als Werkführer beschäftigt, kündigte aber trotzdem im folgenden Jahr, um sich seinen Lebensraum, die Führung einer eigenen Betriebsstätte, erfüllen zu können.⁷ Einen ersten Schritt dahin begünstigte der finanzkräftige Privatier Victor Kalmann sen. Kalmann lud Puch im Februar 1889 zum Besuch der Leipziger Fahrradausstellung ein, wo dieser Gelegenheit hatte, die neueste Entwicklung der Fahrradtechnik zu

² M. H. MASTEN, in: Janez Puh, clovek, izumitelj, tovarnar, vizionar, S. 195; K. ŠAMPERL PURG, in: Janez Puh. Clovek, ki je svet obrnil na glavo, S. 110.

³ WOLFGANG WEHAP – GERNOT FOURNIER, Die Johann Puch-Story. In: Macht Platz, Fahrrad kommt! Geschichte und Geschichten zum Radfahren in Graz. Fahrrad-Geschichtswerkstatt Graz 1999, hg. v. d. Geschichtswerkstatt Graz, Grazer Fahrradoffensive ARGUS/GO! Graz 1999, S. 93–117, S. 116, Anm. 1; GERHARD PFERSCHY, Johann Puch, ein Pionier des Fahrzeugbaus. In: Steirische Unternehmer des 19. und 20. Jahrhunderts. Eine Sammlung von Lebensbildern. ZHVS St SdBd. 9/1965, S. 58–64.

⁴ HILDE HARRER, Grazer Radfahrvereine 1882–1900. Ein Beitrag zur Geschichte des steirischen Radfahrwesens, in: Forschungen zur geschichtlichen Landeskunde der Steiermark, hg. von der Historischen Landeskommission für Steiermark Bd. 41, Graz 1998, S. 57 ff. u. 168 ff.

⁵ WEHAP – FOURNIER, wie Anm. 3, S. 116, Anm. 2.

⁶ MAX KLEINOSCHEG, Geschichte des Grazer Bicycle-Club 1882–1892. Graz 1892, S. 110.

⁷ PFERSCHY, wie Anm. 3, S. 59 f.

erkunden und erste Geschäftsbeziehungen zu knüpfen. Die beiden nützten diese Reise aber auch, um führende Fahrradfabriken zu besichtigen.⁸

Der nächste bedeutende Förderer war der wohlhabende Hausbesitzer Karl Reinitzhuber, der an Puch Räumlichkeiten in der Strauchergasse 18a vermietete als Standort für dessen erste eigene Fahrradbetriebsstätte. Zu Reinitzhuber trat Puch bald in verwandtschaftliche Beziehung, denn am 18. September 1889 schloß er mit Maria Anna, der Tochter seines Vermieters, die Ehe und fand damit im Wohnhaus der Familie Reinitzhuber sein endgültiges Zuhause. Puchs Trauzeuge war Victor Kalmann jun., der damals vor dem Abschluß seines Medizinstudiums stand⁹ und seit 1887 dem „Akademisch-technischen Radfahrverein“ angehörte.¹⁰ Schon zuvor scheint der Name Victor Kalmann, ob es sich um den Vater oder den Sohn gehandelt hat, muß offen bleiben, seit 1883 in der Mitgliederliste des Grazer Bicycle-Clubs auf und wird auch in der Siegerliste des Clubs geführt mit einem I. und II. Preis (Dreirad-Konkurrenz und Hindernisrennen) beim Wettfahren anläßlich der Eröffnung der ersten Grazer Radrennbahn im Park der Industriehalle am 18. April 1884.¹¹ Über die offenbar vom Sportgerät Fahrrad faszinierten Kalmanns sind wahrscheinlich wichtige Kontakte Puchs zu den genannten Grazer Radfahrvereinen hergestellt worden, aber im Juni 1889 war Puch selbst einem Radfahrverein beigetreten, dem „Grazer Radfahrer-Club“, der den versierten Fahrradmechaniker zum Zeugwart wählte; Puch war für das technische Vereinsinventar zuständig und konnte auch die Neuanschaffung von Clubrädern vorschlagen.¹² Alle diese und weitere Vereinsbeziehungen waren für Puch nicht nur wirtschaftlich, sondern auch für seine gesellschaftliche Einbindung in Kreise des Grazer Bürgertums von Bedeutung.¹³

Als sich wegen behördlicher Einsprüche die Inbetriebnahme der Werkstätte in der Strauchergasse verzögerte, war es der Grazer Advokat Dr. Emil Ritter von Gabriel, der Puch in seinen hartnäckigen Bemühungen, die Bewilligung der Betriebsanlage doch zu erreichen – was schließlich am 25. September 1889 geschah – tatkräftig unterstützte.¹⁴

Selbstbewußt nannte Puch seine Betriebsstätte für Fahrradreparatur, -handel und -erzeugung bereits um diese Zeit „Fahrrad-Fabrik“ und bewarb seine selbsterzeugten Fahrräder, mehrheitlich Niederräder, ab 1890 unter dem Markennamen „Styria“. Als Werbeträger nützte er Inserate in den in Graz erscheinenden Radfahrer-Zeitschriften, den „Mittheilungen des akademisch-technischen Radfahr-Vereines“, den

⁸ Allgemeine Automobil-Zeitung XV/1914, Bd. 2, Nr. 30, S. 17–20.

⁹ MARAUSCHEK, wie Anm. 1, S. 111.

¹⁰ Mittheilungen des akademisch-technischen Radfahr-Vereines in Graz, I/1890, Nr. 1, S. 3.

¹¹ KLEINOSCHEG, wie Anm. 6, S. 98 u. 109.

¹² HARRER, wie Anm. 4, S. 38 u. 76.

¹³ Mehr noch als im Grazer Radfahrer-Club hatte Puch als Mitglied des Trabrenn-Vereines zu Graz, dessen Präsident er ab 1912 war, sowie als Gründungs- und 1. Vorstandsmitglied des Steiermärkischen Automobil-Clubs Kontakte zu Angehörigen der reichen Grazer Oberschicht. Wie Anm. 8, S. 17 ff.; HILDE HARRER, Automobilismus in Graz um 1900. In: F. BOUVIER – H. VALENTINITSCH (Red.), Historisches Jahrbuch der Stadt Graz, Bd. 26, Graz 1996, S. 9–45, insbes. 32 f.

¹⁴ MARAUSCHEK, wie Anm. 1, S. 112.

„Mittheilungen des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes“ und der „Club-Zeitung des Grazer Radfahrer-Clubs“, später auch in Wiener Fachblättern und in einer beliebten Münchner Radfahrergazette.¹⁵ Als die wachsenden Verkaufserfolge eine größere Produktionsstätte erforderten, richteten die beiden Kompagnons Kalmann sen. und Puch in der Karlauerstraße einen größeren Gewerbebetrieb ein, der mit 17. Juli 1891 den rechtlichen Titel einer „Offenen Handelsgesellschaft“ erhielt.¹⁶ Puch machte eine Umfrage unter Kunden, die seit Anfang 1890 „Styria“-Räder erworben hatten, und brachte Rückmeldungen über das tadellose Funktionieren auch bei extremer Beanspruchung werbewirksam in den Firmenkatalog von 1892 ein.¹⁷ Den besten Werbeeffect erzielten jedoch Rennerfolge und diesbezüglich brachte Franz Gerger den internationalen Durchbruch für die Marke „Styria“ mit seinem dritten Platz in der Fernfahrt Wien-Berlin im Jahre 1893.¹⁸ Zur Bewerbung der Damenräder wandte Puch neben Inseraten ein raffiniertes Werbemanöver an, indem er der beliebten Grazer Operettendiva Julie Falkner anlässlich einer Benefizveranstaltung von Mitgliedern des „Akademisch-technischen Radfahrvereines“ ein geschmücktes „Styria“-Rad auf die Bühne reichen ließ. Damit wurde eine attraktive Sympathieträgerin gewonnen, denn die Künstlerin benützte dieses Geschenk in der Folge für ihre Radpartien.¹⁹

Puch, der mittlerweile seinen schärfsten Konkurrenten und ehemaligen Chef Benedikt Albl überflügelt hatte, begegnete 1894 dem größeren Finanzbedarf auf Grund der steigenden Nachfrage mit der Umwandlung der bisherigen Offenen Handelsgesellschaft in eine Kommanditgesellschaft, welcher die Steiermärkische Escomptebank Graz als Kommanditistin mit einer Vermögenseinlage von 150.000 Gulden beitrug. Als weitere Gesellschafter zeichneten Johann Puch, Victor Kalmann und der bei der Österreichisch Alpine Montangesellschaft beschäftigte Ing. Victor Rumpf,²⁰ der schon seit dem Frühjahr 1890 für seine ausgedehnten Tourenfahrten (bereits 10.000 km bis Jänner 1892) ein „Styria“-Rad benützte.²¹

1895 war ein Jahr des Triumphes für Puch, der in Bahn- und Langstreckenrennen die beste Möglichkeit der Erprobung seiner Markenräder sah. Gerger siegte nämlich sensationell in der Amateurklasse des Rennens Bordeaux-Paris und wurde Zweiter im Rennen Petersburg-Moskau. Weiters dokumentierten nicht weniger als 39 im In- und Ausland gefahrene Meisterschaften, 8 Weltrekorde und eine Vielzahl weiterer Preise, wieviel Werbeeffect Puch der Fahrerriege auf „Styria“-Renn-

¹⁵ HARRER, wie Anm. 4, S. 48; Mittheilungen des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes Nr. 20, Graz 1890, Inserat; Club-Zeitung des Grazer Radfahrer-Clubs, II/1891, Nr. 4, S. 34; Mittheilungen des akademisch-technischen Radfahr-Vereines in Graz I/1890, Nr. 1, Inserat; Radfahr-Club-Chronik, München, IX/1896, Nr. 62, S. 951; Allgemeine Sportzeitung, Wien, Jg. 1892 u. 1894, zitiert aus: HANS SEPER, Österreichische Automobilgeschichte 1815 bis heute, Wien 1986, S. 65.

¹⁶ MARAUSCHEK, wie Anm. 1, S. 113.

¹⁷ Joh. Puch & Comp. Fahrrad-Fabrik Graz. Erzeuger der „Styria“-Fahrräder. Firmenkatalog Graz 1892, S. 6–15.

¹⁸ Mittheilungen des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes Nr. 52/1893, S. 81; HARRER, wie Anm. 4, S. 49 u. 50, Abb. 12.

¹⁹ Radfahr-Chronik VII/1893, Nr. 14, S. 253.

²⁰ MARAUSCHEK, wie Anm. 1, S. 113.

²¹ Wie Anm. 17, S. 7 f.

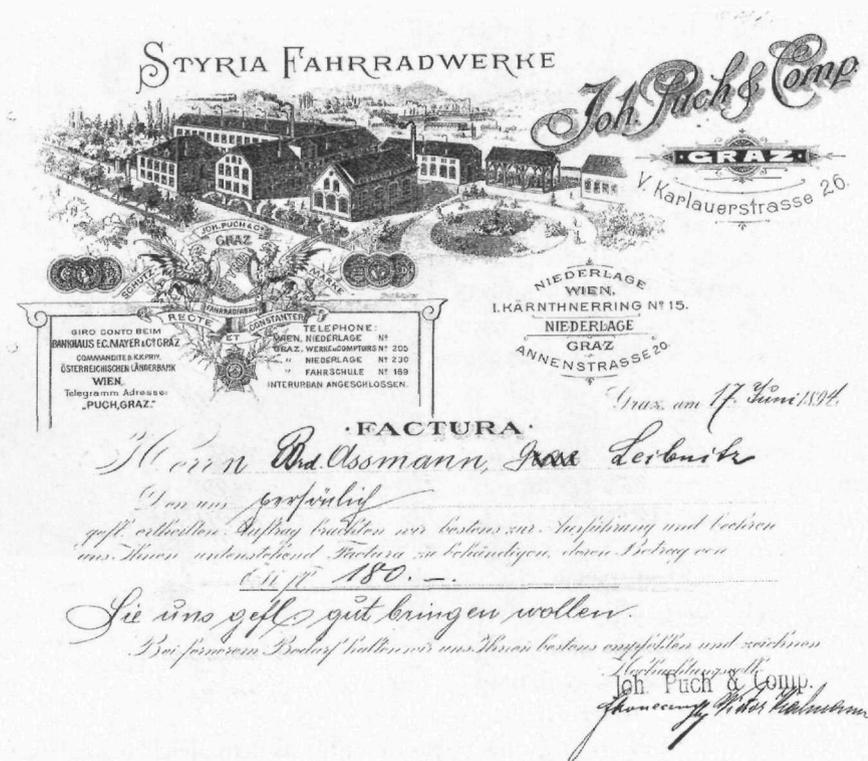


Abb. 1: Rechnung der „Styria“-Fahrradwerke Joh. Puch & Comp. mit den Unterschriften des Firmenteilhabers Victor Kalmann und des Prokuristen Franz Koneczny. Graz, 17. Juni 1894. Quelle: Lampf's Fahrradmuseum Neumühle, Werndorf.

maschinen zu verdanken hatte, was sich auch in der Folge fortsetzte. Neben Gerger seien nur Büchner, Weiss, Seeger und Mihelic genannt. Ebenfalls als sensationell kann bewertet werden, daß sich nun auch ausländische Größen des Radsports, wie zum Beispiel der Deutsche Fischer und der Belgier Huet, für ein „Styria“-Modell entschieden. Darüber hinaus lieferte Puch Styria-Räder an in- und ausländische Prominente, darunter Erzherzog Albrecht Salvator, Fürst und Fürstin zu Windischgrätz, die Prinzen August und Ernst von Sachsen-Coburg, Sultan Abdul Hamid und Prinz Mehedin Bey.²²

Neuerlich waren eine Kapitalaufstockung und eine Betriebserweiterung notwendig. Mit einer Einlage von 600.000 Gulden trat die Bielefelder Maschinenfabrik, vormals Dürkopp & Co., mit dem Stammsitz in Bielefeld und einer Niederlassung in Wien, dem nunmehr Joh. Puch & Comp. „Styria“-Fahrradwerke, Graz benannten Unternehmen Puchs bei, dafür schieden die bisherigen Gesellschafter Kalmann, Rumpf und Escomptebank aus. 1897 konnte am neuen Standort in der

²² Joh. Puch & Comp. „Styria“-Fahrrad-Werke Graz, Firmenkatalog 1896, S. 9 f. u. Firmenkatalog 1897, S. 10; Radfahr-Chronik IX/1896, Nr. 39, S. 553.

Baumgasse 17 der Betrieb aufgenommen werden, wobei damals in den „Styria“-Fahrradwerken, denen Puch jetzt als Direktor vorstand, bereits 633 männliche und 83 weibliche Arbeiter sowie 36 Lehrlinge beschäftigt waren.

Puch war jedoch mit den neuen Verhältnissen nicht einverstanden, schied aus dem Unternehmen aus und mußte sich verpflichten, zwei Jahre hindurch keine eigene Fahrradfabrik in Betrieb zu nehmen.²³

Puch erwarb nun Realitäten in der Laubgasse (später umbenannt in Gottlieb-gasse), wo zwei seiner bewährtesten Mitarbeiter, der Oberwerkmeister Anton Werner und der Prokurist Martin Nöthig, die ebenfalls die „Styria“-Fahrradwerke verlassen hatten, am Standort Nr. 6–10 die „Grazer Fahrradwerke Anton Werner & Comp.“ gründeten,²⁴ deren stiller Teilhaber Puch war. Werner und Nöthig, dieser gehörte übrigens dem gleichen Radfahrverein an wie Puch,²⁵ fungierten gewissermaßen als Platzhalter bis zum Ablauf von Puchs zweijähriger Wartefrist.

1899 erwarb Puch diese Fabrik mit der gesamten Ausstattung, sämtlichen Lagerbeständen und den von Werner & Comp. erworbenen Fahrradpatenten und brachte alles, ebenso wie die Fabriksrealitäten in der Karlsruherstraße, deren Mitbesitzerin seine Ehefrau Maria war, in die am 28. September 1899 gegründete „Johann Puch, Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft“ in Graz ein. Maria Puch gehörte somit auch zu jenen, die zu dieser, später kurz Puchwerke-AG genannten Industrie-gründung beigetragen haben. Auch Victor Kalmann beteiligte sich daran. Behördliche Einsprüche gab es jetzt nicht mehr, vielmehr erwartete man sich vom „bestbekanntesten“ Fahrradfabrikanten Johann Puch, dass Arbeiter weniger erfolgreicher Fahrradbetriebe bei ihm Aufnahme finden würden. Dem Verwaltungsrat der AG gehörten neben Puch, Emmerich Mayer, Bernhard Baron Üchtritz, Georg Eustacchio, ein Grazer Fabrikant, der Wiener Hans Berkovics und Emil Ritter v. Gabriel an,²⁶ der einst bewährte Rechtsbeistand bei Puchs erster



Abb. 2: Johann Puch, vereinsmäßig adjustiert mit der Clubkappe des Steiermärkischen Automobil-Clubs, gekennzeichnet durch ein geflügeltes Räderpaar. Quelle: Allgemeine Automobil-Zeitung XVI/1914, Bd. 2, Nr. 30, S. 17.

²³ WEHAP – FOURNIER, wie Anm. 3, S. 95.

²⁴ Anton Werner & Comp. produzierten Fahrräder mit dem Markennamen „Styria Original“. Vgl. Inserat in: Mitteilungen des Steirischen Radfahrer-Gauverbandes Nr. 3/1898, S. 36; SEPER, wie Anm. 15, S. 65.

²⁵ FRANZ KONECZNY, Festschrift zum Zehnjährigen Bestande des Grazer Radfahrer-Club. Graz 1895, S. 123.

²⁶ Steiermärkisches Landesarchiv, Statth., 53–34325/1898: 20676/1899, 25268/1899.



Abb. 3: Johann Puch und seine Ehefrau Maria Anna geb. Reinitzhuber, Mitbesitzerin der Puch-Fabriksrealitäten Graz, Karlsruherstraße 26, und Förderin der 1899 gegründeten „Johann Puch, Erste Steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien-Gesellschaft“ in Graz, auf einem Puch-Motorrad mit Korb-Beiwagen, Baujahr 1908/09. Quelle: Steyr AKTUELL Heft 3/1967, S. 28.

Betriebsgründung. Produktmarkenbezeichnung des neuen Unternehmens wurde der Familienname des Generaldirektors, nämlich „PUCH“.²⁷ Da der Aktionär Adolf Lichtblau eine Automobilproduktion angeregt hatte, wurde eine Abteilung für den Bau von Motoren und Motorfahrzeugen eingerichtet, die unter der Leitung von Ing. Rosner stand, einem Grazer Fahrradtechniker, der sich mehrere Jahre in Frankreich und Amerika dem praktischen Studium des Motorenbaues gewidmet hatte. Er war es auch, der im März 1900 das erste kleine, mit einem Puch-Motor von $3\frac{1}{4}$ PS ausgerüstete Automobil zur Erprobung der Steigfähigkeit auf den Grazer Schloßberg chauffiert hatte.²⁸

Zur Perfektionierung der 1902 begonnenen Produktion von Motorzweirädern holte Puch den tschechischen Motorradfachmann Vaclav Pritel nach Graz. Dieser hatte zuvor bei Puchs schärfstem inländischen Konkurrenten, der Fahrrad- und Motorfahrzeugfabrik Laurin & Klement in Mlada Boleslav, in Böhmen, gearbeitet. Ein erfolgreiches Rennteam rückte die Puch-Motorräder ins internationale Blick-

²⁷ HILDE HARRER, Johann Puch als Motorradfabrikant. In: F. BOUVIER – H. VALENTINITSCH (Red.) Graz um 1900. Historisches Jahrbuch der Stadt Graz, Bd. 27/28, Graz 1998, S. 357–385, insbes. 359, Abb. 36.

²⁸ Tagespost, 16. 3. 1900, Abendausgabe.

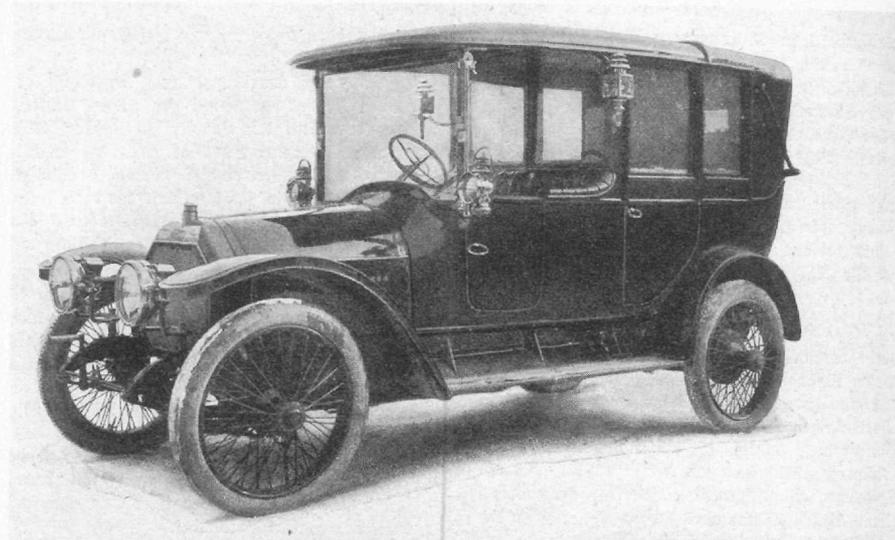


Abb. 4: Werbung der Johann Puch A.-G. als Lieferantin eines wohlverpackten Puch-Automobils, bestellt von einem russischen Fürsten. Quelle: Allgemeine Automobil-Zeitung XIV/1913, Bd. 1, Nr. 13, S. 49.

feld. Höhepunkt war der Sieg des Puchfahrers Nikodem beim bedeutendsten europäischen Motorradrennen, dem Coup International, im Jahre 1906. Von den weiteren Puchrennfahrern seien Obruba, Wetzka, Werlin und Medinger genannt.²⁹

²⁹ SEPER, wie Anm. 15, S. 67; HARRER, wie Anm. 27, S. 367 f. u. 376; FRIEDRICH F. EHN, Das große Puch-Buch. Die Puch Zweiradproduktion 1890–1987. Graz 1989, S. 27, 33 ff.



Abb. 5: Die Wienerin stud. phil. Helene Morariu in ihrem Puch-Wagen als einzige weibliche Konkurrentin bei der österreichischen Alpenfahrt 1912. Quelle: Allgemeine Automobil-Zeitung XIII/1912, Bd. 2, Nr. 28, S. 61.

Für die 1906 serienmäßig angelaufene Automobilproduktion holte Puch wiederum von Laurin & Klement den deutschen Autofachmann Ing. Karl Slevogt als technischen Direktor. Schon beim Semmering-Bergrennen 1907 erzielten die Fahrer Wetzka und Hilscher in der Klasse der Tourenwagen einen ersten und zweiten Platz. Gelegentlich erprobte Slevogt die Puch-Wagen werbewirksam auch selbst, so bei einer Aufsehen erregenden Rekordfahrt am 11. August 1909, bei Bergfahrten durch extremes Gelände sowie bei verschiedenen Rennen.³⁰

Wiederholt konnte die in Wien erscheinende Allgemeine Automobil-Zeitung auch über Prominente berichten, die ein Puch-Automobil gekauft hatten, darunter indische Potentaten, ein russischer Fürst, der beliebte Schauspieler Girardi und österreichische Erzherzöge.³¹ Bei der dritten internationalen Alpenfahrt 1912 erregten die Puch-Wagen bei Berichterstattern und Zuschauern besonderes Interesse. Im Puchteam war nämlich die einzige Dame unter den Wettfahrern, die Wienerin stud. phil. Helene Morariu, vertreten, und sogar Erzherzog Josef Ferdinand gehörte dazu. Beide waren bei der Alpenfahrt 1913 wieder im Puch-Team, neu kam unter anderen Erzherzog Heinrich Ferdinand hinzu.³² Es wird für Johann Puch eine

³⁰ SEPER, wie Anm. 15, S. 68; FRIEDRICH F. EHN, Puch-Automobile 1900–1990. Graz 1991, S. 37 ff.

³¹ Allgemeine Automobil-Zeitung XIV/1913, Bd. 1, Nr. 13, S. 49 u. Nr. 21, S. 80; EHN, wie Anm. 30, S. 51 f.

³² Allgemeine Automobil-Zeitung XIII/1912, Bd. 1, Nr. 25, S. 42, 59 ff.; XIV/1913, Bd. 1, Nr. 26, S. 33.

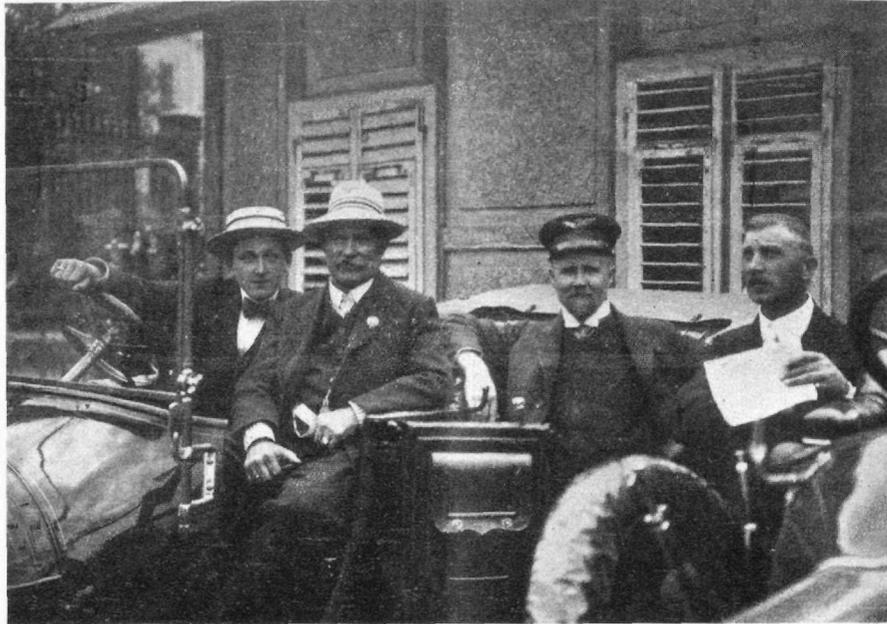


Abb. 6: Johann Puch mit seinem Sohn (oder Neffen?), begleitet von seinem Mitarbeiter Obering, Knoop und dem Grazer Fabrikanten Georg Eustacchio, beide Clubkollegen Puchs im Steiermärkischen Automobil-Club. Sie erwarten die Ankunft des Puch-Teams der österreichischen Alpenfahrt 1912 in Graz. Quelle: Allgemeine Automobil-Zeitung XIII/1912, Bd. 2, Nr. 27, S. 28. (Fotonachweis zu Abb. 2, 4, 5, 6: Stmk. Landesbibliothek (Schellnegger) nach den dort aufliegenden zitierten Quellen.)

besondere Genugtuung gewesen sein, die Stellungnahme Erzherzog Josef Ferdinands zu seiner Teilnahme an der Alpenfahrt 1912 in der Allgemeinen Automobil-Zeitung zu lesen, denn der prominente Alpenfahrer wollte damit bewußt die österreichische Industrie mit ihren hervorragenden Erzeugnissen unterstützen. Der Erzherzog sagte: „Ich wählte einen Puch-Wagen dem Meister Puch zuliebe, und das Fahrzeug hat sich tadellos gehalten.“³³ Es scheint so, als werde in diesen Worten auch eine persönliche Wertschätzung für Johann Puch ausgedrückt und nicht allein die Anerkennung des Fabrikanten Puch.

Somit kann zusammenfassend festgehalten werden, daß Personen verschiedenen Berufes und Standes, Vereine und nach anfänglichen Einwänden sogar behördliche Stellen Johann Puch auf seinem Weg zu einem international bekannten Industrielien der Donaumonarchie förderlich gewesen sind.

Anschrift der Verfasserin:

Mag. Hilde Harrer, Wienerstraße 260/III, 8051 Graz

³³ Allgemeine Automobil-Zeitung XIII/1912, Bd. 1, Nr. 26, S. 12.