

FRITZ POSCH

Johann Weitzer und der Grazer Waggonbau

Eines der größten Industrieunternehmen Österreichs ist heute die Simmering-Graz-Pauker A. G. für Maschinen-, Kessel- und Waggonbau mit etwa 8000 Beschäftigten, die ungefähr die Hälfte ihrer Erzeugnisse in fast 70 Staaten aller Kontinente liefert, vor allem nach Indien, Pakistan, Indonesien, Ägypten, Persien, in die Türkei, ferner in die osteuropäischen Länder, aber auch nach Südamerika. Diese große Werksgruppe besteht aus fünf großen Betrieben, von denen die größten die Werke in Simmering und in Graz und das Pauker-Werk in Wien sind. Das Grazer Werk, das etwa 200 Angestellte und 1100 Arbeiter beschäftigt, ist seit dem Kriege fast durchwegs auf den Bau von Eisenbahnfahrzeugen eingestellt.

Der Gründer dieses Grazer Werkes ist Johann Weitzer, der am 18. August 1832 in Friedberg als Sohn armer Weberleute geboren wurde, dem es also nicht in die Wiege geschrieben stand, daß er einer der größten Industriepioniere unseres Landes werden sollte. Sein Vater gab ihn als dreijährigen Knaben zum Großvater, der Besitzer einer kleinen Handbrauerei bei Wiener Neustadt war, und dieser gab später den begabten und anstelligen Jungen nach der Beendigung der Volksschule zu einem Huf- und Wagenschmied in Pinkafeld in die Lehre. Nach der Beendigung der Lehrzeit und der anschließenden Praxis als Geselle absolvierte Weitzer in Wien das Tierarzneiinstitut und ging dann nach Graz, wo er 1854 mit der kleinen Erbschaft von seinem Großvater eine Schmiedgerechtsame erwarb und wo er mit drei Gesellen seine Tätigkeit aufnahm.

Schon in diesen kleinen Anfängen zeigt sich sein Unternehmersinn, indem er bald nach der Eröffnung seiner Schmiede sowohl für den Bau des Suezkanals wie auch für den Fuhrpark des k. k. Raketen-Corps-Kommandos in Wiener Neustadt die Lieferung von Wagen übernahm. Da die Räumlichkeiten der Schmiede für die Ausführung der Bestellungen bald zu klein wurden, adaptierte er das Gebäude einer aufgelassenen Kadettenschule zu einer Schmiede-, Schlosser-, Tischler- und Anstreicherwerkstätte und erwarb 1857 die Fabriksbefugnis unter dem Titel

„K. k. privilegierte Wagenfabrik Johann Weitzer“. Bald stellten sich große Aufträge zur Lieferung von militärischen Fuhrwerken für Österreich und Serbien, von Postfahrzeugen für Serbien und von Waggons



für die neuerbaute Graz-Köflacher-Bahn ein, weshalb er ein Grundstück von ca. 6000 Quadratklaftern in der Nähe des Grazer Südbahnhofes ankaufte, um hier 1861 eine neue Waggon- und Maschinenfabrik zu bauen, die er durch ein Nebengeleise mit der Südbahn verband. Bereits

einige Jahre später beschäftigte das noch recht bescheiden eingerichtete Werk, das nun „Wagen- und Waggonfabrik, Eisen- und Metallgießerei Johann Weitzer, Graz“ hieß, ungefähr 200 Arbeiter.

Infolge der Stockung des Eisenbahnbaues mußte in der Folge der Waggonbau jedoch zurückgestellt werden, und Weitzer wandte sich der Erzeugung von Gußwaren und der Fabrikation von Dampfmaschinen, Dampfkesseln, Dampfhämmern und vor allem landwirtschaftlichen Maschinen zu und verlegte sich besonders auf den Bau von Fuhrwerken, vor allem auf die Erzeugung von Luxus-, Sanitäts- und Ökonomiewagen, die teils in den österreichischen Kronländern abgesetzt wurden, aber auch in die Zollvereinsländer, in die Donaufürstentümer und in die Türkei, ja sogar nach Ägypten, Indien, Java, China und Australien exportiert wurden. Es ist bekannt, daß selbst der Zar auf seinen Reisen Weitzersche Wagen benutzte. Weitzers Erzeugnisse wurden auf allen großen Ausstellungen Europas mit goldenen, silbernen und bronzenen Medaillen ausgezeichnet.

Im Kriegsjahr 1866 erhielt Weitzer große militärische Aufträge und erzeugte als erstes österreichisches Unternehmen Hinterladergewehre. Die Lieferungen für das Militärärar blieben ihm auch in der Folge erhalten. Der wirtschaftliche Aufschwung der sechziger und siebziger Jahre kam natürlich auch Weitzer, der damals seine Fabriksanlagen wesentlich erweitern konnte, besonders zugute. So errichtete er damals eine eigene Eisengießerei, und der Arbeiterstand kletterte auf 1500 Beschäftigte in die Höhe. Nun aber erwiesen sich auch soziale Maßnahmen als notwendig, und Weitzer rief als einer der ersten eine eigene Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskasse ins Leben, an welcher alle Beschäftigten teilzunehmen und zwei Prozent ihres Verdienstes abzuführen hatten.

Infolge der geänderten Verhältnisse im Betrieb wurde nun auch der Firmenname abgeändert, der nun „K. k. privilegierte Maschinenfabrik und Eisengießerei Johann Weitzer und Co. in Graz“ lautete. Die Fabrik hatte damals große Aufträge besonders für Ungarn, sie hatte Militärfuhrwerke für die ungarische Landwehr und die meisten Waggons für die neuerbauten ungarischen Bahnlinsen zu liefern. Da alle Geschäftszweige blühten, wandelte die Industrie- und Bodenkreditbank in Wien im Jahr 1872 das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft unter dem Titel „Grazer Waggon-, Maschinenbau- und Stahlwerksgesellschaft“ um. Mit dem dabei einfließenden Kapital von vier Millionen Gulden wurden neue Grundstücke erworben und ein großräumiger Fabriksneubau durchgeführt. Das Flächenausmaß des Fabriksgeländes betrug bereits über 15.000 Quadratklafter, wovon mehr als die Hälfte verbaut war. Die

Waggonbauabteilung war für die Erzeugung von 400 Personen- und 600 Lastwagen pro Jahr eingerichtet, der Maschinenbau erstreckte sich auf die Erzeugung aller Arten von Maschinen, besonders für Hüttenwerke und Eisenbahnen, die Eisen- und Metallgießerei verarbeitete jährlich ungefähr 35.000 Zentner Gießerei-Roheisen und ungefähr 600 Zentner Metall zu Gußwaren, und die Jahreserzeugung der Kesselschmiede betrug 15.000 Zentner.

Da die neugegründete Aktiengesellschaft den Kleinwagenbau aus ihrem Erzeugungsprogramm ausgeschlossen hatte, erwarb Weitzer 1872 eine weitere Fabriksbefugnis unter dem Titel „K. k. privilegierte Wagenfabrik von Johann Weitzer in Graz“ und erbaute gegenüber seinen alten Werken eine eigene kleine Fabrik, wo er von neuem mit dem Kleinwagenbau begann. Schließlich erweiterte er seine Fabriksbefugnis auf Waggons unter dem Titel „K. k. privilegierte Wagen- und Waggonfabrik“ und vergrößerte sein Werk allmählich zu einem modern ausgestatteten, industriellen Großbetrieb.

Da seit Beginn der achtziger Jahre Bestrebungen in Ungarn vorhanden waren, eine eigene nationale Industrie aufzubauen, bestand für Weitzer die Gefahr, aus den für ihn besonders wichtigen ungarischen Staatsaufträgen ausgeschaltet zu werden. Um dieser Gefahr zu begegnen, errichtete er zuerst eine Tochterfabrik in Ödenburg und später in Arad, wo ihn die Stadtverwaltung durch Gewährung verschiedener Begünstigungen und durch Überlassung des notwendigen Grundes unterstützte. Weitzer erbaute hier eine Maschinen-, Waggon-, Lokomotiv- und Tenderfabrik, eine Eisengießerei sowie eine Brückenbau- und Konstruktionswerkstätte. Das Unternehmen wurde ein Jahr später von Weitzer in Gemeinschaft mit Karl Neufeld und der Firma Schoeller und Co. in Wien in eine Aktiengesellschaft mit dem Titel „Johann Weitzer, Maschinen- und Waggonfabrik und Eisengießerei-Aktiengesellschaft in Arad“ umgewandelt, wobei sich an der Zeichnung der Aktien auch die Bewohner von Arad beteiligten. Auch diese Fabrik hat sich in der Folgezeit gut entwickelt und zählt heute zu den größten Industrieunternehmen Rumäniens.

Mit Neufeld und Schoeller erwarb Weitzer im Jahre 1876 ferner das längere Zeit eingestellte Berg- und Hüttenwerk Storé bei Cilli, das vollständig umgebaut und neu eingerichtet wurde. 1879 wurde hier die Produktion mit etwa 500 Arbeitern aufgenommen. Dieses Berg- und Hüttenwerk setzte seine Produkte hauptsächlich in Italien ab. Wegen des italienischen Einfuhrzolls entschloß sich Weitzer mit seinem Kompagnon 1882 in Udine ein neues Eisenraffinierwerk mit einer Eisengießerei und einer Maschinenfabrik zu bauen, wozu 1888 noch das Eisen-

werk in Pont St. Martin in Piemont erworben wurde. Die beiden italienischen Eisengießereien wurden später unter der Firma „Ferriere di Udine e Pont St. Martin“ vereinigt.

Mit Neufeld und Schoeller wandelte Weitzer im Jahre 1895 seine Grazer Firma in eine Aktiengesellschaft um unter dem Namen „Grazer Wagen- und Waggonfabriks-gesellschaft vormals Johann Weitzer“, die ein Aktienkapital von eineinhalb Millionen Gulden aufwies. Es wurden nun Straßenbahnwagen für Pferde- und Dampftramway gebaut, ferner Wagen für elektrische Straßenbahnen und Schmalspurbahnen, worin sich die Fabrik besonders spezialisierte. Das Unternehmen erhielt sämtliche Aufträge an Personen- und Güterwagen für die ehemaligen bosnisch-herzegovinischen Landesbahnen.

Nun wandte sich das Unternehmen auch einem neuen Betriebszweig zu, und zwar dem Bau von Dieselmotoren, wofür es 1899 die Lizenz erwarb. Die Folge war eine weitere Vergrößerung des Fabriksareals und die Einrichtung neuer Werkstätten mit den modernsten Werkzeugmaschinen. Mit dem „Grazer Dieselmotor“ wurde eine Maschine von höchster technischer Qualität und Betriebssicherheit auf den Markt gebracht, die wegen ihrer vorzüglichen Eigenschaften Weltruf genoß.

Die Fabrik führte auch zahlreiche Armeelieferungen durch, baute 1906 die ersten Armeefeldküchen für Manöver und lieferte schließlich 700 Armeefeldküchen für die österreichische Armee. Im Jahre 1900 wurde der Firmenname erneut geändert, und zwar in „Grazer Waggon- und Maschinenfabrik Aktiengesellschaft vormals Johann Weitzer“ und der Verwaltungssitz nach Wien verlegt. Weitzer, dessen Verdienste um die steirische Industrie von Kaiser Franz Joseph anlässlich seines Besuches der Grazer Fabriksanlagen bereits im Jahre 1870 durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz-Joseph-Ordens gewürdigt worden waren, bekleidete später viele Jahre den leitenden Posten eines Präsidenten und Verwaltungsrates der Gesellschaft, zog sich aber dann von diesen Aufgaben zurück und starb am 2. Oktober 1902 auf seinem Besitz, dem durch die wiederholten Besuche Franz Schuberts bei seinen früheren Besitzern, der Familie von Pacher, berühmt gewordenen Halberschloß bei Graz.

Die Grazer Waggonfabrik wurde auch nach dem Tode Weitzers in seinem Sinne weitergeführt und erreichte während des Ersten Weltkrieges infolge der Kriegslieferungen einen Beschäftigten-Höchststand von 300 Angestellten und über 4000 Arbeitern. Die Fabrik konnte den Rückschlag nach Kriegsende zwar bald aufholen, ja erreichte in den Jahren 1928 und 1929 einen neuen Höhepunkt der Beschäftigung, doch infolge der allgemeinen Wirtschaftskrise, welche zu Stilllegungen bzw.

Verschmelzungen von Industrieunternehmungen in Österreich führte, wurden die Aktien der Grazer Waggonfabrik von der Maschinen- und Waggonbau A. G. vormals H. D. Schmid, dem heutigen Simmeringer Werk der Simmering-Graz-Pauker A. G. übernommen. Das Werk wurde bald darauf mit Ausnahme der Schmiede stillgelegt und der gesamte Fahrzeug- und Dieselbau in das Simmeringer Werk verlegt. Im Herbst 1938 wurde jedoch der Betrieb im Grazer Werk wieder aufgenommen, und 1941 wurden dann die drei Werke „Simmeringer Maschinen- und Waggonbau A. G.“, „Grazer Maschinen- und Waggonbau A. G.“ und „Paukerwerke A. G.“ verschmolzen und die „Simmering-Graz-Pauker A. G. für Maschinen-, Kessel- und Waggonbau“ gegründet.

Das Grazer Werk beschäftigte während des Krieges etwa 1600 Arbeiter. In den letzten Kriegsmonaten wurde es durch über 100 Bomben fast vollständig zerstört und konnte nur in mühsamer und langjähriger Arbeit wieder aufgebaut werden. Inzwischen war 1946 der Konzern verstaatlicht worden. Seit dem Kriege werden im Grazer Werk nur Eisenbahnfahrzeuge gebaut, vor allem Eisenbahnwagen, Teile elektrischer Lokomotiven und elektrische Triebwagen, nur die Schmiede arbeitet für alle drei Werke des Unternehmens.

Es darf aber nicht vergessen werden, daß ohne das Können, die Tatkraft und Unternehmerlust eines armen unbekanntem Zuwanderers aus der Oststeiermark dieses große Werk nicht bestehen würde, dessen Erzeugnisse wie schon zu Weitzers Zeiten auch heute noch in die ganze Welt gehen.