



Walter Ulreich
Wolfgang Wehap

Die Geschichte der
PUCH-Fahrräder

Weishaupt Verlag

Für
Erina Shan, Erich Shan und Angela Qu

Für
Emma Wehap

Vorwort

Im Oktober 1899 fragten die Redakteurinnen des in Dresden erscheinenden Damenfahrradjournals *Draisena* beim Fahrradhersteller Johann Puch in Graz postalisch an, „ob man denn ein Free Wheel brauche?“. Eine berechtigte Frage der adligen Damen, denn mit einem Male sollte die mühsam in der Fahrschule erworbene Bremskunst auf dem Fahrrad obsolet sein. Jawohl, das adlige Auto war damals noch ein Fahrrad und konnte nur durch Gegenhalten mit den Füßen auf den fest mit dem Hinterrad gekoppelten Pedalen verlangsamt werden, es sei denn man hatte als Extra am Lenker eine Löffelbremse auf den Vorderradreifen wirkend montiert. Das Fahrrad war damals eben noch ein „Fixie“, wie es heute bei den jungen Leuten in den Groß- und Universitätsstädten wieder üblich ist. Verglichen damit wäre heute die Frage gewesen, ob man statt der Tasten beim Mobiltelefon die neuen Berührungsschirme zum Wischen wirklich braucht – ständig solche Neuheiten aus Amerika!

Janez Puh, der Sohn slowenischer Kleinbauern, hatte Schlosser gelernt und seit zehn Jahren in Graz erfolgreich eine Fahrradfabrik aufgebaut. Wie die meisten Fahrradpioniere damals machte er alles selbst: Entwicklung, Fertigungsabläufe, Vertrieb und auch Werbung. Dazu musste man selbst in den Rennsport gehen oder – noch besser – siegreiche Fahrer unter Vertrag nehmen. Die Frage der Damen aus Wien sollte man aber ernst nehmen – gute Pressekontakte waren schon damals wichtig, zumal mit der Fachpresse. Ihre Frage brachte den Fabrikanten in einen Interessenkonflikt: Technische Neuerungen schön und gut, aber bloß nicht die funktionierenden Fertigungsrouitinen ändern, kostet bloß Geld und macht die Ware teurer! Also antwortete er typisch Unternehmer: „Es wird meiner Ansicht nach mit dem Free Wheel (d.h. Freilauf) genau so ergehen wie mit den seinerzeitigen bonded gears [Boudard-Antrieb], das alle Welt momentan entzückte und dem viele, darunter selbst die älteste Fabrik der Fahrradbranche [Humber in Coventry], nicht unbedeutend zum Opfer gefallen sind.“ Keine fünf Jahre später fuhren alle mit Freilauf – und so ist es bis auf die modernen Fixies geblieben. Im Grunde war das der ewige Konflikt zwischen Ingenieur und Kaufmann, den der amerikanische Muskelflugpionier Paul MacCready einmal so formulierte: „Ich bin mehr an einer Welt interessiert, die funktioniert, als daran, was sich verkaufen lässt.“

Johann Puch hat jedenfalls als Unternehmer bis zu seinem Ausscheiden aus der dann größten Fahrradfabrik Österreichs alles richtig gemacht. Puch ist zu einem Gütesiegel im ganzen deutschen Sprachraum und später selbst in den USA geworden und Österreich damit zu einem wichtigen Zweiradland Europas. Zurecht schmückt Puchs Porträt eine österreichische Briefmarke. Die wechselvolle Firmengeschichte bis zum bitteren Ende hat Parallelen überall in Europa, auch die ruhmreichen britischen Raleigh-Werke gibt es ja nicht mehr. Nach seinem großartigen Buch zum Steyr-Waffenrad hat es Walter Ulreich – gemeinsam mit Wolfgang Wehapp – nun wieder geschafft: ein umfassendes Kompendium, das alle Fahrradfreunde sich zu Gemüte führen werden. Fahrradgeschichte ist ein kaum entdeckter Kontinent, und das Puch-Buch das richtige Mittel, um die weißen Flächen von dessen Landkarte allmählich verschwinden zu lassen.

Einleitung

Der erste Antrieb, dieses Buch zu machen, war natürlich die Liebe zum Pedalieren und zu den dafür erforderlichen Maschinen. Und dann waren da der faszinierende Altmeister, Impulsgeber und Begründer einer der wichtigsten Fahrrad- und Fahrzeugindustrien Europas, und die Nachfolger in seinem Namen.

Über den motorisierten Teil des Puch-Vermächnisses, die Autos und motorisierten Zweiräder, gibt es einiges an profunder Literatur. Die Aufarbeitung der fast 100-jährigen Fahrradgeschichte war bisher eher nur bruchstückhaft oder überblicksmäßig vorhanden. Womit das Hauptmotiv für das vorliegende Buch schon dargelegt ist: Wir wollen damit versuchen, eine Lücke in der Fahrrad- und im weiteren Sinne der Mobilitäts- und Industriegeschichte der Steiermark und Österreichs zu schließen.

Für mich war die Arbeit am Buch auch die Befassung mit einem Stück Familiengeschichte. Mein Großvater war „Puchianer“, Oberwerksmeister in der Lehrwerkstätte, Mutter und Bruder waren auch einige Jahre bei Puch. In meinen Kinder- und Jugendjahren wohnte ich praktisch am Zaun des Puchwerks in Thondorf und durfte einige der vielen sozialen Einrichtungen nutzen. Deshalb waren die Recherchen für mich auch eine Rückkehr zu den Plätzen, Objekten und „Thrills“ der Jugend. Es war ein Wiederentdecken von Vertrautem, wenn ich beim Graben in US-amerikanischen Prospekten auf die Farbvariante „Thondorf-purple“ stieß und Interviewpartnern gegenüber saß, die bei meinem Großvater gelernt hatten oder am ersten *Puch Touring*, das er mir besorgt hat – in Dunkelgrünmetallisé mit Duomatic-Rücktrittschaltung –, vielleicht mitgebaut haben.

Schließlich fügte es sich günstig, dass ich Zeit hatte für das doch recht umfangreiche Projekt und Walter Ulreich, den ich als *den* Fahrradhistoriker Österreichs kennengelernt habe, gerade eben dieses Thema schon länger in der Pipeline hatte. So fanden wir zueinander, er Techniker, ich Journalist, mit unterschiedlichen Herangehensweisen, aber einig in der Affinität zum Thema und der Überzeugung, dass es „Die Geschichte der PUCH-Fahrräder“ wert ist, publiziert zu werden. Mit an Bord Verleger Herbert Weishaupt, der in diesem Genre zu Hause ist und darauf gewartet hat, dass dieser Beitrag den Puch-Fachbuchzyklus in seinem Programm abrundet.

Puch baute Präzisionsmaschinen für das breite Publikum, mit dem hohen Anspruch „Meisterwerke im Fahrzeugbau“ abzuliefern. Womit auch der Auftrag an uns klar war, die Dokumentation über dieses Werk so präzise und detailgenau wie möglich, aber auch interessant für möglichst viele – und natürlich speziell für den Kreis der Fachkundigen – anzulegen.

Auch wenn das Puch-Zweirad 1987 geschlossen und verkauft wurde – die Puch-Fahradstory ist keineswegs zu Ende. Sie geht weiter, und zwar nicht nur im Museum.

Wolfgang Wehap

Graz, im November 2015

Inhalt

Vorwort von Hans-Erhard Lessing	5
Einleitung von Wolfgang Wehap	7

1. Anfänge der Fahrraderzeugung in Österreich und der Steiermark (1885 – 1889) 13

2. Johann Puch – vom Schlosserlehrling zum Pionier der Fahrrad-Industrie (1889 – 1897) 16

Wanderjahre und Militärdienst in Graz	16
Die Rolle der Radvereine	18
Produktionsstart im Glashaus	20
Die Marke <i>Styria</i>	27
Erste Preisliste und frühe Patente	32
Zur Reifenfrage	36
Exkurs: Aluminium	39
Ausstellungen im Ausland und zweiter Standort	41
Erste große Distanzfahrt – mit Folgen	46
Exkurs: Franz Neger, der Marburger „Schwager“	54
Etablissements in Wien und Berlin	58
Wichtige Zulieferer: Brüder Assmann	61
Hoher Besuch in vergrößerter Fabrik	63
Sportlich auf ganzer Linie	66
<i>Modell Ia</i> mit dem Panther	68
Nach Arbeitskampf kommt Schichtbetrieb	75
Exkurs: Franz Gerger, der Racer	84
Exkurs: Alexander Gayer, der Trainer	90

3. Intermezzo mit und gegen Dürkopp (1897 – 1899) 95

Der <i>Styria</i> -Streit oder: Wer baut das Original?	101
--	-----

4. Puchs zweiter Anlauf (1899 – 1914)	107
Skepsis gegenüber <i>Free Wheel</i>	114
Die Vollscheibe	117
Exkurs: <i>Puch</i>-Marsch – Zeitenwandel nach Noten	120
Die Motorisierung des Zweirades	122
Streik bei <i>Styria</i>	124
Neustart im Autobau, Ausflug in die Luftfahrt	125
Tod des Altmeisters – Rezeption seines Werkes	133
5. Im Dienste des österreichischen Militärs	136
Exkurs: Rund um die Welt	142
6. In und zwischen den großen Kriegen (1914 – 1945)	144
Mit Fahrradteilen aus der Krise	152
Das <i>Silberrad</i>	155
Kampf gegen die Fahrradsteuer	157
NS-Regime und Kriegszeit	162
Exkurs: Konfektionsräder	166
7. Alles für den Wiederaufbau (1945 – 1960)	171
Jubiläumsmodell <i>S 50</i>	173
<i>Waffenrad</i> -Comeback, <i>Jungmeister</i> -Premiere	177
Lehrwerkstätte	178
Sprung über den Großen Teich	179
„Spannerinnen“ – viel Fingerfertigkeit für wenig Geld	183
Fahrrad-Promotion in Zeiten der Motorisierung	184
Exkurs: Die Familie der „Puchianer“	188
8. Industrielle Fahrrad-Fertigung bis zum Verkauf der Zweirad-Sparte (1960 – 1987)	195
Arbeitswelt rund um „Udylite“ und „Yoder“	196
US-Trends von <i>Highriser</i> bis <i>Mini</i>	201

Entlassungswelle nach US-Storno	210
„Jedem sein Leichtlaufrad“	212
Letzter Höhepunkt 1980	216
Vom BMX zum MTB	218
Modellpolitik und „Verallradisierung“	222
Prototypen und Konzeptstudien	225
A) <i>Austro-Daimler</i> -Kunststoffstudie	225
B) Aluminium Zeitfahmaschine (Aerostudie)	228
C) <i>Concept 82</i>	230
D) <i>Karbon-Fiber</i>	232
Exkurs: Design von der Pike auf	234
Probleme der Globalisierung und „Zuckerfarben“	239
„Ausphasen“ des Zweirades	240
Der Mythos lebt	250

9. Die Rennräder von *Steyr-Daimler-Puch* 254

Der <i>Bergmeister</i> als Namensgeber	254
<i>Free Spirit</i> für die USA	256
<i>Cavette</i> , <i>Brigadier</i> und <i>Royal Force</i>	259
Ganz oben: das <i>Ultima</i>	263
Auf dem Podest: <i>Superleicht</i> und <i>Replica</i>	270
L' Aristocrate: <i>Vent Noir</i>	271
Gehobene Mittelklasse: <i>Force XII</i> , <i>Competition</i>	272
Die <i>Mistral</i> -Serie	274
<i>Manager</i> fürs Prestige	276
Sondermodelle	277
<i>Puch</i> -Rennräder aus Italien	281

10. Sporterfolge 282

Stadtrivale <i>Junior</i> als Herausforderer	282
Hochzeit des Saalsports	285
Unter dem <i>Austro-Daimler</i> -Banner	288
Profi-Teams	290
Exkurs: Die „Fab Four“ von <i>Puch</i>	292

English Summary 297

1. Beginnings of Bicycle Manufacturing in Austria and Styria (1885 – 1889)	297
2. Johann Puch – Machine Fitter’s Apprentice to Bicycle Industry Pioneer (1889 – 1897)	297
3. Intermezzo with and against Dürkopp (1897 – 1899)	299
4. Puch Strikes Back (1899 – 1914)	300
5. Austro-Hungarian Military Cycling up to 1918	302
6. Troubled Times and Another War, 1918 – 1945	304
7. Post-War: Rebuilding	306
8. Industrial Bicycle Production – Last Decades (1960 – 1987)	307
9. Postwar Racing Bikes	309
10. Racing Successes	311

Anhang 313

Katalog 1894	314
Katalog 1901	325
Katalog 1930	347
PUCH-Modell-Liste	354
Rahmennummernliste	364
Bildmarkenregister	370
Wortmarkenregister	374
Fahrrad-Patente	376
Literatur und Quellen	378
Abbildungsnachweise und Fotocredits	386
Danksagung	388
Museen und Sammlungen	389
Nachwort von Walter Ulreich	390
Index	391