

Industriegeschichte der Stadt Steyr

Facharbeit aus Geschichte

Verfasser: Benedikt Schnabl



**HTL Steyr, Abteilung für Elektronik, Ausbildungsschwerpunkt: Techn. Informatik,
Klasse: 5AHE, Oktober 2004**

Vorwort

Aus einem Geschichtsbuch: 1) „Die Stadt Steyr samt ihren Vorstädten liegt unter dem 31°4'45'' östlicher Länge und 48°4'45'' nördlicher Breite im Traunkreise, in einem tiefen und romantischen Tale, am Fuße der Berge, welche die letzte Abdachung der hohen Alpen ausmachen, die von Osten nach Westen und Süden eine lange Kette von Gebirgen in abwechselnden, erhabenen Gestalten darstellen. Aber die Stadt im engeren Sinne mit dem gleichnamigen fürstlich-lambergischen Schlosse, dem einstigen Sitze der Ottokare, ist auf einer Halbinsel erbaut, welche die beiden Flüsse Enns und Steyr bilden, die sich hier vereinigen“. Meiner Meinung nach gibt es keine schönere und zutreffendere Beschreibung dieser Stadt.



2)Bildquelle:
www.mader.at

Am Ende der 4. Klasse erhielten wir von unserem Geschichteprofessor Mag. Karl Muckenhuber den Auftrag, bis Herbst 2004 eine Facharbeit zu schreiben. Nach einiger Zeit des Überlegens entschloss ich mich, meine Heimatstadt in den Mittelpunkt meiner Facharbeit in Geschichte zu stellen. Da mich die Geschichte dieser Stadt, besonders in der Zeit um Josef Werndl, schon immer faszinierte, entschied ich mich für das Thema „Industriegeschichte der Stadt Steyr“. Es sollte meine erste Facharbeit werden. Am Anfang war ich mir nicht ganz sicher, was auf mich zukommen würde aber während und nach der Literatursuche machte es mir auch Spass. Ich möchte noch anmerken, dass diese Facharbeit keines Wegs vollständig das Thema umfasst, sie sollte in erster Linie dem Leser einen, zum Teil einigermaßen detaillierten, Überblick verschaffen.

1) Aus Pritz, Franz X.: Geschichte der Stadt Steyr, Ennsthaler, Steyr, 1965, S. 8.

Steyr- Ein Überblick



Bildquelle: www.upperaustralia.org

Die Gegend um Steyr war schon in frühester Zeit besiedelt. Der Name Steyr kommt aus dem keltischen Stiria. Er entstammt der keltischen Sprache (Stiria). Zum Schutz des Reiches ließen die Grafen von Wels Lambach die Styraburg erbauen. Die Styraburg war Schauplatz ritterlichen Lebens und der Künste.



Bildquelle: www.upperaustralia.org

Durch seine günstige Verkehrslage zum Erzberg und zur Donau wurde Steyr schon bald zu einem Hauptplatz des Schmiedehandwerks und ein wichtiger Umschlagplatz des Eisenhandels. Im 13. Jahrhundert gingen von hier Eisenwaren bis an die Ostsee und in den Orient. Berühmt waren vor allem die Steyrer Messerer. Es wurden aber auch Rüstungen, Schwerter und Lanzen erzeugt. Unter den Habsburgern wurde Steyr 1254, von dem Erzberg, getrennt und zum Lande ob der Enns geschlagen. Am 23. August 1287 bestätigte Herzog Albrecht I der Stadt die alten Rechte im Handel und in der Verarbeitung des Eisens. In diesem "Großen Privileg" wurde den Steyrer Bürgern unter andern das Stapelrecht für Holz und Eisen gewährt. Drei Tage lang mussten diese Rohstoffe den Steyrer Bürgern zu einem bevorzugten Preis angeboten werden, ehe sie ihren Weg zur Donau fortsetzen durften. Das machte Stadt und Bürger reich. Steyr trieb Handel mit Deutschland und Italien. Viele Handwerker kamen nach Steyr. Vor allem die Zunft der Messerer und Klingenschmiede waren hier vertreten.



Bildquelle: www.upperaustria.org

Steyr war damals neben Wien die wohlhabendste und vornehmste Stadt Österreichs. Doch in den Wirren der Zeit verlor der Handel mit Eisen immer mehr an Bedeutung und die einst so wohlhabende Stadt Steyr wurde immer ärmer. Da Steyr aber sehr günstig an den Flüssen Enns und Steyr liegt begannen im Mittelalter bürgerliche Meister mit der Erzeugung von Säbeln und Gewehren. 1830 gründete Leopold Werndl einen Betrieb in dem er mit 450 Arbeitern Gewehre erzeugte. Sein Sohn baute die Firma zu einer der größten Waffenfabriken der Welt aus.



Bildquelle: www.upperaustria.org

Josef Werndl errichtete im Wehrgraben Arbeitersiedlungen und war auch ein Gönner der Stadt. Aus Werndl's Österreichischer Waffenfabriksgesellschaft AG entstand 1935 die Steyr-Daimler-Puch AG. Schon ab 1920 wurden in Steyr PKW's gebaut und nach dem zweiten Weltkrieg begann die Produktion von LKW's und Traktoren. Heute ist Steyr eine moderne Stadt mit einem wunderschönen Stadtplatz und schönen alten Bürgerhäusern. Steyr hat ungefähr 40 000 Einwohner. Es ist ein bekannter Wirtschaftsstandort mit vielen modernen Unternehmen wie z.B. BMW Motoren GmbH, MAN Steyr AG, SKF Österreich AG uvm.

Waffenkönig Josef Werndl



2)

Josef Werndl wurde am 26. Februar 1831 im Haus Wieserfeldplatz 37 geboren. Sein Vater Leopold Werndl betrieb zu dieser Zeit schon eine Fabrik in Letten an der Steyr. Sie konnte für damalige Verhältnisse schon mit 450 Beschäftigten eine beachtliche Größe aufweisen. Josef war das zweitälteste Kind der Familie. Nach dem 6-jährigen Besuch der Normalschule schickte ihn sein Vater nach Wien in die Gewehrfabrik Fruhwirth, um dort das Büchsenmacherhandwerk zu erlernen. Nach dem vorzeitig abgebrochenen, von seinem Vater auch ungewollten freiwilligen Militärdienst in Wien wieder nach Steyr zurückgekehrt, erlernte er die Feilenhauerei und gründet kurze Zeit später eine eigene Polier- und Schleiferwerkstätte im Wehrgraben. 1853 heiratete er seine Braut Karoline Heindl. Im Jahre 1855 starb Leopold Werndl an Cholera. Gemeinsam mit seiner Mutter Josepha übernimmt er die Leitung der Fabrik. Gemeinsam führen sie bis 1862 die väterliche Fabrik. Ab 1862 übernimmt sie Josef alleine. 1867 vereinigt er sich mit seinen Brüdern Franz und Ludwig Werndl zur Firma J.F. Werndl & Comp., die er 1869 in die Österreichische Waffenfabriks-AG umwandelte. Er blieb deren Generaldirektor bis zu seinem Tod am 29. April 1889.

2) Foto aus dem Internet: <http://members.chello.at/t.winkelbauer/images/J.Werndl.jpg>, Stand: Oktober 2004

Die wirtschaftliche Entwicklung bis ins 19. Jh.

Die Kelten begannen als erste (ca. 600 v. Chr.) mit dem Abbau des Eisens am heutigen Erzberg (Steiermark), von deren Sprache auch der Name der Stadt und des gleichnamigen Flusses Steyr (ursprüngl. Stiria) stammt. Die Römer setzten den Abbau fort und transportierten das Eisen über die Eisenstraße nach Lauriacum (heutiges Enns), wo es in der Waffenproduktion weiterverarbeitet wurde. Ab diesem Zeitpunkt war Steyr beim Transport wirtschaftlicher Güter von Bedeutung. Nach langer Herrschaft der Bayernherzöge über Steyr traten 1055 die aus dem Chiemgau stammenden Otakare, deren Erbe an. Sie hatten sich mit geschickter Heiratspolitik große Besitzungen in der Steiermark zu Eigen gemacht, darunter auch den Erzberg, dessen Abbau von den Otakaren intensiv gefördert wurde.

Steyr wurde zum Handels- und Verarbeitungszentrum des in „Innerberg“, dem heutigen Eisenerz geförderten Eisens („Innerberger Eisen“) und gewann unter der Residenz der Otakaren weiter an wirtschaftlicher und kultureller Bedeutung. Unter den Babenbergern erfolgte der Aufstieg der Stadt zur Eisenmetropole nördlich der Alpen. Handwerker, vor allem Waffen- und Rüstungsschmiede, hatten am Fuße der Burg Schutz und Lebensraum gefunden. Die 1287 durch Herzog Albrecht I eingeräumten Vorrechte im Eisenhandel machte die Stadt und ihre Bürger reich, Handelsbeziehungen mit Deutschland und Osteuropa, sowie Venedig sind seit 1190 belegt.

Das rasche Aufblühen der Stadt im 14. Jahrhundert förderte den Zuzug von Handwerkern. Neben Harnischmachern und Klingenschmieden waren es vor allem Messerer. Mitte des 15. Jahrhunderts erreichte die Stadt ihren wirtschaftlichen Höhepunkt. Steyr war damals neben Wien eine der wohlhabendsten und vornehmsten Städte Österreichs!

Im 15. Jahrhundert begannen sich die ersten Anzeichen für den Niedergang des Eisenwesens bemerkbar zu machen. Der Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges, Gegenreformation und der große oberösterreichische Bauernkrieg führten zum wirtschaftlichen Niedergang der Stadt. 1620 warteten 300.000 Zentner Stahl in Steyr auf ihre Abnehmer. Um das daniederliegende Eisenwesen zu beleben, kam es 1625 zur Gründung der „Innerberger Hauptgewerkschaft“. Mit dem Barock erlebte die Stadt nach der Türkengefahr ein neues Aufblühen. Der Großhandel mit dem Eisen war zwar versiegt, die Verarbeitung des steirischen Eisens währte aber fort. Durch die Umwandlung von bestehenden Handwerksbetrieben und die Gründung neuer Werkstätten wurde der Grundstein für die spätere Industrialisierung der Stadt gelegt.

Die wirtschaftliche Entwicklung bis ins Jahr 1945

Die Steyr Werke

Das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Umfeld wurde durch die Steyr Werke entscheidend beeinflusst. Es wurden Arbeitsplätze geschaffen und somit der Wirtschaftsstandort Steyr bis heute gesichert.

Nach überaus erfolgreichen Jahren gingen die Aufträge zu Beginn des 20. Jahrhunderts aufgrund der europaweiten Konjunkturschwäche immer weiter zurück, immer weniger Gewehre und Pistolen wurden erzeugt. So kam es, dass 1906 nur mehr 1400 Arbeiter hier beschäftigt waren. Durch geschickte Investitionen wie das neue Elektrizitätswerk Zwischenbrücken versuchte man, den Betrieb wieder auf Erfolgskurs zu bringen. Auch in den darauf folgenden Jahren konnte die Produktion nicht bahnbrechend erhöht werden, im Gegenteil, 1911 war der Standort Steyr ernsthaft in Gefahr, auch eine Verlagerung der Produktionsstätten war nicht ausgeschlossen.

1913 konnte der Pachtvertrag des Grundes, auf dem die gesamte Anlage stand, um weitere 100 Jahre zu den selben Bedingungen verlängert werden. Noch 1913 konnte die Produktion durch einen Waffen- und Ersatzteilgroßauftrag aus der Türkei angekurbelt werden, der den Fortbestand des Werkes sicherte.

Der Ausbruch des 1. Weltkrieges stiegen die Werke zum Hauptlieferanten des Kaiserlich – Königlichen Heeres auf. 1913 bis 1914 wurden die Werkshallen neu errichtet und ausgebaut, die Waffenproduktion stetig erhöht, die Belegschaft auf ca. 14000 Arbeiter erweitert und der Gewinn laut folgender Tabelle gesteigert:

Jahr	Gewinn (in Kronen)
1914	3 104 891 K
1915	6 747 331 K
1916	17 713 013 K
1917	18 345 188 K

Tabelle 1: Quelle:

Von der Waffenfabrik zur Automobilfabrik

Das Management stellte sich schon früh auf das Ende des Krieges ein und beschloss 1916 nach Kriegsende auf die Produktion von Automobilen umzurüsten. 1916 wurden die Bauarbeiten für eine neue Werkshalle (die größte, des damaligen Betriebes) für die zukünftige Automobilerzeugung begonnen. Anfang des Jahres 1919 waren alle Vorarbeiten für die Automobilerzeugung abgeschlossen und man konnte mit der Fertigung beginnen.

Als zu Beginn des Jahres 1920 mit der Auslieferung begonnen werden konnte ahnte man noch nichts von den kommenden Schwierigkeiten. Die folgenden Jahre waren von enormen Absatzkrisen und Verkaufsschwüngen gekennzeichnet. Der Steyr-Wagen konnte schon nach kurzer Zeit preislich nicht mehr mit der übermächtigen Konkurrenz aus dem Ausland, vor allem aus Deutschland, mithalten. Um einer sich anbahnenden Krise entgegenzusteuern, beschloss man noch im selben Jahr, also 1920, auch die Produktion von Kugellagern in die Wege zu leiten. Und obwohl der Kugellagermarkt damals florierte, konnte auch mit diesem Schritt nicht verhindert werden, in die „roten Zahlen“ zu schlittern. Der Betrieb konnte sich mit gewinnbringendem Aktienhandel über Wasser halten und so den Fortbestand des Werkes sichern. Auch die ständig wachsende Inflation in Österreich machte den Steyr Werken zu schaffen. 3) „Belief sich der aufgestempelte Aktienwert des gesamten Unternehmens während der Jahre des I. Weltkrieges noch auf 15 000 000 K, so hätte man 1923 für dieselbe Aktienmenge astronomische 5 040.000.000 K bezahlen müssen.“

Die folgenden Jahre waren auch keine Erfolgjahre, keine erhofften Großaufträge trafen ein, so waren auch zu dieser Zeit Maßnahmen zur Sanierung der Steyr Werke notwendig. 1934 ging die schon 4 Jahre zuvor geplante Fusion mit den Austro – Daimler – Puch AG in Wr. Neustadt von statten und verlegte diese nach Steyr. Auch die Anstellung eines der wohl berühmtesten Autokonstruktoren, Ferdinand Porsche konnte 1929 nur einen kurzen Aufschwung einleiten, da er nach nur 1 Jahr die Werke verließ.

4) „Die Arbeit des von dieser Zeit an zuständigen Chefkonstruktors für Automobilbau, Ing. Karl Jentschke bewirkte einen leichten Aufschwung. Jentschke entwarf unter anderem den „Stromlinienwagen 100“, ein überaus erfolgreiches Modell. Nach 1934 trat die langsame Regeneration von der Weltwirtschaftskrise ein und die Steyr Werke konnten allmählich wieder mehr und mehr Arbeiter beschäftigen.“ 1937 stellen die Steyr Werke ihre neuesten Modelle auf der internationalen Automobil- und Motorradausstellung in Berlin vor. Auch Adolf Hitler besuchte diese Messe und zeigte besonderes Interesse an den Typen 50 und 70, die als Volkswagen konzipiert worden waren.

3), 4) DDr Manfred Brandl, Neue Geschichte von Steyr



Steyr 70 Prototyp

Bildquelle: www.zuckerfabrik24.de

Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich gingen der Großteil der Aktien an die „Reichswerke AG für Erzbergbau und Eisenwerke Hermann Göring“ über.

Die Reithoffer Werke

Auch die Reithoffer Werke sind im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Steyr besonders erwähnenswert, beschäftigten sie doch lange Zeit mehr als tausend Arbeiter.

1832 begann Josef Reithoffer mit der Erzeugung von Gummiwaren in Wien. Einige Jahre später wurde in Steyr ein ursprünglich als Zweigstelle gedachtes Werk errichtet. Schließlich wurde aus der Zweigstelle der Hauptsitz und die Produktionsstätten in Wien wurden aufgegeben. Das Werk wurde stetig erweitert und erreichte mit dem Ausbau 1897/1898 seinen Höchststand.

Wie den meisten Unternehmen verhalf der 1. Weltkrieg zu einem wirtschaftlichen Aufschwung. Gummiwaren wie Reifen, Kabel, Isoliermaterial und weitere Dinge wurden mehr gebraucht als je zuvor. Jedoch konnte man den Betrieb wie bei vielen anderen der finanzielle Einbruch in der Nachkriegszeit, aus dem sich die Reithoffer Werke nicht mehr erholen sollten. Nach erfolglosen Versuchen in den Nachkriegsjahren, die Produktion wieder anzukurbeln und somit ein Weiterbestehen zu ermöglichen, wurde der Betrieb 1933 geschlossen.

Die Hack Werke

Die Hack Werke stellten ebenso wie die Steyr Werke und die Reithoffer Werke einen bedeutenden Betrieb der Industriegeschichte in Steyr dar, so prägten sie vor allem aufgrund des langen Bestehens die Stadt. So wie für eisenverarbeitende Betriebe typisch, siedelten sich die Hack Werke auch im Wehrgraben an.

Josef Hack eröffnete nach einer Ausbildung in anderen Messerbetrieben zusammen mit seinem Bruder Johann Hack 1875 eine Klingenschmiede. Aufgrund steigender Nachfragen, konnte man den Betrieb bis 1900 immer wieder ausbauen und beschäftigte in diesem Jahr ca. 25 Arbeiter. Am 25 Oktober 1906 starb Josef Hack, doch die Werke wurden von seiner Frau Josefa erfolgreich weitergeführt. Der wirtschaftliche Aufstieg wurde dann aber durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges beendet.

Nach Kriegsende konnte die Produktion wieder aufgenommen werden und man spezialisierte sich auf hochwertige Messer, also Luxuswaren. Die Nachfrage nach Luxuswaren stieg vor allem im Ausland rasch an, und man konnte hauptsächlich durch Exporte die Krisenjahre überwinden. 1921 wurde die Werkzeugfabrik „Heiler“ übernommen und so gingen weitere Häuser in der Fabrikstraße und der Badgasse in den Besitz der Familie Hack über. Weiter wurden 1921 die Hack werke in eine Ges.m.b.H umgewandelt.

5) „Durch fortschrittliche Technik konnte man manch anderen Messererzeugern einen Schritt voraus sein und produzierte 1923 die ersten rostfreien Klingen Österreichs. Durch fortwährende Aufträge aus dem Ausland konnte der Betrieb auf Erfolgskurs gehalten werden und man stieg zu einem der bedeutendsten Produzenten dieser Branche auf. Aufgrund der günstigen Auftragslage beschäftigte man im Jahr 1938 etwa 180 Arbeiter. Während des 2. Weltkrieges wurden unter anderem mit Hilfe von Zwangsarbeitern Kriegsgüter erzeugt.“

5) DDr Manfred Brandl, Neue Geschichte von Steyr

Die Nachkriegsproduktion der Steyr Werke

Schon 1964 verließen die ersten serienmäßig erzeugten Lastkraftwagen das Werk in Steyr, allerdings noch mit einem Benzinmotor ausgestattet, der noch auf einer Kriegszeitentwicklung basierte. Gleichzeitig liefen Entwicklungen für den ersten Dieselmotor, der schließlich 1947 im ersten Traktor zum Einsatz kam. Im Jahre 1948 wurde der Benzinmotor durch einen 4-Zylinder Dieselmotor ersetzt. Aus diesen Modellen wurde schließlich das Baukasten-System entwickelt, das es gestattete, eine weit gespannte Modellpalette zu führen und die Einzelteile aber trotzdem in rationeller Großserienfertigung herzustellen. Die Modellpalette wurde stetig erweitert, so wurde auch der Omnibus, natürlich mit Dieselmotor, gebaut.

Zwischen 1947 und 1963 wurden in Steyr mehr als 40.000 Diesel - LKW der verschiedensten Baureihen und Ausführungen gebaut. (Pritschenwagen, Kipper, Großraum – LKW, sowie einige Allrad – Versionen.

Ein wesentlicher Produktionszweig in Steyr wurde die Traktorenfertigung. Nahezu 50.000 Zweizylinder – Traktoren der Baureihe 180/182 wurden von 1947 bis 1963 hergestellt. Ab 1963 wurden diese Typen durch modernere Baureihen (188, 190, 288) ersetzt.

Heute heißen die Steyr Werke MAN Steyr AG und sind ein Mitglied MAN Nutzfahrzeuge AG. Es werden ein Großteil der MAN-Fahrerhäuser entwickelt und montiert.



6) Nach Kriegsende Gebauter LKW Mod. 380

6) Bildquelle: www.zuckerfabrik24.de



7) Steyr-Diesel-Omnibus Typ 380a, 90PS, 4 Zyl., Baujahr 1949

Die Wälzlagerproduktion in Steyr – SKF Österreich AG

Diese 1920 erbaute Werk ist fast so alt wie die Automobilfabrik und war anfänglich nur als Produktionsstätte kleineren Ausmaßes für Eigenbedarf der Werke in Steyr und Graz gedacht. In den Jahren 1939 bis 1941 wurde dann ein neues Werk für die Fabrikation von 12 Millionen Lagern pro Jahr errichtet. Durch die Kriegereignisse fast zu 70% zerstört und nach dem Krieg durch Demontagen restlos ausgeräumt, konnte dieses Werk von 1946 an, nachdem on der Besatzungsmacht die Genehmigung für die Produktion von Wälzlagern erteilt worden war, bis zum Jahre 1950 wieder aufgebaut werden.

Nur in einer Hinsicht stand das Wälzlagerwerk vor einer günstigeren Situation als die anderen Werke in Steyr: Hier konnte die Produktion in ihren Grundzügen beibehalten werden. Seit 1988 gehört das Wälzlagerwerk zum Weltmarktführer in der Wälzlagerproduktion, zur SKF Gruppe und kann den österreichischen Markt fast vollständig befriedigen und größte Teile der Produktion exportieren.

7) Bildquelle: www.zuckerfabrik24.de

8) Chronik der Wälzlagerproduktion

1907: Beginn der „SKF Zeitrechnung“

1917: SKF ist in Österreich mit einer Verkaufsgesellschaft vertreten

1922: In Steyr werden Wälzlager für die eigene Fahrzeugproduktion hergestellt

1930: Ab den 30er Jahren Wälzlagerexport aus Steyr

1939 bis 1941: Baubeginn einer zukunftsweisenden Fabrik am heutigen Standort

1945: Teilweise Zerstörung wichtiger Produktionsanlagen zu Kriegsende

1947: Beginn der Wälzlagererzeugung in der wieder aufgebauten Fabrik

1987: Gründung der STEYR Wälzlager GesmbH

1988: Übernahme durch SKF

1989 bis 1992: Umstrukturierung der Fertigung Eingliederung in das weltweite SKF Produktions- und Liefersystem

1993: QTC Quality Technology Centre wird Messtechnik-Entwicklungszentrum für die gesamte SKF Gruppe. „Machinery Specials“ ist verantwortlich für den weltweiten Speziallager-Markt

1994 bis 1995: Entwicklung, Fertigung und Marketing für die Bereiche Schrägkugellager, Axial-Kugellager und Speziallager

1997: Das ISC Industrial Services Centre wird in Steyr eingerichtet

2001: Verantwortung für Hochgenauigkeits-Stützlager für Gewindespindeln

2002: Verantwortung für Hybridlager – Lager mit keramischen Wälzkörpern sowie Coatings, z.B. NoWear®



Waffen, Waffen, Waffen!

Alltag

Das Leben der Steyrerinnen und Steyrer wird durch diese „traditionelle“ Industrie heute noch immer stark geprägt. Wir bemerken die unzähligen alten Steyrwerke-Logos, die Zielscheiben darstellen, auf den alten Arbeiterhäusern nicht mehr. Die Schwimmschule, die von Josef Werndl für seinen ArbeiterInnen erbaut wurde, ist im Sommer ein beliebter Treffpunkt um sich zu erfrischen. Und auch das heutige Jugendzentrum Röda im Wehrgraben war früher einmal eine Feuerwehrstation, um die Waffenfabriken vor Brand zu schützen. Die Geschichte begleitet uns direkt bis in die Gegenwart.

Es ist eine Geschichte mit der in Steyr aber vielleicht nicht bewusst umgegangen wird. In der Volksschule wird gelehrt, wie vorbildlich Werndl seine MitarbeiterInnen und die Bevölkerung versorgt hat. Das es eine „Ehre“ und somit ein Ansehen war, für ihn und für das „Vaterland“, Waffen zu produzieren. Freilich, er baute ein öffentliches Bad, die Schwimmschule – heute das älteste Freibad Europas, die erste elektrische Straßenbeleuchtung in Europa oder schuf die Anfänge einer ersten privaten Altersvorsorge. Er war ein herausragender und berechnender Geschäftsmann, wie es selten welche gab und wahrscheinlich geben wird. Schließlich war Werndl zu seiner Zeit einer der Marktführer in der europäischen Waffenproduktion. Werndl führte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Handwerkerstadt Steyr aus einer tiefen Krise, zu einer der hochindustrialisiertesten Städte Europas.

Steyr-AUG (auch bekannt als STG77 beim österreichischen BH)

In aller Welt bekannt - bis zu Hollywoodfilmen der Gegenwart: „Das ist eine Steyr AUG. Ist sauteuer. Kommt aus Österreich!“, sagt Samuel L. Jackson als illegaler Waffenhändler im Film „Jackie Brown. Oder: „Eine vollautomatische Waffe von Steyr-Mannlicher“ - für viele Soldaten, Sicherheitsdienste und Computerspieler dieser Welt ein „Werkzeug“, das sie täglich gebrauchen. „Mannlicher“ ist heute ein eigenständig arbeitender Traditionsbetrieb aus Steyr. Er ist heute, neben der Militärfahrzeugproduktion von Magna, der letzte, aber sehr aktive Rest eines in die ganzen Welt exportierenden Waffenimperiums.

Verdrängung:

Worüber nicht gesprochen wird, wie viele Menschen durch die Waffen in den kriegerischen Auseinandersetzungen des 19. Jh. und im ersten Weltkrieg, getötet wurden. Und nicht nur in den Kriegen des österreichischen Heeres. Der zweite Weltkrieg noch gar nicht erwähnt. Faktum ist: Diese Stadt hat immer schon eine Rolle im kriegerischen Treiben dieser Welt gespielt.

Man sollte nicht den Fehler zu machen, verständnislos mit dem Finger auf andere, z.B. „demokratische“ Regierungen und ihre Kriege oder Regime, die ihre Ideologien mit Waffengewalt durchsetzen, zu zeigen. Vielleicht kommen genau dort Waffen aus Steyr zum Einsatz, mit denen SoldatInnen und unschuldige ZivilistInnen bedroht oder getötet werden. Man sollte auch diesen Gedanken im Hinterkopf zu bewahren.

Aber: Dass jemand Waffen produziert (bzw. produzieren lässt) bedeutet nicht, dass er ein schlechter Mensch sein muss. Es wird wohl keinen Steyrer geben, der sagen wird: „Josef Werndl war ein schlechter Mensch!“ Tatsache ist aber, dass Werndl den Steyrern einen Lebensstandard bot, den sie sonst nicht gehabt hätten. Steyr würde es in der heutigen Form natürlich auch nicht geben. Oder: „Wenn´s er nicht getan hätte, dann hätte es wahrscheinlich ein anderer getan, naja...“. So jemand dürfte auch nichts von Herstellern wie Puma, Adidas, Nike, ... kaufen, da Kinder und andere Bürger in der dritten Welt wirklich ausgenommen werden - ohne Schwimmbad, Wohnungen und Straßenbeleuchtung.

Josef Werndl, der Pionier von Steyr!

9) Der "Schlosser von Steyr" begründete mit seinem Lebenswerk die Steyrer Industrie, und sicherte damit den Broterwerb für zahlreiche Arbeitskräfte. Nach seinem Tod setzten ihm die dankbaren Steyrer Bürger ein Denkmal. Das Werk von Viktor Tilgner steht auf der Promenade in Steyr.



Wohnbauten für die Arbeiter

Der steigende Arbeitskräftebedarf für die Waffenfabrik in der 2. Hälfte des 19. Jh. brachte eine akute Wohnungsnot. Josef Werndl ließ deshalb 1870 vom Baumeister Franz Abeshuber mehrere zweigeschossige Häuserreihen in geschlossener Bauweise in der Wehrgrabengasse und auf der Insel Eysnfeld erbauen. Hinter den Häusern befand sich ein 20 Meter breiter Gartenstreifen. Mit nur 4 Wohnungen je Haus besaßen die Häuser für damalige Verhältnisse eine relativ große Wohneinheiten („Zimmer, Küche, Kabinett“) mit 45 – 50 Quadratmetern. Eine Häuserreihe in der Wehrgrabengasse wurde 1978 abgerissen und unter der Planung von Dipl. Ing. Eberhard Neudeck wurden dort bis Ende 1980 drei vierstöckige Wohnhäuser (heute Wehrgrabengasse 63 - 67) mit 40 Pensionisten-Kleinwohnungen und 24 Dreiraumwohnungen gebaut. Zur gleichen Zeit ließ Josef Werndl die „Wasservilla“ (heute Wehrgrabengasse 24) als sein Wohnhaus erbauen. Sie war ursprünglich von einem Wassergraben und Fischteichen umgeben. Im angrenzenden Park befand sich ein Tiergarten mit prächtigem Wild, exotischen Tieren und fremdländischen Pflanzen.

Die Schwimmschule

10) Schon 1863 hatte Josef Werndl für seine Arbeiter an der Direktionsstraße eine Schwimmschule gebaut, die aufgelöst wurde, weil 1873 dort ein Fabriksgebäude gebaut wurde. 1874 schuf Werndl als Ersatz eine neue Badeanstalt, wozu der Zimmermeister und späterer Maschinenfabrikant Josef Huber den Plan lieferte. Die ursprünglich U-förmige Anlage, von der nur noch das Becken vorhanden ist, bestand aus einem Eingangspavillon, einem Restaurantgebäude und einem langgestreckten Kabinentrakt mit einem in der Mitte liegenden „Salon“. Der Holzfachwerkbau mit Ziegelausmauerung war in seiner architektonischen Gestaltung ein Mittelding zwischen Kur- und Industriebau. Die Anstalt war sowohl dem Schwimm- als auch dem Eislaufsport gewidmet. Schwimmsaison war damals von April bis inklusive September, Eislaufsaison von Oktober bis inklusive März. Im Mai 1950 wurde die Schwimmschule durch die Steyr-Daimler-Puch AG wiedereröffnet, nachdem die eingebrochene Mauer entlang der Steyr erneuert, das Kinderplanschbecken mit Filteranlagen ausgestattet und die Schwimmbecken völlig neu angelegt worden waren. 1961 wurde das Bad nach einer Planung von Architekt Helmut Reitter modernisiert. Dabei verschwand das Eingangsgebäude an der Schwimmschulstraße. Zur Zeit ist eine Renovierung des ältesten Freibades Europas nach altem Vorbild in Planung. Baubeginn soll im nächsten Jahr sein.

10) Zusammenfassung aus: Stögmüller, Hans: Wehrgraben, Ennsthaler, Steyr, 1992, S. 164/65

Das Steyr Waffenrad

Was ist ein Waffenrad? 11)

In Österreich wird im allgemeinen als Waffenrad ein Fahrrad bezeichnet, das alt, schwarz und schwer ist. Obwohl im benachbarten Ausland werden sie noch heute produziert. Deshalb muss so ein Rad nicht notwendigerweise alt sein. Waffenräder zählen heute zu sehr beliebten Sammlerstücken, nicht nur in Österreich.



Woher kommt der Name Waffenrad?

Diese Sorte von Rädern wurde weder fürs Bundesheer, noch für Waffennarren entwickelt. Um die Leistungsfähigkeit möglichst hoch und auch in Krisenjahren mit schlechter Auftragslage das Potential der Werke der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft ausnutzen zu können und so einen einigermaßen konstanten Beschäftigtenstand zu gewährleisten, fasste der Verwaltungsrat 1884 den Beschluss, die Produktion von Fahrrädern und Fahrradketten aufzunehmen.

Das „unzerstörbare“ Fahrrad

Man wählte die Fahrraderzeugung schon aus dem Grund, weil die Einrichtungen der Waffenfabrik sich dafür am besten eigneten. Des weiteren war der allgemeine Gebrauch des Fahrrades als Fortbewegungsmittel zu dieser Zeit stark im Zunehmen. Die gute Ausstattung der Fabriken im maschinellen Bereich erlaubten es außerdem, praktisch alle Bestandteile eines Waffenrades auswechselbar herzustellen. So erreichte man eine wesentliche Verbesserung gegenüber anderen Fabrikaten. Der zweite Weltkrieg legte die Fertigung von Fahrrädern lahm, aber schon 1945, kurz nach Kriegsende, wurde wieder mit der Produktion begonnen, und ab 1952 trugen die Steyr Räder wieder den Namen „Waffenrad“. Geworben wurde nach wie vor mit der Robustheit der Produkte.

11) Bild aus dem Internet: http://www.upaway.at/upaway/waffenrad_3129069.htm, Stand: Oktober 2004

BMW in Steyr

Am 21. Juni 1979 nahm Bundeskanzler Dr. Bruno Kreisky den ersten Spatenstich zur Errichtung einer Entwicklungs- und Produktionsgesellschaft in Steyr - der heutigen BMW Motoren GmbH - vor. Sie ist mit der BMW Österreich Holding eine 100-prozentige Tochter der BMW AG. Heute produziert das größte Motorenwerk des BMW Konzerns jährlich rund 600.000 Benzin- und Dieselmotoren.

Daten und Fakten:

12)

	2002	2003
Umsatz in Mio. Euro	1.764	1.860
Produktion gesamt	561.000	597.000
Benzinmotoren	235.000	250.000
Dieselmotoren	326.000	347.000
Mitarbeiter	2.552	2.657
Gründung:	1979	
Produktionsbeginn:	1982	
Gesamtfläche:	rund 308.000 qm	
Invest:	rund 2,6 Mrd. Euro	
Forschung und Entwicklung:	Dieselmotoren für die BMW Group	
Produktionsprogramm:	6-Zylinder Benzinmotoren, 4- u. 6-Zylinder Dieselmotoren	
Exportanteil:	100%	

Das Werk beliefert nicht nur BMW sondern auch andere Autokonzerne wie Rover oder Opel. BMW setzt damit rund 1,8 Milliarden Euro um. Bis jetzt wurden bereits über eine Million Dieselmotoren in Steyr erzeugt. Die Investitionen von BMW betragen bisher über 1,9 Milliarden Euro. Insgesamt wurden bereits über fünf Millionen Motoren gebaut – davon ca. eine Million Dieselmotoren.

Von BMW gibt es zur Zeit vier verschiedene Motorengruppen. So

gibt es einen 6 Zylinder Benzinmotor (Arten: 2,0/2,2/2,5/3,0 Liter Hubraum), einen 4 Zylinder Benzinmotor (Arten: 1,6/1,9 Liter Hubraum), einen 6 Zylinder Dieselmotor (Arten: 2,5/3,0 Liter Hubraum) und einen 4 Zylinder Dieselmotor (2,0 Liter Hubraum). Im Werk werden Motorblöcke, Kurbelwellen, Pleuel, Nockenwellen und Ölwanen gefertigt und die Endmontage durchgeführt.



12) Tabelle 2 aus dem Internet: http://www.bmw-werk-steyr.at/deutsch/unternehmen/daten/index_daten.html
Stand: Oktober 2004

12) Ein Gedicht

über die Topographie der Stadt Steyr und ihrer nächsten Umgebungen

1.

Am Dreieck, von der blauen Enns gezogen,
Und von der Steyr grünen Wellenbande,
Im Tale tief, am laubgeschmückten Rande
Der Höh'n, die niederschau'n in engem Bogen,
So hab' ich ganz dein Bild in mich gezogen,
Ein herrlich Bild im schönen Vaterlande!
Oft schaut' ich dich in deinem Schmuckgewande,
Und höher fühlt' ich stets die Pulse wogen.
Wie, sich in deinem Eisental beegend,
Die beiden Bruderströme sich verbunden,
Um bald die Flut des Isters zu erstarren:
So hast du, ihres Ursprungs Länder segnend,
Die beiden Brudervölker auch umwunden,
Und siehst sie kräftig steh'n in ihren Marken!

2.

Du alter Fürstensitz der Ottokare,
Die einst geherrscht in Steyr's Felsengauen!
Der Fremdling mag auf dich mit Würde schauen,
Du steh'st erhöht am Vaterlands-Altare!
Hin über Meere trägt du deine Ware,
Auf deren Stahl die Völker dort vertrauen;
Die Hämmer tönen fort und scharfe Klauen,
Durch norisch Eisen gibst du Habsburgs Aare!
Die Räder rauschen und die Schläge dröhnen,
Und ob auch rußig Volk an deinen Essen
Dich ferne hält von geistig hohem Siege:
Du zählst doch mit Stolz zu deinen Söhnen
Des Witzes Meister! – Keiner mag vergessen:
In deinen Mauern stand Blumauer's Wiege!

Kaltenbrunner Karl

12)Kaltenbrunner, Karl: Topographie der Stadt Steyr und ihrer nächsten Umgebungen. In Pritz, Franz X.: Geschichte der Stadt Steyr, Ennsthaler, Steyr, 1965, S. 7.

Nachwort

Wenn man heute durch die Stadt geht - und es sind nicht wenige die das tun – bemerkt man, dass diese Stadt nicht nur Lebensraum und Standort großer Industriebetriebe ist, sondern auch zu einer Touristenattraktion geworden ist. man nimmt überall pulsierendes Leben wahr. Sogar ein Museum im Wehrgraben mit ungewöhnlichen Objekten wie Wasserrad, Dampfmaschine, Elektromotor wurde eingerichtet. Es bleibt zu hoffen, dass der ständige Ruf nach „Modernisierung“ und technologischem Fortschritt in allen Bereichen nicht dazu führt, dass viele alte Gebäude umgebaut, abgerissen oder verkauft werden. Ein Beispiel dafür ist das neue Gebäude der Fachhochschule im Wehrgraben, das meiner Meinung nach die Atmosphäre rund um das Museum Arbeitswelt völlig zerstört. Ich möchte, nicht nur mit dieser Fachbereicharbeit - einen Beitrag dazu leisten, dass auf solche Dinge mehr geachtet wird.

Benedikt Schnabl

Quellenverzeichnis

1. Stögmüller, Hans: Wehrgraben – Führer durch Geschichte und Arbeitswelt, Ennsthaler, Steyr, 1992
2. Rauscher, Karl-Heinz / Knogler, Franz: LKW aus Steyr, Weishaupt Verlag, 1999
3. Rauscher, Karl-Heinz / Knogler, Franz: Das Steyr-Baby und seine Verwandten, Weishaupt Verlag, 2002
4. Pritz, Franz X., Geschichte der Stadt Steyr, Ennsthaler, Steyr, 1965
5. Watzinger, Carl H. / Hubmann, Franz: Steyr – Porträt einer 1000jährigen Stadt, Molden Verlag, Wien, 1979
6. Speer, Hans: 100 Jahre Steyr-Daimler-Puch AG, Mally & Co., Wien, 1964
7. Brandl, Manfred: Neue Geschichte von Steyr. Vom Biedermeier bis Heute. Steyr, Ennsthaler, 1980
8. www.htl-steyr.ac.at [Oktober 2004]
9. www.zuckerfabrik24.de [Oktober 2004]
10. www.upperaustria.org [Oktober 2004]
11. www.bmw-werk-steyr.at [Oktober 2004]
12. www.skf.at [Oktober 2004]
13. www.man.at [Oktober 2004]
14. www.aieou.at [Oktober 2004]
15. www.steyr-mannlicher.com [Oktober 2004]