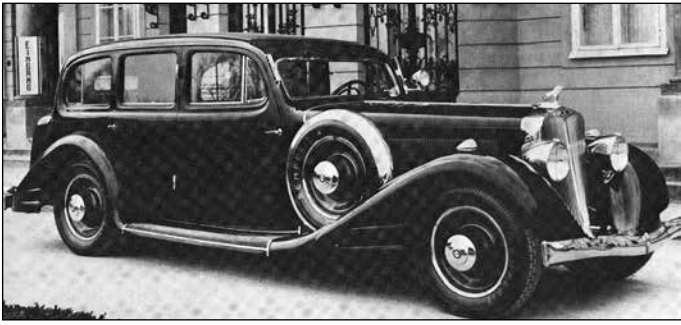


Die Automobilfabrik Gräf & Stift in Döbling

von Stefan Reitgruber



Ein Gustostückerl ist der SP 8 mit einem Sechs-Liter-Acht-Zylinder-Motor. Von diesem Modell wurden zwischen 1930 und 1936 nur 30 Exemplare produziert.

Ab 1904 erzeugte die Automobilfabrik Gräf&Stift in der Weinberggasse ihre Fahrzeuge. Sie bauten vor allem Personenautos für die gehobene Kundschaft. Hier, in der neubauten Fabrik gab es die Möglichkeit, die Produktion auf Nutzfahrzeuge auszuweiten. Die Busse, die 1907 in den Dolomiten auf der ersten eröffneten Postlinie fuhren, kamen aus unserem Bezirk und die Gemeinde Wien führte das staubfreie Müllsammelsystem mit den Müllfahrzeugen von Gräf&Stift ein. Der PKW-Bau reichte vom kleinen Vier-Zylinder-Stadtswagen bis zu großen Reiselimousinen mit Sechs- und Achtzylindermotoren. Alle Wiener Bürgermeister seit Karl Lueger fuhren Gräf&Stift und Künstler ließen sich gerne mit ihren Gräfs fotografieren. Leo Slezak bekennt sich in seinen Büchern immer als begeisterter „Gräf-Autler“ – wie man Automobilisten in Kurzform bezeichnete. Natürlich konnte man derart gehobene Autotechnik auch nur zu einem gehobenen Preis anbieten und dementsprechend klein war die PKW-Produktion. Sie trug nicht sehr viel zum wirtschaftlichen Bestand der Firma bei, im Gegenteil, sie wurde aus Traditionsgründen fortgeführt und durch den Nutzfahrzeugbau finanziell gestützt.

Gräf&Stift konnte Anfang der 1930er Jahre den in Wien-Liesing ansässigen Autohersteller Perl übernehmen und das Perl-Werk als Bus- und Karosseriewerk für die eigene Produktion umbauen. Im Döblinger Stammwerk waren die Direktion und der LKW-Bau untergebracht.

Während des zweiten Weltkrieges wurde hier der RSO – Raupenschlepper Ost zusammengebaut und in den Sievinger Steinbrüchen erprobt. Das

Döblinger Werk überstand den Weltkrieg fast unbeschadet – (leichter Treffer, keine Toten), obwohl dieses als vorrangiges Bombenziel eingestuft war. Die Rote Armee befreite nicht nur Wien von der Naziherrschaft, sondern auch Gräf&Stift von seinen Maschinen: 2 300 Werkzeugmaschinen wurden von den Russen abtransportiert. Die Wiederaufnahme der Fahrzeugproduktion in der ausgeräumten Fabrik war ungemein schwierig, jeder Auftrag, der ohne Maschinenpark zu bewerkstelligen war, wurde angenommen. Für die Gemeinde Wien zerlegte man zerstörte und beschädigte Straßenbahnen, die Teile wurden aufgearbeitet und daraus wieder benutzbare Straßenbahnen gemacht. Erst mit Geldmitteln aus dem Marshallplan konnten wieder Maschinen angeschafft und die Produktion von Nutzfahrzeugen aufgenommen werden. Gräf&Stift entwickelte den ersten luftgefederten Reisebus in Österreich und bot den Lastwagenkunden Maßanfertigungen für spezielle Bedürfnisse an.

Immer wieder wurden Aufträge in Millionenhöhe an Land gezogen, aber die Stückzahlen der erzeugten Autos konnte dennoch nicht gesteigert werden. 1971 kündigten die Banken die Kreditlinie und verlangten ein neues Firmenkonzept. Ing. Josef Gräf gelang der Zusammenschluss mit der Firma MAN. Diese fusionierte ihren österreichischen Tochterbetrieb ÖAF in Wien-Floridsdorf mit der Gräf&Stift AG zur ÖAF-Gräf&Stift AG und stellte selbst den potenten finanziellen Hintergrund. Allerdings bedeutete diese Fusion das Aus für das Döblinger Werk. In der neuen Firma wurden die LKWs in Floridsdorf und die Busse im Liesinger Werk gebaut. Die Werksanlagen in der Weinberggasse wurden verkauft, abgerissen und an deren Stelle eine Wohnanlage errichtet.

Bis heute gibt es hier noch kein Denkmal für die Automobilfabrik, abgesehen von dem Zwiebelturm in der Wohnanlage.