

Austro Daimler AG

Die Österreichische Daimler Motoren Gesellschaft – besser bekannt als Austro Daimler war einst Österreichs größte Automobilfabrik. Gegründet am 11. August 1899 von Eduard Fischer, Erbe der K. u.K Maschinenfabrik Gebrüder Fischer und dem Vertreter der deutschen Daimlerprodukte für Österreich, der Wiener Firma Bierenz und Hermann durch Hr. Eduard Bierenz. Dies geschah durch Beteiligung von zehn Commanditisten und Nutzung der bewährten Patente der Daimler Motoren Gesellschaft aus Cannstatt, sowie der Unterstützung durch die im Automobilbau erfahrene Firma.



"Österreichische Daimler Motoren Commanditgesellschaft Bierenz Fischer u.Co." Wien 1, Giselstraße 4, Capital 650.000 Kronen, Fabrikation in Wiener Neustadt, Pottendorfer Straße 26, so lautete der Eintrag im Gewerberegister.

Mit 70 bis 80 Mitarbeitern wurde eine Produktion von etwa 100 Wagen pro Jahr angestrebt.

Motor-Lastwagen, Motor-Geschäftswagen, Motor-Omnibusse, Schiffsmotoren, Motorboote und Luxus-Automobile – so umfangreich war das Angebot aus erster Stunde. Gottlieb Daimlers Sohn Paul war von Anbeginn für die Konstruktionsleitung vorgesehen, sein Wirken in Österreich begann erst mit Jahreswechsel 1901/02. Die junge Firma wurde zu diesem Anlass in "Österreichische Daimler Motoren Commanditgesellschaft" umgewandelt.

Seinem, „Paul Daimler Wagen“ war trotz innovativer Merkmale kein besonderer Erfolg gegönnt, der unter seiner Leitung geschaffene Panzerwagen war als wenig brauchbar vom Militär abgelehnt worden. Dem in zahlreichen Varianten und zumeist in Kleinstserien gebauten Wagen mangelte es an Rentabilität. Aus dieser Schaffensperiode ist die erfolgreiche Entwicklung des Allradantriebes für Lastwagen hervorzuheben. Das Kriegsministerium begann sich allmählich auch für Nutzfahrzeuge aus Wiener Neustadt zu interessieren.

1906 wurde die Firma in eine GmbH umgewandelt, Paul Daimler wechselte zurück nach Deutschland, an seine Stelle trat Ferdinand Porsche. Unter seiner Leitung erlangte die Firma weltweit beachtliche Rennerfolge, etwa die Prinz-Heinrich-Fahrt, die Alpenfahrt, um hier nur die bedeutendsten zu nennen. Herr "Mercedes", wie sich Emil Jellinek gerne selber nannte, war nach gewagten Spekulationen aus dem Verbund mit den Österreichischen Daimler Werken ausgeschieden.

1910 wurde die Firma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Der Betrieb expandierte, das Stammkapital der Firma betrug 4,4 Millionen Kronen. Grundstücksgröße: 150.000 m², Mitarbeiterstand: 700 Arbeiter und 80 Angestellte. Während des Krieges 1914-18 wurden gewaltige Konstruktionen vollbracht. Die allradgetriebenen Zugmaschinen, die Benzinelektrischen Schwerlasttrains, Flugmotoren mit bis zu 12 Zylindern und 400 PS wurden gebaut. Hier hatte das Werk die größte Ausdehnung und den höchsten Mitarbeiterstand (5.500).

Nach dem 1. Weltkrieg waren es die „Sascha“-Rennwagen, die die heimischen Erfolge einfuhren. Hätte der Aufsichtsrat sich nicht gegen Porsche und seine Kleinwagen entschieden, könnte es heute noch eine Automobilproduktion in Wiener Neustadt geben (Anmerkung des Autors). Castiglione war es, der 1923 mit Porsche brach, er zerwarf sich mit dem großartigen Konstrukteur (Porsche war 17 Jahren lang leitender Direktor).



Karl Rabe übernahm die frei gewordene Stelle und lieferte gekonnt sportliche und hochwertige Konstruktionen für die Autoindustrie des durch Kriegsverlust geschrumpften und durch Inflation geschüttelten Österreich. Auch hier waren es die

Rennerfolge, die die internationale Kundschaft aufhorchen ließ, Sportwagen wie der ADM waren es, die eine gute Basis schufen und damit den Weiterbestand der Firma sicherten.



1928 suchte man durch Fusion mit der Oeffag (Österreichische Flugzeug-Fabriks AG) und den Puchwerken Graz Synergien zu erreichen. Der großartige Werksfahrer Hans Stuck war es, der als „Bergmeister“ Geschichte schrieb.

1930 wurde ein noch luxuriöserer Wagen, der Reihenachtzylinder ADR8, gekonnt am Markt vorbeiproduziert.

Resultierend aus den zahlreichen Rennerfolgen wurde vom ADR ein Supersportwagen unter den Namen „Bergmeister“ nachgesetzt. Was jetzt noch fehlte, waren potenzielle Käufer, denn nach dem Börsenkrach 1929 waren diese praktisch nicht mehr vorhanden.

Es folgten intensive Bemühungen an verschiedenen Stellen wieder Fuß zu fassen, nach langen Jahren der Abstinenz wurden wieder LKWs gebaut (ADG, ADN). Schnelltriebwagen in verschiedenen Baugrößen mit neuartigem Automatikgetriebe (System Voith) und dem patentierten Gummizwischenrad wurden geschaffen.

Nichts half aus der schwierigen Lage, Werksstilllegung und Entlassungen waren die Folge. Infolge der Weltwirtschaftskrise wurde der Betrieb 1934 in „Steyr-Daimler-Puch AG“ umgewandelt und nach Steyr abgesiedelt. Dort wurden Schienen- und Militärfahrzeuge unter dem Namen Austro Daimler weiterproduziert. PKWs wurden in Steyr keine mehr gebaut. Die Hoffnung, die Marke Austro Daimler in Steyr weiter bestehen zu lassen, wurde durch die Geschehnisse im 2. Weltkrieg zunichte gemacht.

In der 35-jährigen Produktionszeit in Wiener Neustadt wurden etwa 12.300 Kraftfahrzeuge unter dem Namen Austro Daimler produziert, heute sind weltweit davon nur mehr etwa 100 Stück existent.

Wie leistungsfähig der Betrieb in Wiener Neustadt war, zeigten die vielseitigen und richtungsweisenden Konstruktionen, ausgeführt in bester Qualität, anerkannt in aller Welt.

Sic transit gloria mundi — so vergeht der Ruhm der Welt

Diese berührenden Zeilen schrieb ein führender Angestellter 1934 beim Abtransport der Gerätschaften und Autos aus Wiener Neustadt in seine Unterlagen (nachzulesen im Stadtarchiv Wiener Neustadt).

Gerhard Weinzettl