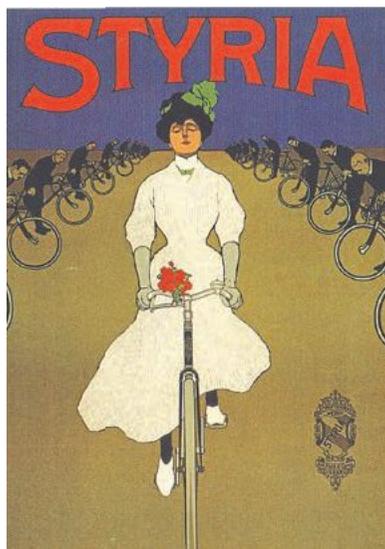




Nostalgie.
 Werbetafel von anno dazumal für PUCH-Rad, PUCH-Roller und PUCH-Auto, mit dem damals üblichen steirischen Kennzeichen.



Eine Frau als Werbeträgerin für ein PUCH STYRIA-Rad, 1905



© STADT GRAZ/HEISCHER

Prof. Dr. Karl-Albrecht Kubinzky
 Der Grazer Stadthistoriker bereichert seit vielen Jahren mit seinem umfangreichen historischen Wissen die BIG.

Der Grazer Industriepionier aus Sakušak

Nur wenigen Grazern dürfte der Name PUCH kein Begriff sein. Wer war Johann Puch, dessen Name als Fahrzeugmarke bis heute einen guten Ruf hat?

Johann Puch wurde 1862 als zweites Kind einer slowenischen Keuschlerfamilie in Sakušak (Sakuschak bei Georgendorf) bei Juršinci (Jurshinzen) nahe Pettau (Ptuj) geboren. In seiner Muttersprache, die damals ein Drittel der Bewohner des Kronlandes und Herzogtums Steiermark sprachen, war sein Name Janz Puh. Später bedauerte Puch nicht besser slowenisch zu können. Mit acht Jahren verließ er sein Dorf und begann mit zwölf die Arbeit und Ausbildung als Schlosser. Eine wichtige Station seiner Qualifikation war jene beim Schlosser-

meister Anton Gerschack in Radkersburg. Seinen dreijährigen Militärdienst verbrachte er als Schlosser im Zeugdepot (nun Andreas-Hofer-Platz) in Graz. Weitere Stationen seiner vorerst unselbstständigen und sehr praktischen Arbeit befanden sich in der Mariengasse, in Rothleiten, in der Grazer Wienerstraße, in der Sackstraße und schließlich 1888 in der neuen Fahrradfabrik des Benedict Albl am Lendplatz 14.

Im Jahr darauf begann Puch in einer eigenen Werkstatt an der Reparatur und Herstellung von Fahrrädern zu arbeiten. Diese



JOHANN PUCH
 EIN PIONIER DER ÖSTERREICHISCHEN FAHRZEUGINDUSTRIE UND BEGRÜNDER DER PUCHMARKE IN GRAZ



Johann Puch
 Graphik,
 K. Schwetz, 1949.

Ein PUCH-Rad
 trägt auch 175 kg,
 1899 (re. oben).

Type A PUCH
 Motorrad, 1904.



Pioniere der Grazer Wirtschaft im späten 19. Jh. Andere waren beispielsweise Josef Körösi, Bernhard Kollmann, Johann Weitzer, die Brüder Johann und Julius Reininghaus und Carl Bergman. Nicht alle Aufsteiger jener Zeit blieben so erfolgreich. So starb sein einstiger Arbeitgeber und späterer Konkurrent Benedict Albl mittellos.

Von der Straße ins Museum

Das Puchmuseum (Puchstraße 85) im ehem. Betriebsgelände Werk I der Magna Steyr Fahrzeugtechnik und damit auf historischem Boden und in einer Traditionshalle (1912) der Geschichte der Puchwerke entstand 1903. Die Initiatoren waren Johann Madiz, Ingrid Heuberger und Karlheinz Rathkolb. Das Museum zeigt die Produktion der fast 130 Jahre alten Firmengeschichte von der Produktion des Industriepioniers Puch bis zu den beim Magna-Werk hergestellten Fahrzeugen. So gibt es viele Varianten von Graz einschlägigen Fahrrädern, Rollern, Motorrädern und Autos. Andere, kleinere Museen für Johann Puch und seine Fahrzeugproduktion befinden sich in Judenburg und im slowenischen Juršinci nahe seinem Geburtsort. Für die Freunde von Fahrrädern der Marke Puch gibt es seit heuer ein neues Grundlagentwerk (Ulreich, Wehapp: Geschichte der Puch-Fahrräder).



Werkstätte befand sich in einem ehemaligen Glashaus hinter dem Haus Strauchergasse 12. Nicht verschwiegen werden soll, dass der Aufsteiger Puch seine Position durch eine „gute Partie“ festigte. Als aktiver Rad- und Radrennfahrer wurde Puch Mitglied mehrerer einschlägiger Vereine, so des Grazer Radfahrer Clubs. Die nächste Station des Fahrradwerks von Puch waren die Karlauer Straße 26 und 1896 die Köstenbaummühle nahe der Karlauer Straße.

Rekord auf der Landschafts-Allee

Sportliche Erfolge förderten die Bekanntheit der Marke Puch und den wirtschaftlichen Erfolg. Die Beteiligung der Bielefelder Maschinenfabrik (Dürkopp) brachte Puch Kapital, aber auch fremde Mitsprache. So zog sich Puch aus seiner Firma zurück und gründete ein neues Unternehmen. Vorher als Fahrradwerk Anton Werner in der Laubgasse 6-14. Der Streit um die Fahrradmarke „Styria“ beschäftigte damals das Gericht. 1899 entstand im Süden von Graz (damals Gottliebengasse 17 und Fuhrhofgasse 44, nun Puch-

straße) das neue Werk mit dem Namen „Johann Puch – erste steiermärkische Fahrrad Fabrik Aktiengesellschaft“. Schon 1900 baute Puch dort auch Automobile, in der Folge solche unter fremder Lizenz und schließlich ab 1906 wieder als eigene Konstruktionen. Seit 1902 wurden auch Motorräder der Marke Puch produziert. Die österreich-ungarische Armee war ein wichtiger Abnehmer von Puch-Fahrzeugen unterschiedlicher Art. Im Jahr 1909 brachte ein 4 Liter Puchwagen (80-85 PS) in Rennversion mit Karl Sievoget am Steuer auf der holprigen Landschafts-Allee mit 130,4 km/h einen Geschwindigkeitsrekord, der 16 Jahre hielt. Um 1914 waren über 1.000 Arbeiter bei Puch beschäftigt und es wurden jährlich rund 16.000 Fahrräder und 300 Motorräder und ebenso viele Autos hergestellt. 1914 starb Johann Puch in Agram (Zagreb), wo er sich als Pferdezüchter und Freund von Pferderennen aufgehalten hatte. Auch seine Freude an Bernhardinerhunden gehört hier erwähnt. Puchs Privatadresse war Laub-

gasse 4 (nun Puchstraße 4). Die Gruft des Johann Puch befindet sich am Grazer Zentralfriedhof.

Puch blieb Puch

Der Name Puch blieb mit Graz verbunden, auch wenn nun nur mehr in Verbindung mit anderen Fahrrad-, Motorrad- und Autoproduzenten. 1928 erfolgte die Zusammenlegung mit der Österreichischen Daimler Motoren AG, 1934 die Fusion mit der Steyr Werke AG zur Steyr-Daimler-Puch AG. 1998 wurde der Betrieb in Graz ein Teil der Magna Holding AG. Der Puch-Motorroller oder das Puch-Auto der 50er- bis 70er-Jahre sind gut im Gedächtnis der Grazer verankert. Das Werk Grazer Puchstraße im Bezirk Gries und besonders das Werk Thondorf (ab 1942, anfangs ein Rüstungsbetrieb) sind heute Leitbetriebe der steirischen Wirtschaft. Gegenwärtig beschäftigt die Magna Holding AG in Graz über 6.000 Personen. Je nach Konjunktur sind es mehr oder weniger. Johann Puch war einer der großen