

Michael Schick Steiger-Automobilbau 1918–1926

In der kleinen Gemeinde Burgrieden, die vier Kilometer nordöstlich von Laupheim und 20 Kilometer südlich von Ulm liegt, war im ersten Viertel unseres Jahrhunderts ein bedeutender Industriezweig angesiedelt. Der technische Betrieb war für das damalige Oberamt Laupheim einmalig. Bis heute ist in dieser Region keine vergleichbare Firma zu finden, die es in so kurzer Zeit zu so viel Ruhm und Anerkennung gebracht hat. Gemeint ist die fast vergessene Appretur- und Automobilfirma Steiger.

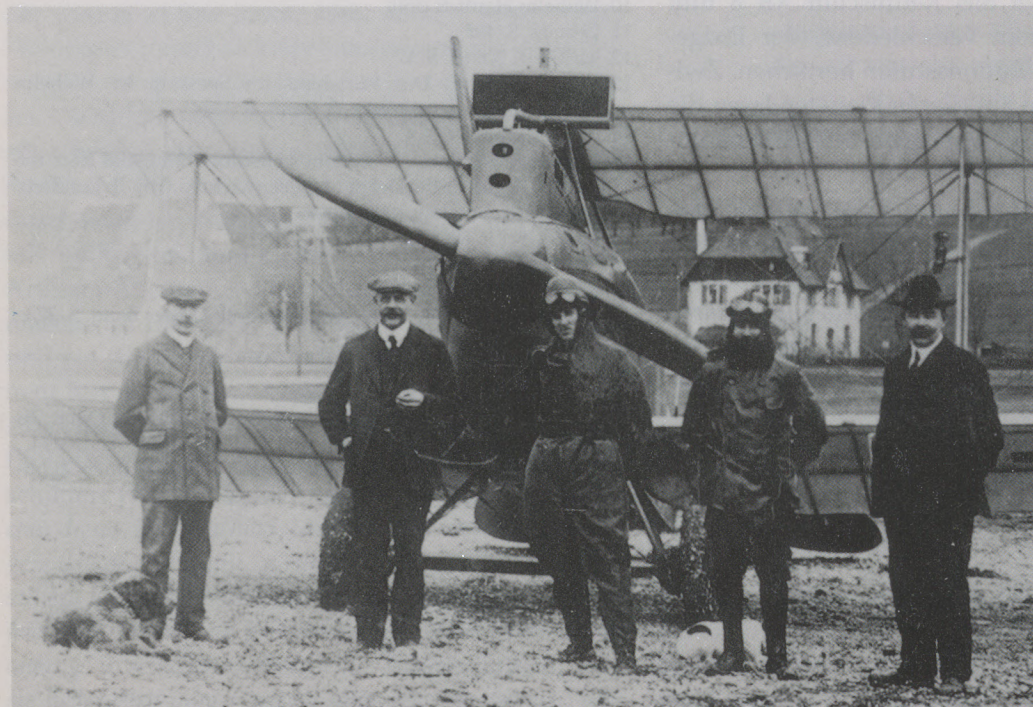
Bevor jedoch die Firma Steiger 1906 in Burgrieden ansiedelte, war an dem Fließchen Rot die Säg- und Mahlmühle des Ambrosius Locherer und Johannes Weinbuch. Zum ersten Mal wurden diese im Jahr 1859 in der Genehmigungsurkunde für die Wasserrechte erwähnt.

Der Vater des Firmengründers Walther Steiger, Johann-Ulrich Steiger, hatte bereits im Jahr 1868 in Ulm an der Donau eine Feinweberei eröffnet. Die heute noch existierende Firma ist unter dem Namen Steiger & Deschler bzw. ULMIA in der Textilindustrie bekannt. Der Fabrikant Johann-Ulrich Steiger, der übrigens Schweizer Staatsbürger war, wollte, daß seine fünf Söhne im Weberhandwerk tätig werden. Nachdem sein Sohn Walther Steiger in der Schweiz Chemie studiert hatte, war er bestens geeignet, eine Stoffbleicherei und Färberei zu führen. Zu diesem Zweck kaufte Johann-Ulrich Steiger die erwähnte Mühle an der Rot mit den vorhandenen

Wasserrechten. Auf dem ca. 20 000 m² großen Grundstück wurde im Jahr 1906 die Fabrikhalle mit einer Fläche von ca. 4000 m² errichtet. Für den Antrieb der Maschinen und Apparate wurden zwei Voith-Turbinen samt einer Transmissionsanlage eingebaut. Etwa zwei Jahre später kam zu dem Stoffbleichen und Färben noch die Produktion des Tuchstoffs «Kaliko» dazu.

Im Ersten Weltkrieg Reparaturen von Flugzeugen

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges veranlaßte die Heeresverwaltung in Berlin, das Steiger-Werk zum Rüstungsbetrieb umzufunktionieren. Die Führung in Berlin bestimmte für die oberschwäbische Firma die Herstellung von Granaten und Bombenzündern. Weiterhin mußten mit dem Tuchstoff «Kaliko» die damaligen Jagdflugzeuge repariert werden. Für diese Rüstungszwecke wurden im Steiger-Werk einige Dreh-, Bohr- und Fräsmaschinen installiert. Für die Flugzeugreparatur wurden Hallen in der doppelten Größe der vorhandenen Fabrikhalle erstellt. Im Jahr 1916 wurde Walther Steiger zudem verpflichtet, die Motoren der Flugzeuge zu reparieren. Für diese Aufgabe war der technisch begabte Chemiker Steiger überfordert; deshalb wurde der bekannte Motorenkonstrukteur Paul Henze nach Burgrieden zwangsverpflichtet. Paul Henze, zuvor schon bei einigen Firmen der



Ulrich (links) und Walther Steiger (rechts); die Namen der drei anderen, darunter die Piloten, sind nicht bekannt. Das Flugzeug vom Typ «Albatros» mit einem 200 PS-NAG-Motor wurde 1916 oder 1917 gebaut.

Rechts oben: So warb Steiger für seine noch nicht produzierten Flugzeuge.

Rechts unten: einer der ersten Motoren auf dem noch etwas provisorischen Prüfstand. Hier ein Vier-Zylinder-Reihenmotor, 1917.



Autoindustrie beschäftigt, war im Bereich des Motoren- und Fahrzeugbaus eine besondere Kapazität. Im Jahr 1903 begann seine Laufbahn bei Cudell in Aachen, dann eröffnete er im belgischen Nessonvaux eine Autofabrik. 1908 ging er nach Böhmen zur Reichenberger Autofabrik, danach wechselte er zur Firma Imperia. Nach einem kurzen Aufenthalt in Sulz im Elsaß wurde Paul Henze nach Burgrieden beordert.

Bis zum Kriegsende 1918 wurden im Steiger-Werk 278 Jagdflugzeuge repariert und instandgesetzt, weiter wurden mehrere hunderttausend Zünder und Granaten hergestellt.

Durch die Friedensstimmung im Jahr 1916 wurden Walther Steiger und Paul Henze nachdenklich, was wohl aus den ca. 400 Arbeitern wird, wenn keine Rüstungsgüter mehr benötigt werden. Das Resultat ihrer Überlegung war die Produktion von großen Ackerschleppern. Im folgenden Jahr wurde ein solcher Ackerschlepper als Prototyp hergestellt; zu einer Produktion kam es aber nicht.

Konstruktion eines Personenwagens mit fortschrittlicher Technik

Eine weitere Überlegung war, Personenwagen herzustellen, denn Paul Henze hatte bei seinen vorherigen Arbeitgebern einiges gelernt und geistig mitgenommen. Der Motoren- und Fahrzeugkonstrukteur Paul Henze wollte seine langjährige Berufserfahrung in einem Fahrzeug beweisen. So vereinigte er die Vorteile der langhubigen Rennmotoren mit obenliegender Nockenwelle und die Vorteile der leistungsfähigen Flugzeugmotoren nach dem Quersstromverfahren in einer Konstruktion.

Das Ergebnis seiner Planung konnte sich sehen lassen, Paul Henzes neuestes Kind war ein Ottomotor nach dem Viertakt-Prinzip. Die Zylinderbohrung hatte das Maß von 72 mm sowie einen Kolbenhub von 160 mm. Der Motor besaß eine obenliegende Nockenwelle, die durch die Kurbelwelle angetrieben wurde; die vertikale Kraftübertragung zwischen Kurbel- und Nockenwelle wurde durch die sogenannte Königswelle mit schräg verzahnten Zahnrädern übernommen. Die Kolben des Motors ließ Henze in dem damals noch seltenen Elektrometall herstellen; heute ist dieses Elektrometall als Aluminium bekannt. Er begründete diese Entscheidung mit den Gesetzen der Physik: Ein Alukolben ist leichter zu bewegen als ein um vieles schwererer Graugußkolben.

Die Leichtmetallkolben wurden in der eigenen Gießerei hergestellt; diese wurden in der Kokille (Gießform) gegossen. Zur Abdichtung und Erhöhung der Kompression wurden die Kolben mit drei Kolbenringen versehen. Durch das extreme Verhältnis von Bohrung und Hub leistete der Motor bereits bei niedrigen Drehzahlen eine erstaunlich





hohe Leistung. Bis heute ist in der Automobilindustrie ein solch extremes Verhältnis von Bohrung und Hub nicht mehr aufgetreten.

Die maximale Leistung von ca. 50 Pferdestärken wurde bei einer Drehzahl von nur 2800 Umdrehungen in der Minute erreicht.

Mindestens 3000 «deutsche Bugatti»

In der damaligen Autofahrerzeitschrift «MOTOR» wurde bereits seit November 1918 mit ganzseitigen Annoncen geworben. In der ersten Werbung warb die Firma Steiger für Flugzeuge, Motorschlepper und Personenwagen. Als Grafik ist in der oberen Blatthälfte ein Doppeldecker-Flugzeug abgebildet. Weitere dreizehn andere ganzseitige Annoncen sind etwa halbjährig abgedruckt.

Das letzterwähnte Produkt, die Personenwagen, wurden zum Verkaufserfolg. Nach einigen technischen und optischen Verbesserungen wurde der Steiger-Wagen als deutscher Bugatti der 20er Jahre bezeichnet und bekannt. Bis 1924 wurde an der Technik und der Karosserie wenig verändert. Seit jenem Jahr wurde serienmäßig die außenliegende Kulissenschaltung nach innen verlegt. Weiter wur-

den die Fahrzeuge mit Vorderradbremsen ausgestattet.

Fährst du einen Steiger aus Burgrieden, so bist du das ganze Jahr zufrieden, war bei den Kunden der Firma Steiger zu hören. Das Modell 10/50 PS als Tourenwagen (Cabrio-Version) war der Verkaufsschlager. Er erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und der Motor verbrauchte nur zwischen zehn und zwölf Liter Treibstoff. Ausgezeichnet haben die Steiger-Wagen die enorme Qualität und Präzision sowie die Zuverlässigkeit. Ein Nachteil dieser Wagen war der hohe Preis, ein einfacher 10/50-PS-Tourenwagen kostete 1922 ca. 14000 Reichsmark!

Von den Steiger-Wagen wurden insgesamt zwischen 3000 und 4000 Fahrzeuge hergestellt. Die einzelnen Produktionszahlen der Sport- und Tourenwagen sowie Limousinen sind nicht bekannt. Die Wochenproduktion des Steiger-Werks belief sich auf fünf bis sieben Fahrzeuge, wobei im Werk Burgrieden nur die Chassis hergestellt wurden, also Fahrzeuge ohne Karosserie. Die Kunden bekamen ihr edles Fahrzeug – wie damals bei den meisten Firmen üblich – in einem erschreckend nüchternen Zustand ausgeliefert, denn das Chassis ist nur der

Rahmen mit dem Fahrwerk sowie den technischen Einrichtungen. Die Käufer mußten also mit ihrem Fahrzeug erst einen Karosseriebauer aufsuchen, um dem Auto ein Blechkleid zu verpassen.

Im Frühjahr 1921 übernahm Hans Neuer die Leitung des Karosseriebaus bei Steiger. Auf Grund seiner Erfahrungen, die er bei der bekannten österreichischen Karosseriefabrik ÖFFAG in Wiener Neustadt gesammelt hatte, gelang es ihm, dem Stei-

ger-Wagen ein elegantes und schnittiges Aussehen zu verleihen. Damals bekamen die Steiger-Wagen an Stelle des bisherigen spitzbogenförmigen Kühlers die markant schlanke Form mit der scharf vorspringenden Nase, die dem Wagen eine eigene und charakteristische Note verlieh. Im Jahr 1924 gründete Hans Neuer die Karosseriefabrik Neuer & Thieme in Ulm-Söflingen. Die Karosserien, die im Zweigwerk Neu-Ulm der Firma Steiger hergestellt

*Linke Seite oben:
Die Firma Steiger in Burgrieden nordöstlich von Laupheim. Die Hallen in der Bildmitte und links davon wurden von der Heeresverwaltung in Berlin erstellt und als Flugzeughallen verwendet.*

*Linke Seite unten:
Die Gebäude ganz links wurden bereits 1904 für eine Stoffbleicherei erstellt. Rechts davon die Flugzeughallen.*

Der Steiger.

Das Chassis

und

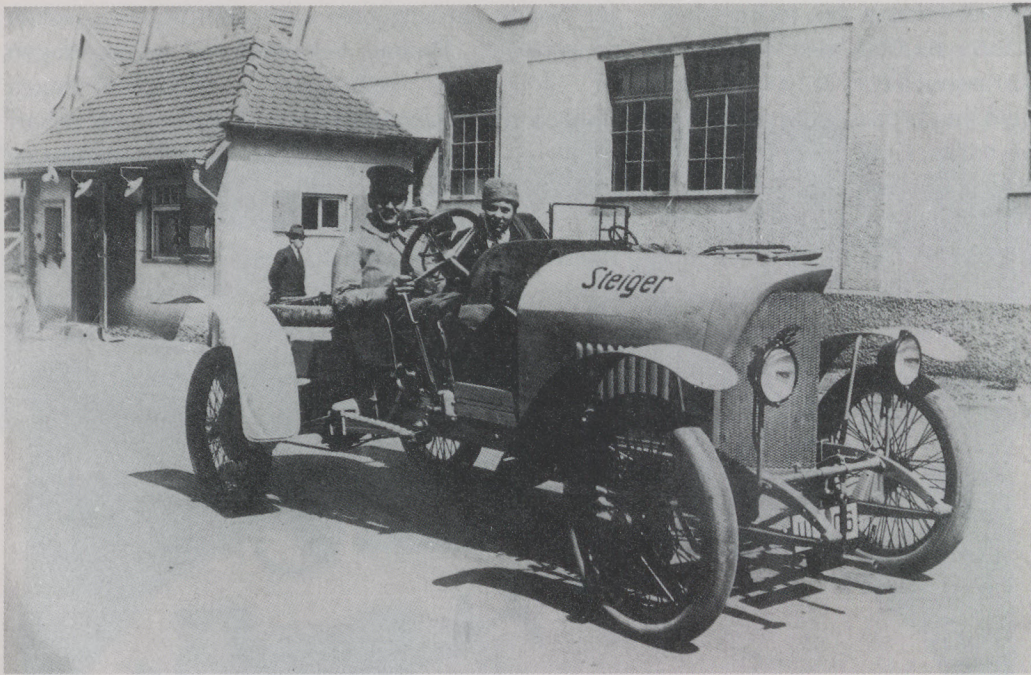
sein Maschinenblock.

WALTHER STEIGER

BURGRIEDEN - WÜRTEMBERG.

BLEICHER.

Werbung in der Zeitschrift «Motor von Braunwitsch», Januar 1921.



Walther Steiger und seine Frau Maria kommen von einer Ausfahrt zurück; 1916 oder 1917. Das Fahrzeug ist noch nicht karosseriert. In diesem Zustand wurden damals die Fahrzeuge an die Kunden ausgeliefert.

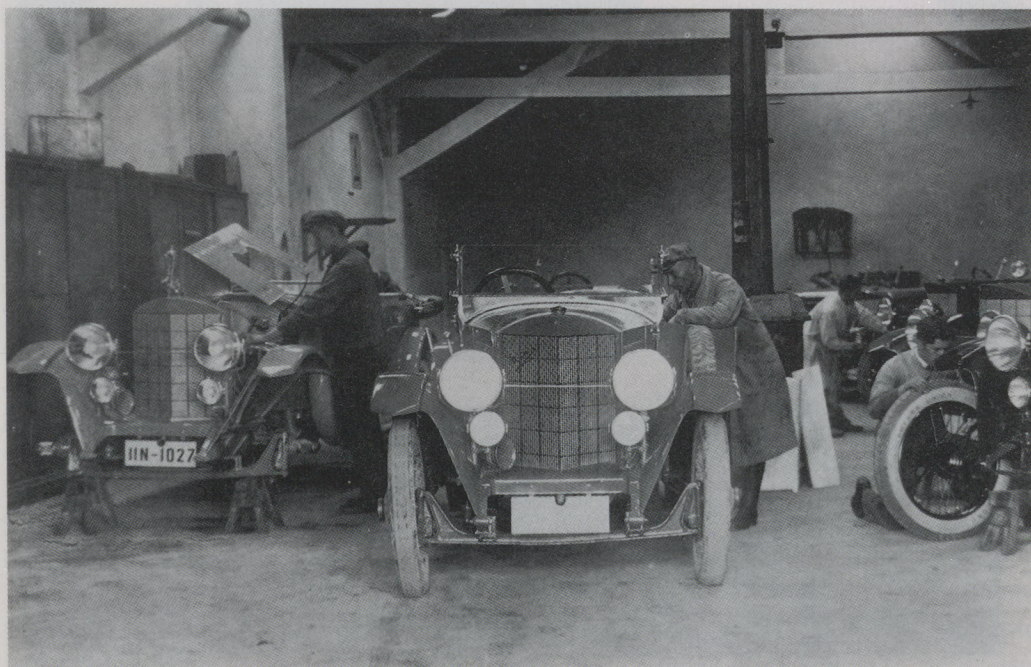
wurden, scheinen aber wenig befriedigend ausgefallen zu sein, denn sehr bald wurde dort die Fabrikation wieder eingestellt, und man vergab die Aufträge nun an das Karosseriewerk Neuer & Thieme in Ulm.

Nachdem die Firma Steiger als Opfer eines Aktionärsbetrugs (worüber noch berichtet wird) im Jahr 1926 liquidiert worden war, mußte im nächsten Jahr auch die Firma Neuer & Thieme Konkurs wegen fehlender Aufträge anmelden. Im Jahr 1928

wurde dann diese Karosseriebaufirma von dem Ulmer Karosseriebauer Karl Kässbohrer übernommen.

Steiger-Wagen bei Autorennen erfolgreich

Bei unzähligen Autorennen konnten sich die Steiger-Werkrennfahrer und Privatfahrer in den ersten Rängen behaupten, hier einige Rennberichte: Beim Baden-Badener Autoturnier, das vom 10. bis 16. Juli



1925: Endmontage der Limousinen und Vorbereitung zur Übergabe an den Kunden. Das Fahrzeug ganz links hat schon ein Nummernschild. Die Wochenproduktion belief sich damals auf fünf bis sieben Automobile.

Rennfahrer und Konstrukteur Walter Kaufmann beim Avus-Rennen in Berlin, 1923 oder 1924.



1922 abgehalten wurde, erreichten die Werksfahrer in der II. Klasse, dem Flachrennen in der Steuerklasse von 8 bis 10 Steuer-PS, den ersten Rang. Fahrer war der Firmenchef Walther Steiger. In der III. Klasse 10 bis 16 Steuer-PS erreichte der Werksfahrer Koch den ersten Rang, und Frau Folville belegte den zweiten Platz. In den Bergprüfungen der Klasse III 10 bis 16 PS erreichte ebenfalls der Werksfahrer Koch den ersten Rang und Frau Folville den zweiten.

Beim weltbekannten Rennen «Großer Preis von Italien», das am 27. Mai 1923 auf der Monza-Bahn veranstaltet wurde, erreichte Daniel Maier mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 104 km/h den zweiten Platz. Bei dem Internationalen 500-km-Rennen für fünfsitzige, vollbelastete Tourenwagen wurden jedem Teilnehmer 75 Liter Brennstoff und 8,45 Liter Öl zugewiesen. Der Werksfahrer Walter Kaufmann, der einen zweisitzigen Steiger-Wagen lenkte, erzielte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 105,8 km/h. In der letzten Runde mußte er, nur acht Kilometer vor dem Ziel, wegen Brennstoffmangel aufgeben.

Walter Kaufmann erreichte bei einem Bergrennen, das die Solitude Renngesellschaft ausgeschrieben hatte, in der Klasse über 9 PS bei den Industriefahrern den zweiten Platz, ebenso wie Xaver Steinle aus Laupheim in der Klasse über zwei Liter.

Am 29. Juli 1923 fand in der Schweiz das bekannte Klausenpaß-Rennen statt, ein schwieriges Bergrennen. Die Strecke beträgt 23 km und weist einen Höhenunterschied von 1300 Metern auf. Bei stärk-

ster internationaler Konkurrenz erreichten wiederum Werksfahrer der Firma Steiger die ersten Plätze ihrer Klasse. In der Klasse über 11 PS wurde Daniel Maier mit der Startnummer 23 Sieger, mit einer Zeit von 23,15,2 Minuten, und Ingenieur Walter Kaufmann mit der Startnummer 63 erreichte den zweiten Platz.

Bei der Sternfahrt nach Eisenach in Thüringen am 10. Mai 1923 benötigte Alfred Köllner aus Frankfurt mit seinem 10/50 PS-Steiger für die Gesamtstrecke von 190 km eine Zeit von zwei Stunden und 52 Minuten. Er bekam den ersten Preis für die beste Zeit und noch einen weiteren Preis für den besten Gesamtwertungsfaktor.

Die deutsche Dauerprüfungsfahrt fand vom 4. bis 8. Juli 1923 statt; die Strecke betrug 1300 km. Es wurden fünf Werksfahrer zu Siegern erklärt, die ohne Strafpunkte durchs Ziel kamen. Von den fünf Siegern waren insgesamt vier Fahrer der Firma Steiger: Walter Kaufmann aus Königsberg auf 11/55 PS Steiger, Werksfahrer Koch aus Stuttgart auf 10/50 PS Steiger, W. v. Meister aus Bad Homburg auf 11/55 PS Steiger und Alfred Noll aus Düsseldorf mit seinem 10/50 PS Steiger. In der Klasse der Privatfahrer erreichte Rittergutsbesitzer A. Schwengers mit seinem 11/55 PS Steiger den ersten Rang. Die angegebene PS-Klasse, z. B. 10 PS, bezieht sich auf die damalige Steuerformel. Umgerechnet ergibt ein Steuer-PS den Motorenhubraum von ca. 261,7 ccm, dementsprechend hat ein Motor mit 10 Steuer-PS einen Hubraum von rund 2,6 Litern.

Die Liste der Autorennen, in denen Steiger-Fahr-

zeuge eine maßgebliche Rolle gespielt haben, ließe sich über einige Seiten fortsetzen. Bis heute sind mir rund 50 Rennfahrer und Rennfahrerinnen bekannt, die bei nationalen und internationalen Autorennen mehr als 70 Preise auf den ersten drei Rängen erringen konnten. Sicher ist die tatsächliche Zahl der Siege und Plazierungen um einiges höher. Namhafte Rennfahrer wie Fritz von Opel, Erbgraf Alexander zu Erbach, Ernes Merck und Kurt Volkhart waren Piloten der Steiger-Rennwagen. Erfolgreichster Rennfahrer war jedoch der Ingenieur Walter Kaufmann, der neben seiner Tätigkeit als Rennfahrer im Konstruktionsbüro der Firma Steiger beschäftigt war. Walter Kaufmann erreichte insgesamt sieben erste, zwei zweite Preise und einen dritten Preis. Vermutlich ist er noch weitere Autorennen gefahren.

Bei Steiger wurden Tourenwagen, Sportwagen und Limousinen hergestellt, ausgerüstet mit drei verschiedenen Motorleistungen. Es waren Motoren zwischen 2,6 Liter und 3,2 Liter Hubraum bzw. 50 und 70 PS. Für gut zahlende Kunden und für Rennfahrer wurden auch Motoren hergestellt, die eine Leistung bis zu 100 PS aufwiesen.

Aktiengesellschaft von Betrüger in Konkurs getrieben

Die Autofirma Steiger wurde am 1. Juni 1921 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Das Grundkapital

betrug zehn Millionen Mark, übernommen von Walther Steiger und seinen Brüdern Ulrich, Robert, Oskar und Otto. Den Aufsichtsrat bildeten Walther, Ulrich und Oskar Steiger sowie Hans Adeneuer, der Vorstand war Direktor Ob.-Ing. Paul Henze und Oskar Steiger.

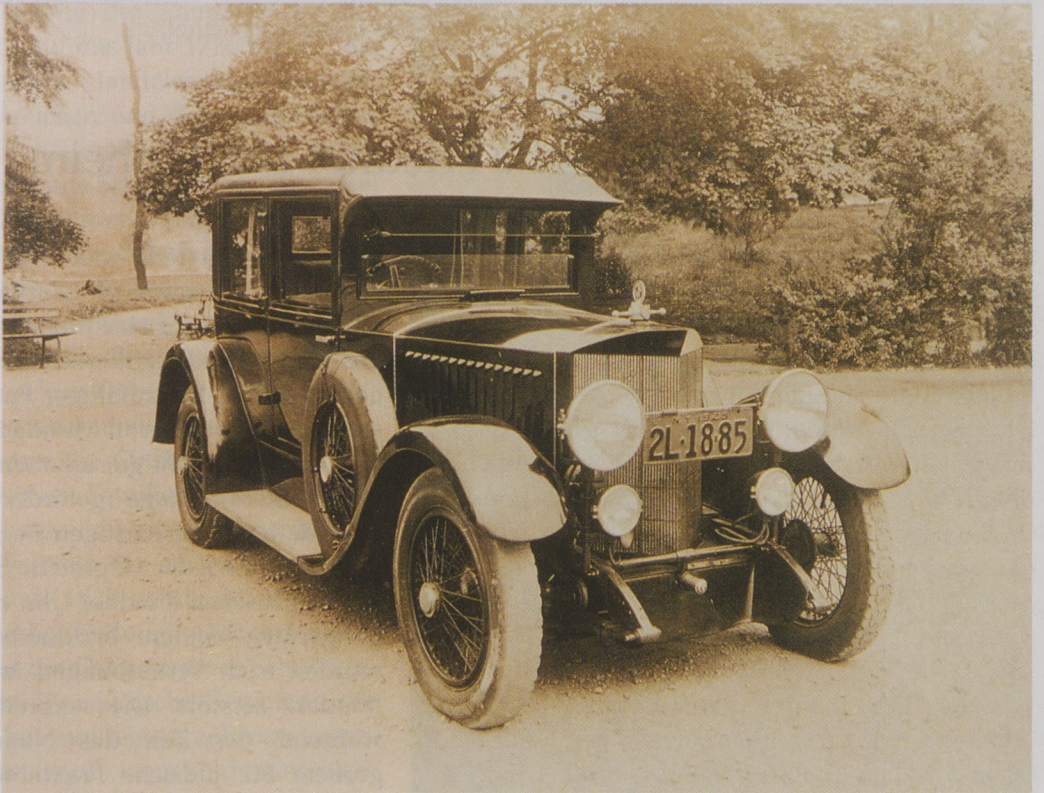
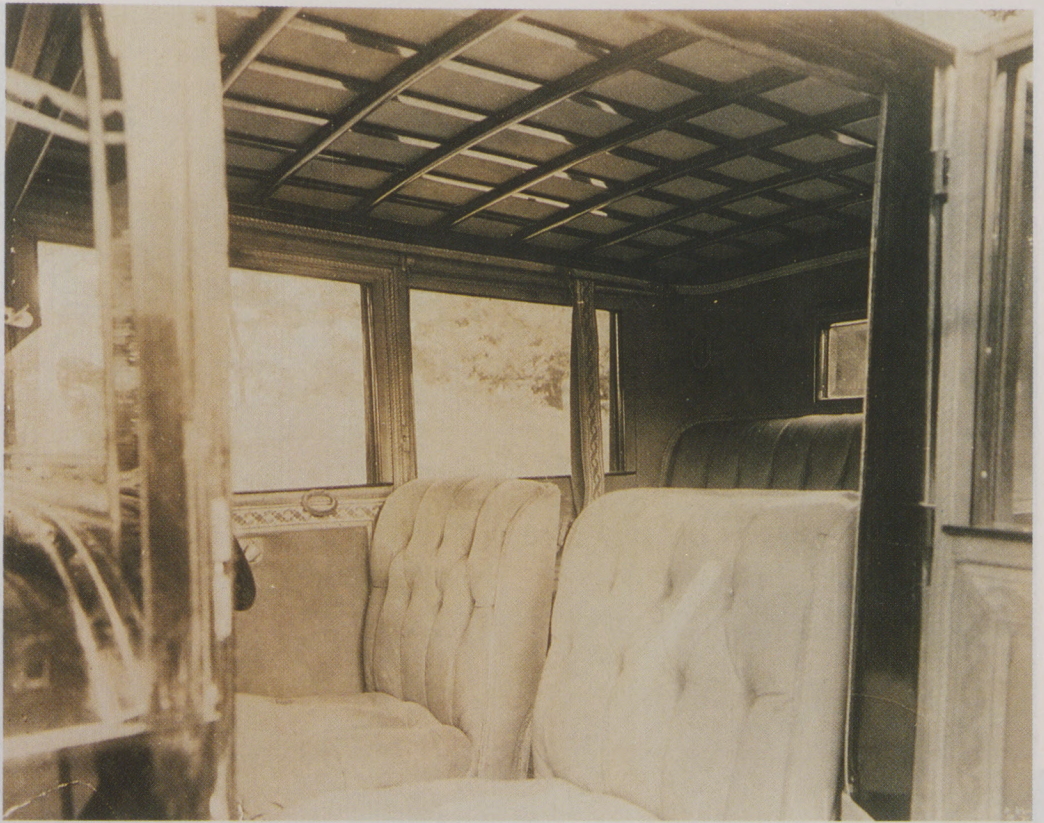
Eine Person des Aufsichtsrats wurde für die Firma zum Verhängnis, denn der Aktionär Hans Adeneuer aus Zweibrücken erlangte auf illegale Weise die Aktienmehrheit. Er stellte dann über eine Hypothekenbank Forderungen an das Steigerwerk. Walther Steiger klagte gegen den Aktionär und bekam vom Reichsgericht in Leipzig recht; die Firma war aber schon durch die Forderungen der Bank ruiniert. Am 25. November 1925 wurde über das Steiger-Werk die Geschäftsaufsicht angeordnet, im Januar 1926 die Automobilfirma Steiger stillgelegt.

Bereits 1923 hatte Walther Steiger bei der Schweizer Auto- und Waffenfirma Martini die Aktienmehrheit erworben, jedoch auf legale Weise. Nachdem der Betrieb in Burgrieden mit hohen Verlusten geschlossen worden war, wanderte Walther Steiger mit seiner Familie in die Schweiz nach St. Blaise zur Firma Martini aus. Hier baute Walther Steiger weiter Automobile unter dem Namen «Martini – der Steiger». Die Martini-Wagen erlangten aber nie den Ruhm und den Erfolg der schwäbischen Vorbilder. Auf dem deutschen Markt konnte sich das Schweizer Produkt nicht durchsetzen.



Ein 12/70 PS Steiger-Sport mit Vierradbremse beim Eifelrennen 1922. Im Wagen Alfred Köllner und Hans Mensch.

Innen- und Außen-
aufnahme eines
Steiger-Automobils,
das in die USA
geliefert wurde. Das
obere Foto beweist,
wie luxuriös das Ex-
portmodell aus dem
Jahre 1925 mit seiner
Sonderkarosserie
ausgestattet war.
Das Fahrzeug trägt
eine New Yorker
Autonummer.



Heute sind von den einst so beliebten und bekann-
ten Steiger-Wagen nur noch zwei Fahrzeuge be-
kannt. Die Recherchen über die Firma Steiger er-
weisen sich als sehr schwierig. Selbst Rückmeldun-

gen auf Annoncen in Fachzeitschriften, die europä-
weit inseriert wurden, sind mehr als dürftig. Des-
halb ist der Autor für jedes Detail, ob Erinnerungen,
Fahrzeugteile oder Fotos, dankbar.