

Blumenschmuckwettbewerb: Weitere Teilnehmer gesucht

LAUPHEIM/BIHLAFINGEN - Weitere Teilnehmer am Blumenschmuckwettbewerb sucht der Verkehrs- und Verschönerungsverein Laupheim für die Stadtteile Innenstadt und Bihlafingen. Interessenten sollten sich beim Vorsitzenden Kurt Müller (Telefon 31 37) anmelden.

Nach jetzigen Erkenntnissen wird Brandstiftung vermutet

ACHSTETTEN - Eine auf Gemarkung Achstetten stehende Feldscheune ist am Sonntagvormittag durch ein Schadenfeuer völlig zerstört worden. Das Feuer ist kurz vor 9 Uhr ausgebrochen. Die Kriminalpolizei, die die Ermittlungen aufgenommen hat, geht nach den jetzigen Erkenntnissen von Brandstiftung aus. Die Scheune und die darin befindlichen Gerätschaften waren rund 45 000 Mark wert.

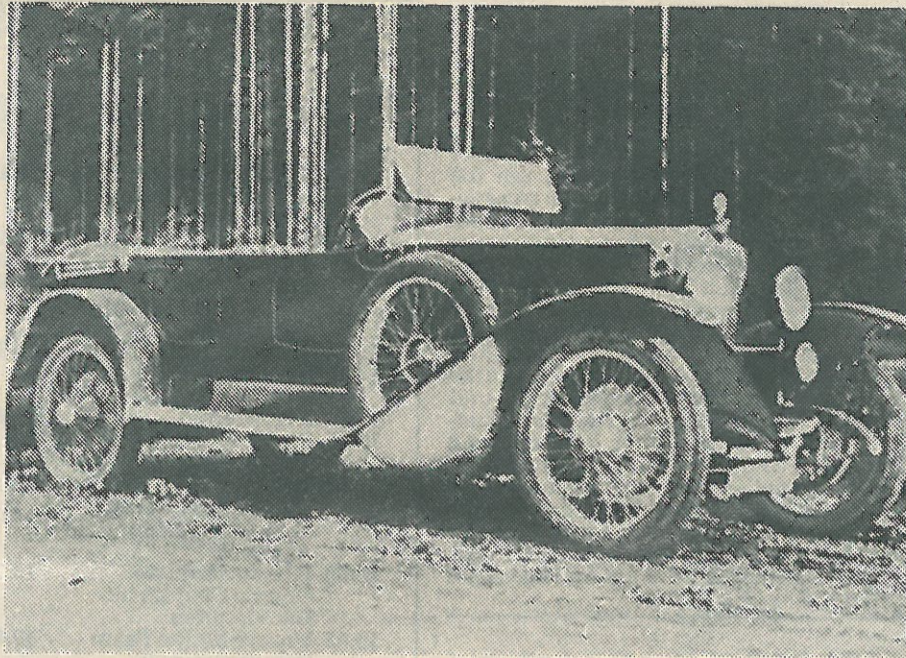
Am kommenden Wochenende 37. Öpfinger Wasserfest

ÖPFINGEN - Das traditionelle Wasserfest, eine Veranstaltung der Öpfinger Sportfreunde, findet am kommenden Wochenende zum 37. Mal statt. Den Auftakt bildet am Freitag eine Tanzveranstaltung mit der Kapelle „Halloween“. Am Samstag ab 14 Uhr steigt das Kinderfest und am Abend steht ein Tanz mit den „Papas“ auf dem Programm. Am Sonntag um 9 Uhr geht es dann weiter mit einem Zeltgottesdienst und anschließend gibt die Öpfinger Musikkapelle ein Frühschoppenkonzert. Nachmittags ab 14 Uhr werden musikalische und akrobatische Darbietungen geboten. Am Abend spielt die Kapelle „Black Sunday“. Höhepunkt und Abschluß wird das Jubiläumsfeuerwerk sein, das gegen 22.30 Uhr gezündet wird.

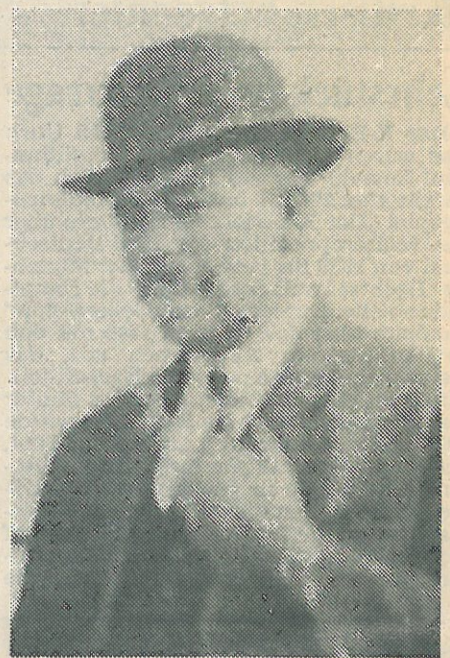


Laustetten kamen gut an

verschiedener Landjugend-Gruppen, die am ... teilnahmen. Ausrichter waren die Mitglieder der ... ndernisparcours mit zehn Stationen schickten. Walpertshofen vor der KLJB aus Sießen und ... en Übungen noch recht sportlich zu, so stand grund. Beim Ritterfestmahl durfte mit bloßen ... agerfeuer ließen alle gemeinsam den Tag mit



Quasi zum „Steiger-Nachfolgemodell“ wurde der ebenfalls von Paul Henze konstruierte Simson-Supra – ein phantastisches Auto. SZ-Repro: Archiv Bossert



Paul Henze war der eigentliche „Steigerwagen-Erfinder“. SZ-Repro: Archiv Huber

Der Steiger, der ein „Henze“ war

Wer war nun jener Mann, der die Automobilproduktion in Burgrieden erst richtig zum Laufen gebracht hatte, jener Paul Henze? Ein Wandervogel war er auf jeden Fall. Im Steigerwerk fungierte er als „technischer Direktor“, war aber anscheinend die „Seele des Betriebs“, wie sich der heute in Blau-stein lebende Walter Bossert erinnert, an den seinerzeit als 15-jährigen der vierte Steiger überhaupt ausgeliefert wurde: „Das war der eigentliche Macher! Ohne Paul Henze hätte wahrscheinlich nicht ein Auto Burgrieden verlassen – da mochte Walther Steiger auch als noch so autoverrückt bezeichnet werden.“

Regelrecht vernarrt ins immer noch recht neue Fortbewegungsmittel Automobil war indes auch Paul Henze, dessen Biografie leider nur über einen Zeitraum von etwa 25 Jahren verfolgt werden kann. Seine erste verbürgte, aber nur kurze Station war die Firma Max Cudell in Aachen, wo um 1904 De Dion-Fahrzeuge in Lizenz hergestellt wurden. 1905 gründete Henze im belgischen Nessonvaux bei Lüttich zusammen mit dem bisherigen Metallurgique-Generalvertreter in Köln, Adrienne G. Piedbouef, die Firma Imperia. Dort konstruierte er eine Reihe großer Wagentypen mit Vierzylindermotoren, die zum Teil noch über Ketten angetrieben wurden. Schon hier präsentierte Henze eine seiner Spezialitäten, die desaxiierte, kugelgelagerte Kurbelwelle. Mit den Imperia-Wagen beteiligte sich Henze, der auch ein guter Fahrer

war, mehrfach an Rennen in Belgien, Frankreich und England, nahm 1907 sogar am Kaiserpreisrennen teil.

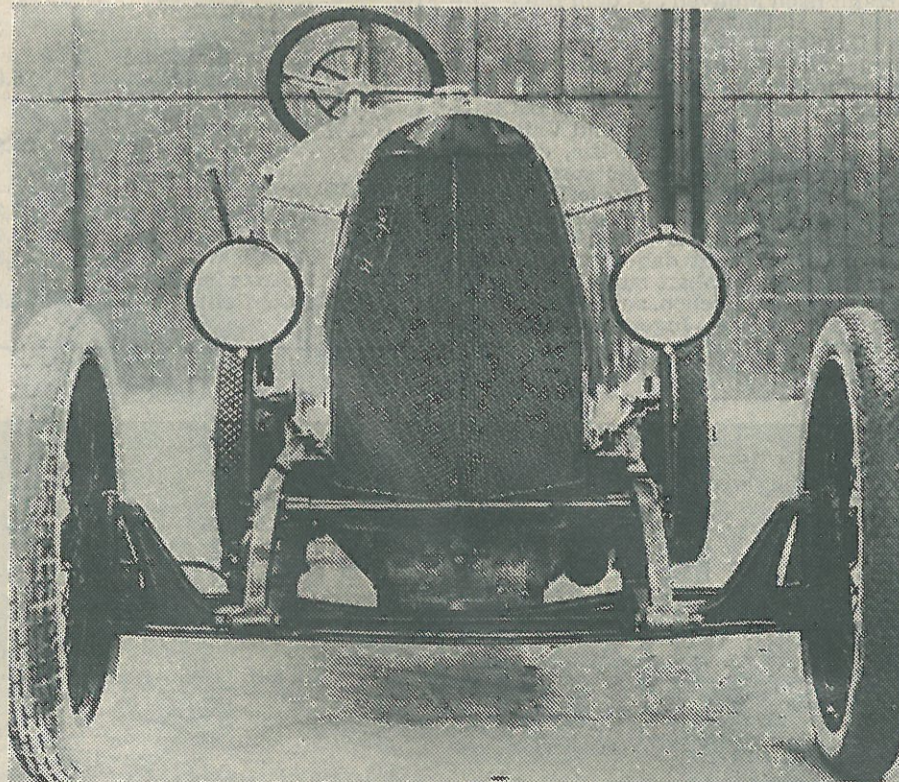
Ein Jahr später verließ er Belgien und wechselte nach Böhmen. Bei der neugegründeten Reichenberger Automobilfabrik (RAF) wurde er Chefkonstrukteur. Die RAF zeigten von 1908 bis 1911 eine unverkennbare Übereinstimmung mit den Imperia-Fahrzeugen, doch hatte RAF Schwierigkeiten, sich als neue Firma gegen die alteingesessene böhmische Konkurrenz Laurin & Klement zu behaupten, mit der dann schließlich auch 1913 – zwei Jahre nach Henzes Ausscheiden – fusioniert wurde.

Paul Henze wirkte zu diesem Zeitpunkt bereits seit zwei Jahren wieder



DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN
Eine SZ-Serie von Mathias Bartels
FOLGE 10

bei Imperia, wo er als leitender Konstrukteur den Imperia „Abadal“ schuf – einen Hochleistungswagen, den er im Auftrag des spanischen Automobilhändlers Abadal in Barcelona auf die Räder zu stellen hatte. Der „Abadal“ orientierte sich am legendären Hispano-Suiza, dessen Motorabmessungen er auch ungefähr übernommen hatte, allerdings mit einem entscheidenden Unterschied: Henzes Modell war moderner konzipiert, leistungsfähiger und schneller! Seine Leidenschaft für rassistige Sportfahrzeuge kam hier schon voll zum Tragen.



Der Prototyp des klassischen Steiger-Sportwagens – nüchtern-klare Linie, aber noch mit Spitz-Rundkühler. SZ-Repro: Archiv Huber

Nach einem Kurzgastspiel in Sulz im Elsaß wurde Henze, im ersten Weltkrieg zwangsdiensverpflichtet, 1916 der Firma Steiger zugewiesen, wo er sich in erster Linie um Flugzeugmotoren hätte kümmern sollen. Doch die Reparatur bereits voll entwickelter Motoren stellte ihn nicht zufrieden, und 1916, als vielerorts bereits laut pazifistische Töne zu vernehmen waren, machte er sich mit seinem Dienstherrn, Walther Steiger, Gedanken über die Nachkriegsproduktion. Für eine Automobilfabrik war der Maschinenpark nahezu komplett eingerichtet, so daß die Idee des Automobils aus der Taufe gehoben wurde.

Schenkt man den Augenzeugenberichten Glauben, so war das Produkt, der „Steiger-Wagen“, in der Tat ein für damalige Verhältnisse außergewöhnliches, ein Super-Auto. Gleichwohl klagten die Besitzer der ersten ausgelieferten Autos über Kinderkrankheiten en masse. Über Probleme schon bei den Prototypen berichtete der SZ der über 90-jährige Karl Kiesle aus Laupheim, der von 1919 bis Anfang 1921 bei Steiger gearbeitet hat: „Bei den Versuchsfahrten zum ‚Holzer Berg‘ bei Oberholzheim wurde allen schnell klar, daß die Kühlräume zu klein geraten waren. Die Ventile liefen blau an.“ Es mußte für den Prototyp erst ein neuer Zylinderkopf gegossen werden. Der Betriebsmonteur und Rundschleifer Kiesle wußte aber auch noch, daß dieser Mangel relativ zügig beseitigt werden konnte. Auch mit unruhig laufenden Kurbel- und Nockenwellen gab es Schwierigkeiten. Wie man sieht, war auch ein Konstrukteur wie Henze nicht vor Fehlern gefeit!

Nach und nach und unter etlichen Geburtswunden wurde Paul Henze also zum „Vater“ des aufsehenerregenden Steigers. Ein noch größerer Ruf sollte ihm dann aber nach seiner Burgriedener Zeit gelingen, die bis 1922 währte. Er folgte nämlich einem Ruf der Waffenfabrik Simson & Co. im thüringischen Suhl. Für dieses Unternehmen schuf Paul Henze den Simson-Supra, einen äußerst leistungsfähigen und schnellen Sportwagen, ausgerüstet mit einem Zwei-Liter-Langhub-Vierzylindermotor mit gleich zwei obenliegenden Nockenwellen. Dieser Simson-Supra war gewissermaßen das Nachfolgemodell des Burgriedener Steigers, denn im großen und ganzen hatte sich Henze wiederum auf die Hauptmerkmale des Steiger-Wagens eingelassen. Lediglich einige kleine Mängel der Burgriedener Fahrzeuge waren beseitigt worden – so war zum Beispiel die anfällige Steiger-Kurbelwelle bei Simson dreifach gelagert.

Bei Simson blieb Henze bis 1927. In diesem Jahr verpflichtete ihn die Firma Selve in Hameln, wo er maßgeblich an der Konstruktion eines Geländewagens mit sechs Zylindern beteiligt war. 1929 wechselte der Wandervogel zum AEG-Ableger NAG (Neue Automobil-Gesellschaft) nach Berlin, wo er das erste deutsche Achtzylindermodell mit V-Motor konstruierte. Dieser aufwendige, aber nur rund 50mal verkaufte Luxuswagen stellte Paul Henze wiederum ein hervorragendes Zeugnis für sein Können aus, konnte jedoch die Liquidation auch dieser Firma nicht verhindern. Anschließend verliert sich zu Beginn der 30er Jahre die Spur dieses ideenreichen Konstrukteurs.