

Bad Aibling erfolgreich

Zum drittenmal sche Meisterin

Die besten weiblichen und männlichen Landesverbände Baden, Bayern und Württemberg. Zum dritten Mal in Folge Süddeutsche Meisterin Daniela Thomas vom TSV Laupheim. Sie verteidigte den begehrten Titel erfolgreich. In der Klasse bis 40 Kilo gegen Irina Dümmler und Petra Knappich (Baden) traf die Laupheimerin. Selbst im Kampf gegen die Badische Meisterin Daniela Thomas verteidigte sie den Titel erfolgreich.

Im Kampf auf die Bayerische Meisterin und die ältere Süddeutsche Meisterin, Daniela Thomas aus Aschaffenburg. Ebenso erging es dem jüngsten Laupheimer Teilnehmer, Christian Thomas, in der Gewichtsklasse bis 33 Kilo. Er verlor im ersten Kampf gegen den späteren Süddeutschen Meister Stefan Boxleitner aus München und konnte sich nicht plazieren. Im verlorenen ersten Kampf in der Gewichtsklasse bis 55 Kilo, gegen den Bayerischen Meister Frank Endres, traf Andreas Kanamüller auf Juri Kübler, den Württembergischen Vizemeister aus Sindelfingen, den er bezwang. Nach einem weiteren Sieg gegen Jochen Kleinschrot aus Württemberg, traf der Laupheimer im Kampf um den dritten Platz auf Manfred Schmidt aus Eßlingen. Nach spannenden Kämpfen blieb für Andreas Kanamüller der fünfte Platz.



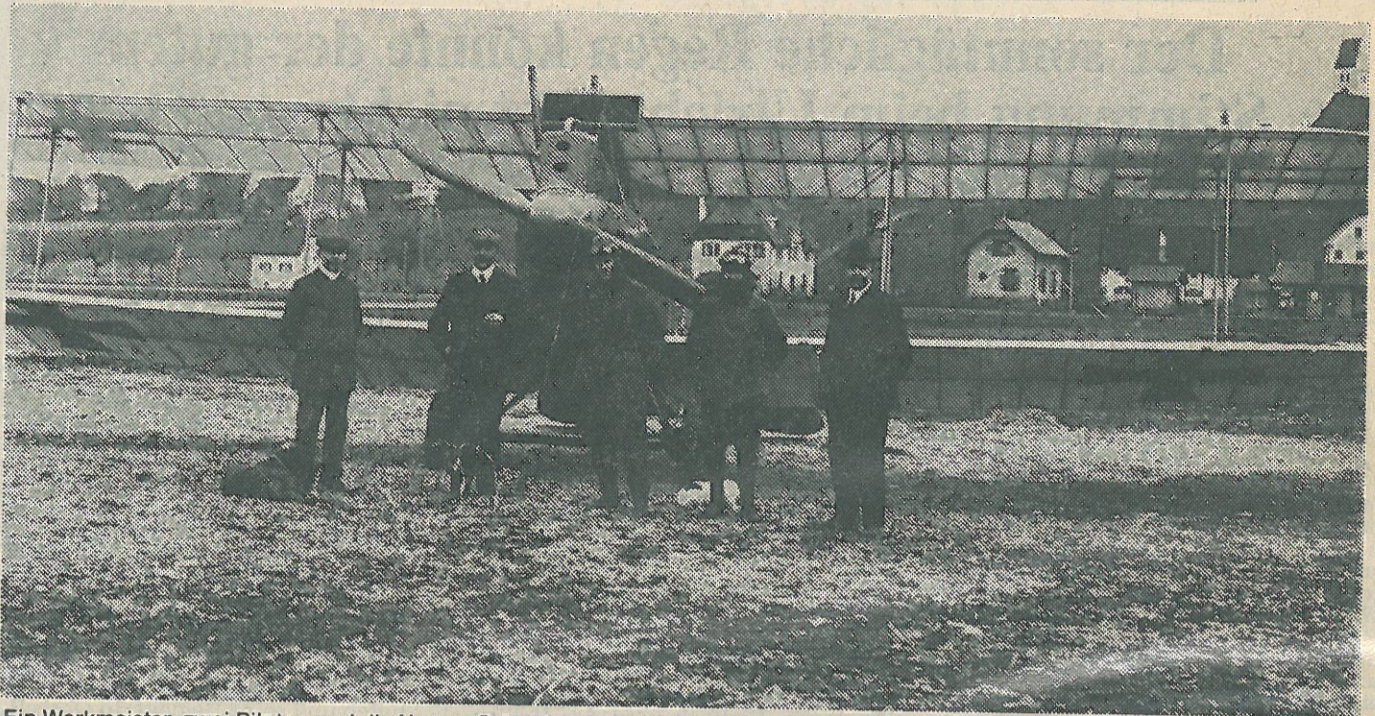
Laupheimer Jugend-Judoka. Bei den Süddeutschen mehrere vordere Plazierungen. Foto: privat

Laupheimer Karatekas bei Oberschwaben-Training

Bei dem vierteljährlichen Oberschwaben-Training am Wochenende in der Biberacher Berufsschulturnhalle lieferten die Laupheimer wieder einmal sehr saubere und harte Kämpfe. Am Oberschwaben-Training beteiligten sich im Wechsel die Karatevereine aus Biberach, Ulm, Großschafhausen und Laupheim. Insgesamt beteiligten sich lediglich 38 Karatekas, darunter war auch die Unterstufe stark vertreten. Das Oberschwaben-Training dient der Qualifikation für bevorstehende Meisterschaften.

bei dem Turnier einen Sieg

Team verteidigt den Pokal



Ein Werkmeister, zwei Piloten und die Herren Oskar (ganz rechts) und Walther Steiger (Zweiter von links) vor einem Luftwaffenflugzeug, das in Burgrieden eingeflogen, gewartet und repariert wurde. SZ-Repro: Archiv Englert

Räderwerk der Kriegsmaschine

Doch die Steigersche Idylle in Burgrieden währte nicht lange. Die Vorkriegshysterie machte auch vor dem Färbetrieb an der Rot nicht halt: Schon 1912 kam es zu Kontakten mit der Hochrüstung. Da die Steigers ohnehin mit Kaliko zu tun hatten, einem speziellen, besonders reißfesten Baumwollstoff, der damals zum Bespannen der Flugzeugtragflächen genutzt wurde, lag es nah, daß die Flugzeuge gleich nach Burgrieden kamen. Fortan wurden in den Fabrikhallen die einmotorigen Jagdflugzeuge der Herren von Richthofen und Co. repariert und anschließend eingeflogen. Foto-Dokumente belegen, daß es dabei nicht immer nur um wahrgewordene Träume vom Fliegen ging, denn mehrere Maschinen gingen auf dem Landeplatz südlich der Fabrik zu Bruch. Die Fliegerei steckte eben genauso noch in den Kinderschuhen wie die Automobilbranche - man erinnere sich: Nur drei Jahre zuvor hatte zum erstenmal ein deutsches Flugzeug vom Boden abgehoben!

Abermals Walther Steiger junior, der noch mehrfach in dieser Serie zitiert werden soll, berichtet von einer nicht unbedeutenden Schafherde, die gewissermaßen zur „Steiger-Belegschaft“ gezählt wurde: „Diese Schafe hatten dafür zu sorgen, daß die auf dem Firmengelände gelegenen Landepisten stets schön kahlgefressen waren, damit die Piloten keine Schwierigkeiten mit verborgenen Bodenunebenheiten auf der Wiese bekamen“.

Gleich nach Kriegsausbruch erfolgte dann aber schon die endgültige Umstellung auf die Maschinenfabrikation. Das Werk spezialisierte sich 1914 zunächst auf die Herstellung von federn-

den Automobilrädern nach dem „Kiesel-System“, weil die kriegsbedingte Kautschuk-Verknappung die deutsche Reifen-Industrie vor schwierige Probleme stellte: Ineinandergreifende Stahlfedern ersetzten die Gummireifen. An etlichen Konstruktionen bosselte Walther Steiger senior eifrig mit, wengleich sich der Notbehelf des „Kieselrads“ in der Praxis nicht bewährte. Hauptabnehmer war die Heeresverwaltung, die das Steiger-Werk kurz darauf zur Instandsetzung von Flugzeugmotoren verpflichtete. Die gesamte mechanische Einrichtung stellte die deutsche Heeresleitung zur Verfügung, wie auch der damals bekannte und anerkannte Auto- und Motorenkonstrukteur Paul Henze nach Burg-



**DIE „STEIGER“
AUS BURGRIEDEN**
Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels
FOLGE 4

rieden abgestellt wurde. Der Name Henze sollte untrennbar mit dem Steiger-Wagen verbunden bleiben!

Hier, in der Beschäftigung mit den technisch mittlerweile sich schnell entwickelnden Flugzeugen jener Zeit, mag Walther Steiger den letzten Anstoß erhalten haben, sich selber noch eingehender mit Motoren und allem, was damit zusammenhängt, auseinanderzusetzen. Was zudem wichtig war: Die Produktionsstätten für einen reibungslosen Übergang zur Automobilfertigung waren nun vorhanden, und von 1915 an kamen weitere Maschinen nach Burgrieden, auf denen jetzt zusätzlich noch bis Kriegsende Granaten gedreht und Doppelzylinder gebaut wurden. Als Arbeiter wurden in erster Linie Kriegsgefangene eingesetzt.

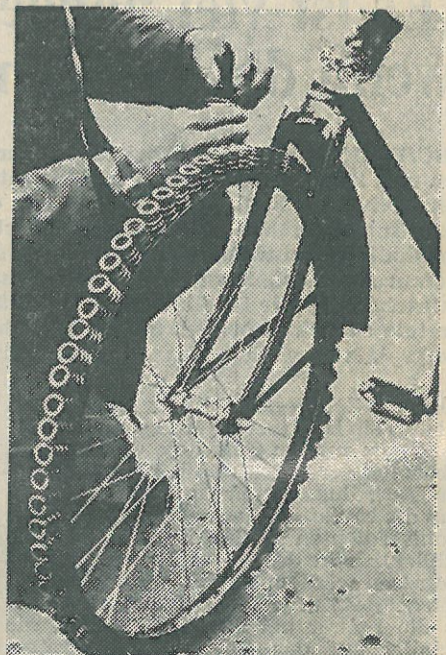
Doch Walther Steiger war nicht nur ein unternehmerisches Stehaufmännchen, wie sich in den letzten Jahren nach der Liquidation seiner Burgriedener Firma zeigen sollte, sondern gleichzeitig Realist. Noch während des Krieges dachte er über die Nachkriegsproduktion in seinem Betrieb nach, wobei sicherlich Paul Henzes Einfluß nicht zu leugnen war. Der automobilvernarnte Schweizer Walther Steiger hatte immer noch seinen Traum vom eigenen Kraftwagen im Hinterkopf. Obwohl er dann 1917 konkret über „sein“ Automobil nachdachte, gingen Steiger und Henze zunächst - 1916 - daran, ihren Ackerschlepper-Prototypen zu schaffen - besagtes Monster, mit dem Walther Steiger Straßen und Felder Burgriedens unsicher machte.

Die Traktoren-Geschichte liest sich übrigens beileibe nicht so lang wie die des Automobils. Erst 1907 tauchten die ersten Schlepper auf, ließen sich Robert Stock und Karl Gleiche ihren ersten Motorflug patentieren. Die Traktor-Idee des Walther Steiger war also keine Marotte, sondern ein echtes Bedürfnis. Dennoch hing die fixe Idee vom „Automobil“ schon lange in der Luft. Dazu sein Sohn Walther Steiger junior: „Mein Vater war von jeher ein Mensch, der sich schnell für eine Sache begeistern konnte. Wenn er seine Ideen dann erst einmal in die Tat umgesetzt hatte, konnte er sie aber genauso schnell wieder fallenlassen“.

So kam es, daß die ehemals „Appretur Walther Steiger“ geheißenen Firma nach dem Waffenstillstand vorbehaltlos auf Automobilbau setzen und schon relativ schnell einen für damalige Zeiten ungewöhnlich modernen Kraftwagen präsentieren konnte. Färberei und Appretur hatte man schon Jahre vorher aufgegeben. Nach eigenen hochgeschraubten Ansprüchen sollte hier künftig der „fortschrittlichste deutsche Wagen“ gebaut werden, wie Steigers Sohn schildert. Das Vorhaben gelang in vielen, aber nicht in allen Punkten.



Ob der Pilot diesen Absturz überlebt hat, ist ungewiß - auf jeden Fall kam so etwas des öfteren vor auf dem Burgriedener Flugfeld. SZ-Repro: Archiv Steiger



Nicht das Steiger-Federrad, aber ein weiteres, um das Prinzip zu erläutern.