

hat tolles Programm vorbereitet

ene“ können an rten teilnehmen

Uhr an der Bushaltestelle Rabenstraße. Anmeldeschluß ist der 18. Juli. (Weitere Auskünfte unter Telefon 64 38.)

Im **Naturtheater Heidenheim** können die Kinder am 30. Juli die Aufführung „Die kleine Hexe“ von Otfried Preußler sehen. Die Fahrt ist für Kinder ab sieben Jahre. Jüngere dürfen in Begleitung Erwachsener mitfahren. Abfahrt ist um 13 Uhr, ebenfalls an der Bushaltestelle Rabenstraße. Anmeldeschluß: 25. Juli. (Weitere Auskünfte unter Telefon 1 08 83.)

Am 6. August geht es ins **Württembergische Landesmuseum** nach Stuttgart, wo sich Kinder ab acht Jahre einmal anschauen können, wie die Kelten früher gelebt haben. Außerdem gibt es die Gelegenheit, keltische Gegenstände nachzubasteln. Abfahrt: 8 Uhr, Anmeldeschluß: 1. August. (Weitere Auskünfte unter Telefon 20 76.)

Am 13. August steht der Besuch der **Wilhelma Stuttgart** auf dem Programm. Angehenden Zoologen wird eine Führung geboten. Die Führung ist für Kinder ab zehn Jahre vorgesehen, jüngere Kinder können an der Fahrt mit Begleitung teilnehmen. Abfahrt: 8.30 Uhr, Anmeldeschluß: 8. August. (Weitere Auskünfte unter Telefon 20 76.)

Last not least geht es am 20. August zum **Argentobel – Wolfegg**. An diesem Tag wird den Kindern Natur, Kultur und Technik geboten. Auf dem Programm stehen eine Wanderung durch den Argentobel bei Isny, ein Besuch im Bauernmuseum in Wolfegg und ein Besuch im Automobilmuseum in Wolfegg. Abfahrt: 9 Uhr, Anmeldeschluß: 15. August. (Weitere Auskünfte unter Telefon 20 76.)

Personalie

Seinen „Diplomingenieur“ in der Fachrichtung Wirtschaft hat jetzt der in Laupheim wohnende **Georg Massing** in der Tasche. Der heute 30jährige Laupheimer studierte dabei auf dem zweiten Bildungsweg drei Jahre lang an der Gesamthochschule Kassel, Universität des Landes Hessen.

Am Sonntag Fahrt mit der historischen Dampfbahn

AMSTETTEN - Wer vom Bahnhof Amstetten aus mit einer 70 Jahre alten bayerischen Dampflokomotive eine romantische Schnaufahrt ins 20 Kilometer entfernte Gerstetten unternimmt, hat dazu am Sonntag, 13. Juli, Gelegenheit. Die Abfahrtszeiten des historischen Dampfbahns sind 9.35, 13.30 und 15.55 Uhr. Wer sich für die weiteren attraktiven Angebote der 520 Eisenbahnfreunde, auch auf anderen Strecken, interessiert, erhält unter der Anschrift: Ulmer Eisenbahnfreunde, Hasenackerstraße 46, 7057 Leutenbach 2, nähere Informationen.

Montag nachgeholt werden

Vitterung wurde en zum Erlebnis

Trotz widriger Witterungsverhältnisse **90. Jubiläum des Männergesangsvereins Stalter** zu einem vollen Erfolg und auch **er zu einem bleibenden Erlebnis. Über SZ bereits. Der Sonntag begann als asorchester des Musikvereins Oberholz-**

ahmen am Montag doch noch zu starten, am großen Beifall vor allem der Oberholzheimer. Von 18 bis 20 Uhr präsentier- der Musikverein Stetten unter Peter raun sein musikalisches Können, ehe ann der Musikverein Oberholzheim mit einem Dirigenten Roland Guther mit ge- onnten Einlagen und Stimmungsmusik ifwartete.

Zwar dezimiert, aber dennoch in dem achtlichen Umfang von über 20 Gruppen und Wagen begann der Festzug mit er Musikkapelle Oberholzheim an der pitze. Überraschend viele Besucher aus er Gesamtgemeinde und auch viele ge- irtige „Holzemer“ sowie die gesamte und- und Hauptschule Achstetten hat- n sich zu diesem Anlaß eingefunden. en anschließenden Unterhaltungsteil im stzelt bestritten die Schüler unter Regie rer Lehrerschaft, voran Rektor Georg othenbacher.

Seinen fröhlichen Ausklang gab es dann



Startaufstellung am Grunewaldring, der späteren Avus. Im Vordergrund mit den Startnummern 7, 1 und 14 die drei Steiger, davor drei NAG, auf der Rennstrecke eine sogenannte „Dürkopp-Zigarre“. Das Foto entstand 1921. SZ-Repro: Archiv Huber

Die Konkurrenz schläft nie!

Im Lauf der Jahrzehnte wird stets einiges verklärt und idealisiert. So muß an dieser Stelle einmal mit dem Vorurteil aufgeräumt werden, daß die Steiger-Wagen mit dem berühmten Familienwappen, dem kletternden Steinbock, auf der charakteristischen Spitzkühlernase das automobilistische Nonplusultra jener Tage darstellten. Die Autos aus Burgrieden waren gut, ohne Zweifel sogar sehr gut, und doch hat der hiesige Lokalpatriotismus bestimmt dazu beigetragen, das Bild vom Steiger zu überzeichnen. Nach verbürgten Aussagen eines Zeitzeugen soll ein Autovertreter einmal gesagt haben: „Ein ganz hervorragendes Automobil, wenn es in Untertürkheim gebaut würde!“

Eine positive Sicht der Dinge hatte die Firmenleitung zwar propagiert und wurde wahrscheinlich von den – zur Spitzenproduktionszeit – über 500 Beschäftigten, die an ihr Erzeugnis glaubten, nur allzu gern in die Welt getragen; doch auch in Untertürkheim bei Daimler, in Turin bei Fiat oder im elsässischen Molsheim bei Bugatti waren keine Laien und schon gar keine Anfänger am Werk. Sicher konnte „der Steiger“ in vielen technischen Bereichen Impulse geben, schnitten die eigens präparierten Werks-Rennwagen hervorragend ab, doch die wesentlichen Züge der Automobilgeschichte schrieben in dieser Zeit zu Beginn des ersten großen Autobooms andere. In Burgrieden mußten die mit viel Elan angetretenen Autobauer bald erkennen: Die Konkurrenz ist groß und schläft nicht!

Das Verdienst der Steiger-Wagen-Konstrukteure ist es zweifellos, daß sie mehrere bislang nur im Rennsport angewandte technische Prinzipien in die Entwicklung ihres ureigenen Modells einfließen ließen. So war der Steiger-Wagen nicht nur das erste serienmäßig mit obenliegender Nockenwelle hergestellte Tourenfahrzeug, sondern auch der erste langhubige „Allround“-Wagen jener Tage mit der legendären Königswelle. Anregungen für die seinerzeit aufsehenerregende Motorkonstruktion – hoch, aber kompakt mit direkt angeblocktem Getriebe – hatten zweifelsohne die in Burgrieden von den Steiger-Leuten betreuten Flugzeugmotoren gegeben. Die zusätzlich vom Rennsport übernommenen typischen Merkmale machten den Steiger zu einem ausgesprochenen sportlichen Alltagswagen, der verständlicherweise die Herzen der die mit maximal 1800 Touren niedrigen Drehzahlen der Vorkriegsjahre gewohnten Automobilisten höherschlagen ließ. Weiterer Vorteil: Die Steiger-Rennversionen konnten so vergleichsweise einfach von den Se-

rienmodellen abgeleitet werden; sicher mit ein Grund, warum die großen Fahrzeuge aus Oberschwaben bei motorsportbegeisterten Herrenfahrern so beliebt waren. Obgleich: Die für Renneinsätze vorgesehenen Werkswagen waren noch wesentlich aggressiver als die an Privatfahrer ausgelieferten Sportversionen.

Doch bevor wir nun vollends in die Steiger-Story einsteigen, sei noch ein kurzer Ausblick auf die Konkurrenz und die automobilistische Entwicklung seit den Veteranentagen erlaubt! Als Walther Steiger senior und seine Mitarbeiter 1920 die Produktion ihrer



DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels
FOLGE 5

Fahrzeuge aufnahmen, von denen schließlich geschätzte 2200 Stück die Fertigungshallen verließen, verkaufte Henry Ford in den USA jährlich bereits 1 250 000 T-Modelle – jenes Auto also, dessen über 15 Millionen jemals gefertigte Fahrzeuge erst vom Volkswagen-Käfer in den 70er Jahren übertroffen wurden. „Einfach, billig und schwarz“ lautete die Parole des amerikanischen Autokönigs aus Detroit. Fords epochemachende Erfindung des Fließbands sollte nicht nur der Firma Steiger das Leben schwer machen und schließlich den Garaus bereiten, sondern noch un-

gezählten anderen deutschen Automobilfirmen, die nach dem Krieg wie Pilze aus dem Boden schossen.

Ein Beispiel aus Frankreich, wo sich eine ähnliche Situation fand: Nach der großen Völkerschlacht bauten nicht weniger als 64 Firmen Fahrzeuge allein für Renneinsätze – die Alltagsautos nicht mitgerechnet! Überlebt haben davon lediglich Citroën, Peugeot und Renault – die ersten beiden überdies noch in enger Konzernverflechtung.

Auch in Deutschland begann bald nach der Gründungswelle schon das große Markensterben. Genau 130 Firmen wurden während der Zeit, in der auch Walther Steiger seine Fahrzeuge baute, eröffnet und verschwanden auch wieder von der Bildfläche – die meisten davon spurlos. Vor allem die Pleite des großen Stinnes-Konzerns 1924 räumte in deutschen Auto-Ländern kräftig auf.

Außer der Weltwirtschaftskrise war nicht zuletzt der Umstieg deutscher Firmen wie Opel (mit dem „Laubfrosch“ – 12 PS) auf Fließbandarbeit verantwortlich für die Liquidation auch so renommierter Kraftwagenhersteller wie Protos, Szawe oder Rabag, die den deutschen Lizenz-Bugatti herstellten. Viele dieser Firmen kamen allerdings über die Produktion eines Prototyps nie hinaus. Weitere Firmen mußten in den Jahren bis 1933 Konkurs anmelden, darunter NAG, Dürkopp, Hansa-Lloyd, Brennabor, Rumppler, Selve und Cadillac, die wie Ford auch Produktionsstätten in Deutschland hatten, um die Einfuhrbeschränkungen zu umgehen. Noch aber war dem Hause Steiger eine erfolgreiche Zeit beschieden.



Mittagspause im Konstruktionsbüro – die Uhr steht auf „1“. Die Damen und Herren konnten allerdings bislang nicht identifiziert werden. Vielleicht läßt sich das noch klären? SZ-Repro: Archiv Huber