



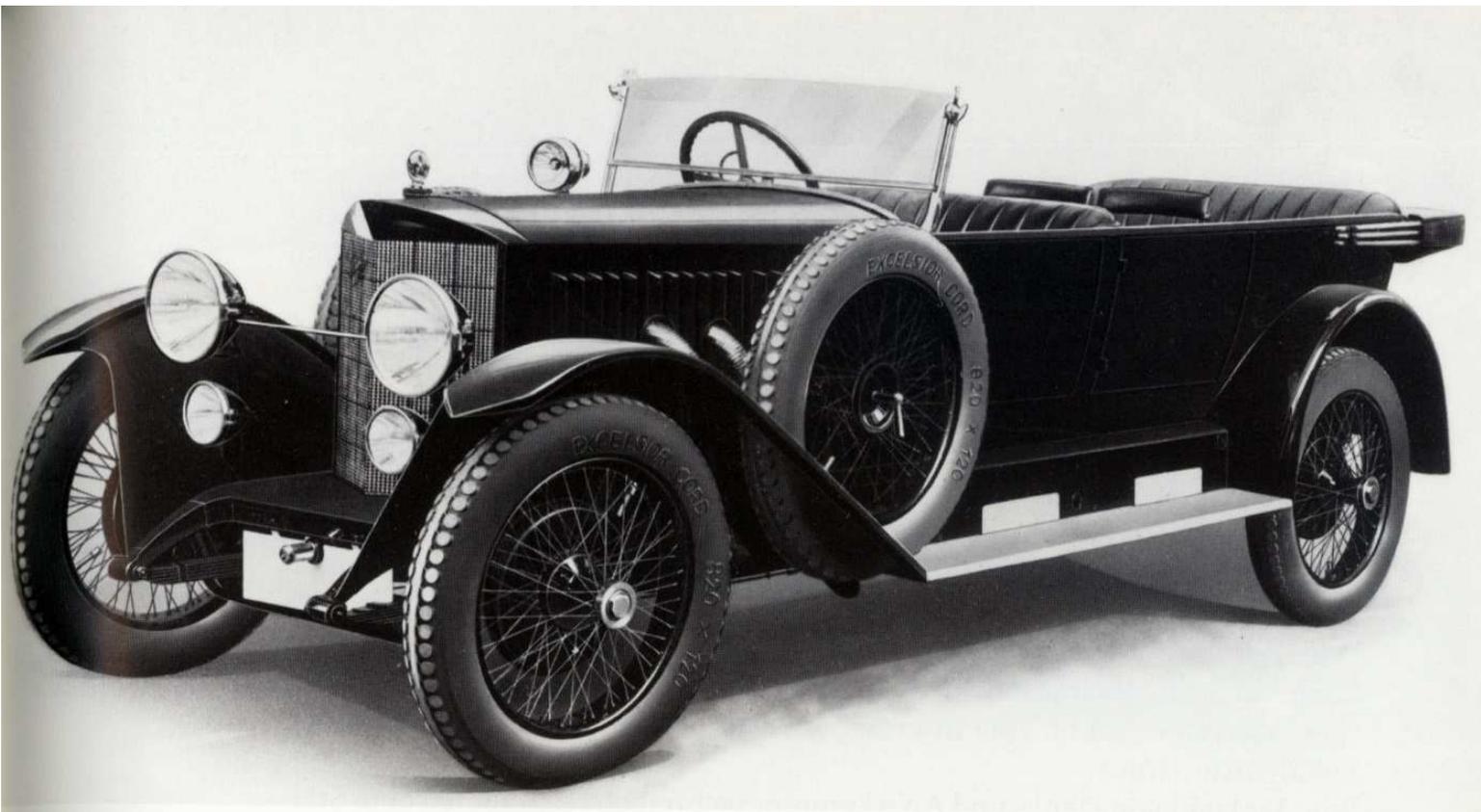
Alt-Laupheimer  
Bilderbogen

# 118 Von der Produktion der »Steiger«- Personenwagen im Automobilwerk Burgrieden nach dem Ersten Weltkrieg

Ums Jahr 1920 war der motorisierte Verkehr in der Kleinstadt Laupheim noch gering, ein Automobil auf der Straße etwas Besonderes, nach dem man sich umschaute. Er belebte sich aber merklich, nachdem in Burgrieden in der Firma »Steiger AG« anno 1921 die Fabrikation von Automobilen aufgenommen wurde. Dieses Werk war aus der 1909 gegründeten »Appretur – Walther Steiger und Co«, am Flußlauf der Rot gelegen, hervorgegangen. Man mußte sich aber im Ersten Weltkrieg 1914/18 auf Kriegsrüstung umstellen, zur Munitionsfabrik und Flugzeugreparaturwerkstätte.

Nach dem Krieg erstand durch die Brüder Walther (Ingenieur) und Oskar (Kaufmann) Steiger, die »Steiger-Aktiengesellschaft Burgrieden«, die sich mit den einschlägigen Erfahrungen vom Flugzeugmotor her in die Automobilbranche einschaltete, und von Anfang an mit gutem Erfolg.

Der Motor des Steigerwagens mit vier Vorwärts- und einem Rückwärtsgang war eine hoctourige Maschine, beim Fahren und Schalten an seinem »brummenden und singenden« Motorengeräusch zu erkennen, und brachte eine für seine Zeit beachtliche Leistung auf. Die Steigermodelle mit ihrer im Werk Neu-Ulm hergestellten, formschönen und windschlüpfigen Karosserie waren »rassige« Wagen, die es sehr wohl mit der Konkurrenz aufnehmen konnten. Auffallend der schnittige Spitzkühler mit dem als Kühlerfigur prangenden Firmenzeichen, einem bergan steigenden Steinbock, dem Wappentier der aus der Schweiz stammenden Familie Steiger! Der Steigerwagen hatte einen Vierzylindermotor, Rechtssteuerung, die Hebel für die Gangschaltung und Handbremse meist außen an der Karosserie angebracht. Lassen wir die Werksbroschüre sprechen: »Der 10/50-Steigerwagen, nach der Steuerformel der 10-PS-Klasse angehörend, wird mit Recht als der rassige Wagen des Herrenfahrers angesprochen, der alles das vereint, was sich der Sportsmann seit langem gewünscht hat. Nur auf Grund der hochmodernen Konstruktion, bei der alle Errungenschaften der Automobiltechnik verwertet wurden, und der erstklassigen Materialien, sowie bester Werk-

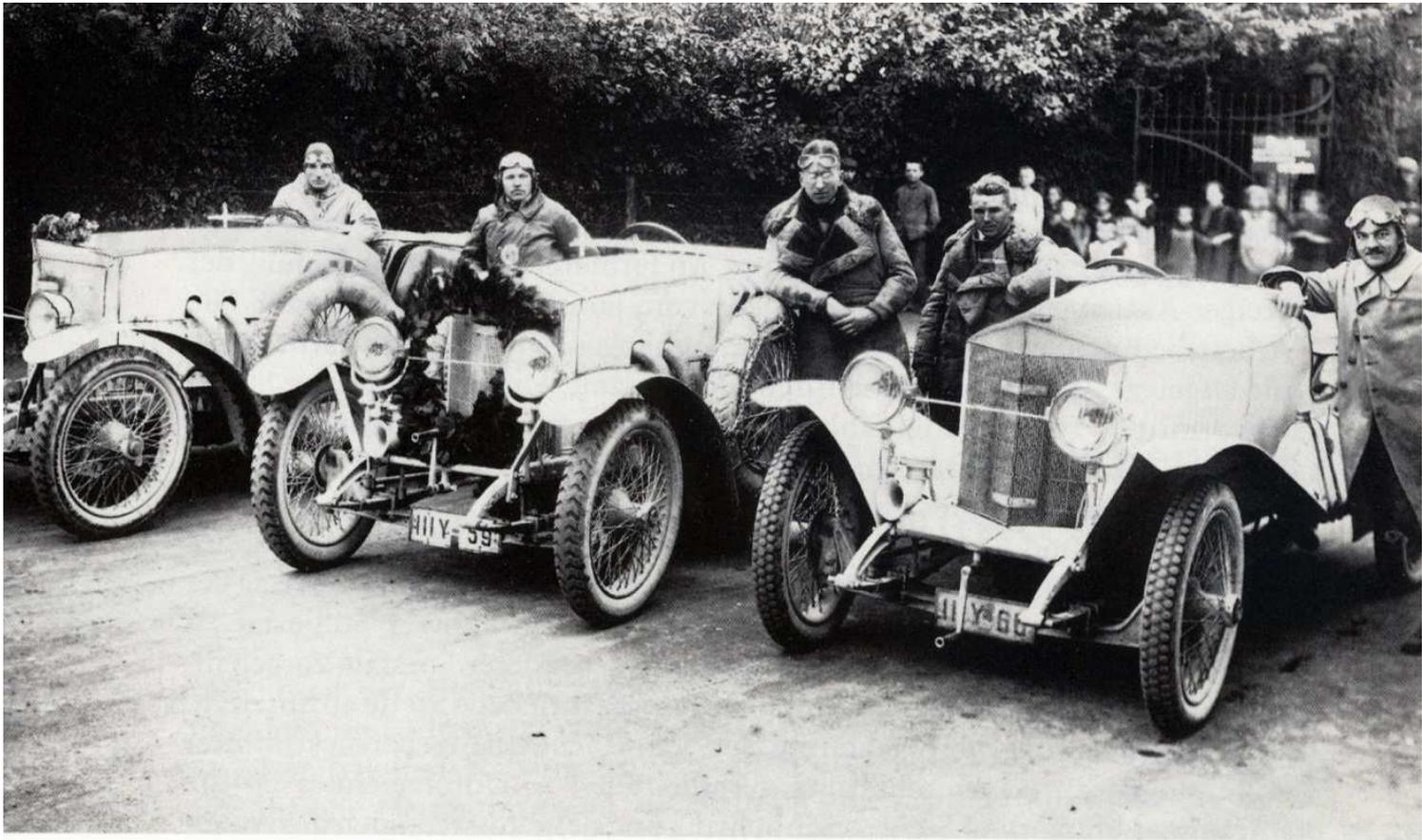


mannsarbeit war es möglich, diesen verhältnismäßig neuen Wagen in kurzer Zeit einen Namen von gutem Klang zu verschaffen. Um kurz auf die Konstruktion einzugehen, sei nur auf die von oben gesteuerten Ventile, die Einscheiben-Kupplung, den Motor, die Kupplung und das Getriebe umfassenden Maschinenblock und die hinteren Auslegerfedern hingewiesen. – Unser Motor leistet bei 2400 Touren in der Minute etwa 50 PS und zeichnet sich aus durch einen besonders geschmeidigen Gang, große Anzugskraft und verblüffende Steigungsfähigkeit. Die Tourenzahl von 2400 entspricht im direkten Gang einer Wagengeschwindigkeit von über 90 km in der Stunde.« Mit ihren verschiedenen Modellen eroberte sich das Steiger-Werk einen beachtlichen Anteil auf dem Automobilmarkt. Besonders gut war der Absatz in der damals noch deutschen Provinz Ostpreußen. Dies war nicht zuletzt auf die Erfolge zurückzuführen, welche die Steigerwagen bei vielen beteiligten Rennen errangen, mit Werks- oder Privatfahrern am Steuer. Aus der langen Liste von Erfolgen seien verschiedene erste Preise aus Rennen der Jahre 1922 und 1923 herausgegriffen. 1922: Baden-Badener Autoturnier; Automobil- und Motorrad-Sportwoche Bad Kissingen; Eifelrennen (Deutsche »Targa Florio« genannt); Automobil-Turnier Bad Nauheim; Fernfahrt Berlin–Amsterdam (ca. 750 km); Semmering-Rennen; Zuverlässigkeits-

fahrt des Württembergischen Automobilclubs; Bergrennen Hagen; Zuverlässigkeitsfahrt nach Liegnitz. – 1923: Böbinger Bergrennen; Berg- und Flachprüfungsfahrt Landshut; Sternfahrt nach Eisenach; Großer Preis von Italien/Monzabahn (II. Preis); Deutsche Dauerprüfungsfahrt; Bergrennen Pforzheim; Teutoburger-Wald-Rennen; Zuverlässigkeitsfahrt Heidelberg–Freiburg; Klausenpaß-Rennen; Ostpreußische Wertungsfahrt Königsberg. Damals in Oberschwaben allbekannte Namen von Steiger-Werksfahrern waren: Volkhart, Noll, Maier, Kaufmann, Koch, W. Steiger und die Laupheimer Xaver Steinle und Franz Bruckmaier. Um solche Meister des Steuers bewundern zu können war auch für den Verfasser und seine Kameraden, lauter noch schulpflichtige Jungen, die Fahrt mit dem klapprigen Fahrrad zum Burrenwaldrennen bei Biberach nicht zu beschwerlich, wenn man miterleben konnte, wie die weißen Steiger-Rennwagen an der Spitze des Feldes durch die Kurven donnerten und jagten. War doch damals schon wie heute noch, die Jugend an jedem »Renner« interessiert, der durch Laupheim fuhr oder hier parkte. Das Interesse für den »Steiger« aber war ein Stück Lokalpatriotismus.

Eine Vielzahl von Dank- und Anerkennungsschreiben bekundeten dem Steigerwerk die hervorragenden Eigenschaften ihrer Wagen. Nur drei davon sollen auszugsweise wiedergegeben werden: Majoratsverwaltung G. vom 27. Januar 1924: »Nachdem ich den von Ihnen gekauften 10/50 PS Steigerwagen jetzt ein Jahr im Gebrauch habe und in demselben mit ihm 18 500 km zurückgelegt habe, sehe ich mich veranlaßt, Ihnen meinen besonderen Dank auszusprechen. Es ist dies der 7. Wagen, aber noch mit keinem bin ich so gut und ohne Unterbrechung gefahren. Ganz besonders hervorheben möchte ich die vorzügliche Qualität des Motors, der trotz der hohen Kilometerzahl und der rücksichtslosen Inanspruchnahme einwandfrei und ohne nachgelagert zu werden, heute noch wie am ersten Tag, arbeitet. Abgesehen von der enormen Höchstgeschwindigkeit – Geschwindigkeiten von 120 bis 130 km macht er spielend –, ist es immer wieder erfrischend, wie schnell er diese erreicht. Die ausgezeichnete Qualität der Karosserie und die ganz vorzügliche Federung lassen die jammervollen ostpreußischen Straßenverhältnisse den Insassen nicht merken. Der Wagen hat bei mir im Durchschnitt auf 100 km nur den lächerlichen Verbrauch von 11 bis 12 Liter Betriebsstoff gehabt. Ihr sehr ergebener Graf B. von D. . . .« –

5. Februar 1924: »Ich bescheinige gerne, daß ich mit dem von Ihnen im



Januar 1921 gelieferten 10/50 PS Steigerwagen durchaus zufrieden bin. Der Wagen hat in den drei Jahren über 150000 km kreuz und quer durch ganz Deutschland zurückgelegt. Die Konstruktion und Ausführung ist erstklassig, das Ideal für einen sportliebenden Herrenfahrer. Eine Ölfüllung reicht für 2500–3000 km. Durch die sanfte Kupplung und die geschmeidige Maschine werden die Reifen in hohem Maße geschont, so daß es keine Seltenheit ist, wenn ich 6–8 Wochen ohne Reifenpanne oder überhaupt, ohne Luft nachzupumpen fahre. Hochachtungsvoll E. F.« –

25. Januar 1924: »Ich will nicht unterlassen, Ihnen mitzuteilen, daß ›der Steiger‹ im Sommer 1923 eine Strecke von etwa 4000 km zurückgelegt hat, die über mehr als ein Dutzend der höchsten Gebirgspässe der Schweiz und Österreichs führte, darunter vier Pässe von über 2000 m Höhe. Die ganze Strecke wurde ohne die geringste Panne zurückgelegt, daß nicht einmal nebensächliche Kleinigkeiten, wie Auswechseln der Zündkerze etc. vorgenommen wurden. Trotz der enormen Steigung betrug der Brennstoffverbrauch nur etwa 12 Liter per 100 km bei vollbesetztem Wagen mit Reisegepäck. Mit vorzüglicher Hochachtung H. C. R.« –

Die Steiger-Autofabrik in Burgrieden hatte eine Belegschaft von bis zu tausend Betriebsangehörigen. Den größten Teil davon mit einigen hundert stellten Pendler aus der Stadt Laupheim, die meist mit der Nebenbahn Laupheim–Schwendi, aber auch mit dem Fahrrad, in der guten Jahreszeit gar zu Fuß angereist kamen. Interessant ist es, im Firmenheft »Arbeitsordnung der Steiger-Aktiengesellschaft, Burgrieden« vom Januar 1922 nachzulesen. Die Arbeitsbedingungen und damit zusammenhängende Fragen sind darin genau niedergelegt. Wenn die wöchentliche Arbeitszeit, einschließlich der Samstagvormittag, zusammengezählt wird, kommt man auf 46 Wochenstunden. In den Schlußbestimmungen werden Verstöße gegen die Arbeitsordnung abgehandelt mit dafür festgesetzten Strafen. Es heißt da: »In Frage kommen Entlassungen und Geldstrafen in Höhe von 0,50 Mark bis zur Hälfte des durchschnittlichen Tagesverdienstes. Sie fließen in ihrem ganzen Betrag der Arbeiterunterstützungskasse des Betriebes zu«. An anderer Stelle ist zu lesen: »Zeichnungen und Modelle sind mit besonderer Sorgfalt zu behandeln und nach erfolgter Benutzung an die vorgeschriebene Stelle abzuliefern. Zur Wahrung von Fabrikgeheimnissen kann der Arbeitgeber bestimmter Abteilungen zur Geheimhaltung verpflichten«. – Unterzeichnet ist die »Arbeitsordnung« von Steiger, Schlichting und dem Vorsitzenden des Arbeiterrats Ludwig Beck, genehmigt vom Vorstand des damaligen Oberamts (heute Kreis) Laupheim, Oberamtmann Kindel.

Trotz der technisch gediegenen Konstruktion, der guten Leistung und Zuverlässigkeit des Steigerwagens, auch des beachtlichen Ranges in der Automobilbranche, ging die Firma Steiger AG im Jahr 1927 in Liquidation, mußte daraufhin die Produktion von Kraftwagen einstellen. Schuld daran war einesteils die nach der großen Inflation zu Anfang der Zwanzigerjahre unseres Jahrhunderts schlechter werdende Situation in der deutschen Wirtschaft. Übrigens brachte die Steiger-Aktiengesellschaft schon anno 1923 firmeneigenes Notgeld heraus. Andererseits, und das ist das einhellige Urteil ehemaliger Werksangehöriger, sollen ungeeignete kaufmännische Manipulationen und Spekulationen leitender Mitarbeiter in der Firma deren Niedergang mitverschuldet haben.

Eine ganze Reihe von Steigerwagen hatten ihre Besitzer in Laupheim und der näheren und weiteren Umgebung mit der Zulassungskennzeichnung des Oberamts Laupheim III Y – und Nummer. Am längsten nach der Auflösung der Steigerfabrik fuhr in Laupheim der Personenwagen von Metzgermeister und Gastwirt Xaver Bertele »zum Wyse«, bis weit in die Dreißigerjahre hinein. Er hatte sich bei Torschluß der Firma reichlich mit Ersatzteilen

eingedeckt und konnte lange darauf zurückgreifen, wenn an seinem »Steiger« ein Ersatzteil benötigt wurde.

Leider wurde in unseren Breiten kein »Steiger« in die Gegenwart herübergerettet, kein »Oldtimer«, der anschaulich das schnittige Automobil vorführen und die Erinnerung an jene frühen Tage des Kraftfahrzeugs wachhalten könnte, die mit dem Laupheimer Bezirk so eng verbunden waren.

## 119 Verkauf der beiden Welden'schen Herrschaftsgüter an Württemberg anno 1840; die letzten Dorfadligen

Während der Heimatfesttage [1981] werden wieder viele Besucher zum Schloß- und Kirchberg emporpilgern, um sich an den renovierten Schloß- und stattlichen Nebengebäuden, auch am Schloßpark zu erfreuen. Das Städtische Heimatmuseum, die Stumpp'sche Gemäldeausstellung und die Josef Uhlmann'sche Jagdtrophäenschau werden wieder ihre Anziehungskraft ausstrahlen.

Dabei wird es interessant sein, auch einmal zu erfahren, wie das einstmals adlige Schloß Groß-Laupheim in den Besitz der Stadtgemeinde gekommen ist. Hauptbeweggrund für diesen Besitzwechsel im vorigen Jahrhundert und dann auch anno 1961 war die mißliche finanzielle Lage der letzten Laupheimer Dorf- und Grundherrschaft, die immerhin an die 260 Jahre lang über Schloß und Dorf regierte. Um den leeren herrschaftlichen Kassen aufzuhelfen, hatten die Freiherren von Welden im Jahre 1730 in Laupheim Juden angesiedelt, die Handel und Wandel anregen sollten und zu ansehnlichen Abgaben verpflichtet wurden. Doch konnte auch diese Maßnahme nicht genügen, zumal viele der kleinen ritterschaftlichen Herrschaften dem Vorbild ihrer viel reicheren und höhergestellten Standesgenossen in ihrer Lebenshaltung nachzueifern versuchten und über ihre Verhältnisse lebten. Die vielen Rechtsstreitigkeiten der dörflichen Untertanen wegen sie ungebührlich belastender Abgaben und sonstiger Leistungen hatten gegen die Grundherrschaft einen solchen Umfang angenommen, daß zum Beispiel mit Aufhebung so vieler, beengender Maßnahmen durch die neue württembergische Regierung an die 300 Prozeßverfahren anhängig waren.