

Die Steigerwerke in Burgrieden. (Luftbild.)

auszubauen, welche die Massenherstellung von zuverlässigen, sorgfältig gearbeiteten Kupfer- und Messinggasbestzündkerzen-, Motorendichtungsringen und Flanschen in Normal- und Spezialformen für Verbrennungsmotoren aller Art, namentlich für Kraft- und Luftfahrzeuge auf breiter Grundlage ermöglichte.

In Heilbronn versäumen wir nicht uns den altertümlichen Marktplatz und die schöne Kilianskirche zu betrachten; noch mancher anderen malerischen Einzelheit werden wir in der alten Reichsstadt gewahr. Der altersgraue Götzenturm, in dem einst Götz von Berlichingen gefangen saß, blickt trutzig in den Neckar; von der alten Stadtmauer sieht man allerdings nur noch kleine Ueberreste.

Die Fahrt nach Karlsruhe, die wir nunmehr antreten, führt zwar durch keine so berühmte Landschaft, wie sie das Neckartal darstellt, ist aber auch außerordentlich reich an lieblichen Naturbildern.

Nachdem wir aufs linke Neckarufer übergesetzt sind, verlassen wir Heilbronn in westlicher Richtung. Auf hügeliger, meist sehr guter Straße geht es nördlich des Heuchelbergs dahin. Schwaigern ist seit dem dreizehnten Jahrhundert der Sitz der Herren von Neipperg. Bretten ist berühmt als Geburtsort Melanchthons. In der Nähe liegen Maulbronn mit dem schönsten Kloster Deutschlands (gestiftet 1138) und Knittlingen, der Sage nach Dr. Fausts Geburtsort. Ueber Jöhlingen, Grötzingen, Durlach geht es nun hinein nach Badens Hauptstadt Karlsruhe, die nun gerade zweihundert Jahre alt ist.

Unser Besuch gilt hier der Firma Unterberg & Helmle, die bekanntlich die U. H.-Magnetapparate herstellen. Im besonderen sind es acht verschiedene Typen, von denen mehrere mit automatischer Zündmomentverstellung ausgerüstet sind, deren Entstehung und Zusammenbau wir in den ausgedehnten und neuzeitlich eingerichteten Werkstätten verfolgen. So einfach und übersichtlich der fertige U. H.-Magnet aussieht, soviel Einzelteile gehören zu seiner Zusammensetzung und nur die höchste Präzision und das beste Material in Verbindung mit langjährigen Erfahrungen ermöglichen es, einen Magnetapparat herzustellen, der wie die U. H.-Magnete unbegrenzte Zeit und mit absoluter Zuverlässigkeit arbeitet.

Karlsruhe, von dem im Jahre 1715 noch kein Haus stand, zählte heute an 150000 Einwohner und hat eine bedeutende Industrie. Die Stadt ist vom Schloß aus strahlenförmig angelegt und reich an schönen Straßen, Plätzen, Denkmälern und Brunnen.

Auf glatter, meist gerader Straße geht es, nachdem wir Karlsruhe hinter uns haben, dahin; bei Neumalsch müssen wir aufpassen, daß wir die Abzweigung der Straße ins Murztal nicht übersehen. Alsdann wird die bisher einförmige Landschaft lebendiger, Gaggenau, das wir bald erreichen, leitet schon über zum Schwarzwaldcharakter. Hier besuchen wir die Automobilfabrik Gaggenau.

Die Weiterfahrt führt noch ein kleines Stück aufwärts im Murztal, das in seiner Fortsetzung eines der schönsten Schwarzwaldtäler genannt werden darf.

In Oos gelangen wir wieder auf die durch das Rheintal führende Hauptstraße, die uns durch ihre zahlreichen



Das Schwörhaus in Ulm.



Zahnradfabrik Friedrichshafen.
Maag-Zahnradschleifmaschinen.

Zeppelin-Konzern angehört, wurde 1915 gegründet und 1916/17 nach den neuesten Erfahrungen des Fabrikbaues und nach großzügigen Plänen angelegt. Sie liegt mitten in Feldern und Obstgärten, etwa 10 Minuten von Friedrichshafen entfernt, dicht bei der Haltestelle Löwental an der Bahnlinie Friedrichshafen—Ulm und hat eigene Gleisanlagen und Gleisanschluß. Die Fabrik ist vorerst für die Beschäftigung von etwa 700 Arbeitern eingerichtet, zurzeit sind 550 Arbeiter und Beamte angestellt.

Die Herstellung der Zahnräder erfolgt auf Maag-, Hobel- und Schleifmaschinen nach dem Verfahren des Ing. Max Maag, Zürich. Die ganze Fabrikanlage zeichnet sich durch Uebersichtlichkeit und Großzügigkeit aus. Entlang dem Anschlußgleis befindet sich der Härterebau, in welchem die Härtereie und vorläufig auch noch Bureauräume liegen. In der geräumigen Fabrikhalle befinden sich die Fabrikations-Abteilungen: Drehereie, Fräseerei, Zahnradhoblereie, Zahnradschleifereie und Getriebebau.

Es treibt uns nun nach München, wo wir unsere Fahrt beschließen wollen, zuvor wollen wir noch in Burgrieden bei Ulm und in Augsburg einen Besuch machen.

Wellig, meist steigend, verläuft die Fahrt über Mecklenbeuren, Oberhofen nach Ravensburg, dem Handelsmittelpunkt von Oberschwaben, einem schwäbischen Nürnberg mit Toren, Türmen, Mauern und Zinnen. Ueber Waldsee gelangen wir nach Biberach am Riß, der Heimat des so vielgenannten Matthias Erzberger, wo einst auch der Dichter Wieland geboren wurde. In Laupheim mit seinem

hochragenden Schloß machen wir eine Schwenkung nach Osten, um nach Burgrieden zu gelangen. Dieser bisher gänzlich unbekannt Ort ist in letzter Zeit den Automobilisten bekannt geworden, haben doch hier die Automobilwerke der Firma Walther Steiger & Co. ihren Sitz.

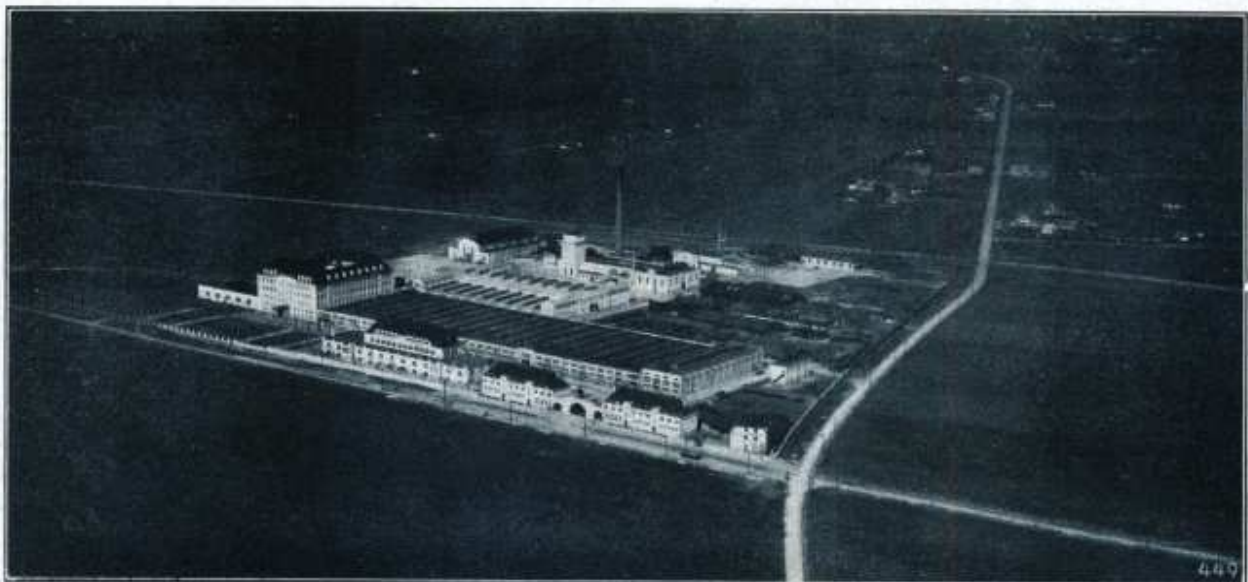
Noch können wir uns nicht vorstellen, daß sich in dieser stillen, ganz unter dem Zeichen der Landwirtschaft stehenden Gegend Industrie befinden soll, bis uns ein Zug von sechs Einfahrwagen, die unter Führung eines Ingenieurs auf der Probestrecke fahren, beweist, daß wir uns der Geburtsstätte des Steiger-Wagens nähern. Die Straße fällt plötzlich zum Tal der Rot ab, und vor uns liegen die ausgedehnten Werksanlagen, malerisch von hübschen Beamten- und Arbeiteransiedlungen umrahmt.

Wenn wir glaubten, ein unscheinbares, noch im Anfangsstadium befindliches Unternehmen zu finden, so werden wir durch die Besichtigung der Anlagen eines Besseren belehrt. Die Firma besitzt ein Gelände, welches insgesamt etwa 200000 qm Bodenfläche umfaßt. In den über 16000 qm bedeckenden ebenerdig angelegten Werkstätten werden zurzeit über 500 Arbeiter beschäftigt.

Von dort sind wir in wenig mehr als einer halben Stunde in Ulm, der ehemaligen weitgebietenden Reichsstadt mit ihrem himmelanstrebenden Münster.

Von Ulm geht es über die Donaubrücke nach dem bayerischen Neu-Ulm, das einst mit Ulm zusammen Reichsfestung war. Leipheim, das wir nach etwa 20 km Fahrt erreichen, zeigt noch Ueberreste alter Befestigung, mehr noch Günzburg; Burgau aber, das folgt, war gar die Hauptstadt einer Markgrafschaft; erst seit 1805 gehört es zu Bayern. Bei Zusmarshausen, das wir auf der Weiterfahrt berühren, wurden gegen Ende des 30 jährigen Krieges die Kaiserlichen unter Holzapfel von den Schweden und Franzosen unter Wrangel und Turenne geschlagen. Ueber die Vorstadt Kriegshaber fahren wir hinein in die altberühmte Auguste Vindelicorum, die Stadt der Fugger und Welser, auch heute noch eine Handels- und Industriestadt von Weltruf.

Uns als Sportsleute ziehen dort besonders die Bayerischen Rumpler-Werke an. Die Werke wurden während des Krieges als Flugzeugfabrik gegründet, und wie alle Flugzeugfabriken, so mußten sich auch die Bayerischen Rumpler-Werke nach Beendigung des Weltkrieges umstellen und zwar in der Hauptsache auf die Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen und Waggonreparaturen. Ein kurzer Rundgang durch die Fabrik zeigt uns, daß diese Umstellung gut gelungen ist, und der Unwissende wird niemals erraten, daß in der Fabrik ehemals die im Kriege so berühmt gewordenen Rumpler-Flugzeuge gebaut



Bayrische Motorenwerke, München. (Luftbild.)