

einem Heim

Erhaltung Anlage

svorsitzender der
e. V.) forderte jetzt
Landtagsfraktion,
Pflegefallversiche-
Krug die Notwen-
bedürftiger älterer
e Bewußtseinsbil-

diert, im Alter So-
werden!“, empörte

e häusliche Pflege
r Pflege im Heim
amm zur Stärkung
von Sozialministe-
che auf keinen Fall
üsse deshalb eine
e Abdeckung des
edürftigkeit. Alle
Risiko abgesichert
auf die größtmög-
schaft verlagert

erhaltung

Einladung Lern

lebrieren werden.
na können sich die
nmöglichkeiten er-
mer ein Bild man-
r Behinderte zeigt
denen behinderte
e Arbeit leisten.
erte Arbeit der Psy-
en und Erwachsenen-
lich informiert.
gen über den All-
und über die be-
en der Heilerzie-
das informative
d Angehörige von
ch am 31. August
sen. Viele Musik-
dem ganzen Land-
lich spontan zu ei-
Auftritt bereiter-
d Heimbewohner
kleinen Besucher
und mit Puppen-
21 Uhr findet das
besinnlichen Mi-
bacher Marktplatz

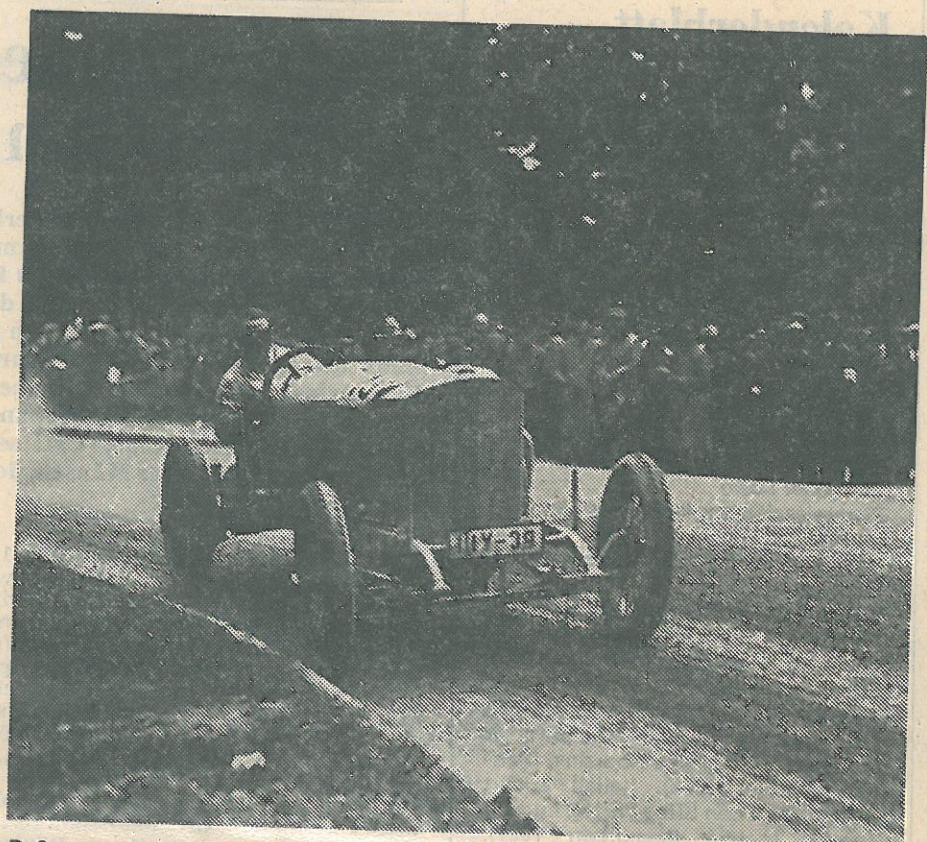
Einbrecher rn gestört

ED - Ein Einbre-
acht von Mittwoch
Iausbewohner aus
eschehens war die
bad Schussenried.
var der Unbekann-
Uhr durch ein Kel-
haus gelangt und
sam Zugang zum
Bevor er aber ir-
konnte, wurde er
en Bewohner ge-
Spurensicherung
indung nach dem
rtliche Polizeipo-

en Sonntag anlagenfest

hrs- und Verschö-
m (VVL) und Mu-
veranstalten am
ab 12 Uhr wieder
anlagenfest, das
ten Jahren großer
i schlechtem Wet-
lings um eine Wo-
ber verlegt. Ab 12
n der vereinseige-
gt, ab 13.30 Uhr
zur Unterhaltung
den Spiele angebo-
Ruhe zusammen-

is Biberach



Daß er auch am Steuer gut über die Runden kam, bewies Xaver Steinle hier beim Bergrennen in Pforzheim. Man achte auf den Straßenzustand! SZ-Repro: Archiv Sieger

Die wahren Helden der Rennpisten

Wer waren nun die Helden jener Tage, die die Steiger-Wagen über die steinigsten Pisten jagten, so daß Fahrgestell, Federung, Räder, Reifen, Bremsen und Motoren stets auf eine harte Belastungsprobe gestellt wurden? In erster Linie war da einmal Walther Steiger selber, ein enthusiastischer Autofahrer, der sich als Firmenchef nicht zu schade war, hinters Lenkrad zu klettern und sein „Kind“ durch Staub, Dreck und Schlamm zu chauffieren.

Und das sogar mit Erfolg. Als die ersten „Steiger-Wagen“ die Rennpisten verunsicherten, war der „Boß“ gerade 40 Jahre alt - nicht zu alt, um selber vorn mitzufahren. Beim Baden-Badener „Auto-Tournier“ im Juli 1922 beispielsweise steuerte er seinen „kleinen“ Steiger im Flachrennen zum Klassensieg. Auch in Bad Kissingen fuhr er - diesmal auf dem großen 60-PS-Wagen - einen ersten Platz heraus. Weitere vordere Ränge sprangen für den eigenwilligen Schweizer bei Rennen in der Schweiz und, vor allem, in der näheren Burgriedener Umgebung heraus. Walther Steiger erfüllte sich mit seinen Starts ohne Zweifel einen Herzenswunsch.

So gut der Chef aber auch mithielt, es waren die professionellen Werksfahrer Daniel Maier, Walter Kaufmann und Kurt Volkhart, die die Akzente setzten. Unterstützung erhielten sie von Zeit zu Zeit von den ebenfalls Werkseinsätze bestreitenden Alfred Noll, Hans Kolb, Freiherr von König-Fachsenfeld und Richard Fuld. Ganz sporadisch wurden auch bekannte Fahrer anderer Marken eingesetzt wie Carl Brackelsberg, der in erster Linie auf Bugatti eingeschworen war, oder der Darmstädter Chemie-Unternehmer Wilhelm Merck, der feinste Verbindungen zu Daimler unterhielt. Kein Wunder, schließlich saß er dort im Aufsichtsrat. Seine Frau Ernestine Merck war übrigens eine der ersten und erfolgreichsten Rennfahrerinnen Deutschlands.

Ein Ehepaar waren auch M. und F. Folville, die verschiedentlich ihren Steiger auf vordere Ränge fuhren. Die privaten Steiger-Fahrer von der Sandt, Graf Alexander-Erbach, Schwengers, Köllner, Martinsen, Heuer, Croon, Busse, Koch, Miller, von Meister, Soest, Wegeler, Wiesner, Raddatz, Mews, Schulte, Filser, Kalmein-Domnau, von Henk und Kammerer, die allesamt in den Werksannalen auftauchten, haben gleichwohl überregional keine bedeutende Rolle gespielt.

Anders verhielt es sich da zum Beispiel mit dem Münchner Daniel Maier, der später für BMW fuhr. Sein 14. Platz bei der Targa Florio unter so bekannten Größen wie dem Italiener Masetti, dem Mercedes-Fahrer Werner und dem

te immer dann einen Steiger ganz weit nach vorn, wenn wieder einmal unbedingt ein Sieg her mußte.

Profi war auch der Münchner Hans Kolb, der auf Steiger seine Karriere begann, die auch er später auf Bugatti fortsetzte. Kolb gewann zum Beispiel das Böbinger Bergrennen 1923, war aber kein offizieller Werksfahrer. Das hingegen waren der Königsberger Walter Kaufmann und der Rheinländer Friedrich Eitel, sein Beifahrer. Den schwächlichen Ostpreußen Kaufmann, der erst vor ein paar Jahren gestorben ist, hatte Walther Steiger nach Burgrie-



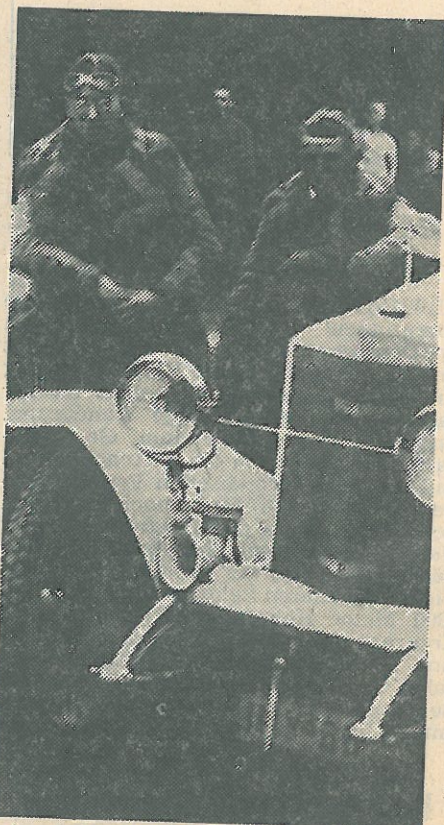
DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels

FOLGE 25

den geholt. Kaufmann wohnte in Laupheim und arbeitete im Steiger-Werk, wenn er nicht gerade Rennen fuhr oder vorbereitete, in Buchhaltung und Konstruktionsbüro. Der jüdische Rennfahrer war ein allseits geschätzter Sportsmann, in dem sehr viel mehr steckte als man vordergründig vermutete. Er fuhr für Steiger ungezählte Erfolge heraus und konnte vom fahrerischen Können her mit den ganz großen der Rennszene mithalten.

Das konnten ohne Zweifel auch Alfred Noll, der Düsseldorfer Generalvertreter der Steiger AG, der stets mit Xaver Steinle als Beifahrer fuhr, und Kurt Volkhart. Letzterer gehörte noch der guten alten Schule der „deutschen



Die beiden Werksfahrer Kaufmann und Xaver Steinle. SZ-Repro: Archiv Sieger

Techniker-Rennfahrer“ an. Sein Standesbewußtsein drückte sich darin aus, daß er seinen Vornamen Kurt konsequent mit „C“ schrieb. Als Mensch nicht immer ganz einfach, war er als Techniker untadelig und ungemein fortschrittlich. Das wurde am deutlichsten bei seinen Raketexperimenten mit Opel. Er gehörte zum Team, das mit Feststoffraketen Fahrzeuge antreiben wollte.

Der Großindustrielle und Sportfahrer Fritz von Opel versprach sich von diesen Versuchen in erster Linie wirksame Werbung. Überredet hatte ihn dazu der „Vater der Raketentechnik“ genannte Professor Hermann Oberth, dessen Überlegungen allerdings wesentlich weiter gingen. Der gebürtige Südtiroler Max Valier aber galt als eigentlicher Urheber der Opel-Experimente in Rüsselsheim und auf der Avus. Beim Hantieren mit einer Flüssigkeitsrakete fand er im Mai 1930 den Tod. Finanzier schließlich war der Fabrikant pyrotechnischer Apparate, Friedrich Wilhelm Sander.

Am Boden testete das Team die Raketensätze lediglich, um die Reaktionen verschiedener Raketentypen erkennen zu können. Erfahrungen mit der Raketentechnik hatte eigentlich niemand, so daß Kurt Volkhart nicht wußte, was auf ihn zukam, als 1928 im Opel-Raketenwagen die Treibsätze erstmals gezündet wurden. Volkhart hatten die Techniker als erfahrenen Piloten mit technischen Kenntnissen nach etlichen vorausgehenden Querelen deshalb ausgewählt, weil er über die meisten Rennerfahrungen verfügte. Es war also schon eine „Ehre“, daß der frühere Steiger-Werksfahrer den Platz im explosiven Opel einnehmen durfte.

