



Der langhubige Steiger-Motor benötigte für Kolben, Zylinder und Ventile samt Nockenwelle viel Platz nach oben! Auch zu erkennen ist der Werkzeugkasten vor der Spritzwand. Foto: Emmenlauer

+Seri

5.07.86

## Appreturfabrik mit Färberei

Den Luxusartikel „Automobil“ leisteten sich in den letzten Vorkriegsjahren vornehmlich die oberen Zehntausend, nicht aber Otto Normalverbraucher. Das hätte seine Möglichkeiten bei weitem überschritten, denn die Kraftwagenhersteller waren sich der Exklusivität ihrer Produkte durchaus bewußt und setzten die Preise extrem hoch an – natürlich auch bedingt durch teure Einzelanfertigung, die zudem keine hohen Stückzahlen zuließ. Statt also zu kaufen und zu fahren, staunte der Normalbürger jener Tage, wenn solch ein schnaufendes Teufelsgerät mit viel Qualm und noch mehr Getöse an ihm vorbeizuckelte – denn von Tempo auf Deutschlands hundsmiserablen Straßen konnte vorläufig noch nicht die Rede sein, wenngleich es auf der britischen Insel bereits die ersten Geschwindigkeitsbegrenzungen gab.

Die ärgsten Kinderkrankheiten des neuen Produkts waren zwar abgestellt, doch mußte ein rechter „Autler“ das Fahrzeug nicht nur zu bedienen, sondern auch zu warten und – notfalls, aber damals durchaus nicht selten – zu reparieren wissen. Kleinere Schäden wie Vergaserpannen und die unvermeidlichen Reifendefekte wurden natürlich an Ort und Stelle behoben. Der Steiger-Wagen hatte für solche Fälle sogar einen kompletten Werkzeugkasten hinter dem Motorblock eingebaut. Auch die Zündung wurde vor und während der Fahrt auf entsprechende Leistung eingestellt. Das stelle sich einer in heutiger Zeit vor ...!

So wundert es niemanden, daß in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg Damen am Volant eines Kraftfahrzeugs äußerst selten gesehen wurden, und wenn, dann für ausgesprochenes Auf-

sehen sorgten. Die Emanzipation wagte eben seinerzeit die ersten zaghaften Schritte in ein neues Zeitalter der (automobilen) Gleichberechtigung. Ganz abgesehen davon, wäre es dem stolzen Autobesitzer jener Tage kaum eingefallen, sich selber hinter Lenkrad zu zwängen. Wer schon zum Establishment gehörte, ließ fahren, bitteschön! Erst später sorgten betuchte Mitglieder der feineren Kreise als sogenannte „selbststeuernde Herrenfahrer“ für Aufsehen in Stadt und Land. Nicht wenige dieser meist jungen, oftmals adeligen Pioniere traf man denn auch bei sportlichen Vergleichen per Kfz, sprich: Rennen wieder. Und dort verkauften sie sich in der Regel nicht schlecht.

Wer die Zeichen der Zeit richtig gedeutet hatte, versteckte also die unmo-

und viel freiem Land. Es wurde also in die Hände gespuckt und gebaut, gebaut und nochmals gebaut. Zur Blütezeit waren es 16 000 Quadratmeter überbauten Werksgeländes.

Fotografien jener Tage belegen, wie rasch die neue „Firma Steiger“ aus dem Boden wuchs. Neben Fabrikationshallen und dem Turbinenhaus entstand aber auch Mustergütliges: Ganz nach dem Vorbild von Fabriken in Großstätten wurde für die auswärtigen Arbeiter eine Wohnsiedlung errichtet – die noch heute als „Steiger-siedlung“ bekannten Baracken im Südwesten des 200 000 Quadratmeter großen Firmengeländes sowie die auf der anderen Seite der Laupheimer Straße am Rot-Ufer gebauten Mehrfamilienhäuser werden noch immer bewohnt.

Auch sonst wurde um 1909 von Unternehmerseite aus eine Menge unternommen, was heute nicht im entferntesten mehr in die Konzepte modernen Managements einfließt. So berichtet Walther Steiger junior beispielsweise von den zwei von der Firma angestellten Gärtnern, die die Belegschaft mit frischem Obst und Gemüse zu versorgen hatten – was zwar sicher auch als Teil unternehmerischer Fürsorge, zugleich aber als zusätzliches Entgelt für die nicht gerade fürstlich entlohnten Arbeiter der Appreturfabrik mit Färberei und deren Familien angesehen werden kann.

Die Haushalte wiederum partizipierten auch als Strom-Endverbraucher am Steigerwerk, denn die in der Fabrik erzeugte überschüssige Energie versorgte das landwirtschaftlich orientierte Rottal bis hinaus nach Schwendi mit Strom. Walther Steiger junior relativiert dies allerdings: „Damals brannte aber auch nur in der Wohnstube und eventuell noch im Stall eine einzige Glühbirne.“ Immerhin lieferte das Steigersche „Haupttriebwerk“, ein Schiffsdieselmotor, damals runde 1000 PS.



### DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

Eine SZ-Serie von Mathias Bartels FOLGE 3

derne, alte Kutsche in der Remise, kaufte sich ein störrisches Automobil und fuhr selber. Die Mittel dazu besaß recht frühzeitig auch der Ex-Chemie-Student Walther Steiger senior aus Ulm-Söflingen – seines Vaters Firma machte es möglich! Kurz vor dem Ende des Wilhelminischen Deutschlands – auch Laupheim erlebte damals eine ungeahnte Blütezeit mit dem Bau der Bahnlinie, die den schnellen Anschluß an die weite Welt gebracht hatte – dachten die Herren Steiger profitorientiert an Expansion. Das Bauerndorf Burgrieden bot sich dazu gerade an: Nicht zu weit von Ulm entfernt, ausgestattet mit dem weichen Wasser der Rot, das auch zur Stromerzeugung genutzt werden konnte, Bahnanschluß



Abermals das Steigerwerk als ganzes mit den im Bau befindlichen Häusern für die Werkmeister (ganz rechts). Aufgenommen wurde dieses Foto aus Richtung Kirche. SZ-Repro: Archiv Englert