

on

ünften sieg?

ra-Staffel IV findet
um 15 Uhr treffen
pheim und der TSV
a Olympia-Stadion
Bten sich die Roter
ibt es morgen eine
lau-Weißen?

ing den Ausgleich
h noch mit 4:3 zu
TSV müssen die
der ersten bis zur
zentriert zur Sache
Roter Maschinerie
st, sind die Gäste
1, denn sie sind das
m der Landesliga.
en sie seit Jahren
nmer ein gewichti-
enn es zum ersten
hat. Für die Laup-
die Wirkungskreise
drich einzuengen.
tehen für die Gast-
recht gut, auch im
nander ungeschla-
upheimer, die mor-
Formation antreten
auf die Unterstüt-
zahlreich erschei-

n dem weiler

isliga B, Staffel II,
s der SC Biberach
rschaftsanwärtern
derlage gegen den
n, um sein Punkte-
fallen, bei dem der
Teams stehen sich
enüber.

ersten Spieltag si-
rer Bestform ent-
nd die Alberweiler
einem Rückstand
ßen konnten, hat
mspiel bereits eine

dt hat mit der drit-
Biberach noch ein
lenn vor zwei Wo-
Biberach im Rah-
spokalrunde. Viel-
en von Spielertra-
laß die erwünschte
Publikum gelingt.
sind allerdings die
enn sollten neuer-
r ersten FV-Elf in
eingesetzt werden,
die Heimelf ganz

g errungene Tabel-
Sportfreunde Sie-
en den SV Birken-
ler in den beiden
n nicht mehr verlo-
enhard hofft man,
neut um ein paar

gegen den SV Alt-
V Burgrieden im
Folge den TSV
ersten Spieltag fast
er Vorsaison steht.
erden die Trauben
sehr hoch hängen
ls werden die Wai-
el den SV Altheim
stzter empfangen.

eife aber auch zah-
was besserer Chan-
ir die Roter aller-
ltat möglich gew-
fontag erwartet die
n der ersten Runde
die A-Jugend des
. In dieser Begeg-
natürlich als Au-
-Jugend war mit
chon aktiv und er-
Wain ein 3:3. Beim
nan mit 2:3.

Ein skurriler Fünfzehnjähriger

Anfang der 20er Jahre verfügten die wenigsten Automobilfabriken über ein auch nur halbwegs funktionierendes eigenes Kundendienstnetz. Ehemalige Chauffeure begüterter Herrenfahrer waren es, die sich als erste mit einer Werkstatt selbständig machten und so die Grundlagen für das heute allerorten vertretene Kraftfahrzeug-Handwerk legten. Wer in den Auto-Gründerjahren nicht selber Hand an sein Fahrzeug zu legen wußte, war ohnehin aufgeschmissen. Und wenn dann gar nichts mehr half, mußte eben der Generalvertreter oder das Herstellerwerk aufgesucht werden.

Von ungezählten Besuchen in Burgrieden her kannte zum Beispiel der heute 82jährige Walter Bossert aus Blaustein den Steiger-Chefkonstrukteur Paul Henze und dessen engste Mitarbeiter. Bossert darf getrost als einer der skurrilsten Steiger-Fahrer dargestellt werden, denn als er 1920 den vierten Steiger überhaupt aus Burgrieden abholte, verfügte der damals knapp 16jährige schon über längere Automobilisten-Erfahrung – schließlich hatte er vorher schon einen 18-PS-Vorkriegs-Mercedes gesteuert. Von klein auf begeisterte sich Walter Bossert für alles, was sich auf Rädern fortbewegte. Als er als ungeduldiger 15jähriger endlich seinen Vater überredet hatte, sich doch einen eigenen Kraftwagen anzuschaffen, stand für ihn fest, wer das Gefährt steuern sollte. Fast schon beleidigt antwortete er dem Herrn Papa auf genau diese Frage: „Na, ich natürlich!“ – Am Rande:



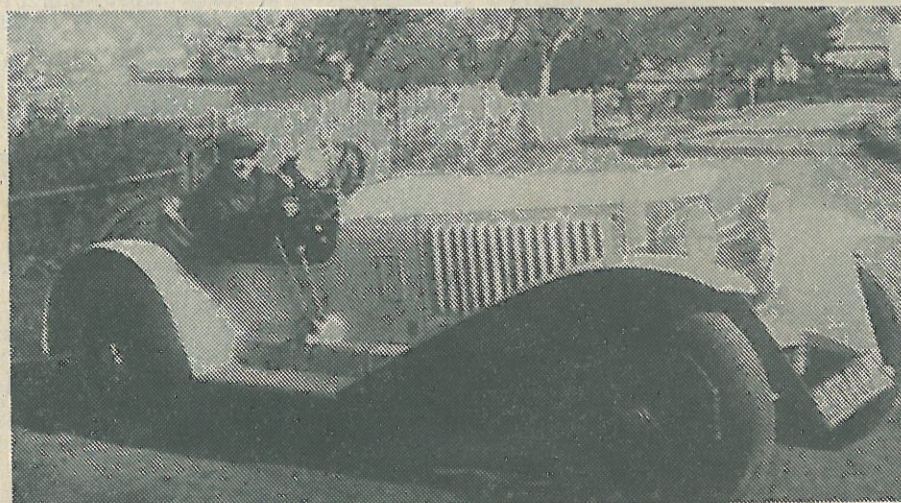
DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels
FOLGE 27

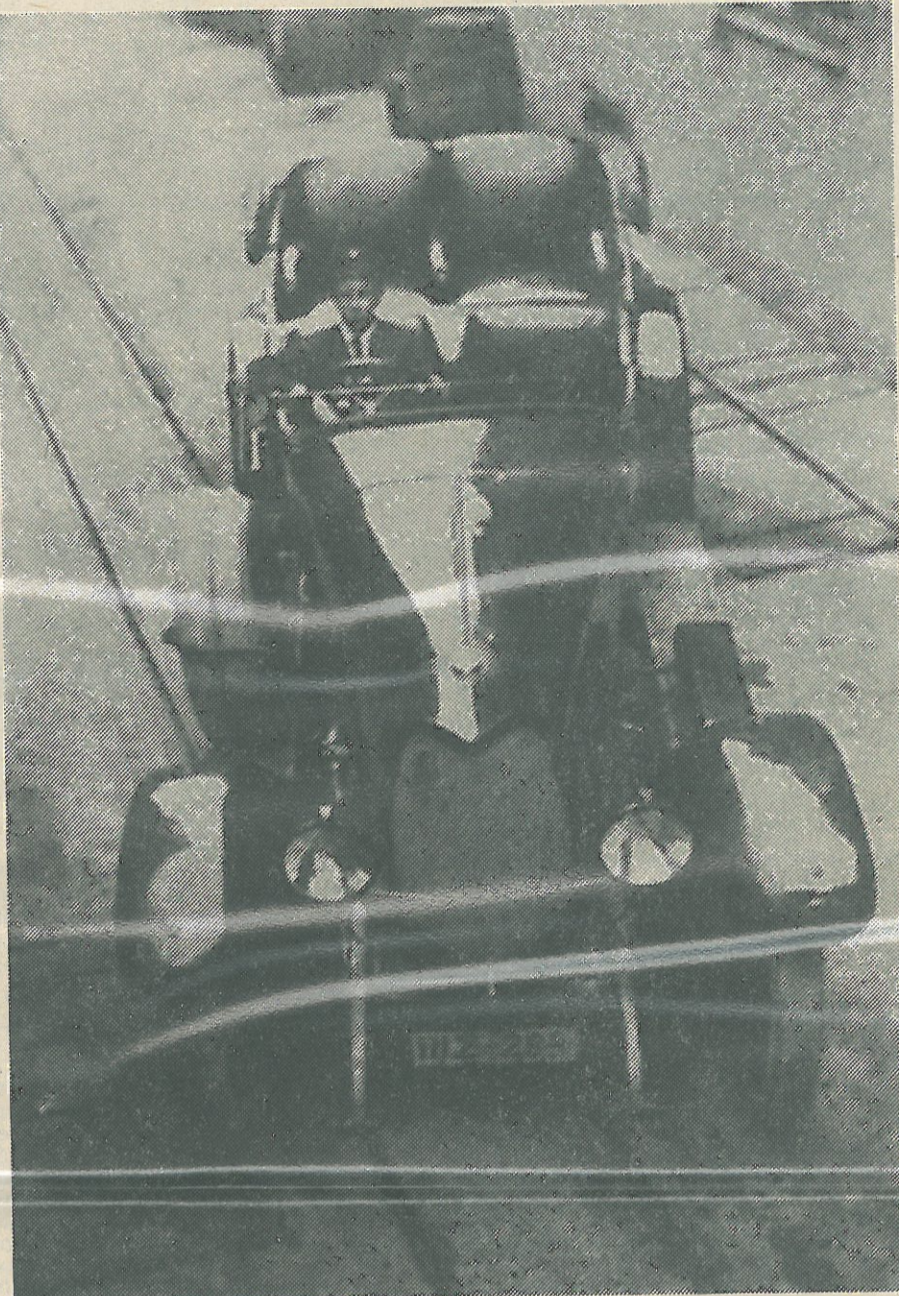
Schon damals mußte man das 18. Lebensjahr vollendet haben, um beim Vorläufer des TÜV, dem „Württembergischen Dampfkesselverein“, die Führerscheinprüfung ablegen zu können.

Glück für Walter Bossert, daß ihn der Ingenieur dieser Dampfkessel-Gesellschaft nicht nach seinem Alter fragte, als er ihn zur Überprüfung der Dampfanlagen seines Vaters aus Riedlingen abholte – mit dem Auto natürlich! So aber konnte sich der Experte davon überzeugen, daß Bossert tatsächlich schon Technik und Verkehr beherrschte. Der Lohn: Mit 16 Jahren wurde er vorzeitig zur Prüfung zugelassen, die er – selbstverständlich – mit Bravour bestand.

Sich heute mit Walter Bossert zu unterhalten, ist ausgesprochen interessant und vermittelt bleibende Eindrücke vom Autofahren in jenen Tagen. Schon die Probefahrt an der Seite der Herren Steiger und Henze auf dem Ulmer Katzenkopfpflaster mutet schier abenteuerlich an. Auf das Fahrgestell des Prototypen, auf den Bossert am Ulmer Bahnhof erstmals aufmerksam geworden war, hatte man vier provisorische Kübelsitze montiert. „Ich mache



Otto Ottenbacher aus Biberach war ein weiterer ehemaliger Steiger-Fahrer. Er besaß wie Bossert sogar zwei Fahrzeuge aus Burgrieden. SZ-Repro: Archiv Ottenbacher



Einmal ein Steiger-Auto aus anderer Sicht. Dieses schöne Gefährt gehörte dem damals 15jährigen Walter Bossert aus Ulm. SZ-Repro: Archiv Bossert

die Herren auf die ausgezeichnete Federung aufmerksam“, soll Paul Henze seine Beifahrer auf die Vorzüge seines „Geschöpfes“ hingewiesen haben. Bossert heute: „Im Frauengraben gab es in der Tat das übelste Straßenpflaster in ganz Ulm.“ Der unvollkommene Steiger-Prototyp muß ihn aber dennoch überzeugt haben.

Völlig verwegen wurde es nach Bosserts Worten, wenn er daranging, die Benzinversorgung sicherzustellen. Im Keller des elterlichen Hauses in Ulm lagerten zuweilen bis zu sechs 200-Liter-Benzinfässer, der Liter seinerzeit übrigens zu etwa 30 bis 35 Pfennig. Wenn man an die verheerende Wirkung eines kleinen Funkens denkt, stehen einem noch heute die Haare zu Berge angesichts der leicht entflammbaren Treibmittel, die sich der Autofahrer jener Tage wenn nicht an den wenigen Tankstellen, so im Kolonialwarenladen besorgen mußte.

Auch Walter Bossert bestritt auf seinem Steiger Autorennen, zum Beispiel den Wettbewerb des Ulmer Automobilclubs auf der alten Bundesstraße 10 von Urspring nach Ulm. Damals fuhr

selbst bei derlei Rennen mit Lokalcharakter eine Menge Prominenz mit – bei diesem Vergleich etwa Anton Leiber auf Opel und der bekannte Selve-Werksfahrer Slevogt.

Bossert fuhr noch einen zweiten Steiger-Wagen, mit dem er zufriedener war als mit dem ersten Modell mit einer Auer-Karosserie. Später stieg er nach einander auf einen Fiat mit Vierradbremzen, den Simson-Supra und verschiedene andere Fabrikate um, kehrte der Heimat 1928 für vier Jahre den Rücken und lebte in den USA. Anschließend war der motorbegeisterte junge Mann ein wenig ruhiger geworden, doch fährt er noch heute leidenschaftlich gerne Auto.

Andere Steiger-Kunden waren der Besitzer der Zwiefaltener Klosterbrauerei, Albert Bader, dem sein offener Steiger-Zweisitzer in den Jahren 1923 und 1924 „nie Schwierigkeiten bereitet hat“, wie er betonte, der Ulmer Druckereibesitzer Dr. Carl Höhn, der mit seinem Fahrzeug sogar Expeditionen zum Ätna, zum Stromboli und auf die Insel Santorin unternahm. Dr. Höhn war ein Freund der Familie Steiger und erwarb später ein beträchtliches Aktien-Paket der Schweizer Nachfolge-Firma Martini-Steiger. Weitere zufriedene Kunden waren die Baroneß von Orsenhausen, an die ein schneeweißes Fahrzeug ausgeliefert worden war, der „Kurvendoktor“ Franz Bullinger, der Biberacher Karosseriebauer Ottenbacher und – nicht zuletzt – der Laupheimer „Wyse“-Wirt Xaver Bertele.

Bertele hatte sich nach dem Ende der Firma noch reichlich mit Ersatzteilen eingedeckt und kutscherte seinen Steiger mit Rennmotor bis weit in die 30er Jahre hinein durch Laupheim. Auch seine Tochter, die heutige „Wyse“-Wirtin Resl Hartz, fuhr noch das jagdgrüne Gefährt. Sie kann sich noch an viele Steiger-Beschäftigte und die Herren der Werksleitung erinnern, die das Restaurant „Zum Wyse“ zum Stammlokal erkoren hatten. Berteles Steiger wurde 1939 sogar noch als Nachschubwagen zur Wehrmacht „eingezogen“.