

Kindertagesstätte. Bei gutem Wetter findet der Familiengottesdienst im Pfarrgarten statt.

Katholischer Kirchenchor Laupheim. Heute um 20 Uhr Singstunde im Gemeindehaus.

am selben Tag von 19.00 bis 19.30 Uhr Beratung müssen die Versicherungsunterlagen mitgebracht werden.

gerüstete Küche beziffert auf etwa 10 000 Mark. Der Trag sind die baulichen Einbauten. Bevor das Grundstück für die Umkle-Anschaffung der Küchenben will, soll die Verwaltungskontrollinstanz (VKA) einholen. Dabei wird die Auflagen auf die Baupläne zu prüfen. Zugestimmt dem Vorschlag des Bauamts auf jeden Fall ein detailliertes Küchenausstattungsprogramm.

Vor zehn Zuhörern fand die Tagung im Sitzungssaal der Fortsetzung. In ein Tagesordnungspunkt um die Erweiterung des „Hechhäcker“ in Burgrieden sagte der Bürgermeister einheimische Familie bei der Erstellung eines Wohnbauplanes an besagtes Plangebiet. Die Erweiterung des Baugebietes parzellen zur Folge. In der Besprechung wurde grundsätzliches „Ja“ zum Wunsch, will aber gleich wirtschaftsamt geklärt werden. Die Erweiterung des Baugebietes einstimmig beschloß die Erweiterung des „Burgrieder Weg“ in Rottal. Wie Bürgermeisterfrage aus dem Gremium bereits ein Bauplatz-Interesse. Die übrigen Baugrundstücke werden der Gemeindeverwaltung gehalten, was ja wieder geäußerte Wünsche meinderats sei.

Keine Einwände hatten eine Baumaßnahme in der Burgrieden. Ohne Diskussionspunkt wurde die Einvernahme unter Punkt „Erwerb von Sachen“ diskutierte. Die schon wiederholt zur Verbesserung der Lautstärke der Rottal-Halle. Die Beispielsweise bei Konzertveranstaltungen unbefriedigend.

## Alpenvereine

### Bergtour Großglockner

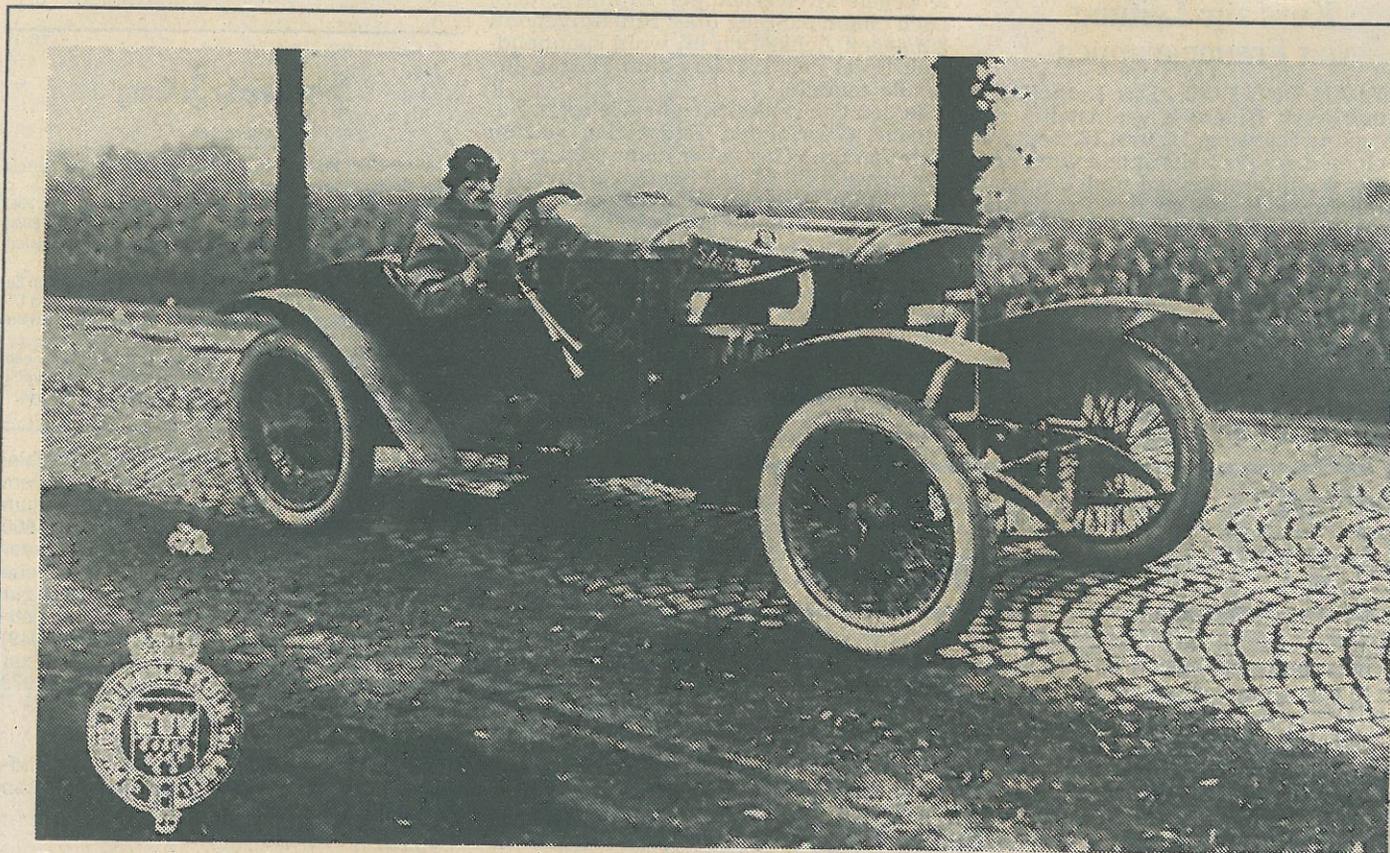
LAUPHEIM (wj) - Der höchste Berg Österreichs, der Hohen Tauern, ist am Freitag, 29. bis Sonntag, 31. August, gemeinsame Ziel der Ortsgruppe Laupheim und der Ortsgruppe Laupheim Alpenvereins. Bei der Gipfel besonders weite Panoramas nach der sehr schmalen und steilen Gletscherscharte bieten beinahe senkrecht zu den erliegenden Pasterze. Die Gletscher der Ostalpen, 100 Quadratmeter Eisfläche.

## Würdiger Empfang

### Franz Barthold Jahre Dir

LAUPHEIM-UNTERS (ws) - Genau 20 Jahre als Musikdirektor Franz Barthold Taktstock beim Musikverein Untertalmettingen. Grundsätzlich Musikern und Musikern Probe nach der Sommerker Tracht mit einem St. Probekonzert zu empfangen, darunter dem Familie Barthold, der Braunschweig, dankt ihrem Dirigenten für die kameradschaftliche Mitarbeit.

Der Vorsitzende, Max im Namen des Vereins Franz Barthold wie er spontan als Dirigent zu Sprung ins kalte Wasser gewesen, frisch von den Würzburg und Trossingen damals gefragtesten und grenzen hinaus bekannte Kapellen zu übernehmen. In Jahren ist Franz Barthold und darüber hinaus Leutnantkapelle, der Hauskapelle, der Hauskapelle. Unter seiner Leitung sikkalische Bogen von der Musik zur konzertanten spannt und heute kann g



Der spätere Raketenpionier Kurt Volkhart, hier nach seinem Sieg beim Eifelrennen 1922, auf einem der drei im Einsatz befindlichen Steiger-Werkswagen. Repro: Benter-Dienst

## Nehmen's Platz in der Rakete!

Die Opel-Raketen-Premiere schilderten zeitgenössische Augenzeugen so: „Kurt Volkhart nimmt also Platz auf dem harten Steuersitz im Opel. Eines ist sicher: Zünden oder Gas geben kann er nicht, er kann nur lenken und hoffen, daß der Wagen nicht in die Luft fliegt! Monteure zünden die aus den Raketen hängenden Zündschnüre, nehmen die Beine in die Hand und verschwinden in sicherer Deckung. Auch die Zuschauer, darunter die Sensationspresse, haben in respektvoller Entfernung Schutz gesucht. Als endlich das Feuer in die Raketen schlägt, setzt sich der Wagen mit sanftem Ruck in Bewegung, bleibt aber nach etwa 150 Metern stehen, die er im flotten Fußgängertempo bewältigt hat.“ Adam Opels Enkel Fritz von Opel soll einem Lachkrampf nahe gewesen sein, heißt es.

Eine Stunde später saß der drahtige Volkhart wieder am Steuer. Jetzt hatte er 300 Kilo Schub im Rücken nach 80 Kilo im ersten Versuch. Doch alles klappte: 75 km/h wurden gemessen. Später kam er in einem Raketenwagen, in dem er den Feuerstoß dosieren konnte, auf weit höheres Tempo. Am 23. Mai 1928 stellte zu guter Letzt nach dem Ausscheiden seiner Mitstreiter Fritz von Opel selber vor 2000 geladenen Zuschauern mit 230 km/h einen neuen Raketen-Temporekord auf. Mit mittlerweile 24 Antriebssätzen im Rücken hatte er dabei Schwierigkeiten, das Gefährt auf der Avus-Bahn zu halten.

Kurt Volkhart indes konstruierte zu dieser Zeit schon einen 750-ccm-Kleinrennwagen, dessen obengesteuerter Ein-Zylinder-Motor von ihm mit einem Kompressor ausgerüstet wurde und mit dem sogar einige Rennen bestritten wurden. Vor seiner Zeit bei Steiger war der Ingenieur Volkhart eine Zeitlang bei Dürkopp in Bielefeld beschäftigt, danach ging er nach Düsseldorf. In der Mitte der 20er Jahre bestritt er Rennen auf Rabag, dem deutschen Lizenz-Bugatti (dessen Vertretung übrigens Alfred Noll übernommen hatte). Auch für Mercedes, die italienische Marke Ceirano, Apollo und NAG ging er an



## DIE „STEIGER“ AUS BURGRIEDEN

Eine SZ-Serie  
von Mathias Bartels  
FOLGE 26

den Start. Auf seinem privaten Original-Bugatti fuhr er am 21. Juni 1890 geborene Volkhart zum Jahresende 1930 sein letztes Rennen. Mit diesem Typ 37 A, einem 1,5-Liter-Kompressor-Wagen mit Silber-Drahtspeichenrädern als auffälligstem Merkmal, hatte er zuvor schon seine Klasse auf dem mittlerweile drei Jahre alten Nürburgring gewonnen. Allgemein zeichnete sich der Bergrenn-Experte durch seine strategisch kluge Fahrweise und erstklassige Technik aus. Volkhart starb 1962.

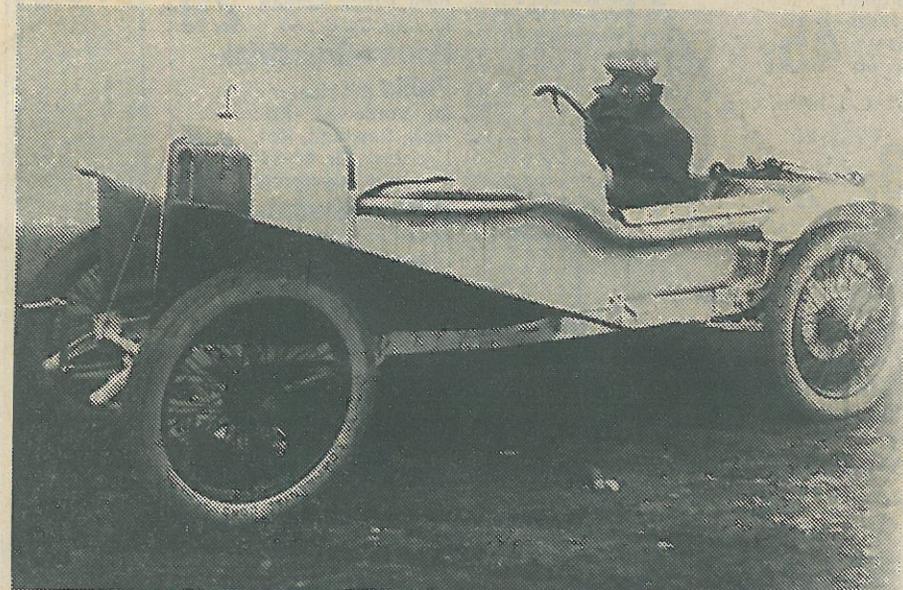
Ein Laupheimer war der spätere Fahrlehrer Xaver Steinle, bei dem eine

ganze Generation Laupheimer Autofahrer ihre ersten Fahrstunden bestritten hat. Steinle, der Noll-Beifahrer, hielt dem Werk bis 1926 die Treue. In erster Linie verdiente er sich als Einfahrer sein Brot, ein Job, der ihn bei Überführungsfahrten nicht selten bis nach Ostpreußen brachte. Der „Laupheimer Rennfahrer“ bestritt einige Rennen auch als Pilot, doch sind keine spektakulären Erfolge bekannt. Nach der Liquidation wechselte er zur Landesfahrschule nach Stuttgart, bevor er sich in den 30er Jahren hierzulande als Fahrlehrer selbständig machte. Seine Fahrschule leitete er bis 1958. Im Entlasszeugnis hatten ihm seine Steiger-Chefs die besten Noten ausgestellt.

Ein weiterer Laupheimer war Franz Bruckmaier, der an der Seite Kurt Volkharts Rennen bestritt. Sein Bruder Anton arbeitete in der Motorenmontage. Und schließlich ließ es sich auch der Konstrukteur des Steiger-Wagens, Paul Henze, nicht nehmen, zuweilen einen seiner Wagen zu chauffieren, doch lag seine große Rennfahrzeit bereits einige Jahre zurück.

Henzes automobilistisches Ideal aber war von jeher der Sportwagen gewesen. Bei der Waffen- und Autofabrik Simson im thüringischen Suhl fand er 1922 ein ideales Arbeitsfeld vor. Schon vor seinem Eintritt waren hier technisch und handwerklich hervorragende Autos gebaut worden. Henze entwickelte hier sozusagen den „Steiger-Nachfolger“, den Simson-Supra - wiederum ein extremer Langhuber mit allerdings gleich zwei oberliegenden Nockenwellen und 16 Ventilen. Der Zylinderinhalt von 1950 ccm hätte sogar einen Grand-Prix-Einsatz möglich gemacht, doch überstieg das wohl die finanziellen Mittel dieses kleinen jüdischen Unternehmens, das 1933 von den Nazis eliminiert wurde. Henzes Supra S aber wurde der beherrschende deutsche Sportwagen in der Zwei-Liter-Klasse, konnte sich als Vierzylinder sogar gegen die damals dominierenden Bugattis (und in offenen Rennen auch gegen die Steiger) behaupten. Werksfahrer wurde der frühere Benz-Mitarbeiter Karl Kappler.

Die äußeren Maße, das Erscheinungsbild, ja sogar Details ähnelten bei diesen Fahrzeugen in verdächtigter Weise den Steiger-Wagen, doch hatte Henze die Schwachstellen der Burgriedener Autos behoben und die Leistungsfähigkeit maximiert. Der Supra leistete bei 70 Millimeter Bohrung und 128 Millimeter Hub bei 4000 Umdrehungen pro Minute runde 70 PS. 1924 wurde das neue Simson-Prunkstück auf der Berliner Automesse der Öffentlichkeit präsentiert, was den Simson-Stand zu den Punkten der Ausstellung machte, an denen sich das Publikum staute. Gebaut wurden aber nur rund 750 Fahrzeuge - mithin also ein Verlustgeschäft für die 1741 gegründete Waffenschmiede, die nach dem Krieg als „Simson-VEB“ in der DDR



Abermals Walter Kaufmann, Werksfahrer der Steiger AG, auf einem Rennwagen, der so auch an der „Targa“ teilnahm. Beachtlich: der Rennauspuff!