

# 3. August 1919: Eine Automarke ist geboren

Vor 100 Jahren startete in Burgrieden der erste Steiger-Wagen zur ersten Probefahrt – Dem Unternehmen war nur eine kurze Blütezeit vergönnt

Von Michael Schick

Samstag, 2. August 1919, wenige Stunden vor der ersten Probefahrt: Die Ingenieure stehen stolz und lässig an den Prototypen, Mechaniker sind am Montieren. Eines der Autos trägt bereits das rote Testkennzeichen IIIY-01. Am Tag darauf, heute vor genau 100 Jahren, rollt der Wagen aus den Werkshallen der Firma Steiger in Burgrieden. Eine Automarke ist geboren.

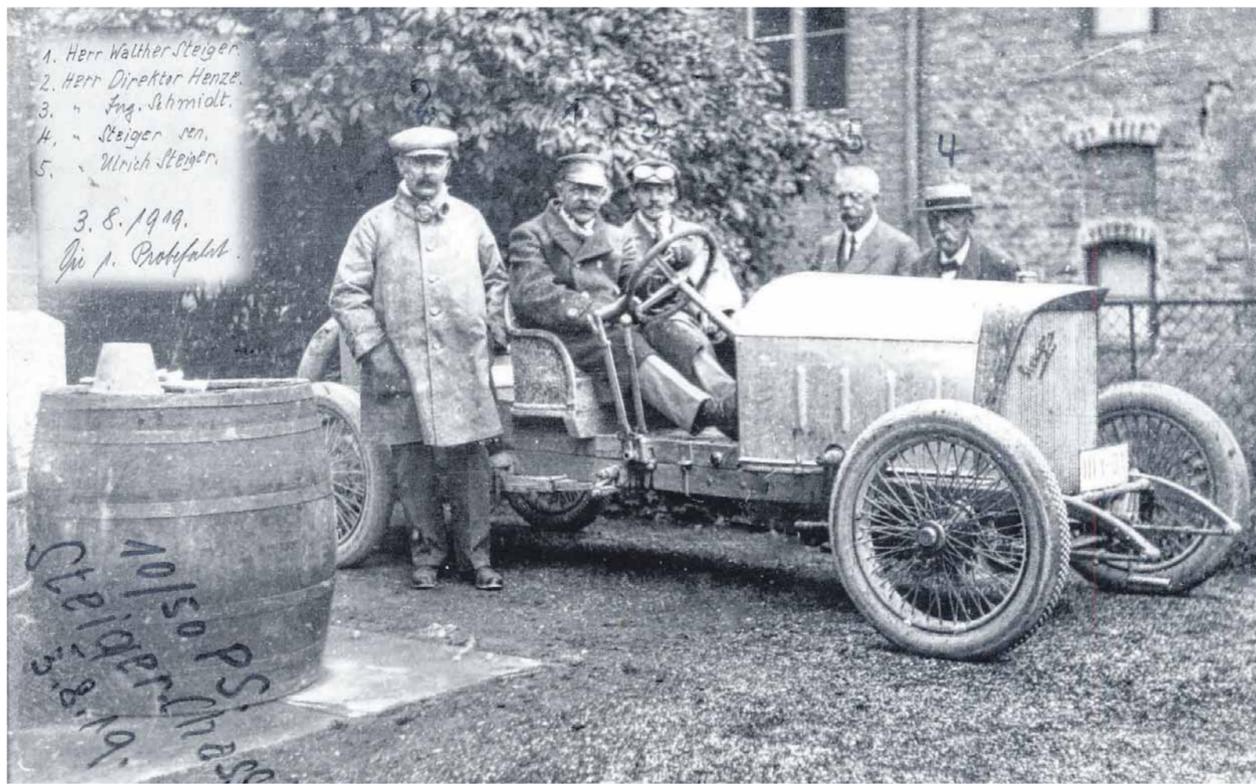
### Von Textilstoffen zum Automobil

Der Erste Weltkrieg war erst kurz vorbei, als bei Steiger in Burgrieden die Produktion wieder anlief. Im Krieg war der Betrieb von der Heeresverwaltung zur Produktion von Bomben und Granatzündern verpflichtet worden. Zeitgleich wurden Flugzeuge instand gesetzt. Der Ingenieur Paul Henze war mit dieser Aufgabe betraut. Nach dem Krieg ist er noch eine Weile in Burgrieden geblieben und machte das, was er konnte: Autos bauen.

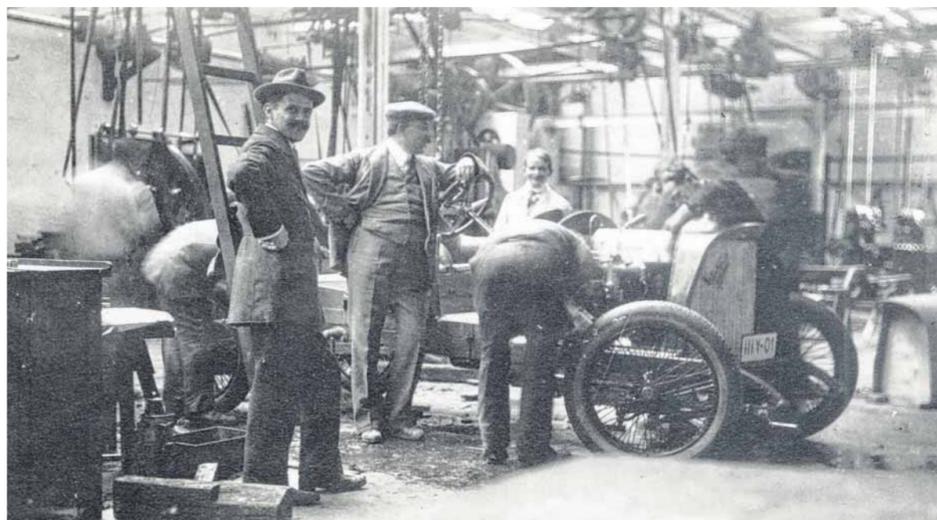
Eigentlich war der Betrieb von Walther Steiger für die weitere Verarbeitung von Textilstoffen vorgesehen. Ob man unmittelbar nach dem Krieg in diesem Produktionszweig wieder aktiv wurde, ist nicht bekannt. Steiger und seinen Beratern war indessen bewusst, dass schlummerndes Kapital-Facharbeiter, Metallverarbeitungs-maschinen und eine große Produktionsstätte – darauf wartete, neu genutzt zu werden.

Es ist zu mutmaßen, dass der solvente Ulmer Webereibesitzer Johann Ulrich Steiger, Walthers Vater, den Betrieb mit einer Starthilfe unterstützte. Die Bedingungen für eine Autoproduktion schienen günstig. Für die Kommunikation stand Steiger eines der ersten Telefone zur Verfügung. Mit der Laupheimer Telefonnummer 2 war der Betrieb in Burgrieden erreichbar, die Nummer 1 hatte die Post. Über die Nebenstrecke Laupheim-Schwendi war Burgrieden an das öffentliche Eisenbahnnetz angeschlossen. Wenige Jahre zuvor war mitten durch den Ort die neue Bahnlinie von Laupheim bis nach Schwendi gebaut worden. Damit einher wurde auch die Telefonverbindung verlegt. Mit der Eisenbahn kamen dann in der Blütezeit von Steiger täglich mehrere hundert Arbeiter mit dem Zug nach Burgrieden. Der Bahnhof war nur wenige hundert Meter vom an der Rot gelegenen Betrieb entfernt. Walther Steiger besaß die Wasserrechte und konnte über Turbinen seine Maschinen antreiben. Elektrische Generatoren versorgten das Werk und Teile der Gemeinde mit Strom.

Die Nachricht, dass in Burgrieden „beim Steiger“ nun Autos gebaut wurden, hat sicher für Begeisterung gesorgt. 1919 ein Auto auf der Straße zu sehen war ein Ereignis, von dem man der Familie und Freunden erzählte.



Diese Aufnahme vom 3. August 1919 zeigt den ersten Steiger-Prototypen bei der ersten Probefahrt. Von links: Paul Henze, Kopf des Entwicklerteams; Firmeninhaber Walther Steiger; ein weiterer Ingenieur; Ulrich Steiger, Walthers Bruder; Johann Ulrich Steiger, der Vater. FOTOS (9): ARCHIV MICHAEL SCHICK



Samstag, 2. August 1919: Mechaniker legen letzte Hand an den Prototypen mit dem Testkennzeichen IIIY-01 an.

Die ersten Steiger-Wagen hatten viele Kinderkrankheiten. Einige dieser technischen Probleme hätte Paul Henze mit einer Neukonstruktion des Motors leicht beheben können. Stattdessen wurde am ersten Konzept stur festgehalten. Erst als Henze zu Simon nach Suhl wechselte, entschied er sich für eine Neukonstruktion.

Der erste Steiger-Motor muss erheblich mit der Kühlungsprobleme gehabt haben. In einer Bildfolge aus

dem Nachlass des Ingenieurs Fritz Koch sind technische Details am Motor sichtbar. Die ursprünglich eingesparte Wasserpumpe und der Kühlerlüfter waren schließlich zur Pflicht geworden. Die Tatsache, dass der Motor eine Königswelle und eine obenliegende Nockenwelle mit hängenden Ventilen hat, ist bis heute eine technische Besonderheit. Solche Konstruktionen waren in Autofahrerkreisen von besonderem Interesse.

1921 wurde der hufeisenförmige Kühler durch einen wesentlich größeren Kühler mit markantem Design ersetzt. Hans Neuer war der Schöpfer des neuen Erscheinungsbilds. Die nun angebotenen Steiger-Fahrzeuge boten der Konkurrenz Paroli. Werksfahrer und private Rennfahrer steuerten sie bei Autorennen häufig zum Sieg.

Das „Steiger-Virus“  
Dass in der kleinen Landgemeinde Burgrieden Autos gebaut wurden, machte Mitarbeiter und Einwohnerschaft stolz. „Beim Steiger“ arbeiten: Das war nicht nur ein guter Arbeitsplatz, sondern ein Geschenk, wurde man doch Teil dieser einmaligen Autogeschichte. Leider sind die Stimmen der begeisterten Arbeiterschaft nun alle verstummt. Ich hatte noch Gelegenheit, ehemalige Mitarbeiter zu befragen. Sie haben mich angesteckt mit dem „Steiger-Virus“.

Als 1926 das „Aus“ für die Firma kam, waren es eben dieser Virus und der hervorragende Ruf der Steiger AG in der Branche, die vielen gekündigten Mitarbeitern die Tür in andere Betriebe öffneten. Wer ein Zeugnis vom Steiger vorweisen konnte, besaß allerbeste Chancen. Viele ehemalige Mitarbeiter schafften den Weg in die Selbstständigkeit. Einige Betriebe gibt es heute noch, sie werden nun meist in der dritten Generation geführt.  
Das Steiger-Werk in Burgrieden war ein Musterbeispiel für schwäbi-

sehen Erfinder- und Unternehmergeist. Große Firmen, die wir alle beim Namen kennen, ob sie Krane und Bagger bauen, Öl- und Gasbrenner herstellen oder Normalien und Handwerkzeuge, haben heute ihren Sitz im Oberschwäbischen.

Viele Faktoren führten dazu, dass Steiger 1926 aufhören musste. Die unseriöse Art eines Hauptaktionärs, der zuvor investiertes Geld zurückforderte, kostete das Unternehmen

Der Karosseriebauer Hans Neuer, der sich mit Karl Thieme in Ulm selbstständig machte, machte mit seinen zeitgenössischen Karosserien wieder einiges wett. Jedoch war der Steiger gegenüber dem Vergleichsmodell von Mercedes, dem Typ Mannheim, um ein Drittel des Preises teurer.

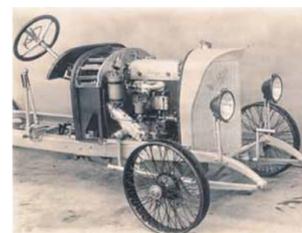
„Es war eine Zeit, wo man noch Autos bauen konnte, einfach so, und seinen Namen an den Kühler schrauben und das Produkt an den Mann bringen und es siegreiche Rennen fahren lassen konnte.“

Fritz B. Busch (1922 - 2010), Motorjournalist und Museumsbesitzer aus Wolfegg, in seinem Vorwort zu Michael Schicks Steiger-Buch von 1999.

Nach dem Aus im Jahr 1926 wanderte Walther Steiger mit seiner Familie in die Westschweiz aus. Beim Automobilhersteller Martini hatte er schon zuvor die Aktienmehrheit erworben. Nichts lag näher, als den in der Branche bedeutenden Namen Steiger wiederaufleben zu lassen. „Der Steiger“ war längst zu einer bekannten Marke emporgestiegen, und so wurde der neu entwickelte Martini-Wagen als „Martini - der Steiger“ beworben. Die Martini-Konstruktionen unterschieden sich aber deutlich vom schwäbischen Steiger. Hans Neuer war wieder im Boot und gab der Schweizer Konstruktion ein modernes Gewand. Es half nichts – der Wagen war zu teuer und die Konkurrenz technisch voraus. So wurde die Produktion nach wenigen Jahren ganz eingestellt.

Heute erinnert nur noch das ehemalige Steiger-Werk mitten in Burgrieden an die einst blühende Autoproduktion. Wer noch einen Hauch davon spüren will, kann die Ausstellung des Historischen Vereins in Burgrieden besichtigen. In Laupheim ist einer der letzten Steiger-Wagen im Oldie-Laden in der Bronner Straße zu bestaunen. Dort sind auch die Bücher über die Autofabrik erhältlich. Wer digital unterwegs ist, sollte auf der Homepage [www.dersteiger.de](http://www.dersteiger.de) einen Zwischenstopp einlegen.

Michael Schick, 51, von Beruf Kriminaltechniker, sammelt seit 30 Jahren alles zum Thema Steiger. 2018 hat sich ein Traum für ihn erfüllt: Er konnte einen komplett erhaltenen Steiger erwerben. Weltweit gibt es nach heutigem Kenntnisstand nur noch zwei Exemplare.



Werksansicht des Steiger-Chassis 10/50 PS, um 1919.



Limousine am Donauufer in Neu-Ulm.

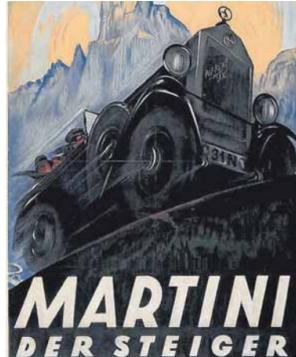
viel. Der Kadi urteilte zwar pro Steiger, aber es war zu spät und das Produkt, der Steiger-Wagen, inzwischen veraltet und viel zu teuer. Die Ingenieure hatten es nicht geschafft, einen moderneren Motor zu entwickeln; sie hielten an der ursprünglichen Konstruktion von Paul Henze fest. Die konstruktiven Mängel wurden nach und nach behoben und der Motor optimiert, eine Neukonstruktion war aber überfällig.



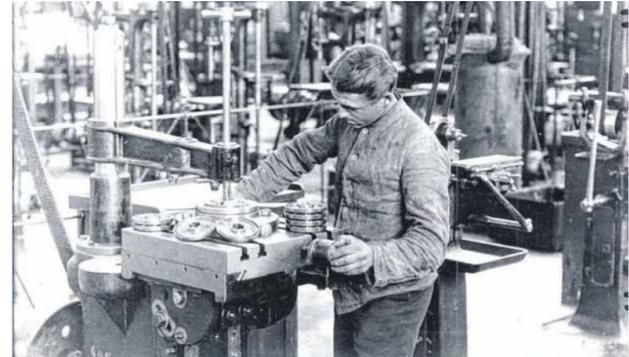
Diese Visitenkarte zeigt das Steigersche Firmengelände in Burgrieden. Man beachte die Telefonnummer: „2“.



Wo immer ein Steiger-Automobil im ländlichen Oberschwaben auftauchte, schauten die Leute und staunten.



Eine Martini-Werbung des Züricher Plakatkünstlers Otto Baumberger.



Blick in die Produktionshallen in Burgrieden: Ein Steiger-Mitarbeiter steht an der Räummaschine.



Staubige Angelegenheit: Walther Kaufmann aus Burgrieden holte sich 1924 in einem Steiger den Sieg beim Burtenwaldrennen in Biberach.