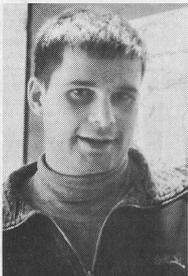


Schick, der Steiger

Auf den Spuren der „oberschwäbischen Bugattis“

Die Karosserie dieses Autos ist elegant, der Kühler so spitz, daß jeder TÜV-Prüfer vermutlich die Hände überm Kopf zusammenschlagen würde, und die Kühlerfigur, die ist für heutige Massenprodukt-Verhältnisse wirklich etwas ganz besonderes. Kein schlechter Stern, schon gar kein langweiliger runder, weiß-blauer Plastik-Button und erst recht keine einfalllos umkreisten Buchstaben wie das berühmte V und das dazugehörige W. Nein, die Kühlerfigur dieses Autos hat es



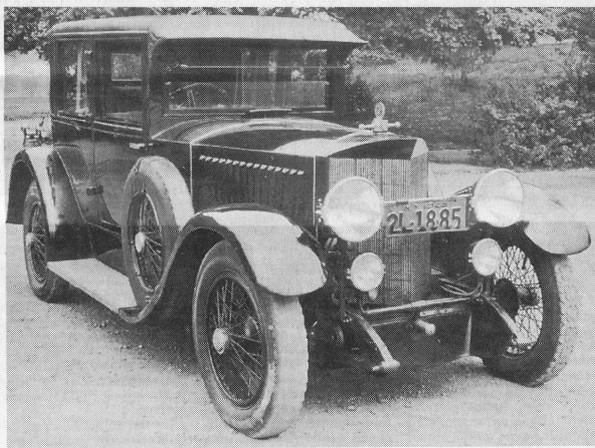
Steiger-Fan Michael Schick
Bild: Jan Mendel

wirklich in sich, sie ist einzigartig, ja edel. Ein silber glänzender Steinbock, der an einem Felten hochsteigt, umkreist von silbernem Blech – ein „Steiger“ eben. Gäbe es eine solche Kühlerfigur noch immer, die Daimler-Fahrer könnten ruhiger schlafen, weil selbst die dreiesten Sammler nicht auf die Idee kämen, ihnen das, verglichen mit dem Steinbock, öde, sternförmige Statussymbol von der Motorhaube zu reißen. Doch den „Bugatti aus Oberschwaben“, wie das zur Kühlerfigur gehörige Auto in den 20er Jahren von Fachleuten gefeiert wurde, den gibt es nicht mehr. Er ist mitsamt seiner Kühlerfigur untergegangen – der Steinbock ist abgestürzt, das Örtchen Burgrieden bei Laupheim (Kreis Biberach) war nach nur neun Jahren Automobilproduktion bereits 1926 wieder von der Autohersteller-Landkarte verschwunden. Pech für die Daimler-Fahrer. Glück für all jene, denen es Spaß macht, in der Geschichte oberschwäbischer Autofabriken von anno dazumal herumzukramen. Viele solcher Menschen gibt es bestimmt nicht. Aber einen mit Sicherheit. Sein Name: Michael Schick. Sein Geburtsort: Laupheim. Sein Wohnort: Laupheim. Sein Geburtsdatum: Überraschung!!! Kein greiser Oberlehrer. a. D. sondern ein junger Mann von gerade mal 27 Lenzen.

Wände voller Oldtimer-Bilder

Die Überraschung steht dem Besucher offenbar ins Gesicht geschrieben, als der junge Hausherr die Tür öffnet. „Wie alt hast Du mich Dir denn vorgestellt,“ fragt er und setzt ein schelmisches Lächeln auf Schwamm drüber, Fassung bewahren, nur nicht allzu sehr staunen. Doch das fällt umso schwerer, nachdem Schicks Heim betreten ist. An den Wänden hängt ausschließlich, was irgendwie mit der ehemaligen Burgriedener Autofabrik Steiger zu tun hat. Überall Oldtimer-Abbildungen, fein säuberlich eingerahmt, ordentlich und akribisch genau angeordnet. Zeichnungen und Skizzen der Firma, Porträts, Motoren-Skizzen – einfach alles. Willkommen im Archiv Michael Schick! Eine Fundgrube, für Oldtimer-

freaks, ein Ort, der den Laien in Ehrfurcht erstarren läßt. In nur vier Jahren hat dieser junge Mann alles zusammengetragen, was er über die Firma kriegen konnte. Inzwischen türmen sich die Aktenberge in einem antiken Schrank, fein säuberlich sortiert nach Firmenbriefen, Kaufurkunden, Gebäudeskizzen, Fotos, Werbepublikationen, alten Druckplatten. Wo hat der Kerl das alles her? fragt man sich. Und bekommt wie selbstverständlich zur Antwort: „Wenn man etwas mitkriegt, energisch dahinterbleiben – nicht lange hin und her überlegen sondern sofort handeln!“ Logisch. Oldtimer der Marke Steiger sind nunmal Michael Schicks ehrgeizig betriebenes Freizeitvergnügen – „andere Leute gehen zum Skifahren oder zum Bungee-Jumping, ich jage eben dem Steiger hinterher.“ Und wie. Sogar der Computer scheint vom Computereinfachverkäufer Michael Schick ausschließlich auf Steiger programmiert worden zu sein – eine Zeittafel mit den wichtigsten Firmendaten erscheint auf dem Bildschirm, wenig später spuckt der Drucker eine Liste der ehemaligen Beschäftigten, vom Chef bis zum Hilfsarbeiter, aus. „Leider konnte ich nicht mehr alle Namen rauskriegen“ – nur 350 von ehemals 450 Beschäftigten und das nach



Steiger 12/70 PS Limousine, Exportmodell für Amerika

knapp 70 Jahren – ein Grund sich dafür zu entschuldigen? Für Michael Schick schon. Wenn es um den Steiger geht, wird der junge Mann zum Perfektionisten. Nahezu lückenlos hat er die Firmengeschichte rekonstruiert. Anfängen von der Firmengründung 1907, als Walther Steiger mit Hilfe seines Vaters Ulrich Steiger in Burgrieden an der Rot eine Stoffbleicherei gründete, bis hin zum endgültigen Niedergang des Automobilwerkes Steiger im Jahre 1927. Schick hat fünf noch lebende ehemalige Mitarbeiter aufgespürt und befragt, fuhr dafür bis nach Düsseldorf, stöberte im Militärarchiv in Freiburg, im Patentamt in München und im Weltwirtschaftsarchiv in Hamburg herum, inserierte in europäischen, neuseeländischen und amerikanischen Automobilzeitschriften, schrieb Briefe an ehemalige, heute noch existente Geschäftspartner der Steiger-Werke und forderte so immer neue Informationen des ehemaligen Autoherstellers zu Tage. Heute weiß er, daß das edle Gefährt seine Existenz unter anderem makaber, aber wahr – dem

ersten Weltkrieg zu verdanken hat. Denn als dieser ausbrach, brauchte die damalige Heeresverwaltung in Berlin unbedingt einen Betrieb, der die im Krieg eingesetzten Flugzeuge bespannen konnte. Den damals dafür üblichen Tuchstoff, „Kalko“ stellte unter anderem die Stoffbleicherei Steiger aus Burgrieden her. Steiger wurde zum Rüstungsbetrieb, bespannte Jagdflugzeuge und mußte darüber hinaus Triebwerke instandsetzen sowie Bombenzünder und Granaten produzieren. Dem Chemiker und Firmenchef Walther Steiger war diese Zwangserweiterung der Produktpalette nicht so ganz geheuer, der gebürtige Ulmer fühlte sich in seiner technischen Kenntnisse überfordert. Ein Techniker mußte her, die Offiziellen aus dem fernen Berlin entschieden sich für Paul Henze – einen gestandenen Mann aus der Automobilbranche, der unter anderem die belgische Firma Imperia mit aus der Taufe gehoben hatte. Paul Henze und Walther Steiger planten weit-sichtig – bereits 1916 überlegten sie gemeinsam, wie es nach der Zeit der Granaten und Jagdflugzeuge mit der Firma weitergehen sollte. Ergebnis dieser Überlegungen, war die Planung eines großen Ackerschleppers, dessen Produktion nach Kriegsende angeleiert werden sollte. Ein Prototyp die-

sen Schleppers wurde sogar gebaut, zur Serienfertigung kam es allerdings nie. Stattdessen entwarf Henze einen 50 PS starken Personenwagen, im November 1917, also noch während des ersten Weltkriegs, lief der erste Prototyp vom Band – Der „Steiger“ war geboren. Für die Firma und für das Örtchen Burgrieden begann eine lebendige, glorreiche Zeit. Michael Schicks Augen glänzen, wenn er von dieser Zeit erzählt. Es scheint, als wäre er dabei gewesen. Er erzählt vom Ruhm und von der Ehre, welche der Firma vor allem durch-



Arbeitschaft in der Werkzeugmacherei der Firma Steiger in Burgrieden.

Bilder: Archiv Michael Schick

rückkehrten, in Burgrieden ein Dorf fest gegeben habe, und beweist anhand authentischer Rennberichte, wie schnell und erfolgreich der Steiger war. Kein Zweifel: Die Fahrer mit dem Steinbock auf der Kühlerhaube räumten auf den Rennpisten zwischen Monte Carlo und Biberach kräftig ab; selbst Firmenboß Walther Steiger kehrte nicht selten mit den Lorbeeren des Siegers nach Burgrieden zurück. Das Image des Autos wurde durch die sportliche Präsenz natürlich kräftig aufgepoltert. Der spitzförmige Schwabe wurde zu einer Art Statussymbol, zu einem fahrbaren Untersatz, den sich vor allem illustre Persönlichkeiten des damaligen gesellschaftlichen Lebens unter den Hintern schnallten. Fritz von Opel, der adlige Aerodynamiker Baron Reinhard von König-Fachsenfeld oder bekannte Ufa-Schauspieler gehörten

malige Luxuskarosse heute wert? Für Michael Schick hängt das vom Zustand des Fahrzeugs ab. Bislang habe er zwei Originale aufgetrieben – eines gehört einem deutschen Briefmarkenhändler, das andere fristet ein eher schäbiges Dasein in einem Museum in Bad Oeynhausen. Der Oldtimer-Liebhaber Michael Schick zögert, ehe er eine Fotografie dieses Museumsstücks herauskramt: „Das muß ja nicht unbedingt in der Zeitung veröffentlicht werden“, sagt er. Wenige Augenblicke später, weiß man auch warum. Was sich da dem Auge darbietet, ist ein häßliches gelbliches, von Rost zerfressenes Fahrzeugchassis auf vier Rädern – ein klägliches Überbleibsel der einst zwischen 3000 und 4000 in Burgrieden produzierten Automobile. Vielleicht ein Symbol dafür, welchen Stellenwert der Steiger heute genießt. Der einstmahl für das rasche und schmerzliche Ende der einst so strahlenden Automarke. Denn der innerhalb kurzer Zeit eingestimmte Ruhm wurde dem oberschwäbischen Autohersteller schließlich zum Verhängnis. Betriebsespionage und Sabotage, hat Schick herausbekommen, haben der von 1919 als Aktiengesellschaft eingetragenen Firma vermutlich endgültig den Todesstoß versetzt. Auf illegale Weise hatte sich ein Aktionär die Aktienmehrheit erworben und stellte nach Bekanntwerden seiner Machenschaften über eine bayerische Hypothekbank finanzielle Forderungen an das Steiger-Werk. Die Firmenleitung klagte gegen diesen Betrug, doch

Aufstieg zur Edelmarke

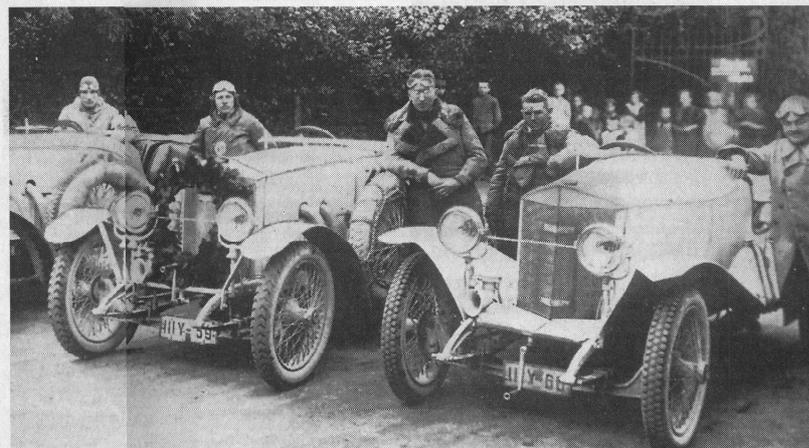
beispielsweise zum Promi-Kreis der bekennenden Steiger-Fahrer. Der rasche Aufstieg vom oberschwäbischen Prototypen zur Edelmarke schlug sich logischerweise auch im Preis nieder. 14 000 Reichsmark, mußte löhnen, wer sich im Jahre 1922 das 50 PS starke Standardmodell als Viersitzer zulegen wollte, 18 000 Reichsmark kostete der von 60 Pferdestärken angetriebene Steiger Tourenwagen mit sechs Sitzen, der auch als zweisitziger Sportwagen zu haben war. Und heute, was ist die ehe-

das Urteil des Reichsgerichts (es gab der Firma übrigens Recht) kam zu spät – die Steiger AG war durch die Forderungen bereits finanziell ruiniert – der edle Oberschwabe mit der besonderen Kühlerfigur verschwand schneller als er gekommen war wieder von der Bildfläche. Michael Schick hat mit seinem Ehrgeiz und seiner Hartnäckigkeit in seiner Wohnung einem Teil der glorreichen Vergangenheit wieder Leben eingehaucht: In der Küche steht ein ehe-

maliger Motorenblock aus der Fabrik, an der Wand hängt eine Farbzeichnung der sechssitzigen Steiger-Limousine. Firmenchef Walther Steiger blickt von einer vergrößerten Fotografie in Schicks Arbeitszimmer. Mit strengen aber gerechten Augen, der für die damalige Zeit typische, dezente Schnauzart ist gut gepflegt. Ob der Mann auf dem Foto damals ahnte, daß einmal ein junger Mann aus Laupheim fast fanatisch auf seinen Spuren wandeln wird, mit dem Gedanken spielt, ein Buch über die Steiger-Werke zu schreiben, und auf dem Weg dorthin, wie auf Kohlen sitzend, auf weitere Hinweise hofft? Wohl kaum. Eher vielleicht, daß einmal jemand davon träumen wird, einen Original-Steiger zu besitzen. Michael Schick würde für „ein solches Unikat“ sogar „einen Daimler der S-Klasse hergeben.“ Bislang besitzt der junge Hobby-Archivar lediglich die Kühlerfigur, der silber eingerahmte, an einem Felten hochsteigende Steinbock hat einen Ehrenplatz in einer antiken Glasvitrine in seinem Wohnzimmer – vor dem Haus steht ein anderes „Unikat“: Ein klappriger Fiat-Uno... Michael Schick darf weiterträumen. Jan Mendel



Firmenchef Walther Steiger



Rückkehr von einem erfolgreichen Autorennen, vermutlich dem „Großen Preis von Italien“.