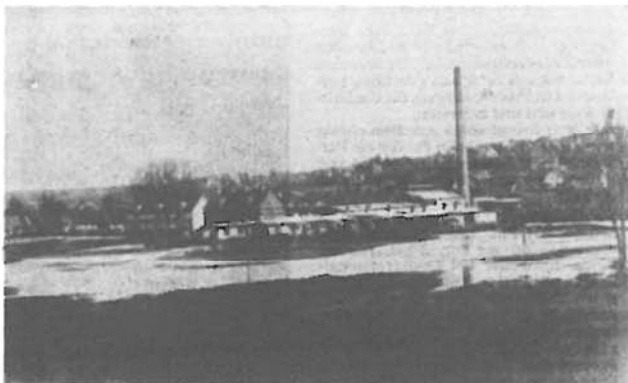


Dieses Ungetüm von Ackerschlepper war die erste automobilähnliche Eigenentwicklung im Steiger-Werk. Schon hier am Kühlergrill der der Unterschrift des Firmeninhabers nachempfundene „Steiger“-Schriftzug.
SZ-Repro: Archiv Englert

Ein Traum vom eigenen Auto

Von den zehn Kindern der Ehe zwischen Johann-Ulrich und Maria Steiger überlebten schließlich nur fünf: vier Mädchen und ein weiterer Sohn starben frühzeitig. Und Vater Steiger hatte klare Vorstellungen über die Zukunft seiner Kinder: Alle fünf sollten das ehrbare Weberhandwerk lernen. Zwei seiner Söhne tanzten allerdings aus der Reihe, der eine wurde Kapitän, der andere – eben besagter Walther Steiger – studierte Chemie. Nach seinen Hochschuljahren war die Firmengründung in Burgrieden mit Hilfe seines Vaters gleichzeitig sein Start ins freie Unternehmertum. Von Jugend auf war er allem Technischen gegenüber aufgeschlossen. So verwunderte es auch nicht, daß ihn die Chemikerausbildung in der Schweiz, deren Staatsangehörigkeit die Steigers bis heute besitzen, nicht allein zufriedenstellte.

Schon früh beschäftigte sich der Burgriedener Firmen-Junior-Chef mit der Entwicklung eines Ackerschleppers, wurde darin später vom Chefkonstrukteur des Steiger-Wagens, Paul Henze, nachdrücklich unterstützt. Dieses auf etlichen Fotos dokumentierte Ungetüm von Traktor machte in der Tat als Versuchsfahrt Burgriedens und Hochstettens Straßen unsicher. Im Hause Steiger lag man damit aber völlig im Trend, denn erst 1907 war überhaupt der erste Motorflug gebaut worden.



Das Werksgelände von Süden, bei Hochwasser aufgenommen. Vor der Kanalisation führte die Rot regelmäßig Hochwasser.
SZ-Repro: Archiv Huber

03.07.86
Walther Steigers Sohn, wie sein Vater Walther geheiß, der heute über 70jährig in Neu-Ulm lebt, erinnert sich daran, daß sein Vater im Zweiten Weltkrieg – wieder in Burgrieden – abermals daran ging, einen Ackerschlepper zu konstruieren. Und eines Tages war die zweirädrige Wagen-Vorspann-Maschine tatsächlich erprobungsreif. Es kam damals – etwa 1940 – zu einer folgenschweren Wette. Walther Steiger junior: „Mein Vater wollte allen beweisen, daß sein Gefährt nicht nur stinkt und lärmt, sondern auch eingesetzt werden konnte. Deshalb wollte er mit dem Traktor sogar Treppenstufen be-

denn kräftig durchgeschüttelt von Ulm nach Burgrieden fuhr, daran gedacht haben, sich diesen Traum vom Automobil aus eigener Fertigung zu erfüllen? Apropos Adler: Diese in Frankfurt/Main gebaute Marke stellte 1914 mit 11 000 Fahrzeugen rund ein Fünftel des gesamten Automobilbestands im Deutschen Reich, war also ohne Zweifel einer der Marktführer.

Walther junior, sein Sohn, denkt noch heute gern an diese Ausfahrten an der Seite seines gestrengen Herrn Papa: „Damals hat man sich über jede einigermaßen gute Straße gefreut. Dann wurde richtig aufs Gaspedal gedrückt. Die einzige wirklich gute Straße jener Tage im weiten Umkreis von Ulm war die Wiblinger Allee im Donautal, eine Kalkstraße. Dorthin ist mein Vater oft gefahren, um den guten, alten Adler mal so richtig fliegen zu lassen. Er brachte ihn zuweilen auf damals fast sensationelle 100 Kilometer!“ Klein-Walther mag danebensessen und sich heimlich, still und leise gefreut haben, denn auch für ihn gab es nichts Berauschenderes, als sich im offenen Automobil den Fahrtwind um die Ohren wehen zu lassen. Pure Automobil-Freude der Veteranen-Zeit!

Immerhin: 1909, als sich die Steigers in Burgrieden im früheren Mühleng Gebäude niederließen und an der Rot begannen, ihre Fabrik aufzubauen, war das Automobil (das „Selbstbewegende“) offiziell bereits 23 Jahre alt, inoffiziell sogar noch ein paar Jährchen älter – man kennt ja den Streit um die Geburtsstunde des Autos! Von Massenautomobilisierung indes konnte auch 1909 zumindest im alten Europa bei weitem noch keine Rede sein. Jedes Kraftfahrzeug war auf der Stelle Dorfmittepunkt und Treffpunkt der Jugend, wie sich schon der jetzige Laupheimer Ehrenbürger und Leiter des Heimatmuseums, Josef Braun, in einem Zeitungsartikel über die Steiger-Geschichte ausließ: „... war doch die Laupheimer Jugend vor allem an jedem ‚Steiger-Wagen‘ interessiert, der durch die Stadt fuhr oder in den Straßen parkte.“ Und im Gespräch mit dem Verfasser äußerte sich Braun: „Selber einmal einen solch tollen Wagen fahren, das war unser aller Traum!“

Doch das Auto war noch lange kein „Volkswagen“, wie auch eine Zahl aus dem Jahr 1928, also knapp 20 Jahre später, belegt: Damals kamen in Deutschland auf ein Auto exakt 149 Bewohner. Der Kraftwagen präsentiert sich als ausgesprochener Luxusartikel, der zudem nicht einmal voll akzeptiert war. Selbst der Deutsche Kaiser, Wilhelm II., verkannte das neue Fortbewegungsmittel: „Das Automobil wird sich wohl nicht durchsetzen. Wir setzen weiter auf Pferde.“ Später schwenkte auch er um, ließ für den Ersten Weltkrieg gar die ersten Tanks – also Panzerwagen – bauen.



**DIE „STEIGER“
AUS BURGRIEDEN**
Eine SZ-Serie
von Mathias Bartels
FOLGE 2