

Jeder Pfarrer, so wird berichtet, hatte das Recht, den Mesner selbst zu wählen. Jakob Keller stirbt 1707 als Bussenmesner, darauf wird Melchior Burghart, der Urgroßvater von Pfarrer Burghart, 21 Jahre Mesner am Bussen. Pfarrer Schlichte holt dann aber aus seiner Heimatgemeinde Waldburg den Josef Hesel, der 1729 die Stelle übernimmt, 1730 ein Unlinger Mädchen ehelicht und das Amt 1768 seinem Sohn Franz Josef weitergibt. Bei dessen Tod 1806 übernimmt wiederum der Sohn Franz Josef als „Bürger, Mesner und Lehrer“ das Amt.

Seit 1705 Truchseß Christoph Franz von Waldburg die sogenannten Kaplaneiäcker und 200fl Kapital zur Bussenkirche gestiftet hatte, war es auch möglich, einen eigenen Kaplan zu halten, der freitags für die Verstorbenen der Stifterfamilie auf dem Bussen eine Messe zu lesen hatte.

Die Wallfahrt stand in jener Zeit zunächst in Blüte. Pfarrer Schlichte erwarb ein Kreuzpartikel für die Kirche, und Pfarrer Baur ließ den berühmten Pater Sebastian Sailer 1756 auf dem Bussen predigen. Von 1781 an mußte die Bussenkirche grundlegend renoviert werden, und dafür wurde sicher das Kaplaneihaus verkauft, als die Last der Verantwortung auf den Schultern der Kirchenpfleger ruhte. Pfarrer Burghart schreibt ja, daß Pfarrer Baur „wisslos und kindisch“ wurde; so führte er in diesen Jahren die Kirchenbücher nicht mehr wie vorge-schrieben. Dafür muß sich der Kaplan Kienzler sehr für die Baumaßnahmen eingesetzt haben. Im Zeichen des sogenannten „Josefinismus“ mußte die Eremitenklause am Bussen geschlossen werden, die Wallfahrt wurde stark eingeschränkt. Pfarrer Baumann selbst war gegen die überlieferten Bräuche. Nur der Pfarr-Kooperator Fidel Engel wagte es, vier

alte Wallfahrtsgebete im Druck herauszugeben. Was Pfarrer Burghart offensichtlich störte, war, daß das Mesnerhaus verkauft worden war. Damit kam zwar die Familie Hesel günstig zu einem Haus, aber die Ansiedlung eines ortsfremden Mesners wurde schwieriger. In den folgenden Jahrzehnten hatte man dann auch immer einheimische Mesnerfamilien.

Der Gesang auf dem Bussen

Pfarrer Burghart schreibt von „uralten Bussenliedern“, Weisen und Arien, die teils auf Noten gesetzt, teils nur als Texte bekannt seien. Diese Lieder seien als „zerstreute Blätter“ und in einem alten Liederbuch vorhanden.

Schade, daß auf dem Bussen keines dieser Werke erhalten blieb! Ein Notenbuch aus dem Jahre 1851 ist das älteste aufbewahrte Werk am Bussen. Aber der Hinweis scheint für die Sebastian-Sailer-Forschung, die im benachbarten Dieterskirch zu Hause ist, wertvoll zu sein. Freilich findet sich auch dort kein Notenblatt mehr im Archiv des Chores.

Es ist ein Zeitbild mit vielen Facetten, dieser Brief des in Offingen geborenen Schwarzwaldpfarrers Burghart, der später dann in den Hegau zog. Wir müssen dankbar sein, wenn solche Zeugnisse der Vergangenheit in Familien erhalten blieben.

Anmerkungen

¹ Familienregister Offingen

² Schreiben des Erzbischöflichen Archivamts Freiburg vom 10. April 1984

³ Vochezer, Geschichte des Hauses Waldburg, Bd. III, S. 33

⁴ Briefe von 1824 bis 1828

Aus der Geschichte des „Steiger“-Wagens und des „Steiger“-Werks

Anno 1921 wurde in Burgrieden bei Laupheim die Produktion des „Steiger“-Personenwagens aufgenommen

Von Josef Braun, Laupheim

Ums Jahr 1920 war der motorisierte Verkehr in der Kleinstadt Laupheim noch gering, ein Automobil auf der Straße etwas Besonderes, nach dem man sich umschaute. Er belebte sich aber merklich, nachdem in Burgrieden die Firma „Steiger AG“ anno 1921 die Fabrikation von Automobilen aufgenommen hatte. Dieses Werk war aus der 1909 gegründeten „Appretur – Walther Steiger und Co.“, am Flußlauf der Rot gelegen, hervorgegangen. Man

mußte sich aber im Ersten Weltkrieg auf Kriegsrüstung umstellen, zur Munitionsfabrik und Flugzeugreparaturwerkstätte.

Nach dem Krieg 1914/18 erstand durch die Brüder Walther (Ingenieur) und Oskar (Kaufmann) Steiger die „Steiger-Aktiengesellschaft Burgrieden“, die sich mit den einschlägigen Erfahrungen vom Flugzeugmotor her in die Automobilbranche einschaltete, und von Anfang an mit gutem Erfolg.

Der Motor des Steigerwagens mit vier Vorwärts- und einem Rückwärtsgang war eine hochtourige

Maschine, beim Fahren und Schalten an seinem „brummenden und singenden“ Motorengeräusch zu erkennen, und brachte eine für seine Zeit beachtliche Leistung auf. Die Steigermodelle mit ihrer im Werk Neu-Ulm hergestellten formschönen und windschlüpfigen Karosserie waren „rassige“ Wagen, die es sehr wohl mit der Konkurrenz aufnehmen konnten. Auffallend der schnittige Spitzkühler mit dem als Kühlerfigur prangenden Firmenzeichen, einem bergan steigenden Steinbock, dem Wappentier der aus der Schweiz stammenden Familie Steiger! Der Steigerwagen hatte einen Vierzylindermotor, Rechtssteuerung, die Hebel für Gangschaltung und Handbremse außen an der Karosserie angebracht.

Lassen wir die Werksbroschüre sprechen: „Der 10/50-Steigerwagen, nach der Steuerformel der 10-PS-Klasse angehörend, wird mit Recht als der rassige Wagen des Herrenfahrers angesprochen, der alles das vereint, was sich der Sportsmann seit langem gewünscht hat. Nur aufgrund der hochmodernen Konstruktion, bei der alle Errungenschaften der Automobiltechnik verwertet wurden, und der erstklassigen Materialien sowie bester Werkmannsarbeit war es möglich, diesen verhältnismäßig neuen Wagen in kurzer Zeit einen Namen von gutem Klang zu verschaffen. Um kurz auf die Konstruktion einzugehen, sei nur auf die von oben gesteuerten Ventile, die Einscheiben-Kupplung, den Motor, die Kupplung und das Getriebe umfassenden Maschinenblock und die hinteren Auslegerfedern hingewiesen. – Unser Motor leistet bei 2400 Touren in der Minute etwa 50PS und zeichnet sich aus durch einen besonders geschmeidigen Gang, große Anzugskraft und verblüffende Steigungsfähigkeit. Die Tourenzahl von 2400 entspricht im direkten Gang einer Wagen- geschwindigkeit von über 90km in der Stunde.“

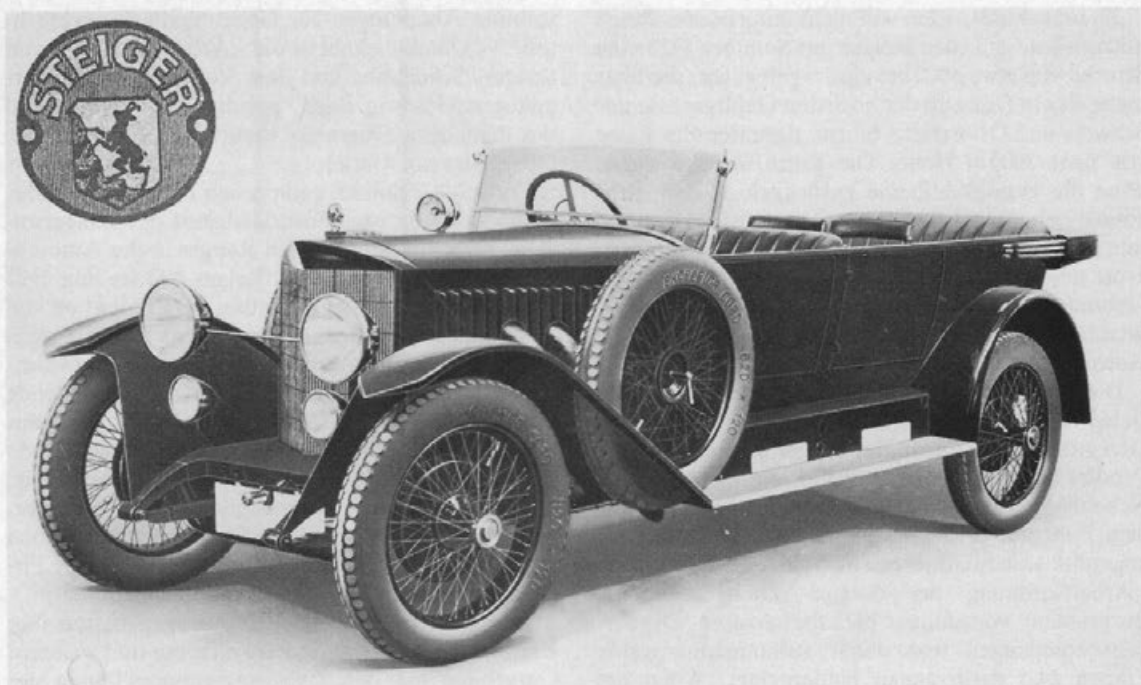
Mit seinen verschiedenen Modellen eroberte sich das Steiger-Werk einen beachtlichen Anteil auf dem Automobilmarkt. Besonders gut war der Absatz in der damals noch deutschen Provinz Ostpreußen. Dies war nicht zuletzt auf die Erfolge zurückzuführen, welche die Steigerwagen bei vielen Rennen errangen, mit Werks- oder Privatfahrern am Steuer. Aus der langen Liste von Erfolgen seien verschiedene 1. Preise aus Rennen der Jahre 1922 und 1923 herausgegriffen. 1922: Baden-Badener Autotour- nier; Automobil- und Motorrad-Sportwoche Bad Kissingen; Eifelrennen (Deutsche „Targa Florio“ genannt); Automobil-Tourier Bad Nauheim; Fern- fahrt Berlin – Amsterdam (ca. 750km); Semme- ring-Rennen; Zuverlässigkeitsfahrt des Württem- bergischen Automobilclubs; Bergrennen Hagen; Zuverlässigkeitsfahrt nach Liegnitz. – 1923: Böbinger Bergrennen; Berg- und Flachprüfungsfahrt Landshut; Sternfahrt nach Eisenach; Großer Preis von Italien/Monzabahn (2. Preis); Deutsche Dauer- prüfungsfahrt; Bergrennen Pforzheim; Teutoburger-

wald-Rennen; Zuverlässigkeitsfahrt Heidelberg – Freiburg; Klausenpaß-Rennen; Ostpreußische Wer- tungsfahrt Königsberg.

Damals in Oberschwaben allbekannte Namen von Steiger-Werksfahrern waren Volkhart, Noll, Maier, Kaufmann, Koch. W. Steiger und die Laupheimer Xaver Steinle und Franz Bruckmaier. Um solche Meister des Steuers bewundern zu können, war auch für den Verfasser und seine Kameraden, lauter noch schulpflichtige Jungen, die Fahrt mit dem klapprigen Fahrrad zum Burrenwaldrennen bei Biberach nicht zu beschwerlich, wenn man miterleben konnte, wie die weißen Steiger-Rennwagen an der Spitze des Feldes durch die Kurve donnerten und jagten. War doch damals schon wie heute noch die Jugend an jedem „Renner“ interessiert, der durch Laupheim fuhr oder hier parkte. Das Interesse für den „Steiger“ aber war ein Stück Lokalpatriotismus.

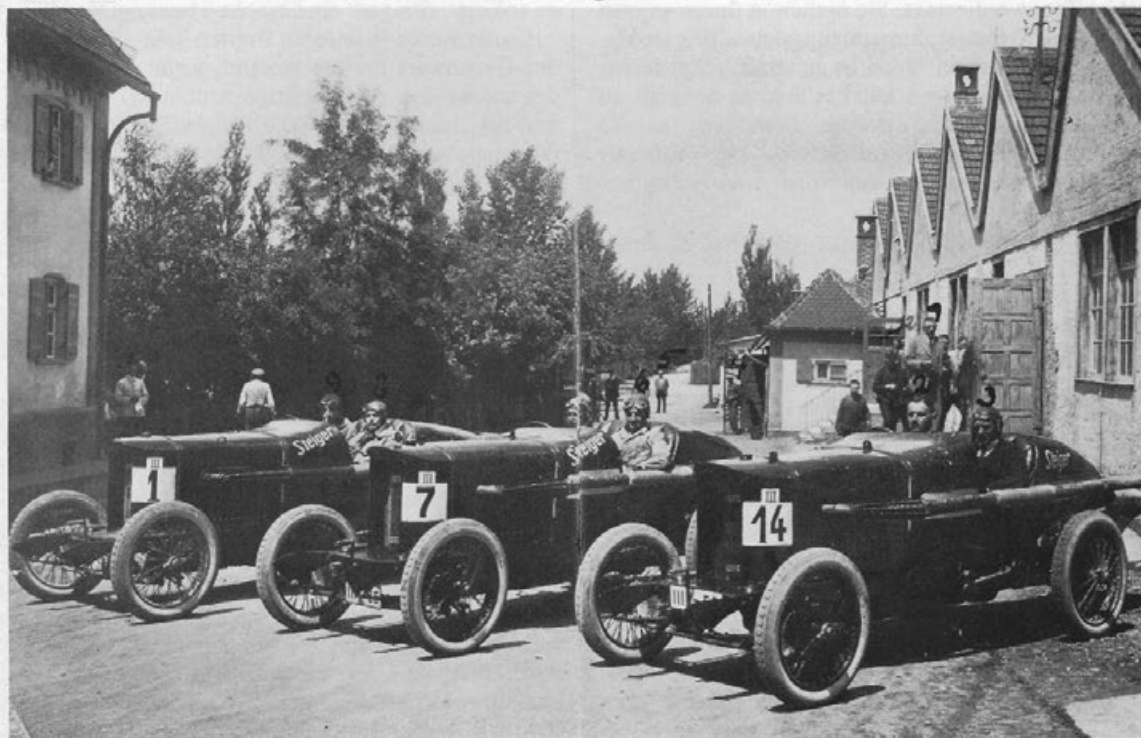
Eine Vielzahl von Dank- und Anerkennungs- schreiben bekundeten dem Steigerwerk die hervor- ragenden Eigenschaften ihrer Wagen. Nur drei da- von sollen auszugsweise wiedergegeben werden: Majoratsverwaltung G., 27. Januar 1924: „Nachdem ich den von Ihnen gekauften 10/50-PS-Steigerwagen jetzt ein Jahr im Gebrauch habe und in demselben mit ihm 18500km zurückgelegt habe, sehe ich mich veranlaßt, Ihnen meinen besonderen Dank auszu- sprechen. Es ist dies der 7. Wagen, aber noch mit keinem bin ich so gut und ohne Unterbrechung gefahren. Ganz besonders hervorheben möchte ich die vorzügliche Qualität des Motors, der trotz der hohen Kilometerzahl und der rücksichtslosen Inan- spruchnahme einwandfrei und ohne nachgelagert zu werden heute noch wie am ersten Tag arbeitet. Abgesehen von der enormen Höchstgeschwindigkeit – Geschwindigkeiten von 120 bis 130km macht er spielend – ist es immer wieder erfrischend, wie schnell er diese erreicht. Die ausgezeichnete Quali- tät der Karosserie und die ganz vorzügliche Fede- rung lassen die jammervollen ostpreußischen Stra- ßenverhältnisse den Insassen nicht merken. Der Wa- gen hat bei mir im Durchschnitt auf 100km nur den lächerlichen Verbrauch von 11 bis 12 Liter Betriebs- stoff gehabt. Ihr sehr ergebener Graf B. von D...“

5. Februar 1924: „Ich bescheinige gerne, daß ich mit dem von Ihnen im Januar 1921 gelieferten 10/50-PS-Steigerwagen durchaus zufrieden bin. Der Wa- gen hat in den drei Jahren über 150000km kreuz und quer durch ganz Deutschland zurückgelegt. Die Konstruktion und Ausführung ist erstklassig, das Ideal für einen sportliebenden Herrenfahrer. Eine Ölfüllung reicht für 2500 bis 3000km. Durch die sanfte Kupplung und die geschmeidige Maschine werden die Reifen in hohem Maße geschont, so daß es keine Seltenheit ist, wenn ich 6 bis 8 Wochen ohne Reifenpanne oder überhaupt ohne Luft nachzupum- pen fahre. Hochachtungsvoll E. F.“



Der „Steiger“ 10/50-PS-Tourenwagen, links oben Firmenzeichen der „Steiger“-Automobile (4-Sitzer mit zwei Notsitzen).

Die „Steiger“-Rennwagen im Fabrikhof zu Burgrieden vor der Fahrt zum Rennen auf der Monza-Bahn (Italien) 1923. 1 H. W. Steiger; 2 H. Noll; 3 Beifahrer X. Steinle; 4 Junginger; 5 Werkmeister Prey; 6 Eibel; 7 D. Maier; 8 Franz Bruckmeier; 9 H. Volkhardt; 10 Engelmann; 11 Josef Biber; 12 Barth-Kiesle.



25. Januar 1924: „Ich will nicht unterlassen, Ihnen mitzuteilen, daß ‚der Steiger‘ im Sommer 1923 eine Strecke von etwa 4000km zurückgelegt hat, die über mehr als ein Dutzend der höchsten Gebirgspässe der Schweiz und Österreichs führte, darunter vier Pässe von über 2000m Höhe. Die ganze Strecke wurde ohne die geringste Panne zurückgelegt, daß nicht einmal nebensächliche Kleinigkeiten, wie Auswechseln der Zündkerze etc., vorgenommen wurden. Trotz der enormen Steigung betrug der Brennstoffverbrauch nur etwa 12Liter per 100km bei vollbesetztem Wagen mit Reisegepäck. Mit vorzüglicher Hochachtung H. C. R.“

Die Steiger-Autofabrik in Burgrieden hatte eine Belegschaft von bis zu tausend Betriebsangehörigen. Den größten Teil davon mit einigen hundert stellten Pendler aus der Stadt Laupheim, die meist mit der Nebenbahn Laupheim – Schwendi, aber auch mit dem Fahrrad, in der guten Jahreszeit gar zu Fuß angereist kamen. Interessant ist es, im Firmenheft „Arbeitsordnung der Steiger-Aktiengesellschaft, Burgrieden“ vom Januar 1922 nachzulesen. Die Arbeitsbedingungen und damit zusammenhängende Fragen sind darin genau niedergelegt. Wenn die wöchentliche Arbeitszeit, einschließlich des Samstagvormittags, zusammengezählt wird, kommt man auf 46 Wochenstunden. In den Schlußbestimmungen werden Verstöße gegen die Arbeitsordnung abgehandelt mit dafür festgesetzten Strafen. Es heißt da: „In Frage kommen Entlassungen und Geldstrafen in Höhe von 0,50Mark bis zur Hälfte des durchschnittlichen Tagesverdienstes. Sie fließen in ihrem ganzen Betrag der Arbeiterunterstützungskasse des Betriebes zu.“ An anderer Stelle ist zu lesen: „Zeichnungen und Modelle sind mit besonderer Sorgfalt zu behandeln und nach erfolgter Benutzung an die vorgeschriebene Stelle abzuliefern. Zur Wahrung von Fabrikgeheimnissen kann der Arbeitgeber be-

stimmte Abteilungen zur Geheimhaltung verpflichten.“ – Unterzeichnet ist die „Arbeitsordnung“ von Steiger, Schlichting und dem Vorsitzenden des Arbeiterrats Ludwig Beck, genehmigt vom Vorstand des damaligen Oberamts (heute Kreis) Laupheim, Oberamtmannd Kindel.

Trotz der technisch gediegenen Konstruktion, der guten Leistung und Zuverlässigkeit des Steigerwagens, auch des beachtlichen Ranges in der Automobilbranche, ging die Firma Steiger AG im Jahr 1927 in Liquidation, mußte daraufhin die Produktion von Kraftwagen einstellen. Schuld daran war einesteils die nach der großen Inflation zu Anfang der zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts schlechter werdende Situation in der deutschen Wirtschaft. Übrigens brachte die Steiger-Aktiengesellschaft schon anno 1923 firmeneigenes Notgeld heraus. Andererseits, und das ist das Urteil ehemaliger Werksangehöriger, sollen ungeeignete kaufmännische Manipulationen und Spekulationen leitender Mitarbeiter in der Firma deren Niedergang mitverschuldet haben.

Eine ganze Reihe von Steigerwagen hatten ihre Besitzer in Laupheim und der näheren und weiteren Umgebung mit der Zulassungskennzeichnung des Oberamts Laupheim, III Y und Nummer. Am längsten nach der Auflösung der Steigerfabrik fuhr in Laupheim der Personenwagen von Metzgermeister und Gastwirt Xaver Bertele, „zum Wyse“, bis weit in die dreißiger Jahre hinein. Er hatte sich bei Torschluß der Firma reichlich mit Ersatzteilen eingedeckt und konnte lange darauf zurückgreifen, wenn an seinem „Steiger“ ein Ersatzteil benötigt wurde.

Leider wurde in unseren Breiten kein „Steiger“ in die Gegenwart herübergerettet, kein „Oldtimer“, der anschaulich das schnittige Automobil vorführen und die Erinnerung an jene frühen Tage des Kraftfahrzeugs wachhalten könnte, die mit dem Laupheimer Bezirk so eng verbunden waren.

Das „Lager Lindele“ im Zweiten Weltkrieg

Von Reinhold Adler und Joachim Guderlei,
Biberach

Junge Menschen durch forschendes Lernen am Schul- oder Wohnort in die Geschichte des Alltags im Nationalsozialismus einzuführen, ist das Anliegen des „Schülerwettbewerbs Deutsche Geschichte um den Preis des Bundespräsidenten“ in den vergangenen Jahren gewesen. 1982/83 stand dieser Wettbewerb unter dem Thema „Die Kriegsjahre in Deutschland“. Sieben Mädchen und zwei Jungen der Dollinger-Realschule Biberach gelang es, insge-

samt drei Wettbewerbsarbeiten einzureichen und damit Preise zu gewinnen¹.

Die Schüler und ihre Lehrer hatten sich zum Ziel gesetzt, die Geschichte jenes Platzes zu erforschen, der heute der Ausbildung von Bereitschaftspolizisten dient, und welcher in Biberach im allgemeinen als „Lager Lindele“ bekannt war.

Bald stellte sich heraus, wie schwierig es ist, ein vollständiges Bild von der Nutzung dieses Lagers zu erhalten. Viele Lücken ließen sich auch nicht schließen, obwohl viele Biberacher den jungen Forschern geduldig Auskunft gaben, wofür an dieser Stelle