

Katharina Schlimmgen-Ehmke

Wagen und Karren in Minden-Ravensberg



Landwirtschaftsverlag GmbH
Münster-Hiltrup

Die Vielfalt des Ladegutes

Transporte gibt es in der Landwirtschaft während des ganzen Jahres, und zwar unterschiedlichster Art. Um einen Einblick in die Vielfalt zu geben, sollen hier die einzelnen Ladegüter vorgestellt werden.

Es liegt nahe, daß sich im Jahreslauf während der fruchtbaren Jahreszeiten die Transporte häufen, dagegen im Spätherbst und im Winter im wesentlichen Spezialtransporte anfallen. Allgemein gilt, daß nicht alle aufgezählten Transporte auf jedem einzelnen Hof anfallen, sondern eine sozusagen in der Breite generell mögliche Vielfalt aufzeigen. Zudem hat sich die Art der Güter im Laufe der letzten 150 Jahre verändert. Moderne Dünger wie Kali, Thomasmehl oder Stickstoff werden erst seit ca. 1900 breiter eingesetzt und brauchten vorher natürlich auch nicht transportiert zu werden. Ebenso verhält es sich z.B. mit dem Transport zum Schlachthof, der erst mit dessen breiterer Einführung angefallen ist. Zuvor wurde das Vieh allenfalls zum Verkauf zum Nachbarn oder zu Verwandten oder aber auf den nächsten Markt gebracht. Im wesentlichen entspricht die folgende Aufzählung den in der Landwirtschaft etwa zwischen 1920 und 1960 allgemein üblichen Transporten.

Im Winter mußte zunächst das notwendige Holz aus dem Wald geholt werden. Dieses wurde zum

Heizen, zum Bauen, zum Errichten der Zäune, für die Buschen im Garten oder für die Herstellung von Besen gebraucht. Der Holztransport war mit Sicherheit der schwierigste und von der zu ladenden Masse her schwerste Transport des ganzen Jahres.

Mehrmals im Jahr, in jedem Fall aber im Frühjahr, wurde die Jauche im Jauchefaß zur Düngung auf die Wiesen und Weiden gefahren. Ebenfalls zum Düngen mußten die in Säcken verpackten mineralischen Dünger wie Stickstoff, Kali oder Thomasmehl zu den Feldern gebracht werden. Doch vorher holte man sie zunächst bei der Genossenschaft oder vom Bahnhof ab und brachte sie zum Hof, bevor man sie zum richtigen Zeitpunkt auf das Feld transportierte. Ebenso verhielt es sich mit dem Saatgut, gleichgültig ob es sich um Saatkorn oder etwa um Saatkartoffeln handelte. Zur Vorbereitung des Bodens für die Saat, aber auch zur Wintervorbereitung des Bodens, mußten die dazu nötigen Ackergeräte wie Eggen und Walzen oder Pflüge und Igel zum Feld gebracht werden. Um die Geräte unbeschädigt und zügig zum Feld zu transportieren, bot sich die Benutzung des Wagens an.

Während der Ernte steigerte sich die Zahl der anfallenden Fuhren und Massen um ein Vielfaches. Kartoffeln, Rüben, das Getreide, Heu, Klee, Raps, Luzerne, Wicken usw. mußten oft unter großem Zeitdruck und in großen Mengen eingeholt werden. Alles wurde in der Regel zum Hof transportiert, lediglich die Rüben wurden gleich zu einer Wintermiete zusammengefahren.

Nach der Ernte fielen die Transporte von Geräten zur Wintervorbereitung des Bodens an und während des Spätherbstes diejenigen von schwerem Mist zur Düngung des Feldes. In nahezu allen Fällen wurde der umbaufähige Kastenwagen benutzt.

Besondere Transporte

Die meisten Transportgüter stehen in direktem Zusammenhang mit der Bodenbearbeitung durch den Landwirt. Jedoch fallen darüber hinaus noch weitere Transporte an. Diese beziehen sich auf die lange Zeit übliche Selbstversorgung sowie auf den Verkauf der landwirtschaftlichen Produkte.

So mußte etwa das Korn zum Mahlen zur Mühle gefahren und dann natürlich auch wieder zum Hof zurückgebracht werden. Bei der Mühle konnte – wie später bei der Genossenschaft auch – zusätzliches Mehl oder Schrot, das insbesondere zur Fütterung der Tiere verwendet wurde, gekauft werden. Um bei der Viehwirtschaft zu bleiben, wurden natürlich auch Tiere gekauft und verkauft. Aber nicht nur beim Kauf wurden die Tiere transportiert, hinzu kam etwa, daß man die Tiere zum Decken bringen mußte, und in den seltensten Fällen lag die Zuchtstation direkt in der Nachbarschaft. Zu guter Letzt wurden die Tiere zum Schlachthof gefahren oder anderweitig verkauft. Auf größeren Höfen – nicht auf den kleinen Heuerlingsstellen, die dazu zu wenig Platz hatten – zog man daher meist mehr Schweine auf, als man selbst verbrauchte.

Doch nicht nur Tiere wurden verkauft, sondern auch deren Produkte. So fuhr man etwa zum Eierverkauf auf die städtischen Märkte. In

Minden-Ravensberg war immer schon die Stadt Minden die wichtigste Verkaufsstelle. Des weiteren mußte täglich die Milch zur Sammelstelle gefahren, die Kannen nach der Leerung wieder abgeholt, und, falls die Kühe auf der Weide gemolken wurden, was allerdings selten der Fall war, die Milch von dort zum Hof transportiert werden.

Im Herbst wurden die auf den Obstwiesen und an den Feldwegen stehenden Obstbäume abgeerntet und das nicht zur Lagerung bestimmte Obst zur Mosterei gebracht. Eine außerdem im Herbst anfallende Arbeit war die Tätigkeit im Moor. Der dabei abgebaute Torf wurde u.a. als Heizmaterial verwendet oder zur Weiterverarbeitung verkauft.

Ein weiterer Punkt ist bisher noch völlig unerwähnt geblieben. Im 18. und 19. Jahrhundert und auch noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Ravensberg ein, wenn auch zuletzt nicht mehr besonders wirtschaftliches, Anbau- und Verarbeitungsgebiet für Flachs. Dieser wurde sowohl für die Herstellung der eigenen Kleidung und Wäsche im Rahmen der Selbstversorgung gebraucht als auch für den Verkauf angebaut. Allein die verschiedenen Arbeitsprozesse, die zur Herstellung des Leinens nötig waren, erforderten zahlreiche Transporte, die jedes Jahr, vor allen Dingen im Herbst, immer wieder aufs neue anfielen. So mußte der Flachs gesät und geerntet werden, nach dem Riffeln auf dem Hof brachte man ihn zur Rötekuhle und von dort wieder zum Trocknen auf den Hof. Wurde er nicht auf dem Hof mit der Brake

bearbeitet, brachte man ihn zur Bockmühle und dann zur weiteren Verarbeitung wieder auf den Hof zurück. Während der 30er und 40er Jahre unseres Jahrhunderts wurde der Flachs im wesentlichen aber unverarbeitet abgeliefert.

Noch weitere Materialien mußten transportiert werden, die zwar nicht direkt zur Selbstversorgung im Sinne von Verbrauchen zu rechnen sind, aber ähnlich gewertet werden können. Zur Bewirtschaftung eines Hofes gehörte es auch, daß die umliegenden Flächen instand gehalten werden mußten. Dementsprechend gab es immer Anlässe, daß Steine oder Sand, Material zur Wegeaufbereitung wie Packlage, Erde oder Schotter, Holz zum Hausbau oder zum Bau von Zäunen, Mergel zum Abstreuen der Wege, Dachpfannen und ähnliches gefahren werden mußten. Daß auch dazu die landwirtschaftlichen Wagen benutzt wurden, war selbstverständlich.



Der Landwirt verläßt gerade mit seinem beladenen Wagen den Hofplatz der Mühle und des Hauses Schierenbeck in Preußisch Ströhen. Durch den Ausschnitt sei auf ein Detail dieses interessanten frühen Fotos hingewiesen. Auch mit diesem Kinderwagen wird ja ein „Transport“ durchgeführt.



Die drei Personen scheinen auf einem Sitzbrett zu sitzen, das zwischen den beiden Seitenwänden des Kastenwagens eingehängt ist. Der Wagen verfügt wie die Federwagen über eine seitlich vom Kutscher aus zu bedienende Hinterradbremse (Petershagen, um 1930).

Die Fahrt mit Pferdegespann und Kastenwagen führte den Landwirt Henke zum Bahnhof Rahden. Der Zweck der Fahrt ist zwar unbekannt, es wird aber deutlich, daß der Kastenwagen für viele anfallende Fahrten, also auch für den Transport von Personen, genutzt wurde, und dies nicht nur während der Erntezeit.



Der Kastenwagen — das Transportmittel schlechthin

Die in der Landwirtschaft genutzten Fahrzeuge müssen sehr unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden. Neben dem verschiedenartigen Ladegut, dem sich der Wagen anpassen muß, sollte er allen Verhältnissen der Fahrbahn gewachsen, also möglichst voll geländegängig und dabei kippsicher sein.

Dies erforderte Fahrzeugtypen, die allen Anforderungen in ausreichendem Maße und gleichzeitig gerecht wurden. In den allermeisten Fällen wurde das durch den Standardtyp des umbaufähigen, zweiachsigen Kastenwagens erfüllt, der sogar noch in der Länge verstellbar war. Zwar gab es andere Regionen in Westfalen und im Rheinland, in denen für viele Arbeiten auch eine einachsige Karre eingesetzt wurde, aber dies war in Minden-Ravensberg eher selten der Fall.

Als Standardfahrzeug war auf kleinen wie größeren Höfen also der Kastenwagen anzutreffen, auf den einzelnen Höfen allerdings in unterschiedlicher Anzahl und Größe, vom kleinen Kuhwagen über den größeren Pferdewagen bis zu dem sehr großen Wagen der Fuhrleute. Felgenbreite, Radgröße und Speichendicke richteten sich dabei nicht nur nach der Schwere des Wa-

gens, sondern auch nach der Art des Bodens. So hatte man beispielsweise im Mindener Bereich, nördlich des Kanals, wo der Boden naß war, breitere Felgen als in den Nachbarregionen, da diese nicht so tief einsackten. Allein hierdurch sahen die Wagen oft von Ort zu Ort unterschiedlich aus, doch diese Nuancen sind im einzelnen heute auf den Fotos kaum noch zu erkennen.

Dagegen ist ohne Schwierigkeiten zu sehen, für welche Zwecke der umbaufähige Kastenwagen in welcher Form genutzt wurde.

„Aus einem Wagen konnte man vieles machen, also natürlich einen Flechtenwagen, dann einen Leiterwagen, einen Mistwagen, einen Jauchewagen, man konnte ihn eng stecken, konnte ihn breit machen, einen kurzen Holzwagen oder einen langen Holzwagen machen“, zählt ein Landwirt aus dem Mindener Land auf.

Zunächst ist wichtig, daß es sich beim Oberbau des Wagens nicht um einen starren Kastenaufsatz handelte, sondern jedes einzelne Brett für sich bewegt werden konnte. So konnten beispielsweise die beiden Seitenbretter und die zum Beladen wichtigen vorderen und hinteren Schüttbretter weggenommen und stattdessen seitlich an den Rungen Leitern aufgestellt werden. Der auf diese Weise entstehende Leiterwagen zum Einbringen von sperrigen Gütern wurde vorher noch durch das Einsetzen eines anderen, etwa einen Meter längeren Langbaums verlängert. Damit erreichte man durch die Vergrößerung des Abstandes zwischen den beiden Achsen eine größere Ladefläche. Zu-

sätzlich legte man oft nur ein schmaleres Bodenbrett ein, worauf die Leitern sehr schräg den Rungen anlagen und sich nach oben nochmals eine größere Ladefläche ergab.

Eine weitere Umbaumöglichkeit war der Jauchewagen, bei dem zunächst durch Weglassen der Seiten und Vorderbretter des Kastens ein möglichst niedriges Eigengewicht hergestellt wurde. Das dann aufgepackte Jauchefaß war durch die verbleibenden Rungen hinreichend gesichert.

Mußten etwa Mist oder Rüben gefahren werden, wurden an das Bodenbrett seitlich oft nur sehr schmale Seitenbretter angelegt, manchmal zwei übereinander. Dies war wichtig beim Auf- und Abladen.

Eine weitere, letzte Möglichkeit war die Entfernung aller Bretter des Kastens einschließlich des Bodenbrettes, um dann durch den Einsatz eines Langbaums einen Langholzwagen zu bekommen. Dieser lediglich aus den beiden durch das Langholz verbundenen Achsen bestehende Wagen war eine der Varianten, die lange Zeit durch keine neu aufkommende Wagenform wirklich verbessert werden konnte.

Für die Landwirte, und das trifft nicht nur für Minden-Ravensberg zu, boten die Variationsmöglichkeiten des umbaufähigen Kastenwagens sozusagen mehrere Spezialfahrzeuge in einem an. Dadurch war der Wagen in vieler Hinsicht sehr vorteilhaft, genannt seien nur weitere Aspekte wie Unterbringung und Kosten-Nutzen-Verhältnis. Aus vielen Gründen hat sich der Kastenwagen oft bis Ende der 60er



Jahre auf den meisten Höfen halten können. Dies ist auch ein Beweis dafür, daß man lange Zeit nicht in der Lage war, seine Vorteile durch andere Wagen zu überbieten oder zu verbessern.

Auf dem Hofplatz Hesekamp in Dielingen steht während der Erntezeit eine Grasmähmaschine auf dem Hof. Die Aufnahme um 1950 zeigt daneben noch einen großen Kastenwagen, dessen Deichsel so in den Weg ragt, als ob man gerade die Pferde ausgeschirrt hätte.

Ein Landwirt aus Holzhausen erinnert sich 1987 an die früheren Fahrten zur Mühle folgendermaßen: „Wir hatten ja alle noch keine Mühle in dem Sinne in den Jahren, keine Schrotmühle oder sonstwie, es waren im Dorf immernoch so die Dorfmühlen da. Bei uns war es ja so in Holzhausen-Heddinghausen, die Crollager Mühle war ja die Mühle, wo die Bauern dann ihr Viehfutter holten, bzw. auch ihr Mehl holten, was sie zum Brot backen brauchten, was sie dann ja wieder zum Bäcker brachten, pfundsweise um Brot backen zu lassen, da wurde ja noch kein Brot gekauft. Und das weiß ich noch sehr gut – ich meine da war ich 14 bis 15 Jahre – da fuhr man mit 'nem Fuder zur Mühle, brachte das dahin und holte es auch zwei, drei Tage später wieder ab. Das waren auch immer 2 bis 3 km von unserem Haus bis dahin, aber das wurde voll mit Kühen gemacht.“

Auf dem Foto, das die Mühle Südhemmern zeigt und 1935 aufgenommen wurde, ist allerdings ein Pferd vor dem Kastenwagen angespannt.

