

Schmiedehandwerk im Wandel

Fünf Generationen Schmiedefamilie Kehl aus Goßmannsrode

Von *Brunhilde Miehe*, Kirchheim-Gershausen

Wilhelm Kehl aus Kirchheim-Goßmannsrode legte am 2. Mai 2009 vor 80 Jahren seine Meisterprüfung als Huf- und Wagenschmied ab und beging somit wahrlich ein äußerst seltenes Berufsjubiläum, wahrscheinlich ein nie zuvor begangenes. Wilhelm Kehl musste allerdings 102 Jahre alt werden, um dieses Jubiläum begehen zu können. Am 18.11.1906 in Goßmannsrode als Sohn des Schmiedemeisters Andreas Kehl geboren, war er bereits von Kindesbeinen mit dem Schmiedehandwerk vertraut. Eigentlich hätte er nach der Schulzeit lieber Elektriker gelernt - damals eine ganz neue Branche; erst Anfang der Zwanziger Jahre wurden die Gemeinden unserer Heimat zunehmend an das Stromnetz angebunden - aber auf Drängen seiner Eltern sollte er in den Beruf des Vaters einsteigen; auch sein Großvater Wilhelm war bereits Schmied und hatte 1879 in Goßmannsrode ein Haus erworben und eine kleine Schmiede aufgebaut. So erlernte Wilhelm Kehl bei seinem Vater das Schmiedehandwerk, und zwar ohne ein Lehrgeld zu erhalten. 1923 legte er in Hersfeld die Gesellenprüfung ab. Als Gesellenstück hatte er eine Mittelkappe an ein Sellscheid zu machen.

1927 legte er in Kassel noch die Hufbeschlagsprüfung ab, wobei er ein Pferd beschlagen musste. Als Meisterstück hatte er 1929 eine Zimmermannsaxt anzufertigen - diese hält er bis zur Gegenwart in Ehren. 1935 hat W. Kehl dann den Handwerksbetrieb von seinem Vater übernommen.

Arbeiten als Wagenschmied

Als Wagenschmied oblag Wilhelm Kehl, u. a. die Eisenteile an die Wagen, deren Holzteile vom Stellmacher, auch Wagner genannt, geliefert wurden, anzubringen. So mussten die Holzräder mit einem Eisenreifen gefasst werden, wobei die erhitzten Reifen glühend aufgezoogen und dann im Wasser abgekühlt wurden, wodurch sich diese zusammenzogen und fest auf dem Holzrad saßen. Darüber hinaus mussten an den Waagen und Sellscheiden die Eisenkappen usw. angebracht werden. Außer den weiteren Eisenteilen an



Die Schmiede und Wohnhaus der Familie Kehl (Aufn. um 1910)

den Holzwagen machten die Schmiede anfallende Metallarbeiten und schärfen z. B. für die Bauern damals die Ackerpflugschare und dengelten für viele im Sommer auch die Sensen. Vor dem Ersten Weltkrieg ließen die Bauern beim Schmied auch noch das Schar und die Panzerplatte der Pflüge aus Eisen neu herstellen; das Gestell der Ackerpflüge, der Pflugsterz und der Gründel, die Stange, waren damals noch aus Holz und wurden vom Stellmacher gearbeitet. Auch das Eggenbett, das Holzgestell der Eggen, machte damals noch der Stellmacher und der Schmied fertigte die Zinken an. Wilhelm Kehls Vater Andreas Kehl hat noch solche Arbeitsaufträge ausgeführt, zu Zeiten von Wilhelm Kehl haben die Bauern die Pflüge und Eggen aber als Serienware bereits fertig gekauft. Sämaschinen hatten sich die größeren Bauern auch schon nach 1900 angeschafft.

Technisierung der Landwirtschaft

In den Dreißiger Jahren war die Technisierung der Landwirtschaft weiter fort-

geschritten, so dass sich auch kleinere Landwirte, so genannte Kuhbauern, möglichst einen Grasmäher, den man mit Anhaublech auch zum Getreidemähen einsetzte, zur Arbeitererleichterung zulegte. Einen Getreidemähbinder kauften sich allerdings nur die größeren Bauern, da mindestens zwei Pferde, wenn möglich drei oder gar vier Pferde, vorgespannt werden mussten. Wilhelm Kehl erkannte den Trend der Zeit und nahm Mitte der Dreißiger Jahre, als er den elterlichen Handwerksbetrieb übernahm, auch den Handel mit Landmaschinen auf. Hierin sah er eine zeitgemäße lukrative Erweiterung des althergebrachten Schmiedehandwerkes. Sein Vater musste noch zur Sicherung seines Auskommens im Sommer zeitweise als Pflasterer und im Winter als Holzhauer gehen.

Wilhelm Kehl war stets offen für neue Betätigungsfelder und bildete sich auch immer weiter. Schließlich musste er nun auch die Landmaschinen reparieren können. Laut Wareneingangsbuch liefer-



Wilhelm Kehl (l.) mit seinem Enkel Georg am Amboss.

te er im Jahre 1936 bereits u. a. drei Grasmäher und einen Gespannbinder; im Jahre 1937 zwei Grasmäher; im Jahre 1938 zwei Grasmäher und einen Gespannbinder sowie im Jahre 1939 u. a. sieben Grasmäher. Grasmäher und Getreidebinder (Mähbinder) waren in den Dreißiger und Vierziger Jahren offensichtlich die vorrangigen Neuanschaffungen der Bauern.

Motorisierung der Landwirtschaft

In den Fünfziger Jahren nahm die Technisierung, ja Motorisierung der Landwirtschaft weiter zu und so bot sich nun auch der Handel mit Schleppern an. Um auch hier mit der Technik auf dem Laufenden zu sein, schickte er seinen Sohn

Hans, der unterdessen auch im elterlichen Betrieb mitarbeitete, zu Lehrgängen zur Firma Bautz und bald hatten sich Hans und auch Wilhelm Kehl in die Wartung und Reparatur von Schleppern eingearbeitet. Um die Vorzüge der Schlepper den Bauern vor Augen zu führen, schaffte Wilhelm Kehl zunächst im Juli 1952 einen für sich selbst an, u. a. zur Bewirtschaftung seiner kleinen Landwirtschaft, und zwar einen 12 PS starken Bautz-Schlepper zum Preis von 6090 DM. Noch im selben Jahr verkaufte er dann zwei Schlepper an seine bäuerlichen Kunden. Erst 1955 verkaufte er dann drei weitere Schlepper; 1956 dann nochmals sechs. Im Juli 1958 lieferte er schließlich einen ersten Mähdescher. In den Fünfziger Jahren

schafften die Bauern nun vor allem auch luftbereifte Ackerwagen an. Diese fertigte W. Kehl in Zusammenarbeit mit den örtlichen Stellmachern damals selbst an und bot sie unter dem Logo Kego (Kehl Goßmannsrode) an.

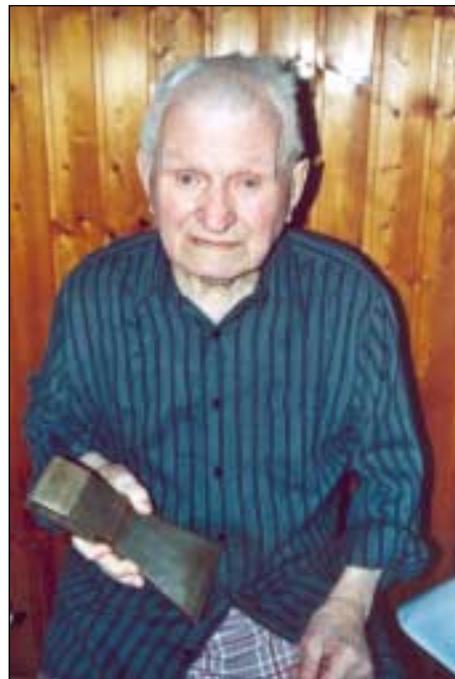
In den Fünfziger und Sechziger Jahren florierte der Handel mit Landmaschinen. Seine ehemaligen Betätigungsfelder als Huf- und Wagenschmied gingen aber zunehmend zurück. Als Hufschmied oblag W. Kehl das Beschlagen der Pferde. Noch heute im hochbetagten Alter weiß er, wie viel Pferde er in seinem Einzugsgebiet zu beschlagen hatte: in Goßmannsrode gab es zwölf Pferde, in Rotterode drei und im Beiersgraben fünf Pferde, die jährlich etwa viermal von den Bauern zum Beschlagen gebracht wurden. Auch Fahrkühle ließen die Bauern mit kleinen Eisen beschlagen. Die Hufeisen bezog Wilhelm Kehl halbfertig vom Großhandel, die Stollen und den Griff musste er aber selbst anbringen. Anfang der Sechziger Jahre schafften die Bauern allerdings die letzten Pferde ab.

Fahrrad- und Motorradhandel

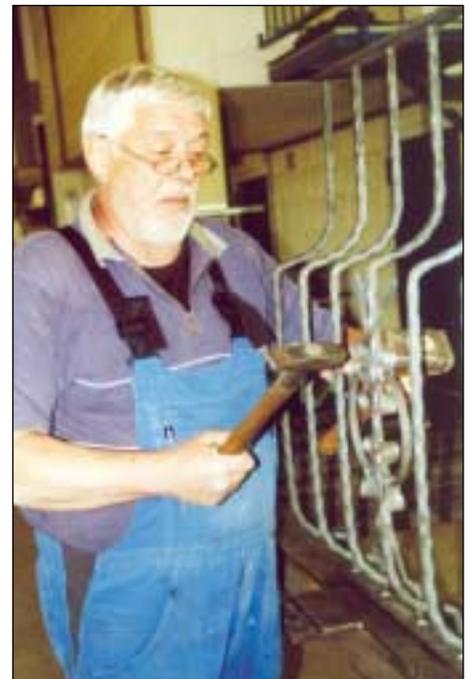
Außer dem Landmaschinenhandel nahm Wilhelm Kehl auch den Handel mit Fahrrädern und Motorrädern auf und reparierte diese auch. Bei Firma Nöding in Bad Hersfeld hatte er eigens ein viertel Jahr gearbeitet, um auch den diesbezüglich anfallenden Reparaturarbeiten gerecht werden zu können. So verkaufte er bereits 1936 ein Motorfahrrad zum Preis von 275 RM; 1938 dann drei Motorfahrräder; 1939 schließlich vier Motorfahrräder. Im und nach dem Zweiten Weltkrieg stockte der Verkauf zunächst. 1949 verkaufte er dann wieder ein Motorfahrrad; 1950 schließlich zehn Motorräder und sechs Motorfahrräder. In den folgenden Jahren setzte er auch viele Motorfahrräder und Motorräder ab. Seit 1954 gab es dann die Unterscheidung von Mofa, Moped und Motorrad - ein Mofa kostete damals 430 DM, ein Moped 460 DM und die Motorräder zwischen 1185 DM und 1838 DM und ein Damenfahrrad u. a. 152 DM.



Hans Kehl (r.) mit seinem Sohn Georg bei der Betriebsübergabe. (Aufn. 1988)



Wilhelm Kehl mit der Zimmermannsaxt, seinem Meisterstück. (Aufn. 2009)



Georg Kehl beim Schmieden eines Geländers. (Aufn. 2009)

Hausgeräteverkauf

Nach 1958 nahm W. Kehl auch noch den Verkauf von Waschmaschinen auf - eine Miele Waschmaschine kostete damals 630 DM, eine Wäscheschleuder 330 DM - und er verkaufte nun auch erste Staubsauger. 1960 verkaufte er einen ersten Öl-Ofen zum Preis von 275 DM; 1961 einen ersten Kühlschrank zum Preis von 550 DM; 1962 einen ersten Waschautomat zum Preis von 1820 DM. Bei Reparaturen dieser Geräte ließ er allerdings den Kundendienst kommen.

In den Fünfziger Jahren richtete man auch mehrfach Bäder ein und lieferte Badewannen und Badeöfen. So hatte sich Wilhelm Kehl und sein Sohn Hans, der 1966 den elterlichen Betrieb übernahm und eine größere Werkstatt aufbaute, ein breites Betätigungsfeld erarbeitet.

Niedergang des Landmaschinenhandels

Die Spitze des Landmaschinenhandels war aber seit den Siebziger Jahren allmählich überschritten. 1970 verkaufte

man z. B. einen Düngerstreuer zum Preis von 684 DM und einen Miststreuer zum Preis von 4000 DM und 1971 auch einige Körnergebläse.

Allmählich gaben aber immer mehr kleinere Landwirte die Bewirtschaftung ihrer Nebenerwerbslandwirtschaft auf und nur noch wenige Vollerwerbslandwirte arbeiteten im Einzugsbereich von Familie Kehl weiter. So ging schließlich der Bedarf an Landmaschinen und deren Reparatur zunehmend zurück. Demzufolge musste sich Hans Kehl und sein Sohn Georg, der ebenfalls in den elterlichen Betrieb eingestiegen war, nach einer anderen ähnlich gelagerten Erwerbsquelle umsehen.

Übergang zur Bauschlosserei

In der Bauschlosserei sahen sie nun wie viele andere Schmiede gemäß ihren Kenntnissen und Fertigkeiten ein geeignetes Betätigungsfeld. So stellte sich Hans Kehl und vor allem sein Sohn Georg, der seit 1988 den Betrieb führte und führt, auf das Schmieden von Balkongeländern, Treppen usw. um und baute diesbezüglich die Werkstatt aus.

Zusammenfassung

Der Schmied stand mit seinen Fertigkeiten in enger Beziehung zu den bäuerlichen Mitbürgern und seine Tätigkeiten waren zunächst ganz auf deren Bedürfnisse ausgerichtet.

Mit dem Wandel der Lebensverhältnisse hatte sich auch das Aufgabenfeld der Schmiede gewandelt, ja musste sich zum Überleben wandeln und den zeitgemäßen Bedürfnissen anpassen. So hat sich das Berufsfeld der Schmiede wie auch vieler anderer Berufe im Laufe des 20. Jahrhunderts stark verändert. Erst in den letzten Jahrzehnten wurde auch die Handwerksbezeichnung geändert, so dass aus dem herkömmlichen Schmied ein Metallbauer wurde - Georg Kehl hat 1982 aber noch die Prüfung als Schmiedemeister abgelegt.

Die Betätigungsfelder der Schmiedefamilie Kehl spiegeln ein Stück Geschichte wider, dokumentieren indirekt den Wandel der dörflichen Lebenswelt.

Wigand von Lüder, der Straßenräuber

Der Edelmann machte die Straßen um Hersfeld unsicher

Von Dr. Paul Görlich, Lich

Das Ausrauben von Kaufleuten, die friedlich ihres Weges zogen, bildete in früheren Zeiten oft ein einträgliches Geschäft für manch einen Ritter und Edelmann. Freilich endeten sie nicht selten ihr schändliches Leben durch das Beil des Scharfrichters.

In die Acht erklärt

Im ersten Viertel des 16. Jahrhunderts trieb ein gewisser Wigand von Lüder, der zu Großlüder im Kreis Fulda als Edelmann saß, sein Unwesen auf den Straßen rund um Hersfeld. So hatte er im Jahre 1507, ohne vorher die Fehde angesagt zu haben, dem hessischen Landgrafen Wilhelm Pferde geraubt und die Straßen unsicher gemacht, so dass ihn die Landfriedensrichter von Königshofen in die Acht erklärten. Ohne sich darum zu scheren beraubte er zusammen mit Konrad von Ebersberg genannt von Weiher und Hentze Holzmann in der Fastenzeit des Jahres 1509 auf der hessischen Straße (durch die kurzen Hessen) zwischen Hersfeld und Alsfeld etliche Kaufleute aus Meißen und Schlesien. Der Landgraf antwortete damit, dass er die Güter der Räuber, die im Fuldischen lagen, in Besitz nahm. Der Abt von Fulda mußte den Wert des geraubten Gutes mit 2350 Gulden bezahlen. Dafür erhielt er deren Güter als Pfandschaft. Außerdem wurde gegen die flüchtigen Räuber Anklage erhoben und sie zum Tode verurteilt.

Erneut straffällig

Inzwischen war Landgraf Wilhelm von Hessen verstorben und Wigand von Lüder klagte laut, dass ihm schweres Unrecht geschehen sei. Die den noch unmündigen Landgrafen Philipp, der später den Beinamen „der Großmütige“ erhielt, vertretende Regentschaft wurde dazu überredet, Wigand von Lüder im Jahre 1513 so lange Sicherheit zuzusagen, bis in Hessen wieder ein Fürst regiere.

Diese Frist benutzte Wigand von Lüder jedoch, um erneut Räubereien zu verüben. Im Jahre 1515 raubte er wiederum auf der Straße „durch die kurzen Hessen“ eine Anzahl Ochsen, die in Schlesien gekauft worden waren und nach dem Rhein hin getrieben wurden. Zwei Jahre später nahm er in der Fastenzeit auf der Straße zwischen Vacha und Fulda Kaufleuten etliche Pferde weg und beging bald darauf einen neuen Pferderaub auf der Hersfelder Straße im Seulingswald.

Fehde erklärt

Erst jetzt erklärte er Hessen die Fehde, indem er seinen Absagebrief an einen Wagen steckte, der nach Rotenburg unterwegs war. Er klagte darin den Landgrafen selbst als Friedensbrecher an, denn er habe ihn gegen den Landfrieden der Seinigen entsetzt, auch alle seine Rechtserbieten unbeachtet gelassen. Da er nun nirgends Gnade finde und nirgends seines Lebens sicher sei, dränge ihn die Not, die Gewalt nicht länger zu dulden. Außerdem drohte er zugleich mündlich allen, die er antreffe, Hände und Füße abhauen zu wollen.

Mutiger Sälzer

Gleich darauf überfiel er wie-

derum etliche Fuhrleute und erbeutete nicht nur deren Gut und Wagen, sondern nahm sie selbst auch mit fort und zwang sie zur Zahlung eines hohen Lösegeldes. Als er diese Methode auch an einem unscheinbaren hessischen Sälzer versuchen wollte, stieß er auf unerwarteten Widerstand, indem sich der Sälzer entschlossen zur Wehr setzte, Wigand von Lüder vom Pferd herunter riss, ihn überwältigte und ihn geknebelt den nächsten hessischen Beamten auslieferte.

Damit hatte Wigand von Lüder sein unsaubereres Spiel zu Ende gespielt. Er wurde alsbald nach Königshofen gebracht, dort von den Richtern des Landfriedens erneut zum Tode verurteilt und am 28. Oktober 1517 mit dem Schwerte hingerichtet.



Lastwagen auf einem zugefrorenen Fluß um 1500.

Englischer Bomber abgeschossen

Flugzeugabsturz am Dreienberg im März 1944

Mitgeteilt von *Walter Hassenpflug*, Ludwigsau-Friedlos und *Hans Pietsch*, Friedewald



In der Nacht vom 30. zum 31. März 1944 zerschellte an der Ostseite des Dreienberges, oberhalb des Ortes Lautenhausen, ein viermotoriger Langstreckenbomber der britischen Luftwaffe (Royal Air Force - RAF) vom Typ „Lancaster Mark I“.

Die Absturzstelle, die durch ein Hinweisschild des Heimatvereins Friedewald gekennzeichnet ist, liegt direkt am Rundwanderweg um den Dreienberg. In jener Nacht hatte der Chef des Bomberkommandos der RAF, Luftmarschall Arthur Harris, eine Armada von 795 Bombern aufgeboten, um Nürnberg, die „Stadt der Reichsparteitage“, in Schutt und Asche zu legen. Der Großangriff wurde jedoch für die Briten zum größten Desaster des Luftkrieges. Insgesamt gingen 108 Bomber verloren, davon 81 Ab-

schüsse durch Nachtjäger und 13 durch Flugabwehrkanonen (Flak). 545 alliierte Flieger starben, 159 wurden gefangen genommen.

Die deutsche Luftwaffe büßte lediglich 10 Nachtjäger ein. Unter der Zivilbevölkerung waren 69 Todesopfer zu beklagen. Die Sachschäden hielten sich in Grenzen. Der abgeschossene Bomber gehörte zur 44. Rhodesien Squadron der britischen Bomberflotte. Die Besatzung bestand aus sieben Fliegern, die alle ums Leben kamen.

Die abgestürzte Lancaster war um 22.10 Uhr von ihrem Stützpunkt in England gestartet.

Sie wurde beim Anflug in der klaren Halbmondnacht gegen 0.55 Uhr von einem Me 110 Nachtjäger in Brand ge-

schossen. Hunderte von Metern auseinander lagen die Wrackteile umher, ebenso zahlreiche nicht explodierte Stabbrandbomben. Am Berghang war eine 1.814 kg schwere Minenbombe zu sehen. Solche tonnenförmigen Luftminen, auch „Wohnblockknacker“ genannt, verursachten in Verbindung mit dem Massenabwurf von Brandbomben schwerste Verwüstungen. In den darauf folgenden Tagen war die Absturzstelle natürlich die Sensation bei der Bevölkerung rund um den Dreienberg und auch im Werratal.

Viele Schaulustige kamen und bestaunten die herumliegenden Trümmer und Sprengkörper.

Noch lebende Zeitzeugen berichten, dass ein Flieger mit den Stiefeln tief in der darunter liegenden Wiese steckte und die Luftmine so groß wie ein „Sottfass“ war. Von den verstreut aufgefundenen Toten wurden sechs auf dem Friedhof von Friedewald und der Heckschütze auf dem Friedhof von Lautenhausen bestattet. Am 23. Mai 1947 wurden alle auf den englischen Zentralfriedhof Hannover-Limmer umgebettet.

Text

Walter Hassenpflug, Ludwigsau-Friedlos

Fotos

Georg L. Schellhas, Friedewald

Quellen

Public Record Office, London: Nuremberg Raid 30./31. March 1944; Air 14 Air Ministry: Bomber Command, Nr. 3411, 3420; Air 27 Air Ministry: Operations Record Books, Nr. 451 Schreiben der Commonwealth War Graves Commission vom 9.1.2006 an Verfasser Middlebrook, Martin: Die Nacht, in der die Bomber starben. Frankfurt/M., Berlin, 1975

Humor bei Gericht

Von *Dr. Friedhelm Röder*,
Bad Hersfeld

Ein Rechtsanwalt, mit dem ich als Psychiater gelegentlich beruflich zu tun habe, erzählte mir während einer gemeinsamen Wartezeitpause schmunzelnd folgende Begebenheit:

Er sei kürzlich zu Beginn eines Strafprozesses vom Amtsrichter, der für seinen Schalk bekannt ist, mit folgenden Worten über seine Pflichten als Zeuge belehrt worden: „Sehr geehrter Herr Rechtsanwalt! Heute stehen Sie als Zeuge vor Gericht. Da müssen Sie die Wahrheit sagen!“



»Mein Heimatland«, monatliche Beilage zur
»Hersfelder Zeitung«, Gegründet von Wilhelm Neuhaus.
Schriftleitung: Ernst-Heinrich Meidt, Kirchheim
Druck und Verlag: Hoehl-Druck, 36251 Bad Hersfeld