

Erinnerungen an den Holzvergaser

Aus Waldhessen nach Berlin

Von **Uwe Hohmann**, Bad Hersfeld-Heenes

In „Mein Heimatland“ Dezember 2021 hatte ich zum Thema „Holzvergaser“ geschrieben und dabei die Vermutung geäußert, dass auch in „privaten Archiven noch altes Wissen ruhen würde.“ Dadurch haben mich so viele Rückmeldungen erreicht, dass ich nochmals berichten möchte.

400 km mit Holzvergaser-Pkw von Berlin nach Landershausen

Zur Firma „Generatorkraft“ teilten **Ursula und Rolf Reinhard** (Landershausen) aus ihrer Familien-Chronik u. a. eine Überraschung mit: „Von Herbst 1942 an leitete Otto Reinhard die neu gegründete Generatorkraft AG mit Sitz in Berlin. Die Gesellschaft hatte die Aufgabe, Holz aufzukaufen, das in speziellen Sägewerken zur Verwendung in Holzvergäsern aufbereitet wurde. Durch die Verknappung von Treibstoff (Benzin/Diesel) im Krieg wurden viele Fahrzeuge (LKW u. große PKW) mit Holzvergäsern ausgerüstet und gefahren. Otto Reinhard hatte selbst einen solchen großen PKW zur Verfügung (mit Chauffeur) und fuhr damit zwischen Landershausen und Berlin hin und her. Wenn Otto Reinhard damals gefragt wurde, was er tue, sagte er: „Ich mache Klötzchen!“. Als die Bombengefahr in Berlin zunahm, wurde die Geschäftsführung der Generatorkraft AG nach Rasdorf, im damaligen Kreis Hünfeld, heute Fulda, verlegt (1944 ?). Dass die Entfernung nach Landershausen nicht sehr weit war, war sicherlich nicht zufällig. Nach dem Ende des Krieges wurde die Gesellschaft aufgelöst.“

Die Generatorkraft AG unterstand dem „Reichsministerium für Bewaffnung und Munition“. Otto Reinhard war vom „Reichsforstamt“ abgeordnet und führte im Dienstgrad eines Landforstmeisters diese Gesellschaft. Gegründet 1940 im Rahmen der vielfältigen Bemühungen im Dritten Reich, bei der Energieversorgung autark zu werden. Die AG forcierte den Einsatz von Holz, Kohle und Torf für die Energiegewinnung. Während der Kriegszeit waren etwa 1 Million Fahrzeuge mit Holzvergäser im Einsatz.

Auf dem ersten Bild ist ein Besuch von



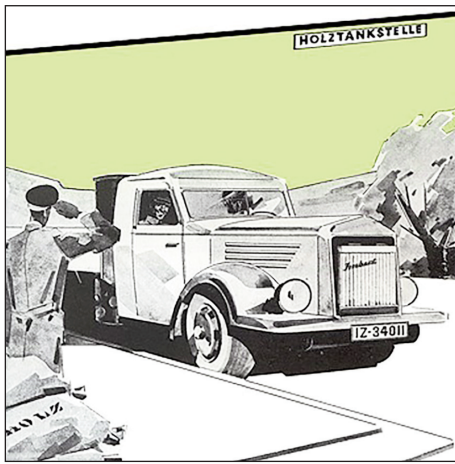
Vor dem Hofgut in Landershausen 1943.



Admiral Cabriolet 1937-39.

Otto Reinhard auf dem heimatlichen Hof Landershausen festgehalten. Vor dem Fachwerkhause steht sein Dienstfahrzeug: ein „Opel Admiral Cabriolet“ (viertürig, Baujahre 1937 – 1939). Von links nach rechts vor dem Holzvergaser: Chauffeur, Otto Reinhard, seine Frau Gertrud und Sohn Rolf (1926 – 2022). Der Opel Admiral mit seiner Trennung von Fahrgestell

und Karosserie war für den Einbau einer Holzvergäseranlage geeignet. Im Heck ist der Heizkessel zu erkennen, am Bug die Filter- und Kühleranlage. Auf dem Dachgepäckträger liegt, verdeckt unter einer Plane, der Holztreibstoff-Vorrat. Die benzingetriebene Ausführung erreichte mit 75 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h (Verbrauch 18 l/100



Reklame für eine Holztankstelle.

km). Bei einer 60%-igen Leistung dürfte der Holzvergaser maximal 80 km/h schnell gewesen sein und etwa 25 kg Holz auf 100 km verbraucht haben. Vielleicht hat die Dachlast für eine 400 km-Fahrt ausgereicht. „Holzschiewer“ (Offenholz) konnten in Friedewald unter der „Kesselbachtal-Brücke“ nachgetankt werden (1.000 Holztankstellen soll es im Reichsgebiet gegeben haben). 1943 bestand zwischen Berlin und Hersfeld schon eine durchgehende Reichsautobahn (heute A9/A4). Aber: Teilweise war nur eine Richtungsfahrbahn fertig oder unfertige Brücken mussten auf Talumgehungen umfahren werden. Geschätzt dauerte eine solche Reise (einschl. der technischen Halte) wohl 8 bis 10 Stunden.

Weiterer Auszug aus der Familienchronik Reinhard: „Auch das damalige Milchauto, das die Milchkannen täglich nach Hersfeld brachte, war so noch bis 1948 ausgerüstet. Der Rückweg über die Wippershainer Höhe war gelegentlich nur mit einer kleinen Pause möglich, um neues Gas sich entwickeln zu lassen, Holz musste von oben her neu beschichtet werden!“

Transport von Stangeneis und Sanella

Wilhelm Hagedorn: In unserem Getränkevertrieb hatten wir ab 1935 (!) bis 1949 einen Opel-Blitz Holzvergaser. Während der Kriegszeit wurden damit täglich hiesige Lazarette mit Eis der Brauerei Engelhardt, gelagert im Keller des Brauereihofes, beliefert – die Gastwirte bekamen kein Eis mehr. Der Holzvergaser wurde mit „Holzschiewern“ gefüllt. Die Firma Hagedorn erhielt aber auch eine Kraftstoff-Zuteilung – wegen der Lazarett-Lieferungen. Anmerkung: „Die Produktion des Opel Admirals endete bereits im Oktober 1939, da die Motoren kriegsbedingt für den Dreitonner-Lkw Opel Blitz 3,6 benötigt wurden. Zahlreiche Opel Admiral wurden kurz vor Kriegsbeginn von der Wehrmacht requiriert, um als Stabswagen eingesetzt zu werden.“

Horst Apel: Habe nach dem Krieg einen Opel-Blitz Allrad mit Imbert-Holzvergaser vom „Kreiseigenen Kraftverkehr“ in der Hersfelder Knottengasse erworben. Das Fahrzeug hatte eine Fahrerkabine aus Holzgerüst mit Stahlblech und fuhr max. 45 Std./km. Anfangs transportierte ich damit schwere „Sanella“-Kisten, später im Forst Steinbruchmaterial. Jeden Tag waren 16 Säcke Vergaser-Holz zu füllen.“

Erzählungen...

Jörg Bennedik: Mein Bruder – Jahrgang 1937 und Auto-Technik versiert – berichtete manchmal von einer frühen Kindheitserinnerung bezüglich der Holzgas-Technik, bei der es um die Evakuierung unserer Familie von Kassel nach Eschwege ging. Unser Vater war damals Ingenieur in der Entwicklungsabteilung der Firma Henschel (Dampflokomotivbau), die wegen der Bombenangriffe nach Eschwege verlegt wurde. Der Umzug unserer Familie wurde mit Hilfe eines Henschel-Holzgas-LKWs mit Anhänger auf verschneider Landstraße mit abgedunkelten Scheinwerfern (wegen der Fliegerangriffe) bewerkstelligt. Bei jedem kleinen Berg fiel das vollgeladene Gefährt auf Schrittgeschwindigkeit zurück, und es gab nach der Erzählung meines Bruders mehrere Stopps wegen technischer Probleme.“

Kersten Eidam: „Mein Patenonkel erzählte oft von seinen abenteuerlichen Fahrten als Fahrer eines Busses mit Holzvergaserantrieb, auch mit Personentransportanhänger. Autobahnen mussten gekreuzt werden und bei langen, steilen Anstiegen passierte es auch, dass Passagiere unbemerkt aus dem Hänger ausstiegen und verloren gingen. Es waren schöne Momente als kleines Kind den Berichten lauschen zu dürfen.“

Anmerkung: „Autobahnen waren damals nicht immer kreuzungsfrei. Die vorzeitig aussteigenden Passagiere waren wohl ‚Schwarzfahrer‘.“

Das waren noch Zeiten...

Rolf Wagner: „Auf meinem weiten Schulweg (Fahrrad, Schotterstraße, bergiges Gelände) hat mich so ein Holzvergaserlaster manchmal mitgenommen. Der Fuhrmann hatte einen kleineren Holzvergaser-Pritschen-Lkw. Das Fahrrad kam auf die Ladefläche, ich stieg ins Führerhaus. Der Lkw fuhr max. 40 km/h und war bis 1950 in Betrieb. Die ‚Holzschiewer‘ für den Betrieb lagen auf der Ladefläche. Der Fuhrmann war Selbstversorger – d.h. er arbeitete das benötigte Vergaserholz selbst auf.“

Werner und Georg Kehl: „Nach dem

zweiten Weltkrieg gab es in Biedebach mindestens zwei Lkw mit Holzvergaser. Georg Schreibers Ford war bei Henschel umgerüstet worden und Hans Fuchs besaß ebenfalls einen Lkw mit Holzvergaser, vermutlich einen Borgward.“

Helmut Gleichmann: „Ein Onkel hatte einen Fuhrbetrieb mit Holzvergaser. Wir Kinder saßen auf der Ladefläche in der Holzvorratskiste.“

Heinz Schmidt: „Habe um 1967 als Lehrling mit meinem Meister einen Schlepper mit Holzgas-Antrieb als Liebhaberstück instandgesetzt.“

Emil und Käthe Bornemann: „In Sorga war eine Abteilung der Kraftfahrzeug-Kompanie 9 Hersfeld stationiert. Als Jungvolk konnten wir im Sommer 1944 an Einweisungen/Übungen mit dem Holzvergaser teilnehmen. Ein Nachbar, Fuhrunternehmer, wurde zum Kriegsdienst eingezogen – einschließlich seines Opel-Blitz. In Niederaula gab es einen Krankenwagen mit Holzvergaser. Bevor er bergauf zum Lazarett in der Schule fuhr, musste jedes Mal ‚gestochert‘ werden, um genügend Gas für die Steigung zu haben.“

Aus dem Rasdorfer Geschichtsblatt 2008

Wilfried Küchemann ermöglichte mir diese Publikation: „Die Generatorkraft (GK), gegründet in Berlin, war eigens für diese Aufgabe eingerichtet worden. Anfang des Jahres 1943, als die Bombardierungen auf die Städte immer heftiger wurden, die Evakuierungen auf die Dörfer einsetzten und auch viele Betriebe ausgelagert wurden, kam die Generatorkraft nach Rasdorf. Im Seitenbau von „Eckebauersch“ hatten sie ihre Büros eingerichtet. Mit ca. 15 Mitarbeitern besetzt, war es Deutschlands zentrale Verteilerstelle für das Vergaserholz. Teilweise waren die Familien von Berlin mit hierhergekommen. Dr. Schmitt, der Leiter der GK, ist nach dem Zusammenbruch in Rasdorf geblieben und hat sich „Am Kreppel“ ein Häuschen gebaut. Auch sein Chauffeur Pierenkemper blieb in Rasdorf. Selbst nach der Währungsreform 1948



Opel Blitz als Holzvergaser.



„Oh Imbert mit dem Rütteldorn...“



Omnibus mit Holzvergaser.

sind die kostengünstigen Holzvergaser immer noch gefahren worden.“
Anmerkung: Die Auslagerung der Generator-AG erfolgte also 1943 oder 1944. Otto Reinhard wird der zentrale Leiter

gewesen sein, Dr. Schmitt evtl. der Prokurist.
Hiermit möchte ich meine Berichte zum Holzvergaser schließen: Über ein Thema, auf das ich durch die Bemerkung eines al-

ten Holzrückers „gestoßen wurde“ und das meinen Blick „auf ein weites Feld“ öffnete.

Fotonachweis: Die Herkunft der Bilder kann beim Verfasser erfragt werden.

Der Ammenpfad bei Heenes

Von **Uwe Hohmann**, Bad Hersfeld-Heenes

Der „Ammenpfad“ war bis ca. 1960 ein ausgetretener Waldpfad, für Fußgänger die kürzeste Verbindung zwischen dem Feld der „Tannenecke“ und der „Hottenbach“. Ältere Heeneser benutzten den Pfad bei Besuchen in Gittersdorf und Untergeis. Die heutige, fast parallel verlaufende Forststraße war ein holpriger, sehr schmaler Holzweg, der selbst für ein Pferdefuhrwerk unpassierbar war. Um 1960 wurde von unten eine „Rampe“ als Anschluss an die Hottenbach-Straße geschoben. Erst um 1980 erfolgten ein Wegeaufrieb und der Ausbau zu einer Lkw-fähigen Waldstraße.

Amme und Hebamme

Eine Amme ist eine Frau, die ein Kind geboren hat und (neben ihrem eigenen) ein fremdes Kind stillt. Das Stillen durch „Lohn-Ammen“ ging erst vor etwa 100 Jahren stark zurück, als brauchbare Ersatzmilch verfügbar wurde. Hebamme ist eine Frau, die berufsmäßig Schwangere berät, Geburtshilfe leistet und Wöchnerinnen betreut („Geburtshelferin“, „hat das Kind gehoben“ – unter Anlehnung an Amme umgedeutet?). Da im Dorf Heenes wohl keine Ammen benötigt wurden, werden auf dem Ammenpfad also immer Hebammen unterwegs gewesen sein.

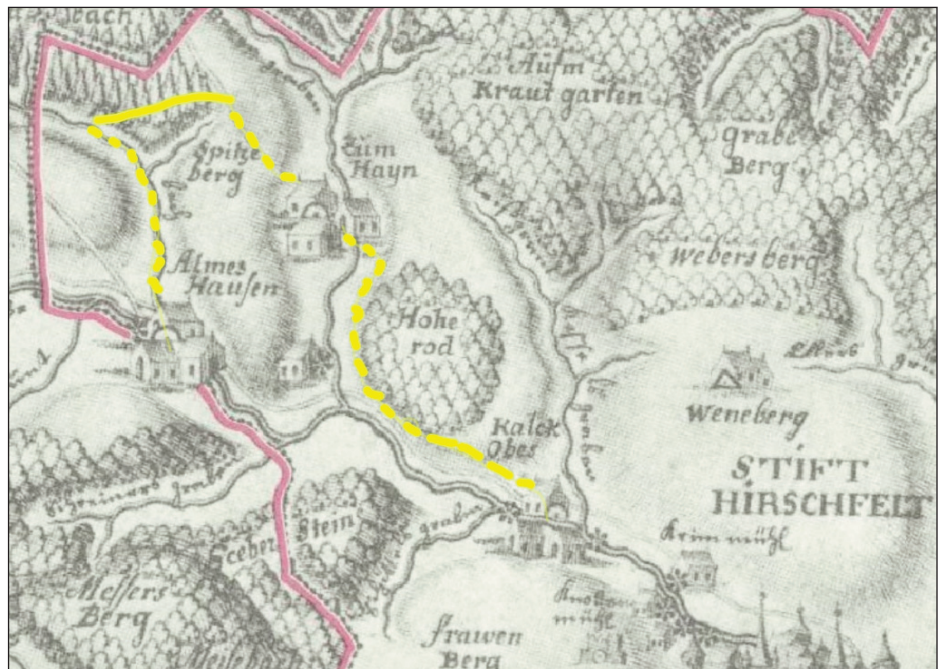
Hebammen aus Heenes

In den „Miszellen von Heenes“, der dörflichen Chronik (Karl Apel, 2000), ist zu lesen: „1802 erwähnt die Heeneser Gemeinderechnung erstmalig eine Hebamme: Ausgaben von 7 Talern und 7 Albus für den Unterricht der Hebamme“. Ob diese Frau tatsächlich in die 1800 in Mar-

burg gegründete hessische Hebammen-schule gereist ist, wissen wir nicht. 1821 wird ein Instrument für die Hebamme angeschafft. 1832 nimmt Eva Elisabeth Höhmann ihren Dienst als Hebamme für die Orte Kalkobes, Heenes und Allmershausen auf. Für die Entbindung einer ortsansässigen Armen erhält 1863 die Hebamme Most einen Taler aus der Gemeindekasse.

Historische Bedeutung des Ammenpfads

Wenn sich in früheren Zeiten die Geburt eines Kindes anzeigte, mussten sich die Angehörigen der werdenden Mutter schnellstens zu Fuß auf den Weg zur Hebamme machen, um „Frau Storch“ als unverzichtbare Geburtshelferin zur Tages- oder Nachtzeit, bei Schnee, Frost, Sturm



Ammenwege.



Alter Ammenpfad.

oder Regen abzuholen. An diese Zeit erinnert also der „Ammenpfad“, der damals von der Geburtshelferin genutzte Trampelpfad.

Vielleicht kein „Ammenmärchen“: Der werdende Vater musste zur Hebamme laufen und diese holen und dabei deren Instrumente usw. tragen. War die Hebamme mit der Geburt fertig, brachte der frische Vater die Hebamme zurück und trug sie dabei im Rücken-Tragegestell. Geschichte: In Zeiten vor 1800 waren es



Neuer Ammenweg.

sog. Weise Frauen, die bei einer Geburt Beistand leisteten. Sie kannten sich u. a. auch in der Anwendung von Kräutern aus. Von 1500 bis 1800 wurden sie teilweise als Hexen verfolgt.

Anmerkungen zu Foto Ammenwege: Schleensteinsche Karte von 1705/1710
Rote Linie = ehemalige Grenze der Dechaneei Hersfeld
Gelbe Linie = Ammenpfad
Links = wahrscheinlicher Ammenweg von Heenes nach Allmershausen

(Denkbar kürzere Wege waren damals nachts unzumutbar)

Rechts = wahrscheinlicher Ammenweg nach Kalkobes, wird heute noch als „Schulpfad“ beschrieben: Heenes war von 1726 – 1839 der Schulort für drei Dörfer, da am größten und geografisch am günstigsten gelegen.

Hebamme holen nach Kriegsende

Elisabeth Rohrer (*1938) hat mir diese Begebenheit erzählt: In den Jahren 1945/46 hatte die US-Militärregierung für Deutsche von 18 bis 7 Uhr eine Ausgangssperre erlassen, die durch Patrouillen auch streng kontrolliert wurde. Was tun, wenn sich während dieser Stunden die Geburt eines Kindes anzeigte? Da half „Pavelak“ aus, ein junger Mann aus Polen, der als ehemaliger landwirtschaftlicher „Helfer“ zunächst in ihrer Familie geblieben war. Für ihn galt die Ausgangssperre nicht. „Pavelak“ bekam den Auftrag, mit dem Fahrrad nach Hersfeld zur Hebamme Sandlos am Linggplatz zu fahren und dieser von einer bevorstehenden Geburt zu erzählen. Da auch die Hebamme während der Ausgangssperre nur in nichtdeutscher Begleitung unterwegs sein durfte, begleitete „Pavelak“ sie (ebenfalls auf einem Fahrrad) nach Heenes und zurück zum Linggplatz.

Bildnachweis

Aufnahmen 1 bis 3: Hohmann
Uwe Hohmann war von 1975 bis 2005 als Revierförster für das Gebiet zwischen Heenes und Obergeis, Reckerode und Biedebach zuständig. Heenes ist das Dorf seiner Jugend und im Ruhestand.

Nachfragen/Ergänzungen beim Autor bitte unter Tel.Nr. 06621-917 475 oder per Mail an uwe@hoh-mann.com

Die Heimboldshäuser Schule um 1908

Von **Wolfgang G. Fischer**, Hamburg

Dass in der Schule geprügelt wurde, war ja bis in die 1950er und 1960er Jahre üblich. Um 1911 trieb es ein Lehrer namens Roller in Heimboldshausen aber besonders arg. Die Schule befand sich damals

noch dort, wo heute das Martin-Luther-Haus steht.

Meine Großmutter Christine Fischer geb. Kirschner (* 1903) erinnerte sich an ein Gedicht:

*Wenn die Glocke sieben schlägt,
kommt der Roller angefezt,
mit dem großen Besenstiel,
haut die Kinder gar zu viel,
gar zu viel ist ungesund,
der Roller ist ein Schweinehund.*

Nachdem dieser Lehrer auch die ältere Schwester meiner Großmutter (Elisabeth, * 1895) einmal heftig geschlagen hatte, knöpfte sich mein Urgroßvater Daniel Kirschner (1865 – 1911) diesen vor.

„Ihnen könnte man eventuell Vieh anvertrauen, aber keine Kinder. Wenn Sie meine Tochter noch einmal schlagen, bekommen Sie Schläge von mir.“

Da war Ruhe. Lehrer Roller wurde dann anscheinend versetzt.



Aufnahme der alten Heimboldshäuser Schule vor 1911 (Foto zur Verfügung gestellt von Hilde Karp, geb. Hellwig)

»Mein Heimatland«, monatliche Beilage zur
»Hersfelder Zeitung«. Gegründet von Wilhelm Neuhaus.
Schriftleitung: Ernst-Heinrich Meidt, Kirchheim
Verlag:
Hochl-Druck GmbH + Co. Hersfelder Zeitung KG