

Entlohnung von Knechten und Mägden

Auszüge aus einem Lohn-Buch von 1873 bis 1916

Von **Brunhilde Mieke**, Kirchheim-Gershausen

Carl Christian Friedrich Wilhelm Lampmann, der Urgroßvater von Karl Jakob Glebe aus Asbach, hatte diese Aufzeichnungen gemacht, hatte er doch 1871 für 6030 Taler in Asbach einen Bauernhof ersteigert. In einer Anzeige im Hess. Boten war dieser – ein 1838 geborener Pfarrerssohn aus Hombressen bei Hofgeismar, der nach dem frühen Tod seiner Eltern als Waise in Franken eine landwirtschaftliche Lehre absolviert hatte, auf diesen 17 Hektar großen Hof aufmerksam geworden. Über vier Generationen blieb der Bauernhof schließlich im Familienbesitz und sollte zuletzt von dem 1937 geborenen Karl Jakob Glebe und seiner Frau bewirtschaftet werden – zwei Söhne suchten dann auf anderem Wege ihr Auskommen.

Noch heute sind die Glebes bei älteren Asbachern eben die Lampmanns.

Aufzeichnungen im Lohn-Buch

Das noch erhaltene Lohn-Buch von Carl Lampmann gibt Einblick in die an Knechte und Mägde gezahlten Löhne von 1873 bis 1916. Einige Lohnvereinbarungen seien im Folgenden aufgeführt, spiegelt sich in diesen doch viel von den damaligen Lebensverhältnissen wider.

Vor Antritt des Dienstverhältnisses, oft schon Monate vorher, wurde der Lohn ausgehandelt, schriftlich auf dem Lohnzettel niedergeschrieben und beiderseitig unterschrieben sowie mit der Zahlung des Mietgeldes in Höhe von einem Taler (3 Mark) besiegelt – bis 1876 galten offiziell Taler und Silbergroschen als Zahlungseinheit, später Mark und Pfennig. Beim Gesindewesen blieb man allerdings meist noch länger bei der alten Währung – Carl Lampmann berechnete bereits seit 1881 den Lohn mit Mark und Pfennig, andere Bauern blieben noch wesentlich länger beim Taler, so in der Schwalm sogar bis zum Zweiten Weltkrieg.

Der vereinbarte Jahreslohn wurde meist im Laufe des Jahres auf Verlangen je nach Bedarf ratenweise ausgezahlt. Dabei mussten die Dienstboten offenlegen, wozu sie das Geld benötigten, und dieser Grund wurde auch schriftlich im Lohn-Buch vermerkt – dies war natürlich etwas erniedrigend.

Aus den Aufzeichnungen von Carl Lampmann geht auch hervor, dass Knechte fast doppelt so viel Lohn wie Mägde erhielten, wenngleich die Mägde oft auch Männerarbeit verrichten und mit den Gespannen fahren mussten. Je nach Arbeitserfahrung und den zu leistenden Arbeiten bekam man als „Kleinmagd“ – schulentlassene Mädchen, die u. a. das Vieh misten und anderweitig zur Hand gehen mussten – natürlich weniger Lohn als dann als „Großmagd“, der nach mehrjähriger Arbeit u. a. das Melken der Kühe oblag.

Der vereinbarte Lohn war neben freier Kost und Logis für ein ganzes Jahr natürlich sehr wenig. Aber wenn ein „Esser“ am Tisch der Familie weniger war und

woanders seine Bettstatt hatte, das bedeutete damals für einige schon viel und so waren diese froh, wenn sie bei einem Bauern unterkamen und sich verdingen konnten.

Aus den Aufzeichnungen von Carl Lampmann lässt sich entnehmen, dass die Löhne von 1873 bis zum Ersten Weltkrieg insgesamt immer mehr anstiegen. Dies mag u. a. damit zusammenhängen, dass nicht nur die Verhältnisse allmählich besser geworden waren, sondern dass immer mehr Burschen und auch Mädchen möglichst eine Arbeit in den Hersfelder Fabriken aufnahmen, wo man etwas mehr verdienen konnte, und so die Bauern auch ein bisschen nachziehen mussten.



Der giebelständige Rähmbau wurde in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts errichtet. Das Wohnhaus, in dem auch das Gesinde wohnte, ist Teil eines großzügigen Dreiseithofs. Repro: Mieke 2018



Das Gebäude Mühlestraße 8 in Asbach steht heute unter Denkmalschutz. Es hat, verglichen mit dem alten Foto, nur wenige Änderungen erfahren. 1948 wurde das Obergeschoss verschindelt und die Formziegel wurden durch Biberschwanzziegel ersetzt.

Foto: Miehe 2018

Insgesamt schloss Carl Lampmann seine Verträge wohl schon „sehr modern“ ab und vereinbarte nahezu nur Geldleistungen und rechnete Naturalien in Geldbeträgen auf. Während andere Bauern noch Deputate in Form von zahlreichen Naturalien vereinbarten, so wurden meist noch bis zum Zweiten Weltkrieg Deputate in Form von Kartoffeln, Getreide usw. oder auch in Form von Stoffen für Kleidung oder auch Kleidungsstücke vereinbart. Das Anrechnen von Deputaten findet sich bei Lampmann selten, in den Jahren nach 1907 dann allerdings mehrfach vor allem in Form von 30 M Kartoffelgeld. Zudem wurde von Lampmann auch nur zweimal eine gewisse Gegenleistung, und zwar u.a. Arbeiten mit seinem Pferdegespann vereinbart – so gestand man Ernst Glebe 1876 bei Dienstantritt am 1. März „56 Taler Lohn u. 1 Taler Mietgeld, 4 Metzen Länderei, sein Land geackert, freie Holzfuhren und etwas Futter“ zu, und solches war bei anderen Bauern meist Bestandteil des Vertrages.

Auch das Aufführen von Geschenken, u. a. zu Weihnachten, lassen sich bei der Entlohnung der Knechte und Mägde von Carl Lampmann nur selten finden, so nur 1907 bei Katharina Thiel „bekommt 43 Thaler (129 M) Lohn, 3 Metzen Länderei und verschiedene Geschenke“. Nur einmal ist erwähnt, dass eine Magd beim Verkauf eines Stücks Großvieh ein Trinkgeld bekam, und zwar 1892 erhielt Margarethe Henkel am 13. Juli 2 M Trinkgeld für eine verkaufte Kuh – beim Verkauf eines Stücks Großvieh bekam die Stallmagd möglichst ein Trinkgeld – entweder vom Händler und/oder vom Bauern; dieses Trinkgeld mag vom Bauern gezahlt worden sein, da er es auflistete. Insofern heben sich die niedergeschriebenen Angaben von den Vereinbarungen der meisten anderen Bauern ab. Dies könnte darin begründet sein, dass Carl Lampmann erst 1872 nach Asbach kam und eventuell die Gepflogenheiten von seiner Lehrzeit auf einem Gut in Franken umsetzte und die in unserer Region üblichen Praktiken nicht gleich voll über-

nahm, sich zumindest erst im Laufe der Jahre etwas anpasste.

Im Folgenden sei eine Vereinbarung und die geleisteten Zahlungen im Einzelnen aufgeführt:

1874 bekam Elisabeth Schiedrumpf 24 Taler Lohn, 1 Taler Mietgeld und Kartoffeln für 5 Taler. Am 22.3. erhielt sie bar, um Leinwand zu kaufen 1 Taler; am 22.4. bar um Bettzeug zu kaufen 4 Taler; am 30.4. bar für Apothekenrechnung 13 Silbergroschen; am 14.6. bar für Doktorrechnung 2,10 Taler; am 16.6. für Schuhmacher Schuld 1 Taler; am 30.8. bar 1,20 T.; am 11.10. bar 1 T.; am 12.10. bar 3 T.; am 22.11. bar 1 T.; am 15.12. bar 1 T., am 9. Jan. 1875 den Rest von 13,27 T. macht gleich Summa 30 Taler.

Im gleichen Jahr bekam Conrad Gerlach 55 Taler Lohn und 1 Taler Mietgeld.

1877 erhielt Jakob Hoffmann mit Mietgeld 60 Taler Lohn: und zwar ist hier erstmalig eine Steuer erwähnt und diese wurde schon in Mark und Pfennig berechnet: „Am 20 Sept. die Steuer bezahlt 1M 44 Pf.“

Ab 1881 wurde der Lohn dann insgesamt mit Mark und Pfennig berechnet. „1881 für ein Dienstbuch 20 Pfennig“ – demzufolge musste das Gesinde nun ein Dienstbuch führen, in dem die Dienstherrn Angaben zum Dienstboten niederschreiben mussten, so bezüglich ihrer Emsigkeit und Redlichkeit.

Oft wurden die Ratenzahlungen zu besonderen Anlässen wie Fastnacht (50 Pf), zu Märkten, zum Lullussonntag (6 M), zur Kirmes (3 M) und zum Christ-

markt (10M) gewünscht, so u. a. in Verträgen von 1882 und 1886 aufgeführt.

Auch wenn ein Dienstbote mal einige Tage aus familiären Gründen zu Hause bleiben musste, wurde dies berechnet, so 1877 bei einer Magd „3 Tage zu Hause gewesen = 6 Silbergroschen“.

Wenn ein Knecht oder eine Magd etwas kaputt machte, wurde dies auch berechnet, so 1877 „die Küchenlampe zerbrochen = 6,9 Silbergroschen“; im Jahr 1877 „beim Steinefahren eine Deichsel zerbrochen = 25 Silbergroschen“.

Erst seit 1892 finden sich in den Lohnvereinbarungen auch Angaben zu „Marken“, d. h. zu den Marken, die für die Sozialversicherungen bzw. Rente des Dienstboten in ein Buch „geklebt“ wurden – so sprach man diesbezüglich auch vom „Kleben“. Offenbar wurde die Hälfte der Kosten von dem Bauern getragen.

1895 wurde Elisabeth Kroll „die Hälfte für 52 Marken a 14 Pf = 3 M“ und für Jacob Hofmann „die Hälfte von 52 Marken a 20 Pf = 5,20 M“ berechnet – die Männer hatten so offensichtlich einen höheren Betrag zu zahlen.

Seit 1914 sind auch Angaben zur Krankenversicherung vermerkt, so wurde bei Margarete Heupel aufgezeichnet „bekam 135 Lohn u. 30 M Kartoffelgeld – am 20.4. zur Krankenkasse bezahlt 2,60 M, desgleichen am 21. 7. und 7. 10. ; die Steuer vom 1.4. bis 31. 12.1913 beträgt 1,80M.“

1915 bekam Kath. Dickert 150 M Lohn u. 30 M Kartoffelgeld – Krankengeld bezahlt alle 3 Monate a 2,60 M. Seit wann offiziell für die Knechte und Mägde eine Sozial-, Kranken- oder gar Unfallversicherung abgeschlossen werden sollte, ja musste, wäre noch zu ermitteln – viele Bauern drückten sich jedoch anfangs um diese Ausgaben, bzw. versuchten zumindest diese nicht zu vereinbaren.

Insgesamt geben die Aufzeichnungen von Carl Lampmann beredtes Zeugnis über die Arbeitsverhältnisse auf dem Lande von vor über hundert Jahren.

Anmerkungen

Vgl. auch: Brunhilde Miehe: *Arbeit als Knecht und Magd. In: Mein Heimatland*, 2009, Nr. 7/8.

Vgl. auch: Brunhilde Miehe: *Arbeit als Knecht und Magd. In: Volksleben in der Schwalm. Kirchheim* 2012, S.120 f.

Vgl. auch: Adolf Nebel: *Die ländlichen Arbeitsverhältnisse in Kurhessen. Fulda* 1909.



Der heutige Eigentümer Karl Jakob Glebe vor seinem Haus. Foto: Miehe 2018

Mit der Bummelbahn in die Schwalm

Der Personenverkehr auf der Nebenbahnlinie Hersfeld–Treysa

Von **Erwin Willing**, Augsburg

Nachdem der Schuldieners des Hersfelder Gymnasiums, Wilhelm Kespe, mit seiner Handschelle das Ende der letzten Unterrichtsstunde unüberhörbar in allen Etagen verkündet hat, beginnt die wilde Hatz der Fahrschüler zum Bahnhof. Keiner will seinen Zug versäumen. Auch ich bin einer von ihnen. Vor der Sperre zu den Bahnsteigen verabschieden wir uns von unseren Mitschülern, die in den Dörfern entlang der Bahnstrecke Hersfeld-Treysa zu Hause sind. Ihr Zug steht bereits abfahrtsbereit auf Bahnsteig 1. Weißer Dampf zischt unter der Lokomotive hervor. Besonders in der kalten Jahreszeit schauen wir unseren Schulkameraden aus Asbach, Beiershausen, Niederaula und darüber hinaus neidvoll hinterher, denn sie können gleich in ein warmes Zugabteil einsteigen, während wir auf dem kalten und zugigen Bahnsteig 2 auf die Einfahrt unseres Personenzugs Richtung Bebra warten müssen.

Dass es diese Verbindung zwischen Schwalm und Fulda gibt, ist der Initiative eines Hersfelder Bürgerkomitees zur „Erbauung einer Eisenbahn von Hersfeld nach Treysa“ im Jahr 1890 zu verdanken. Im Februar 1902 beginnen die Bodenuntersuchungen. Um die neue Bahnlinie in Betrieb nehmen zu können, sind allerdings am Bahnhof Hersfeld umfangreiche Umbauten erforderlich. Dort gibt es bislang nur einen Bahnsteig, über den der gesamte Zugverkehr abgewickelt wird. Der aber soll in Zukunft nur der neuen Bahnlinie vorbehalten sein. Ein zweites „Perron“ muss für die Reisenden der Züge Richtung Bebra und Fulda gebaut werden. Um gefahrlos dorthin zu gelangen, muss unter den Gleisen ein Tunnel gegraben werden. Im Zuge dieser Umbauarbeiten wird das Bahnhofsgelände wegen des zunehmenden Güterverkehrs vergrößert und mit weiteren Gleisen ausgestattet. Gleisanschlüsse werden auch zu den Werksgeländen der Firmen A. Rechberg, Hch. Bätza und Gebr. Baumann gelegt.¹ Anfang 1905 werden am Peterstor in Hersfeld die Gleise für die neue Bahnlinie verlegt. Im Hinblick auf deren Inbetriebnahme weist die Polizeibehörde von Hersfeld am 28. Februar 1905 darauf hin, dass „die Bahn nur an den zu den Übergängen bestimmten Stellen betreten“ werden darf. Wenn sich ein Zug nähert, müssen „Fuhrwerke, Reiter, Fußgänger etc., Treiber von Vieh und Lasttieren... in angemessener Entfernung von der Bahn ...anhalten, bzw. das Bahnplanum sofort räumen.“ Landwirtschaftliche Geräte wie Pflüge und Eggen sowie Baumstämme dürfen nur auf Wagen über die Gleise transportiert werden.“² Am 1. Mai 1906 wird die Teilstrecke Hersfeld – Oberaula feierlich eröffnet. Das Anschlussstück bis Treysa geht am 31. Juli 1907 in Betrieb. 62,2 km Gleise waren verlegt worden. An 20 Bahnhöfen und Haltepunkten können Fahrgäste zu- und aussteigen. Der Bahnhof Niederaula wird zur Maschinenstation ausgebaut. Das bedeutet, dass die Frühzüge nach beiden Richtungen von dort abfahren und abends dort enden. Die Nebenstrecke Hersfeld Treysa hat wie

die „Schwäbsche Eisenbahn“ nicht nur viele Haltstationen, sondern auch den ruf ländlicher Beschaulichkeit. Zwei Ereignisse auf dieser Strecke kann man mit dem Sprichwort überschreiben: „Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen“. In der Bahnstation Niederaula hatte man am 17. Mai 1906 versäumt, die Kupplung zwischen Lok und Wagen einzuhängen. Als der Lokführer das Abfahrtsignal bekommt, dampft er los. Kurz vor der nächsten Station Beiershausen be-

merkt er, dass ihm die Personenwagen nicht gefolgt sind. Also Hebel auf Rückwärtsfahrt umlegen und schleunigst wieder dorthin, wo man hergekommen ist.³ Auch in einem anderen Fall sieht man es nicht so verknipt, wenn etwas schiefgelaufen ist. Am 5. Januar 1908 erschrecken die Reisenden eines Frühzugs von Hersfeld nach Niederaula, als es kurz vor Beiershausen plötzlich ruckt, der Zug stehen bleibt und kurz darauf im Rückwärtsgang zurück nach Asbach fährt. Dort wird er



Die Aufnahme entstand im Bahnhof Ziegenhain Süd um 1960 mit dem Güterzugspersonal, dem Heizer und dem Lokführer.



Aufnahme vom Bahnhof Ziegenhain Süd um 1969 mit Schülergruppe auf dem Bahnsteig.

Gruss v. d. Eisenbahneinweihung.														
														
Hersfeld	ab	—	6.53	10.54	2.14	5.15	7.15	10.15	Treysa	ab	—	6.52	10.23	2.16
Asbach	—	—	7.06	11.07	2.26	5.28	7.28	10.28	Ziegenheim	—	—	7.01	10.32	2.25
Beyershausen	—	—	7.12	11.13	2.31	5.34	7.33	10.34	Loshausen	—	—	7.09	10.39	2.32
Niederaula	—	—	7.24	11.24	2.41	5.45	7.43	10.45	Scheidlache	—	—	7.14	10.45	2.38
Kirchheim	—	—	7.38	11.38	2.58	5.59	8.00	10.59	Riebelsdorf	—	—	7.23	10.52	2.46
Frielingen	—	—	7.49	11.50	3.11	6.11	8.13	11.11	Neunkirchen	—	—	7.33	11.03	2.56
Ober-Aula	4.10	8.08	12.05	3.26	6.21	8.28	11.21	—	Nausen	—	—	7.43	11.13	3.06
Olberrode	4.24	8.20	12.21	3.42	an	8.44	—	—	Ottrau	—	—	7.56	11.27	3.20
Weissenborn	4.33	8.30	12.29	3.50	—	8.52	—	—	Weissenborn	—	—	8.06	11.37	3.30
Ottrau	4.42	8.40	12.37	3.58	—	9.00	—	—	Olberrode	—	—	8.17	11.48	3.42
Nausen	4.54	8.53	12.48	4.09	—	9.11	—	—	Ober-Aula	4.30	5.51	8.35	12.10	4.01
Neunkirchen	5.03	9.04	12.56	4.17	—	9.19	—	—	Frielingen	4.42	6.00	8.45	12.20	4.10
Riebelsdorf	5.12	9.14	1.04	4.25	—	9.27	—	—	Kirchheim	4.55	6.10	8.56	12.30	4.20
									Niederaula	5.11	6.52	9.11	12.43	4.23

Postkarte von der Einweihung der Bahnstrecke Hersfeld-Treysa. Das Motiv oben zeigt keinen real vorhandenen Bahnhof.



Aufnahme eines aus dem Bahnhof Frielingen fahrenden Personenzuges nach Bad Hersfeld um 1950.

sehnlichst von dem zuständigen Zugführer erwartet, der verschlafen hatte.¹ Als am 22. August 1977 durch ein gewaltiges Unwetter der Damm des Ibrastausees im Seepark Kirchheim bricht, wird die Trasse bei Kirchheim unterspült. Die Bundesbahnverwaltung nimmt dies zum Anlass, eine Teilstrecke nach der anderen stillzulegen. Lediglich auf dem Abschnitt Bad Hersfeld – Niederaula findet heute gelegentlich noch ein bescheidener Güterverkehr statt.

Anmerkungen

¹ Hersfelder Zeitung v. 14. Oktober 1905

² ebd. v. 28. Februar 1905

³ ebd. v. 17. Mai 1906

⁴ ebd. v. 8. Januar 1908

Der leicht veränderte Text entstammt dem Kapitel "Höchste Eisenbahn" eines Buches von Erwin Willing mit dem Titel "Es war nicht immer gut in der guten alten Zeit", ISBN 978-3-7531-0274-0. Die Bilder stammen aus dem Buch von Jürgen Larson und Bernd Schneider: Die Bahnlinie Hersfeld - Treysa - Geschichte, Bau und Betrieb einer Nebenbahn vom Fuldatal bis in die Schwalm von J. Larson und B. Schneider, Ausgabe 2013

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

Vom Bahnhof Hersfeld

Der folgende Text stammt aus einer alten Schülerkladde aus dem Jahr 1949 im Besitz von Henner Göbel, Bad Hersfeld.

Im Jahre 1867 etwa wurde die Strecke Frankfurt - Bebra gebaut. Dabei wurde sie auch durch Hersfeld geführt. Es ist eine Hauptstrecke, denn es verkehren am Tag über 100 Züge auf der Strecke. Der Bahnhof besteht aus dem Bahnhof, dem Güterbahnhof und drei Verwaltungsgebäuden. Wenn man von Frankfurt kommt, so muß man über die Fulda, über eine Hauptstraße und an einem Stellwerkhaus vorbei. Nach Richtung Bebra zieht sich der Güterbahnhof lang. Die Lagerhalle brannte bei der Beschießung ab, wurde aber teilweise wieder aufgebaut. Auf der Rampe steht ein Kran, welcher die fertiggestellten Maschinen von Schilde verlädt. Der Kreis Hersfeld hat eine eigene Bahn. Sie fährt von Hersfeld nach Heringen. Auch hat Hersfeld einen Bad-Bahnhof. Diese Bahnstrecke führt nach Niederaula. Der Lokomotivschuppen liegt hinter dem Zollamt. Dort werden die Lokomotiven für die Fahrt vorbereitet. Wenn sie aus dem Schuppen kommen, so werden sie über die Drehscheibe auf das richtige Gleis gebracht. Die Weichensteller auf dem Bahnhof müssen gut aufpassen, daß bei so vielen Zügen kein Unglück passiert.

Durch einen Windfang kommt man in die Halle des Bahnhofs. Links sind zwei Karten- und ein Paketschalter. Rechts sind Zeitungen zu kaufen, eine Uhr, die Fahrpläne und ein Bahnsteigkartenautomat sind angebracht. Jetzt biegt man rechts in einen Gang zu den Wartesälen ein; linker Hand die Fenster und die zwei Türen. Unter den Gleisen ist eine etwa 100 m lange Unterführung.

J. K.