

Milchfuhrbetrieb Regenbogen zur Molkerei in Gensungen 1913 bis 1962

Die Gensunger Molkerei, die mit dem Wandel in der Landwirtschaft und der damit einhergehenden Konzentration im Milchverarbeitungsgewerbe schon vorher über Fusionen ihre Eigenständigkeit verloren hatte, mußte 1981 aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ihren Betrieb ganz einstellen. Sie teilte dieses Schicksal mit weiteren Molkereien im heimischen Bereich, von denen hier nur die nächstgelegenen in Guxhagen, Altmorschen und Gudensberg genannt werden sollen.

Die Gensunger Molkerei war 1891 als Genossenschaftsmolkerei erbaut worden, um der stark landwirtschaftlich orientierten Bevölkerung der Umgebung Absatzmöglichkeiten für überschüssige Milch zu eröffnen. Damals wurde ein Großteil der Milch von den Erzeugern noch selbst verarbeitet und die Produkte wie Butter und Käse dann zusammen mit anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen direkt vermarktet. Schon im Jahre 1893 wurde die Molkerei in Gensungen von dem Fabrikanten Heinrich Prinz aus Freiensteinau übernommen, der den Betrieb weiter ausbaute und später mit seinen Söhnen Hermann, Walter und Dr. Ludwig Prinz zu ungeahnter Blüte führte. Die Camembert- und Milchzuckerfabrik Heinrich Prinz K.G. erlangte durch ihr sogar im französischen Markenschutzregister Paris eingetragenes Spitzenprodukt „Prinz-Camembert“ über Deutschlands Grenzen hinweg ohne Übertreibung Weltruf. Beim „Prinz-Camembert“ handelte es sich um den bekannten Weichkäse nach französischer Art, der in einem Spezialverfahren hergestellt wurde, wie es nur, von den dortigen Fachleuten ausgetüfelt, bei Prinz in Gensungen angewendet wurde. Der Absatz war enorm. Die Milchdecke im Einzugsgebiet wurde schon vor dem Ersten Weltkrieg knapp. Deshalb wurde im Jahre 1913 die Genossenschaftsmolkerei Höringhausen in Waldeck hinzugepachtet.

Wie kam die Milch von den Erzeugern nach Gensungen?

Erst ab 1960 kamen Milchtankautos zum Einsatz, die die Milch bei den Erzeugern abholten und in Gensungen ablieferten. Bis dahin wurde die Milch in Kannen zur Molkerei transportiert. Aus entfernten Ortschaften erfolgte die An- und Abfuhr der Kannen auf Lkws mit Anhängern. Aus den näher gelegenen Ortschaften übernahmen sogenannte Mietfuhrwerke diese Aufgabe, wobei es sich um Landwirte handelte, die mit der Firma Prinz Verträge hatten. Die Wagen wurden von der Firma Prinz gestellt, der jeweilige Landwirt stellte das Gespann und seine Arbeitskraft zur Verfügung, wofür er bezahlt wurde. Dieser sogenannte Fuhrlohn wurde entsprechend den angelieferten Milchmengen auf die einzelnen Lieferanten umgelegt. Bis in die ersten Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg handelte es sich um Pferdegespanne, die die Milchwagen ziehen mußten. Erst danach wurden die Pferde von Traktoren abgelöst.

So war es auch in der Bauernfamilie Regenbogen aus Böddiger, die mit ihren Fuhrwerken von 1913 bis 1962 die Milch der Erzeuger aus Böddiger und Felsberg zur Molkerei in Gensungen brachte. Seinen Anfang nahm das Milchfuhrgeschäft 1913 mit Johannes Regenbogen (1865 - 1936). Des- sen ältester Sohn Heinrich Regenbogen fiel 1916 als Soldat im Ersten Weltkrieg, so daß an seiner Stelle Konrad Regenbogen (1905 - 1992) der Hoferbe wurde und das Milchfuhrwerk übernahm.

Es war ein einträgliches Geschäft, aber auch harte Knochenarbeit, von der man sich heute kaum noch Vorstellungen macht. Die Milcherzeugung nahm ständig zu, war doch in wirtschaftlich unsicheren Zeiten das monatlich aus- gezahlte Milchgeld für die Erzeuger, ob groß oder klein, eine zuverlässige, solide und vor allem vorausberechenbare Einnahmequelle, auf die man bauen konnte.

In Böddiger gab es über 50 Milcherzeuger, in Felsberg etwas mehr als 20, angefangen vom Kleinbetrieb mit 1 - 2 Kühen bis zum großen Milchvieh- stall mit eigens hierfür beschäftigtem Melker. Entsprechend war das zu transportierende Milchvolumen. Jeder Erzeuger hatte eine Lieferanten- nummer, mit der seine Kannen gekennzeichnet waren, in Böddiger Bö 1, Bö 2 usw., in Felsberg Fe 1, Fe 2 usw. Anhand dieser Nummern konnten die Milchkanen dem jeweiligen Lieferanten bei der Abfuhr, bei der Anlie-



Einblick in „Deuter Straße“ (heute Emstalstraße) aus dem Schatten des Kastanienbaumes



Blick auf die Emsbrücke. Die Charakteristik der Brücke konnte bis heute erhalten werden

ferung in der Molkerei und bei der Rückgabe auf dem Heimweg genau zugeordnet werden. Der Milchfahrer kannte sie auswendig. Die Standard-Milchkanne hatte ein Fassungsvermögen von 20 Litern. Für Kleinlieferanten gab es aber auch 15 Liter- und 10 Liter-Kannen.

Wie „funktionierte die Milchabfuhr?

Im Ort gab es mehrere Sammelstellen, sogenannte Milchbänke, wo die Milchkanne von den Lieferanten vor dem Abtransport abgestellt und nach Rückkehr des Milchwagens aus der Molkerei wieder abgeholt wurden. Sammelstelle Nr. 1 in Boddiger war der Hof Regenbogen. In Fahrtrichtung des Milchwagens auf dem Wege durchs Dorf waren dann folgende Milchbänke aufgestellt bzw. angebracht: Karl Herwig (jetzt Fuhrmann), Melkerhaus von Heinrich Keim (jetzt Böttcher), Keims Scheune/Nolles Ecke (jetzt Fritz Scherp), wo der Milchwagen wendete, dann an Gippers Hof, bei Heinrich Vaupel (jetzt Nesselberger), an Landesfeinds Hof (heutige Bushaltestelle), an Konrad Scherps Stall (jetzt Hamenstädt), gegenüber Gleißners Hof an der Stützmauer des Gartens von Hermann Otto (jetzt Pflüger) und an Wiederholds Ecke (gegenüber dem heutigen Schützenhaus). In Felsberg ging es weiter mit der ersten Milchbank am Hof Fenge. Die Kannen dort fanden Aufnahme in einem sogenannten Aufsetzer, weil die Ladefläche des Milchwagens bereits in Boddiger mit Kannen zugestellt war. Der

Aufsetzer war eine aus Boden mit Umrandung bestehende bewegliche Zusatzladefläche, die auf die Kannen aus Böddiger gestellt wurde und je nach angelieferter Gesamtmilchmenge bereits in Böddiger in Anspruch genommen werden mußte. Vom Hof Fenge ging es bis zu Fleischhuts Hof, vor dem ein zweiter Milchwagen angekoppelt wurde, der dort auf der Rückfahrt von der Molkerei wieder abgehängt wurde und bis zum nächsten Tag stehen blieb. Mit den beiden Wagen wurden die restlichen Milchsammelstellen in Felsberg angefahren, bis schließlich am Gasthaus Schwan vorbei über die alte Ederbrücke und den beschränkten Bahnübergang in Gensungen als Ziel die dortige Molkerei erreicht war.

An der alten Molkereirampe in der Bahnhofstraße wurden die Kannen abgeladen und gelangten über ein Förderband zur Milchabnahme in das Gebäudeinnere. Dort wurde die angelieferte Milch der jeweiligen Lieferanten nicht nur gewogen. Es wurden auch Proben zur Bestimmung des Fettgehaltes entnommen, weil hiervon der Preis für die angelieferte Milch abhängig war. Über ein anderes Förderband kamen die Kannen wieder zurück, keineswegs leer, sondern überwiegend mit Molke gefüllt, die in der Schweinemast der Milchlieferanten Verwendung fand. Der Rücktransport der Kannen war also keineswegs leichter als der Transport zur Molkerei.

Die Milchfahreierei war eine kräfteverschleißende Knochenarbeit, die tagaus, tagein zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter verrichtet werden mußte, egal, ob die Sonne schien, ob es regnete, hagelte oder schneite. Selbst bei winterlichen Minustemperaturen von 20 Grad oder mehr gab es keine Ausnahme. Die Milch mußte pünktlich in Gensungen sein, wo die zeitliche Reihenfolge der aus den verschiedenen Orten eintreffenden Milchfuhrwerke genau festgelegt war. Die Abnahme erfolgte ohne Pause. Durcheinander durfte es nicht geben.

An Mensch und Tier, solange es noch Zugpferde waren, wurden größte Anforderungen gestellt. Volle 20 Liter-Kannen sind nicht gerade leicht. Der Milchfahrer mußte jede einzelne Kanne mindestens viermal täglich stemmen, von der Milchbank auf den Wagen, vom Wagen auf die Molkereirampe, von der Rampe auf den Wagen und von dort wieder auf die Milchbank. Die Milchbänke wie die Molkereirampe wurden zur Kräfteeinsparung bis auf den Zentimeter genau seitlich angefahren, wozu ein gutes Auge und viel Übung gehörten, wenn es klappen sollte. Die meisten Milchbänke hatten die Höhe der Ladefläche des Milchwagens. Die seitlichen Bordwände des Milchwagens waren verhältnismäßig niedrig, damit die Kannen nicht unnötig hoch gestemmt werden mußten. Trotzdem war die Milchfahreierei harte Arbeit.

1926 wurde der erste gummibereifte Milchwagen für Böddiger in Betrieb genommen. Er existiert heute noch auf dem Hof Regenbogen und trägt nach dem Umbau in einen rein landwirtschaftlich genutzten Wagen durch

Schmiedemeister Karl Kothe in den 50er Jahren dessen Fahrgestellnummer 1. Auch der später benutzte Milchwagen wurde nach Aufgabe des Milchfuhrbetriebes umgebaut und existiert ebenfalls noch auf dem Hof Regenbogen. Der etwas kleinere Felsberger Anhänger wurde inzwischen veräußert. Bis 1950 wurde der Milchwagen von Pferden gezogen; die von einem Kutschbock aus am langen Zügel geführt wurden, was nicht schwer war, weil die Pferde ihren Weg genau kannten.

Wie der Milchfahrer waren auch die Tiere jedem Wetter ausgesetzt und mußten zudem zugmäßig Höchstleistungen vollbringen. Der vollbeladene Wagen mußte an Wiederholds vorbei über die Felsberger Höhe gezogen werden. Zwei Pferde allein schafften das nicht. Deshalb wurde von Wiederholds an ein drittes Pferd vorgespannt, das nach Erreichen der Anhöhe von dort aus wieder nach Hause zurückgeführt wurde, während es mit dem Zweiergespann weiterging durch Felsberg bis zur Molkerei in Gensungen. Den Rückweg über die Höhe, die aus der Gegenrichtung nicht ganz so steil ist, schaffte das Zweiergespann allein.

Probleme gab es mitunter im Winter. Einen Streu- und Räumungsdienst wie heute kannte man damals noch nicht. Bei Schneeverwehungen mußten die Landwirte und sonstigen Milchlieferanten mit Schaufeln ran. Bei Schnee- und Eisglätte wurden die Pferde in aller Herrgottsfrühe vom



Die Ems fließt durch die Mitte des Dorfes. Sie zerschneidet aber nicht, sondern ist Anziehungspunkt

Schmied durch Stollen unter den Hufeisen scharf gemacht, damit sie auf der glatten Fahrbahn Tritt fassen konnten und nicht strauchelten. Den Tieren wurde viel abverlangt. Nach dem Milchfahren war ihnen keine größere Ruhepause vergönnt. Sie wurden zur Futteraufnahme kurz in den Stall geführt und mußten dann, von der Winterszeit abgesehen, das ganze Jahr über jeden Tag weitere Höchstleistungen vollbringen. Erst 1950 wurden die Pferde durch den damals auf dem Hof Regenbogen angeschafften Traktor abgelöst. Von vier Pferden blieben nur zwei übrig. Als der zweite Traktor hinzukam, wurden die Pferde ganz abgeschafft.

Mit dem Traktor ging das Milchfuhrgeschäft weiter bis 1962. Die Gensunger Molkerei hatte 1960 das erste Milchtankauto angeschafft. Es kamen noch weitere hinzu. Ab 1962 wurde mit einem solchen Fahrzeug auch die Milch aus Böddiger abgeholt. Das Milchfuhrgeschäft Regenbogen hatte ausgedient.

Eine einschneidende Veränderung auf dem Hof Regenbogen hatte es schon im Jahr davor gegeben. Paul Seifert (1922 - 1991), der seit 1945 ein treuer und fleißiger Mitarbeiter gewesen war, fand 1961 einen Arbeitsplatz im Volkswagenwerk Baunatal. 1945 war er aus amerikanischer Kriegsgefangenschaft entlassen worden und konnte nicht in seine durch den verlorenen Krieg an Polen gefallene Heimat Niederschlesien zurückkehren. In Böddiger, wo er dann auch eine Familie gründete, fand er eine neue Heimat. Während seiner Tätigkeit auf dem Hof Regenbogen von 1945 bis 1961 fuhr er auch die Milch, zunächst noch mit Pferden und dann mit dem Traktor. Allen, die ihn kannten und mit ihm zu tun hatten, wird er unvergessen bleiben.

Mit der endgültigen Einstellung des Milchfuhrbetriebes im Jahre 1962 gehörte ein Stück Dorfgeschichte der Vergangenheit an. Der Milchfuhrbetrieb hatte im Jahre 1913 begonnen und war damals von der Familie Regenbogen übernommen worden. Zu einer kurzen Unterbrechung kam es im Zweiten Weltkrieg. Konrad Regenbogen wurde als Soldat eingezogen und die Milchabfuhr dem Landwirt Ernst Hühne übertragen, wobei ein damals auf dem Hof von Ernst Hühne zwangsverpflichteter Pole zum Einsatz kam.

Gleich nach Kriegsende übernahm Konrad Regenbogen wieder das Milchfuhrgeschäft. Der Weg des Milchwagens von seinem Hofe aus durch Böddiger und Felsberg bis zur Molkerei in Gensungen ist bereits beschrieben worden. Die Abwicklung erfolgte mit der Präzision eines Uhrwerkes. Der Milchwagen mußte pünktlich in Gensungen sein. Nach zwei Stunden Stalldienst ab 3.45 Uhr mit Melken der eigenen Kühe verließ der Milchwagen pünktlich um 5.45 Uhr den Hof und fuhr die einzelnen Sammelstellen bzw. Milchbänke an. Wer mit seinen Milchkannen zu spät dort eintraf, hatte das Nachsehen. Er mußte zusehen, daß er auf dem kürzesten Wege so schnell wie möglich den Milchwagen an einer der folgenden Milchbänke

noch einholte. Schlafmützen hatten keine Chance. Mitunter kam es zu Beschimpfungen und Verwünschungen, wenn jemand meinte, er sei zwar rechtzeitig da gewesen, der Milchwagen sei aber zu früh ab- oder weitergefahren. Richtige Feindseligkeiten entwickelten sich daraus aber nie. Die Leute waren so erzogen, daß sie schließlich wußten, pünktlich sein heißt, schon ein paar Minuten vorher da sein.

Man war auf den Milchwagen angewiesen, nicht nur, was den Transport der Milchkanen zur Molkerei anbelangte. In der damaligen Zeit war kaum jemand motorisiert. Der Milchfahrer, der jeden Tag nach Felsberg und Gensungen kam, konnte nebenher für seine Kundschaft so manche Besorgung erledigen: Sachen mitnehmen und vor allem mitbringen von privat oder aus Geschäften, aus der Apotheke und von der damaligen Güterabfertigung des Bahnhofes in Gensungen. Hiervon profitierten in der Vorkriegs- und frühen Nachkriegszeit in erster Linie auch Felsberger Geschäftsleute, die gegen ein Trinkgeld den Milchwagen gern als Transportmittel für Expresßgut vom Güterbahnhof Gensungen in Anspruch nahmen.

Die Milchbänke an den einzelnen Sammelstellen erfüllten ebenfalls noch zusätzliche Nebenfunktionen, die aus dem damaligen Dorfleben nicht wegzudenken sind. Beim Abstellen und Abholen der Milchkanen waren sie beliebte Treffpunkte, was zum Austausch von Neuigkeiten und zu manchem Plausch anderer Art genutzt wurde in einer Zeit, die längst nicht so hektisch war wie die heutige. Heute, fast 40 Jahre nach der letzten Fahrt des Milchwagens, gehört das alles der Vergangenheit an, die so nicht wiederkommen wird.

Kurt Regenbogen