Nr. 4 | Oktober bis Dezember 2024

Die Handwerkskunst der Wagner

Ein Wagner in seiner Werkstatt in Brensbach, 1908; Foto: Dr. Friedrich Maurer, Darmstadt; © HWA / OWK, Ortsgruppe Darmstadt

Hausnamen wie „Wäienesch“ oder „Waejnich“ im Gerspenztal bzw. „Wengner“ im Brombachtal erinnern noch heute an das Handwerk des Wagners. Früher waren Pferde- bzw. Kuhgespanne unentbehrlich, um Lasten aller Art in Landwirtschaft und Handel zu transportieren. Mit zunehmender Industrialisierung wurden Zugtiere durch Zug-Maschinen verdrängt. Letztere kamen zusammen mit Wagen aus der Fabrik. Holz wurde nicht mehr benötigt. Der Beruf des Wagners verschwand langsam.

Neben den Berufen Maurer, Zimmermann, Schreiner, Müller, Bäcker, Metzger, Schuhmacher und Schneider zählten Wagner und Schmiede zu den wesentlichen Handwerksberufen. Handwerker auf dem Dorf betrieben meist auch noch Landwirtschaft. Wagner und Schmiede waren für die Landwirtschaft unverzichtbar. Letztere trug zur Ernährung der Handwerkerfamilien bei. Für die beiden Tätigkeiten Wagner und Ackersmann verwendete man im Gewerbetagebuch eines Dorfes den Begriff „Gemeinsmann“.

Bisher erschienen sind in der Reihe von ehemaligen Berufen und Gewerben, die mit Wald in Zusammenhang stehen, seit der Ausgabe 2-2022 zehn Beiträge.
Diese Reihe wird fortgesetzt.

In manchen Regionen wie z. B. in Norddeutschland unterschied man zwischen Radmachern und Stellmachern. Speziell die Obergestelle von Wagen wurden von Stellmachern gebaut. Dabei stellen Rad und Vorderwagen die höchsten Ansprüche an Genauigkeit und handwerklichem Geschick. Im Folgenden wird ein Überblick im Wesentlichen über den Bau von Wagenrädern - damals und heute - gegeben.

Der Bau eines Rads begann mit der Auswahl eines passenden Stammes für die Nabe. Geeignet war hierfür das harte, schwere und dennoch elastische Kernholz der Eiche. Ulme, auch Rüster genannt, kommt heute zum Einsatz. Die typischen Abmessungen einer Nabe - auf einer Drechselbank gefertigt - liegen bei einer Länge von 32 Zentimeter und in der Mitte 12 Zentimeter Dicke. Zu den Enden der Nabe hin ist diese verjüngt. Der Abstand der Radspeichen wurde nun mit einem Speichenzirkel auf die Nabe übertragen. Wichtig war, dass die Speichen nach außen stehen, das fertige Rad also einen „Sturz“ (3 Grad) aufwies.

Wagenrad im Bau: Die Wagnerei

So lassen sich seitliche Kräfte auf das Rad auffangen. Die Löcher für die Aufnahme der Speichen wurden deshalb leicht schräg in die Nabe gestemmt. Der Wagner trieb die Speichen entsprechend schräg in das Nabenholz.

Die Speichen wurden früher mit einem Handbeil - später mit der Bandsäge - aus abgelagertem Eichen-Scheitholz herausgearbeitet. Heute verwendet man Esche. Mit dem Schnitzmesser brachte der Wagner die Speichen auf der Schnitzbank in die endgültige Kontur. Zur Nabe hin weisen die Speichen einen größeren - rechteckigen - Querschnitt auf als außen. Dort ist der Querschnitt rund. Das Einsetzen der Speichen erfolgte in einer „Setzgrube“ mit der Anordnung der Nabe im Zentrum. Das Nabenholz wurde zuvor in Wasser „weich gekocht“ und mit provisorischen Eisenringen fixiert, um ein Aufplatzen bei den folgenden Arbeiten zu verhindern. In einem ersten Durchgang trieb der Wagner nun die Speichen bis etwa zur Hälfte in das Nabenholz ein. Beim zweiten Durchgang wurden die Speichen vollständig eingeschlagen. Jetzt waren nur noch die Speichen des halbfertigen Rades auf gleiche Länge zu sägen.

Für die Felgen wählte man Buchenholz, heute Esche. Jeweils 2 Speichen wurden in eine Felge gesetzt. Ein Rad mit 12 Speichen benötigte also 6 Felgen. Der Krümmungsradius der Felgen wurde mit einem Felgenzirkel auf das Felgenholz angezeichnet. Dabei war auf „stehende“ Jahresringe im Felgenholz und den Speichen zu achten. Alle Felgen zusammen mussten einen vollständigen Kreis bilden. Mit Dübeln sorgte man für eine feste Verbindung untereinander. Anschließend erfolgte das Bohren der Löcher in die Felgen zur Aufnahme der Speichen. Dabei war wieder der Sturzwinkel zu beachten, damit das Rad gerade lief. Mit einem kleinen Holzkeil - in die geschlitzte Stirnseite der Speichen getrieben - fixierte der Wagner die Speichen in die entsprechenden Felgen.

Nun konnte der Wagner die Nabenbohrung etwas vergrößern und die Buchse - vom Schmied gefertigt - in die Nabe einfügen. Diese Buchse hatte einen keilförmigen Dorn, der sich im Nabenholz eindrückte und so ein Drehen der Buchse in der Nabe verhinderte.

Der Schmied zog nun auf die beiden Seiten der Nabe jeweils einen geschmiedeten Ring mit unterschiedlichem Durchmesser auf. Zum abschließenden Arbeitsgang wurde der schmiedeeiserne Wagenreif erhitzt und auf das Rad aufgezogen. Nach dem Abkühlen war die Konstruktion aus Holz stabil und gebrauchsfertig.

Odenwälder Bauernwagen waren vielseitig einsetzbar und entsprechend

Nabe bei der Fertigung: Die Wagnerei

Handgefertigter Verkaufs- bzw. Marktwagen in modernem Design und hochwertiger Verarbeitung: Die Wagnerei: https://wagnerei.de

dem zu transportierenden Ladegut wie z. B. Saat- und Ernteprodukte umrüstbar. Der Vorderwagen wies mehr Teile auf als der Hinterwagen. Der Achsstock des Vorderwagens trug die beiden Räder. Zug- und Lenkvorrichtung waren mit einer Deichsel ausgestattet.

Heute fertigt die einzige Wagnerei im Odenwald in einem Familienbetrieb in Brombachtal Markt- bzw. Verkaufswagen sowie allerlei Handwagen nach Kundenwunsch. Der Traditionsbetrieb wurde 1919 von Peter Horn gegründet. Sein Enkel Achim Brohm übernahm den Betrieb in den 1990-er Jahren. Denny Pistner führt seit 2021 die Wagnerei in alter Tradition fort.

Text und Fotos: Alfred Scholz

Literaturtipps:

Wackerfuß, W.: Groß-Bieberauer Stadtlexikon, Hrsg. Magistrat der Stadt Groß-Bieberau (2012)
Kaffenberger, G.: Von Wersauer Händlern, Handwerkern und deren Familien, In: Geschichte und Geschichten eines Dorfes (2014) 183-198.
Göbel, M.: Leben und Arbeiten im Hess. Odenwald, Sutton Verlag, Erfurt, 2019.
Schwinn, K.: Altes Handwerk, Verlag Ellen Schmid, 1990.
Bock, G.: Die Gersprenz - Ein Bach erzählt seine Geschichte, Forstberg-Verlag, 2023.
Sauerwein, F.: Vadder, ve'zäihl emol, Aurich Verlag, 1985.

Ein alter Handwerkerspruch des Wagners gibt an, was beim Bau eines Rades zu beachten war:

Nabe von einem Tag,
Speiche von einem Jahr,
Felge von vier Wochen,
das gibt ein Rad wie ein Knochen.

Demnach war die „gekochte" Nabe sofort zu verwenden. Das Holz musste luftgetrocknet sein und die zugeschnittene Speiche soll zusätzlich ein Jahr und die Felge vier Wochen gelagert sein.

Marktwagen aus Eschenholz: Die Wagnerei

Herzlichen Dank an Denny Pistner, „Die Wagnerei" in Brombachtal, für die Diskussion der technischen Einzelheiten sowie die Möglichkeit, zu fotografieren.