

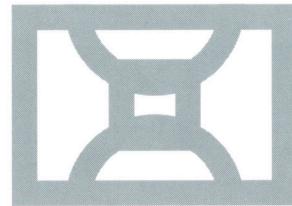
Transportieren mit und ohne Rad



MUSEUM AM
WIDUMHOF



Transportieren mit und ohne Rad



MUSEUM AM
WIDUMHOF

Schriftenreihe
Museum am Widumhof
Band 2 (1997)

Schriftenreihe
Museum am Widumhof

Band 2 (1997)

Herausgeber: Museum am Widumhof, Urbach

Museumsarbeitsgruppe: Alfred Blümle
Reiner Gommel
Richard Reichle
Hermann Schiek
Jürgen Schunter
Karlheinz Stegmaier
Josef Toth
Horst Völker
Walter Wannenwetsch

Fotos: Horst Völker

Leihgeber: Wolfgang Daiss
Hans Laible
Roland Lutz
Firma Munz, Welzheim
Lothar Ordnung
Irmgard Schlotz

Gestaltung: EGO Hardy Langer, Plüderhausen

Satz und Repro: Roland Rapp, Drucksachen-Marketing, Urbach

Druck: Druckerei Peter Roth, Urbach

Auflage: 150

Ort: Museum am Widumhof
Mühlstraße 11
Urbach
13. Juli bis 21. September 1997

Inhalt

Geleitwort	4
Einleitung	5
I. DAS RAD	7
Die Herstellung eines Wagenrades	7
Werkzeuge und Radteile	9
Der Wagner – Wagner in Urbach	12
Firma Munz – Industrielle Herstellung von Wagen	15
II. WAGEN, KÄRREN UND TRAGEN	17
Haus- und Landwirtschaft	19
Gewerbe	20
Öffentlicher Bereich	28
Quellen, Literatur	31

Das Rad – die größte Erfindung in der Menschheitsgeschichte

Unwillkürlich wird man an die gewaltige Bedeutung des Rades erinnert, wenn man sich der Ausstellung „Transportieren mit und ohne Rad“ widmet.

Die Geschichte der Technik, von der frühesten Urzeit mit den einfachsten Werkzeugen bis zu High-Tech-Geräten heute, ist gleichzeitig die Geschichte des Rades, ohne das diese Welt gänzlich anders aussähe.

Für uns ist ein Rad zur Selbstverständlichkeit geworden; des-

sen unermesslichen Nutzen für Transport und Fortbewegung wissen wir nicht mehr zu schätzen.

Ich freue mich, daß die Museumsarbeitsgruppe im Geschichtsverein Urbach sich dieses Themas angenommen hat und aus der Sicht der Urbacher Ortsgeschichte beleuchtet.

Es hat ungezählte Stunden Arbeit bereitet, nicht nur die Ausstellungsexponate zu restaurieren und zu richten, sondern auch ein

Ausstellungskonzept umzusetzen, das dem gemeinsamen Anspruch der Museumsarbeitsgruppe gerecht wird.

Ich danke all jenen, die einmal mehr ihren Idealismus in den Dienst dieser Sache gestellt haben — das Ergebnis kann sich sehen lassen!

Allen Besuchern der Ausstellung wünsche ich interessante Begegnungen bei ihrem Aufenthalt in die Geschichte des „Transportierens mit und ohne Rad“.



Johannes Fuchs
Bürgermeister der Gemeinde Urbach

Transportieren mit und ohne Rad

Zedlers Universallexikon von 1744 beschreibt unter dem Schlagwort Wagen „*ein mit vier (auch zwei) Rädern versehenes Gerüste, so begvemer Fortbringung schwerer Lasten dienet*“. Man erfährt weiter, daß sich Wagen nach ihrem Gebrauch und ihrer Gestalt in verschiedene Arten einteilen lassen, wie Fracht-, Last-, Lust-, Triumph-, Reise-, Baggage-, Munitions- und Proviantwagen. Spricht man heute vom „Wagen“, so ist damit in der Regel das Auto gemeint. In Urbach hielt das Automobil, wie es damals noch hieß, in den 20er Jahren seinen Einzug.

Beherrscht wurde das Straßenbild aber noch immer vom bäuerlichen Wagen, sei er von Kühen, Ochsen, Pferden oder von Menschenhand gezogen, wie es bei den Kleinbauern üblich war. In kaum einem Haushalt fehlte das Handwägele, während im Alltag des Handwerkers der Karren in verschiedenen Ausführungen, mit vier, zwei oder auch nur mit einem Rad, ein unentbehrliches Transportmittel darstellte.

Mit der Motorisierung der Landwirtschaft wurden die Bauern-

wagen von Traktoren gezogen und allmählich von gummibereiften Anhängern abgelöst. Der Hand- oder Leiterwagen hielt sich am längsten und versieht heute noch als Transportmittel zum Backhaus oder im Herbst zur Äpfelannahmestelle seinen Dienst.

Ohne die Erfindung des Rades, das uns nicht nur an Fahrzeugen begegnet, sondern auch in der Mechanik, wo es die Voraussetzung für die Entwicklung von Maschinen war, oder im Uhrwerk, das uns das Messen der Zeit ermöglicht, wäre es zu dieser Entwicklung nicht gekommen.

Älter als der Wagen und heute noch neben dem fahrbaren Transportmittel in Verwendung sind Rückenträgen, mit denen man Lasten über Steilhänge, Treppen oder Leitern bewegen kann.

Rückenträgen sind vor allem bei den Naturvölkern bekannt. Die primitivste Rückentrage war die der Ona-Feuerländer in Südamerika, die ihren gesamten gegenständlichen Besitz nur mit einem ledernen, um Schulter und Brust geschlungenen Tragband auf den

Rücken banden. Dazu zählen auch die Tragetücher für Kinder. Eigentliche Rückenträgen sind Traggestelle aus Stäben, an denen Netze, Taschen, Kisten oder Säcke befestigt werden können, wie wir sie heute noch beim modernen Rucksack kennen. In früheren Zeiten waren Rückenträgen vor allem im bäuerlichen Bereich eingesetzt, zum Einbringen der Ernte, zum Futtertransport oder für den Gang zum Markt. Im Bau gewerbe wurden Rückenträgen vor allem von den Ziegelträgern benutzt.

Neben den Rückenträgen gibt es Behältnisse, die an der Hand getragen werden, wie Körbe, Taschen, Koffer und Gefäße. Weit und breit bekannt waren die Handkörbe und „Zainen“ des Korbmachers Karl Kurz. Seine Ehefrau Margarethe geb. Siegle trug sie als Hausiererin alle Jahre ins Land hinaus.

Wir kennen aber auch Tragegeräte für Lasttiere oder Schleifvorrichtungen und schließlich die Schlitten.

Beispiele solcher transportgeschichtlicher, schon fast in Ver-

EINLEITUNG

gessenheit geratener Objekte und Fahrzeuge, die in Urbach in Gebrauch waren oder zu Urbach in einer Beziehung standen, führt uns die Ausstellung „Transportieren mit und ohne Rad“ vor Augen.

I. DAS RAD

Wann das Rad erfunden wurde, wissen wir nicht. Genutzt wurde es seit seiner Erfindung von allen zivilisierten Kulturvölkern. Begonnen hat die Entwicklung des Wagenrads mit dem Scheibenrad. Es waren die Gallier und die Römer, deren Wagen mit der Kutsche in etwa vergleichbar sind. Doch bevor das hölzerne Speichenrad — mit dem wir es hier hauptsächlich zu tun haben — einer genaueren Betrachtung unterzogen wird, soll das Rad auch in seiner sinnbildlichen Bedeu-

tung in Erinnerung gebracht werden.

Wer möchte denn schon das fünfte Rad am Karren sein? Was man gemeinhin sagt, wenn man sich irgendwo deplaziert vorkommt. Zeitalüfe werden oft mit dem Rad der Geschichte verglichen. Oder man fühlt sich wie „gerädert“ und spielt auf die Verwendung des Rades als Strafvollstreckungsmittel an.

Aber auch die Eigenschaften des Rades werden versinnbildlicht

zum Ausdruck gebracht. Weil es sich beim Fortgehen neigt, galt es als Sinnbild der „Demut“, während die „Beständigkeit“ in der gleichgültigen Stellung des Rades erkannt wurde. Da es nicht aus der Spur weicht, wurde es mit der „Mäßigung“ und „Bescheidenheit“ in Verbindung gebracht. Durch sein leichtes Wenden auf der Stelle ist es Sinnbild des „Gehorsams“. Nicht zuletzt wird dem Rad das Sinnbild des Glücks zugeschrieben oder es wird mit der Sonne in Verbindung gebracht.

Die Herstellung eines Wagenrades

Eine der Arbeiten des Wagners war die Herstellung von Wagenrädern, zu deren Endfertigung auch der Schmied benötigt wurde.

Der Hauptteil des Rades ist die Nabe. In ihr läuft die Achse und in sie werden die Speichen eingesetzt. Die Speichen wiederum sind von den Felgen umgeben, auf die der Reif aufgeschmiedet wird. Wie entstand nun ein Rad?

Mit dem Handbeil wurde ein Eichenklotz grob zurechtgehauen und anschließend auf der Drehbank mit dem Schlichteisen ausgearbeitet. Das Holzteil wurde mit dem Nabenhohrer durchgebohrt und danach die Zapfenlöcher für die Speichen aufgezeichnet, gebohrt und ausgestemmt. Die Speichen selbst wurden aus Eichenholz ausgehauen und mit

dem Schneide- oder Zugmesser bearbeitet, bis sie die richtige Form besaßen. Für die Felgen verwendete man Buchenholz, und eine komplette Felge bestand aus sechs Teilen. Auf jedes Felgenteil kamen zwei Speichen, und alle zwölf Speichen mußten genau gleich gearbeitet sein.

Die fertige Nabe wurde „gekocht“, damit das Holz weich genug war,



Nabe bohren



Speichen einschlagen

Um den Radreifen anzufertigen, wurde zuerst das Rad auf dem Eisen abgerollt, damit man die richtige Länge erhielt. Um das Außenmaß zu erhalten, fügte man noch die dreifache Eisenstärke dazu. In braunrotwarmem Zustand zog man das Eisen mit Ziehhaken auf, und beim Abkühlen preßte der Eisenreif die Felgen fest zusammen. Bevor er ganz erkaltete, wurde der vorstehende Felgenkranz nachgerichtet. Damit war das Rad fertig.

Zapfen richten



um die Speichen in die Zapfenlöcher der Nabe einzutreiben. Aus den Felgenstücken wurden nun die Zapfenlöcher für die Speichen herausgearbeitet, und anschließend steckte man die Felgen auf die Speichenenden und schlug sie mit dem Hammer ein.

Die Arbeit des Schmiedes bestand darin, die Nabenhäuber mit einem Kopf-, dem Schmier- und zwei Stückringen zu beschlagen und die Reifen aufzuziehen. Die Breite und Stärke der Nabenhäuber richtete sich nach der zulässigen Nutzlast des Wagens.

Werkzeuge und Radteile

1

Radnabenbohrmaschine

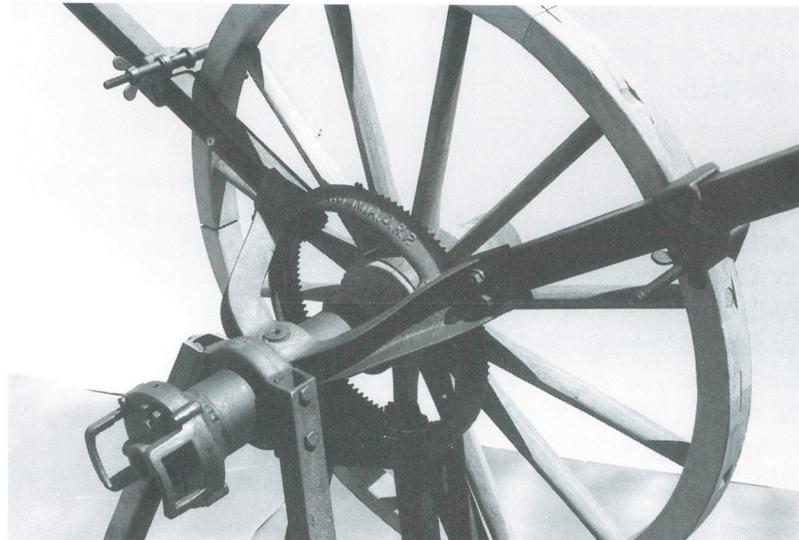
Eisen, Gußeisen

160 x 130 x 137 cm

Hersteller: Frommia

Leihgabe Roland Lutz

Sie ersetzt den Nabenbohrer. Das Rad wird durch die drei Befestigungen genau zentriert und steht im rechten Winkel zum Radnabenloch. Durch eine besondere Konstruktion der Bohrerführung wird das Achsenloch konisch gebohrt und die Radnabenbuchsen können ohne Nacharbeit eingeschlagen werden.



2

Hobelbank

um 1900

Holz, Eisen, teilweise restauriert

220 x 62 x 80 cm

Aus der Küferei Johann Nuding,
Oberurbach

Leihgabe Lothar Ordnung

3

Felgenzirkel auf Rohling mit Felgenteil

Holz

72 cm

Leihgabe Roland Lutz

Je nach Raddurchmesser benötigte man für eine Felge fünf bis sechs Felgenteile. Mit dem Felgenzirkel wurden die Teile auf dem Holz aufgezeichnet.

4
Felgenmodelle

*Esche,
für Raddurchmesser 108 cm
Buche,
für Raddurchmesser 70,2–80 cm
Buche,
für Raddurchmesser 95–106 cm
Leihgabe Roland Lutz*

5
Wagenradspeiche mit angesetztem Zapfenhobel
*Holz, Eisen
53 cm
Hersteller: V. F. Fuchs, Cannstatt
Leihgabe Roland Lutz*

Mit ihm war es möglich, den Zapfen an der Speiche exakt nach Zapfenhöhe, Durchmesser und, wichtig, dem Winkel des Zapfens zu bearbeiten. Der Winkel war durch den Radsturz bedingt.

10

6
Speiche eines Wagenrades
*Holz, Durchmesser 42 cm
Leihgabe Hans Laible*

7
Speiche eines Kutschenrades
*Holz, Durchmesser 48,5 cm
Leihgabe Hans Laible*

8
Wagenradspeiche ohne Zapfen
*Eiche, Durchmesser 50 cm
Leihgabe Roland Lutz*

9
Holzrohling zur Speichenherstellung
*Eiche, 45 cm
Leihgabe Roland Lutz*

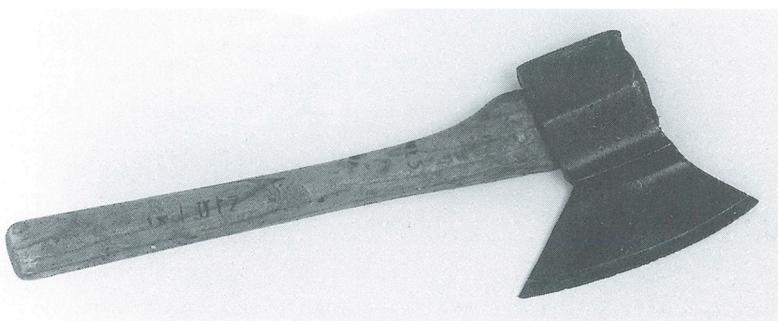
10
Wagnerbeil
*Holz, Eisen
42 x 14 cm
Hersteller: V. F. Fuchs, Cannstatt
Leihgabe Roland Lutz*

Bedingt durch die einseitig gerade Fläche des Beils und den schräg angesetzten Stiel kann man aus dem Rohling eine glatte Fläche schlagen.

11
Naben- oder Löffelbohrer

*Holz, Eisen geschmiedet
97 x 57 cm
Leihgabe Roland Lutz*

Er war das typische Wagnerwerkzeug und wurde zum Ausbohren des Achsloches aus der Radnabe verwendet. Der schwere, konisch zulaufende Bohrer wird in der Mitte der Nabe angesetzt und durch Drehbewegungen mit dem oben aufgesetzten Handknebel durch das zähe Holz getrieben. Bisweilen wurden dazu zwei Personen benötigt.





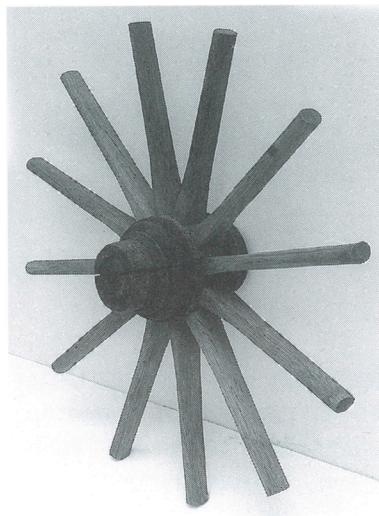
12
Naben- oder Löffelbohrer
Holz, Eisen geschmiedet
Schmiedezeichen J.E.
92 x 74 cm

Leihgabe Roland Lutz
Durch Anfügen eines keilförmigen Stückes Eisen am seitlichen Löffel wurde der Lochdurchmesser vergrößert.

13
Zugeisen oder Zugmesser
Holz, Eisen
39 x 10 cm
Leihgabe Roland Lutz

14
Zugmesser mit verstellbarem Schneidemesser
Holz, Eisen
31 x 4 cm
Museum am Widumhof

15
Holzrad
Eiche, Durchmesser 85 cm
Leihgabe Roland Lutz
Mit Radnabe, Speichen und ohne Felgen. Die Radnabe ist gleichmäßig mit Speichen bestückt und der Radsturz ist deutlich sichtbar. Als nächster Schritt wurden die Zapfen mit dem Zapfenhobel geschnitten und dann die Felgenstücke aufgeschlagen.



16
Radnabe einer Kutsche
Holz, 20 x 14 cm
Leihgabe Hans Laible
Die Löcher für die Speichen sind seitlich versetzt, damit das Rad eine größere Stabilität erhielt. Dieses Rad wurde bei einem Unfall zerstört und die Radnabe blieb als Demonstrationsmodell übrig.

17
Schlichteisen
Holz, Werkzeugstahl
Schräge Schneidefläche
37 x 3 cm
Gerade Schneidefläche
31 x 1,2 cm
Halbrunde Schneidefläche
29,5 x 2 cm
Halbrunde Schneidefläche
34,5 x 2 cm
Leihgabe Roland Lutz
Sie wurden an der Dreh- oder Drechselbank zum Herstellen der Radnabe benötigt.

18
Zugeisen oder Zugmesser
Holz, Eisen
35 x 9 cm
Hersteller: Fr. Wolf
Leihgabe Roland Lutz
Zum Bearbeiten der Speichen und der Felgenstücke.

19

Hobel mit verstellbarem Messer

Eisen gegossen, Stahlklinge

24,5 x 5 cm

Leihgabe Roland Lutz

verschiedene Durchmesser

Leihgabe Roland Lutz

Sie wurden für die Speichen von Handwagen mit gebohrten Zapfenlöchern verwendet.



20

Zwei Schneckenbohrer

Holz, Eisen

54 x 50 cm

22 x 22,5 cm

Leihgabe Roland Lutz

Sie dienten zum Durchbohren der Radnabe.

21

Felgenstücke

Holz

22

Wagenradspeiche ohne Zapfen

Holz, 20 cm

Leihgabe Roland Lutz

23

Wagnerbeil

Holz, Eisen

47 x 17 cm

Leihgabe Roland Lutz

24

Dechsel

Holz, Eisen

31 x 27 cm

Leihgabe Roland Lutz

Werkzeug zum Bearbeiten von Holzteilen, an denen wie bei der Felgeninnenseite eine Rundung entstehen muß.

Der Wagner

— Wagner in Urbach

Das Berufsbild eines Wagners umfaßte neben der Herstellung von ganzen Wagen und Karren auch die von sonstigen landwirtschaftlichen Geräten wie Pflügen, Eggen,

Heugabeln und Rechen. Daneben fertigte er auch Leitern an, sowie Hobelbänke und Weinkeltern. Diese Produktpalette weist darauf hin, daß der Wagner

vor allem ein Beruf des Dorfes war und er meist noch neben seinem Beruf eine Landwirtschaft hatte, um seinen Lebensunterhalt aufzubessern. Mit der industriellen Fer-

tigung von Wagen und Geräten wurde der Wagner zu einem aussterbenden Beruf, die Motorisierung brachte dann das endgültige Aus.

25

Handleiterwagen*Handwerklich hergestellt**Verwendet in der Haus- und Landwirtschaft**180 x 80 cm, Spurbreite 85 cm**Museum am Widumhof**Nr. 100147*

Gotthilf Lutz war einer der Urbacher Wagner, der im eigenen Betrieb bis 1978 arbeitete. Geboren am 2. März 1903 in Oberurbach, machte er von 1919–1922 seine Gesellenzeit durch und legte 1927 die Meisterprüfung ab. Von seiner Hand haben wir eine Konstruktionszeichnung eines Leiterwagens, die er ca. 1930 anfertigte und die uns zeigt, was ein Wagner können mußte.

Ein weiteres Stück aus seiner Werkstatt ist die Konstruktionszeichnung eines Wagenrades, die von Walter Schabel 1948 als Vorlage für sein Gesellenstück gefertigt wurde. Da bei der Herstellung ei-



nes Rades alle wichtigen Fertigkeiten in der Holzbearbeitung wie Aufreißen, Sägen, Glätten, Bohren, Zapfen, Schlichten, Zusammenfügen und Verputzen zur Anwendung kamen, war dies eine beliebte Aufgabe in der Gesellenprüfung.

Neben Gotthilf Lutz finden wir noch eine ganze Reihe von Wagnern in Urbach, die bezeugen, welch ein wichtiges Handwerk der Wagner im ländlichen Raum ausübte.

Wagner in Urbach

Anhand der Gewerbeatlanten 1877 ff. lassen sich in Oberurbach folgende Wagner nachweisen:

Lutz, Johann Georg	1877
	bis 1878/79
Lutz, Heinrich	1877 bis 1882
Lutz, Johannes	1877 bis 1892
Lutz, Ludwig	1877 bis 1910
Rühle, Karl	1882 bis 1887
Scheurer, Karl	1902 bis 1910
Lutz, Ludwig jun.	1912 bis 1920
Härer, Gottlob	ab 1931
Endriß, Eugen	ab 1932



Lutz, Gotthilf ab 1945
 Lutz, Friedrich ab 1947
 Gemeinearchiv OU B 90 ff.

Wagner in Unterurbach:
 Schiek, Christian 1871 bis 1899
 Schiek, Christian jun. ab 1904
 Weller, Gottfried 1900 Betrieb eingestellt
 Gemeinearchiv UU B 95 ff.

Firma Munz

— Industrielle Herstellung von Wagen

Die Vielzahl der in der Haus- und Landwirtschaft benötigten Handwagen konnte durch handwerkliche Herstellung allein nicht abgedeckt werden, wodurch es zur industriellen Fertigung kam. Führend war hier die Firma Hermann und Otto Munz in Welzheim.

Der 1889 von Friedrich Wilhelm Munz gegründete Betrieb stellte ursprünglich Holzspielzeug her. Seit 1908 wurden neben dem Spielzeug Handwagen aller Art produziert.

Die Gründer, Friedrich Wilhelm und Karl Munz, schieden 1910 aus dem Betrieb aus, nachdem Hermann und Otto Munz, Söhne des Karl Munz, die Firma übernahmen. In der Folge konnte die Produktion für den Export bis zum Überseehandel ausgeweitet werden. Das Produktionsprogramm der Firma erreichte in seiner Vielfalt und künstlerischen Gestaltung im Zeitraum bis 1914 seinen Höhepunkt.

In Folge des Krieges wurden ab 1914 Rüstungsgüter hergestellt.

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs produzierte die Firma vor allem Leiter- und Handwagen, während die Spielzeugherstellung zurückging. 1922 trennten sich die Brüder, Otto Munz wurde Alleininhaber der Holzwarenfabrik F. W. Munz & Co.

Unter dem Firmenzeichen „Flottweg“ wurden seit 1929 Handwagen und Rodelschlitten gefertigt und Holzwolle für den Inlandsbedarf produziert. Nach dem Tode von Otto Munz wurde

der Betrieb durch den Sohn, Hans Munz, weitergeführt. Aus dem populären Namen „Gäules-Munz“ wurde der „Wägeles-Munz“.

Hans Munz konstruierte und fertigte Spezialholzbearbeitungsmaschinen, die in alle Welt exportiert wurden. Daneben ging die Handwagenproduktion weiter, bis sie im Zuge der zunehmenden Motorisierung immer mehr abnahm und unrentabel wurde. Zum 31. Dezember 1979



F.W.MUNZ & Co.

WELZHEIM
(Württemberg)

Telegramm-Adresse: Munz Co. Welzheim
Telephon Nr. 101 - Postfach 31



Flottweg
Fabrikmarke Wortzeichen ges. geschützt

Spezialfabrik für Handwagen und Räder

hörte die Firma „F. W. Munz & Co.“ durch freiwillige Liquidation auf zu bestehen. Aus der bekannten Firma ging die zum 1. Januar 1980 gegründete Firma „Mathias Munz Spielwaren“ hervor.

II. WAGEN, KARREN UND TRAGEN

26

*Konstruktionszeichnung
für einen Leiterwagen*

ca. 1930

*Meisterstück von Gotthilf Lutz,
Wagner*

Bleistiftzeichnung, Maßstab 1:10

50 x 64 cm

Leihgabe Roland Lutz

27

*Konstruktionszeichnung für ein
Wagenrad*

1948

*Gesellenstück von Walter Schabel
Bleistiftzeichnung, Maßstab 1:2,5*

49 x 69 cm

Leihgabe Roland Lutz

28

*Meisterbrief von Wagnermeister
Gotthilf Lutz*

1927

*Farblithographie unter Glas,
gerahmt*

69 x 55 cm

*Leihgabe Roland Lutz
(siehe Abb. Seite 14)*

29

*Handwagen
1916*



WAGEN, KARREN UND TRAGEN

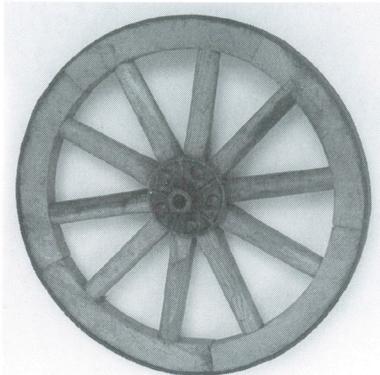
*Verwendung im Haushalt
Industriell gefertigt, Firma Munz,
Welzheim
Typ-Nr. 310/9
75 x 30 x 53 cm, Spurbreite 45 cm
Museum am Widumhof
Nr. 100748*

30 Katalog der Spielwarenfabrik F. W. Munz & Co.

*Katalog B 1916
Reprovergrößerung
Titelseite mit Fabrikansicht
50 x 78 cm
Katalogabbildung S. 5*

*Handwagen Nr. 310/9
Leihgabe Firma Munz*

31
Wagenrad
*Holz, Gußmetallnabe
Durchmesser 35 cm
Hersteller:
Firma Munz, Welzheim*



Mit runden
Kastensprossen.

Kräftige Bauart!

Gefälliges
Aussehen!

No. und Grösse	Leiterlänge	Boden-Breite	Obere Breite	Radhöhe	Gewicht ca.	Mit Rundspeichen-Rädern	Mit Flachspeichen-Rädern
310/5	55 cm	20 cm	34 cm	17<19 cm	4 Kilo	Mk. 3,50	
6 Leichsen	60 "	22 "	37 "	19<22 "	5 "	" 4,20	
7 mit	65 "	26 "	40 "	22>26 "	7½ "	" 5,—	
8 starken	65 "	26 "	40 "	26<32 "	9 "	" 5,50	No. 315/8 Mk. 6,—
9 eisernen	70 "	28 cm	45 "	26<32 "	10 "	" 6,40	9 " 7,—
10 Leichsen	75 "	30 "	50 "	32<38 "	11 "	" 7,70	10 " 8,40

Leihgabe Firma Munz

Räder mit Guss-Naben

*1936
Reprovergrößerung*

*Katalogabbildung der „Munz“
Metall-Naben-Flachspeichen-*

*Katalog S. 23
Leihgabe Firma Munz*

„Munz“ Metall-Naben-Flachspeichen-Räder
mit Guss-Naben D. R. G. M.
Rädergruppe „M“

Bestell-Nummer	Größe	Naben-Länge	Bohrung	Gewicht
R 425/30	30 cm	65 mm	13,2 mm	1,25 Kilo
R 425/35	35 cm	65 mm	13,2 mm	1,50 Kilo
R 425/40	40 cm	65 mm	13,2 mm	1,75 Kilo
R 435/35	35 cm	75 mm	17,2	2,25 Kilo
R 435/40	40 cm	75 mm		2,50 Kilo
R 435/45	45 cm	75 mm	15,2 oder je nach Wunsch	2,75 Kilo

Nr. R 425 und R 435

Passend zu Wagen Nr. 425, 435 und 445, Seite 13, 14 und 15

Haus- und Landwirtschaft

Leiterwagen

Der in der Ausstellung gezeigte von Hand zu ziehende Leiterwagen steht stellvertretend für alle Arten seines Typs. Der Leiterwagen war seit Jahrhunderten das wichtigste Transportmittel und wurde in seiner Grundform nicht geändert. Lediglich die Lenkung, die Achsen und Bremsen wurden im Laufe der Zeit verbessert. Auf kleinen und mittleren Bauernhöfen war er bis in die 50er Jahre das Transportmittel schlechthin. Bis zur Mechanisierung der Landwirtschaft war er wegen seiner vielseitigen Einsatzmöglichkeiten unverzichtbar. Vorder- und Hinterwagen konnten unterschiedlich überbaut und verbunden werden, weswegen er auch Brückenwagen hieß.

Mit Leitern und „lang-geschlossen“ diente er zum Transport von Heu, bei „kurz-geschlossen“ wurde Getreide oder Kraut geladen. Für Kartoffeln oder Sand gab es ihn mit der Truhe, bei Mistfuhren mit Brettern und Lachenfässer wurden einfach aufgelegt. Für Langholztransporte wurde er mit starken Kipfen ausgerüstet und bei Festen oder Ausflügen legte man Sitzbretter auf und schmückte die Leitern.



Mühlstraße Oberurbach 1961/62

Schubkarren mit Kasten

Der Schubkarren war das Universaltransportmittel in der Landwirtschaft, der Gärtnerei oder im Bau gewerbe. Mit ihm wurde Erde, Sand, Mist, Steine und vieles mehr befördert. Die in der Ausstellung gezeigten Schubkarren wurden zwischen 1900 und 1930 gebaut und bis in die 50er Jahre verwendet.

Die Radbefestigungen an den Seitenbäumen und die beiden Kopf- und Stückringe am Holzrad sind handgeschmiedet.

„Schloifets“

Dieses einachsige Transportmittel, eine Rarität, ist „Marke Eigen-

bau“ von Ernst Mehl aus Oberurbach (s. Abbildung S. 23). Es wurde aus den verschiedensten nicht zusammengehörenden Teilen erbaut.

Die Räder gehörten auf eine andere Achse. Der „Vorschuß“, der einen Teil der Nabe überdeckt und als Schutz gegen die Verschmutzung der Reibungsflächen an Nabe und Achsstock diente, wurde abgesägt. Die flachen Metallverstrebungen stammen vermutlich vom Verdeck eines Autos. Die Radabdeckungen sind ehemalige Faßreifen.

Mit diesem Gerät wurde Holz, Heu, Gras, Stroh und sicher einige Zentner Mostobst befördert.

Rückentrage

Laut Aussage von Frau Irmgard Schlotz besaß ihre Mutter, die aus Schwennenning stammte, diese Trage, als sie 1929 nach Urbach heiratete. Ob und wie dieses Gerät hier eingesetzt wurde, ist leider nicht bekannt.

Auf einem Grundbrett wurden 27 Bohrungen angebracht, in die die Holzripen senkrecht eingesteckt wurden. Um die Weichholzrundstäbe wurde in „geschlagener Arbeit“ weiße, geschälte Korbweide geflochten. Im Korb und Rückenteil wurden Aussparungen angebracht, um die transportierten Güter festzubinden. Die Tragegurte sind aus ungeschälter Korbweide.

Gewerbe

Gefederter Schreinerwagen

Dieser Wagen wurde zu Transportarbeiten im Meisterbetrieb der Schreinerei Otto Kurz, die von 1928–1985 in Oberurbach bestand, verwendet. Der Betrieb hatte in der Gartenstraße eine Werkstatt angemietet, in der die gefertigten Möbel lackiert wurden. Mit

dem Schreinerwagen wurden die Möbel vom „Döbele“ in die Gartenstraße gebracht. 1972 ging der Wagen in den Besitz des Museums am Widumhof über.

Der Wagen wird über eine Steckdeichsel von Hand gezogen. Die Ladefläche ist über vier Federstützen und vier Elliptikfedern auf

einer gesenkgeschmiedeten Vorder- und Hinterachse aufgebaut. Die Räder sind auf Schmierachsen aufgesteckt und mit Achsmuttern verschraubt. Durch die besondere Radnabenkonstruktion sind die Muttern verdeckt und damit geschützt angebracht worden. Die Vorderachse wird über einen

Drehkranz bewegt, und durch die höher liegende Ladefläche ist ein Drehen des Wagens auf engstem Raum möglich.

An der Ladefläche befinden sich an allen Seiten nach unten gerichtete Haken bzw. Stifte, um die Ladung mit Gurten oder Schnüren zu befestigen.

Zweirädriger Karren

Dieser sogenannte „Leuteschinder“ stammt aus dem Betrieb Daiss und Fischer in Schorndorf. Die Benennung weist schon darauf hin, daß es nicht einfach war, mit diesem Wagen zu arbeiten. Das Fahrzeug wurde hauptsächlich zum Transport von langen Teilen wie Abwasserrohren, Dachrinnen und Wasserleitungen verwendet. So wurden für Sanitärinstallationen in Oberberken bis zu sechs Meter lange Rohre mit diesem Wagen dorthin transportiert. Typisch für diese Karrenart sind die hohen Räder und die langen Seitenbäume.

Vierrädriger Handwagen mit Scheibenkranz

Ernst Daiss, 1918 in Oberurbach geboren, betrieb zusammen mit Karl Fischer in der Archivstraße 3 in Schorndorf eine Bauschlosserei

mit Sanitärinstallation. Noch in den 60er Jahren wurde beim „Tor-Maier“ in Schorndorf Material ge-

kauf und mit diesem Wagen trans-
portiert.

Diese Art von Handwagen galt als



das typische Handwerkerfahrzeug. Werkzeug und Material wurden mit diesem Wagen verhältnismäßig „leicht“ zur Baustelle befördert. Der Wagen ist mit vier „Schilden“ versehen, die heruntergeklappt werden konnten.

33

Handwagen

um 1940

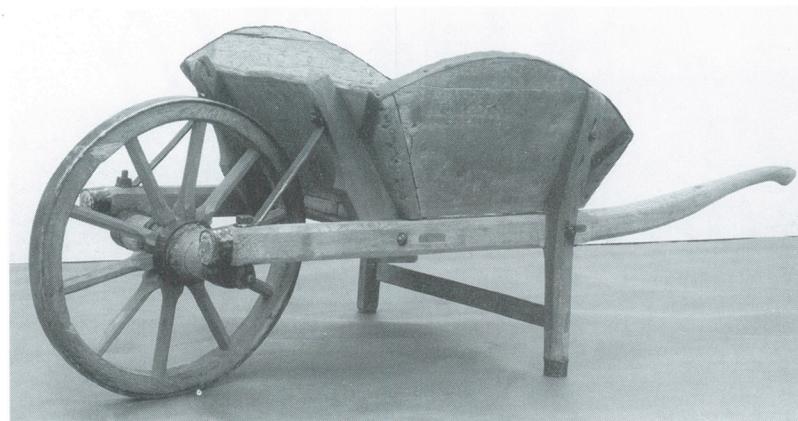
Verwendung in der Hauswirtschaft, grüner Anstrich
108 x 56 x 60 cm,
Spurbreite 61 cm
Museum am Widumhof
(Abbildung Seite 21)



34

Wagenkonstruktionszeichnungen

Örtle & Nagel: „Alte und neue Wagenarbeiten“
Stuttgart, Holland & Josenhans



22

8 Blatt, 35 x 28 cm

Blatt 13 Schubkarren

Blatt 14 Schubkarren mit Kasten

Blatt 18 Handwagen mit Scheibenkranz

Blatt 19 Küferwagen

Blatt 23/24 Leiterwagen

Blatt 24 Leiterwagen mit Schnappkarren

Museum am Widumhof

35

Sackkarren

vor 1940

Holz, Eisen

105 x 48 cm, Spurbreite 47 cm
Museum am Widumhof

36

Weingärtnerbutte

Verwendung bei der Traubenernte

Tanne, Fichte, Leder, Eisen

Höhe 95 cm, Öffnung 50 x 27 cm

Brennzeichen Ch. B.

Museum am Widumhof

37

Schubkarren mit Kasten

1900—1930

Verwendet vor allem im Bau gewerbe

Holz, Eisenblech, grüner Anstrich
165 x 70 x 62 cm, Raddurchmes ser 54 cm

Museum am Widumhof



38
Seitenbaummodell

Holz, 150 cm
Leihgabe Roland Lutz

Ein solches Modell wurde zur Herstellung eines Schubkarrens benötigt.

39

Dachdeckertrage

Verwendung als Rückentrage für Dachziegel

Holz, Textiltragegurte, Blechbeschläge

87 x 25 x 30 cm

Museum am Widumhof

40

Weste

Polsterung für Rückentragen

mit Knebelverschluß

Textil gefüttert

Museum am Widumhof

41

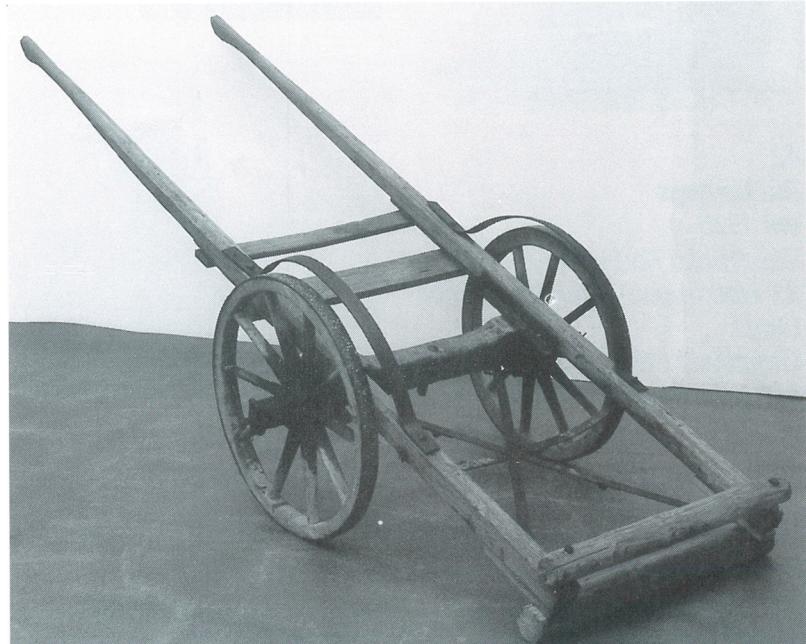
Zweirädriger Wagen „Schloifets“

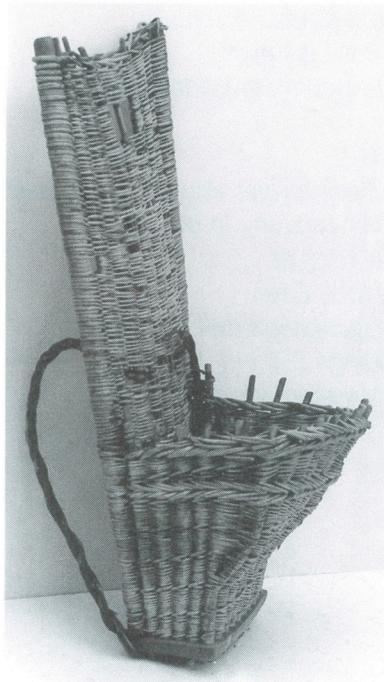
Verwendung in der Hauswirtschaft

Holz, Eisen

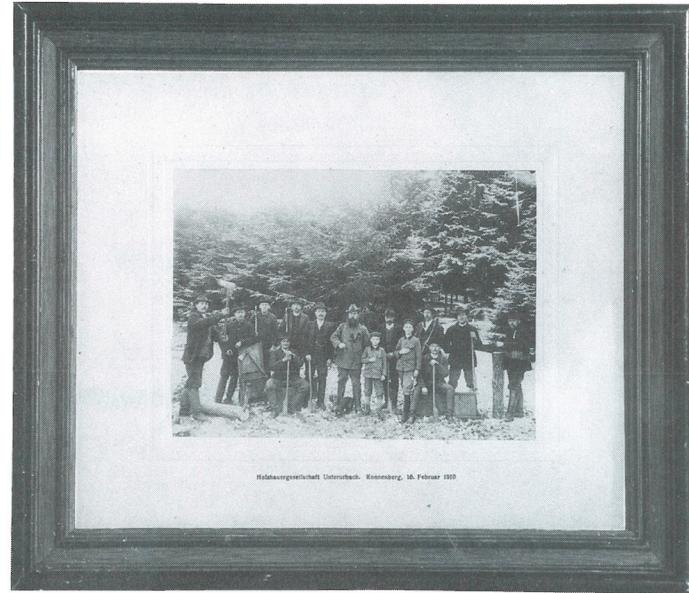
Eigenbaummodell Ernst Mehl

Länge 250 cm, Spurbreite 75 cm
Museum am Widumhof





42
Rückentrage
um 1920
Weichholz, Korbweide
23 Holzrippen unterschiedlicher
Länge
Grundbrett: 16 x 35 x 2,5 cm
Leihgabe Irmgard Schlotz



Holzhauergesellschaft Unterurbach, Konnenberg, 10. Februar 1910



43
Waldarbeitertrage
Verwendung bei Waldarbeiten
Holz, Textilgurte
104 x 42 x 39
Museum am Widumhof

44
**Holzhauergesellschaft
Unterurbach**
1910
„Holzhauergesellschaft Unterur-
bach, Konnenberg, 10. Februar
1910“
Schwarzweißfoto unter Glas, ge-
rahmt
37 x 42,5 cm,
Fotoformat 17 x 23 cm
Museum am Widumhof

45

Gefederter Schreinerwagen
Schreinerbetrieb Otto Kurz,

Oberurbach

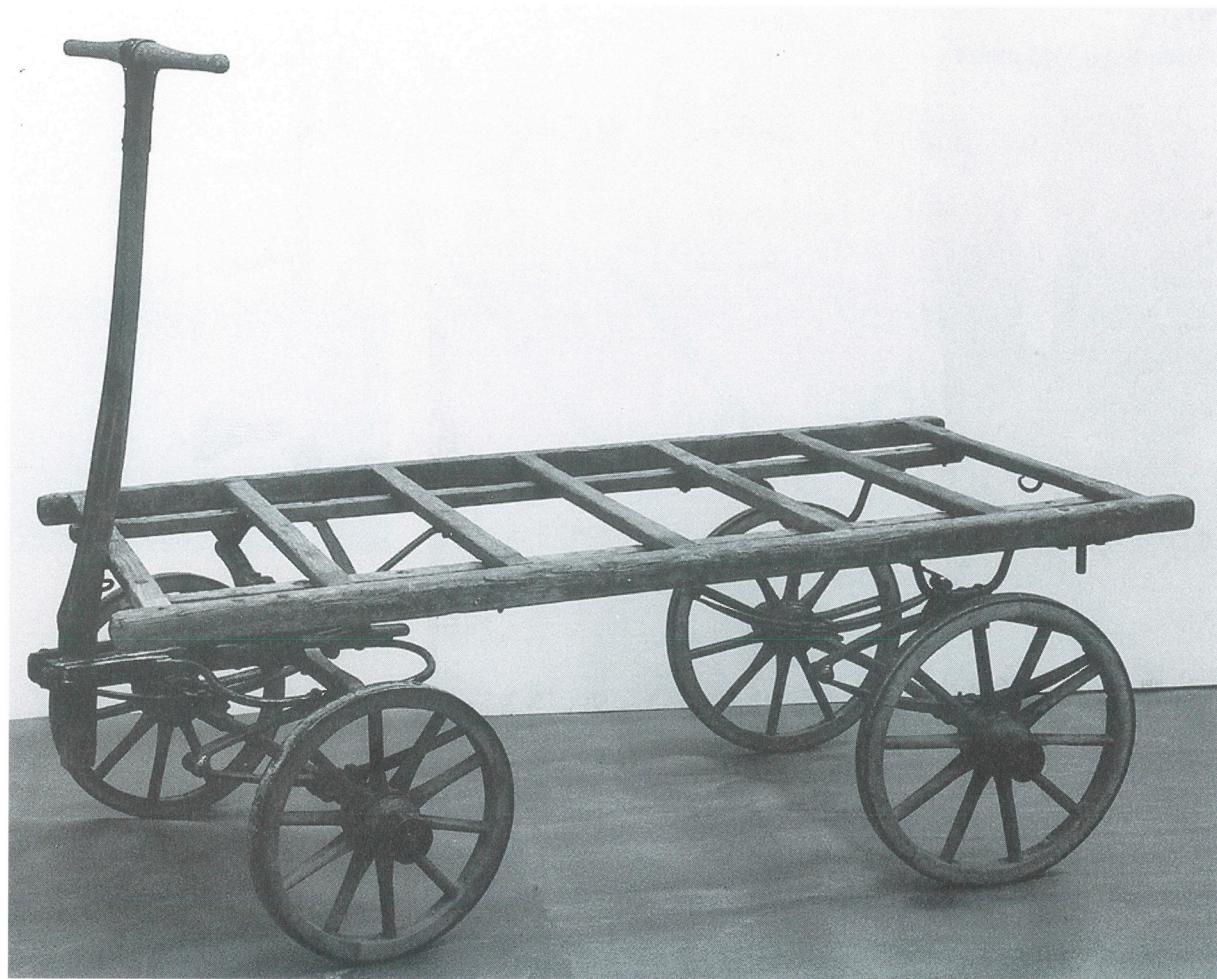
Holz, Eisen

Ladefläche 110 x 210 cm,

Spurbreite 100 cm

Hersteller: G. Elsässer

Museum am Widumhof



46

Zweirädriger Wagen

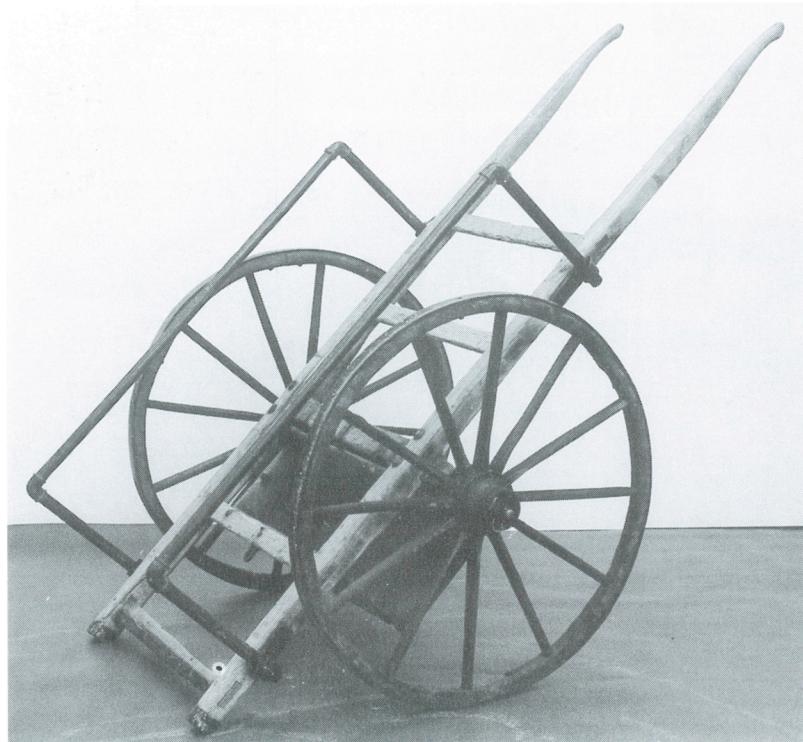
„Leuteschinder“

Verwendet im Schlosserbetrieb
Daiss und Fischer, Schorndorf

Holz, Eisen

Ladefläche 160 x 80, Spurbreite
110 cm

Museum am Widumhof



47

Sackkarren

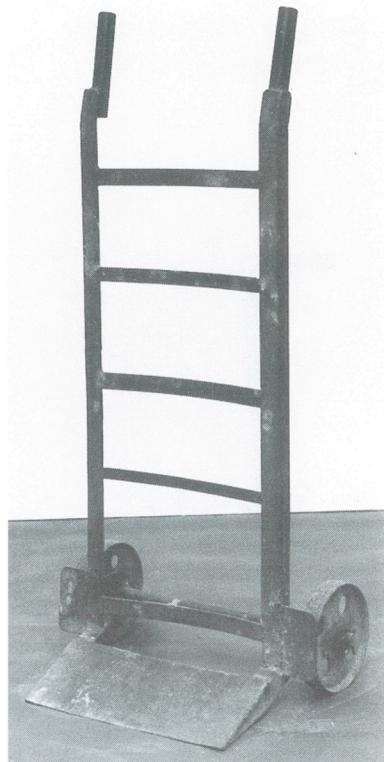
1950

Schmiedemeister Albert Österle,
Oberurbach

Eisen

115 x 50 cm, Spurbreite 48 cm

Museum am Widumhof



48

Handwagen mit Scheibenkranz

Verwendet im Schlosserbetrieb

Daiss und Fischer, Schorndorf

Holz, Eisen

180 x 100 x 82 cm,

Spurbreite 71 cm

Museum am Widumhof



49

Firmenschild

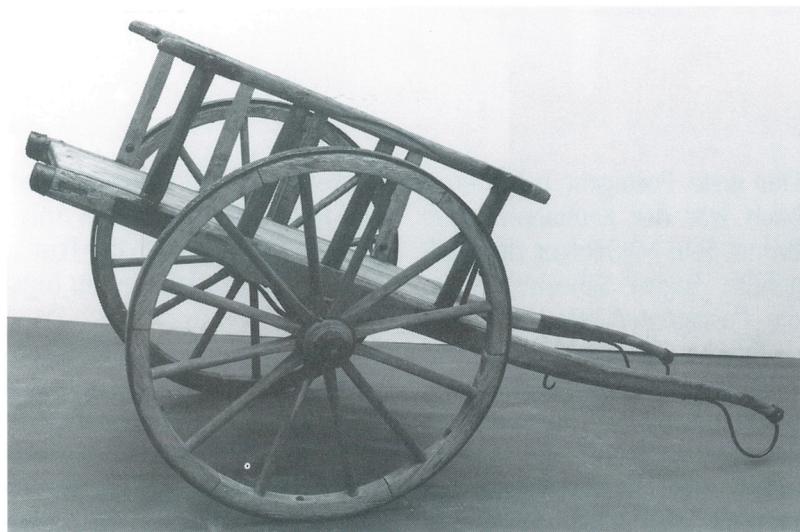
„Schlosserarbeit Daiss und

Fischer Tel. 289“

Eisenblech emailliert

53 x 34,5 cm

Leihgabe Wolfgang Daiss



50

Zweirädriger Wagen

„Gipserkarren“

Handwerkerwagen

aus einem Gipserbetrieb

Holz, Eisen

Ladefläche 120 x 60 cm,

Spurbreite 106 cm

Museum am Widumhof



51
Rückentrage für Gipser
68 x 40 x 30 cm
Museum am Widumhof

Öffentlicher Bereich

Seit dem 26. August 1863 bestand in Urbach eine Landpostanstalt. Zum Zustellungsbereich gehörten Oberurbach mit Hegnauhof, Wasenmühle und Wellingshof, Unterurbach mit Bärenbachhof, Eulenhof und Ilgenhof. Bis zur Errichtung einer Postagentur in Oberurbach am 1. Oktober 1889 war Schorndorf das zuständige Postamt für beide Gemeinden.

Der erste Postagent in Oberurbach war der Kaufmann Jakob Brönn. Sein Nachfolger, der Heilgehilfe August Scheerer, leitete die Postagentur nur kurze Zeit (1. Juni bis 31. August 1904). Am 1. September 1904 übernahm der Buchbinder Albert Schwarz die Postagentur. Durch die Ansiedlung der Baumwollspinnerei Hornschuch im Jahre 1905 ent-

wickelte sich ein lebhafter Brief- und Paketverkehr, was den Anlaß gab, die Einrichtungen der Post in beiden Gemeinden neu zu organisieren.

Bis 1906 befand sich die Postagentur in Oberurbach und hatte eine Telegraphen- und Fernsprechhilfsstelle in Unterurbach. Die Gemeinde Unterurbach wurde von Oberurbach aus durch einen

Landpostboten, welcher seinen Sitz in Unterurbach hatte, werktags zweimal und sonntags einmal bedient. Die Sendungen für Unterurbach mußten zunächst nach Oberurbach gebracht werden, von wo aus sie durch den Landpostboten nach Unterurbach zurück befördert wurden.

Aus betriebstechnischen Gründen wurde daher die „Postagentur Urbach (Württ.)“ am 27. November 1906 an die Eisenbahnhaltstelle Urbach in die Gaststätte von Wilhelm Schwarz verlegt und in Oberurbach eine „Postannahmestelle Urbach–Oberurbach (Württ.)“ errichtet. Wilhelm Schwarz versah den Postdienst bis zu seinem Tode am 1. August 1942. Vor der Erstellung des heutigen Postgebäudes an der Hauptstraße 1974 betrieb die Deutsche Bundespost den Postdienst in einem Behelfsbau beim Bahnhof.

Leichenwagen

Einen Leichen- oder Trauerwagen hat die Kirchengemeinde Urbach wegen der großen Entfernungen der Wohnungen zum Friedhof erstmals im Jahre 1928 anschafft. Bis dahin wurde der Sarg zu Fuß im Trauerzug zum Friedhof getragen.



Der auf Seite 30 abgebildete Wagen wurde von den Lorcher Fahrzeug-Werken hergestellt und geliefert. Neben dem Karosseriebau für Kraftwagen stellte die Lorcher Firma auch Kutschwagen her. Eine Spezialität war der Lorcher Ideal-Viktoriawagen, neben dem Lorcher Gutswagen und dem Metzgerwagen. In einer besonderen Abteilung wurden Trauerwagen hergestellt und in drei Ausführungen angeboten. Der Unterschied bestand hauptsächlich in der Trauerdekoration.

Der Wagen stand allen Gemeindeangehörigen ohne Ansehung des Bekenntnisses gebührenfrei

52

Postwagen

1938

Weihnachtspost 1938 am Bahnhof Urbach

Vergrößerung der Vorlage

6 x 9 cm

Museum am Widumhof

Wir sehen den Posthalter Wilhelm Schwarz und als 2. v. l. den Postboten Johannes Maier neben dem Postwagen.



53

Leichenwagen

1928

Leichenwagen der Lorcher Fahrzeugwerke nach der Vorlage einer Musterabbildung.

Gemeindearchiv OU A 959

54

Leichenwagen

Vergrößerung nach Vorlage

Museum am Widumhof

Fuhrmann Wilhelm Heinrich, genannt „Zollers Helm“, mit seinem Gespann.

zur Verfügung. Die Bespannung des Wagens war Sache der den Wagen in Anspruch nehmenden Familie. Wegen der nicht unerheblichen Kosten von 1350,— Mark leisteten die beiden bürgerlichen Gemeinden einen entsprechenden Beitrag, Unterurbach 250,— Mark, Oberurbach 350,— Mark. Der Wagen war über vier Jahrzehnte in Gebrauch. 1962 befand sich der Wagen in einem schlechten Zustand, versah aber noch immer seinen Dienst. 1966 wurde im Gemeinderat darauf hingewiesen, daß der damalige Fuhrmann Heinrich, genannt „Zollers Helm“, bis zum Jahresende die Pferdehaltung einstellen wolle und die Frage der Leichenbeförderung gelöst werden müsse. Wann der Wagen abgeschafft wurde, ist nicht bekannt. Ebenso unbekannt ist, wo der Wagen verblieben ist.

Quellen

Gemeinearchiv Urbach OU B
46, OU B 54, OU A 959

Staatsarchiv Ludwigsburg E 78 II
Bü 1027

Literatur

Achthundert Jahre Urbach. 1981
Altes Dorfhandwerk in Hohenlohe. Begleitbuch zur Ausstellung 29.3.—1.11.1987. Hrsg. Hohenloher Freilandmuseum Schwäbisch Hall-Wackershofen. Schwäbisch Hall. 1987

Katalog B 1916. F. W. Munz & Co. Spielwarenfabrik Welzheim

Rausch, Wilhelm: Der Stellmacher. Leipzig. 1899

(Klassische Vorlagenbücher für den Praktiker. Band 8)
Reprint. Hannover. 1993

Vom Wagner — aus dem Holz die Felge formen:
alte Handwerker — die letzten ihrer Zunft
Text: Frieder Stöckle. Fotos: Roland Bauer. Stuttgart. 1989

Wagenverzeichnis Frühjahr 1936.
„Flottweg“ Leiterwagen, Kasten-

wagen. F. W. Munz & Co. Spezialfabrik für Handwagen und Räder, Welzheim (Württ.)

Wannenwetsch, Walter: Wilhelm Schwarz — Bahnhofswirt, Posthalter und Gemeindepfleger in Unterurbach. In: Heimatblätter — Jahrbuch für Schorndorf und Umgebung. Band 6, S. 145

Zedlers Universallexikon. Leipzig.
1744