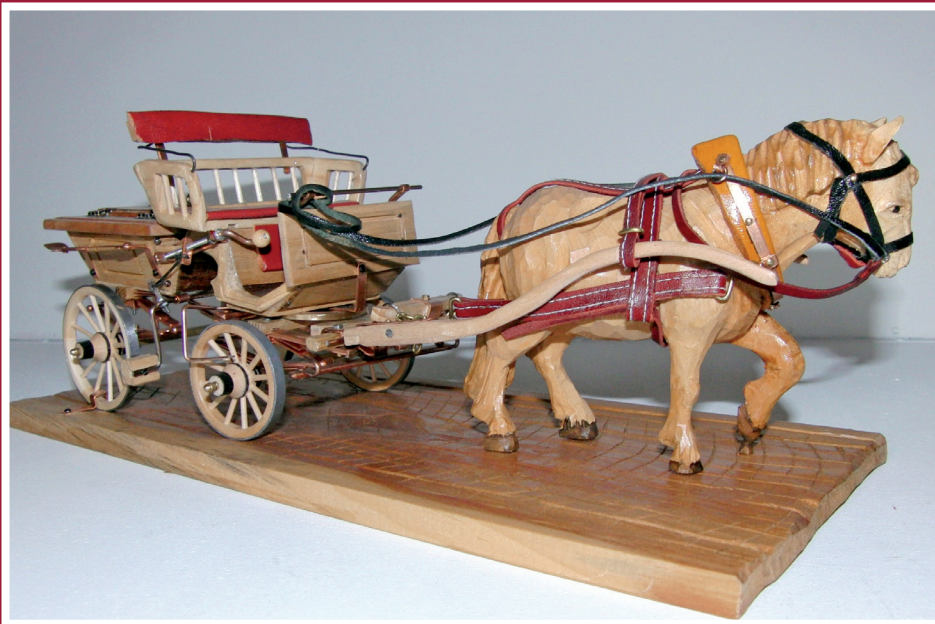


Karren Kutschen und Karossen

Aus der Modellwerkstatt von Willy Danner



MUSEUM AM
WIDUMHOF



Einführung

Mit der Eröffnung des Museums Farrenstall am 1. August 2004 wurde es möglich, den Besuchern Einblick zu geben in die Bedeutung des Wagens im dörflichen Arbeitsbereich, vor allem in der Landwirtschaft, und nicht zuletzt im Handwerk und im Gewerbe.

Beherrschten einst bespannte Transportmittel das Straßenbild, so sind sie heute selten oder nur noch bei besonderen Anlässen, wie zum Beispiel in Festzügen, zu sehen.

Im Museum stellt die Präsentation von Fahrzeugen eine Herausforderung dar, da die Grenzen bezüglich des Raumangebots schnell erreicht sind. Handelt es sich gar um Verkehrsmittel wie man sie außerhalb der Dörfer auf den Land- und Fernstraßen sah, so empfiehlt sich der Weg in die großen Museen, wie zum Beispiel in das Museum für Kutschen, Chaisen und Karren in Heidenheim.

Als ergänzendes Hilfsmittel zum musealen Wagenbestand bietet sich das Modell an. Diesen Weg beschreitet das Museum am Widumhof mit der Ausstellung „Karren, Kutschen und Karossen - Aus der Modellwerkstatt von Willy Danner“. In einem Zeitraum von zwei Jahrzehnten schuf Willy Danner, unterstützt durch seine Frau Renate Danner, Gespanne und andere Fahrzeuge als reale oder als an die Realität angelehnte Modelle, wie sie in den erwähnten Museen zu sehen oder auf andere Weise überliefert sind.

Der Geschichtsverein Urbach dankt Herrn Willy Danner für sein Entgegenkommen, einen ausgewählten Querschnitt seiner Modelle dem Museum am Widumhof für die Ausstellung zur Verfügung zu stellen. Der Dank gilt schließlich allen Helfern aus dem Geschichtsverein, welche zum Gelingen der Ausstellung beigetragen haben.



Josef Toth

Vorsitzender des Geschichtsvereins Urbach

Textauszüge aus dem Katalog des Museums für Kutschen Chaisen Karren in Heidenheim – ein Zweigmuseum des Württembergischen Landesmuseums. Hrsg. Württembergisches Landesmuseum Stuttgart 1989.

Botendienste

Die kleinen Landspediteure, so genannte Landboten, waren meist Bauern mit Nebenerwerb; sie sind heute weitgehend in Vergessenheit geraten. Sie sorgten für eine regelmäßige Verbindung zwischen Stadt und Land und bedienten die von Post und Fuhrunternehmen

vernachlässigten Nebenstrecken. Das Botenwesen war für den kleinräumigen Gütertausch unerlässlich und in Württemberg fest institutionalisiert: Seit 1749 gibt es so genannte Botenbücher, in denen die Abfahrtszeiten und Treffpunkte der Boten - meist Gastwirtschaften - verzeichnet waren.



Milchwagen zum Transport der dörflichen Milchproduktion



Botenwagen für das Transportwesen

Kaufleute und Hausierer

Zu den ländlichen Warenlieferanten gehörten die Hausierer, die gerne gesehen waren, da sie nicht nur nützliche Dinge, sondern auch Nachrichten von nah und fern ins Dorf brachten. Bis in die Zeit um 1900, als die ersten Kaufmannsläden in die Dörfer kamen, versorgten Hausierer die Einwohner mit Waren aller Art. Ihre Handelsrouten zogen sich wie ein Netz



Geschäftswagen der Hausierer - auch „Judenwägle“ genannt

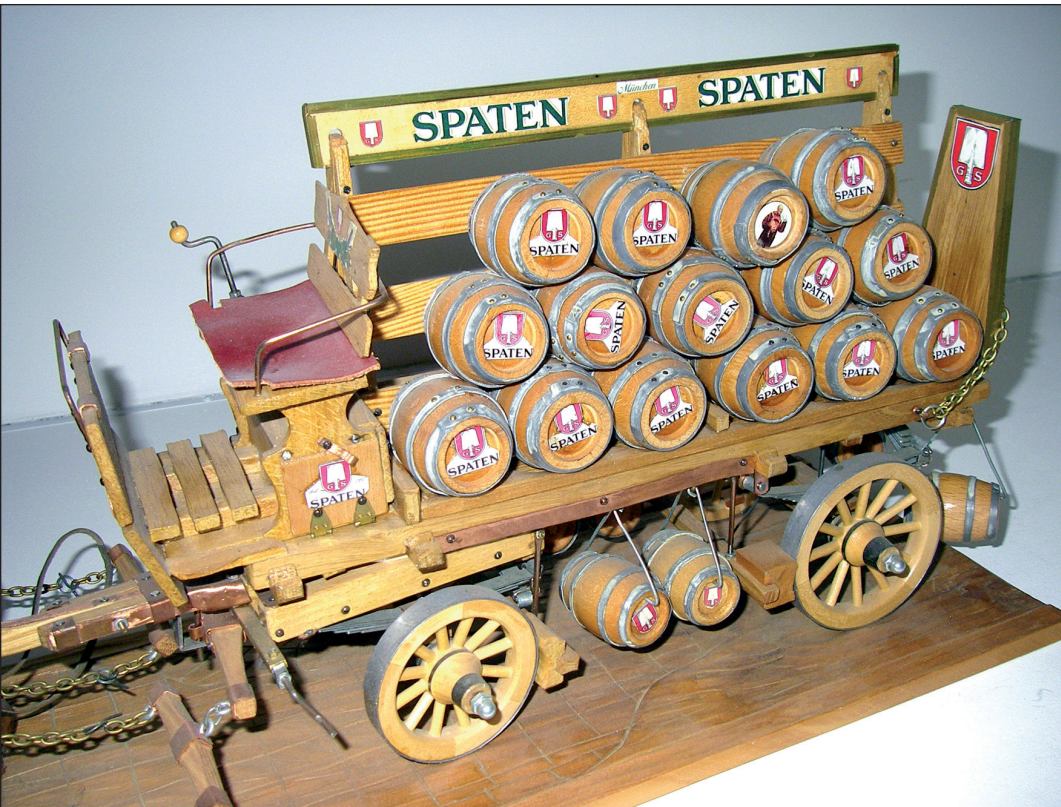


*Metzgerwagen
– im Volksmund auch „Sauwägle“*

*Mittelalterlicher Handelswagen
für den Fernhandel*

über das ganze Land. Man kann die Hausierer auch als Kulturbringer des Landes bezeichnen. Vieles, was sich in der bäuerlichen Landwirtschaft und im Haushalt befand, seien es Arbeitsgeräte, Schmuck oder Literatur, wurde von Hausierern vertrieben. Die verschließbare Ladefläche war eine Sonderanfertigung, die bei anderen Fahrzeugen dieser Art nicht zu finden ist.





gische Besonderheit war deshalb die so genannte Metzgerpost. Seit 1622 bis ins 18. Jh. waren die Metzger verpflichtet, die postalische Versorgung der Provinz zu übernehmen: per Verordnung mussten sie Briefe und Pakete befördern.

*Bierwagen der
Spatenbrauerei
München - Lass dir
raten, trinke Spaten!*

*Leiterwagen -
vielfältiges Transport-
mittel im bäuerlichen
Alltag*

Landverkehr

Auf dem Land waren es vor allem Müller und Metzger, die von Berufs wegen bedeutende Transportleistungen zu erbringen hatten. Das Korn musste zur Mühle gebracht und das Mehl an die Kunden ausgeliefert werden. Die Leiterwagen der Müller waren die größten Fahrzeuge im Dorf und konnten mehr als sechs Tonnen laden. Ständig unterwegs, um Schlachtvieh auf Märkten und von Händlern zu kaufen, waren auch die Metzger, deren Wagen man an den aufgesetzten Gattern erkennen konnte. Eine württember-



Die schnelle Post

Der Postverkehr entstand in Mitteleuropa Ende des 15. Jahrhunderts. Im Auftrag König Maximilians I. richtete die Familie Taxis „Relais-Stationen“ zum Wechseln von Kurieren und Pferden ein, um herrschaftliche Depeschen schneller befördern zu können. Die Personenbeförderung entwickelte sich aus der mietweisen Überlassung von Pferden und später auch von Wagen an Reisewillige. Im frühen 18. Jahrhundert folgte die Einrichtung regelmäßig verkehrender, so genannter „ordinärer Fahrposten“.

Dadurch wurde das Reisen nach Zeit und Kosten planbar. - Im Jahre 1821 führte Preußen, 1822 Württemberg, die „Schnellpost“ ein. Straffe Organisation und drastische Verkürzung des Aufenthalts an den Stationen verringerten etwa die Reisezeit Frankfurt-Stuttgart von 40 auf 25 Stunden.



*Schweizer Postkutsche
um 1890*

Postomnibus

Dieser Omnibus verkehrte - wie ein zwischen den Polstern gefundener Fahrschein aus dem Jahr 1902 zeigt u. a. auf der Strecke Göppingen-Lorch. Der Fahrpreis betrug für diese Strecke von 16 km 1,10 Mark, also weit mehr als der Stundenlohn eines Facharbeiters. Die Sitzplätze der großen Postomnibusse waren in zwei Klassen eingeteilt: Bequemer und mit freier Aussicht - dafür aber auch teurer - fuhr man auf den Plätzen 1 und 2 im vorderen Coupé mit aufklappbarer Verglasung und verstellbaren Luftschlitzen. Enger und billiger saß man auf den Plätzen 3-8 im Innenraum.



Post- und Reisekutsche aus Württemberg

Marktgesehen

Im Zentrum der Städte befindet sich seit der Antike der Marktplatz. Er hatte eine besondere Bedeutung als Ort des Handels und der Rechtsprechung. Der Marktplatz unterstand dem besonderen Schutz der Obrigkeit und wurde daher als erste öffentliche Verkehrsfläche gepflastert. Zugleich war er Lebensnerv der Stadt: Hier versorgten sich die Stadtbewohner

bis ins 20. Jahrhundert mit den wichtigsten Lebensgütern. Der Marktplatz war nicht nur der Mittelpunkt der Stadt, er war auch zentraler Ort des Nachrichtenaustausches und öffentlicher Demonstrationen.

Kornmarkt

Die Grundlage der Ernährung war bis weit ins 19. Jahrhundert das Getreide, und der Handel damit gehörte zu den Grundpfeilern der agrarisch geprägten Gesellschaft. Zentraler Umschlagplatz für Getreide waren die Kornmärkte, die in den Kornhäusern oder „Fruchtschranken“ der großen Städte abgehalten wurden. Mit dem Getreidehandel kamen die Stadtbürger zu Brot und die Bauern zu Geld. Der Handel auf der Schranne wurde öffentlich abgehalten und war strengsten Regeln unterworfen um betrügerische Geschäfte zu unterbinden. Starker Preisanstieg für Getreide und Brot wegen schlechter Ernten und spekulativer Geschäfte der Großhändler führte nicht selten zu Hungerunruhen: Kornhändler wurden bedroht - Kornhäuser geplündert.

Gäuwagen oder Chaise

Der Typ des Gäuwagens, häufig auch Chaise genannt, gehört zur Wagengattung der Phaetons, die hoch gebaut sind und einen kurzen Radstand haben. Diese eleganten und zierlichen Fahrzeuge neigen wegen ihrer Konstruktion zum Umkippen, waren aber trotzdem sehr beliebt. Die aus England stammenden Phaetons haben in der Regel hinten noch einen Lakaiensitz.

Phaeton ist eine Figur aus der griechischen Mythologie: Als Phaeton das Gespann seines Vaters Helios nicht mehr zügeln kann, schlägt ein Blitz des Zeus ein und Phaeton stürzt mit dem Wagen zur Erde.



*Damenkutsche mit
seitlichem Einstieg und
Rundumblick*

Land- und Holzwirtschaft

*Leiterwagen als
„Heuwagen“ umgebaut*



*Langholzwagen für
Stammholz*

Güllewagen



*Kleiner Leiterwagen mit
Schub- oder Mistkarren*



Dörfliches Leben

*Hochzeitswagen zur
Präsentation der bräut-
lichen Mitgift*



*Leichenwagen, wie er
1927 für Urbach beschafft
wurde*



Der Urbacher Willy Danner, geboren 1936, begann mit seinem Hobby um 1990. Anfänglich galt sein Interesse dem Bau von Weihnachtskrippen, bevor er auf historische Feuerwehr- und Wagenmodelle, sowie auf bäuerliche Arbeitsgeräte der Vergangenheit umschwenkte. Im Laufe der Jahre entstand eine solche Vielzahl naturgetreuer Modelle, die selbst der Schöpfer dieser kleinen Kunstwerke nicht mehr genau angeben kann. Im Durchschnitt entsteht ein Modell in etwa dreiwöchiger Arbeitszeit. Seine Frau Renate Danner unterstützt ihn in seinem Hobby. Sie fertigt alles, was mit Leder und Stoff zu tun hat. So entstehen in mühevoller Kleinarbeit Anspannungen, Zuggeschirre und textiles Zubehör zur Ausstattung der Modelle.

Schriftenreihe
Museum am Widumhof
Band 12 (2010)

Herausgeber: Museum am Widumhof, Urbach
Bearbeitung: Lothar Ordnung, Karlheinz Stegmaier, Walter Wannenwetsch
Satz, Repro und Druck: Druckerei Roth, Urbach
Auflage: 500

Erschienen im Dezember 2010 anlässlich der Ausstellung „Karren, Kutschen und Karossen“
Ort: Museum am Widumhof, Urbach
Dauer: 19. Dezember 2010 bis 6. Februar 2011