



Nro. 50.

Der Wagner.

Der Wagner, der an einigen Orten Stell- oder Gestellmacher, ingleichen auch Rademacher von seinen gewöhnlichsten Arbeiten heist, hat ein sehr beschwerliches Handwerk, das überdies wenig lohnet, wenn man künstlichere Waaren, die er liefert, z. B. Pracht-Kutschen u. dgl. ausnimmt; worauf sich aber die wenigsten Wagner verstehen.

Materialien sind verschiedene Holzarten, als: Küstern, oder Ulmbaumholz zu den Nasben der Räder; Eichenholz zu den Speichen und Felgen und andern Theilen des Wagens; Birkenholz zu den Wagenbäumen und zu der Deichsel; Weiß- und Rothbuchenholz zu den meisten übrigen Stücken eines Wagens; Kien- Lannen- und Elsenholz zur

Verz

Vertäfelung an den Kasten der Kutschen und Kaleschen. Es nimmt es aber der Wagner mit der Auswahl der gedachten Holzarten so genau nicht; sondern braucht zu seinen vorkommenden Arbeiten das Holz, das er eben vorräthig hat. Die mehresten Hölzer kauft er von Landleuten, die ihm solche aus dem Groben behauen zuführen; oder im Walde, wo ihm die Jäger und Förster eine Anweisung geben: billig sollte er sie so lange stehen oder liegen lassen, bis sie gehörig ausgetrocknet sind, weil sonst die daraus gefertigten Waaren schlecht ausfallen, in der Masse leicht verderben, schwinden und Schaden nehmen.

Die Werkzeuge, die der Wagner braucht, sind zum Theil schon bei dem Zimmermann und Tischler da gewesen; ausserdem aber hat er noch eigene Werkzeuge. Dahin gehören die Schrot-, Kloben-, und Handsäge; das grosse und starke Drehrad, worauf bloss die Naben der Wagenräder abgedrehet werden, und wozu er drei Eissen, als: das Schränk-, Schlicht-, und Stab-, oder Hohlseisen braucht; der Rundzirkel oder Laster, womit er die Stärke der Nabe abmisst; das Schneidmesser, welches bei ihm in den meisten Fällen die Stelle des Hobels vertritt; das Falz- und Stabeisen; das Kranz- und Karniseisen zur Verfertigung der Gesimse; die Schneidbank; die Hobelbank, wobei er verschiedener Arten von Hobeln, eigenthümlich aber den Nadelhobel zu den Felgen der Kutschenräder braucht; mancherlei Beile, als: das Handbeil, das Langbeil, der krumme Deichsel; der Radstock mit seinen Docken, Bullstern und Haltern zum Ausarbeiten der Räder; der Radzirkel; ein Winkelsmaas, ein Handzirkel, ein Reissmaas; der Fügeblock, zur Bestimmung der Länge der Felgen nach Maasgebung der Speichen; die Felgenbank, durch deren Hilfe die Löcher zu den Speichen in die Felgen gebohret werden; die Bohrbank, worinnen die Nabe ausgeboret wird; vielerlei Bohrer, als: der Draufbohrer, der Zwick- und Zapfenbohrer, der Nabenbohrer, der Durchstecher, der Zäpfer und Locher, der Radebohrer; das Stemmeisen, der Stechbeutel, das Biereisen, das Notheisen oder Nutheisen; das Kehlzeug; der Possel; die Winde; u. s. f.

Der Wagner liefert aus seiner Werkstätte Pflüge, Schlitten, Kinderwäglein, Roll-, oder Sterzwagen, Schiebkarren, einspännige Karren, (Knöpkarren) Bauernwagen, Last-, oder Frachtwagen, (Güterwagen) Postwagen, Landkutschen, Reisewagen, Carriolen mit 2 Rädern, Chaisen und Kutschen, Pracht oder Staatscarossen, Wurffschlitten, Schwimmer, Barnschken, französische und englische Kutschen u. s. w.

Die Räder, welche alle diese Wagen miteinander gemein haben, sind die erste und vornehmste Arbeit des Wagners. Weil nun jedes Wagengestell eine Neigung von hinten nach vornen zu bekommt, damit die Bewegung erleichtert werde, so müssen die Hinterräder allemal höher als die Vorderräder seyn. Es hat aber jedes Wagenrad drei Theile: die hohle Nabe, die man als den Mittelpunkt ansehen kann, wodurch sich das Rad um die Achse bewegt; die Felgen, die den Umfang des Rades ausmachen; und die Speichen, welche Nabe und Felgen miteinander verbinden. Ein Hinterrad hat 12 Speichen und 6 Felgen; ein Vorderrad aber nur 10 Speichen und 5 Felgen. Die

Nabe hat drei Theile, die vordere dünnere Röhre, den erhabenen Saufen und den dünnern Stoß oder Vorstoß nach dem Gestelle zu.

Die Nabe wird bei einem Rade allezeit zuerst verfertigt, mit dem Handbeile aus dem Groben zugehauen, und auf dem Drehrade abgedreht. Wenn die Speichen auf der Schneidbank mit dem Schneidmesser ausgearbeitet worden sind, so werden sie auf dem Saufen oder dem erhabenen mittlern Theile eingezapft, und stehen auf der Nabe parweise; nachher wird der Bock, d. i. die Nabe mit den Felgen auf den Zapfen des Flügelbocks gesetzt. Nun kommt der Bock auf den Radestock und wird mit dem Halfter befestiget; die Spitzen aller Speichen werden zu einem Zapfen abgeschärft, die Felgen aufgesetzt, mit Böbeln vereinigt, mit dem Handbeile auf die Speichen getrieben, und unter beständigem Herumdrehen des Rades aufgefäget. Darauf werden die Felgen auf beiden Seiten mit dem Langbeile gleich gehauen und auf der Stirne mit dem Schneidmesser geebnet; das kleine Loch in der Mitte der Nabe wird mit dem Locher erweitert, das nunmehr fertige Rad auf der Bohrbank ausgeputzt, und endlich das Achsenloch in der Nabe zur gehörigen Weite völlig ausgebohrt.

Zu den Rädern wird nunmehr das Gestell verfertigt, welches bei jedem vierräderigen Wagen aus dem Sinter- und Vorderwagen bestehet, die durch zwei Wagenbäume mit einander vereinigt werden. Die Achsen tragen die ganze Last des Wagens, und jede Achse bestehet aus einem viereckigem Mittelfelde und den runden Schenkeln, worauf die Räder laufen. In die Hinterachse werden die zwei Wagenbäume eingelassen; hinter der Achse zwischen denselben liegt der Windenkloz; ein Achsenkloz wird noch angebracht, das Achsenbrett auf den Wagenbäumen zu tragen.

Der Vorderwagen hat eine künstlichere Zusammensetzung. Da die Vorberräder kleiner sind, mithin auch ihre Achse tiefer liegt, so werden die Bäume vorn durch die Bockstützen erhöht und mit der Vorderachse verbunden: die Bockstützen tragen zugleich den Kutscher mit dem Bocke oder seinem Sitze. Sie werden in den Schemel eingezapft, welcher auf dem Mittelfelde der Vorderachse ruhet, aber nur durch den Spannagel mit derselben verbunden ist, das Umwenden der Kutsche zu erleichtern; dieß wird auch durch die Zwiefen nebst dem Ober- und Unterkranze befördert. Vor dem Bocke stehen die Vorderfattelhölzer, die das Fußbrett des Kutschers tragen, welches hinten in den Schemel eingezapft ist. Der Ober- und Unterkranz sind aus Felgen, wie ein Rad, zusammengesetzt. In die Vorderachse werden die Arme eingezapft, welche die Deichsel mit ihrer Sprengwage und den Wirtshelden tragen, vermittelst welcher der Wagen von den Pferden gezogen wird. Hinter dem Bocke sind die Packböge mit dem Packbrette, wo zuweilen Kisten aufgepackt werden; vor den Bockstützen ist die Walze, ein rundes Stück Holz, das an dem Vorderwagen die Riemen trägt, worauf der Kasten hängt.

Der Kasten ist der ungeschlossene Sitz der Kutsche, und wird ganz aus dünnen Seulen und Riegeln, zwischen welchen der Wagner eine Vertäfelung anbringt, zusammengesetzt. Der Boden bestehet aus Schwellen, in welche die aufrechtstehende Seulen eingezapft sind; diese tragen die Sperrhölzer, die den obern Umfang des Kastens einschließen,

und

und worauf die Spreigel eingelassen sind, auf welchen die lederne Decke ruhet. Zwischen zwei und zwei, Mittelseulen wird die Thüre eingesetzt, und in dem Innern des Kastens die Sitzschwinge zu dem Siege befestigt.

Anfänglich ruhete der Kasten auf den Bäumen unbeweglich: Weil man aber hierbei jeden Stoß der Kutsche empfinden mußte, so suchte man den Kasten in der Schweben zu erhalten. Man bediente sich hierzu zuerst der Ketten; jetzt aber starker Riemen, und nach der neuesten Mode einer Menge Stahlfedern, die eine Erfindung der Engländer sind, und das Stossen der Kutsche weniger beschwerlich machen.

So wie der Wagner eine Kutsche oder einen Wagen verfertigt, kann man keinen Gebrauch davon machen, sondern es muß erst das Beschlagen hinzukommen, welches eine Arbeit des Grobschmids ist, der die einzelnen Theile mit Schrauben, Büscheln, Ringen u. s. w. verbindet.

Für die Bequemlichkeit einer Kutsche sorget der Sattler, der den Kasten mit Leder überziehet und inwendig auspolstert. Die Mode fordert überdieses noch den Bildhauer, den Maler, den Vergolder, den Lackierer u. s. f. damit eine Kutsche auch ein recht schönes und geschmackvolles äußerliches Ansehen bekomme, und durch den Anstrich, oder durch die Malerei, angebrachte Wappen oder Namen, und durch andere Verzierungen den Stand Rang und Reichthum des Besizers anzeige.

Die Wiener, Linzer, Berliner und Erlanger Wagner haben sich seit vielen Jahren durch ihre Geschicklichkeit im Kutschenbau in und außer Teutschland berühmt gemacht. In Strasburg sind auch sehr geschickte Meister, allwo aber die Schreiner oder Tischler die Kasten verfertigen.

Das Handwerk der Wagner ist zünftig, aber nicht gescherft; es wird in 3 bis 4 Jahren erlernt, eben so lange darans gewandert, und zum Meisterstück an vielen Orten eine Postkalesche, an andern aber ein paar Räder zu einer Kanone oder zu einem schweren Karren gemacht. In Nürnberg wird entweder das Untergestell allein, oder der Kasten zu einem Meisterstück gemacht.

An den meisten Orten in Teutschland halten sich Wagner und Grobschmide zu einer Zunft zusammen.