

OBERÖSTERREICHISCHE HEIMATBLÄTTER

45. Jahrgang

1991

Heft 3

Herausgegeben vom Institut für Volkskultur

Stefan Lueginger

Stadtbaukunst am Beispiel Linz

205

Alfred Mühlbacher-Parzer

Wiener Plastiker des späten 19. Jahrhunderts
in oberösterreichischen Friedhöfen

225

Hans Falkenberg

Der Dreiradler im Mühlviertel

Bericht über den Bau, den Nutzen und das langsame Verschwinden
eines ungewöhnlichen Fahrzeuges

233

Josef Mayr-Kern

Mozart auf der Durchreise

Oberösterreichische Markierungen

260

Hans Krawarik

„Villa Swente“ – die Anfänge von St. Pankraz

274

Buchbesprechungen

291

Der Dreiradler im Mühlviertel

Bericht über den Bau, den Nutzen und das langsame Verschwinden eines ungewöhnlichen Fahrzeuges

Von Hans Falkenberg

Als ich Ende der 60er Jahre zum ersten Mal durch das Mühlviertel fuhr, begeisterten mich nicht nur die unberührte Landschaft und die malerischen Orte. Neben Mähdreschern und Traktoren gab es Leiterwagen, von Pferden gezogen, und Bauern, die mit Pferden oder Ochsen pflügten. Die Mechanisierung der bäuerlichen Welt war in vollem Gang, aber noch sah man in vielen Dörfern und Ortschaften Arbeitsgeräte der traditionellen Wirtschaftsformen im täglichen Gebrauch.

Das Mühlviertel gehört zu den amutigsten Landschaften Oberösterreichs. Für Jahrhunderte lag es abseits der großen Verkehrswege, holte den Rückstand in den Jahrzehnten seit dem Zweiten Weltkrieg aber schnell auf. So gehört heute ein Pferdefuhrwerk zu den seltenen Anblicken auf den Mühlviertler Straßen.¹

Es gibt nicht viele Arbeiten über bäuerliche Arbeitsfahrzeuge in der volkskundlichen und technischen Literatur.² Sie werden meist in Werken über bäuerliche Geräte und den Fahrzeugbau beschrieben.

Eine erfreuliche Sonderstellung nimmt in der so spärlichen Dokumentierung das Mühlviertel ein. Der Wissenschaftler Olaf Bockhorn³ bearbeitete systematisch die Wagen und Schlitten dieser oberösterreichischen Bezirke Ende

der 60er Jahre. Das Ergebnis veröffentlichte der Oberösterreichische Musealverein 1973 und 1978.⁴

Die Fülle der damals noch vorgefundenen Fahrzeuge ergab eine umfassende Bestandsaufnahme, bevor sich die weit fortgeschrittene Mechanisierung und Motorisierung endgültig durchsetzte. Heute, 25 Jahre später, könnte eine so materialreiche Arbeit nicht mehr geschrieben werden.

Die erstaunliche Ausnahme von den in diesem Vierteljahrhundert verschwundenen Wagen bildet der Mühlviertler Dreiradler, das letzte eisenbereifte Holzfahrzeug, schmucklos, klobig,

¹ Die „Mühlviertler Rundschau“ veröffentlichte am 4. 7. 1991 ein Foto mit dem Titel „Heuernte mit einem PS“ als wissenswerte Information. Es zeigt einen pferdegezogenen, heubeladenen Leiterwagen. In der gleichen Ausgabe wird ein Traktor abgebildet: „Feldarbeit anno dazumal“. Die Aufnahme stammt von 1958 und brachte dem Einsender ein Honorar von 100 Schilling ein. Ältere Geräte der landwirtschaftlichen Mechanisierung sind bereits museumsreif.

² Für die Dokumentation aus der Nachkriegszeit in Österreich seien u. a. genannt: Karoly Gaal, Karl Haiding, Helmut Prasch, Franz Simon, für Bayern Wolfgang Beck, Jürgen Heinrich Mestemacher, Helmut Sperber, Torsten Gebhard (s. Literaturverzeichnis).

³ Dr. Olaf Bockhorn ist am Institut für Volkskunde an der Universität in Wien tätig.

⁴ Olaf Bockhorn, Wagen und Schlitten im Mühlviertel, Bd. 1 Linz 1973, Bd. 2 Linz 1978.

mit hohem Rollwiderstand, nicht lenkbar. Wohl niemand unternahm den Versuch, ihn mit kugelgelagerten Luftreifen zu versehen oder gar den Holzaufbau durch Blech zu ersetzen. Der kleine Wagen bleibt, wie er immer war: vernünftig, freundlich, nützlich, friedlich.

Wer mit wachen Augen durch das obere Mühlviertel fährt, entdeckt besonders im südlichen Teil des Bezirkes Rohrbach das uralte Fahrzeug gelegentlich neben einem Bauernhof oder auf einem Acker. Welche Aufgaben erfüllte oder erfüllt es? Alle anderen bäuerlichen Fahrzeuge mit eisenbeschlagenen Holzrädern verschwanden fast völlig von den Mühlviertler Straßen und Feldern. Der „Gummiwagen“, der Wagen mit Luftreifen, hat sie verdrängt.

Mit dem schnellfahrenden Traktor konnten hölzerne Fahrzeuge nicht Schritt halten. Sie waren für den Zug durch Pferde konstruiert oder für gemächlich schreitende Ochsen. Traktoren benötigen stabile Anhänger mit eisernem Traggestell und leicht laufenden, elastischen Rädern.

Es besteht der Eindruck, daß der Wandel des bäuerlichen Transportwesens im oberen Mühlviertel am Dreiradler vorbeiging.⁵ So leben und arbeiten heute hochtechnisierte Mähdrescher

⁵ Westlich der Kleinen Mühl heißt der Dreiradler meist Kotwagerl, wohl vom Mistfahren so benannt. Der Einfachheit halber wird in diesem Bericht nur vom Dreiradler gesprochen.



Steintransport bei Pfarrkirchen im Mühlviertel, Sommer 1990. Eigentümer des Dreiradlers: Karl Scherrer, Gastwirt.
Foto: Hans Falkenberg



Ein ungewöhnlicher Fahrzeugzug. Hinter dem Traktor ein zweirädriger Hänger, dann ein vierrädriger Leitwagen, gebaut vor 1918 als Trainfahrzeug der k. u. k. Armee, zum Schluß der Dreiradler, Kartoffelklaub, Herbst 1990, Nähe Niederkappel.

Foto: Hans Falkenberg

und Heulader, leistungsstarke Traktoren und große Anhänger mit dem kleinen dreirädrigen Fahrzeug auf einem Hof, ein schönes Beispiel für die „Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen“.

Was ließ diesen Dreiradler bis heute überleben, was läßt ihn langsamer sterben als seine Gefährten aus der Zeit vor der Mechanisierung? Selbst ein „ökologisch“ wirtschaftender Bauer, um diesen noch sehr unscharfen Begriff zu verwenden, muß mit modernen Maschinen und Fahrzeugen arbeiten, wenn sein Betrieb am Markt bestehen will.

Dreirädrige Wagen, ob mit oder ohne Motor, bleiben in der Fahrzeug-

technik Einzelscheinungen. Entweder verschwinden sie wieder völlig, oder sie erhalten ein viertes Rad, wenn sie als Typ überleben wollen. Einst war der Dreiradler im gesamten Mühlviertel verbreitet.

Im unteren Mühlviertel fand Bockhorn schon Ende der 60er Jahre keines dieser Fahrzeuge mehr vor, während es im oberen Mühlviertel auch 1991 noch vereinzelt anzutreffen ist. Welche besonderen Bedingungen herrschen in der kleinen Welt eines Bauernhofes, daß dieses seltsame Fahrzeug, wenn auch in wenigen Gebieten, noch heute benutzt wird? Und warum läßt sich sein schlechender Tod trotzdem nicht aufhalten?

Was einstmals auf drei Rädern rollte

Zweirädrige und vierrädrige Wagen transportierten zu allen Zeiten, in Krieg und Frieden, Menschen und Dinge.

Fahrzeuge mit drei Rädern bildeten die Ausnahme. Einige dieser ungewöhnlichen Konstruktionen sollen erwähnt werden, um zu zeigen, wie unser Mühlviertler Karren in die Welt der dreirädrigen Fahrzeuge einzuordnen ist.

Im 16. Jahrhundert findet sich ein dreirädriger Reisewagen als Kupferstich im *Theatrum Instrumentorum* von Jacques Besson, in Wirklichkeit wohl ein zweirädriger Karren mit Verdeck und einem kleinen vorderen Stützrad.⁶

In Altdorf bei Nürnberg hatte im Jahr 1689 der Uhrmacher Stephan Farffler bei einem Unfall beide Beine verloren. Er baute sich einen dreirädrigen Wagen, den er mit einem Kurbelantrieb am Vorderrad bewegte. Dieses Fahrzeug wurde Ahnherr vieler ähnlicher Typen für Körperbehinderte.⁷

Seit es die großen Versandhäuser gibt, in Deutschland zum Beispiel Stukenbrok⁸ in Einbeck um 1912 und in den USA Sears, Roebuck & Co.⁹ in Chicago um 1902, bieten deren Kataloge Knabendreiräder mit und ohne Pferd, Fahrräder als Transportdreiräder und dreirädrige Handkarren an.

Ein selbstgebautes, hölzernes Kinderdreirad mit Scheibenrädern, großem Vorderrad, aber ohne Tretkurbel, steht im Bezirksheimatmuseum Spittal a. d. Drau. Kinder im Vorschulalter spielten damit. Sie bewegten sich vorwärts, indem sie sich mit den Beinen abstießen.



„Kunstwagen“ des lahmen Uhrmachers Stephan Farffler (1632–1689) aus Altdorf bei Nürnberg. (Original in Kupferstichdruck im Reichspostmuseum Berlin).

Wer denkt heute noch an die zahlreichen Dreiradkarren in allen großen europäischen Städten, mit denen Milch geliefert, Speiseeis verkauft, Post verteilt, Scheren zum Schleifen und Brötchen zu den Kunden gebracht wurden?¹⁰

Zahlreiche dreirädrige Motorfahrzeuge belebten seit der Erfindung des Automobils die Straßen. Bereits der erste selbsttätig mit einer Dampfmaschine fahrende Wagen des Monsieur Cugnot (1769) besaß drei Räder und zerschellte wegen seiner schwergängigen Vorderradlenkung an einer Mauer.

⁶ Treue, S. 239.

⁷ Tarr, S. 246, Abb. 275.

⁸ Stukenbrok, S. 15, 16.

⁹ Sears, Roebuck and Co., S. 714.

¹⁰ Backhouse, S. 1, 16, 20, 24, 30, 31.



Belgische Karre mit drehbarem vorderem Stützrad zum Düngerfahren (Feldpostkarte v. 3. 7. 1917).

Der erste Motorwagen von Benz (1885) fuhr mit drei Rädern. Seitdem erscheinen immer wieder ähnliche Fahrzeuge, besonders viele Typen in England, aber auch in anderen europäischen Ländern und in Deutschland. Die bekanntesten deutschen Fabrikate waren Goliath, Gutbrod und Tempo, alle drei zeitweise als Lieferwagen recht erfolgreich, als Personenwagen kaum gefragt.¹¹ Selbst in Pfarrkirchen im Mühlviertel fährt heute ein englischer dreirädriger Personenwagen.

Alle erwähnten Dreiradfahrzeuge besitzen ein drehbares oder lenkbares Einzelrad. Sie gehören damit, technisch gesehen, nicht zum gleichen Typus wie der Mühlviertler Dreiradler mit seinem starren Vorderrad.

Dreiradler in der mitteleuropäischen Landwirtschaft

In Mitteleuropa zeichnen sich zwei ehemalige Gebiete für Dreiradler ab. In Nordwestdeutschland,¹² Holland¹³ und Belgien findet sich der eine Raum, der andere umfaßt im Süden den Schwar-

¹¹ U. a. Kubisch, S. 17, 19, 75 ff.

¹² Detlef Eggen, Friedrich Wollers, S. 67. Dr. Heinrich Mehl vom Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum D-2380 Schleswig berichtet, daß in diesem Bundesland ein dreirädriger Erdkarren nie gebaut wurde, gleiches bestätigt Dr. Arnold Lühning, der das Land 30 Jahre lang nach Geräten durchforscht hat. Die Angaben bei Eggen und Wollers können sich nur auf Ostfriesland beziehen (Schreiben vom 2. 7. 1991).

¹³ Oudemans, S. 66 ff.

wald,¹⁴ Kärnten, Südtirol, Steiermark¹⁵ und das Mühlviertel.¹⁶ Die Verbreitung war wohl in jedem Gebiet inselförmig.

In Nordwestdeutschland wurden dreirädrige Erdkarren für kleinere Transporte auf den Bauernhöfen gebaut. Den Karren zog ein Pferd. Er besaß ein großes, starres Vorderrad, das zum Lenken herumgerissen wurde. An Böschungen war das Fahren recht gefährlich, da der Erdkarren im Gegensatz zum Mühlviertler Dreiradler keine Bremse besaß.¹⁷ Ein Holzstock mußte zwischen Rad und Radgestell gesteckt werden, damit das Rad schleifte und die Karre gebremst wurde. Die Ladefläche konnte nach hinten umgeklappt werden.

Ein naher Verwandter des nordwestdeutschen Erdkarrens ist der Dreiradkarren in Holland.¹⁸ Nur wenig größer als der Erdkarren, wurde er vorwiegend in

den ebenen Gebieten des Landes eingesetzt. Einen vergleichbaren Typ gab es im belgischen Flandern, der auch mit Jauchefuß statt Transportkasten verwendet wurde. Alle diese deutschen, holländischen und belgischen Dreiradler scheinen eine Kippvorrichtung zum schnelleren Entladen besessen zu haben.

Dreirädrige Jauchewagen verwendeten französische Landwirte im 19. Jahrhundert.¹⁹ Zwei Tragbalken für das Faß waren in gleichem Querschnitt als eine Art Doppeldeichsel mit leichtem

¹⁴ Haegele, Tafel 17.

¹⁵ Haiding, S. 227 ff.

¹⁶ S. Anmerk. 4.

¹⁷ S. Anmerk. 12.

¹⁸ S. Anmerk. 13, S. 67.

¹⁹ Chancrin, Fig. 710, Duby, Georges und Wallon, Armand, Bd. 3, S. 211.



Schäferkarren um 1900 in der Beauce/Frankreich mit drei starr angeordneten Rädern (Ansichtskarte).

Schwung nach unten soweit verlängert, daß zwischen ihnen das starr montierte kleinere dritte Rad als Stütze angebracht war. Zwei Pferde wurden vor die Doppeldeichsel gespannt. Ähnliche Karren gab es in kleinerer Ausführung für den Zug mit Menschenkraft.

Um 1900 entstand in der Beauce das Foto eines Schäferkarrens mit drei starr angeordneten Rädern. Die kleineren Hinterräder, die die Hauptlast tragen, besitzen zwölf Speichen, das größere Vorderrad nur zehn. Diese bäuerlichen Fahrzeuge gab es wohl ausschließlich in ebenen Landschaften.

Im benachbarten Niederbayern, im Gäuboden, findet sich in den Werkstattbüchern der bedeutenden Wagnerei Nirschl in Deggendorf kein Hinweis auf ein dreirädriges Fahrzeug.²⁰

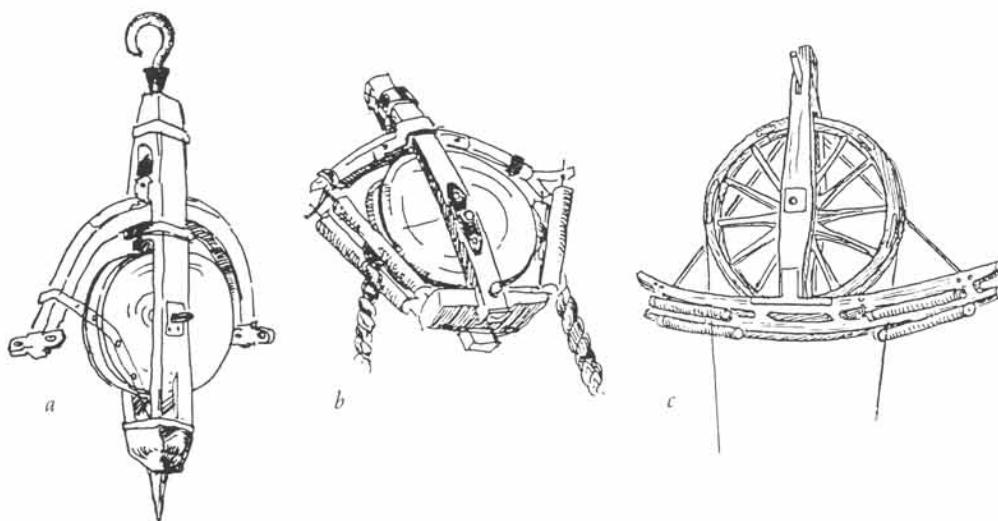
Alpen und Mittelgebirge

Völlig anders setzten Landwirte in Gegenden mit Äckern an steilen Hängen den Dreiradler ein. Hier gab es ein Problem, das Prasch²¹ vereinfacht so darstellt: „Auf steilen (Wiesen und) Äckern im Mölltal ist das Seil der beste Helfer. Früher wurde die unterste Furche jährlich ratenweise im Buckelkorb zuoberst getragen. War einer 30 Jahre lang Bergbauer, so hat er mindestens dreimal seinen eigenen Acker am Buckel hinaufgetragen. Bis eben die Seiltasche erfunden wurde... Dazu gehört der Dreiradler...“

Weiter schildert Prasch die Zugtechnik mit Seiltasche und Dreiradler. Ent-

²⁰ Scheurer, S. 22.

²¹ Prasch 1966, S. 50, 1988, S. 154.



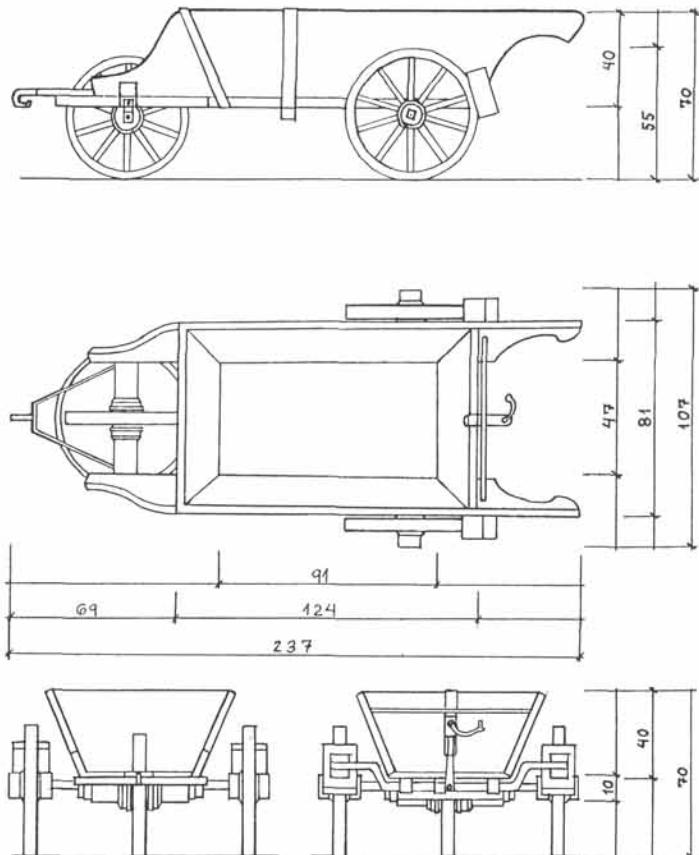
Drei Umlenkrollen: zwei „Seiltaschen“ aus Kärnten (a, b), ein „Fläschenbock“ aus dem Schwarzwald (c). Diese Hilfsgeräte für steile Bergäcker wurden oberhalb an einem Baum oder starkem Pfahl befestigt. Dann zog ein Zugtier am „ungelenkten“ Seil, bergabgehend, den beladenen Dreiradler bergauf. Im Mühlviertel konnte diese im Inntalalpengebiet und im Schwarzwald übliche Zugtechnik nicht nachgewiesen werden (a und b Prasch 1978, S. 139 und 191, c Haegele, Tafel 17).

weder zieht ein Roß quer zum Hang den Dreiradler am Seil über die Umlenkrolle der Seiltasche nach oben, oder ein Kleinmotor übernimmt die Aufgabe. Dann erklärt Prasch die Bauart der Seiltasche: „Zwei kleine Walzen verhindern, daß sich das Seil verheddert, das durch die Rillen des Holzrades laufen muß. An der Seiltasche befindet sich ein starker Haken, um das Gerät verankern oder an einen Baum hängen zu können.“ Ein derartiges Hilfsgerät fand sich im Mühlviertel für den Zug hangaufwärts bisher nicht. Hier trug man ohne Schultergurte die Erde mit Tragen für zwei Personen hang-

aufwärts, bis für größere Hänge der Dreiradler mit Pferdezug verwendet wurde.²²

Der Geräteführer des Schwarzwälder Freilichtmuseums Vogtsbauernhof²³ zeigt die Abbildung einer „Fläschenbock“ genannten Vorrichtung für die Arbeit mit dem Dreiradler. Name und Vorrichtung erinnern an den bekannteren „Flaschenzug“. Der Geräteführer beschreibt die Verwendung: „Der Fläschen-

²² Freundliche Mitteilung von Franz Wimmer, Hofkirchen i. M.



Zeichnung eines Dreiradlers mit Lenkeinrichtung. Sie wurde durch Verschweißen des Drehkranzes unbrauchbar gemacht, um das Fahren in Schlangenlinien zu verhindern. Das Fahrzeug stammt aus der aufgelassenen Landwirtschaft des ehemaligen Gasthauses Anna Berger, Pfarrkirchen i. M. (Zeichnung Lisa M. Henry).

bock wird oberhalb des am steilen Berghang gelegenen Ackers auf den Boden gelegt und an einem Baum oder eingeschlagenen Pfahl befestigt. An einem Ende des um das Rad laufenden Seils wurde ein Zugtier befestigt, am anderen der ‚Dreiradkarren‘, der mit Mist oder abgeschwemmter Erde beladen war. Das bergab ziehende Zugtier zog den Karren bergauf ... Damit das Zugseil sich nicht an den Radkanten oder der Bockaufhängung verklemmt oder scheuert, wird es durch entsprechende Öffnungen und zwischen hölzernen Rollen hindurchgeführt.“

Sämtliche Einzelteile benennt Oswin Moro²⁴ an Dreiradler (Soalgratl) und Umlenkscheibe (Soaltsaschn oder Soalstockn) im Kärntner Nockgebiet. In Osttirol „stehen diese Geräte (Erdgratten) noch in direktem Einsatz, wenn auch die aus Holz (und wenigen Metallteilen) gefügten Radltaschen (Seilumlenkrollen) so gut wie aus dem Gebrauch gekommen sind“.²⁵ Diese Dreiradler haben, wie die des Schwarzwaldes, keine Bremse, obwohl eine derartige Einrichtung aus Sicherheitsgründen an den steilen Bergwegen und Ackern notwendig wäre. Das Rückwärtsrollen verhindert ein unter dem Karren befestigter „Stichel“ (Schwarzwald)²⁶ oder „Soalgratgabel“ (Kärnten),²⁷ eine einfache Notbremse. Jeder heute noch verwendete Mühlviertler Dreiradler besitzt eine kräftige mechanische Bremse, die auf die Radreifen beider Hinterräder wirkt.

Die Technik

Es steht außer Zweifel, daß der Dreiradler nicht als vollständig neues Fahrzeug gebaut wurde. Vielmehr erhielt ir-

gendwann (ca. 1900?) eine Schiebetrühe zusätzlich ein Räderpaar statt der üblichen zwei Stützen, die sie gegen das Umfallen schützen. Damit konnte die nunmehr dreirädrige Schiebetrühe gerollt und gezogen werden, vorteilhaft besonders im hügeligen Gelände. Das war ein sicher verhältnismäßig später Schritt des Übergangs von menschlicher zu tierischer Leistung, eine einfache, intelligente Lösung. Außerdem war es jetzt möglich, die Truhe für das Transportgut erheblich zu vergrößern, um die Leistung des Zugtieres voll auszunutzen. Die Ladelast verteilt sich fast gleichmäßig auf die drei Räder, auch bei weichem Boden sinkt das Fahrzeug nicht leicht ein.

Der Dreiradler besitzt kein eigenes Fahrgestell, sondern eine „selbsttragende Karosserie“, wie man heute im Kraftfahrzeugbau sagt. Eisenbänder um den Wagenkörper erhöhen seine Stabilität, außerdem schützen sie oben auf den Seitenwänden vor Beschädigungen durch hereingeworfenes Ladegut, besonders vor Feldsteinen und Baumaterial.

Ein Zahlenvergleich zeigt die Größenentwicklung. Dazu nehmen wir an, daß 1 Liter Tragvolumen 1 Kilogramm Traglast entspricht. Eine Schiebetrühe üblicher Größe bietet ein Volumen von etwa 0,075 Kubikmeter. Wenn man die Tragkraft eines Menschen mit 50 kg ansetzt, läßt sich mit der Schiebetrühe etwa das Einundehinhalbache von dem transportieren, was ein Mensch auf kürzeren Strecken tragen kann.

²³ S. Anmerk. 14, Text zu Tafel 17.

²⁴ Moro, S. 253.

²⁵ Freundliche Mitteilung von Lois Ebner, Museumsleiter in Schloß Bruck, Lienz/Osttirol.

²⁶ S. Anmerk. 14.

²⁷ S. Anmerk. 24 und Weiss, S. 20.

Das Ladevolumen eines Dreiradlers liegt bei rund 0,18 bis 0,25 Kubikmeter (kleinstes gemessenes Volumen $62 \times 107 \times 27 \text{ cm} = 0,18 \text{ m}^3$; größtes gemessenes Volumen $62 \times 105 \times 38 \text{ cm} = 0,25 \text{ m}^3$). Der größte vermessene Dreiradler bietet also fast 40% mehr Transportraum als der kleinste). Ein einheitliches Raummaß gibt es nicht, jedes Fahrzeug trägt in der Bauweise die „Handschrift“ seines Wagnermeisters. Der Dreiradler entging jeder (DIN-)Norm. Mit ihm können 4–5 menschliche Tragkräfte oder mehr als 3 Schiebetrühenladungen ersetzt werden, oder, anders verglichen, er trägt so viel wie ein $\frac{1}{4}$ -t-Motorkleintransporter.

Zahlen aus einem Werkstattbuch

In der kleinen Ortschaft Atzgersdorf unterhalb von Pfarrkirchen im Mühlviertel arbeitete bis 1964 der Wagnermeister August Hinterleitner. Im Familienbesitz fand sich sein Werkstattbuch mit täglichen Aufzeichnungen der Neuanfertigungen und Reparaturen.²⁸ Zwischen den Weltkriegen versorgte eine „Dynastie“ von Hinterleitners Pfarrkirchen mit Wagnerarbeiten.

August Hinterleitners Wagnerei stand mit den Wagnereien von drei Familienangehörigen im Wettbewerb. Ganz nahe an Pfarrkirchen arbeitete sein Bruder Leopold, in Spital, auf „Steinwurfweite“ vom Kirchort entfernt. Sein Neffe Johann Reiter betrieb eine Wagnerei in Hamet, einer Ortschaft, die ebenfalls zu Pfarrkirchen gehört, höchstens zwei Fahrkilometer entfernt. Ein weiterer Cousin von August Hinterleitner, Franz Hinterleitner, besaß eine Wagnerei in Altenhof, zwar zur Gemeinde gehörig, aber so weit entfernt, daß die Konkurrenz nicht sehr störte.

August Hinterleitners Tochter Martha heiratete den späteren Obermeister der Wagner-Innung Rohrbach, Rudolf Kasper. Der heute 82jährige weiß viel über sein Handwerk und seine Kollegen, von denen er die meisten überlebte, zu erzählen. Rudolf Kasper wurde 1950 zum Obermeister gewählt. Damals arbeiteten noch 72 Wagner im Bezirk Rohrbach. Im Jahr 1975 legte Kasper das Amt zurück. Da gab es nur noch drei Wagner in der Innung.

Auf 163 Seiten, von 1927 bis 1956, drei Jahrzehnte lang, berichtet das Werkstattbuch über alle Arbeiten für die Kunden. Damit bietet es sich als vorzügliche Quelle für den betreffenden Betrieb, macht Aussagen über die Wirtschaftsgeschichte des Ortes, die Fahrzeuge der Bauern und zur Geschichte des Wagnerhandwerkes, die auf andere Weise kaum zu finden sind.

Der Dreiradler wird im Werkstattbuch stets Kotwagerl genannt. Von den über 3.000 Geschäftsvorfällen der drei Jahrzehnte betreffen etwas mehr als 130 den Dreiradler, also gut 4%. Das erscheint sehr wenig. Es ist aber zu bedenken, daß ein Wagner auch zahlreiche andere Teile herstellt und repariert, die nicht seinen Wagenbau betreffen. Besonders in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg tauchen Holzerzeugnisse wie Stiele und Möbel auf, die den Wandel vom reinen Wagnerhandwerk zu neuen Verdienstmöglichkeiten anzeigen. Wenn diese Entwicklung einbezogen wird, kann der Anteil der Dreiradler am Gesamtgeschäft auf etwa 5–6% steigen.

²⁸ Zum Vergleich wird auf die Arbeiten über das Wagner- und das Schmiedehandwerk von Baily, Fach, Heidrich, Hugger und Rausch verwiesen (s. Literaturverzeichnis).

Da das Werkstattbuch 1927 beginnt und schon in diesem Jahr ein neues Rad und zwei Radreparaturen berechnet werden, muß mit Sicherheit angenommen werden, daß es Dreiradler schon seit Jahren im Umkreis der Werkstatt gab. Die Entstehung dieses Fahrzeugtyps lag dann um 1920 oder früher.

38 Fahrzeuge lieferte Meister Hinterleitner an 26 verschiedene Abnehmer, Hauptkunde war die Schmiede Fenk in Hochenning, Gemeinde Putzleinsdorf. Sie bezog fünf Dreiradler. Weitere sieben Kunden kauften in den drei Jahrzehnten je zwei Fahrzeuge. Nur zwölf Kunden ließen ihre Fahrzeuge bei Hinterleitner reparieren. Die anderen vierzehn Bauern machten diese Arbeit wahrscheinlich selbst, um Bargeldausgaben zu vermeiden, oder gingen zur Konkurrenz.

Weitere neunzehn Reparaturkunden hatten ihre Dreiradler entweder vor 1927 gekauft oder bei einem anderen Wagner erworben, vielleicht auch bei der Hofübernahme geerbt.

Insgesamt kamen zur Wagnerei August Hinterleitner also 45 Kunden, um entweder ein Neufahrzeug zu kaufen oder um ihren Dreiradler reparieren zu lassen. Das ist für das kleine Einzugsgebiet um Pfarrkirchen mit seinen drei örtlichen Wettbewerbern eine erstaunliche Zahl. Denn es gab in allen Nachbargemeinden, wie Hofkirchen, Lembach, Putzleinsdorf und Oberkappel, ebenfalls Wagner, zu denen häufig der Weg kürzer war.

Im Zeitraum von 30 Jahren baute August Hinterleitner 38 neue Dreiradler und führte 98 Reparaturen aus. Jedes Fahrzeug wurde durchschnittlich 2,5 mal repariert. Die Schäden traten zu 87 % an den Rädern auf. Den Wagenkörper, die

„Truhe“, ließen die Besitzer nur dreizehnmal reparieren. Diese Arbeit war einfacher als die Radreparatur, sie konnte von den Bauern selbst erledigt werden.

Im Werkstattbuch stehen auch die Preise. So kostete ein Dreiradler im Jahr 1928 nur S 38,-. Dieser Preis änderte sich zu Beginn der Reichsmarkzeit (1938–1945) auf RM 28,-, stieg aber schon im Jahr 1942 auf RM 35,- bis RM 42,-.

Nach dem Krieg erhöhten sich die Preise schnell. 1946 wurden noch S 78,- berechnet, 1948 bereits S 120,- und 1950 waren es S 200,-. Vier Jahre später, 1954, zahlten die Kunden bereits S 300,-. Der letzte Neubau im Jahr 1956 hatte einen wesentlich niedrigeren Preis, nur S 68,-. Daneben steht aber der Vermerk: „Holz gebracht.“ Wenn man den Preis des Jahres 1954 mit diesem reinen Arbeitslohn vergleicht, ergibt sich, daß die Materialkosten bei rund 70 % lagen.

In einer Richtpreisliste für die Wagner der Innung des Bezirkes Rohrbach aus der Mitte der dreißiger Jahre wird für eine „Kothtruhe mit 3 Rädern“ ein Preis von S 40,- genannt. Wagnermeister Hinterleitner lag mit seinem Preis also richtig.

Eine ältere Einheits-Preisliste aus der Zeit um 1930 enthält Preise, die nur wenig unter denen der erwähnten Richtpreisliste liegen. Bemerkenswert erscheint der Tageskalkulationssatz für die Arbeitszeit mit S 8,-, also pro Stunde S ,80 Lohn bei einem Zehnstundentag. Am Fuß dieser Liste schreibt die Innungsvorstehung warnend: „Die Preise sind Mindestpreise und darf unter denselben nicht gearbeitet werden.“

Bei der Durchsicht des Werkstattbuches fällt auf, daß nur verhältnismäßig

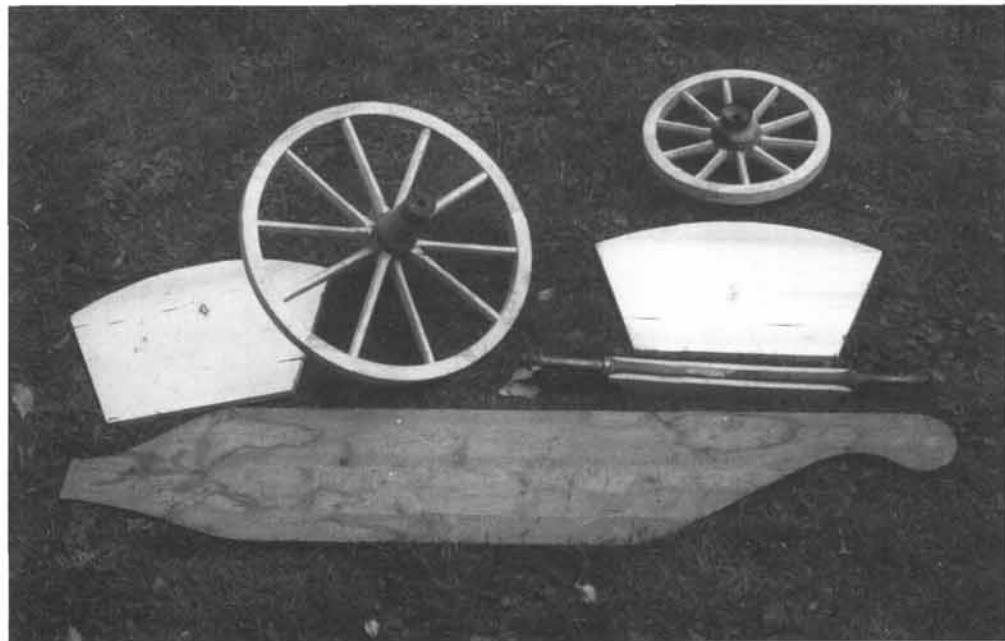
wenig neue Schlitten und Fahrzeuge bestellt wurden. Den Hauptteil der Aufträge machen Reparaturen aus. Als besonderer Kunde erscheint der „Straßenbau“. Das ist der einzige Hinweis auf die Verwendung des Dreiradlers außerhalb der Landwirtschaft.

Hochrechnen auf den Gesamtbedarf an Wagnerarbeiten in einem bestimmten Gebiet lassen sich die ermittelten Zahlen nicht. Das Werkstattbuch spiegelt das Bild einer Ein-Mann-Wagnerei wider, die nur zeitweise einen Gesellen beschäftigte. Eine Landwirtschaft half, den Lebensunterhalt der Familie Hinterleitner in Atzgersdorf zu sichern. Denn reich wurde wohl keiner der dörflichen Wagner. Es gab nicht nur die Konkurrenz aus den eigenen Reihen. Auch Pfuscher, die sich einige handwerkliche Fähigkeiten angeeignet hatten, verdarben die Preise.

Und deren Angebote wurden dem Wagnermeister oft entgegengehalten, wenn es um einen Auftrag ging. Außerdem verglichen die Bauern des Dorfes, meist die einzigen Kunden der Wagner, die Preise der verschiedenen Meister. Wer da trotz Qualitätsarbeit zu teuer war, verlor schnell seine Kundschaft. Was erst die Politiker der Nachkriegszeit entdeckten, die „freie Marktwirtschaft“, funktionierte im Wirtschaftsraum einer Gemeinde schon seit langer Zeit.

Wagner, Schmiede, Eigenbau

Wagnermeister Joseph Luger sieht man seine 70 Jahre nicht an. Er wohnt direkt am Donauufer in Niederranna, nahe der neuen Brücke. Die Werkstatt liegt nur wenige Schritte neben seinem Bau-



„Modelle“ für die wichtigen Bestandteile des Dreiradlers, aus der Werkstatt von Joseph Luger in Niederranna.
Foto: Hans Falkenberg

ernhof. Aus vielen Kilometern im Umkreis kommen Kunden zu ihm, die eine handwerksgerechte Neuanfertigung benötigen oder eine Reparatur.

Joseph Luger weiß wohl als einer der letzten Wagnermeister im Mühlviertel, wie man den Dreiradler baut. Noch im vergangenen Winter wurde bei ihm der Neuaufbau von zwei Fahrzeugen bestellt. Seit vier Generationen betreibt die Familie das Wagnerhandwerk. Mit Joseph Luger wird diese Tradition aussterben.

Aktive Wagnermeister arbeiten im Bezirk Rohrbach nicht mehr.²⁹ Auch wer die Prüfung als Meister des Wagnerhandwerkes ablegte, hat seinen Betrieb längst auf die Fertigung anderer Produkte, etwa Möbel, umgestellt.

Der Dreiradler besteht nur aus wenigen hölzernen Teilen. Die geschwungene Form der Seiten wird nach einem „Modell“ gearbeitet, wie Luger sein Muster teil nennt, ebenso Vorder- und Rückwand. Für den Boden benötigt er kein Modell. Die Größe der rechteckigen Fläche ergibt sich aus den Maßen der vier Seitenteile. Dazu kommen die drei Räder.

Die Achse der Hinterräder liegt in einem U-förmigen Holzprofil. Auch dafür gibt es ein Modell. Die Musterräder besitzen noch keinen Radreifen, aber die Naben werden bereits von eisernen Rin-

²⁹ Für den Hinweis auf das Werkstattbuch danke ich Gert Gierlinger, Pfarrkirchen i. M.



Riemengetriebene Drehbank für Radnaben und andere Drehteile.

Foto: Hans Falkenberg

gen zusammengehalten. „Wer ein Rad machen kann, kann alles machen“, sagt ein englisches Sprichwort. Das hat auch in Österreich seine Richtigkeit. Die Anfertigung eines Rades stellt hohe Anforderungen an das handwerkliche Können des Wagnermeisters.

Ein Rad besteht aus den Holzteilen Nabe, Speichen und Felgen, aus den Eisenteilen Reifen, Nabens- und Kappenringen sowie der Buchse. Das ist die Führung in der Mitte der Nabe. Sie bildet ein Lager für das Achsenende, den Achsstummel.

Alle Eisenteile müßte ein Schmied liefern. Da die nächste Werkstatt aber im mehr als sieben Kilometer entfernten Hofkirchen liegt, hat sich Joseph Lugers Großvater bereits Anfang des Jahrhunderts eine Schmiede unter dem Dach der Wagnerei eingerichtet. Hier stellt Luger die meisten Eisenteile her, die er benötigt.

Um ein Wagenrad zu machen, verwendet Joseph Luger Ulmenholz für die Nabe und Esche für Speichen und Felgen. Zuerst gibt er einem gutgetrockneten Stück Ulmenholz auf der Drehbank die Form der Nabe. Danach montiert er die eisernen Naberringe, die beim Ausstemmen der Zapfenlöcher für Speichen die Nabe vor dem Zerplatzen schützen. Wenn die Kappenringe aufgebracht sind, wird die fertige Nabe auf den Radbock gespannt.

Die Speichen schneidet der Meister nach der Lehre mit seiner Bandsäge. Ein Speichenende erhält die passende Form für die Zapfenlöcher in der Nabe. Wenn alle Speichen hineingetrieben wurden, werden die äußeren Speichenenden als Zapfen für die Felgen geformt. Auch die Felgen schneidet er sorgfältig nach der Lehre auf der Bandsäge. Zwei Löcher bohrt Joseph Luger in jedes Teil, passend



Joseph Luger mit fast fertigem Holzrad am Radstock.

Foto: Hans Falkenberg



Sind alle Felgen montiert, werden sie durch hölzerne oder eiserne Keile miteinander verbunden, auf dem Bild durch einen Holzkeil.

Foto: Hans Falkenberg

für die Felgenzapfen. Jeder Zapfen erhält durch einen Holzkeil zusätzlich Halt in der Felge. Sind alle Felgen montiert, verbindet er sie durch hölzerne oder eiserne Keile. Beim Zusammenbau von Speichen und Felgen zeigt sich, wie genau der Meister arbeitet. In der Nabenummitte hatte er bereits ein Loch vorgebohrt. Er bohrt es nun genau zentrisch fertig und setzt die Buchse zur Achsführung ein. Zu allen diesen Arbeiten werden zahlreiche Handwerkzeuge benötigt.

Abschließend muß der Eisenreifen auf die Felge aufgezogen werden, um dem ganzen Rad Festigkeit und Schutz zu geben. Meister Luger verwendet ein einfaches Verfahren, um die genaue Länge des Eisenbandes abzumessen. Er besitzt, im Gegensatz zum Schmied, eine

lange Hobelbank. Auf diese legt er das Bandeisen. An der Holzfelge des Rades markiert er genau die Stelle durch einen Bleistiftstrich, wo das Eisenband beginnt. Dann rollt er das Rad eine Umdrehung. Wenn der Bleistiftstrich wieder auf dem Band angekommen ist, macht er dort einen Strich und hat damit den genauen Felgenumfang. Für die Praxis reicht das aber nicht. Der Reifen wäre zu klein, würde nicht über die Felge gehen. Joseph Luger verrät gern seinen Trick, den er selbst vor Jahren vom Kleinschmied in Pfarrkirchen erfuhr. Knapp zwei Eisenstärken muß man dem Abrollmaß hinzugeben, dann läßt sich der Reifen sauber aufziehen.

Das Bandeisen wird, nachdem es Meister Luger in die ermittelte Länge schnitt, kreisförmig gebogen, um es zum

Reifen zu schweißen. Das Biegen vereinfacht sich Luger durch Einspannen eines Endes in die Zwinge der Hobelbank, den Rest erledigt der 70jährige mit Muskelkraft und bloßen Händen.

Schwieriger ist es für ihn, den Eisenreifen glühend zu machen, damit er sich über die Felge treiben lässt. Seine Esse ist zu klein, um den ganzen Reifen zu erhitzen. So muß er ihn Abschnitt für Abschnitt in das Feuer legen.

An seinem Amboß hat sich Joseph Luger eine einfache Haltevorrichtung für das Holzrad gebaut. Wenn der Eisenreifen die richtige Temperatur hat – nicht zu heiß, dann verbrennt die Holzfelge, nicht zu kalt, dann paßt der Reifen nicht aufs Rad –, schlägt er ihn zügig mit dem großen Hammer auf die Felge. Sitzt der Reifen richtig, wird Wasser auf das immer noch heiße Eisen gegossen. Schlagartig zieht es sich zusammen, legt sich fest um die Holzfelge und preßt deren Einzelteile unlöslich aneinander. Dann nimmt Meister Luger das Rad von der Haltevorrichtung und kühlte es in einem Wasserbehälter vollständig ab.

Wenig Schwierigkeiten bereitet es ihm, das Eisenband mit Zughaken zu schmieden, das vorn an beiden Seitenwänden befestigt wird. Auch die Fertigmontage von Wagenkasten, Rädern und Bremse verursacht Joseph Luger keine Probleme. Im Lauf seiner langen Tätigkeit als Handwerksmeister hat er etwa fünfzehn Dreiradler gebaut, nicht zu zählen die Leiterwagen, Fuhrschlitten und Ziehtragen für Heu und Holz.³⁰

Den Anstrich des fertigen Fahrzeuges mit Holzschutzfarbe macht Frau Luger, die ihrem Mann in der Werkstatt zur Hand geht, so wie er ihr in der Landwirtschaft hilft.

Die Nabe des Vorderrades dient zugleich als Achse und läuft zwischen den vorgezogenen Seitenwänden. Das Rad besitzt zehn Speichen, in zwei Reihen versetzt. Die Befragten zucken meist mit den Achseln, wenn nach dem Grund dafür gefragt wird. Einige meinen, das Rad wird durch das Versetzen der Speichen belastbarer.

Die Hinterrad-Backenbremse gehört beim Mühlviertler Dreiradler seit den dreißiger Jahren zum technischen Standard. Ältere Dreiradler besaßen sie nicht.³¹

Die Bauart der Bremse ist einfach, aber wirkungsvoll und gleicht im Prinzip der anderer bäuerlicher Fahrzeuge, wie Leiterwagen und Steyrerwagerl. Wenn man den Dreiradler bremsen will, muß die Kurbel an der Rückwand im Uhrzeigersinn gedreht werden. Damit bewegt man die Mutter auf einer Gewindespinde nach oben. Über Hebel wird diese Bewegung von der Mutter auf eine Bremsstange unterhalb des Wagenbodens übertragen, an deren hochgezogenen Enden die hölzernen Bremsklötze sitzen und sich gegen die Eisenreifen der Hinterräder pressen. Entsprechend löst sich die Bremse durch Drehen der Kurbel gegen den Uhrzeigersinn. Die Bremsbacken können vor oder hinter den Rädern montiert sein. Eine einheitliche Konstruktion der Bremse gibt es nicht. Jede trägt die „Handschrift“ des Schmiedes, der sie anfertigte, so wie die Holzarbeiten den jeweiligen Wagner erkennen lassen.

³⁰ Freundliche Mitteilung des letzten Wagnerinnungsobermeisters Rudolf Kasper, Berg bei Rohrbach, Jahrgang 1910.

³¹ Bockhorn, Bd. 2, S. 11.



Werkzeuge zum Bau des Dreiradlers (Bezeichnungen von Wagnermeister Joseph Luger, Niederranna): Rauhbankhobel, Tischler-Gestellsäge mit Schnurspannung, Reifmesser (Reißmesser) zum Speichenschneiden, Handbeil, zwei Hämmer, Einlaufhobel (Spezialhobel, hergestellt vom Großvater Ludwig Luger, zur Bearbeitung krummer Flächen, z. B. Felgeninnenseiten), Doppelhobel, Schropphobel, Greifzirkel zum Abgreifen der Nabe an der Drehbank, Stechzirkel zum Anreißen der Nabengruben, Speichenlehre, Felgenlehre zum Sägen der Felgen des Dreiradlers auf der Drehbank, Drehmeißel für die Drehbank, Drehröhre für die Drehbank, Fügeisen für Ausnehmungen der Nabe, Lochbeitel für Ausnehmungen der Nabe, Stemmeisen für Ausnehmungen der Nabe, zwei Handbohrer für Nabenzentrum und Felgenlöcher.

Foto: Hans Falkenberg

Beim Lob des Handwerks darf die handwerkliche Geschicklichkeit der Bauern, also der Benutzer, nicht übersehen werden. Am schnellsten verrotteten die Holzwände und der Wagenboden. Sie wurden durch feuchtes Ladegut und durch hineingeworfene Steine beansprucht, mußten also zuerst ausgewechselt werden. Die Räder waren meist noch in Ordnung. Der Bauer löste Räder, Bremse und Eisenbeschläge sorgsam ab, schnitt neue Bretter zurecht, nagelte sie zusammen, montierte die vorhandenen

Teile und konnte wieder für einige Jahre mit dem Dreiradler weiterarbeiten. Bauer Franz Huber aus Schlag, Gemeinde Pfarrkirchen, Bezirk Rohrbach, gibt an, daß bei dem von ihm benutzten Wagen die Holzteile bereits viermal erneuert wurden.

Wir finden beim Dreiradler eine „Kultur des Reparierens“, des Ausbesserns und des Austauschens unbrauchbar gewordener Teile. Sie wird durch die Kenntnisse und Fähigkeiten des Bauern



Der heiße Eisenreifen wird auf die Holzfelge geschlagen.

Foto: Herm. Wilmack, Stettin

begrenzt. Je geschickter, desto seltener wird er Handwerker benötigen, desto weniger Bargeld verläßt den Hof.

Die für Eigenreparaturen aufgewendete Zeit wird kaum als Kostenfaktor gerechnet. Das ist zwar betriebswirtschaftlich nicht ganz in Ordnung, aber von Betriebswirtschaftlern wird leicht die ländliche Lebenswirklichkeit übersehen. Bis der Bauer eine Werkstatt erreicht, vergeht Zeit. Wenn er Glück hat, erledigen Wagner oder Schmied sofort seine Reparatur. Auch darauf muß er warten, je nach Umfang der Arbeit. Diese Zeit kann im günstigsten Fall durch Einkäufe oder Gänge zu Ämtern ausgefüllt werden oder durch einen erholsamen Besuch im Wirtshaus.

In größerem Umfang konnte der Bauer selbst reparieren, solange Geräte

und Fahrzeuge vorwiegend aus Holz bestanden. Auf einem Hof mit Waldbesitz gab es davon immer ausreichend. Auch die notwendigen Werkzeuge waren vorhanden. Der Dreiradler ist das letzte größere Gerät der traditionellen Wirtschaftsform, das die Eigenreparatur zuläßt. Statt Beil, Säge und Hobel gehört beim modernen Landwirt das Schweißgerät zur Grundausrüstung seiner Werkstatt. Seine Partner sind nicht mehr Wagner und Schmied, sondern die Landmaschinen-Vertragshändler mit ihren Reparaturbetrieben.

Der lenkbare Dreiradler

Nachdem in den dreißiger Jahren die mechanische Hinterradbremse eingeführt war, wurden nach dem letzten Krieg lenkbare Dreiradler hergestellt.

Dieser Versuch einer technischen Weiterentwicklung blieb ohne nachhaltigen Erfolg.

Beim Typ mit starrem Vorderrad sitzt ein Bandeisenwinkel mit Zughaken vorn am Fahrzeug, fest angebracht an beiden Seitenwänden. Statt dieser Zugeinrichtung befindet sich beim lenkbaren Typ ein kreisrundes Winkelprofil zwischen den vorderen Seitenwänden. Sein kurzer Schenkel deckt von oben einen Eisenring ab, der sich im Winkelprofil dreht. Zwei weitere Winkeleisen an den Seitenwänden halten den drehbaren Eisenring von unten. An diesem Eisenring sitzen die Achse des Vorderrades und der Bandeisenwinkel mit Zughaken. Wenn das Zugtier die Richtung ändert, dreht sich das Vorderrad mit und die hinten gehende Person muß den Dreiradler nicht herumschwenken.

Diese einfache Dreheinrichtung ist von unten ungeschützt. Sand, Erde, Staub und andere Verunreinigungen können eindringen und die Lenkung blockieren. Die Gefahr ist geringer, wenn zwischen Winkelprofil und Eisenband kräftig gefettet wird.

Eine weitere, leicht zu behebende Schwierigkeit gibt es beim Schieben des Fahrzeuges aus dem Wagenschuppen, um das Zugtier anzuspannen. Dabei kann sich das Vorderrad zur Seite drehen und den Wagen aus der Richtung bringen. Das wird durch einen Stift verhindert, durch eine Bohrung zwischen Winkelprofil und Eisenband gesteckt. Damit bekommt der Dreiradler eine starre Vorderachse und kann auf die übliche Weise durch Herunterdrücken der hinteren Griffe gelenkt werden.

Der lenkbare Dreiradler scheint für die tägliche Arbeit keine Vorteile ge-

bracht zu haben. Bauern, die damit gearbeitet haben, berichten von unruhiger Fahrweise selbst bei langsamer Geschwindigkeit. Das Vorderrad bewegte sich im Drehkranz hin und her, und das Fahrzeug fuhr ständig in Schlangenlinien. Die heute noch benutzten Fahrzeuge besitzen eine starre Vorderachse.

Arbeit und Umgang mit drei Rädern

Im Mühlviertel erinnert man sich kaum an die frühere Hauptaufgabe des Dreiradlers, herabgeflügte Erde am Hang mit Hilfe von Wagen und Zugtier wieder nach oben zu befördern. Die steilen Äcker der Bergbauern verschwanden, wurden aufgeforstet oder in Wiesen verwandelt. Wo Mähdrescher nicht fahren können, gibt es keinen Getreidebau mehr. Auch die Hackfrüchte wanderten auf ebenere Flächen. Bockhorn zitiert den Wagnermeister Johann Wurm aus Panholz, Gemeinde Grein, Bezirk Perg: „Wo's leitig is, wo man abigackert hat, da hat ma d'Erdn wieda auffigschleppt mit Dreiradla.“³²

Über diese Arbeit des Furchentragens im Salzkammergut berichtet Karl Pilz ausführlich.³³

Wenn man die einzelnen Berichte aus dem Schwarzwald, aus Kärnten und dem Mühlviertel liest, in denen der Dreiradler und teilweise ein Seilumlenkgerät den Menschen die schwere Arbeit erleichterte und andererseits aus dem südlichen Oberösterreich erfährt, welcher körperliche Aufwand noch vor einem halben Jahrhundert für die Lösung einfacher Transportaufgaben nötig war, stellt

³² Bockhorn, Bd. 1, S. 88.

³³ Pilz, S. 93.



Steinesammeln. Franz Huber im Herbst 1990 in Schlag, Gem. Pfarrkirchen i. M. Foto: Hans Falkenberg

sich eine Frage: Warum gab es keine Wissensvermittlung zwischen diesen Gebieten? Die Post erreichte in der Mitte des 20. Jahrhunderts jedes Dorf, jeden Einödhof, auf Neudeutsch: „Die Kommunikation war flächendeckend“. Es würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, die angeschnittene Frage zu vertiefen oder gar nach Antworten zu suchen. Aber es bleibt ein Staunen über ein so ungleiches Verhalten bei gleichen bäuerlichen Problemen in naher Nachbarschaft.

Ein ähnliches Wunder verbirgt sich in Karl Haidings Bericht über die Fahrzeuge der obersteirischen Bergbauern: „Der Dünger wurde zuerst mit einem Fuhrwerk auf den oberen Rand des Feldes geführt, ursprünglich zogen zwei Rosse in Schlangenwindungen den ‚Schna'lgo'n‘ mühsam hinauf, erst spät

stellte sich der Bauer auf den Ochsenzug mit Seiltasche (Umlenkrolle) um.“³⁴

Im Mühlviertel konnte die Verwendung von Umlenkrollen weder seinerzeit durch Bockhorn noch heute durch gezielte Befragung festgestellt werden. Damit ist nicht gesagt, daß dieses Hilfsgerät nicht verwendet oder wenigstens an einzelnen Orten bekannt war, eine dichte Verbreitung ist aber auszuschließen.

Wenn ein Bauer ein Pferd besitzt, wird er es vor den Dreiradler spannen, damit das Tier aus dem Stall kommt. Denn es gibt nicht mehr viele Arbeiten für Pferde auf einem modernen Hof. Nur im Wald, dort wo kein Traktor fahren kann oder wo er zuviel Schaden anricht-

³⁴ Haiding, S. 227.



Durch Niederdrücken der hinteren Griffe hebt sich das Vorderrad, und der schwerbeladene Wagen lässt sich leicht auf den Hinterrädern drehen (Franz Wimmer, Emmersdorf bei Hofkirchen i. M.).

Foto: Hans Falkenberg

tet, ist das Pferd dem Bauern eine wichtige Hilfe. Kühe und Ochsen sind als Zugkraft wohl völlig verschwunden, man kann auf andere Weise mehr Geld mit ihnen verdienen (Zuchtvieh, Milch, Fleisch). Der Traktor ist an ihre Stelle getreten. Fast jeder Kleinhäusler und Neunerwerbslandwirt besitzt ihn.

Zum Ziehen des Dreiradlers mit dem Traktor gehört eine zweite Arbeitskraft. Im Schrittempo fährt die Bäuerin oder eines der größeren Kinder den Traktor. Hinter dem Dreiradler geht der Bauer, um das Fahrzeug zu lenken. Wie aber lenkt man ein oft schwerbeladenes Gefährt mit drei starren Rädern? Das geschieht dadurch, daß man die hinteren Griffe niederdrückt. Das Vorderrad hebt ab, hat keine Bodenberührungen mehr und

auf den beiden Hinterrädern dreht man den Dreiradler schnell und leicht in die gewünschte Richtung. Damit ist der Zweck der Griffe am Wagenende klar. Sie verlängern den Hebelarm, um das Vorderteil leichter in die Höhe drücken zu können. Zum Schieben allein würde die Rückwand reichen.

Wer ungeübt ist, mit dem Dreiradler umzugehen, wird sicher Schwierigkeiten mit dem Zugtier bekommen. Das Tier kann beim Bergabfahren den Wagen nicht selbst bremsen, wie es ihm bei Fahrzeugen mit Deichsel möglich ist. Hier verhindert nur die hinter dem Wagen hergehende Person das selbstdärtige Rollen des Wagens durch einfühlsames Betätigen der Hinterradbremse, um es der Geschwindigkeit des Zugtieres anzupassen. Wenn das nicht gelingt, rollt

der Dreiradler unweigerlich dem Pferd in die Hinterbeine mit dem Ergebnis schwer beherrschbarer Reaktionen des Tieres. Das geschieht beim Traktor zwar nicht, aber das Vorderrad des Dreiradlers kann beschädigt werden. Mit dem Traktor zieht man nur, wenn keine andere Möglichkeit besteht.

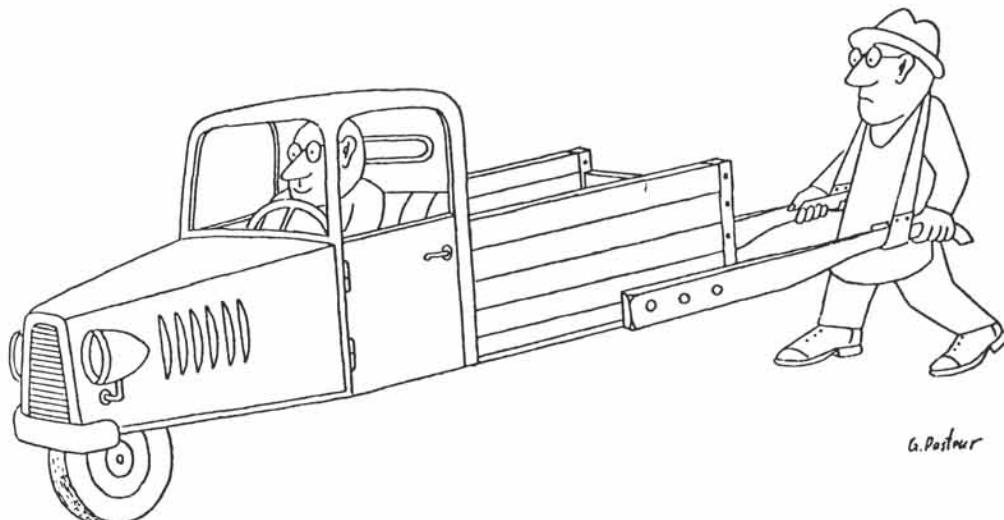
Zu den Arbeiten mit dem Dreiradler gehören das Futter heimfahren, Steine klauben und Mist fahren. Zum Ernten von Rüben und Erdäpfeln wird er benötigt und zum Transport von Baumaterial. Es handelt sich meist um Mengen, die für den Traktor und seinen Ladekasten (früher für Traggeräte) zu groß und für den Hänger (früher den Leiterwagen) zu klein sind. In diesem Zwischenbereich hat der Dreiradler noch heute seine Daseinsberechtigung.

Bauer Franz Wakolbinger aus Wehrbach, Gem. Pfarrkirchen i. M., ist der Kunde, der im vergangenen Winter beim Wagnermeister Luger zwei Dreiradler kaufte. Die Eisenteile ließ er vom

Kleinschmied in Pfarrkirchen anfertigen. Auf die Frage, warum er gleich zwei Dreiradler bestellte, kam die Antwort: „Weil's halt praktisch ist. Wenn ein Wagen beladen ist, kann ich ihn mit dem Roß heimführen, und derweil wird der andere beladen.“ Dieser „rationellen“ Arbeitsweise kommt zugute, daß das Umspannen des Pferdes denkbar einfach ist. Nur der Ring des „Oaspanl“ wird in den Zughaken des Dreiradlers eingehängt. Hier zeigt sich der Vorteil gegenüber dem umständlicheren Einspannen des Pferdes an einer oder zwischen zwei Deichseln.

Ältere Bauern erinnern sich, daß früher, also zwischen den Weltkriegen, manchmal zwei Zugtiere vorgespannt wurden. Dazu hängte man eine Waage oder einen Waagbaum vorn an den Dreiradler, und an diesen wiederum die zwei „Oaspanln“.³⁵ Fürs Grasfahren

³⁵ Freundliche Mitteilung von Schmiedemeister Anton Fenk, Hochetting, Gem. Putzleinsdorf (Bez. Rohrbach).



Irrwege der Technik. Schwierigkeiten beim Erfinden des Dreiradlers (G. Pasteur, Deutschland).

steckte man Brettergerüste an die Vorder- und Hinterwand, um den Laderraum zu vergrößern. Oder der Dreiradler wurde hochvoll geladen und ein Tuch darüber gespannt, um das Herabfallen des Grases zu verhindern. Und weil diese Ladung recht leicht war, konnte noch ein gefülltes Grastuch oben draufgelegt werden.³⁶

Zum Entladen kippte man den ganzen Karren zur Seite, wenn es sich nicht um empfindliches Gut handelte. Beschädigungen des Fahrzeuges beim Kippen mußten in Kauf genommen werden.

Schwierigkeiten beim Thema

Ein unbehagliches Gefühl bleibt, wenn der Gegenstand, wenn das Thema zeitlich nicht zu fassen ist. Es war in vielen Gesprächen nicht möglich, auch nur annähernd zu ermitteln, wann aus der Schubkarre, der Scheibtruhe durch eine zusätzliche Achse mit zwei Rädern der Dreiradler entstand. Der älteste genannte Zeitpunkt lag in den zwanziger Jahren, aber nur als persönliche Meinung eines Befragten, durch nichts untermauert. Die Entstehung liegt wohl näher am Anfang unseres Jahrhunderts.

W. Mayrhofer vom Landesarchiv Linz³⁷ riet von der Suche in Nachlaßverzeichnissen und Übergabeverträgen ab, da derartige Kleinfahrzeuge wie der Dreiradler stets unter Sammelposten verschwinden und als Einzelstück nicht erkennbar sind.

Eine flächendeckende Untersuchung des oberen Mühlviertels, von Ort zu Ort, konnte aus Zeitgründen nicht geleistet werden. Die vorgestellten Ergebnisse stammen aus Pfarrkirchen im Mühlviertel und seinen Nachbargemeinden und beziehen sich auf den Stand

Frühjahr 1991, soweit nicht im Text andere Jahreszahlen angegeben sind.

Zum leichteren Verständnis des Inhalts wurde auf volkskundliche Fachbegriffe wie Innovation, Oral history, Feldforschung u. a. verzichtet.

Die wenigsten Schwierigkeiten gab es bei den Gesprächen mit Handwerkern und Eigentümern der Fahrzeuge. Bei Handwerkern war ein berechtigter Stolz auf fachliches Wissen und Können zu spüren und bei den Eigentümern der Stolz, mit dem Dreiradler etwas Besonderes zu besitzen.

Ergebnis

Die Fragen nach den Gründen für das vorläufige Überleben des Mühlviertler Dreiradlers und sein unvermeidliches völliges Verschwinden lassen sich nach diesem Überblick zu seiner Herstellung und seinen Arbeitsaufgaben mit einiger Sicherheit beantworten.

Er überlebt dort, wo er vor der Mechanisierung der Landwirtschaft bereits vorhanden war. Der Dreiradler ist ein Fahrzeug der kurzen Wege in Schrittgeschwindigkeit. Er verläßt nicht den zum Hof gehörenden Grund.

Wo auf dem Hof noch ein Zugtier, heute also ein Pferd, gehalten wird, übernimmt der Dreiradler Transportaufgaben, die für die Menschen oder die Ladefläche eines Traktors zu umfangreich

³⁶ Freundliche Mitteilung von Gertrud Raab, Schlag, Gem. Pfarrkirchen (Bez. Rohrbach).

³⁷ Freundliche Mitteilung vom 20. Oktober 1990.

und schwer und für die üblichen Anhänger zu gering sind. Pferde werden vorwiegend von Bauern der älteren Generation gehalten, weil es ihnen Freude macht, ein Pferd zu besitzen und mit ihm zu arbeiten.

Die meisten pferdegezogenen Maschinen, wie Saat- und Mähmaschinen, auch Pflüge, landeten bereits beim Alteisenhändler oder verrosteten im Wagenschuppen. Im Untersuchungsgebiet kann man sagen, daß heute Pferd und Dreiradler zusammengehören. Aber man sieht nicht mehr den Kleinhäusler damit arbeiten, denn der Unterhalt eines Pferdes gerät bedenklich in die Nähe eines Luxushobbys. Die Dreiradler-Überlebensformel des Jahres 1991 lautet also:

„Ein vorhandener Dreiradler lebt weiter bei großen Bauern, die sich ein Pferd halten.“

Große Bauern (und deren Hoferben) ohne Interesse am Arbeitspferd bedeuten das „Aus“ für den Dreiradler. Die junge Generation gewinnt der zeitraubenden Arbeit mit Pferden verständlicherweise wenig Geschmack ab. Sie bevorzugt Pferdestärken in Form kräftiger Motoren. Nur in der ökologischen Landwirtschaft hat das Pferd, und mit ihm der Dreiradler, scheinbar eine Überlebensmöglichkeit.

Der Dreiradler wird trotzdem sterben müssen, weil es in Kürze die Handwerker nicht mehr geben wird, die ihn bauen und reparieren. Wenn der letzte Wagner, der ein hölzernes Rad machen kann, den Hobel aus der Hand legt, werden wenige Dreiradler in die Museen wandern, einige als „Gartenzwerg“ mit Geranien dekoriert in den Vorgärten vermodernen und der Rest als Brennholz oder Schrott enden.



Endstation. Arbeitslos. Zweitnutzung noch für einige Jahre als Blumenkiste. Harrau, Gem. Putzleinsdorf.
Foto: Hans Falkenberg



Vereinfachtes Modell eines Dreiradlers als „Andenken“ aus Pfarrkirchen i. M. Länge ca. 31 cm, Brandmalerei. Hergestellt von Johann Steininger, Putzleinsdorf.

Foto: Hans Falkenberg

Der Stammbaum

Der Versuch, ein Modell zur technischen Entwicklung des Dreiradlers zu zeigen, erhebt keinen Anspruch auf eine zeitliche oder örtliche Reihung. Versuche zu einer systematischen Klassifikation bärlicher Fahrzeuge machten u. a. Fenton, Futschke und Viires (s. Literaturverzeichnis). Die Zeichnungen stammen von Transportgeräten aus dem Mühlviertel, Oberbayern und dem Schwarzwald, die Karre Nr. 5 aus dem Prospekt eines Gewerbebetriebes. Es soll dargestellt werden, wie das Fahrzeug durch das Hinzufügen von Teilen Schritt um Schritt entstanden sein kann.

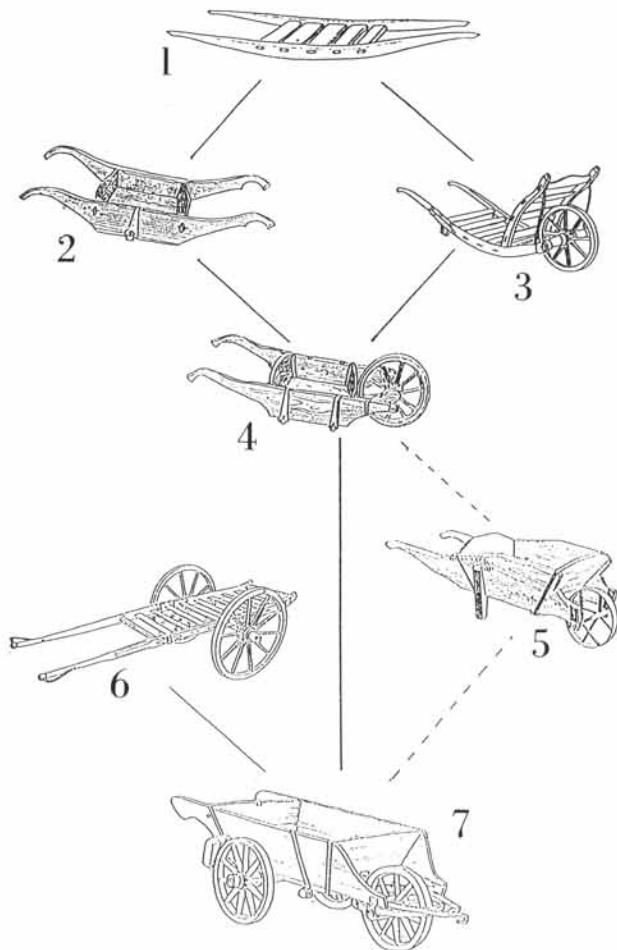
Die Trage (1) war ein einfaches Beförderungsmittel für zwei Träger auf kürzere Entfernung, am Beispiel einer oberbayerischen Heutrage gezeigt. Einseitig konnte mit ihr durch Hinzufügen einer Truhe (2) Schüttgut befördert

werden, andererseits vereinfachte ein Rad die Arbeit. Eine Person war in der Lage, mit der so entstandenen Schubkarre oder Scheibtruhe (3) allein zu arbeiten.

Verband man die Ideen von 2 und 3, ergab sich eine Truhenkarre (4), wie sie nicht nur im Schwarzwald für die Stallarbeit und andere Kleintransporte verwendet wurde. Diese Karre lag in unbenutztem Zustand direkt auf der Erde. Das bot den Vorteil, daß sie nicht umfiel.

Wollte jemand mit ihr arbeiten, mußte er sich sehr tief bücken und eine erhebliche Hebeleistung vollbringen, ehe er losfahren konnte.

Diese Erschwerung war einfach zu vermeiden, wenn man in der Nähe der Rückwand seitlich zwei Stützen aus Metall oder Holz anbrachte, wie sie die



- 1 Heutrage aus Großweil/Obb. (Zeichnung Manfred Böhm, in Mestemacher 1985, Abb. 311).
 2 Mistbähre (Mistbahre) aus dem Schwarzwald zum Herauftragen abgeschwemmter Muttererde auf steile Bergäcker durch zwei Träger (Zeichnung Helmut Richter, in Haegele, Tafel 49). Ähnliche Tragen gab es im Mühlviertel.
 3 Graskarre aus Großweil/Obb. (wie 1, Abb. 309).
 4 Mist- oder „Schaltkarre“ aus dem Schwarzwald.
 5 Hartholzschiebetrühe mit Stahlrad, 65 Liter Inhalt, mit zwei Holzstützen (aus dem Prospekt der Firma Dr. Hans Kraus, Pötschack, ca. 1950).
 6 Zweiradkarren aus Großweil/Obb. (wie 1, Abb. 315).
 7 Dreiradler aus Pfarrkirchen im Mühlviertel (Zeichnung Lisa M. Henry).

Schiebetrühe 5 zeigt. Damit stand das Fahrzeug kippsicher. Die Last mußte nur wenig angehoben werden, um fahren zu können.

Eigentlich hätte es genügt, der Mistkarre 4 die zwei Räder des Doppeldeichselkarrens 6 anzubauen, um daraus eine Grundform des Dreiradlers 7 zu schaffen. Es sind aber weitere Zwischenlösun-

gen anzunehmen, besonders in bezug auf die Größe, Lage der Hinterachse, Bremse und Zugeinrichtung. Da in den letzten Jahrzehnten industriell gefertigte Fahrzeuge den ländlichen Bedarf decken, können wir keine Weiterentwicklung des Dreiradlers erwarten. In seiner heutigen Form stellt er ein Endprodukt des bäuerlichen Kleintransports im Mühlviertel dar.

Literaturverzeichnis

- Backhouse, Gerry: Old Trade Handcrafts, Aylesbury, Bucks. U. K. 1982.
- Bailey, Jocelya: The Village Wheelwright and Carpenter, Aylesbury, Bucks. U. K. 5. Auflage 1989.
- Beck, Wolfgang: Das Wagnerhandwerk in Coburg und im Coburger Land, Diss., Coburg 1987.
- Bockhorn, Olaf: Wagen und Schlitten im Mühlviertel, Bd. 1 Linz 1973, Bd. 2 Linz 1978.
- Chancrin, E., und Dumont, R. (Hrsg.): Larousse Agricole, Encyclopédie Illustrée, Paris o. J. (ca. 1925).
- Duby, Georges, und Wallon, Armand: Histoire de la France rurale, Paris 1976.
- Eggen, Detlef, und Wollers, Friedrich: Der Stellmacher, Aurich 1983.
- Fach, Wiltrud: Aufziehen eines Reifens in der Voglerschen Hammerschmiede Amtzell, in: Wolfegger Blätter, Heft 2, Wolfegg 1985.
- Fenton, Anton: On the Mapping of Carts and Wagons in Europe, in: Ethnologia Europaea, Göttingen 1976.
- Gaal, Karoly: Zum bäuerlichen Gerätebestand im 19. und 20. Jahrhundert, Wien 1969.
- Gebhard, Torsten: Alte bäuerliche Geräte, München 1969.
- Gebhard, Torsten, und Sperber, Helmut: Alte bäuerliche Geräte aus Süddeutschland, München 1978.
- Haegele, Peter: Gerätetührer, Schwarzwälder Freilichtmuseum Vogtsbauernhof o. O., o. J. (ca. 1980).
- Haiding, Karl: Fahrzeuge der obersteirischen Bergbauern, Sonderdruck aus: Festschrift für Bela Gunda, Kopenhagen 1973.
- Heidrich, Hermann: Feuer und Eisen, Zur Geschichte des Schmiedehandwerks in Franken. Bad Windsheim 1990.
- Hugger, Paul: Ein Rad wird gebaut. Die Arbeit des Wagners. Basel 1968.
- Kollreider, Franz: Katalog zum Museum bäuerlicher Arbeitsgeräte in Schloß Bruck, Lienz, Wien 1957.
- Kubisch, Ulrich: Borgward. Ein Blick zurück. Ausstellungskatalog, Berlin 1984.
- Mestemacher, Jürgen Heinrich: Altes bäuerliches Arbeitsgerät in Oberbayern, München 1985.
- Moro, Oswin: Volkskundliches aus dem Kärntner Nockgebiet, Klagenfurt 1952.
- Oudemans, Th. C.: Die holländischen Ackerwagen, Diss., Göttingen 1926, Nachdruck Arnhem 1969.
- Pilz, Karl: „s Furitrag'n“ (Das Furchenfragen), in: Oberösterreichische Heimatblätter, Linz, 45. Jg., Heft 1, 1991.
- Prasch, Helmut: Volkskunde Oberkärtents, Spittal/Drau 1966.
- Ders.: Werk und Zeug, Spittal/Drau 1978.
- Ders.: Der Seilzug in der alpinen Landwirtschaft, in: Hartmut Prasch (Hrsg.), Jahrbuch für Volkskunde und Museologie des Bezirksheimatmuseums Spittal/Drau, „Geräteforschung“, Spittal/Drau 1988.
- Putschke, Wolfgang: Sachtypologie der Landfahrzeuge. Ein Beitrag zu ihrer Entstehung, Entwicklung und Verbreitung, Diss., Berlin, New York 1971.
- Rausch, Wilhelm: Der Stellmacher, Leipzig 1907.
- Scheurer, Joachim: Die Werkstattbücher der Wagnergerei Nirschl in Deggendorf, Manuscript, München 1990.
- Sears, Roebuck and Co.: Catalogue Chicago 1902, Nachdruck 1970, Versandhaus-Katalog.
- Simon, Franz: Bäuerliche Bauten und Geräte in Südburgenland und in den Grenzgebieten, Oberschützen, Burgenland 1981.
- Sperber, Helmut: Gerätesammlung Zwink, Kata-log, Grossweil bei Murnau 1979.
- Stukenbrok, August: Illustrierter Hauptkatalog, Einbeck 1912, Nachdruck Hildesheim 1973, Versandhaus-Katalog.
- Tarr, László: Karren, Kutsche, Karosse, Budapest 1970.
- Treue, Wilhelm: Achse, Rad und Wagen. 5000 Jahre Kultur- und Technikgeschichte, München 1965.
- Viires, Ants: A Proposition for the Typological Classification of European Farm Wagons, in: Ethnologica Europaea, Göttingen 1979.
- Weiss, Dieter: Mit Kraxe und Wagen. Bäuerliche Transportbehalte, Schloß Stainz, Steiermark 1984, Ausstellungskatalog Nr. 8.