

17. Jahrbuch
des Musealvereines Wels
1970/71

INHALTSVERZEICHNIS:

| | |
|---|----|
| Vereinsbericht | 7 |
| WILHELM L. RIESS: Museums-, Archiv- und Fundberichte | 9 |
| KURT HOLTER und WILHELM L. RIESS: Römische Funde in der Rablstraße, 1970/71 | 15 |
| KURT HOLTER: Beobachtungen über römerzeitliche Funde auf dem Gelände des ehemaligen Friedhofes in Wels (Baustelle Gerngross-Markthalle) .. | 24 |
| GERHARD WINKLER: Beiträge zur Geschichte von Ovilava | 43 |
| 1. Städtische Beamte und Priester im römischen Wels | 43 |
| 2. Beziehungen zwischen Rom und Ovilava während der römischen Kaiserzeit | 48 |
| 3. Ovilava als Hauptstadt der Provinz Noricum | 50 |
| 4. Meilensteine des Kaisers Maximinus Thrax in Noricum | 53 |
| WALTER ASPERNIG: Beiträge zur Besitzgeschichte des Schlosses Irnharting .. | 56 |
| KURT HOLTER: Nachträge zum Werk des Wolfgang Andreas Heindl | 63 |
| KURT HOLTER: Umweltschutz und Stadtbilderhaltung (Das Beispiel Wels) .. | 71 |
| HANS G. REISENAUER: Schmiedekunst im bäuerlichen Wagenbau | 89 |

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGSTAFELN:

Zu: **Holter-Rieß, Rablstraße:**

- Taf. I, Abb. 1: Gesamtansicht nach Nordosten nach S. 16
 Abb. 2: Heizungspfeiler im Westrand der Baugrube
- Taf. II, Abb. 3: Südseite der Baustelle vor S. 17
 Abb. 4: Rollschotterfundament (Detail von Abb. 3)
 Abb. 5: Fundamentreste an der Westseite
 Abb. 6: Flöze und Heizungspfeiler
- Taf. III, Abb. 7: Römerzeitliche Fundamente an der Westseite nach S. 32
 Abb. 8: Grab 7 bei der Bergung
 Abb. 9: Römischer Brunnen, 9. 8. 1971
 Abb. 10: Detail vom römischen Brunnen

Zu: **Holter, Beobachtungen:**

- Taf. IV, Abb. 1: Der aufgelassene Friedhof nach Westen nach S. 32
 Abb. 2: Ostseite des Mittelflügels vor dem Abbruch
 Abb. 3: Mittlerer Arkadenteil, Südseite
- Taf. V, Abb. 4: Schülereinsatz am 7. 11. 1970
 Abb. 5: Bergung von Mosaikresten
 Abb. 6: Neuzeitliche und römische Baureste
 Abb. 7: Zisterne I, 11. 11. 1970
- Taf. VI, Abb. 8: Steinummantelung von Grab 102/70
 Abb. 9: Grab 102/70, Beginn der Bergung
 Abb. 10: Grab 105/70 nach Nordosten
 Abb. 11: Grab 105/70 nach Norden vor S. 33

Zu: **Holter, Wolfgang Andreas Heindl:**

- Taf. VII, Abb. 1: Weißkirchen an der Traun, Fastenbild von 1738 nach S. 64
 Taf. VIII, Abb. 2: Detail: Maria Magdalena
 Abb. 3: Kreuzigung aus dem Kreuzweg von St. Pankraz, n. 1750 . . . vor S. 65

Zu: **Holter, Stadtbilderhaltung, Monumenta deperdita:**

- Taf. IX, Abb. 1: Schloß Eisenfeld, abgerissen 1966/67 nach S. 88
 Abb. 2: Bernhardinkapelle beim Abbruch

Zu: **Reisenauer, Bäuerliche Schmiedekunst:**

- Taf. X, Abb. 1-7: Deichselbünde vor S. 89
 Taf. XI, Abb. 1-4: Deichselbeschläge
 Taf. XII, Abb. 1 u. 5: Achssplinte
 Abb. 2: Deichselbeschlag
 Abb. 3 u. 4: Achsbünde
 Abb. 6: Stangenführung an Achsbrücke vor S. 89

SCHMIEDEKUNST IM BÄUERLICHEN WAGENBAU

(mit 15 Abb. im Text nach Zeichnungen des Verfassers und 17 Abb. auf Tafel X–XII)

Wie kaum ein anderes Fahrzeug war der bäuerliche Wagen des Oberösterreichischen Alpenvorlandes seit jeher ein sehr dankbares Objekt mannigfaltiger Ausschmückung, sei es durch Schnitzarbeiten, Bemalung oder durch kunstvolle Ausgestaltung der Eisenteile des Wagens. Immer wieder stößt man auf Spuren, die das Gesamtbild dieser Wagen erahnen lassen. Es gibt nur wenige Einzelstücke, welche die Zeiten überdauert haben und zumeist in Museen oder einschlägigen Sammlungen ein Unterkommen gefunden haben. Das Welser Landwirtschaftsmuseum besitzt zwei Stück solcher Leiterwagen, die typisch für unsere Heimat sind. Im Gegensatz zu den dort ebenfalls aufgestellten prächtig verzierten und bunt bemalten Gasselschlitten handelt es sich bei den Leiterwagen um einfachere unbemalte Exemplare. Ein sehr schönes Beispiel eines bemalten Leiterwagens bietet die „Bauernherrlichkeit“ von Prof. Kieslinger (S. 135 d. 2. Aufl.). Bei diesen bemalten Wagen wurden auch die Eisenteile in die Bemalung einbezogen, wie verschiedene Beschlagteile zeigen, welche deutliche Farbspuren aufweisen. Vielleicht entspräche eine derartige Bemalung des durch seine metallische Oberfläche bereits sehr wirkungsvollen Materials nicht unserem Zeitgeschmack, doch darf nicht vergessen werden, daß bei einem Wagen, der zumeist Generationen zu überdauern hatte, auch die Rostschutzimprägnierung eine Rolle spielte. Die vorhandenen Farbspuren weisen meistens auf einen Grundanstrich mit Bleimennige hin, diese Grundierung ist auch heute noch gebräuchlich.

Daß der bemalte Leiterwagen, in seiner Kostbarkeit ein legitimer Nachfolger bzw. eine Parallelentwicklung zum barocken Prunkwagen, im Volksbrauch eine wesentliche Rolle gespielt hat, wurde durch verschiedene Untersuchungen bereits hinlänglich festgestellt. Es wäre jedoch nicht ausgeschlossen, daß nach längerem Gebrauch, infolge von Abnutzungsspuren und mit schwindendem Volksbrauch diese meist sehr stabil gebauten Prunkwagen noch lange als Arbeitsfahrzeug ihren Dienst getan haben. Als sicher ist anzunehmen, daß die Beschläge solcher unbrauchbar gewordener Wagen weiter verwendet wurden. Von der eher sportlichen Spielart, dem leichten Wagerl, als Landauer oder Steirerwagerl bekannt, soll hier nicht die Rede sein, weil damit der Rahmen zu weit gespannt wäre. Zweifellos wäre es eine sehr reizvolle Aufgabe, allein vom Beschlagwerk her, allen Spuren nachzugehen. Doch zeigt auch die Betrachtung des reinen Arbeitsfahrzeuges, des Leiterwagens, genügend interessante Details. Dieser Wagen ist in seiner

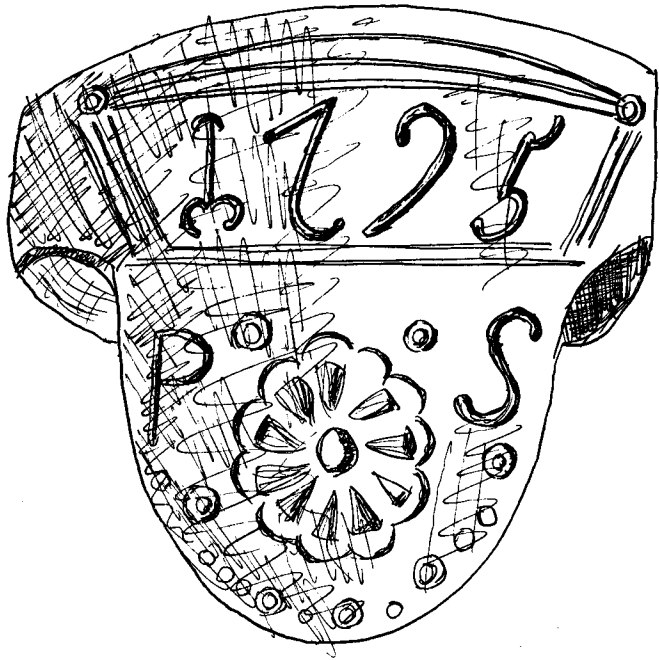


Abb. 1

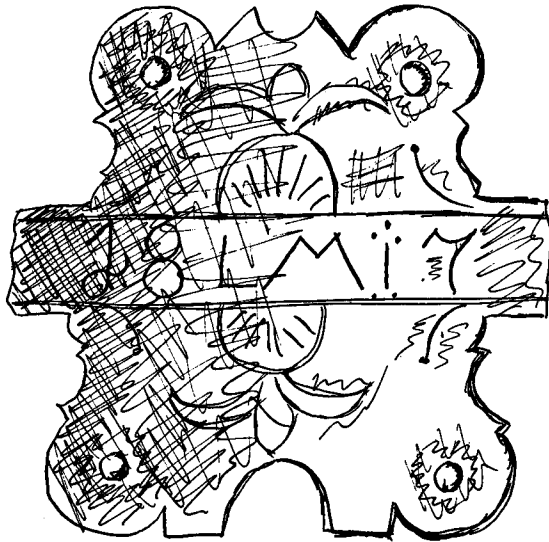


Abb. 2

*Textabb. 1 und 2: Deichselbünde, 1795 und 1817
(vgl. Taf. X, 5)*

Herstellung das Produkt zweier ländlicher Handwerker: des Wagners und des Schmiedes. So sind die Verzierungen am Holz (zumeist Kerbschnittarbeiten und Endverzierungen) dem Wagner und die kunstvollen Schmiedearbeiten dem Schmied zuzurechnen. Da der Aufbau und das Aussehen eines landläufigen Leiterwagens noch hinlänglich bekannt sein dürfte, kann auf eine Beschreibung verzichtet werden. Die Beschläge, welche der Verbindung der Einzelteile untereinander und dem Zusammenhalt der Räder dienen, werden im warmen Zustand auf das Holz aufgezogen. Damit erreicht man zugleich zweierlei: erstens einen straffen, festen Sitz des Beschlages und zweitens durch das Einbrennen in das Holz eine leichte Anklöhlung, die als Fäulnischutz wirksam wird.

Im folgenden Teil sollen die einzelnen Beschläge näher beschrieben und verglichen werden. Beginnend an der Deichsel finden wir an der Verzweigung der Deichselstange in die Deichselgabel den Deichselbund. Wenn der Wagen datiert ist, trägt dieser Deichselbund die Jahreszahl, mitunter auch die Initialen des Besitzers und anderen ornamentalen Schmuck. Anhand dieser datierten Deichselbünde lassen sich einige interessante Vergleiche anstellen. Die Schauseite des Bundes bietet in der Regel ein getreues Spiegelbild des jeweils herrschenden Stils. Es ist dabei, allerdings in geringerem Maß als beispielsweise bei der bäuerlichen Möbelmalerei, zu beachten, daß eine gewisse zeitliche Verzögerung eingerechnet werden muß. Es ist bestimmt ein Verdienst der vorzüglichen Handwerkerschulung durch vorgeschriebene Wanderzeit, wenn die einzelnen Stilmerkmale mit der jeweiligen Richtung der Hochkunst zusammenstimmen. Allerdings trägt in hohem Maße auch der ausführende Handwerker durch seine persönliche Gestaltung den entsprechenden Teil dazu bei. Die technische Ausführung geschah meistens mit einfachen Mitteln: Die äußere Form wurde durch Abschmieden über den Schrotkeil geformt, die Füllung mit wenigen Stempelformen ins glühende Metall eingeprägt. Die Grundformen der Stempel beschränken sich auf: Gerade, Viertel- bis Halbkreis, Punkt und Ringe verschiedener Durchmesser. Dazu kommen unter Umständen noch: Sägezahn und Sternstempel (Abb. 9), vielfach auch als Schmiedezeichen in Gebrauch. Hilfsmittel für das sehr beliebte Motiv der Rosette ist ein Stempel in Form eines positiv gekrümmten Kreissektors. (Abb. 1) Die Abbildungen 1 bis 1 d zeigen die mit großer Selbstverständlichkeit und mit kräftigem Zierschlag gestalteten Beschläge aus der Zeit vor 1800. Vom Deichselbund angefangen (Abb. 1) über Längsbeschläge der Deichsel (Abb. 1 a) zu den Achssplinten (Abb. 1 c, 1 d) zeigt sich eine geschlossene Einheit der Form. Der Beschlag auf Abb. 1 b ist wahrscheinlich derselben Zeit zuzuordnen, zeigt jedoch etwas andere Motive. Der untere Teil von Abb. 1 a zeigt das typische Beispiel einer im Gesenk geschmiedeten Form. Während alle flächigen Rund- und Blattformen durch einfaches Aushämmern und Abschroten gestaltet wurden, mußte für das Schmieden im Gesenk eine eigene Negativform her-

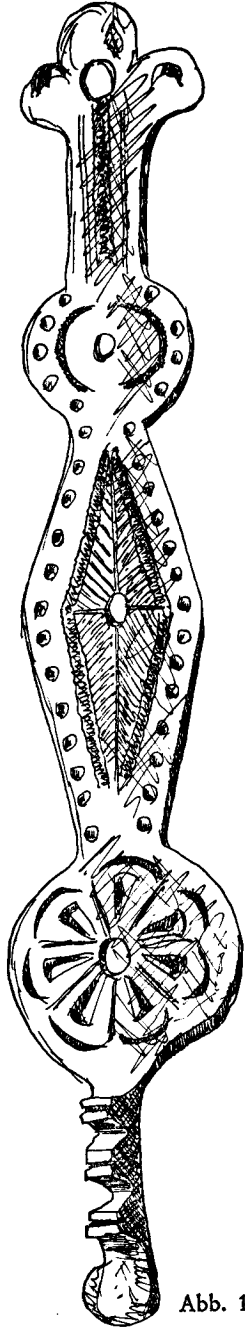


Abb. 1 a

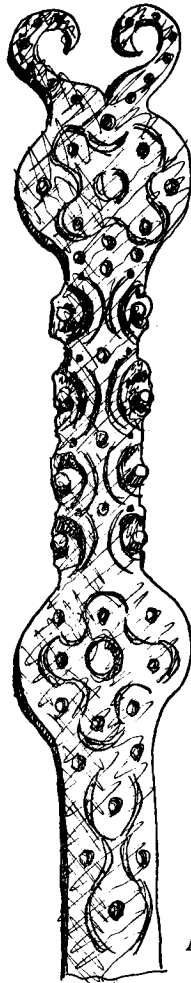


Abb. 1 b

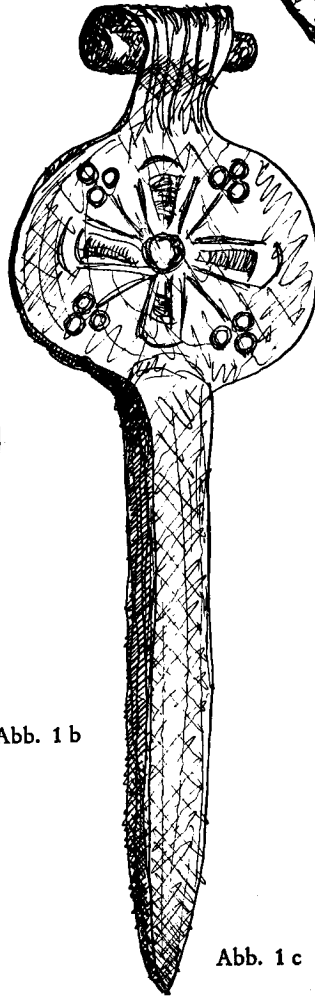


Abb. 1 c

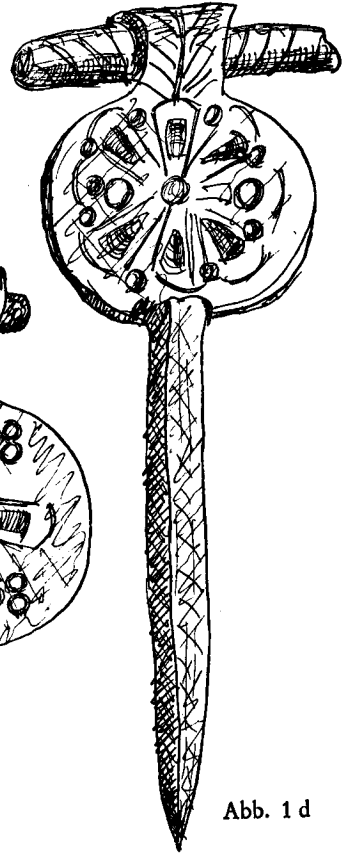


Abb. 1 d

Textabb. 1 a und b: Langsbeschlage fur Deichseln, 18. Jh., 1 c und d: Achssplinte, 18. Jh.
(vgl. Taf. XI, 4 und 2, Taf. XII, 1 und 5)

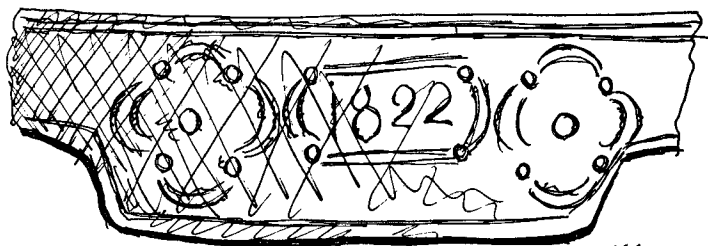


Abb. 3

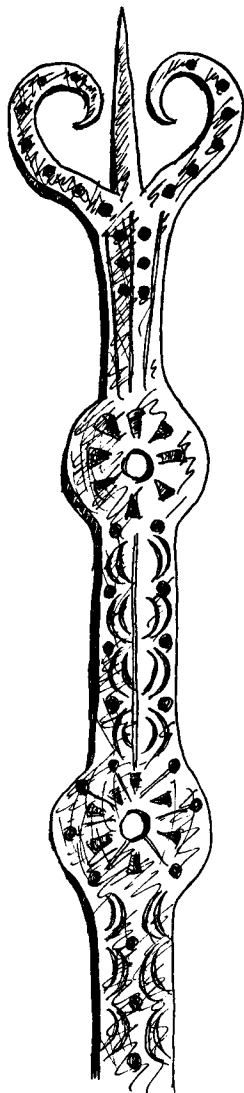


Abb. 3 b

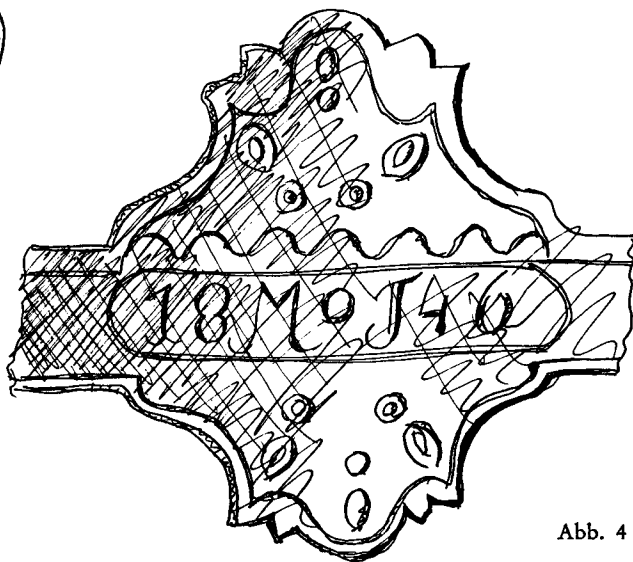


Abb. 4

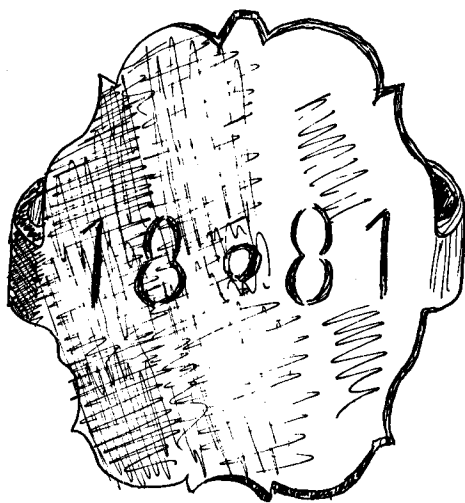


Abb. 5

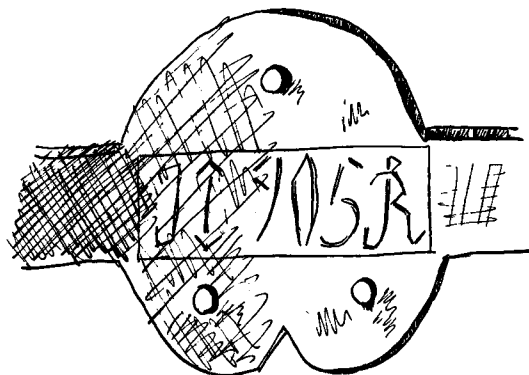
*Textabb. 3 b: Deichselbeschlag, 19. Jh., Textabb. 3-5: Deichselbünde: 1822, 1846, 1881
(vgl. Taf. X, 6)*

gestellt werden, in welche das Werkstück geschmiedet wurde. Diese Gesenkformen herzustellen war eine höchst qualifizierte Arbeit, die vom Schmied höchste Genauigkeit und Materialkenntnis forderte. Für Rotationsformen mußte dieses Gesenk doppelt vorhanden sein, nämlich sowohl am Amboß oder in der Gesenkplatte als auch in Form eines sogenannten Obergesenkes.

Im Gegensatz zur Geschlossenheit des Bundes bei Abb. 1 zeigt sich Abb. 2 eine eher aufgelöste Form. Deutlich spiegelt sich in der Motivgestaltung der Stilwandel. Merkwürdig kontrastieren die Ziffern der Jahreszahl in ihrer Altertümllichkeit zum „modernen“ Palmettenmotiv. Interessant auch die sehr zurückhaltende Prägung, deren Tiefe kaum 0,5 mm beträgt. Innerhalb von zwei Jahrzehnten wahrhaftig ein beträchtlicher Stilwandel!

Da leider das mir zur Verfügung stehende Material beschränkt ist, muß versucht werden, den vorhergegangenen Wechsel an Hand eines möglicherweise nicht sehr typischen Beispiels zu demonstrieren (Abb. 13). Vom Motiv des Lebensbaumes ausgehend in harmonischer Form dem Umriss der Achsspange angepaßt, handwerklich äußerst gediegen ausgeführt (Spuren von Verzinnung der Oberfläche) läßt das leider undatierte Stück sich etwa dem Übergang Renaissance-Barock zuordnen. In Hinblick auf die qualitativ hochstehende Bearbeitung läßt sich vorstellen, daß diese bereits damals den Ruf nach der „guten alten Zeit“ hat lautwerden lassen. Selbstverständlich ist das Motiv des Lebensbaumes nicht zeitlich gebunden, sondern wird, in die jeweilige Stilrichtung übersetzt, immer wieder gerne verwendet. So bietet beispielsweise Abb. 11, vermutlich der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zugehörig, ein besonders eindrucksvolles Beispiel für die Wandlungsfähigkeit dieses Motivs. Gerade die Sparsamkeit der Mittel bringt den Inhalt voll zur Geltung. Vom Motiv her drängen sich Parallelen zur zeitgenössischen Möbel- und Stadelmalerei auf.

Es wäre einseitig, wollte man am Wagen nur die Deichselbeschläge betrachten. Sie bieten zweifellos die interessantesten Aufschlüsse, stellen sie



Textabb. 6 a: Deichselbund, 1905 (vgl. auch Taf. X, 4)

Abb. 7

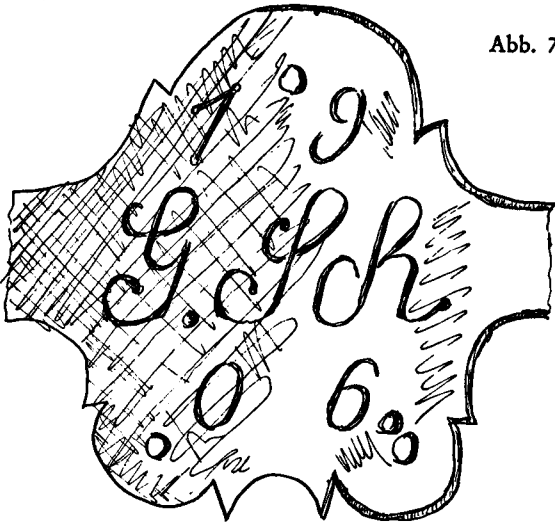


Abb. 6

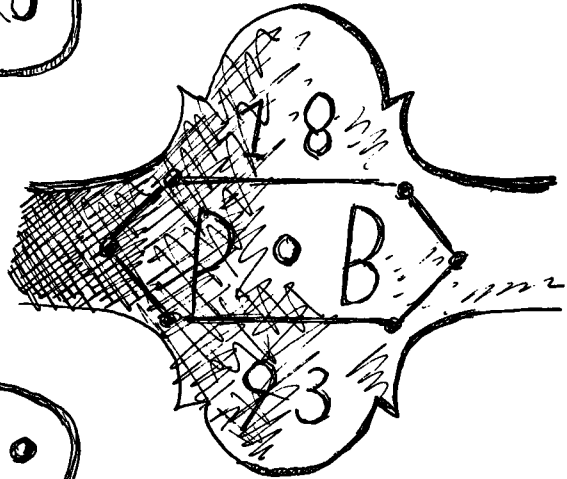
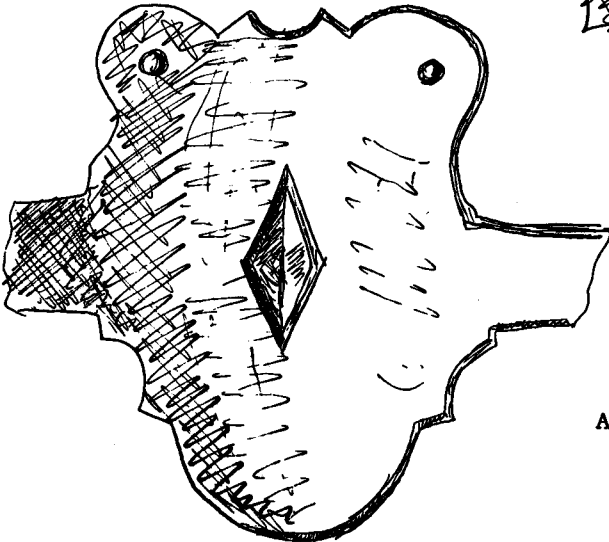
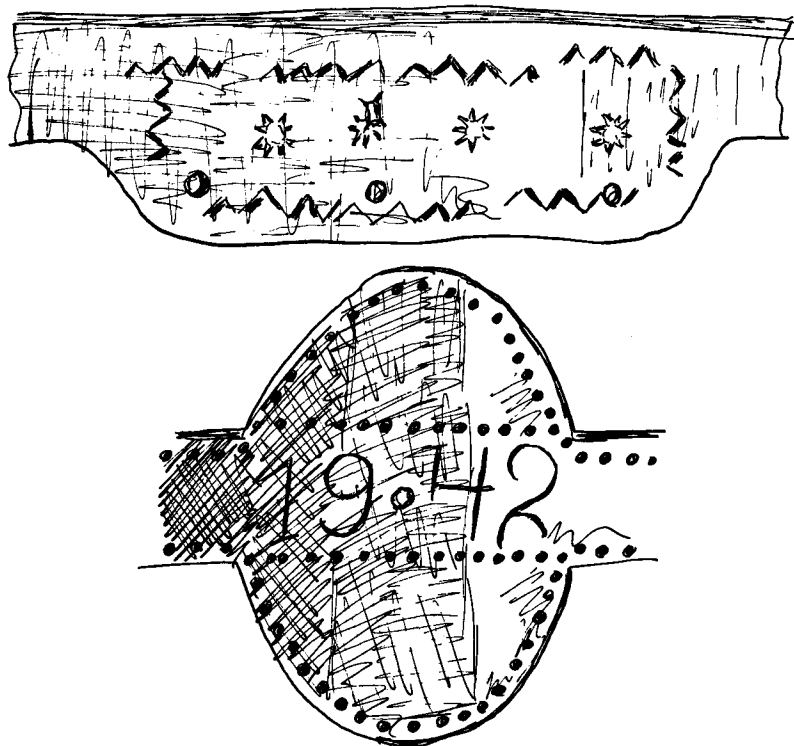


Abb. 8



Textabb. 6-8: Deichselbünde: 1893, 1906, undatiert



Textabb. 9 und 10: Deichselbünde, undatiert und 1942 (vgl. Taf. X, 2 und 7)

doch das „Typenschild“ des Fahrzeuges dar. Es soll darüber aber das Beschlagwerk des gesamten Wagens nicht vergessen werden. Am *Rad* bietet sich dem Schmied nur wenig Möglichkeit für Zierat. Lediglich die Nabe weist mitunter Zierschlagmuster in überkreuzenden Längshieben oder in gepunzter Riffelung auf. Diese Bearbeitung hat gleichzeitig einen praktischen Zweck: Durch die Rauigkeit der Oberfläche wurde beim Auf- und Absteigen über die Nabe die Gefahr des Abgleitens vermindert. Die Achse des Wagens bietet selbst keine Möglichkeit zur Auszier. Interessant ist vielleicht, daß sich die durchgehende stählerne Achse erst allmählich aus blecharmierten hölzernen Achsstummeln entwickelt hat. Mit zunehmender Spezialisierung der Eisenverarbeitung wurde von den Schmieden bald schon sogenanntes „Halbzeug“ verarbeitet (Bandeisen, Rohachsen, Knittel, Kant-eisen und Bleche). Die Befestigung der stählernen Achse an der hölzernen Brückenauflage bietet wieder die Möglichkeit ornamentaler Verzierung (Abb. 14).

Die aufgeschraubten Unterteile der „Briden“ zeigen mannigfaltige Formen. Die eigentlich ungewöhnliche Art der Schraubverbindung als Achsbefesti-



Abb. 9 b

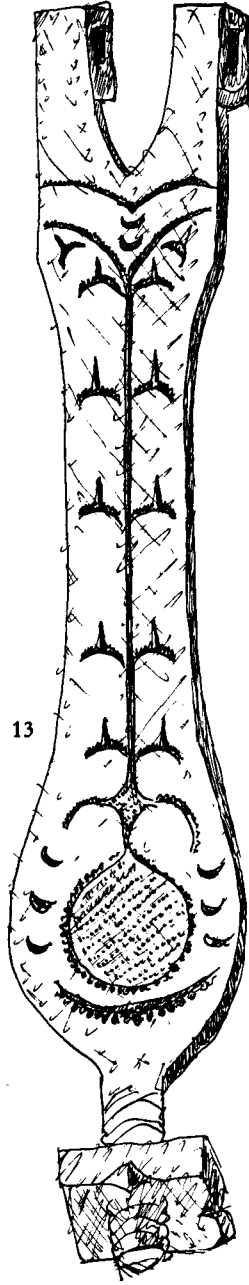


Abb. 13

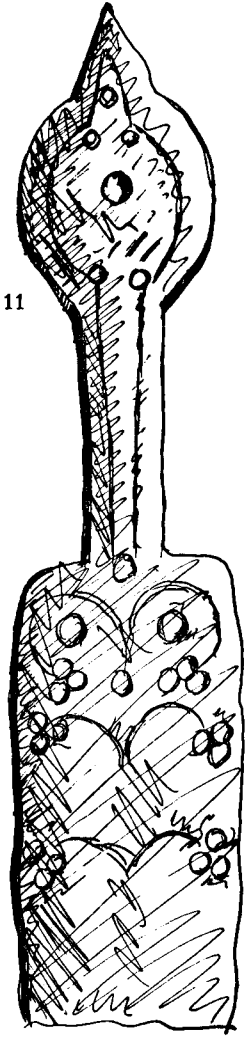


Abb. 11

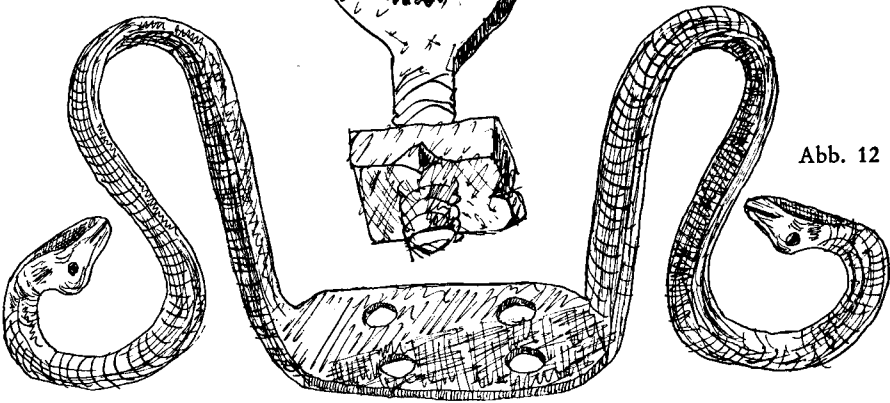
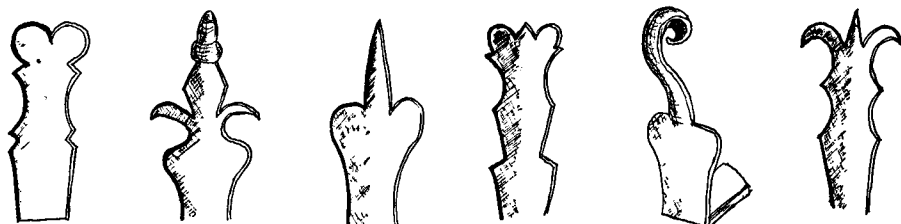


Abb. 12

Textabb. 9 b und 11: Deichselbeschläge, 19. Jh., Textabb. 12: Auflage für Längsholme, 18. Jh.
Textabb. 13: Achsbund, 17.-18. Jh., (vgl. Taf. XI, 3; XII, 2 und 3)

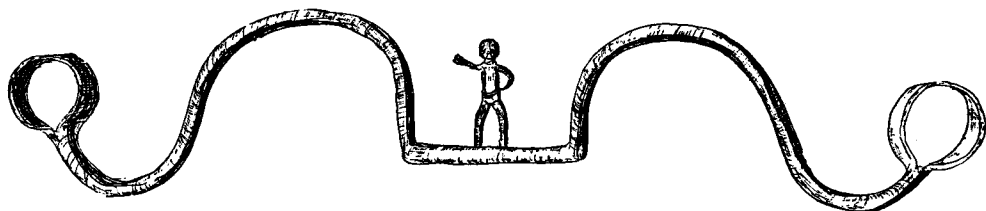


Textabb. 14: Unterteile von Achsbündeln, 18.–19. Jh.

gung wurde vermutlich deswegen gewählt, um die Achse bei Brüchen leichter auswechseln zu können. Es darf nicht vergessen werden, daß der Leiterwagen keinerlei Federung besaß und daher ein Achsbruch, wenn auch nicht häufig, so jedoch möglich war. Die Gewinde wurden warm geschnitten, was den Vorteil hatte, daß durch den strengen Sitz eine zusätzliche Sicherung der Mutter überflüssig wurde. An der vorderen und hinteren Achsbrücke waren für die Aufnahme der Leitern entsprechende Beschläge angebracht, die eine seitliche Verschiebung verhindern sollten. Zumeist waren diese von eingerollter Spiralforn. Abb. 12 zeigt ein besonders eindrucksvolles Beispiel für die kunstvolle Ausbildung eines derartigen Beschlages. Das Schlangenkopfmotiv bietet sich für die handwerkliche Bearbeitung der Enden nachgerade an, nichtsdestoweniger ist die mythologische Bedeutung des Motivs und die Gestaltung zu würdigen. Die Leitern sind in der Mitte durch gelenkige, an einer Metallstrebe angeschmiedete Schellen, welche die Holme der Leiter umfassen, verbunden. Diese Streben und die Schellen sind ebenfalls Träger von Ornamenten. An Stirn- und Rückenseite sind die Leitern zuerst einmal an den seitlich aufragenden „Kipfen“, die freien Leiterenden untereinander mit einer Kette verbunden. Einen von der üblichen Form abweichenden Abschluß zeigt Abb. 15.

Auf einer lyraförmig gebogenen Rundeisenstange aus bestem Schmiedestahl von 1,5 cm Durchmesser steht in der Mitte aufrecht eine aus einem Stück geschmiedete menschliche Figur. Diese gemahnt unverkennbar an schmiedeeiserne Votivfiguren wie sie auch in unserer Gegend üblich waren. Welches Lebensgefühl und Selbstbewußtsein spricht aus diesem „lustigen Fuhrmann“.

In weiterer Verfolgung der chronologischen Reihe zeigen eher konserva-



Textabb. 15: Geschmiedete Verbindungsspanne für Holmenenden

tive Motive und Formen das Beharrungsvermögen im alten Stil (Abb. 3, 4). Eine zunehmende Vereinfachung, Beschränkung auf Monogramm und Jahreszahl oder nur die Jahrzahl deuten auf Stillstand, wenn man es so auslegen will, sogar auf Rückschritt. (Abb. 5, 6, 7) Nicht unbedingt muß der Deichselbund datiert sein; mitunter trifft man auch auf einfachere Formen. (Abb. 8, 9) Die weiter vereinfachte reine Funktionsform finden wir im unverzierten Reif. Der sehr urtümlich wirkende Bund (Abb. 9) zeigt ein grob eingeschlagenes Sägezahnmuster als Rahmen, den Inhalt bilden 4 eingeprägte Sternchen. Zusammen mit Abb. 8 zeigt dieser Bund, wie schwer eine zeitliche Zuordnung bei undatierten Stücken werden kann. Schließlich und endlich hängt es auch weitgehend von der Kunstfertigkeit des Handwerkers ab, wie das Beschlagwerk ausfällt. Ein Beispiel für das Überwiegen des guten Willen vor dem Können zeigt Abb. 6 a. Nicht nur die „schönen“ Stücke sind es, die bei einem erstrebten Gesamtüberblick berücksichtigt werden sollten. Ein nachdenklich stimmendes Beispiel dafür bietet Abb. 10: Im Jahr 1942 scheint es unwahrscheinlich, daß ein junger Mann noch in der Heimat weilte. Also hat der alte Schmied noch einmal zum Hammer gegriffen. Und mit der gleichen Selbstverständlichkeit, mit der es in seiner Jugend noch üblich war, hat er die Jahrzahl in die Kartusche eingeschlagen. Für spätere Zeit ist wahrscheinlich kaum mehr eine Datierung nachzuweisen, hat doch nach dem Krieg der traktorgezogene gummibereifte Anhänger stürmisch den alten Leiterwagen verdrängt.

Was sich noch an Überresten findet, hängt vom Zufall ab. So kann die gebotene Zusammenstellung nur das Kaleidoskop eines interessierten Sammlers bieten und auf keinen Fall eine systematische Übersicht ersetzen. Doch könnte vielleicht durch die Veröffentlichung der Kontakt zu Gleichgesinnten geschlossen und dieses Teilgebiet der Volkskunst dem Vergessenwerden entrissen werden.

